

Nur € 5,90

modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 7

Juli 2024

73. Jahrgang

Deutschland 5,90 €

Österreich 6,70 €

Schweiz 9,80 CHF

B/Lux 7,20 €

NL 7,20 €

Dänemark 65,90 DKK



B13411

Digital-Innovation

Was kann das neue SmartControl-WLAN-System von Piko?

Bundesbahn in Ostwestfalen



Erinnerungen an den Betrieb zwischen Soest und Paderborn

Werkstatt

- Vielseitiger H0-Fachwerk-Bahnhof
- Gesuperte Laderampen für Lkw

Fünf Neuheiten im Test



Pikos brandneue Baureihe 62

- Capricorn von Bemo
- 132 von Arnold
- ETR-610 von Lima
- FS-428 von Piko



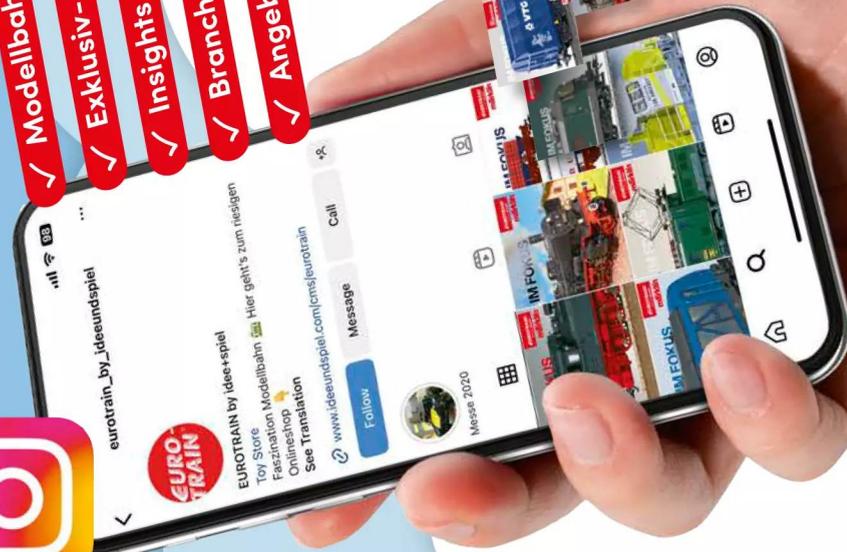
Exklusive Einblicke in Zittau
Die Suche nach dem perfekten Brennstoff

Heizöl statt Kohle

Wie Museumsbahnen zukunftsfähig werden können

Jetzt seid ihr AM ZUG!

EUROTRAIN®
... fährt für idee-spiel



✓ Modellbahn-Neuheiten

✓ Exklusiv-Artikel

✓ Insights

✓ Branchen-News

✓ Angebote



Folge uns auf Instagram
@eurotrain_by_idee-spiel



16 Fest – flüssig – gasförmig

Kohle ist bis heute der meist genutzte Brennstoff für Dampflokomotiven. Da sie neben einigen Vorzügen aber auch zahlreiche Nachteile aufweist, die gerade in heutigen Zeiten immer mehr an Relevanz gewinnen, hörte die lange Suche nach Alternativen nie auf. Dazu zählt vor allem die Ölfeuerung, die in moderner Form vielversprechendes Potenzial besitzt. Es gibt allerdings weitere kreative Lösungsansätze.



Titel: Leichtöl-Lok 99 787 der SOEG vor ihrer Abnahmefahrt am 3. Mai 2024 in Zittau. Foto: Alexander Bergner

TITELTHEMA

16 FEUER UND FLAMME

Seit Kurzem ist Schmalspurlok 99 787 mit einer modernen Leichtöl-Feuerung unterwegs. Der MEB begleitete ihre Abnahmefahrt in Zittau.

VORBILD

DREHSCHIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

28 HERAUSFORDERUNG HOCHWASSERSCHUTZ BEI DER PINZGAUER LOKALBAHN

Die bei Einheimischen wie Touristen beliebte Schmalspurbahn im Salzburger Land wappnet sich gegen die Bedrohung durch die Salzach.

LOKOMOTIVE

34 SCHNELLZUG-DINOSAURIER

Der elektrische Fernverkehr in Italien wurde viele Jahre durch die ebenso markante wie mächtige Baureihe E.428 der FS geprägt.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

36 SCHNELLER NACH PADERBORN

Die spannende Geschichte der ostwestfälischen Hauptroute Soest – Paderborn steht im Fokus des ersten Teils unseres MEB-Beitrages.

BAHN UND TECHNIK

42 WELLBLECH AM SCHIENENSTRANG

Früher standen sie an jeder Bahnstrecke: die Fernsprekbuden. Wir erläutern, wie sie einst in den Eisenbahnbetrieb eingebunden waren.



28 Stetiger Kampf gegen das Wasser

Zahlreichen Überflutungen zum Trotz hat die Pinzgauer Lokalbahn eine gesicherte Zukunft.

MODELL

WERKSTATT

52 FREUDE AM FACHWERK

Der Bausatz „Thalhausen“ für die Baugröße H0 bereichert das Sortiment von Modellbau Laffont.

AN MEINEM KÜCHENTISCH

58 KLEINE LADEMEISTER

Herpa-H0-Lastwagen mit Ladeflächen können mit wenigen Handgriffen aufgewertet werden.

TEST

62 PERSONENZUG-KRAFTPAKET

Mit der Baureihe 62 bringt Piko eine besondere Einheitslok als Supermodell im Maßstab 1:87.

64 DER STEINBOCK

Dank Bemo gibt es nun ein H0m-Modell des modernen „Capricorn“-Triebzugs der RhB.

66 ERSCHEINUNG ANDERER ART

Mit der italienischen Schnellzug-Elektrolok der Reihe E.428 für H0 beweist Piko „Grandezza“.

68 ARNOLD-MILLA

Arnold bringt mit der DR-132 die wichtigste Ausführung dieser Großdieselloks in N.

69 IM HABICHT NACH ZÜRICH

Der ETR 610/RABe503 als H0-Modell von Lima.

PROBEFAHRT

70 DIESEL-IKONE FÜR SPUR N

Die dieselelektrische BB 67000 der SNCF kommt von REE für die Fans französischer Loks in 1:160.

71 UNVERWÜSTLICHER TYP P

L. S. Models hat einen früheren CIWL-Schlafwagen als ÖBB-Fahrzeug im Maßstab 1:87 umgesetzt.



52 Klar gegliederte Bahn-Romantik

Das Lasercut-Modell von Laffont verbindet strenge Symmetrie mit Nebenbahn-Idylle.

71 VON HAUS ZU HAUS

Brawas Behälter-Tragwagen BTs 30 für Spur H0.

72 SCHÜTTGUT IM ZWÖLFERPACK

Tals 968-Schwenkdachwagen als Trix-H0-Modelle.

72 DUTZENDWARE

Typische US-Hopper Cars bringt Märklin für H0.

73 MIT VIEL FANTASIE

TT-Länderbahn-Güterwagen von Quack & Salber.

73 ZWÖLF-ZOLL-BAHN

Mitfahr-Gartenbahn als H0-Miniatur von Busch.

SCENE

74 DIGITAL UND SMART

Pikos aktuelle WLAN-Digitalsteuerung wird einem großen MEB-Praxistest unterzogen.

78 STRASSENBAHN DER OTTOSTADT

Der zweite Teil unseres Straßenbahnantagen-Porträts aus Magdeburg führt uns ins Depot.

84 HIER SPRICHT DER CHEF

Piko-Eigner Dr. René Wilfer hat auch im zweiten Teil seiner „Homestory“ Interessantes zu sagen.

AUSSERDEM

89 BDEF/SMV

90 TERMINE & TREFFPUNKTE

92 MODELLBAHN AKTUELL

98 IMPRESSUM

98 VORSCHAU



74 Besonders smart und kabellos

Digitalprofi Heiko Herholz testete die aktuelle SmartControl WLAN von Piko.



Im neuen Glanz erstrahlt die einzige betriebsfähige 50⁴⁰ der DR bei ersten Probefahrten in Meiningen.

BAYERISCHES EISENBAHMUSEUM

50 4073 fährt wieder

□ Die Sensation ist perfekt. Die einzig erhalten gebliebene Neubau-Dampflok der DR-Baureihe 50⁴⁰ fährt wieder.

Nach der Endabnahme am 21. Oktober 1960 wurde 50 4073 dem Bw Neubrandenburg zugeteilt. Vor ihrer z-Stellung am 15. Juni 1981 war sie beim Bw Neuruppin beheimatet. Zwischen 1984 und 1991 diente sie als Heizlok im landwirtschaftlichen Instandhaltungswerk Demmin. 1991 kaufte das Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen die Lok und komplettierte sie in den Folgejahren Stück für Stück. Die rest-

lichen Arbeiten an 50 4073 bis zur Inbetriebnahme wurden im Dampflokwerk Meiningen gemacht. Anfang Mai wurde die Schlepptender-Lokomotive von Thüringen nach Nördlingen überstellt. Noch fehlte eine PZB-Ausrüstung, weswegen bei der Überführung eine V100 mitfuhr. Am folgenden Montag sollte sich das ändern. Anlässlich des dritten Nördlinger Eisenbahnfestes, des 175-jährigen Bestehens der Eisenbahn in Nördlingen (Ludwig-Süd-Nord-Bahn) und des 55. Geburtstags des Bayerischen Eisenbahnmuseums war unter



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Am 3./4. Mai wurde die 50 4073 durch V100 1365 nach Nördlingen überführt, mit dabei war der „Fotogüterzug“ des BEM, der auch bei den ersten Testfahrten in Thüringen zum Einsatz kam. Die 50⁴⁰ geht im Juni für Restarbeiten (Lackierung) zurück nach Meiningen.



FOTOS: BRÜDER MOLLE

Im landwirtschaftlichen Instandhaltungswerk in Demmin war die 50⁴⁰ im Jahre 1986 bereits in einem äußerlich bedauernswerten Zustand.

der Schirmherrschaft des Bayerischen Staatsministers für Wohnen, Bau und Verkehr, Christian Bernreiter, ein Festakt vorgesehen. Anschließend sollten Probefahrten mit der 50⁴⁰ stattfinden. Nach der PZB-Abnahme war alles in Ordnung, aber es fehlten noch Papiere, weshalb die Lok auch am folgenden Festwochenende nicht alleine fahren durfte. Um den angereisten Eisenbahnfreunden die Lokomotive aber nicht nur auf der Drehscheibe zeigen zu können, wurde sie am 12. Mai einem Museumszug nach Wassertrüdingen angehängt.



FOTO: STEFAN GROSS

Mit einer geschmückten Rauchkammertür feierte man beim Rhön-Zügle den Geburtstag des Stars der Museumsbahn, 98 886.

MUSEUMSBAHN

Die 100-Jährige

□ Am Sonntag, dem 5. Mai 2024 gab es beim Rhön-Zügle einen runden Geburtstag zu feiern. Das Zugpferd des Fränkischen Freilandmuseums Fladungen, die GtL 4/4 2636 der Bayerischen Staatseisenbahnen, auch gerne „Mockel“ genannt, wurde am 7. April 1924 unter der Fabriknummer 8275 ausgeliefert und am 2. Mai, also fast auf den Tag genau vor 100 Jahren, abgenommen. Die Lokomotive hat eine bewegte Geschichte hinter sich und lernte in einem Jahrhundert viele Teile Bayerns kennen. Ihre letzten Jahre verbrachte sie dann beim Bw Schweinfurt. Anschließend wurde die

98 von der Stadt Schweinfurt erworben und seit 1978 vor dem Hauptbahnhof als Denkmal aufgestellt. 20 Jahre später schaffte es der damalige Landrat Dr. Fritz Steigerwald, die Maschine für die noch im Aufbau befindliche Museumsbahn Fladungen/Mellrichstadt zu erwerben und sie zur betriebsfähigen Aufarbeitung nach Thüringen zu überführen. Seit dem Jahr 2000 versieht sie nun ihren Dienst auf der Museumsbahn und erfreut bei jeder Fahrt Jung und Alt. Wer die Lokomotive einmal live erleben möchte, kann hier die Fahrtermine erfahren: www.freilandmuseum-fladungen.de



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ Am 1. Mai überführte 183 500 einen sechsteiligen Coradia Stream für die Staatsbahn von Rumänien, wo der Zug als RE-IR101 bezeichnet wird, zur Geislinger Steige, ehe es dann im Rahmen der Messkampagne für einige Tage weiter ins Fränkische ging.

ES IST GUT HIERZULANDE



Stefan Alkofer

Der Deutschland-Chef der Unternehmensberatung Roland Berger, Stefan Schaible, warnte kürzlich im Spiegel „Wenn gefühlt jede zweite Rolltreppe in einem Land kaputt ist, dann sagt das was“, und warnte vor einem drohenden Wohlstandsverlust in Deutschland.

Ich kann mir nicht vorstellen, das Herr Schaible noch nie in New York war, aber vermutlich nutzte er dort keine öffentlichen Verkehrsmittel. Er kann sich teure Taxis leisten, wahrscheinlich hat er dann eine Limousine mit Fahrer.

Vor kurzem war ich mit meiner großen Tochter in New York und wir erlebten eine preiswerte und sehr zuverlässige U-Bahn, die entgegen aller Klischees sauber und vollkommen frei von Graffiti ist. Aber wehe man ist in der Mobilität eingeschränkt oder mit Kinderwagen unterwegs. Rolltreppen gibt es an den allerwenigsten Haltestellen. Die meisten verfügen nicht einmal über einen Aufzug. Stationen, die einen besitzen, werden ausdrücklich durchgesagt: „This is an accessible station“.

Wer in New York wenig Geld besitzt und körperlich eingeschränkt ist, hat keine Freude. Es ist nicht wie bei uns, wo die meisten Haltepunkte für mobilitätseingeschränkte Menschen ertüchtigt sind oder werden, selbst dann, wenn sie nur von wenigen Menschen täglich genutzt werden. Dass ein Triebfahrzeugführer aussteigt und ganz selbstverständlich eine Rampe für einen Rollstuhlfahrer ausklappt, ist in New York beinahe unvorstellbar.

Auch wenn hierzulande derzeit manches nicht perfekt funktioniert, ist für mich unsere Einstellung, die versucht alle Menschen am Leben teilhaben zu lassen, ein Gewinn, auch wenn das oftmals kostspielig ist. Ich lebe lieber in einem Land, in dem vielleicht nur jede zweite Rolltreppe funktioniert. Es gibt zumindest welche.



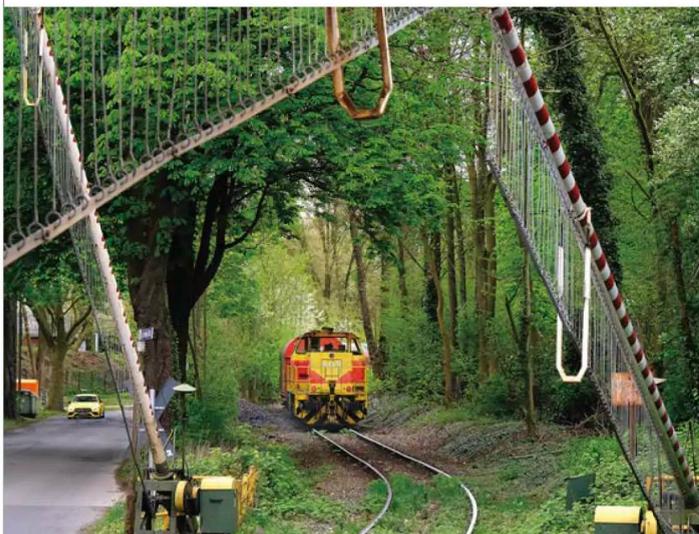
FRAGEZEICHEN

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

Wird der gelbe Mercedes noch vor dem Zug den Bahnübergang passieren? Natürlich nicht, denn die EH 602, eine G 1206 mit 920 kW Leistung, befindet sich am Schluss des Zuges und schiebt ihre Fuhre aus beladenen Coilwagen am 10. April 2024 bergwärts zum Thyssen-Krupp-Werk Bochum NO. Diese Bedienfahrt vom Bahnhof Bochum-Nord über die 33 Promille steile Anschlussstrecke von 1881 ist jedes Mal ein kleines Spektakel, da auch der Überweg an der Harpener Straße noch über eine Schrankenanlage mit Läutewerk verfügt. Aufgrund der Steigung ist es vorgeschrieben, dass sich die Lok immer talseitig am Zug befindet. Wir wollen von Ihnen wissen, wie man das bewegliche Drahtgeflecht unter den Schrankenbäumen nennt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. Juli 2024 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete: „Rhätische Bahn“. Gewonnen haben: Corinna Ramböck, A-2020 Salzburg; Frank Führer, 02779 Großschönau; Frank Breest, 04519 Rackwitz; Veit Stoß, 09116 Chemnitz; Jörg Schneiderwind, 14542 Werder; Arne Sperling, 15234 Frankfurt (Oder); Udo Kniefel, 22523 Hamburg; Christian Krakow, 23758 Wangels; Jens Wendorff, 31535 Neustadt; Gunnar Hensel, 39356 Weferlingen; Klaus Himmelreich, 45549 Sprockhövel; Ralph Sommer, 53177 Bonn; Horst Röder, 53332 Bornheim; Uwe Meyer, 63263 Neu-Isenburg; Karsten Jäger, 64331 Weiterstadt; Christoph Arends, 70563 Stuttgart; Rainer Turba, 84051 Esslenbach; Michael Berka, 89081 Ulm; Helmut Pasler, 99518 Bad Sulza; Leon Oosterbosch, NL-5914 NR Venlo.

FOTO: KLAUS WAPPELMANN



BAYERN

Illtalbahn startet mit neu designtem 628 in die Saison

Mit dem Ende 2023 in Mintgrün lackierten 628 256 ist die Illtalbahn am 1. Mai bei bestem Ausflugswetter in die neue Saison gestartet. Samstags werden vier, sonn- und feiertags drei Fahrten angeboten, an Sonn- und Feiertagen wird nachmittags ein Zug bis Passau-Lindau an der Granitbahn geführt. Am 30. Mai, 30. Juni, 21. Juli, 4. und 15. August sowie am 8. September verkehrt zusätzlich der VT 798 nach Freyung, sodass an diesen Tagen fünf Zugpaare angeboten werden. Morgens und am Nachmittag gelangt der VT 798 als Zubringer auch auf die Granitbahn. Tariflich wurde ein Wabensystem eingeführt, das die alte Preisstruktur ersetzen soll. Die Strecke wurde in den Wintermonaten umfassend saniert, vielerorts liegen neue Gleise, zudem wurden viele Bahnübergänge erneuert. Die betriebliche Abnahme erfolgte kurz vor Saisonbeginn.

FOTO: JANA MÜLLER



Am 5. Mai 2024, dem ersten Betriebswochenende der neuen Saison, befindet sich 628 256 der Illtalbahn zwischen Kalteneck und Fürsteneck auf dem Weg nach Freyung. An diesem Tag verkehrte der Zug bereits mit seinem neuen Illtalbahn-Logo an der Frontpartie.



■ Am Wochenende um den 21. April kam die berühmte S3/6 aus Nördlingen zu einem vergleichsweise seltenen Gastspiel in Bochum-Dahlhausen, wo sie Zubringerzüge zwischen Dahlhausen und dem Hbf Bochum bespannte. Dabei wechselte sie sich mit der P 8 (382267) ab, während 212039 am anderen Zugende mitlief.

■ Am Wochenende 27./28. April kamen im Rahmen einer Fotoveranstaltung von Marcus Dettenberg die Wismarer Triebwagen T41, DT0511 und VT058 in der schönen norddeutschen Tiefebene mit ihrer charakteristischen Weitsicht zum Einsatz. Der Freitag begann mit dem typischen „Schietwedder“, aber ab Freitagnachmittag zeigte sich dann überwiegend die Sonne. Die Farben der Fahrzeuge glänzten unübersehbar in der Landschaft – und wie es in Norddeutschland so üblich ist, kann man schon lange im Voraus sehen, wer mit welchem Fahrzeug anreist.

FOTO: KLAUS-HENNING DAMM



Anzeige

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

Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt Preßnitztalbahn

Höhepunkte im Sommer 2024

- 8. und 22. Juni** Nachtschwärmerfahrt
Sonderveranstaltung mit Voranmeldung
- 22. Juni** Freie Presse Entdeckertour 2024 im Bahnhof Jöhstadt – Details im WEB
Sonderveranstaltung
- 6./7. Juli*** Dampfahrbetrieb zum 14. Jöhstädter Oldtimertreffen in Steinbach
- 10./11. August*** Dampfahrbetrieb zum Wildbachfest und Steinbacher Ziegentreffen
- 10. und 24. August** Nachtschwärmerfahrt
Sonderveranstaltung mit Voranmeldung

DAMPFFAHRBETRIEB an jedem Samstag und Sonntag bis 3. November

*An diesen Tagen fährt auch ein historischer Bus der Ausflugslinie Preßnitztal zwischen Steinbach und Wolkenstein mit Anschluß zur DB Erzgebirgsbahn.

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



FOTO: AXEL WITZKE

■ Von Januar bis Mitte März 2024 weilte die vormals blaue V51 der PRESS in Neustrelitz zur Umlackierung. V51, alias 251 901, erstrahlt seitdem in altroter Bundesbahn-Lackierung. Dabei wurden selbst die ursprünglichen DB-Anschriften (Abnahme: 2.9.64) übernommen. Das geht wohl nur, da die Lok ausschließlich auf dem PRESS-, beziehungsweise RBB-eigenen Netz verkehrt. Am 18. April 2024 steht 251 901 abgestellt in Putbus.

DEUTSCHE BAHN AG

DB erneuert Gleise auf SFS Köln – Rhein/Main

□ Vom 16. Juli bis 12. August muss die wichtige Schnellfahrstrecke von Köln nach Frankfurt komplett für den Bahnverkehr gesperrt werden. Insgesamt werden 70 Kilometer Gleise und 13 Weichen erneuert. Schwerpunkt der Arbeiten, in welche die Deutsche Bahn AG einen Betrag von rund 50 Millionen Euro investiert, ist der Streckenabschnitt zwischen Siegburg/Bonn und Frankfurt Stadion. Fernverkehrszüge werden soweit möglich über das Rheintal umgeleitet. Für Reisende von beziehungsweise nach Siegburg/Bonn, Montabaur und Limburg Süd wird zwischen Köln Hauptbahnhof und Flughafen Frankfurt ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Bis 29. Juli verkehren die Busse bereits ab Frankfurt Hauptbahnhof. Die Anpassungen im Fernverkehr im Überblick:

Dortmund – Frankfurt – Nürnberg – München:

Züge der stündlichen ICE-Linie Dortmund/ Essen – Köln – Frankfurt – Nürnberg – München werden zwischen Köln und Frankfurt umgeleitet. Dabei verlängert sich die Fahrzeit um bis zu 100 Minuten. Bis zum 29. Juli halten die Züge abweichend in Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof.

Hamburg – Köln – Mannheim – Süddeutschland:

Die zweistündliche ICE-Linie Hamburg – Bremen – Köln – Mainz – Stuttgart – München und die zweistündliche ICE-Linie Hamburg – Bremen – Köln – Mainz – Mannheim – Basel werden zwischen Köln und Mannheim über die Rheinstrecke geführt. Die Züge halten in Bonn Hauptbahnhof, Koblenz Hauptbahnhof und Mainz Hauptbahnhof. Die Fahrzeit verlängert sich um rund 40 Minuten.

Hamburg/Dortmund – Frankfurt – Passau:

Die zweistündliche, über Koblenz geführte ICE-Linie Hamburg – Bremen – Köln – Frankfurt – Passau verkehrt nur zwischen Hamburg und Dortmund und zwischen Frankfurt und Passau. Die zweistündliche ICE-Linie Dortmund – Frankfurt – Passau – Wien beginnt und endet daher bereits in Frankfurt Hbf. Die Halte Bonn, Koblenz, Mainz und Frankfurt Flughafen entfallen und werden von anderen umgeleiteten ICE-Zügen angefahren.

Amsterdam/Brüssel – Köln – Frankfurt: Züge der zweistündlichen ICE-Linie Amsterdam – Köln – Frankfurt und der zweistündlichen ICE-Linie Brüssel – Köln – Frankfurt können größtenteils zwischen Köln und Frankfurt nicht angeboten werden. Einzelne Züge werden zwischen Köln und Frankfurt über die linke Rheinstrecke umgeleitet und erhalten somit eine Fahrzeitverlängerung von rund 80 Minuten.

■ Ein weiterer legendärer Fahrzeugtyp zieht sich bei der tschechischen Eisenbahn zurück. Die Elektrotriebzüge der Reihe 460 mit dem Spitznamen „Pantograph“ oder „Tornado“ (die beiden Züge in der Mitte) nahmen am Wochenende vom 19. bis 21. April 2024 Abschied von der Öffentlichkeit. Dabei gab es ein abwechslungsreiches Programm für Eisenbahnfans, Fahrgäste und Bahnmitarbeiter.



FOTO: STAHIVSKY

■ Am 17. April 2024 wartete 218399 (Kübler Heavy Rail) vor den Toren des Erfurter Umspannwerkes bei Vieselbach auf die Verladung eines defekten Trafos, welcher über Nacht nach Halle überführt wurde. Das Anschlussgleis liegt in der Nähe von Erfurt-Azmannsdorf, sodass der Trafo vom Umspannwerk über die VDE 8.2 zum Erfurter Gbf gefahren werden musste.



FOTO: SVEN MÖLLE

MUSEUM

Versteigerung in Bismarck

□ Bereits Ende 2022 flatterte dem Förderverein „Freunde des Bahnbetriebswerkes Bismarck e. V.“ eine Räumungsklage ins Haus. Sie müssen den alten Ringlokschuppen des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Gelsenkirchen-Bismarck mit ihrer Sammlung von alten Schienenfahrzeugen verlassen. Der neue Eigentümer des Geländes, die spanische Bahn-Unternehmensgruppe und Fahrzeughersteller Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) benötigt den Platz. Am 16. April 2024 kam es daher zu einer Zwangsversteigerung der alten Fahrzeuge durch die Deutsche Pfandverwertung. Das Interesse an den alten Fahrzeugen ist dabei die eine Seite der Medaille, die andere sind der Abtransport und eine Unterstellmöglichkeit, weshalb die zweite Seite der Medaille für entsprechend beschränktes Interesse an der Online-Auktion sorgte. Das Hauptexponat der Sammlung, die Reste der Dampflok 50 2404 (ursprünglich 50 015, Henschel von 1939), wechselte für 29000 Euro den Besitz. Für 4500 Euro wird eine ehemalige Werkbahn-Dampflok aus dem Mannesmann-Werk in Duisburg vom Typ C400 (Henschel, 1952) eine neue Heimat finden. Von den Dieselloks kamen nur die ehemalige Werklok des Opel-Werks Bochum (V28-102, Henschel 1962) und eine



FOTO: MICHAEL HUBRICH

Einst schleppte sie Züge auf dem Gelände des Bochumer Opelwerks, das inzwischen auch längst Geschichte ist. Bleibt zu hoffen, dass sie in gute Hände kam.

Deutz-Kleinlok aus dem Jahr 1957 unter den Hammer. Ferner waren die Reste eines Schnellzug-Postwagens von 1928 noch einem Bieter etwas wert. Der Gesamterlös der Auktion betrug knapp 55000 Euro. Dem Rest der Sammlung, darunter zwei Dieselloks aus dem Hause Jung, eine Krupp-Diesellok aus dem Jahr 1934, zwei Dampfspeicherloks (Ex-VEBA Gelsenkirchen-Scholven), zwei seltene Schienenkrä-

ne sowie ein Eilzuggepäckwagen und diverse Bahnwerkzeuge, droht der Weg in den Schrott. Dem Verein der Freunde des Bahnbetriebswerkes Bismarck hingegen bleibt an dieser Stelle ein großer Dank für ihren jahrzehntelangen Einsatz zum Erhalt der geschichtsträchtigen Hallen des Bahnbetriebswerkes auszusprechen. Immerhin war Bismarck im Jahr 1977 die letzte Heimat für kohlegefeuerte Dampfloks der DB.



FOTO: JANA MÜLLER

■ Am 27. und 28. April gelangte der historische Elektro-Schnelltriebwagen 4042.01 der Nostalgiebahnen Kärnten aus dem Jahr 1936 im Rahmen der Themenfahrt „Privatbrauereien in Österreich“ nach Bad Ischl. Der Triebwagen befuhr dabei auch die Pyhrnbahn. Stationiert ist der Triebwagen in St. Veit an der Glan. 4042.01 befindet sich am 28. April bei St. Pankraz auf dem Rückweg nach Kärnten.

ZEITREISE

Bahnhof Chemnitz Glösa



2007

FOTO: FELIX SERAPHIN

Am 31. März 2007 nutzten Chemnitzer Eisenbahnfreunde noch einmal die Möglichkeit, den Bahnhof Chemnitz-Glösa mit einem Ferkeltaxi zu befahren. So konnte authentisch an den Planverkehr mit LVT auf dieser Strecke erinnert werden.



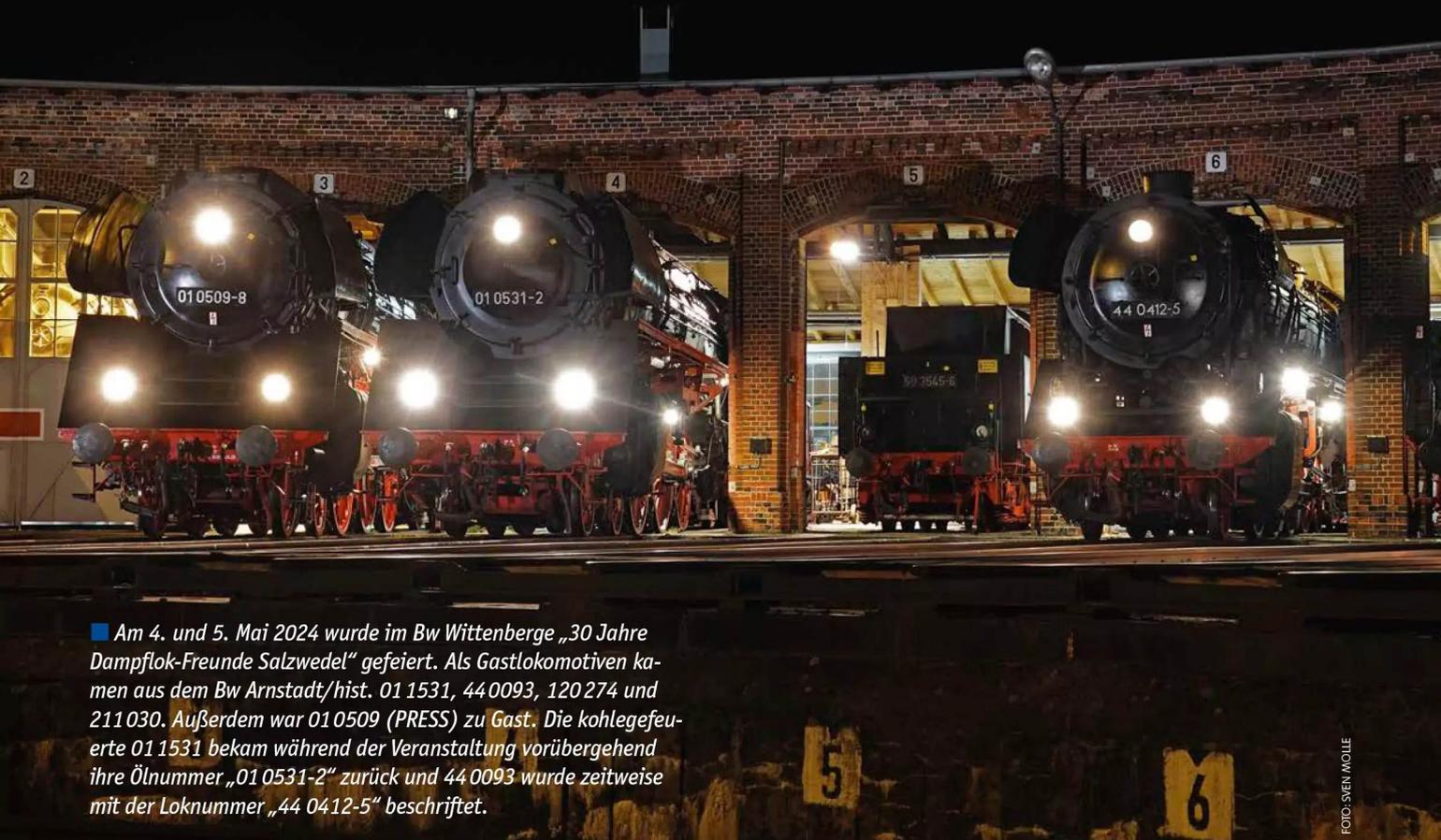
2024

Der Bahnhof Chemnitz-Glösa wurde auch nach Streckenstilllegung noch als Teil der Anschlussbahn zum Heizkraftwerk Chemnitz-Nord genutzt. Ab Dezember 2007 war dann jedoch die Einfahrt in den Bahnhof mittels Prellbock verhindert.

Durch die Industrialisierung im 19. Jahrhundert erlebte die Stadt Chemnitz einen wirtschaftlichen Aufschwung und bekam dadurch auch den Beinamen „Sächsisches Manchester“. Schnell siedelten sich Betriebe und Fabriken auch außerhalb und beispielsweise entlang des Chemnitzflusses an. Um Waren zu den nächstgelegenen Bahnhöfen transportieren zu können, mussten Steigungen mühsam mit den Pferdefuhrwerken aus dem Chemnitztal bezwungen werden. Schnell wurde der Ruf nach einer Eisenbahnstrecke im Chemnitztal laut. Während man auch eine Bahnstrecke Limbach – Burgstädt – Mittweida sowie eine Schmalspurbahn diskutierte, entschied man sich schlussendlich für eine Normalspurbahn von Chemnitz nach Wechselburg. Im Bahnhof Küchwald zweigte die Nebenbahn von der Haupt-

strecke Kieritzsch – Chemnitz ab. In Wechselburg mündete die Bahn in die Muldentalbahn Glauchau – Wurzen. Nach zwei Jahren Bauzeit eröffnete man die Bahnstrecke am 30. Juni 1902 feierlich. In der darauffolgenden Zeit brachte die Bahn den Unternehmen noch einmal Aufschwung. Bereits in den 60er-Jahren sanken die Transportleistungen kontinuierlich. Die Funktion als Umleiterstrecke zur Hauptbahn Leipzig – Chemnitz sicherte der Verbindung jedoch den Fortbestand. Nach der politischen Wende erging es der Strecke allerdings wie so vielen Nebenbahnen in den neuen Bundesländern. Die Fahrgastzahlen waren mittlerweile so gering, dass am 24. Mai 1998 der Personenverkehr eingestellt wurde. Der verbliebene Güterverkehr wurde mit Ausnahme des Anschlussbahnverkehrs zum Heizkraft-

werk Chemnitz-Nord am 31. Dezember 1999 beendet. Nach Stilllegung der Strecke Chemnitz-Glösa – Wechselburg Ende 2001 kann man heute auf einem Großteil der Trasse wunderbar die Natur im Chemnitztal per Fahrrad erkunden. Brücken und ein Tunnel, sowie mehrere Raststationen mit Imbiss machen den Familienausflug perfekt. Ganz nebenbei kann man im Museumsbahnhof Markersdorf-Taura dann doch noch einmal auf die Eisenbahn umsteigen. Dort betreiben die Eisenbahnfreunde Chemnitztal wiederum einen Museumsbahnbetrieb mit einem Gleiskraftwagen vom Typ SKL 24 (Typ Schöneweide) samt Beiwagen in Richtung Wechselburg bis zum Haltepunkt Schweizerthal-Diethensdorf. Fahrtage und nähere Informationen findet man unter www.chemnitztalbahn.de.



■ Am 4. und 5. Mai 2024 wurde im Bw Wittenberge „30 Jahre Dampflokk-Freunde Salzwedel“ gefeiert. Als Gastlokomotiven kamen aus dem Bw Arnstadt/hist. 01 1531, 44 0093, 120 274 und 211 030. Außerdem war 01 0509 (PRESS) zu Gast. Die kohlegefeuerte 01 1531 bekam während der Veranstaltung vorübergehend ihre Ölnummer „01 0531-2“ zurück und 44 0093 wurde zeitweise mit der Loknummer „44 0412-5“ beschriftet.

FOTO: SVEN WOLLE

HARZER SCHMALSPURBAHN

Neue Attraktionen am Bahnhof Westerntor

□ Die neue Lokwerkstatt mit ihrem im Wandel befindlichen Umfeld (Erlebnis- und Lernwelt) erfährt derzeit eine nochmalige Aufwertung. Neben den zahlreichen schon bestehenden Eisenbahnspielplätzen in Deutschland investieren die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) jetzt in einen neuen Spielplatz mit Eisenbahnmotiven eine siebenstellige Summe. Im Beisein verschiedener politischer Würdenträger soll am 6. Juni 2024 die offizielle Übergabe sein. Einstweilen kann man von der Aussichtsbalustrade in der neuen Werkstatt die aktuellen Arbeiten an den Lokomotiven der HSB verfolgen.



Während im Freigelände ein neuer Spielplatz entsteht, kann man von oben einen faszinierenden Einblick in die neue Werkstatt erhalten.

FOTO: JURGEN STEWECHE



FOTO: HANS JURGEN WARG

■ Bereits seit 2017 gibt es auf der Insel Usedom immer Ende April/Anfang Mai Dampfbahnenfahrten, organisiert von der PRESS in Kooperation mit der Usedomer Bäderbahn. Die dabei eingesetzte 86, in diesem Jahr 86 1333, wird dabei meist mit Lokschildern ehemaliger Heringsdorfer Maschinen sowie Windleitblechen versehen. Im Bild vom 1. Mai 2024 ist die fiktive 86 1323 mit dem letzten Zug nach Zinnowitz an der engsten Stelle Usedom zwischen Forsthaus Damerow und Zempin zu sehen.



FOTO: JENS VOGEL

■ Am 20. April 2024 war der Sonderzug „Böhmerland“ unterwegs von Ascherleben nach Ústí nad Labem. Am Abend wurde er auf seiner Rückfahrt von Děčín in Richtung Ebersbach im Tal der Kamnitz bei Kytlice erwartet. Während der komplette Tag sich verregnet zeigte, sorgte die Abendsonne hier noch für ein wenig Streiflicht, nachdem sich die letzten Überreste eines Schneeschauers bei sehr kühlen Temperaturen um den Gefrierpunkt gerade rechtzeitig auflösten.



FOTO: BERND KELLER

■ Schmalspurdampf auf 600 Millimetern Spurweite kann auf der Bahnstrecke Wächtersbach – Bad Orb erlebt werden. Die Dampfkleinbahn verkehrt regulär an Sonn- und Feiertagen, wobei am 20. April 2024 der Zug mit Lok „Emma“ für eine Sonderfahrt angeheizt wurde.

■ Die diesjährige Fußball-EM 2024 wirft ihre Schatten voraus, so auch bei der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) in Ulm, die 146 209 ein EM-Outfit spendierte.



FOTO: OLIVER SCHOIZ

■ **Die DBAG** hat damit begonnen, die ersten ICE 2-Züge abzustellen. Die Züge sollen nun sukzessive aus dem Betrieb genommen werden und durch neuere ICE-Baureihen ersetzt werden.

■ **BeNEX übernimmt** Abellio Deutschland: Der auf regionalen Bahnverkehr spezialisierte Mobilitätsdienstleister BeNEX übernimmt die Gesellschafteranteile an Abellio Deutschland (ATH Rail Transport Beteiligungsgesellschaft Deutschland GmbH) von der niederländischen Staatsbahn. Der Verkauf beinhaltet die Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH, Halle (Saale) und WestfalenBahn GmbH, Bielefeld sowie die Servicegesellschaft PTS GmbH, Neuss.

■ **Flixtrain** zieht sich aus dem Schweden-Geschäft zurück und befährt die Strecke Göteborg – Stockholm nicht mehr. Mit den frei gewordenen Wagen wird das Zugangebot in Deutschland weiter ausgebaut. Insbesondere die Verkehre zwischen Köln und Berlin sowie zwischen Frankfurt (Main) und Berlin profitieren von diesen Verbesserungen.

■ **Verspätet trafen** die ersten Loks der Baureihe DE18 im Westerwald ein. Die Vossloh-Lokomotiven sollen künftig unter anderem im Tonverkehr nach Montabaur zum Einsatz kommen und sukzessive Lokomotiven der Baureihe 266 ablösen. Zunächst werden aber nur Lastprobefahrten an der Lahn und im Westerwald durchgeführt und Lokführer auf dieser Baureihe ausgebildet.

■ **Mit 494 Millionen** Fahrgästen haben die Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 2023 so viele Fahrgäste wie noch nie befördert. Dazu trägt vor allem der immense Erfolg des Klimatickets bei. Das Konzernergebnis vor Steuern beträgt knapp 112 Millionen Euro, alle Teile des Konzerns weisen zudem einen positiven Rechnungsabschluss auf. Der Personenverkehr

schloss mit plus 109,1 Millionen Euro ab, die Rail Cargo Group verzeichnete einen operativen Gewinn von 13 Millionen Euro. ÖBB Infra wies ein Plus von 7,7 Millionen Euro auf. Während der Personenverkehr Rekordwerte erreichte, musste der Güterverkehr rezessionsbedingt einen Rückgang hinnehmen. Die Zugkilometer nahmen insgesamt um 1,3 Prozent zu und beliefen sich auf 165,9 Millionen Kilometer.

■ **Für den Zugverkehr** von der Hansestadt Hamburg nach Westerland (Sylt) wird die DBAG zwei zusätzliche Lokomotiven anmieten, um den Betrieb zu stabilisieren.

■ **Nachdem am 25. Februar** ein Binnenschiff mit der Eisenbahndrehbrücke in Elsfleth kollidiert war und diese massiv beschädigt hatte, wurde die beschädigte Brücke über die Hunte rückgebaut und durch zwei Hilfsbrücken ersetzt. Somit ist die Strecke seit 1. Mai wieder zwischen Berne und Elsfleth befahrbar, sodass die Häfen links der Weser wieder an das Güterverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen sind.

■ **Die Hessische Landesbahn** setzt seit einigen Wochen in ihrem Streckennetz zwischen Treysa, Marburg (Lahn), Dillenburg und Frankfurt respektive Hanau 32 neue Alstom-Coradia-Continental ein. Damit wird auch das Platzangebot auf den Linien deutlich erhöht. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wird das Fahrtenangebot zwischen Frankfurt (Main) und Gießen durch die neue zweistündliche RB 37 ausgeweitet.

■ **Insgesamt 76 neue** Civity-BEMU Regionalzüge der Firma CAF sollen künftig im Streckennetz des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) und im Nahverkehr Westfalen-Lippe (NLW) eingesetzt werden. Die BEMU-Fahrzeuge (Battery Electrical Multiple Unit) können sowohl mit Strom aus der Oberleitung als auch im Batteriebetrieb auf nicht elektrifizierten Teilstre-

cken unterwegs sein. Traktionssysteme Austria liefert für diese Züge insgesamt 310 Elektromotoren. Die Civity-Züge werden die ersten batterieelektrischen Regionalzüge sein, die in großer Stückzahl im Regelbetrieb des Niederrhein-Münsterland-Netzes eingesetzt werden. Die Linien RE44, RB31 und RB36 sollen im Dezember 2026 den Betrieb aufnehmen, die übrigen Linien folgen sukzessive bis Dezember 2028.

■ **Am 12. April wurden** angemietete, ehemalige DBAG-Großraumwagen zum ersten Mal im Schnellzugverkehr auf der Weststrecke eingesetzt. Sie verkehrten im D-Zug 19782 von Wien nach Feldkirch. Seither sind die Wagen regelmäßig im D-Zugverkehr zwischen Wien und Feldkirch unterwegs.

■ **Mit einem Investitionsvolumen** von 1,6 Milliarden Euro wird die hoch frequentierte 23 Kilometer lange Strecke Hanau – Gelnhausen viergleisig ausgebaut. Personen- und Güterverkehr sollen auf eigenen Gleisen künftig verlässlicher verkehren. Zudem werden Oberleitung und Gleise saniert. Im Personenverkehr werden die Stationen in diesem Abschnitt barrierefrei ausgebaut. Der Ausbau war auch im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgelistet.

■ **Nach Beschluss** des bayerischen Landtags vom 25. April 2024 geht der Probetrieb auf der Nebenbahn Gotteszell – Viechtach ab Dezember 2025 in den Planbetrieb über, obwohl diese Strecke im Bayerischen Wald das 1000 Personenzugkilometer-Kriterium nicht erfüllt. Der neue Vertrag soll bis Dezember 2034 laufen. Als Eisenbahnverkehrsunternehmen wird die Länderbahn mit der Durchführung des Betriebs beauftragt. Ein Grund für die Reaktivierung liegt auch in der Tatsache, dass die Strecke eine wichtige Zubringerfunktion für die Wagenwerkstatt in Viechtach aufweist, sodass sich der Oberbau seit seiner Sanierung 2015/16 ohnehin in einem sehr guten Zustand befindet.



FOTO: AXEL WITZKE

■ Im Zeitraum vom 17. bis 21. April 2024 wurde der tägliche Pendel Bergen auf Rügen – Lauterbach Mole (auf der KBS 198) nicht mit dem Regioshuttle 650032 der PRESS gefahren, sondern mit den „Blutblasen“ 172 141 und 140. Die PRESS führt mehrfach im Jahr planmäßig Regelzugverkehr sowohl auf Rügen als auch auf Usedom mit historischen Fahrzeugen durch. Bei den Reisenden führt dies eher zu positiven Reaktionen, auch wenn man weniger Komfort als mit modernen Fahrzeugen hat. Dass die Ferkeltaxen pünktlich unterwegs waren, trägt natürlich auch zur Zufriedenheit bei. Hier befinden sich PRESS-172 141 und 172 140 am 18. April 2024 gerade als PRESS-74865 von Lauterbach Mole kommend bei der Einfahrt in den Bahnhof Bergen (auf Rügen).

BAHNINDUSTRIE

Siemens-Züge für US-Hochgeschwindigkeitsstrecke

□ Das US-Unternehmen Brightline gab am 1. Mai seine Entscheidung bekannt, dass Siemens Mobility für die Fertigung der Züge für das Hochgeschwindigkeitsbahnprojekt „Brightline West“ ausgewählt wurde. Die Züge sollen zwischen Las Vegas und Südkalifornien eingesetzt werden. Der Auf-

trag umfasst eine Flotte von zehn „American Pioneer 220“-Zügen (AP 220), die gebaut, nach Nevada geliefert und getestet werden sollen, um den von Brightline West anvisierten Starttermin der Verbindung im Jahr 2028 halten zu können. Das Projekt umfasst einen Vertrag mit 30-jähriger Laufzeit

für die Wartung der Schienenfahrzeuge, wobei die Wartungsarbeiten in der Vehicle Maintenance Facility von Brightline West in Sloan, NV, durchgeführt werden sollen. Die Züge sind eine Weiterentwicklung der bewährten Velaro-Plattform, die in Europa eingesetzt wird.



Siemens ist immer erfolgreicher auf dem wachsenden US-Schienenverkehrsmarkt. Künftig werden dort auch augenscheinliche Weiterentwicklungen des ICE verkehren.

GRAFIK: SIEMENS

EXKLUSIV
NUR BEI UNS



©modellbau.härtle

Solaris Urbino 12 '14 Regio bus (AT)

73047 / 31326818

HO Auflage 300



34,99



Mercedes-Benz Sprinter „Max Bögl“

Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

52628 / 31363951

HO Auflage 500



34,99



Diesellok V100, SETG



Mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Telex-Kupplung auf beiden Lokseiten jeweils separat digital schaltbar. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal. Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar. Ansteckbare Bremschläuche liegen bei.

T22795 / 11730353

HO VI NEM

=

141

digital

Auflage 350

369,99



Büro-Container „Max Bögl“



Nachbildung eines Originalcontainers.

99649 / 31363969

HO Auflage 500

15,99



2er-Set Chemiekesselwagen, LKAB



Mit einer Vielzahl freistehend angebrachter Teile, wie Geländer, Leitern und Griffstangen. Hochwertige Gestaltung mit feingliedrigen Details.

72224 / 11738125

HO VI NEM

=

378

SET

Auflage 350

119,99

72225 / 11738133

HO VI NEM

~

378

SET

Auflage 150

119,99



Pritschen-LKW (Büssing BS 16 L) „Gerolsteiner“



Hochdetailliertes Sammlermodell. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

084910 / 31359422

HO Auflage 1000

39,99

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. MCE4

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

IHR MC-FACHGESCHÄFT

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

Spiel + Sport Grob
(Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob,
Inh. Rainer Bliefertich)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Boxteuhde,
Tel.: 04124 937033

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

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 288695 Lilienthal,
Tel.: 04298 91650

Modellbahnhop Lippe
(CASSOFF ModellWare GmbH)
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8,
32760 Detmold,
Tel.: 05231 9807123

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

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

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

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

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

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte,
Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59099 Bestwig,
Tel.: 02904 2282

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

Glück's Spielzeugkiste
(Inh. Alexandra Glück)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau
Tel.: 06187 9070123

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

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

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

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

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

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

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inh. Karlheinz Bauer e. K.)
Marktplatz 7, 74675 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)
Kirchplatz 2, 76275 Ertlingen,
Tel.: 07243 16706

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

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

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

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0891 571030

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92, 86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08421 8643

Spielwaren Möhne
Schrannestraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 43228

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

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

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

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19,
FL-9400 Vaduz,
Tel.: +423 2327994

Harlar Modelltreinen V.O.F.
Badhoeveaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: +31 20 6599494

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

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

Het Spoor
(Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3083 Oud-Heverlee,
Tel.: +32 16 407042



Feuer und Flamme



Dampflokomotiven brauchen Wasser – und Kohle, das weiß auch heute noch jedes Kind. Aber in Zeiten hoher Energiekosten und unsicherer Versorgungslagen ist es nicht verkehrt, sich für den Dampfbetrieb nach alternativen Brennstoffen umzusehen. Eine erprobte Möglichkeit ist die Ölfuerung, die jüngst in modernster Form bei 99 787 der SOEG zur Anwendung kommt.

Zittau am sonnigen Morgen des 3. Mai 2024 gegen acht Uhr: Im kleinen Bahnbetriebswerk der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) wird eine Dampflokomotive angeheizt. Eigentlich ist dies an jenem Ort nichts Besonderes, denn die SOEG betreibt bekanntlich seit 30 Jahren äußerst erfolgreich die beiden sächsischen 750mm-Schmalspurstrecken hinauf ins Zittauer Gebirge nach Oybin und Jonsdorf. Doch das Dampfross, dessen Kesseldruck immerhin schon runde sieben Bar erreicht hat – die Hälfte des Erlaubten –, ist etwas Besonderes: 99 787 besitzt eine nagelneue Leichtöl-Feuerung.

Auch das Datum ist kein beliebiges, den an jenem Freitagvormittag steht die Abnahmefahrt der frisch umgebauten Maschine an. Die beiden Lokführer Maximilian Schöne und Uwe Jachmann, der zugleich Cheftechnologe für die Dampflok der SOEG ist, führen noch einige Vorberei-

99 787 ist Versuchsträgerin für modernen Dampfbetrieb

arbeiten durch, etwa das Abschmieren aller Lager oder Wasserfassen. Um eine entscheidende Sache muss sich dagegen nur wenig gekümmert werden: Das Feuer – unbedingt nötig, um überhaupt Dampf

machen zu können. Denn die Lok ist bereits mit einem elektrischen Vorheizgerät vorgewärmt worden, sodass die beiden Pilotbrenner den Kessel auf relativ kleiner Flamme schonend temperieren, bis der nötige Betriebsdruck vorhanden ist.

Von einer solch einfach anzuheizenden Dampflok können die Personale einer kohlegefeuerten Maschine nur träumen. Bis in die heutige Zeit, in der Dampflokomotiven nur noch aus nostalgischen Zwecken betrieben werden, konnte sich die Steinkohle als der hauptsächlich genutzte Brennstoff zum Befeuern des Kessels behaupten. Gute Kohlequalität vorausgesetzt, ließ sich mit ihr stets eine mehr als zufriedenstellende



Das SOEG-Betriebswerk in Zittau am Morgen des 3. Mai 2024: Während die steinkohlegefeuerte Altbau-Maschine 99 758 für den ersten Planzug des Tages ausrückt, wird die ölgefeuerte Neubau-Lok 99 787 für ihre Abnahmefahrt nach Jonsdorf vorbereitet.

FOTO: ALEXANDER BERGNER

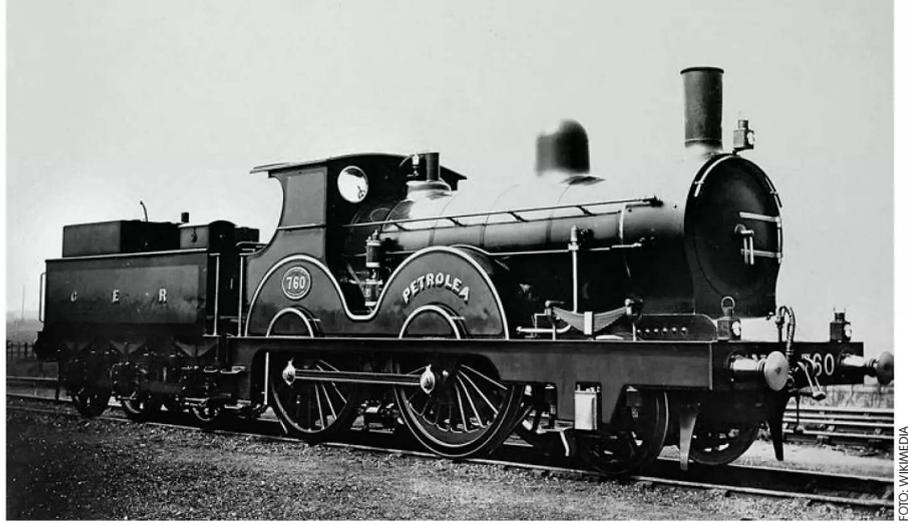
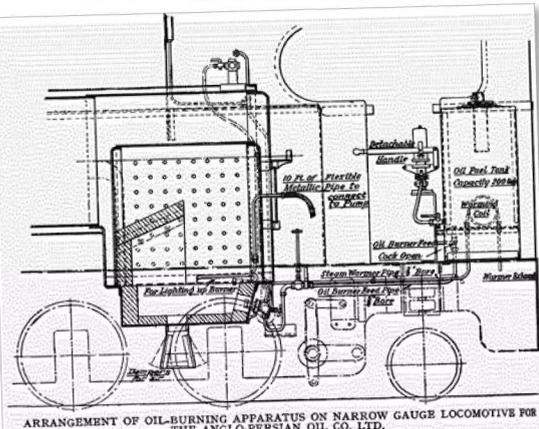
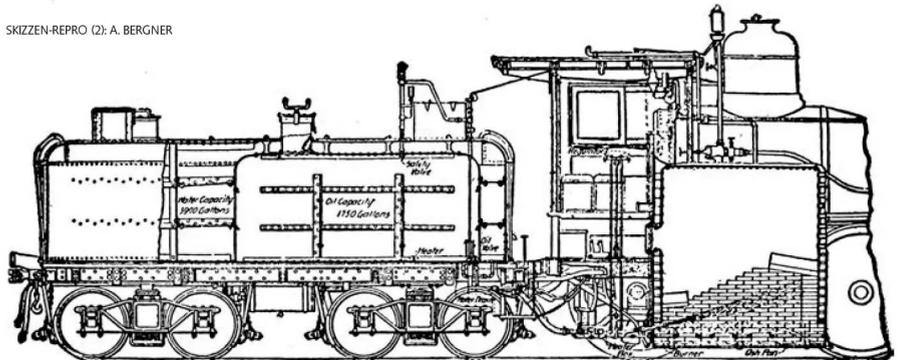


FOTO: WIKIMEDIA

Mit ihr fing 1891 alles an: Lok Nummer 760 der Klasse T19 der britischen Great Eastern Railway war die erste Dampfloch der Welt, auf der statt Kohle Öl verbrannt wurde. Sie trug den passenden Namen „Petrolea“ und nutzte Altöl aus den Betriebswerken als Brennstoff.

SKIZZEN-REPRO (Z): A. BERGNER



Bald nach der ersten Fahrt der „Petrolea“ gab es Nachahmer-Konstruktionen: Die Santa Fe Railway führte um 1900 ölgefeuerte Lokomotiven ein, als der Erdöl-Boom in den USA begann.

Auch im ölreichen Persien waren „Öler“ schon früh anzutreffen (links), ebenso wie palmölgefeuerte Maschinen in Südostasien.

Effizienz erzielen, was Aspekte wie Brennstoffverbrauch, Energiedichte, Flammtemperatur oder Lager- und Transportfähigkeit betrifft. Auch an die Konstruktion der Feuerbüchse und des Rostes werden bei klassischer Stückkohle-Feuerung keine allzu hohen Ansprüche gestellt.

Und doch ist die Suche nach Alternativen zur Kohle fast so alt wie die Dampfloch selbst. Denn Steinkohle ist nicht überall im Überfluss vorhanden und war aufgrund seiner lange Zeit sehr aufwendigen bergmännischen Förderung nie ein ganz billiger Brennstoff. Einige Lösungen ließen sich nur regional umsetzen, man denke an die mit Torf beheizten Lokomotiven in Bayern oder

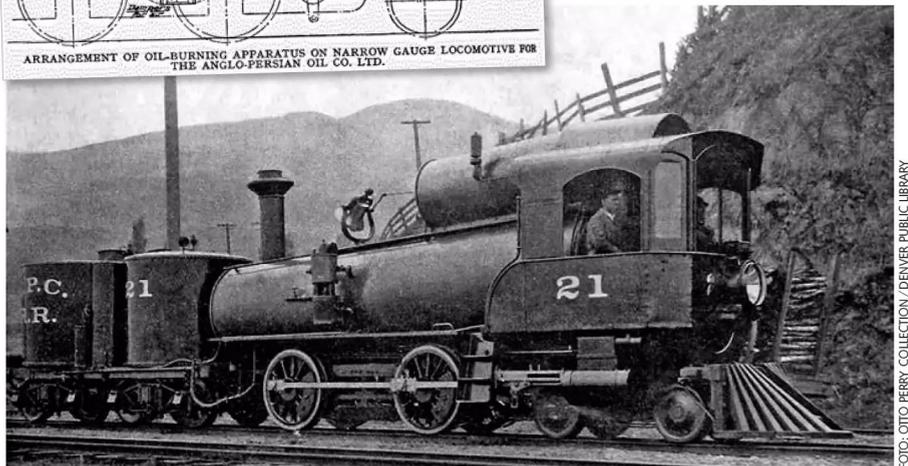
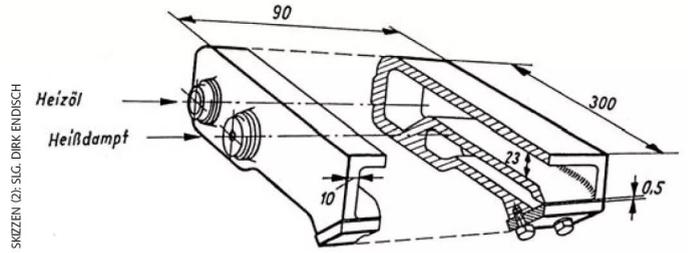
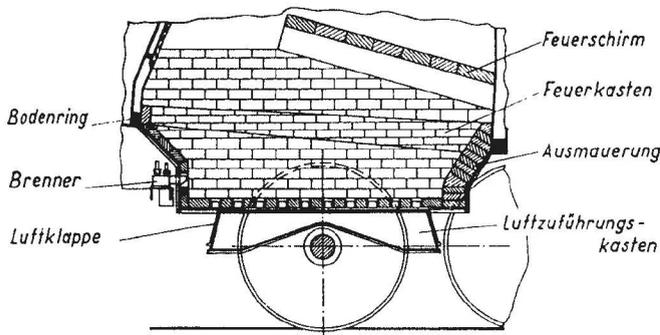


FOTO: OTTO PERRY COLLECTION / DENVER PUBLIC LIBRARY

Frühe ölgefeuerte Dampflochomotiven waren oft kuriose Gefährte: 1902 wurde die „Thomas Stetson“ der Pacific Coast Railway, einer kalifornischen Drei-Fuß-Schmalspurbahn, als erste Dampfloch in „Cab Forward“-Bauweise in Betrieb genommen. Die Anordnung des Führerhauses vorne bei hinten angehängtem Tender machte erst die Ölfeuerung möglich.



Flachbrenner mit heißdampfbetriebener Ölnebel-Bildung (Zerstäubung des Brennstoffs) in Reichsbahn-Bauart. Auch die Bundesbahn-Ölloks besaßen ähnliche Brenner in Fächer-Anordnung.

Einbaulage der Ölbrenner bei DR-Dampfloks. Die DB ordnete sie gegenüber, unter dem vorderen Bodenring der Feuerbüchse an.

Oldenburg zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Auch die Holzfeuerung, die derzeit ein kleines Comeback feiert (siehe Seite 20), konnte sich bei zunehmend größer werdenden Loks und immer höheren Zuglasten bald nicht mehr gegen die Kohle behaupten.

Der Blick in die Feuerbüchse einer mit Schweröl betriebenen DB-Dampflok zeigt die massive Auskleidung samt Feuerschirm aus Schamotte und die Brenner im Ruhezustand.



FOTOS: WOLFGANG STEIGER, SIG. EISENBahnSTIFTUNG

Früh begann die Suche nach Alternativen zur Steinkohle

Zur Substitution von Steinkohle bot sich vor allem ein flüssiger Kraftstoff an: Öl. Die Erdöl-Industrie erlebte in den Jahren vor 1900 einen enormen Aufschwung. Im ölfreien Russland führte man schon in den 1870er-Jahren erste Experimente mit ölbefeuerten Dampfloks durch. Als erste wirklich funktionstüchtige Öllok gilt die 1891 in England gebaute „Petrolea“. Mit ihr konnte brennbares Altöl genutzt werden, das zuvor einfach in Gewässern verklappt wurde. Der erfolgreiche Versuch fand bald weltweit Nachahmer bei Bahngesellschaften in kohlearmen, aber ölreichen Gegenden.

In Deutschland dagegen hielt man der Kohle lange die Treue, denn die Gruben an der Ruhr und in Schlesien stellten die Versorgung sicher. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg änderten sich die Voraussetzungen grundlegend. Zwar wollten sowohl die DB als auch die DR die Dampftraktion langfristig abschaffen. Die einsetzende Massenmotorisierung auf den Straßen und die hierzu notwendigen, gewaltigen Raffineriereserven stellten mit dem „schweren Heizöl“ – Reste aus dem Rohöl-Destillationsprozess, die nicht mehr weiterverarbeitet werden konnten – aber einen neuen Alter-

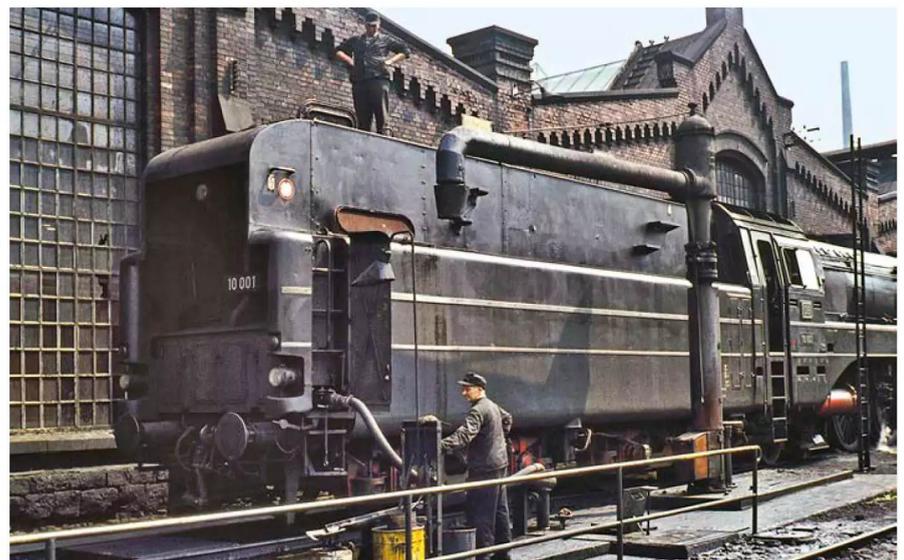
nativbrennstoff bereit, der konkurrenzlos günstig war und mit seiner hohen Energiedichte als perfekter Steinkohle-Ersatz galt. Daher entschloss sich zunächst die Deutsche Bundesbahn ab 1956 und einige Jahre später auch die Reichsbahn, es einmal mit der Schwerölfeuerung zu versuchen.

Das auch als „Bunkeröl“ bezeichnete Schweröl ist bei Raumtemperatur eine zähe, teerartige Masse. Es musste also zunächst erwärmt werden, um überhaupt ordentlich fließfähig zu werden. Die Tender der schwerölgefeuerten Dampflokomotiven wurden daher mit Kraftstofftanks an-



FOTOS: WALTER HOLLNÄGEL (LINKS)/ KURT REIMERT (RECHTS), SIG. EISENBahnSTIFTUNG

Der DB war das „offene“ Öl bunkern, hier im Bw Hamburg-Altona 1959 fotografiert,...



...irgendwann zu schmutzig, weshalb die Öltender für Druckbetankung vom Boden aus umgerüstet wurden, so wie bei 10 001 in ihrem Heimat-Bw Kassel am 17. Juni 1966 zu sehen.



Dieser Anblick wäre selbst wenig umweltbewussten Mitmenschen heute nicht mehr im Alltagsbetrieb vermittelbar: Der ölgefeuerten 012 073 werden die Rohre auf dem Hindenburgdamm mit Sand „durchgeblasen“ (5. September 1970).



Auch bei der DR dasselbe Bild: Anfahrt der damals noch ölgefeuerten 03 1010 am 12. Mai 1979 in Putzbus während einer DMV-Sonderfahrt nach Rügen.

stelle der Kohlebunker ausgerüstet, die von Heizleitungen durchzogen waren. Dampf aus der Lok sorgte darin für ein Aufheizen des Schweröls auf etwa 80 Grad Celsius. In den Brennern ließ ausströmender Heißdampf das Öl dann zerstäubt und mit hoher Geschwindigkeit in die Brennkammer (Feuerbüchse) treten. Diese musste wegen der enormen thermischen Belastung mit Schamotte ausgekleidet werden. Ein Feuerschirm lenkte den Flammenstrom so durch den Brennraum, dass eine besonders gute Ausnutzung der wertvollen Strahlungswärme erzielt wurde. Bei den DB-Ölloks saß der Brenner an der Vorderkante der Feuerbüchse, bei der DR dagegen hinten. Der Aschkasten wich einer Ölwanne.



FOTOS (2): WOLFGANG STEIGER, SIG. EBENBAHNSTIFTUNG

Und so wurde bei der DB gezünde(l)t: Putzwolle in Öl getränkt, auf einer kleinen Pfanne entfacht. Dabei konnte das Feuer auch in das Führerhaus zurückschlagen (rechts)!



DB und DR nutzten billiges Schweröl als Brennstoff

Die auf Schweröl-Betrieb umgerüsteten Lokomotiven vermochten zu überzeugen: Der Heizwert von 10000 kcal/kg lag nicht nur um gut 20 Prozent über demjenigen bester Steinkohle, auch die Flammentemperatur war höher. Insbesondere in Kesseln mit großer Strahlungsheizfläche wurde so erst mit der Schwerölfeuerung deren volles Leistungspotenzial entfaltet. Daher wurden zunächst ausschließlich die in schwersten Güter- oder Schnellzugdiensten stehenden, großen Maschinen – bei der DB etwa die Baureihen 01¹⁰, 10, 41 und 44, bei der DR die Baureihen 01⁵, 03¹⁰, 50³⁵, 44 und 95 – umgerüstet. Auch für die Heizer war die Umstellung eine große Entlastung, da nun statt dem Schippen mehrerer Ton-



FOTO: BAEDERWANN, SIG. DIRK ENDISCH

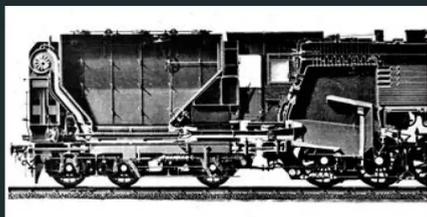
Bei der DR musste die Ölbetankung möglichst kostengünstig vonstattengehen, weshalb der Tender von 01 0509 in ihrem Heimat-Bw Saalfeld weiterhin von oben befüllt wurde.

Auch der bewährte Brennstoff hatte noch Potenzial: Kohlenstaubfeuerung

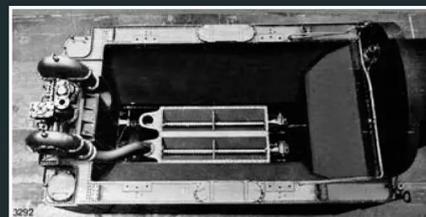
Nicht wenige Bahngesellschaften wandten sich wegen der immer größer werdenden Dampfloks vor rund 100 Jahren der mechanischen Rostbeschickung mit Stückkohle zu (Stoker). In Deutschland dagegen wollte man wie in Kraftwerken hierfür auf den preiswerten Kohlenstaub zurückgreifen. Die 1928 begonnenen Reichsbahn-Versuche mit Staubfeuerungen von AEG und Stug krankten aber an zahlreichen Problemen, sodass sie nicht weiter verfolgt wurden. Erst Ingenieur Hans Wendler (1905–1989) entwickelte in der jungen DDR eine verbesserte Kohlenstaubfeuerung, die allein mit pneumatischer Staubaustragung arbeitete. Bei seinem System erfolgte die Staubförderung vom geschlossenen Tender mittels Druckluft in die ebenso luftdicht verschlossene Feuerbüchse, unterstützt vom Sog der arbeitenden Lokomotive. Dadurch gelang es ihm, mit relativ wartungsarmer Technik minderwertige Kohle bei körperlicher Schonung des Personals verfeuern zu können und dennoch mit Stück-Steinkohle vergleichbare Leistungen zu erzielen. Diese war in der DDR nur in geringen Mengen verfügbar, da geeignete Steinkohle-Reviere (Ruhrgebiet, Oberschlesien) durch die neuen Grenzziehungen abgeschnitten waren. Umgebaut wurden über 110 Lokomotiven der Baureihen 17, 44, 52 und 58 im Reichsbahnausbesserungswerk Stendal. Die Kohlenstaublokomotiven galten jedoch als reparaturanfällig. Außerdem mussten in den Bahnbetriebswerken zusätzliche Anlagen für die Herstellung und Lagerung des Braunkohlenstaubs vorgehalten werden. 1979 ging mit 52 9195 die letzte Staublok außer Betrieb. Heute ist die in Arnstadt hinterstellte 52 4900 die einzig erhaltene Wendler-Braunkohlenstaublok der DR.



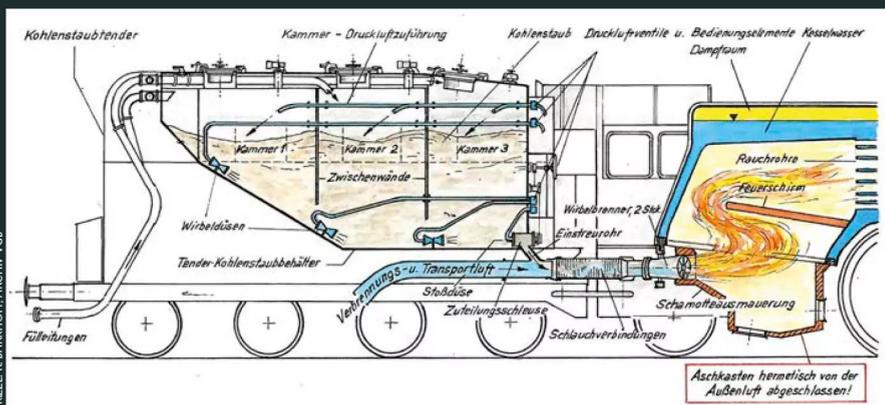
58 1894 erhielt 1930 als sechste Lok ihrer Baureihe eine Braunkohlenstaubfeuerung nach dem System AEG. Zwei Jahre zuvor begannen die Feldversuche mit der Staubfeuerung.



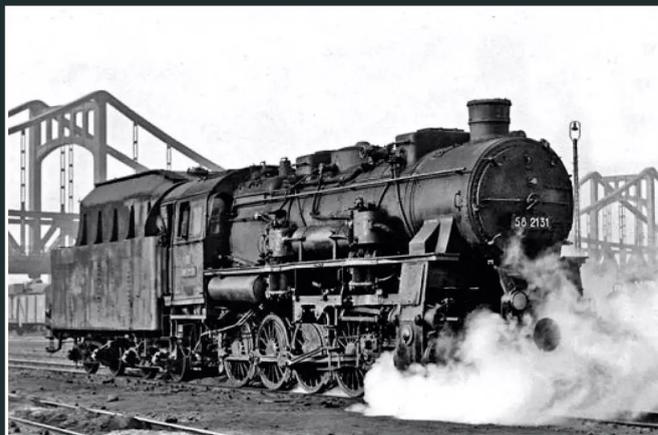
Die AEG-Staubfeuerung arbeitete mit einem Gebläse, welches den Kohlenstaub in zwei Transportschnecken befördern sollte.



Der Blick von oben zeigt das Innenleben eines AEG-Kohlenstaubtenders mit den Förderschnecken für die Staubaustragung.



Erst nach dem Zweiten Weltkrieg gelang es Hans Wendler, eine im Dauerbetrieb funktionstüchtige Staubfeuerung zu entwerfen. Verwirbelungsdüsen sorgten für ein ständiges Auflockern des Kohlenstaubs, der nun nur noch mittels Druckluft transportiert wurde.



58 2131 erhielt bereits am 5. Januar 1951 eine Kohlenstaubfeuerung nach System Wendler. Erst 1966 wurde sie ausgemustert.



Versorgung der 58 1353 vom Bw Dresden-Friedrichstadt aus einem speziellen Kohlenstaubwagen im Bw Senftenberg im Jahre 1962.



FOTO: GEORG TRUB

Mit der noblen Wagengarnitur des legendären „Orient-Express“ ist die 1998 von Roger Waller vollkommen umgestaltete Leichtöl-Lok 52 8055 am 23. April 2005 zwischen Rafz und Lottstetten an der deutsch-schweizerischen Grenze unterwegs.



FOTO: L. WALTER, S.G. BRUTZER

Dampf-Ingenieur Waller konnte unter SLM-Regie auch einige Leichtöl-Neubauloks für Zahnradbahnen in Österreich und der Schweiz konstruieren: Die neue 999.201 der ÖBB steht am 23. September 1992 in Puchberg am Schneeberg.

nen Kohle pro Schicht nur noch die Ölbrenner reguliert werden mussten. Zudem entfielen zahlreiche lästige, aber zwingend notwendige Pflegearbeiten der kohlegefeuerten Loks, etwa Ausschlacken und Löscheziehen. Die niedrigeren Stillstandsverluste einer Öllok, also die Möglichkeit, den Brenner bei Stand der Lokomotive auch einmal erlöschen lassen zu können, waren bei der DB ein gewichtiger Aspekt gegen die Verfechter der in dieser Hinsicht unschlagbaren Dieselloks. Die DR wiederum war von der Schwerölfuehrung so angetan, dass sie sogar ihre 1000mm-Schmalspurloks der Baureihe 99²³⁻²⁴ damit ausrüsten ließ.

Vom perfekten Energieträger zum krisenanfälligen Manko

Doch es gab natürlich auch entscheidende Nachteile. So musste für das „Bunkeröl“ eine gesonderte Infrastruktur in den Bahnbetriebswerken aufgebaut werden, weshalb der Einsatz von Ölloks auf bestimmte Regionen und Strecken beschränkt blieb. Die Brenneranlagen waren nicht optimal ausgelegt, sodass eine unvollständige Verbrennung zu unschönen Effekten wie ölverklebten Rohrwänden führte, was die Wärmeübertragung beeinträchtigte. Oft begleiteten daher tief-schwarze Rußwolken eine Öllok. Und vielleicht am wichtigsten: Wirklich krisenfest war die Schweröl-Versorgung auch nicht. Die DB konnte zwar trotz der ersten Ölkrise



FOTO: FRANZ GEISER

Die Brienz-Rothorn-Bahn in der Schweiz setzt gleich drei Dampflok-Generationen ein: Lok 7 im Vordergrund (Baujahr 1936) folgt Neubau-Lok 15 (1996), ganz oben Lok 1 (1891).

Die Öko-Alternative: Holz und Naturprodukte als Dampflokk-Brennstoff

Schon eine moderne, mit leichten Heizölen betriebene Dampflok gilt als wesentlich sauberer und umweltfreundlicher als eine kohlegefeuerte Maschine. Allerdings ist auch Öl eine endliche Ressource und insgesamt betrachtet mit einer kaum besseren Umweltbilanz als Steinkohle gesegnet. Daher läge es doch nahe, einen nachwachsenden, natürlichen Rohstoff auch auf der Lok zu verfeuern: Holz! Nun ja, es dürfte bekannt sein, dass dieser Gedanke nichts Neues ist. In kohlearmen Regionen, etwa dem Westen der USA, wurden Dampflokomotiven schon im 19. Jahrhundert mit Holzscheiten befeuert. Oder auch dort, wo Holz im Überfluss vorhanden war, etwa bei diversen schmalspurigen Waldbahnen. Zwar besitzt Holz je nach Sorte nur in etwa die Hälfte des Heizwertes von Steinkohle hoher Güte (1500–2200 kcal/kg), weshalb entsprechend viel Brennstoff in relativ hohen Durchsätzen nötig ist, um genügend Dampf erzeugen zu können. Dafür ist die erreichbare Abgas- und Heißdampfentemperatur sogar noch etwas höher als bei den bereits „umgewandelten“ Brennstoffen Kohle und Öl, sodass eine holzgefeuerte Dampflok durchaus

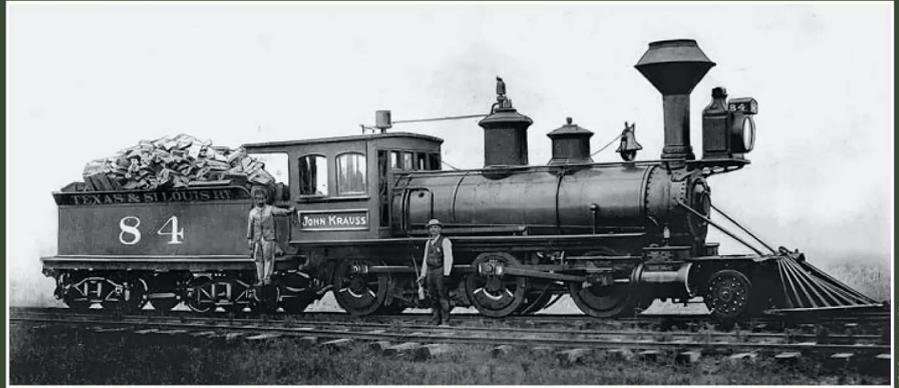


FOTO: WIKIMEDIA

Holzgefeuerte Dampfloks waren im 19. Jahrhundert keine Seltenheit, so wie Lok Nummer 84 „John Krauss“ der Texas and St. Louis Railway von 1884 in den USA – allerdings waren die Zuglasten damals noch überschaubar und die Mehrarbeit für den Heizer ebenfalls.

Spitzenleistungen erbringen kann. Insbesondere bei kleineren Lokomotiven, die heute nur noch im Museumsbetrieb angeheizt werden, kann die Holzfeuerung eine Alternative darstellen, da hier kein allzu hoher Brennstoffdurchsatz notwendig wird. Aber auch größere Loks eignen sich hierfür, sofern man nicht auf maximale Reichweite mit einer Bunkerfüllung angewiesen ist. Das junge Unternehmen

„Steam Technologies“ des Ingenieurs Maik Drechsel hat 2023 die Probe aufs Exempel gewagt und die kleine Dreikuppel-Nassdampflok „Niedersachsen“ der Eisenbahnfreunde Hasetal e. V. aus Haselüne mit einer modernen Holzfeuerung ausgerüstet – jedoch nicht mehr mit sperrigen Scheiten, sondern mit Pellets. Hierzu wurden die Pellets anstelle der Kohle mit der Heizerschäufel auf einen optimierten Rost geworfen und die Luftzufuhr wurde so umgestellt, dass der Saugzug über dem leichten Brennmaterial hinweg zog, damit es nicht mitgerissen wurde. Dabei hat sich gezeigt, dass unter den bereits genannten Bedingungen eine Pelletfeuerung praktikabel ist, zumal der Brennstoff mit aktuell rund 265 Euro pro Tonne trotz des etwa 1,5 mal höheren Durchsatzes konkurrenzlos günstig ist. Aber auch für klassische Stückkohle soll es in Zukunft eine Alternative geben: In den USA und England wird von verschiedener Seite an hochkalorischen Steinkohle-Ersatzbrennstoffen geforscht, die aus stark komprimierter Biomasse bestehen.

Bereits seit gut zehn Jahren forscht man an der University of Minnesota in Duluth (Vereinigte Staaten) an einem aus Biomasse gewonnenen Kohle-Ersatzbrennstoff, der vergleichbare Heizleistungen wie Steinkohle erreicht. Testreihen bei britischen Museumsbahnen fielen positiv aus.



FOTO: UNIVERSITY OF MINNESOTA



FOTOS (2): MAIK DRECHSEL / STEAM TECHNOLOGIES



Über den Sommer 2023 führte das Dampftechnik-Startup „Steam Technologies“ Versuche mit Pelletfeuerung auf Dampfloks durch.

Der C-Kuppler „Niedersachsen“ der Eisenbahnfreunde Hasetal erhielt für die Holzpellet-Feuerung eine fein gelochte Rostauflage.

1973 ihren Dampfbetrieb vier Jahre später mit den ölgefeuerten 41 und 44 zu Ende gehen lassen, aber die DR musste nach der zweiten Ölkrise 1981/82, die vor allem die RGW-Staaten hart traf, alle noch benötigten „Öler“ wieder auf Kohlebetrieb zurückbauen lassen, da die von der Sowjetunion nun verlangten Schwerölpreise auf Weltmarkt-Niveau nicht zu stemmen waren.

„Ursprünglich wollte ich auch keine Ölfeuerung verwenden. Bei meinen Neubau-Zahnradloks wollte ich es so machen wie bei den Wendezug-Dampflok bei der DB, nämlich dass der Lokführer auch als Heizer tätig wird. Bei Loks dieser Größe wäre Ein-

Renaissance dank leichter Öle – wer hat's erfunden?

mannbetrieb auch mit manueller Kohlefeuerung möglich gewesen. Aber die Gewerkschaft in Österreich, wo ja die Hälfte der gebauten Maschinen hingehen sollte, war da strikt dagegen. Sie sagten, ein Lokführer rührt bei uns keine Heizerschaufel an. So bin ich dann auf eine Ölfeuerung ausgewichen“, erzählt Roger Waller.

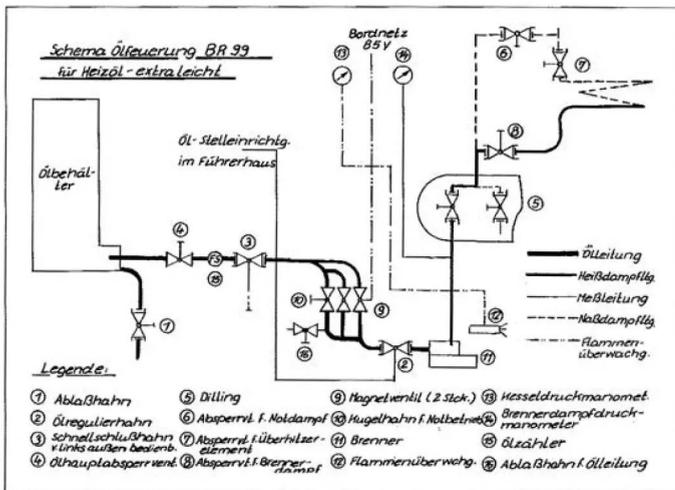
Der Schweizer Ingenieur gilt als einer der letzten großen Dampfloktechnik-Spezialisten. Noch unter der Regie seines alten Arbeitgebers, der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur, entwarf er vor rund 30 Jahren neue Dampfloks für Zahnradbahnen in den Alpen. Kurz darauf erarbeitete er mit seiner eigenen Firma, der Dampflok- und



Uwe Jachmann bedient die Ölbrenner während der Abnahmefahrt von 99 787.



Die frühere 99 760 war 1991 die erste der großen 1'E1'-Schmalspurloks für 750 mm Spurweite, die – fortan als 099 733 bezeichnet – im Raw Görlitz eine Leichtöl-Feuerung erhielt.



Auch die vom ehemaligen Schmalspurdampflok-Raw der DR in Görlitz-Schlauroth entwickelte Ölfeuerung nutzte herkömmliches leichtes Heizöl als Brennstoff. Problematisch waren aber stets die sehr lauten Brenner und die nicht vollständige Öl-Verbrennung.

Maschinenfabrik DLM AG, auch Konzepte für die Umstellung der Feuerung von Bestandslokomotiven auf moderne Leichtöle, also im Grunde übliches Heizöl/Diesel.

„Der große Vorteil meiner leichtölgefeuerten Dampflok- und Maschinenfabrik DLM AG, auch Konzepte für die Umstellung der Feuerung von Bestandslokomotiven auf moderne Leichtöle, also im Grunde übliches Heizöl/Diesel. „Der große Vorteil meiner leichtölgefeuerten Dampflok- und Maschinenfabrik DLM AG, auch Konzepte für die Umstellung der Feuerung von Bestandslokomotiven auf moderne Leichtöle, also im Grunde übliches Heizöl/Diesel. „Der große Vorteil meiner leichtölgefeuerten Dampflok- und Maschinenfabrik DLM AG, auch Konzepte für die Umstellung der Feuerung von Bestandslokomotiven auf moderne Leichtöle, also im Grunde übliches Heizöl/Diesel.“

Keine Frage, dass Roger Waller auch für die technische Umsetzung der Leichtölfeuerung auf 99 787 der SOEG verantwortlich zeichnet, die inzwischen pünktlich um 9:45 Uhr in Zittau zu ihrer Abnahmefahrt nach Jonsdorf aufbricht. Bevor Max Schöne den Regler öffnet, hat Uwe Jachmann den Kessel noch kurz durch das Zuschalten der Leistungsbrenner auf Spitzendruck gebracht. Mit kräftigen Auspuffschlägen setzt 99 787 die aus immerhin sieben vierachsigen Schmalspur-Einheitspersonenwagen gebildete Zuggarnitur in Bewegung.

„Die von mir entworfene Brennertechnik in 99 787 der SOEG basiert weiterhin auf den Zahnradloks, wurde aber natürlich entsprechend angepasst und fortentwickelt. So kommen auch bei dieser Lok bewährte Industriekomponenten zum Einsatz. Die verbauten Brenner sind wesentlich leiser im Betrieb als diejenigen, die von der Reichsbahn in den 1990er-Jahren auf denselben Maschinen eingesetzt wurden. Zudem ermöglichen sie eine wirklich vollständige Verbrennung. Daran haperte es



Ganz rechts: das neu hinzugekommene Anstellrad für den Dampf zu den Brennern.

Theorie, die an der Praxis scheitern muss: Gasfeuerung bei Dampfloks

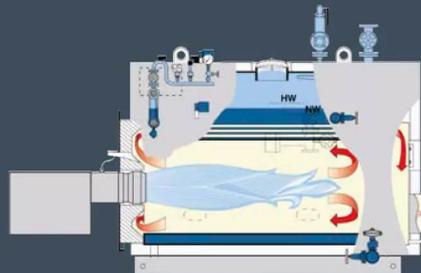
Im Modell kein Problem: Der Betrieb einer Dampfloks mit gasförmigem Brennstoff, im abgebildeten Fall Feuerzeuggas, einem Propan-Butan-Gemisch, welches bei Zimmertemperatur sogar flüssig bleibt. Im großen Maßstab ist aber die Frage der Unterbringung entsprechender Gasmengen bis heute ungelöst.



FOTO: ARCHIV AEB

Nicht erst seit der durch den Überfall Russlands auf die Ukraine im Frühjahr 2022 ausgelösten, vorübergehenden Energiekrise machte man sich auch bei den Harzer Schmalspurbahnen (HSB) Gedanken darüber, wie man mit einem alternativen Brennstoff den so beliebten Dampfbetrieb langfristig zukunftssicher machen könnte. Schließlich zeigten seit Jahren stetig steigende Steinkohlepreise und vor allem die durch den Klimawandel bedingte zunehmende Trockenheit in Verbindung mit einer erhöhten Waldbrand-Gefahr, dass in absehbarer Zeit auch bei den HSB ein „Kohleausstieg“ ins Haus stehen könnte. Wichtig für die Überlegungen zu einem alternativen Brennstoff für die HSB-Dampflokomotiven war daher, dass dieser langfristig verfügbar sein muss, eine möglichst saubere, am besten CO₂-neutrale Verbrennung ohne Funkenflug aufweisen sollte, sich einfach im Betriebswerk und auf der Lok lagern lässt und zu guter Letzt auch preislich auf längere Sicht im überschaubaren

Rahmen bleibt. Der Landkreis Nordhausen initiierte daher vor zwei Jahren zusammen mit der HSB eine Machbarkeitsstudie bei der örtlichen Hochschule Nordhausen, um verschiedene Brennstoff-Szenarien für Dampflokomotiven abzuwägen und ihre praktische Anwendbarkeit zu eruiieren. Bald darauf dominierten zahlreiche Beiträge die Berichterstattung, dass die HSB plane, ihre Dampfzylinder künftig mit Wasserstoff zu be-



Die Installation eines Gas-Umkehrbrenners für Heizanlagen (Skizze) ist in einer Dampflok-Feuerbüchse nur schwer umzusetzen.

treiben. Prof. Dr.-Ing. Rainer Große vom Lehrstuhl für Energiewirtschaft der Hochschule Nordhausen erteilte diesem Wunschdenken jedoch schnell eine Absage: Bereits zu Beginn der Untersuchung war abzusehen, dass ein unmittelbarer Austausch des Brennstoffs Steinkohle gegen Wasserstoff aufgrund der geringen Energiedichte dieses Gases ausscheidet. Die hierdurch erforderlichen großen Tankvolumen können auf den vorhandenen Lokomotiven nicht untergebracht werden, selbst Neubau-Dampfloks würden einen übermäßig großen Wasserstoff-Tankwagen hinter sich herziehen müssen. Rein technisch wäre der Einsatz des Gases beim Antrieb der Lokomotiven zwar mittels Hydraulik, Druckluft oder generatorerzeugten Dampfes möglich, dies würde allerdings starke Veränderungen des Erscheinungsbildes sowie der Geräusch- und Geruchskulisse der denkmalgeschützten Maschinen bedingen, sie also letzten Endes für alle Interessenten unattraktiv machen. Daher konzentrierte sich die Untersuchung bald auf praktikablere Brennstoffe, etwa Pyrolysekohle (umgangssprachlich als „Holzkohle“ bekannt) oder, so wie auch bei der SOEG, auf eine moderne Leichtöl-Feuerung,

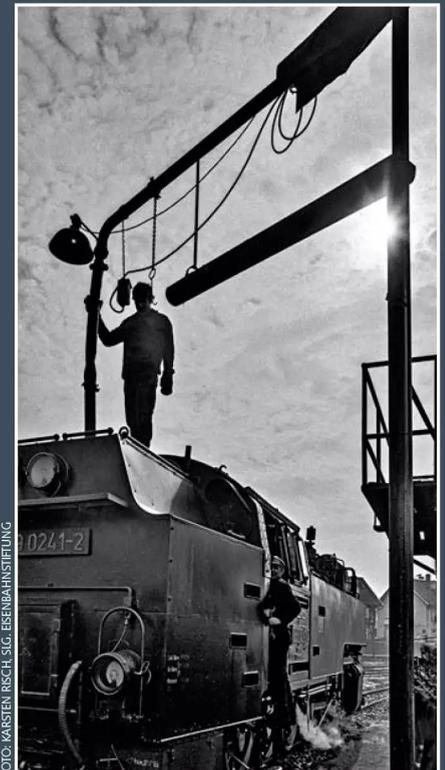
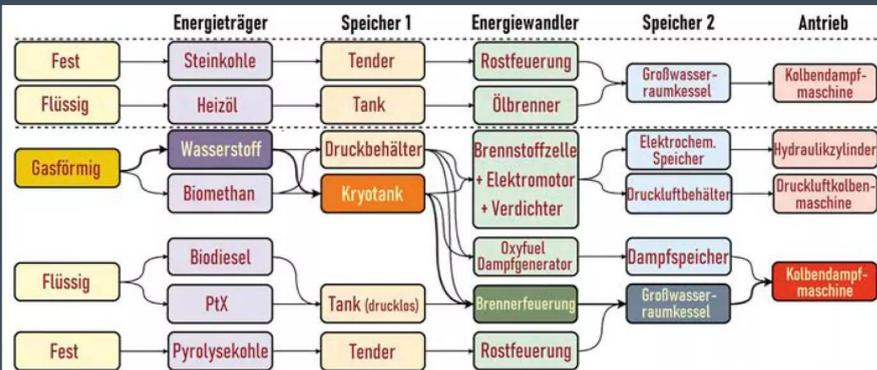


FOTO: KARSTEN RÖSCH, SIG. EBENBAHNSTIFTUNG



SKIZZENREPRO. DV. A. BERGNER

Diese Tabelle – von der Hochschule Nordhausen für die HSB erstellt, um die verschiedenen brennbaren Energieträger samt der nötigen Speicher und der darauffolgenden Energiewandlung aufzuzeigen – macht den Aufwand einer Dampfloks-Gasfeuerung deutlich.

Auch die Schmalspur-Maschinen im Harz liefen schon mit etwas anderem als Kohle: Schweröl (Wernigerode, April 1981).



FOTO: A. BERGNER

Der Blick auf einen der beiden großen Pilotbrenner von der Unterseite, also an der Stelle, wo sich früher der Aschkasten befand.

Ein Pilotbrenner reicht für das Ruhefeuer, zwei für die Beharrungsfahrt. Der Schotter dient dazu, die Wärme besser zu speichern.

bei den Leichtöl-Umbauten aus dem Raw Görlitz ja immer“, sagt Waller. In der Tat waren in den 1990er-Jahren schon einmal die Zittauer Maschinen 99 735, 749, 750, 758, 760 und 787 etwa zehn Jahre lang mit Öltanks und Leichtöl-Brennern unterwegs.

Dann kehrte man auch auf den Schmalspurloks wieder zur altbekannteren Rostfeuerung mit Steinkohle zurück. Warum nun wieder einen Versuch mit der Leichtöl-Feuerung wagen? Ingo Neidhardt, seines Zeichens SOEG-Geschäftsführer, erklärt es folgendermaßen: „Nach dem Motto „Wer nicht mit der Zeit geht, geht mit der Zeit“ ist zu befürchten, dass, wenn man heutzutage Kohlekraftwerke abschaltet, der Schritt bis zur Stilllegung täglich eingesetzter Dampflokomotiven nicht mehr weit ist. Heute kommt eine völlig neue Brennertechnologie zum Einsatz, die einen Qualitätssprung zu damals darstellt. Und damit hat er nicht unrecht. Das einzige, was von der erstmaligen Leichtölfeuerung bei 99 787 unverändert verblieben ist, ist der 2700 Liter fassende Öltank anstelle des Kohlenkastens. Von dort fließt das Öl allein mittels Schwerkraft

Statt einer Feuertür besitzt 99 787 nur noch ein kleines Kontrollfenster, welches den Blick auf die Brenner freigibt. Die Zündung des Pilotbrenners wird manuell vorgenommen, daher kann das Fenster geöffnet werden. Einer solchen Gefahr, wie auf Seite 17 dokumentiert, ist das Personal dabei nicht mehr ausgesetzt.



FOTOS DZ: MARIO ENGLAND/SOEG

zu den Brennern, durch Absperrhähne im Zweifelsfall schnell gestoppt. Während des Anheizens wird zunächst die in den Bremsluftbehältern oder auch aus einer externen Quelle bezogene Druckluft zum Zerstäuben des Öls in den Brennern verwendet. Erst wenn der Kessel bei gut fünf Bar Überdruck angelangt ist, werden die beiden Pilotbrenner auf Dampftrieb umgestellt.

99 787 wurde nicht ohne Grund für den Umbau auf die DLM-Leichtöl-Feuerung herangezogen, erläutert Ingo Neidhardt: „Zum einen ist es eine komplett erhaltene Lok aus dem Abstellpark. Es musste eine zusätzliche Lokomotive sein, um den laufenden Bahnbetrieb und den Verkehrsvertrag durch das Pilotprojekt nicht zu gefährden. Zum anderen haben die nach 1950 gebauten Neubauloks für die damals verwendete Braunkohle eine größere Feuerbüchse als die Einheitsloks aus den 30er-Jahren, in der die Leichtöl-Brenner besser untergebracht werden können.“

Nur beim Zünden der Brenner steigt einmal kurz Ruß auf

Die Feuerbüchse wurde von der DLM in Meiningen mit einer Leichtölbrenner-Platte ausgerüstet. Schottersteine dienen der Wärmespeicherung. Einen Aschkasten gibt es wie bei den alten Schweröl-Loks nicht mehr, aber eben auch keine Ölwanne, da das System so angelegt ist, dass kein Kraftstoff ungewollt austreten kann. Die großen Pilotbrenner, welche übrigens mit einem handelsüblichen Gasbrenner zur Unkrautvertilgung im heimischen Garten gezündet werden, sind bei gewöhnlicher Kesselbelastung für den Betrieb der Lok ausreichend. Sie können einzeln geregelt werden. Bei besonders starker Beanspruchung der Lok können als Gruppe noch vier Lastbrenner zugeschaltet werden.

Dass die neue Leichtöl-Feuerung so gut funktioniert, liegt aber auch an der neu gestalteten Saugzuganlage. Bei den DR-Umbauten vor drei Jahrzehnten wurde an dieser Stelle nichts verändert, was mit zu den Problemen der unvollständigen Verbrennung des Kraftstoffs führte. 99 787 besitzt daher einen Schornstein nach dem sogenannten Lempor-Prinzip. Diese vom argentinischen „Dampflok-Ingenieur“ Livio Dante Porta (1922 – 2003) entworfene Saugzuganlage ist auf einen möglichst hohen Luftzug bei stark vermindertem Gegendruck ausgelegt, ähnlich vergleichbaren Systemen wie dem Kylchap-Kamin. Sie ist aber bei gleicher Effizienz einfacher aufgebaut.



FOTO: A. BERGNER

Für manche „wahren Dampflokenner“ ein optischer Frevel: die neue Lempor-Saugzuganlage mit dem konischen Schornstein.

In der Steigung von Bertsdorf nach Jonsdorf laufen dann alle Ölbrenner auf Hochtouren.



Sieht man von den hinzugefügten Armaturen, den neuen Manometern und dem digitalen, GPS-gestützten Geschwindigkeitsmesser ab, so erscheint die Lokführerseite des Führerstands nur wenig verändert.



Allerdings führt ihre konische Gestalt zu einem auch äußerlich leicht veränderten Erscheinungsbild der Lokomotive. „Für eine Hand voll „Pufferküsser“ kann das zum Problem werden, darauf können wir aber keine Rücksicht nehmen. Über 90 Prozent der Urlauber und Fahrgäste werden den Unterschied kaum wahrnehmen. Uns ist ein in die Zukunft gerichteter sicherer Dampftrieb wichtig. Die Leichtöl-Lok ist dabei die derzeit wohl geeignetste Lösung“, so Neidhardt, denn „neben der Einsparung von prognostizierten gut 40 Prozent CO₂ und der in Zukunft sicher nicht mehr so einfach zu beschaffenden Steinkohle ist es besonders die Sorge um die Waldbrandgefahr bei derart trockenen Sommern wie in den

letzten Jahren. Dieses Thema beschäftigt nicht nur die Zittauer Schmalspurbahn.“

Der Abnahmezug hat inzwischen den Bahnhof Olbersdorf Oberdorf erreicht, wo 99 787 die Kreuzung mit dem Planzug gen Zittau abwarten muss. In Bertsdorf wird dann vor der Bergfahrt nach Jonsdorf Was-

Die Leichtölfeuerung entlockt 99 787 ihre wahre Kraft

ser gefasst. Seit der Abfahrt in Zittau liefen die Ölbrenner völlig störungsfrei. Ein leichtes Längsruckeln der Lok, das gelegentlich bei Beharrungsfahrt auftritt, führt Uwe Jachmann auf die Achsstellkeile zurück. Da muss wohl die Werkstatt nochmal ran.

„Das Pilotprojekt ist im Wesentlichen im finanziellen sowie zeitlichen Rahmen geblieben und die Technologie funktioniert zu 98 Prozent. Insgesamt betragen die Umbaukosten gut 1,9 Millionen Euro, aber das schließt die Hauptuntersuchung mit ein. Wenn zukünftig bei ohnehin anstehenden HUs nur die Komponenten der Leichtölfeuerung zu Buche schlagen, relativiert sich der Preis“, meint Ingo Neidhardt.

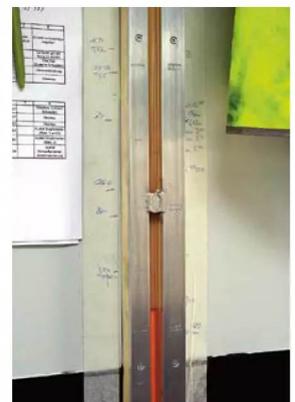
Pünktlich um 11:50 Uhr verlässt 99 787 mit ihrem Abnahme-Zug Bertsdorf. Zehn Minuten Fahrzeit sind es bis Jonsdorf. Auf der Steigung hinauf ins Zittauer Gebirge muss Uwe Jachmann erstmals alle Brenner voll aufdrehen. Leistung ist dann auch genug vorhanden: Mit auf 40 Prozent Füllung ausgelegter Steuerung und nicht mal halb geöffnetem Regler dirigiert Max Schöne 99 787 vor dem exakt 105 Tonnen schweren Zug kraftvoll stampfend nach Jonsdorf, als die Räder vor dem Bahnhof sogar einmal mit Getöse durchdrehen. Der routinierte Lokführer fängt das aber schnell wieder ab und lässt die Maschine sanft in die Endstation des beschaulichen Ferienortes einrollen. Dort sind dann auch alle zufrieden: Die Leichtöl-Lok 99 787 hat ihre Abnahmefahrt bestanden und kann in den Regelbetrieb gehen. *Alexander Bergner*

Freudestrahlende Gesichter in Jonsdorf: Maximilian Schöne (links) und Uwe Jachmann freuen sich über den tadellosen Verlauf der Abnahme-Fahrt von 99 787.



FOTOS (4): A. BERGNER

Der Messstab im Führerhaus von 99 787 zeigt: Gut 200 Liter Kraftstoff wurden von Zittau nach Jonsdorf und zurück verbraucht – ein zufriedenstellender Wert.



Roco



Vectron für Europa

193 402-5, Alpatrains

- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Mit detaillierter Dachgestaltung

7500039	DC
7510039	DCC
7520039	AC

Alle Modelle:

- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

193 580-8, Budamar

- Modell exklusiv bei Roco erhältlich
- In Kooperation mit Railcolor Design

7500063	DC
7510063	DCC
7520063	AC

193 997-4, TX Logistik

- Dachausrüstung mit zwei Stromabnehmern
- In Kooperation mit Loc & More

70064	DC
70065	DCC
78065	AC

Demnächst bei Ihrem Fachhändler oder unter www.roco.cc erhältlich.

Wir liefern auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren e-shop | www.roco.cc

Fleischmann



Die Alleskönner Lok: Dampflokom BR 86

Dampflokomotive 86 201, DB

7160008	DC
7170008	DCC

- Next18-Schnittstelle und beidseitiges LED-Spitzenlicht
- Feine Vor- und Nachlaufäder mit durchbrochenen Speichen
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Digitalversion mit vorbildgerechten Soundfunktionen

Hier geht's zum Modell ►



Wir liefern auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause.
Besuchen Sie einfach unseren e-shop: www.fleischmann.de

TRADITION UND LEIDENSCHAFT

Um die Mittagszeit des 8. September 2018 hatte die Vs72 bei der Haltestelle Lahnsiedlung nur noch wenige Kilometer bis zum Endpunkt Krimml vor sich.



Die meist friedlich fließende Salzach hat mehr als einmal die Kraft des Wassers zur Schau gestellt und verheerende Schäden auch an der Eisenbahn angerichtet.

Herausforderung Hochwasserschutz bei der Pinzgauer Lokalbahn

Die 1898 mit 760 Millimetern Spurweite eröffnete Pinzgauer Lokalbahn (PLB) kann in ihrer über 125-jährigen Geschichte auf eine wechselvolle Vergangenheit zurückblicken. Unter den einst durch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) betriebenen Schmalspurbahnen ist sie diejenige mit der übers Jahr hinweg betrachtet größten Zugdichte mit einer großen benutzerfreundlichen Haltestellendichte. Sie leistet wie die Zillertalbahn im angrenzenden Tirol einen entscheidenden Beitrag zur Vermeidung eines Verkehrsinfarkts in einem nur durch eine Hauptdurchgangsstraße erschlossenen Gebirgstal. Sowohl Einheimische, allen voran Schüler und Berufspendler, aber auch die zahlreichen Feriengäste profitieren vom Schienenpersonen-

Verkehrsangebot. Wer einmal seine Sommerferien im Pinzgau verbracht hat, schätzt den Vorteil der „Nationalpark SommerCard“ beim Wandern beziehungsweise Radwandern oder auch zum Shoppen oder Flanieren in Zell am See oder Mittersill. Die von vielen Vermietern, Pensionen und Hotels angebotene Karte erlaubt nicht nur kostenlosen oder vergünstigten Zugang zu Attraktionen in der Region bis hin zum Goldwaschen, sondern auch eine kostenlose unbegrenzte Nutzung von Bus und Bahn.

Schicksalsjahr 2005

Der Fortbestand der Bahn stand allerdings schon mehrfach auf der Kippe und man musste den Betrieb infolge extremer Unweterschäden mehrfach über längere Perioden einstellen. Als die Pinzgaubahn im

Juli 2005 gleich zwei schwere Schicksalsschläge in Form eines Frontalzusammenstoßes mit dem Totalverlust zweier Zuggarnituren und Tage später eine gravierende Streckenunterbrechung infolge Unterspülung des Gleiskörpers durch die Hochwasser führende Salzach ereilten, schien sich das Schicksal der 1983 infolge von Unweterschäden eingestellten Bregenzerwaldbahn in Vorarlberg zu wiederholen. Die ÖBB zeigte offen kein Interesse mehr am Weiterbetrieb ihrer Schmalspurbahnen. Zunächst endete der Betrieb in Niedersill, Mitte Oktober konnte dann aber nach kurzer Unterbrechung wieder Mittersill angefahren werden. Der Betrieb auf dem weiteren Streckenstück bis zum Endpunkt Krimml auf der Gemarkung der Gemeinde Wald im Pinzgau konnte erst im Januar



Gemütlich zieht JZ-73-019 den wöchentlichen Zweiachser-Zug am 5. September 2018 Tender voraus durch die Haltestelle Stuhlfelden.

2007 als gesichert betrachtet werden, nachdem sich das Land Salzburg in der Pflicht sah, eine tragfähige Lösung zur Wiedereröffnung und zum Weiterbetrieb der Gesamtstrecke mit den ÖBB zu erarbeiten. Es war eine wegweisende Entscheidung des Landes, sich letztendlich selbst als Betreiber zu engagieren und die Strecke in die Hände der landeseigenen Salzburger Lokalbahn (SLB) zu geben. Man investierte nicht nur in einen Wiederaufbau der beschädig-

ten Infrastruktur, sondern verbesserte den Hochwasserschutz und führte eine effiziente Zugsicherung und Rückfallweichen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit ein.

Die Salzburger Lokalbahn übernimmt

Am 1. Juli 2008 ging der Betrieb der Schmalspurbahn auf die privat betriebene Pinzgauer Lokalbahn der SLB mit von den

ÖBB übernommenen Triebwagen der Reihe 5090 und lokbespannten Wagenzügen, gezogen durch leistungsstarke Dieselloks der Reihe 2095, über. Im Jahr 2007 traf mit der anfangs als 2096.001 bezeichneten Großdiesellok der Firma Gmeinder eine noch zu ÖBB-Zeiten gemeinsam mit der Zillertalbahn (ZB) beschaffte Prototyplok in der Werkstatt Tischlerhäusl ein. Sie wurde mit der Übernahme des Betriebs als Vs81 bezeichnet. Zusätzlich wurden in

Starke Regenfälle ermöglichten am 27. August 2018 am Bahnhof Stuhlfelden eine Wasserspiegelung. Die Diesellok Vs84 (Ex-Zillertalbahn (ZB)-D 13) und der Vs121 (Ex-ZB-Vs4) können ihre Herkunft nicht verleugnen. Der dazwischen eingereihte VBS211 (Ex-Mariazellerbahn-7090001) trägt bereits das Farbleid der PLB.





FOTO: THOMAS OBERKAUWSTEINER

Das Werkstattpersonal hat neben der Instandsetzung der vermuten Triebwagen inzwischen auch die Revision der Stütztenderdampflok Mh.3 fertiggestellt, sodass seit dem Mai 2023 wieder zwei betriebsfähige Dampflok für Nostalgiezüge zur Verfügung stehen. Die Aufnahme zeigt die Mh.3 am letzten Betriebstag bei ihrer vorerst letzten Fahrt am 10. September 2016 vor dem Heizhaus Krimml.



Die PLB veranstaltet alljährlich Nostalgiefeste, an denen neben Dampfzügen auch die Dieselloks der Reihe 2095 ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen dürfen. Am 8. September 2018 zog die Vs71 erstmals zwei in Tannengrün lackierte Drehgestellwagen in den Bahnhof Fürth-Kaprun, dessen Stationsgebäude zwischenzeitlich abgebrochen wurde.

Wenn Sie jetzt noch mehr zu den Schmalspurbahnen Österreich erfahren wollen, dann gucken Sie in unseren soeben erschienenen Schmalspur-Atlas Österreich inklusive Gratis-Stream „Legendäre Mariazellerbahn“ und tollem Gewinnspiel.

116 Seiten, Format 21 × 28 cm

ISBN: 978-3-8702-124-4

Best.-Nr.: 02124 – 14,90 €

Bestellungen unter: www.modelleisenbahner.de/extra



der Slowakei passende Niederflurwagen VBs 201 bis 202 und Steuerwagen VBs 101 bis 103 zur Bildung moderner Wendezüge im Stundentaktverkehr beschafft. 2009 und 2012 trafen mit den Vs 82 und 83 zwei weitere moderne Loks ein, womit die 2095 nur noch als Reserve beziehungsweise für Nostalgiefahrten benötigt wurden. Eine vierte Lok konnte man im November 2017 von der ZB übernehmen. Sechs Dieseltriebwagen VTs 11 bis 16 (Ex-ÖBB-5090 001 bis 006) standen zur Verdichtung des eingeführten Taktverkehrs zur Verfügung. Im Jahr 2010 gelangte mit dem VTs 17 von der NÖVOG ein weiterer baugleicher Triebwagen in den Pinzgau – vorerst leihweise, und ab Juli 2013 in Besitz der PLB. Der VTs 11 wurde hingegen im Tausch gegen den VBDs 251 (Ex-ZB-BD 42) ab 2013 an die ZB vermietet und 2018 an diese verkauft. Mit dem Mittelwagen VBs 211 (Ex-Mariazellerbahn-7090 001) und dem Steuerwagen VSs 121 (Ex-ZB-Vs 4) konnten weitere Fahrzeuge für Wendezüge beschafft werden. Sie sind jedoch modernisierte Hochflurfahrzeuge und nicht barrierefrei. Alle wendenzugfähigen Zwischen- und Steuerwagen können übrigens auch im Verband mit Triebwagen eingesetzt werden.

Dampflok-bespannte Züge mit der Mh.3 (399.03) wurden ein zusätzlicher Publikumsmagnet im Pinzgau. Die 2014 vom Club 760 übernommene Schlepptenderlok JZ-73-019 bosnischen Ursprungs, Baujahr 1913, als Lokreserve sowie später auch

2095-bespannte Nationalpark-Express-Züge zeugen von der Geschichtsverbundenheit der Schmalspurbahn im Pinzgau.

Im September 2010 wurde Krimml wieder angefahren, nun unter der Regie der SLB als innovativer und vorbildlicher Vorzeigebetrieb im Stundentakt mit verdichtetem Triebwagenverkehr im Stadt-einzugsbereich bis Bruckberg-Golfplatz.

Dass die Naturereignisse nach wie vor unberechenbar bleiben würden, zeigte sich Ende Juli 2014, als die Hochwasser führende Salzach der Bahn erneut zusetzte und die Züge über die Dauer von etwa drei Monaten in Hollersbach westlich Mittersill wenden mussten. Ein hoch interessantes und technisch aufwendiges Bauwerk ist die 2017 eröffnete Hubbrücke im Verlauf der B165 Gerlosstraße unmittelbar am Bahnhof Mittersill: Sie ist das Kernstück des Hochwasserschutzes und kann im Bedarfsfall zum Schutz der Brücke selbst und des südlich angrenzenden Stadtplatzes angehoben werden; allerdings muss der Pkw-Verkehr über den Ortsteil Felben



FOTO: THOMAS OBERKALSTEINER

über die B108 Felbertauernstraße lokal umgeleitet werden, während Fußgänger die Brücke durch mobile Treppen weiter benutzen können.

Sommerunwetter 2021

Ein dritter, weitaus verheerenderer Akt folgte in der Nacht vom 16. auf den 17. Juli 2021,

Am 9. September 2023 sonnt sich die 2023 wieder in historischem Blutorange lackierte 2095.04 (Vs72) mit einem Sonderzug im Bahnhof Zell am See neben der Vorserienlok Vs71.



Am Abend des 14. August 2021 ärgerte sich der Fotograf noch über den störend geparkten Bus – die Aufnahme dürfte eine der letzten des noch völlig intakten Bahnhofs Krimml sein.



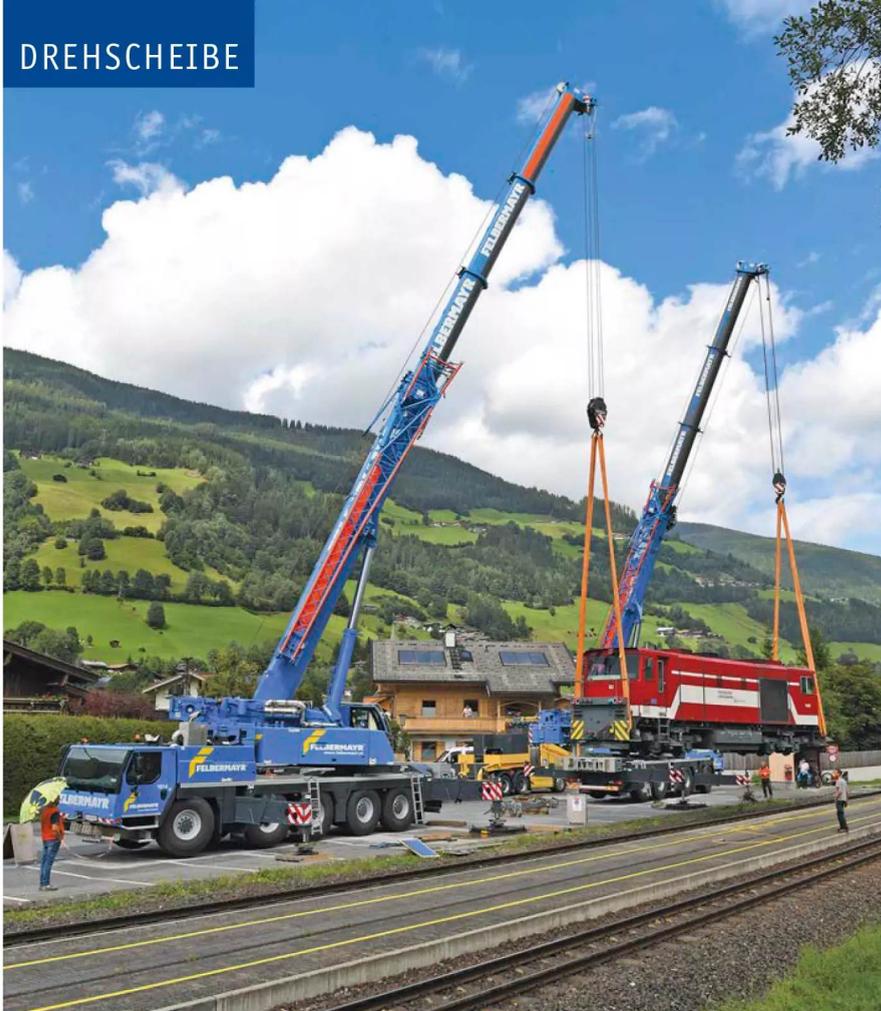
Am Abend des 15. August 2021 waren die ersten Folgen der nächtlichen Wasser- und Schlammmassen noch nicht einmal gänzlich beseitigt...



... bevor in der Nacht 16./17. August gewaltige Gesteinsmassen abgingen und den Bahnhof bis zur Fensterunterkante der Triebwagen VTs 12, 16 und 17 mit Geröll bedeckten.



Am späten Nachmittag des 19. August waren die drei Triebwagen in kürzester Zeit mit vereinten Kräften weitgehend wieder freigelegt. An einen Betrieb war allerdings noch nicht zu denken.



FOTOS (10): THOMAS KÜSTNER

Am 18. August 2021 wurde mit der Lok Vs82 das letzte Fahrzeug der in Bramberg eingeschlossenen Wendezuggarnitur per Kran und Tieflader geborgen und in Tischlerhäusl schließlich wieder aufgleist.



FOTO: THOMAS OBERKALSTEINER

Schotterzug mit der Vs74 (Ex-ÖBB-2095 008) am 14. Juli 2023 bei der Ausfahrt aus dem neuen Bahnhof Stuhlfelden.

als die Salzach den Bereich Niedersill – Wald im Pinzgau gleich an mehreren Stellen schwer in Mitleidenschaft zog und alle bis dahin installierten Hochwasserschutzmaßnahmen wie in die Natur integrierte und weitgehend unsichtbare Überschwemmungsbecken hinter Mittersill die Schäden zwar abschwächen, aber nicht verhindern konnten. Um zukünftige Schäden an der Infrastruktur möglichst klein halten zu können, müssen weitergehende und vor allem innovative Maßnahmen zum Schutz des Bahnkörpers der PLB getroffen werden. Das Hochwasser vom 28. August 2023 führte zu einem Dambruch eines noch nicht fertiggestellten Bauwerks bei Uggl, was weitere Verzögerungen beim Wiederaufbau zur Folge hatte. Der Abschnitt Uggl – Heilbad Burgwies mit dem modernisierten Bahnhof Stuhlfelden konnte Ende November 2023 fertiggestellt werden. Die Bausaison 2024 konnte bereits im Januar durch die Baufirmen gestartet werden; inzwischen sind alle neuen Brücken fertiggestellt. Aktuell wird am Bereich Niedersill – Uggl gearbeitet: Das betrifft alle vier Überströmbereiche, den konventionellen Oberbau dazwischen und die modernisierte Haltestelle Lengdorf. Nahezu fertiggestellt ist eine rund 70 Meter lange feste Fahrbahn im Bereich Mittersill – Essiger (Burkersbach) zwischen zwei Hochwassersperren, womit eine Inbetriebnahme bis Mittersill für Juni erfolgen kann. Nächstfolgender Bauabschnitt ist bis Hollersbach, womit die staugeplagte Ortsdurchfahrt von Mittersill nicht mehr im Schienenersatzverkehr bedient werden müsste. In weiteren Etappen wird bis zum Bahnhof Krimml gebaut. Dieser soll bis Ende 2025 erreicht werden.

Im Zuge einer unvorhergesehenen Hochwasserwarnung, der Salzachpegel stieg selbst für Experten überraschend schnell an, gelang es der PLB nicht mehr, alle Fahrzeuge in Zell am See in Sicherheit zu bringen. In den mehreren untereinander abgetrennten Gleisabschnitten verblieben eine Zugsinheit mit der Lok Vs82 in Bramberg sowie drei Triebwagen 5090 im sicher geglaubten Endbahnhof Krimml. Am 17. und 18. August 2021 wurde der vierteilige Wendezug in zwei Etappen mit der Hilfe zweier Schwerlastkräne und eines Straßenrollers der Pressnitzalbahn in die Werkstätte Tischlerhäusl abgefahren. Schwierigkeiten bereitete der unzureichende Unterbau des geteerten Parkplatzes beim Anheben der Lok; dafür mussten

noch flächige Stahlplatten zur flächigen größeren Verteilung der Last der Kranstützen besorgt werden. Für die folgenden Tage war der Abtransport der drei 5090 in Krimmlangesetzt, wobei dort die Problemstellung des Untergrunds noch gravierender gewesen wäre.

Doch das Wetter hatte im überschwemmungssicher geglaubten Endbahnhof anderes im Sinn. Keine vier Wochen nach den schweren Streckenschäden Mitte Juli wurde der Endbahnhof in der Nacht 14./15. August Opfer von Wasser- und Schlammmassen. Kaum waren die Schäden beseitigt, gingen in der Nacht vom 16. auf den 17. August bei einem erneuten schweren Gewitter gewaltige Gesteinsmassen ab und bedeckten den Bahnhof bis zur Fensterunterkante der Triebwagen mit Geröll. Die Bergung erfolgte unter Hilfe des Bundesheers und schwerem Raumgerät vieler lokaler Unternehmen.

Glück im Unglück war bei der Vermurung Krimmls aus Fahrzeugsicht, dass sich aufgrund des Hochwassers lediglich drei Triebwagen statt dreier Wendezüge und zweier Triebwagen dort befanden. Sonst wäre ein Großteil des Rollmaterials in Mitleidenschaft gezogen worden.

Zwischenzeitlich wurden alle Triebwagen überholt und wieder in Betrieb genommen.

Blick nach vorne

Der Blick der unermüden Verantwortlichen ist nichtsdestotrotz Richtung Zukunft gerichtet. Nach der Wiederinstandsetzung von Rollmaterial und Strecke warten noch weitere Herausforderungen auf eine Umsetzung: Ein ehrgeiziges Projekt wäre die Streckenfortsetzung vom jetzigen Endbahnhof Krimml auf 911 Metern über dem Meeresspiegel in den auf 1067 Meter hoch gelegenen Ort Krimml und seine

weltbekannten Wasserfälle, sodass ein Umsteigen auf den Bus entfallen könnte.

Priorität hat zweifellos eine Elektrifizierung der Pinzgauer Lokalbahn vor allem auch vor dem Hintergrund einer Beschaffung neuer Züge, zumal die Dieseltriebwagen Baujahr 1986 bis 1991 immer noch unverzichtbar sind für einen Halbstundentakt derzeit bis Niedersill, für Stoßzeiten und als zusätzliche Reserve. Außer Stadler Rail gibt es aktuell kaum Hersteller für elektrisch betriebene Schmalspurfahrzeuge, doch im benachbarten Zillertal sucht man ebenfalls nach neuem Rollmaterial. Eventuell ergibt sich damit auch die Möglichkeit einer gemeinsamen Beschaffung. Über die anschließend mögliche Freisetzung der Dieselzüge dürften sich wiederum andere Bahnen auch in den Nachbarländern freuen. *Thomas Küstner, mit freundlicher Unterstützung durch Thomas Oberkalmsteiner und Walter Stramitzer (PLB)*

Derzeit ist die Betriebsabwicklung auf der verkürzten Strecke ein Mix aus Wendezügen mit den Dieselloks Vs81 bis 84 und Triebwagen VTs 12 bis 17. Am 20. August 2021 beobachtet Thomas Küstner zum Ende der Corona-Zeit die Kreuzung zweier Züge in der Haltestelle Fürth-Kaprun.





E.428.054 aus der ersten Bauserie wartet im Januar 1983 in Lucca auf neue Aufgaben.

Wer sie einmal zu Gesicht bekam, wird sie nicht mehr vergessen: Die mächtigen E.428 der Italienischen Staatsbahn prägten sechs Jahrzehnte den Schienenverkehr.

Schnellzug-Dinosaurier



FOTO: WERNER STREIL

E.428.223 des Depot Bologna war eine der Lokomotiven, die nach dem Zweiten Weltkrieg in Bayern gestrandet sind. Im Jahr 1946 standen in Ostermünchen hinter der 428 vermutlich noch E.626.109 und E.326.004. Aus dem Führerstand schaut der Großvater des Fotografen.

Die E-Loks der Baureihe E.428 waren sicher Italiens markanteste Maschinen der 30er-Jahre. Deren Aufbau kann den Wunsch nach einer den DRG-Baureihen E 17 bis E 19 ähnlichen Lok nicht verleugnen. Doch die Achsfolge 1'Do1' der deutschen Vorbilder war für das italienische Netz nicht sinnvoll. Solche Loks hätten die damals üblichen Bogenradien, besonders in Weichenstraßen, kaum bewältigt. Auch die Achslast wäre zu hoch gewesen. Das Gewicht musste daher auf weitere Radsätze verteilt werden. So fand man schließlich den Weg zu einer 2'Bo'Bo'2'-Lok – nicht, wie oft angegeben (2'Bo)(Bo2) – die praktisch auf vier zweiachsigen Drehgestellen lief. Der größte feste Achsstand der knapp über 19 Meter langen Gleichstrom-E-Loks lag daher bei gerade einmal 2350 Millimetern.

Auch bezüglich der äußeren Form kam man erst langsam zum Erfolg, deshalb unterteilen sich die E.428 technisch gesehen in vier Bauserien: Die erste Serie mit den Loks E.428.001 bis 096, gebaut von 1934 bis 1937, besaß noch die für die damalige Zeit typischen kleinen Vorbauten. Die zweite Serie, E.428.097 bis 122, gebaut im Jahr 1938, zeigte einen ähnlichen Lokkasten, es wurden aber verschiedene Änderungen wie beispielsweise an den Lüftern und beim Übersetzungsverhältnis umgesetzt. Ab der dritten Serie mit den Nummern 123 bis 203, gebaut von 1939 bis 1940, wurden die Führerstände komplett neu gestaltet: Anstatt der Vorbauten und der winzigen Frontfenster (im Eisenbahnerjargon Schießscharten) kam endlich ein moderner und stromlinienförmiger Führerstand zum Einsatz. Dieser besaß aber noch ungekrümmte



Der „Semiaerodinamica“-Serie entstammt die wendezugfähige E.428.174, die in Luino aufbewahrt wird (12. Oktober 2019).



E.428.239 befördert am 30. Dezember 1986 in Novara einen „Locale“ mit Spitzdachwagen für das Stückgut vor dem Postwagen.

Flächen und Kanten, was den Loks zum Spitznamen „Semiaerodinamica“ (teilweise aerodynamisch) verhalf. Erst die letzte Bauserie mit den Loks E.428.204 bis 242, gebaut ebenfalls in den Kriegsjahren, von 1940 bis 1943, erhielt abgerundete Führerstände und heißt seitdem „Aerodinamica“.

Da sich aber die erste und zweite Bauserie äußerlich sehr ähnlich sind, spricht man meist, auch bei der Bahn, von nur drei Serien: mit Vorbauten („Avancorpi“), „Semiaerodinamica“ und „Aerodinamica“. Beide Aufteilungen sind im Prinzip richtig.

Der Zweite Weltkrieg setzte der Baureihe arg zu: Diverse Loks der letzten Bauserie wurden beim Hersteller Breda in Mailand von Bombentreffern zerstört und der Krieg unterbrach definitiv die Lieferungen, denn geplant waren Loks bis zur Ordnungsziffer 283. Stattdessen wurde E.428.242 als letz-

tes Exemplar ausgeliefert. Sie wurde aber wegen der Kriegsschäden bereits 1946 verschrottet, ohne jemals gefahren zu sein.

Die deutsche Wehrmacht entführte in den Jahren 1944 bis 1945 immerhin 49 dieser Loks nach Österreich und vor allem Bayern, wo diese dann in kleineren Bahnhöfen abgestellt wurden. Erst bis 1946 wurden diese Gleichstrommaschinen, die in Deutschland völlig unbrauchbar waren, wieder zurückgegeben.

Nach dem Krieg wurden so viele wie möglich wieder instand gesetzt. Einige Loks, die man nur noch als Wracks bezeichnen konnte, wurden völlig neu aufgebaut. Sogar die Lokkästen wurden dabei frei getauscht: So bekam etwa E.428.162 einen „Aerodinamica“-Aufbau. In den 60er-Jahren wurden bei vielen Maschinen die Laufdrehgestelle gegen neue der Bauart Ap 1110 ge-

tauscht, außerdem wurden immer wieder neue Lüfterbauarten an den Loks getestet. Fast alle Exemplare durchliefen damals spontane Umbauten, sowohl an der äußeren Form als auch bezüglich der Technik. Das führte dazu, dass in den 80er-Jahren fast jede E.428 ein Unikat war. Zwei Maschinen, 174 und 226, wurden sogar mit einer Wendezugsteuerung ausgerüstet. Allerdings musste auch während des Schiebens ein Lokführer an Bord sein, daher wurde die Möglichkeit kaum genutzt.

Die Höchstgeschwindigkeit war anfangs auf 130 km/h festgelegt, denn die eigentlich anvisierten 150 km/h erwiesen sich zwar als technisch machbar, aber praktisch war die Geschwindigkeit unmöglich zu realisieren. Die zwischen 131 und 135 Tonnen schweren Loks erwiesen sich als dem Oberbau gegenüber schlichtweg zu aggressiv und hießen bei den Eisenbahnern „Weichenbegradigerin“. Daher wurde bereits Ende der 60er-Jahre die Höchstgeschwindigkeit auf 115 km/h reduziert, ab 1972 gar auf nur noch 100 km/h. Eine weitere Schmach war, dass die Loks niemals auf die Neubaustrecke Rom – Florenz durften, um deren Oberbau nicht zu beschädigen.

Die regelmäßigen Einsätze erfolgten noch bis zum Frühling 1988, dann standen plötzlich lange Reihen auf den Abstellgleisen. Nur einige wenige Maschinen fuhren bis 1992 noch sporadisch für besondere Anlässe. Insgesamt acht Loks überlebten bis heute, immerhin vier davon in betriebsfähigem Zustand. Dies sind E.428.014, 058, 202 und 226. Die anderen vier sind E.428.131, 174, 208 und 209, davon sind die ersten drei abgestellt, die vierte ist im Nationalmuseum ausgestellt.

Romano Mölter



E.428.226 erhielt als einzige die moderne „Navetta“-Lackierung. Am 7. Juli 1989 wird sie in Monte-varchi bei Arezzo aber nur noch als Brückenprüfgewicht genutzt.

An den Bahnsteigen des im Fahrplanjahr 1993/94 vorübergehend zum „Kopfbahnhof“ degradierten Bahnhofs Paderborn stehen 218 142 mit dem IR2458 nach Aachen über Brackwede und 141 118 mit dem Eilzug nach Herford am 29. November 1993 zur Abfahrt bereit.



Vor 30 Jahren wurde die Strecke Soest – Lippstadt – Paderborn ausgebaut, um Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung zu werden. Aber auch davor und danach ist dort viel Interessantes passiert, weshalb wir dieser Strecke ein MEB-Porträt widmen.

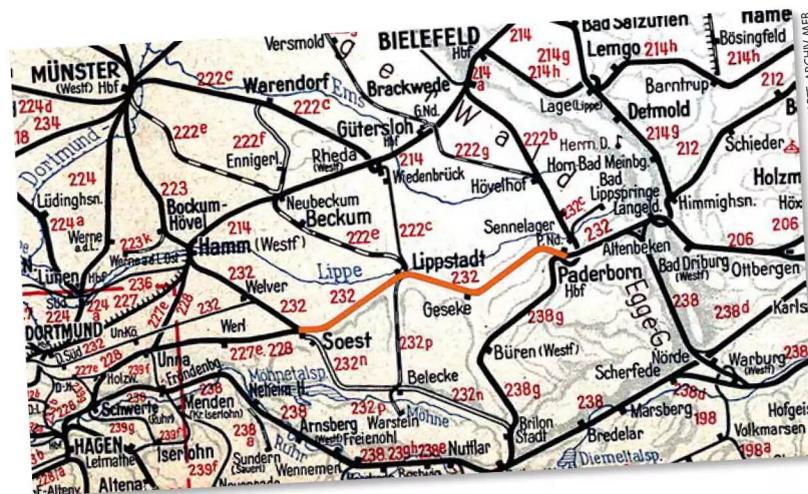
Teil 1 Schneller nach Paderborn

Der kürzeste Weg vom Rheinland und vom Ruhrgebiet nach Thüringen und Sachsen führt nicht nur über Kassel und Göttingen, sondern auch über Soest und Paderborn. Die entlang dieser West-Ost-Achse gebaute und am 4. Oktober 1850 eröffnete Linie wurde seinerzeit daher regelmäßig von lang laufenden Fernzügen genutzt. Bereits im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts stand aber meistens die Verknüpfung von Köln mit Berlin mittels umsteigefreier Verbindungen im Vordergrund. Ab dem 1. Juli 1869 gab es durchgehende Schnell- und Kurierzüge auf dieser Verbindung, die ab Altenbeken den Weg über Holzminden einschlugen. Einige Jahre später, erstmalig ab dem 1. Mai 1892, wurden mit dem Schnellzug D 31/32 Berlin – Köln auf die-



Während der Streckenerüchtigung wurde ein Gleis als Baugleis genutzt, das andere trug man samt Oberbau komplett ab. Auch die Oberleitungsmasten wurden ausgetauscht. Im Bauzugsdienst war am 26. Juli 1993 die Hagerner 212 299 bei Lohne eingesetzt.

FOTOS ©: KEJUS KAMPFELMANN



KARTE: ARCHIV WEB

Die Strecke von Soest via Lippstadt bis Paderborn ist Teil der sogenannten „Mitte-Deutschland-Verbindung“ vom Ruhrgebiet über Thüringen nach Sachsen.



Nach dem Ausbau von Soest bis Paderborn zog die damals junge Baureihe 112 die „InterRegio“-Züge. Am 20. September 1994 rollte 112 102 Paderborn entgegen.

ser Linie vierachsige Drehgestellwagen mit Seitengang und Übergängen zu den Nachbarwagen eingesetzt. Eine ungehinderte Bewegung durch den Zug war nun möglich: Der D-Zug lernte dort das Laufen.

Über viele Jahrzehnte stellte diese Linie dennoch eine wichtige Verbindung zwi-

(über Unna und Ottbergen) im Kursbuch verzeichnet. Der Verkehr verlagerte sich aber insbesondere nach der Elektrifizierung auf die Hauptstrecken in Richtung Hannover und Kassel und koppelte das Weserbergland so vom Fernverkehr ab. Immerhin hatte die Umstellung auf elektrische Traktion zu einer Beschleunigung geführt, bei

Einst fuhrten auf dieser Trasse die ersten D-Züge

schen der Rhein-Ruhr-Region und Mitteldeutschland her. Nach der Teilung Deutschlands in Ost und West verlor die später sogenannte „Mitte-Deutschland-Verbindung“ zwar an Bedeutung, dennoch standen auf den Abfahrtsplänen in den 1960er-Jahren weiterhin D-Züge mit Zielen wie Leipzig, Dresden, Göttingen und Braunschweig. Sie fuhrten ab Altenbeken folglich Richtung Kassel oder durch das Weserbergland.

Im Winterfahrplan 1967/68 etwa waren Langläufe zwischen Duisburg und Dresden (über Unna und Karl-Marx-Stadt), Köln und Braunschweig (über Hameln), Mönchengladbach und Berlin (über Bebra) sowie zwischen Duisburg und Göttingen



FOTO: WOLFGANG BÜCEL, S.G. EBENBAHNSTIFTUNG

78 256 mit P2438 Paderborn – Hamm im Bahnhof Lippstadt am 22. Juli 1966. Dessen schmuckes altes Empfangsgebäude wurde beim Bahnhofsumbau 1987 leider abgerissen.



Früher stand die Baureihe 38 in der Soester Börde regelmäßig im Nahverkehr im Einsatz. Am 28. November 2015 war 38 2267 aus Bochum-Dahlhausen vor noch blühenden Senffeldern zum Soester Weihnachtsmarkt unterwegs.

FOTOS (2): KLAUS KAMPELMANN



FOTO: DETLEV LUCKMANN, SIG. EISENBAHNSTIFTUNG

November 1964: Während 44 640 vom Bahnbetriebswerk Ottbergen mit einem Güterzug durch Paderborn stürmt, beschleunigt 03 1021 mit ihrem Eilzug E 316 in Richtung Soest.

den D- und Eilzügen rund eine halbe und bei den Güterzügen bis zu eine Stunde.

1973 „poppten“ drei DC-Zugpaare auf, die das Ruhrgebiet mit Kassel beziehungsweise Bebra verbanden. Aber auch die Namensgebungen auf Diemelland, Eggeland und Lippeland und die damals modernen Pop-Wagen verhalfen ihnen nicht zu ausreichender Nachfrage. Das Angebot wurde nach drei Jahren wieder eingestellt.

Selbst während der Teilung eine Ost-West-Verbindung

Mitte der 1980er-Jahre verkehrten auf dem Streckenabschnitt Hamm – Altenbeken noch rund ein Dutzend D-Zug-Paare in Richtung Harz/Göttingen/Kassel/Bebra und zusätzlich einige Interzonenzüge, die als Ziel- und Abgangsorte Leipzig oder Karl-Marx-Stadt (heute wieder Chemnitz) in der DDR hatten. Die rein westdeutschen Verbindungen nach Göttingen und Walkenried bestanden aus Teilen der D-Züge nach Bebra beziehungsweise Braunschweig. Sie wurden also in Altenbeken geteilt und auf dem Rückweg dort wieder vereinigt.

Einst hatte auch der Güterverkehr auf dieser Achse eine große Bedeutung, da vor dem Zweiten Weltkrieg der Warentransport in Deutschland überwiegend in West-Ost-Richtung ausgelegt war. Speziell sind Kohlentransporte aus dem Ruhrgebiet nach Mitteldeutschland zu nennen, die über die unterschiedlichen Wege wie Hamm, Unna-Königsborn und Welver oder Unna nach Soest kamen und vor der Weiterfahrt im dortigen Güterbahnhof zu neuen Zügen zusammengestellt wurden. Nach



FOTO: PROF. DR. WILLI HAGER, SIG. EISENBAHNSTIFTUNG

Die Osnabrücker Altbau-Elektroloks der Baureihe E 04/104 gelangten einst bis Soest, wo auch das Foto von 104 021 vor dem E 3252 am 21. September 1978 entstand.



FOTOS (Z): NLAUS KAMPELMANN

Bereits 1850 war die Strecke in weiten Teilen schnurgerade trassiert worden. Mit einem beladenen Kohlenzug rollte 151 125 am 18. Februar 1991 bei Borgeln ostwärts in Richtung Paderborn.



Die noch junge Spezies InterRegio wird am 18. Februar 1991 bei Ehringhausen von der ozeanblau-beigefarbenen 110 279 befördert. Auch 111 und 103 waren in diesen Diensten dort zu sehen.



In Soest am Bahnhofsgebäude erinnert bis heute eine Gedenktafel an den „Schnellausbau Soest – Paderborn“. Der Begriff bezieht sich auf das höhere Tempo der Züge.

der Teilung Deutschlands nahm die Bedeutung der Strecke kontinuierlich ab, wenn auch zunächst immer noch reger Güterverkehr selbst an den Wochenenden verblieb.

Zwischen Hamm an der Lippe und dem Eggegebirge lagen die Bahnbetriebswerksstandorte Hamm, Soest und Paderborn, die Streckenlokomotiven der Baureihen 01, 44, 50 und 38 sowie 78 beheimateten. Die 38 und 78 teilten sich zusammen mit der Baureihe 50 den Nahverkehr, den sie überwiegend mit drei- und vierachsigen Umbauwagen bewältigten. Im Eilzugverkehr und vor den D-Zügen behaupteten sich die 01 (Bw Hamm und Paderborn), die 01¹⁰ (Bw Kassel) und die 03¹⁰ (Bw Hagen-Eckesey), vereinzelt auch die Baureihe 41. Nach der Elektrifizierung der Main-Weser-Bahn 1967 machte sich hier auch die Kasseler Stromlinienlok 10 001 im Eilzugdienst nützlich.

Ende der 1960er-Jahre fand auch die V100 in Form der Baureihe 212 des Bw Münster im Nahverkehr den Weg in die Soester Börde. Einzelne Schnellzüge wurden bereits mit V200 (220) oder der DB-Einzelgängerin V300 001 (230 001) des Bw Hamm und mit Loks der V160-Familie wie der Baureihe 216 aus Hagen bespannt. Der schwere Güterverkehr lag fest in der Hand der Baureihe 44 (Bw Ottbergen, Kassel, Paderborn und Hamm). Mit der Elektrifizierung Ende 1970 übernahmen die Einheits-Elektroloks der DB-Baureihen 110 und 141 die Beförderung der Reisezüge, jede in ihrem Bereich und ihrer Leistungsklasse, selten auch die Baureihe 140. Anfangs standen nämlich nicht ausreichend dieser Güterzugloks zur Verfügung. Mit dem Einschalten des Fahrdrahtes änderte sich im Güterzugdienst somit über einen Zeitraum von rund drei Jahren zunächst noch wenig.

Als einzige Altbau-Elektrolok in dieser Region ist die Baureihe 104 des Bw Osnabrück zu nennen, die dort von 1968 bis Anfang 1982 beheimatet war. Sie verdingte sich im Eilzugdienst und kam von Münster aus teils bis in die Soester Börde. Die „Eierköpfe“ der Baureihe 430 des Betriebswerks Hamm erreichten bis Anfang der 1980er-Jahre Altenbeken und Warburg.

Die vielen Bahnübergänge zwischen Hamm und Borgeln sowie Lippstadt und Paderborn drücken die Streckenhöchstgeschwindigkeit dort auf lediglich 160 km/h.

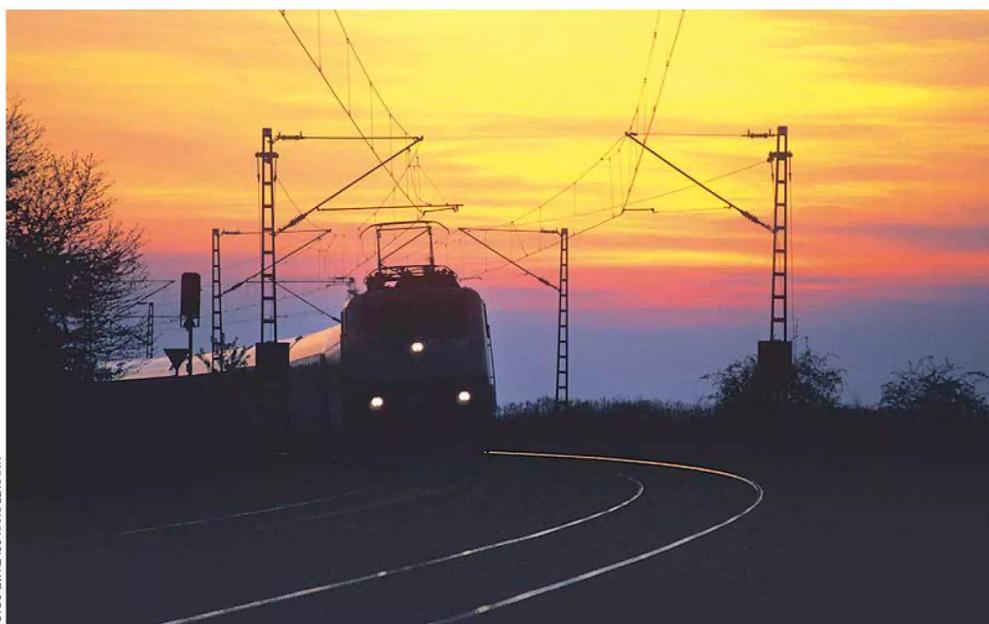


Der „InterRegio“ sollte den Fortschritt beschleunigen

Nach der Wende wurde 1990 mit dem „InterRegio“ (IR) das neue Fernzug-Produkt der DB eingeführt. Er lief zwischen Aachen/Duisburg und Bebra, im Kursbuch mit einem Lockbanner „Das Angebot mit Tempo und Komfort – InterRegio im Zweistundentakt“ beworben. Anfangs mischten dazwischen weiterhin die traditionellen Schnellzug-Verbindungen nach Leipzig und Dresden, aber auch noch nach Braunschweig mit. Bis zum Fahrplanjahr 93/94 waren diese klassischen D-Züge verschwunden, im Gegenzug wurde jeder zweite IR bis Erfurt, beziehungsweise Chemnitz verlängert.

Um die Höchstgeschwindigkeit und damit die Wertigkeit dieser 1850 bereits überwiegend geradlinig trassierten Strecke zu erhöhen, war zwischen Soest und Paderborn ein Ausbau für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit bis zu 200 km/h geplant. Dazu wurde dieser Abschnitt der heutigen Kursbuchstrecke 430 im Jahresfahrplan vom 23. Mai 1993 bis 28. Mai 1994 für die Ausbaurbeiten komplett gesperrt, woran bis heute im Bahnhof Soest eine Gedenktafel erinnert. Während der Komplettsperre der 52 Kilometer langen Strecke wurde eines der Streckengleise als Baugleis genutzt, sodass das andere samt Oberbau vollständig abgetragen werden konnte. Auch die elektrische Fahrleitung wurde erneuert.

Den regionalen Verkehr übernahmen vollständig Omnibusse, die IR-Züge wurden hingegen umgeleitet, und zwar über die Sennebahn (KBS 403). Es entfielen dadurch nur die IR-Halte in Soest und Lippstadt. Anstelle eines Richtungswechsels in



Der Lokführer von 111 060 konnte am 1. Mai 1997 bei Benhausen den Abendhimmel leider nicht genießen, da er den IR2557 Richtung Osten seinem Ziel Erfurt entgegensteuerte.



FOTOS (2): KLAUS KAMPFMANN

Planmäßig kam als Altbau-E-Lok um 1980 lediglich die Baureihe 104 des Bw Osnabrück nach Soest. Umso beachtenswerter war der Lokzug am 4. September 2006 nach Weimar, angeführt von E44 044, der von einem Eisenbahnfest in Osnabrück zurückkehrte.

Hamm mussten nun zwei, nämlich in Bielefeld beziehungsweise Brackwede und in Paderborn vorgenommen werden. Diese wurden genutzt, um dem IR eine Diesellok der Baureihe 218 für die nicht elektrifizierte Nebenbahn vorzuspannen, während die E-Lok praktischerweise für den zweiten Richtungswechsel am Zugschluss verblieb. So ersparte man sich zwei Kuppelvorgänge.

Die Bahnhöfe Soest und auch Paderborn wurden während der Bauphase für den Personenverkehr gewissermaßen zu Kopfbahnhöfen. Insbesondere in Pader-

born endeten zusätzlich zu den in jenem Jahr kopfmachenden IR Züge aus Bielefeld und Herford, aus Hannover, Kreiensen und Holzminden sowie aus Kassel.

Der Güterverkehr nahm vorrangig den Umweg über Bielefeld und Minden. Nur ein Zugpaar von und nach Kassel Rbf wurde planmäßig über die generell parallel verlaufende, aber nicht elektrifizierte Obere Ruhrtalbahn geleitet. Da ein Teil der Hagener 218 mit den IR auf der Sennebahn gebunden war, wurde die Baureihe 215 des Bw Oberhausen für diesen Dienst herangezogen.

Nach Abschluss der Streckenerüchtigung verzeichneten die acht IR-Zugpaare jedoch nur einen minimalen Zeitgewinn von je nach Richtung einer bis vier Minute(n), da nur zwischen Bad Sassendorf und Lippstadt das „Tempo 200“ auch ausgefahren werden konnte. Ansonsten beschränkt sich

Der Ausbau sorgte nur für mäßige Tempo-Steigerungen

die zulässige Höchstgeschwindigkeit wegen verbliebener Bahnübergänge bis heute auf 160 km/h. Zum Einsatz kamen statt der zuvor üblichen Baureihe 110 nun die kaum schnelleren Baureihen 111 und 112¹. Letztere war als Weiterentwicklung der DR-212 direkt mit linienförmiger Zugbeeinflussung (LZB) ausgerüstet worden. Die IR-Steuerwagen kamen schließlich 1996 zum Zuge. Der Wegfall des Umspannens beim planmäßigen Fahrtrichtungswechsel im Bahnhof Hamm brachte letztendlich bezogen auf die Gesamtfahrzeit des IR doch noch einen Zeitvorteil von einigen Minuten.

Doch auch das Kapitel „InterRegio“ wurde seitens der DG AG schnell wieder beendet, sodass sich der zweite Teil dieses Beitrags im nächsten MEB vor allem mit den aktuellen Entwicklungen im Fern- und Nahverkehr zwischen Soest und Paderborn befassen wird.

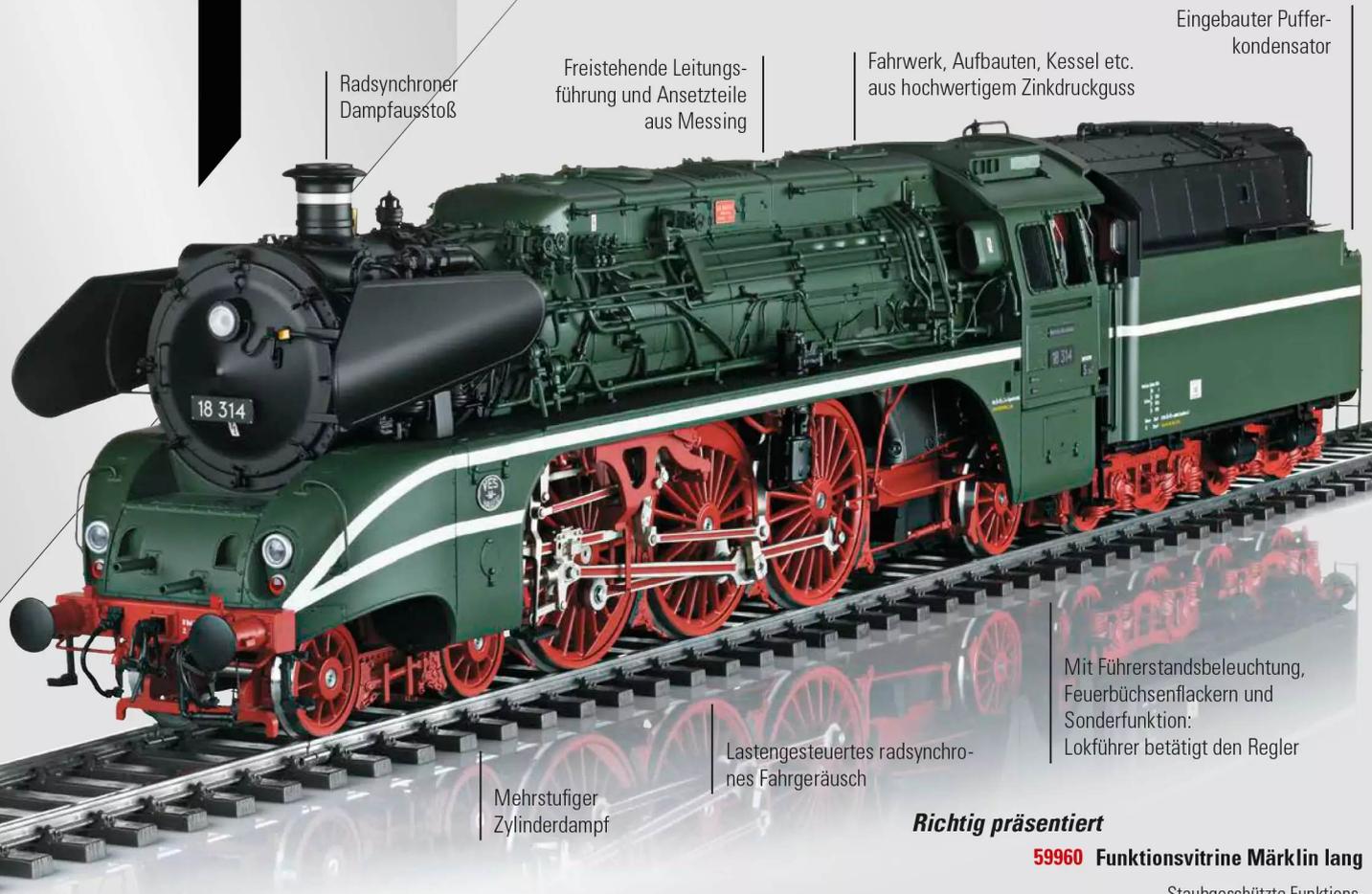
Klaus Kampfmann



Der D 1053 von Köln nach Leipzig passierte am 16. Mai 1992 ein blühendes Rapsfeld bei Unna-Lünern. Nach rund 20 Minuten Fahrzeit wird 114 490 mit dem ausschließlich aus DR-Wagen gebildeten Zug in Soest die Strecke der Mitteleuropäische Verbindung Richtung Kassel erreichen.

1

Der Schorsch im Maßstab 1:32 als hochdetailliertes Profimodell, wie er ab 1968 bei den VES/M Halle im Einsatz war.



Radsynchroner Dampfausstoß

Freistehende Leitungsführung und Ansetzteile aus Messing

Fahrwerk, Aufbauten, Kessel etc. aus hochwertigem Zinkdruckguss

Eingebauter Pufferkondensator

Mit Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenflackern und Sonderfunktion: Lokführer betätigt den Regler

Lastengesteuertes radsynchrones Fahrgeräusch

Mehrstufiger Zylinderdampf

Richtig präsentiert

59960 Funktionsvitrine Märklin lang

Staubgeschützte Funktionsvitrine mit webbasierter Browsersteuerung und Ansteuerung per Smartphone.

€ 749,-*

Kurz nach dem Umbau auf Ölfeuerung

55126 Dampflokomotive 18 314

Vorbild: Schnellzug-Dampf- und Versuchslok 18 314 der VES/M Halle (Saale). Gattung badische IVh in der Umbauversion der Deutschen Reichsbahn mit Reko-Kessel, Teilverkleidung und Ölfeuerung. Zustand der Epoche III, 1968 kurz nach dem Umbau auf Ölhauptfeuerung.

Nutzen Sie den bis zum 30.06.2024 gültigen Frühbestellpreis auf das sofort lieferbare Modell.

€ 3.690,-*



Viele weitere interessante Details finden Sie online unter: <https://www.maerklin.de/produkte/55126>.



Gesamtlänge ca. 74 cm

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr. Regulärer Kaufpreis € 3.990,-*.

Über viele Jahrzehnte waren sie unverzichtbares Mittel der Kommunikation bei der Eisenbahn: die Fernsprecbuden. In Zeiten von Zug- und Mobilfunk sind sie überflüssig geworden. Wie waren sie in den Bahnbetrieb eingebunden?



FOTO: MARIO WOLF

Heute haben die Streckenfernsprecher aus Wellblech allenfalls eine Berechtigung als nostalgische Reminiszenz. Dies trifft auch auf die funktionstüchtige Wellblechbude in Posewald auf Rügen zu, die eine willkommene Foto-Kulisse darstellt (Aufnahme vom März 2020).

Wellblech am Schienenstrang

Für Eisenbahnfans und -fotografen spielen Lokomotiven und Züge die Hauptrolle. Doch zur Bahn gehören auch Schienen, Signale, Brücken und Gebäude. Große Bahnhöfe werden immer mehr zu Konsumtempeln, im Gegenzug schrumpft die Zahl der kleineren, meist leer stehenden Empfangsgebäude. Auch Stell-

werke werden durch die ESTW immer seltener benötigt, und die wenigen noch existierenden Bahnwärterhäuser sind in Privatbesitz. Fast gänzlich verschwunden sind die wohl kleinsten Bauten der Eisenbahn: Die Fernsprecbuden. Im Zeitalter von Streckenfunk und Mobiltelefonen sind sie für die Kommunikation zwischen Lok- und



FOTO: WILFRIED RETTIG

Signalfernsprechbude an der Einfahrt Delitzsch oberer Bahnhof. Gut zu erkennen: der Außenwecker (Aufnahme von 1985).

Ein besonderer Schatz sind zwei Fotos aus dem Winter des Jahres 1939, die die Streckenfernsprechbude Nummer 189 an der Linie Görlitz – Seidenberg (heute Zawidów) zeigen. Zugführer Alfred Jüttner läuft auf den Fernsprecher zu, um eine Meldung zu machen. Damals war dies die einzige Möglichkeit, allenfalls Gleisbaurotten hatten bereits tragbare Kurbeltelefone zum Einhängen in die Telegrafeneitung.



FOTOS (3): SIG. WILHELD RETTIG

Zugpersonal sowie den Stellwerken und Bahnhöfen längst überflüssig geworden.

Versetzen wir uns in die 1960er-Jahre, sodass der folgende Text im Präsens stehen kann: Bei der Deutschen Reichsbahn ist die Dienstvorschrift DV 472 für die Benutzung von Fernsprechanlagen verbindlich. Die Fernsprechbuden der freien Strecke bestehen aus Wellblech und dienen der fernmündlichen Übermittlung von fahrdienstlichen oder sonstigen Nachrichten, beispielsweise Waldbrandmeldungen. An die Streckenfernsprechverbindung sind ständig angeschlossen: Zugmeldestellen, Blockstellen, Wärterstellwerke, Haltepunkte, Anschlussstellen, Deckungsstellen, Schrankenposten und Streckenfernsprechbuden, beziehungsweise Fernsprechränke.

Fernsprechbuden für verschiedene Zwecke

Die Streckenfernsprechbuden sind mit einem F auf der Tür gekennzeichnet. Die Telefonleitung verläuft von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle und besitzt keine Verbindung ins bahneigene Fernsprechnet (Basa). Der maximale Abstand zwischen den Buden beträgt auf Hauptbahnen 1100 Meter, auf Nebenbahnen mit Freileitungen vier Kilometer, bei Verkabelung zwei Kilometer. Damit die nächstgelegene Sprechstelle schnell auffindbar ist, zeigen dreieckige Pfeile an dem Gleis zugewandten Seiten der Hektometersteine, Telefon- oder Fahrleitungsmasten die Richtung an. Bei Freileitungen ist die Streckenfernsprechleitung mit einem S-Haken an jeder zweiten Isolatorstütze gekennzeichnet.

Signalfernsprechbuden gleichen äußerlich den Streckenfernsprechbuden. Sie unterscheiden sich nur durch einen Außenwecker, auf der Tür steht „Signalfernsprecher“. Die Buden stehen neben oder nahe an Hauptsignalen und dienen der fernmündlichen Verständigung zwischen dem Zugpersonal eines vor dem Signal haltenden Zuges oder eines Kleinwagenführers und dem Fahrdienstleiter. Die Verbindung besitzt keine Zwischenstellen. Im Schutzkasten befinden sich das Fernsprechbuch sowie je ein Block „Befehl A“ und „Vorichtsbefehl“ mit Durchschreibepapier.

Der Zutritt zu den Fernsprechbuden ist mittels Vierkantschlüssel möglich. Ihr Innen-



Nach dem Öffnen der Türe: Alfred Jüttner meldet sich am Streckenfernsprecher beim Fahrdienstleiter in Görlitz.

res besteht hauptsächlich aus dem OB-Fernsprecher (OB = „Ortsbatteriebetrieb“) auf einer Konsole mit einer hochklappbaren Schreibplatte. An der Seitenwand befinden sich der Schutzkasten für das Fernsprechbuch und die Befehlsvordrucke. Eine Rufzeichentafel zeigt die möglichen Gesprächsstellen an. Diese sind wie beim

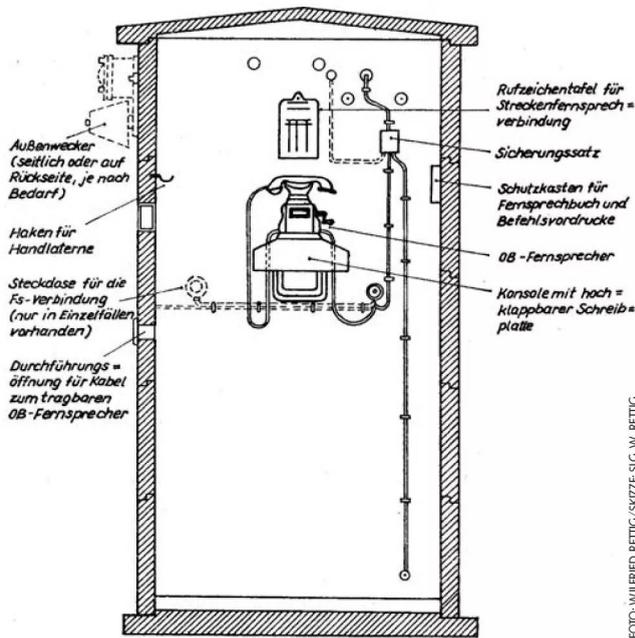
Hier ist Hpt. Lottengrün		Strecken-km 34.200	
im Streckenabschnitt Falkenstein – Plauen-Chrieschwitz			
Unfallmeldestelle ist Bahnhof Falkenstein			
Rufzeichentafel			
Gefahrtsignal und Unfallruf	10	— — — — —	
Zugmelddesignal	6	— — — — —	
Sammeiruf	4	— — — — —	
F-Buden und tragbare Fernsprecher	• • • • •	• • • • •	
Sprechstelle**	Strecken-km	Rufzeichen**	* Sprechstelle nicht dauernd besetzt
Falkenstein Fdl	22.210	— — — — —	
Falkenstein Stw.2	22.800	— — — — —	
F-Stelle 12	26.184	— — — — —	
F-Stelle 12 a	27.510	— — — — —	
Bergen Fdl	28.410	— — — — —	
F-Stelle 12 b	30.010	— — — — —	
F-Stelle 13	32.580	— — — — —	
Wartehalle Lottengrün	34.100	— — — — —	
Hpt. Lottengrün	34.200	— — — — —	
W-Posten Plattenbrüche	1.525	— — — — —	
Hpt. Theuma	3.320	— — — — —	
Hpt. Großfriesen	5.090	— — — — —	
Hpt. Neuensalz	6.777	— — — — —	
Hpt. Kleinfriesen	9.210	— — — — —	
Pl.-Chrieschwitz Fdl	12.730	— — — — —	

• eine Kurbelumdrehung
 — drei ununterbrochene Kurbelumdrehungen
 — — — sechs ununterbrochene Kurbelumdrehungen
 — — — — — zehn ununterbrochene Kurbelumdrehungen

** Name und Rufzeichen der eigenen Sprechstelle sind rot zu unterstreichen
 () = Sprechstelle nicht besetzt

472201 ZDL Dresden Rufzeichentafel

Die Rufzeichentafel gemäß der DV 472 der Streckenfernsprechstelle auf dem Haltepunkt Lottengrün (Strecke Falkenstein – Plauen-Chrieschwitz, in Betrieb bis 1972).



Die Skizze einer Streckenfernsprechbude mit Einrichtungen ist ebenfalls der DV472, Anhang III, entnommen.



52 8005 fährt mit P17831 nach Zittau am 29. Februar 1984 am Blocksinal zum Abzweig B6 und der Signalfernsprecher-Bude in Görlitz-Schlauroth vorbei.

Morsealphabet durch Punkte und Striche gekennzeichnet. Ein Punkt entspricht einer Kurbelumdrehung am OB-Fernsprecher, ein Strich drei Umdrehungen. Zwischen Punkten und Strichen ist eine Pause von einer Sekunde einzulegen. Bei einem Betriebsunfall oder bei Betriebsgefahr ist das Gefahrensignal mit drei mal zehn Kurbelumdrehungen zu geben.

Anrufer und Angerufene melden sich mit der Bezeichnung der Sprechstelle und ihrem Namen. Meldungen und Aufträge sind wörtlich zu wiederholen und ins Fern-

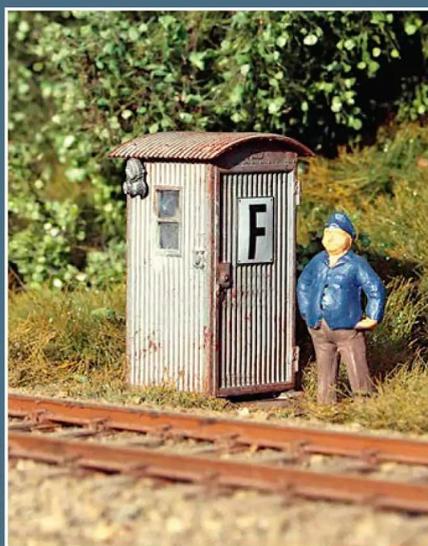
sprechbuch einzutragen. Die Wiederholung wird durch die Worte „Ich wiederhole“ angekündigt und die Richtigkeit durch das Wort „richtig“ bestätigt. Das Gespräch

Die Fernsprecher wurden regelmäßig überprüft

endet von beiden Stellen mit dem Wort „Schluss“. Schwierige Worte sind nach der Buchstabiertafel (DV 472, Anhang X) zu buchstabieren. Selbst die korrekte Aussprache von Zahlen ist dort vorgeschrie-

ben, um Verwechslungen auszuschließen. Die Streckenfernsprechbuden werden wöchentlich vom Streckenwärter durch Führung eines Probegesprächs geprüft. Die Probegespräche sind von den beteiligten Stellen in die Fernsprechbücher einzutragen. Das Vorhandensein der dienstlichen Unterlagen in den Signalfernsprechbuden ist vom Dienstvorsteher des zuständigen Bahnhofs oder einem Beauftragten mindestens einmal monatlich zu kontrollieren und bei der Prüfung ein Probegespräch zu führen.

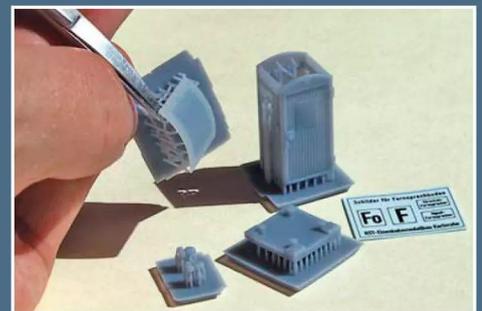
Wilfried Rettig



Die superfeine Detaillierung wird durch ein passendes Farbfinish wirkungsvoll betont.

Eine feine Fernsprechbude für H0- und N-Anlagen

Dank des rührigen Kleinserienproduzenten RST-Modellbau gibt es Wellblech-Fernsprechbuden nun als perfekt detaillierte, maßstäbliche Modelle für die Baugröße H0 – und bald auch für N. Der Bausatz besteht aus vier im SIS-3D-Druckverfahren erstellten Teilen. Die SIS-Technik ermöglicht eine präzise Formgebung ohne sichtbare Druckschichten. Nach dem Abtrennen der Druck-Supporte müssen die Bauteile nur noch mit einem Schleifpad feinsten Körnung leicht versäubert, silbergrau lackiert und mit Sekundenkleber montiert werden. Ralph Steinhagen hat sowohl Fernsprechbuden mit Hoch- (ZB1300H) als auch Querformatschildern (ZB1300Q) für H0 im Programm, so wie in unserem Vorbild-Beitrag zu sehen. Die Anschriften liegen den Bausätzen als Decals bei. Die Häuschen können für je 10,50 Euro direkt unter www.rst-modellbau.de bezogen werden. N-Modellbahner werden zum selben Preis gleich zwei Modelle pro Bausatz (ZB1900H/ZB1900Q) erhalten.



Zum Heraustrimmen der 3D-Druck-Supporte verwendet man eine kleine, scharfe Nagelschere.

Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

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



nur
€14,90
statt € 27,80

2 Ausgaben
portofrei ins Haus
Sie sparen jetzt über **46%**
gegenüber dem Kioskpreis

3 gute Gründe, das neue
BahnExtra zu testen:

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt noch breitere Themenmischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen
- ✓ Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie *Bahn Extra* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 12,60* (statt € 13,90) alle 2 Monate frei Haus.

Ausgabe BahnExtra 3/24
Jetzt im VGB-Shop oder am Kiosk



S-Bahn Berlin – Wie alles begann

Anno 2024 feiert Berlins Vorortverkehr Jubiläum: 100 Jahre ist es her, dass auf der ersten Verbindung der elektrische Betrieb eröffnet wurde und die Reichsbahn den Grundstein für das wegweisende Verkehrsmittel der Stadt legte – die S-Bahn. Wir dokumentieren diese epochale Entwicklung in Bahn Extra 3/24. Erfahren Sie, welche Projekte auf den Weg gebracht wurden, wie Bau und Betrieb der ersten

Strecken vonstatten gingen, welche rasante Entwicklung das System in der Folge nahm und welchen tiefen Einschnitt der Zweite Weltkrieg bedeutete. Wie alles begann und wie sich das System bis 1945 entwickelte, haben Berliner Fachautoren mit vielen Daten, Fakten und Details zusammengetragen.

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



MINI-MARKT ○ VERKAUFEN
BÖRSEN ○ TAUSCHEN
MÄRKTE ○ SUCHEN



Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:

bettina.wilgermeim@verlagshaus.de

Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

VERKÄUFE

TT, N, Z

Passagierschiff TS Hanseatic (1955) Eisenbahnfähre Deutschland (1953) und 6 Portalkräne (Columbuskaje Bremerhaven 1930) zu verkaufen. Alle Infos unter ernst-osthues@outlook.com

FIGUREN Z-G

www.klingenhoefer.com

bindlich 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

GESUCHE

TT, N, Z

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur Z oder N Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unver-

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

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahnankauf.com G

www.modellbahn-kepler.de

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für H0, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzel-

stücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

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

www.carocar.com

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder red_dust61@web.de.

www.Modellbau-Gloeckner.de

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 10. Juli 2024

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop



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

MODELLBAHNSERVICE

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

www.modellbahnservice-dr.de

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
www.modellbahn-schildhauer.de
Mail: mbs-dd@online.de Tel: 0351 27979215

Besuchen Sie unseren neuen Webshop!

Spezialitäten
A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M
N
O
P
Q
R
S
T
U
V
W
X
Y
Z
Eigene Importe

Abverkauf
Modellbahn
Standardartikel

www.modellmobildresden.de

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

www.modellbahnritzer.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

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. 07181-751 31, contact@us-brass.com

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

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

Verkaufe Güterwagen Spur H0. Anfragen unter vandersanden.hl@gmail.com.

Verkaufe von privat wegen Auflösung meiner H0 Modellbahn Sammlung Gleich- und Wechselstrom Loks und Wagen. Bitte Wunschmodelle von Firma, Artikel-Nr. oder Bezeichnung

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

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

schriftlich anfragen per E-Mail: richard-welsch@t-online.de

Märklin H0-Anlage dig., 100 x 200 cm kompl. Aufbau auf 2 Ebenen, Geb., Bel., Schienen, Trafos, roll. Material, 5 Loks, 20 Wagen, 35 Autos, 100 Pers., 200 Bäume, 30 Gebäude; zusätzl. Mat. für Erweiterung um das Doppelte, FP 1.995 €. Tel.: 0173/6549131 (DA).

6120 Stück Schienen für alle 2-Leiter von Trix int. gerade, gebogen, kurz und lang. Die Gleise waren noch nie aus der Verpackung, sind aber schon ca. 30 Jahre alt. Kaufpreis komplett € 1.200 von privat. Versand möglich, besser Sie kommen nach Haßloch/Pfalz. 06324-1633, 0173-3075036, w.kamb@web.de

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, Lokomotiven und Wagen, Gleichstrom H0, Vitrinen-Modelle zu verkaufen, Liste anfordern unter gpeter2477@yahoo.de.

127 Schienen H0 ungebraucht. Auf diesen Schienen laufen alle 2-Leiter – Gleichstrom; z. B. Roco, Trix, Fleischmann, Lima, Brawa, Rivarossi. € 0,30 pro Schiene. Abholung in Haßloch/Pfalz möglich. Tel.: 0173-3075036; w.kamb@web.de

Digitale Großanlage 7x4 m; 7 Segmente 200x100mm, 1 Segment 150x150mm; 12 Weichen 12 x Servo; ca. 45m Gleis; ca. 22m Schattenbahnhof. Steuerung über Märklin MS 2 und/oder Rocrail manuell/halbautomatisch/automatisch; 1 Gateway, 3 Booster, USB mit allen Daten und Rocrail Lizenz. ca. 20m Faller Car Strecke mit Traffic Control, 3 x Parkplatz Car System, 6 Stoppstellen Car System (2 Bushaltestellen), 4 Abzweigungen Car System, Steuerung über Faller. Lasercutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. 5999 €. martinrichter@gmx.de

GESUCHE

H0

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für H0, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder

per E-Mail: die-eisenbahnweber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

www.mbs-dd.com

Sammler aus Bielefeld sucht Märklin H0, gut erhalten, aus den Jahren 1966-1982. Sammlungen und Einzelstücke wie seriöse Händlerangebote willkommen. Tel.: 0171/4868086 oder Thomas_Korff@web.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de



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

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

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

HAG-Auslaufmodell zum Sonderpreis
099 SBB E-Lok Re 460 099-5 Bodensee in 2L-Gleichstrom 599,99 EUR 399,99 EUR

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

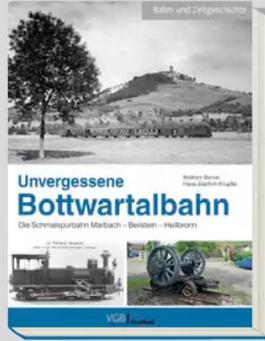
MODELLBAHNLAND Magdeburg
Modellbahnländ Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahnländ-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahnländ-magdeburg.de
Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für Modellbahnen • Modellautos • Zubehör
Ihr freudliches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

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

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

www.suchundfind-stuttgart.de

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

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

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
Exclusive Modelleisenbahnen

seit 1977

und mehr vieles mehr

www.lohag.de

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 02331 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

www.jbmodellbahnservice.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpart-

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice
Vielfalt im Detail!
Jb Modellbahn Service
Lottner Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 05 41 43 31 35
www.jbmodellbahnservice.de

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

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

ner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

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 -

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

www.koelner-modell-manufaktur.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-

Der Schienenreiniger
für kontaktfreudige Schienen

www.schienenreiniger.de
info@schienenreiniger.de

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

50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

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

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

VERKÄUFE

Große Spuren

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

www.modellbahn-kepler.de

GESUCHE

Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

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

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

NEU



101

AHA-MOMENTE für alle Eisenbahnfans

Dieses kompakte Nachschlagewerk widmet sich dem DB-Museum in Nürnberg (sowie Koblenz/Halle) – dem ältesten Eisenbahnmuseum der Welt.

Best.-Nr. 13459 · € (D) 14,99



Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

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

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

VERKÄUFE

Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

Verkaufe Modelleisenbahner: MEB 1/1952 – 2024; MEB 1956 - 1989 gebunden; MEB Schule 1- 50, Spezial 1-27; Eisenbahnmagazin 1/1990 – 2024; TT- Kurier 2001- 2015; E-Mail: kagusa@gmx.de; Tel. 03416897633

www.modelleisenbahn.com

VERSCHENKE an Selbstabholer gegen Anzeigengebühr: Modelleisenbahner Jg. 1979-84, 1986, 1988-2022, je 4Jg. im Karton. Abholung in 38470 Parsau, F. Lobe, Bergfelder Str. 9

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

Sommer-Öffnungszeiten

Montag - Freitag: 14:00 Uhr bis 18:00 Uhr
Samstags: 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr
und 24/7 erreichbar unter
www.modelleisenbahn.com



www.nordbahn.net / Qualität,
Auswahl, preiswert“

www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net Qualität,
Auswahl, preiswert

www.bahnundbuch.de

GESUCHE

Literatur, Film und Ton

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

VERKÄUFE

Dies und Das

www.Railio.de
Sammlungsverwaltung



www.moba-tech.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

GESUCHE

Dies und Das

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

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, 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 Eigentumschilder 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. 089-8546

6877, mobil 0172-8234475,
modellbahn@bayern-mail.de

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

VERSCHIEDENES

www.modellbahnservice-dr.de

Automodelle Roco-Bundeswehr H0, Opelsammlung 1:43, Feuerwehrautos 1:72 zu verkaufen. Jeweils Liste anfordern unter gpeter2477@yahoo.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

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung



PATERNOSTER

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

**Platz sparend
alle Züge sofort
verfügbar**

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Hurr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de



Fahrzeugmodelle in H0

Tolle Modelle im Maßstab 1:87 aus den USA, Frankreich, Holland, Österreich und auch Kleinserien. Bausätze und Fertigmodelle, Zurrüsteile und einzelne Auflieger. Neugierig? Dann schreiben Sie uns/oder schicken Sie uns eine Mail und Gunter schickt Ihnen alle aktuellen Neuheitenlisten kostenlos zu.

Gunter's Car Company • Edewechter Landstraße 91 • 26131 Oldenburg • gunterscarcompany@gmx.de





**Oesling
Modellbau**

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

www.cdt-werbedruck.de

Fotorealistische
Kartonmodelle
H0 + H0m



Tel.: 0371/5362537 fahrbereit vorbereitet

Modellbahn Ehrhardt



Angebote für Märklin:

26573 Zugpackung Württemberg Digital	499,00 €	39260 RAe 4/8 SBB Churchill Sound	499,99 €
26833 BR 55 DB, Dampfschneeschleuder Sound	499,99 €	39382 BR 038 DB Sound	399,99 €
36188 BR 193 Flixtain Sound	239,00 €	39530 BR 52 DB Sound	399,99 €
37875 Re 420 SBB 175 Jahre Sound	299,99 €	39942 Zweibege-Unimog verschneiter Zustand	299,99 €
39173 BR 103.1 DBAG IC-Lackierung Sound	399,00 €	39961 + 48829 BR 96 DRG Sound + Güterzug	599,99 €
39209 BR 01.5 DR OI Sound	399,99 €	49940 Bauwagen Videokamera	299,99 €

Beuditzstraße 2a • Eingang Rudolf-Götte-Straße • 06667 Weißenfels • Telefon 03443/302509
Internet: www.modellbahn-ehrhhardt.de • E-Mail: shop@modellbahn-ehrhhardt.de



Ätztechnik

Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien, Ätzstätze für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. versch. Metalle, Miniaturketten, viele Messingprofile, Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

Ausführender u. informativer Katalog gegen € 5,- Scheinüberweisung (wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

www.Beckert-Modellbau.de

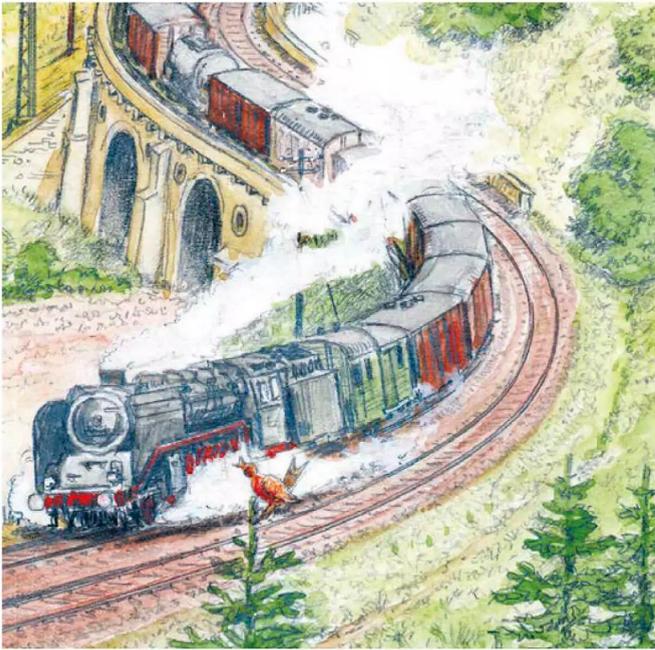
Gebergrundblick 16, 01728 Bannewitz OT Gaustritz
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten!
Farblich bereits fertig!

Handarbeitsmodelle



Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



www.mg-
modelleisenbahnbau.de

URLAUB

Reisen und Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbet-

tungen 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

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

FeWo im Mittelrheintal - für Bahn- und Rheinfreunde (Panoramablick), für 2 Personen pro Nacht € 80., info@schlossfuerstenberg.de; Tel.: 06743/2448

BÖRSE

Auktionen, Märkte

modellbahnboerse-berlin.de
jeweils von 10 bis 14 Uhr
Herzog 0173/6360000
09.06. Berlin Freizeitforum
Marzahn

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe
ist der 10. Juli 2024

www.modellbahnboerse-berndt.de

29./30. Juni, Burbach-Niederdreselndorf
Ausstellung des Modellbahn Siegerland e.V.

Info: www.modellbahn-siegerland.de

Kofferraum Tauschmarkt
Sonntag, 30.06.2024, 11:00 – 15:00 Uhr, 65760 Eschborn, Eschenplatz, tauschmarkt@eisenbahnfreunde-taunus.de, Tel: 0172-6078641.

Termine für 2024

Eisenbahnfreunde Taunus e.V.

30.06. Eschborn Eschenplatz, 11–15 Uhr,
Modellbahn-Kofferraum-Tauschmarkt
27.10. Eschborn Hauptstraße 14,
11–16 Uhr, Modellbahn-Ausstellung
info@eisenbahnfreunde-taunus.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
Seit 1981 www.adler-maerkte.de

Sommerpause

03.06. bis 07.09.2024

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

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

ABENTEUER VERGÄNGLICHKEIT

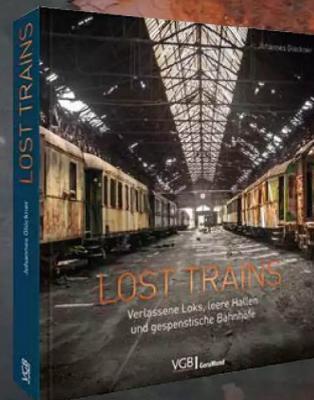
Dieser außerordentliche Bildband bietet Wehmutsfutter:
Die verlassenen Lokomotiven und ruhenden Waggons, die
Drehscheiben, Bahnhöfe, Brücken, Werkstätten – alles zeugt
von der Genialität der Erfinder und Ingenieure der Bahngeschichte
sowie der Bedeutung des Schienenverkehrs. Die Fotografien erzählen
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]

Der Lasercut-Bausatz „Thalhausen“ für die Baugröße H0 ergänzt das Sortiment bei Modellbau Laffont. Wir berichten über den Zusammenbau und einige sinnvolle Ergänzungen.

Freude am Fachwerk

Der Aachener Lasercut-Spezialist Stefan Laffont beweist eine glückliche Hand bei der Auswahl attraktiver Vorbilder: Nach dem schönen Fachwerk-Bahnhof Eschelbronn im letzten Jahr hat er nun als Neuheit einen weiteren, aber deutlich kleineren Fachwerk-Bahnhof im Angebot. In Anlehnung an norddeutsche Kleinbahn-Bahnhöfe aus der Zeit um 1900 weiß das

im H0-Maßstab zirka 6,5 mal 20 Zentimeter große, einstöckige Gebäude mit Kreuzgrundriss durch seine ausgewogene, symmetrische Architektur zu erfreuen. Große Sprossenfenster mit zierlichen Klapppläden sowie mit feinen Freisparren samt Schnitzwerk-geschmückte Eingangsportale laden das Auge des Betrachters zum Verweilen ein. Bei der ursprünglichen Nutzung wird in einem Teil des Gebäudes der Warteraum, im gegenüberliegenden der Dienstraum mit Schaltern und eventuell Stellwerkseinrichtungen angeordnet gewesen sein.

Das Lasercut-Modell kann aber nicht nur als Kleinbahn-Bahnhof oder Haltepunkt auf der Anlage Verwendung finden: Mit kreativer Ausschmückung dürfte es je nach eigener Phantasie und Vorstellung zum Beispiel auch als Taxizentrale, Polizeistation, Pizzeria oder Touristen-Information eingesetzt werden.

Der Bausatz präsentiert sich übersichtlich, alle Bauteile lassen sich gut zuordnen und bestehen aus durchgefärbtem Karton. Für eine individuelle Kolorierung eignen sich nicht-wasserhaltige Farben am besten, zum Beispiel mit Revell- oder Humbrol-



Die Bauteile aus durchgefärbtem Karton lassen sich mit einem Cutter unproblematisch aus dem Träger lösen.



Das Grundgerüst aus verzahnten, einhalb Millimeter dicken Kartonteilen ist schnell auf der Bodenplatte verklebt.



Diese Aufnahme zeigt das Bauprinzip: Die Aufdoppelung der Außenwände für die Putz- und Fachwerknachbildung.



Als Klebstoff für alle Kartonteile eignet sich zum Beispiel Bindan-RS-Express-Holzleim der Firma Bindulin sehr gut.

Egal ob Schmalspurstrecke oder Nebenbahn in Regelspur – das neue Empfangsgebäude von Laffont passt zu vielen Einsatzorten und vermittelt lebenswerte Eisenbahnromantik.



5

Die vierfach übereinandergeklebten Teile an den Eingängen sollte man an den Seitenflächen nachkolorieren.



6

Um das hübsche Gebäude noch etwas freundlicher wirken zu lassen, werden beispielsweise die Türen aufgehellt.



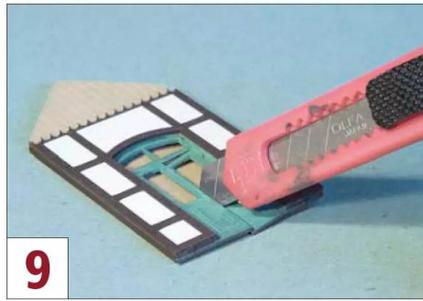
7

Auch die Fensterläden erhalten denselben Farbton, verwendet wurde die matten Emailfarben Revell 48 und Graugelb.



8

Die Grundplatte sollte man im Bereich der Türen oder besser an allen Stirnseiten steingrau einfärben.



9

Schneidet man die Eingangstüre in der Mitte auf, lassen sich lebensechte Szenen mit eintretenden Personen nachstellen.



10

Stück für Stück werden die Wände vervollständigt. Für die Fachwerknachbildung genügt sehr wenig Klebstoff.



11

Größere Bauteile sollte man mit kleinen Klammern andrücken, dann ist eine dauerhafte Verklebung sichergestellt.



12

Sind alle Außenwände fertig, folgen das Einsetzen der Fensterrahmen und deren Verglasung, außerdem das Anbringen einiger Fensterläden.



13

Wegen der vielen Fenster sollte eine Inneneinrichtung nicht fehlen, hier ist die Ausstattung des Warteraumes zu sehen.

Emaillfarben. Zur Verklebung aller Teile empfiehlt sich Bindan-RS-Express-Holzleim (außer für Fensterfolie). Als Bauanleitung fungieren manchmal etwas komplexe Explosionszeichnungen, die aber doch einen zielgenauen Nachbau der Konstruktion erlauben. Das Schöne bei den neuen Laffont-Bausätzen ist, dass die passgenauen und präzise geschnittenen Kartonteile nur an wenigen Anhängepunkten mit der Materialplatte verbunden sind. Das vereinfacht das Abtrennen der Bauteile erheblich und die Freude am schnellen und erfolgreichen Baufortschritt ist gewährleistet.

Als Basis des Modellgebäudes dient eine stabile 2-mm-MDF-Platte. Der Gebäudekern des Längs- und Querhauses aus 1,5 mm starken, verzahnten Kartonwänden ist zügig darauf aufgebaut.

Ein etwa zweiminütiges Anpressen der Eckverbindungen garantiert später eine

hohe Festigkeit des Bauwerks. Bekleidet wird das Kerngebäude danach wandweise mit je einer Schicht weißem Architekturkarton und darauf dann jeweils einem Fachwerkgerüst. Dieses muss mit sehr kleinen Tröpfchen Leim an den Kreuzungspunkten sicher am Untergrund befestigt werden. Überquellendes Klebematerial lässt sich notfalls mit einem Zahnstocher entfernen.

Eine Besonderheit bilden die beiden Eingangsportale: Um ihr Hervortreten aus der Fassade nachzubilden, ist eine zweifache Verdopplung erforderlich, es sind also jeweils vier Bauteile übereinander zu kleben. Ihre Kanten sollte man zuvor auf der Innen- und Außenseite fachwerkbraun streichen, damit nichts Weißes an der falschen Stelle hervorscheint. Als Ergänzung sind oben im Giebel dreieck noch hellbraune Holznachbildungen vorgesehen.



14

Das Dach besteht im Bausatz aus zwei Schichten: Zunächst werden die dunklen Kartonteile des Unterdachs montiert.



15

Um eine gute Stabilität des Daches zu erreichen, empfiehlt es sich, die Verbindungsfugen mit ausreichend Klebstoff zu sichern.



16

So sieht das Gebäude unter der Verwendung der dem Bausatz beliegenden, gelaserten Dachdeckung aus. Der Farbton wirkt ein wenig hell und die Strukturen fallen eher flach aus – eine dreidimensionale Wirkung mag sich nicht so recht einstellen.

Zunächst habe ich mich jedoch entschlossen, den sehr dunklen Grünton der Türen und Fensterläden deutlich aufzuhellen. So werden die kleinen Details besser erkennbar und das Gebäude wirkt insgesamt freundlicher. Zudem ermöglicht das Aufschneiden der Mittellinie bei den Doppeltüren deren späteres Öffnen, sodass Figuren die Tür ganz realistisch durchschreiten können. Die Kanten der MDF-Grundplatte sollten im selben Zug noch grau gestrichen werden, um einen Steinsockel anzudeuten.

Sind die Fachwerk-Wandteile fertiggestellt, dürfen die zwölf filigranen Sprossenfenster mit der Glasnachbildung bestückt werden. Man kann dies passend aus der

Mehrschichtiger Aufbau der Außenwände

beigefügten Kunststoffolie ausschneiden und mit nur wenigen Tröpfchen Pattex Kraftkleber lösungsmittelfrei von hinten aufbringen. Ich selbst bevorzuge 0,5 mm dickes, klares Polystyrol (Evergreen), das etwas weniger spiegelt. Anschließend werden die Fenster in die exakt ausgelaserten Gebäudeöffnungen eingesetzt. Von außen dürfen dann die inzwischen auch in hellerem Grün gestrichenen Fensterläden montiert werden. Nicht jedes Fenster muss damit ausgestattet sein, denn auch beim großen Vorbild fehlten mit zunehmendem Alter des Gebäudes oft die verwitternden Fensterbedeckungen.

Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, um sich über eine mögliche Innenausstattung des Bahnhofs Gedanken zu machen: Die großen Fenster erlauben zahlreiche Einblicke.

Allmählich kehrt Leben ein rund um den Bahnhof. Der Bahnhofsvorstand nutzt gerne die zu öffnende Türe. Eine Nasenuhr (Auhagen) ergänzt das Bauwerk vortrefflich.



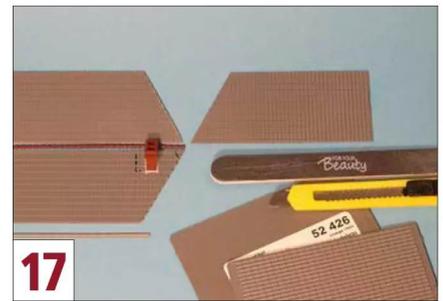
18

Verwendet werden Dachplatten aus dem Auhagen-Programm, ergänzt durch Firstziegel. Alles wird neu eingefärbt.



20

Die Innenflächen der Ziergiebel werden in einem hellen Gelbton, passend zu den Fensterrahmen, hervorgehoben.



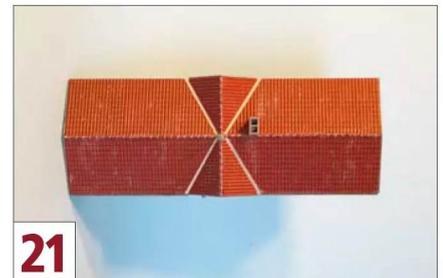
17

Die Dachteile aus Karton dienen daher als Schnittmuster zur Anfertigung einer Dachdeckung aus Kunststoffplatten.



19

Der Zuschnitt für die kleinen Dächer der Quergiebel ist etwas knifflig, denn unschöne Fugen sollte man vermeiden.



21

So sieht die Dachlandschaft bei der Verwendung der Auhagen-Bauteile (einschließlich des Schornsteins) aus.





FOTOS: EKART ERB

Zu einem Bahnhof in einer touristisch ansprechenden Gegend gehört ein kleiner Biergarten, und auch ein Abort sollte nicht fehlen.

Zumindest ein stilechter Fliesen-Fußboden und Bänke sowie auch Reklametafeln im Warteraum bieten sich an. Im Dienstraum können ebenfalls Boden, Tische, Stühle und Schränke nachgebildet werden, zumal, wenn eine Beleuchtung vorgesehen ist. Wer etwas Ausgefalleneres sucht, kann dort sogar einige Stellhebel einer Hebelbank (etwa von Real-Modell) am Eckfenster anordnen; derlei gab es durchaus auch beim Vorbild.

Ein sehr stabiler brauner Karton bildet das Unterdach des kleinen Modells. Besonders an der Kreuzung von Längs- und Querdach ist hier sehr sorgfältig zu arbeiten. Werden dann noch die beiliegenden profilierten Kartonplatten in hellem Grau als Dachfläche aufgeklebt und die Freispargen als Abschluss, ist das Modell bereits fertig. Wie bei vielen anderen HO-Lasercut-Bausätzen, lässt sich in diesem Fall eine re-

alistischere Gestaltung durch die Nutzung des Auhagen-Dachprogramms erzielen. Ich konnte mir nicht verkneifen, das auch bei diesem Laffont-Gebäude auszuprobieren: Schornstein, überzeugend profilierte Dachplatten, Firste, Regenrinnen und Fallrohre und der Zierspieß aus dem Hause Auhagen kamen daher ebenso zum Einsatz wie Bänke und eine preußische Nasenuhr. Die Laffont-Dächer lassen sich bei

Das Dach entsteht aus Bauteilen von Auhagen

etwas Zugabe gut als Schnittmuster verwenden, um die neuen Polystyrol-Dachplatten mit dem Cutter auszuschneiden. Den Dachneigungswinkel kann man danach gleich mit der Sandpapierfeile anschleifen: Die Regenrinnen erfordern eine waagerechte Dachunterkante. Aber zunächst schließt sich die passende Einfärbung der Dachflächen an. Mit Revell Aqua Color wird und gleichmäßig aufgetragen. Alterungsspuren sollten

sich später an verschiedenen Stellen des Daches zeigen. Der Schornstein wird gut verfugt (zum Beispiel mit Real-Modell-Fugenfarbe) und in die hintere Dachfläche eingepasst. Firste mit Granierungsspuren und Dachrinnen ergänzen die Dachgestaltung. Abschließend finden noch Freispargen und Fallrohre ihren Platz am Dachende. Das filigrane Zierwerk habe ich bei Ersteren noch durch eine hellbeigene Farbgebung hervorgehoben. Die Verklebung von Kunststoffen mit Karton erfolgt in diesem Bauabschnitt am besten mit Pattex Kraftkleber lösungsmittelfrei, der sich eine Weile korrigieren lässt.

Zu guter Letzt fehlte mir doch noch etwas bei diesem sympathischen symmetrischen Gebäude, und so klebte ich eine Zierspitze samt Kugel auf die Schnittstelle von Längsdach- und Querdachachse (Auhagen plus Holzkugel). Das ist sicher Geschmackssache, aber es erinnert auch an die Vorliebe für Pickelhaubensymbole in der Entstehungszeit solcher Gebäude. Viele Bahnhofsgebäude aus der Zeit um 1900 trugen zusätzlich noch eines davon an jedem Dachende.

Bahnpersonal, Reisende, Biergarten (Preiser), Bänke (Auhagen) und hölzernes Abortgebäude (Busch) lassen im Weiteren schnell eine idyllische kleine Szene um das Bahnhofsmodell entstehen.

Stefan Laffont ist wirklich ein gut zu bauendes, empfehlenswertes Gebäude-Modell mit vielseitigen Verwendungsmöglichkeiten gelungen. Dieses liebenswerte Stück Architektur im Maßstab 1:87 lehrt uns außerdem die Schönheit und Harmonie der Symmetrie – und das allein ist bereits etwas Lobenswertes. *Eckart Erb*



Das Schweineschnäuzchen brummt hier in dichtem Takt vorbei, das ermöglicht eine entspannte Einkehr mit deftiger Brotzeit und frischem Bier.

Im Jahres-Abo plus lesen



12x MEB



Sonderheft Bahn Jahrbuch 2024



2x ModellbahnSchule

Nur
€ 89,90
statt
€ 109,50**

Das neue Aboplus:

12x ModellEisenBahner + 1x Sonderheft Bahn Jahrbuch 2024 + 2x ModellbahnSchule

Wählen Sie Ihre Wunsch-Prämien:



Buch
»Modellbahn
Träume«



Buch
»Vollendete
Baukunst«



Buch »Modell-
bahn-Anlagen
mit Pfiff«

Meine Vorteile im Jahresabo plus:

- ✓ Sie erhalten jedes Heft bequem und sicher frei Haus*
- ✓ mit Jahrbuch plus 2x Schule zum attraktiven Abopreis.
- ✓ Sie sparen 19,60 Euro gegenüber dem Kiosk-Preis
- ✓ Ihr Buch-Geschenk zur Wahl
- ✓ Darüberhinaus erhalten Sie im Abo 1x p.a. eine dem Heft beigelegte DVD (plus Gratis-Stream)

* im Inland ** (12x € 5,90 MEB + 2x € 12,90 MBS + 1x € 12,90 Jahrbuch = € 109,50)

Jetzt online bestellen unter

www.modelleisenbahner.de/abo



Seit 2004 bietet Herpa in seinem H0-Sortiment Koffer-Lkw mit beweglicher Ladebordwand an. Für die Modellbahn lassen sich durch dieses Feature interessante Ladeszenen nachstellen. Die Wirkung der beweglichen Rampen lässt sich mit wenigen Handgriffen und einfachsten Mitteln noch steigern.

Kleine Lademeister

Leichte Lkw sind gerade für zahlreiche kleine und mittlere Betriebe unverzichtbare Helfer beim Transport über die Straße. Meist sind die mittelgroßen 7,5- oder Zwölfonner mit einer Ladebordwand ausgerüstet, die das Be- und Entladen auch abseits der Infrastruktur der großen Speditionen mit ihren festen Laderampen erleichtert. Daher zählen die leichten Zweiachser fast überall zum Straßenbild und eignen sich somit nicht zuletzt auch für Modellbahner zur Gestaltung authentischer und lebendiger Ladeszenen.

Die Ausführung von Ladeflächen und Ladebordwand bestimmt beim Vorbild reine Zweckmäßigkeit: Während die Rampe meist mit robustem und rutschfestem Kränenfuß-Blech bedeckt ist, besteht die Ladefläche selbst aus schichten Multiplexplatten. Die Sockel der Seitenwände werden meist ebenfalls durch eine Blechverkleidung geschützt.

Für die Modellumsetzung benötigt der Bastler also zunächst eine Nachbildung des Holzbodens für die Ladefläche sowie ein Riffelblech-Imitat für Laderampe und

Innenwände. Weitere Details wie Nassschiebebilder mit aktuellen Kfz-Kennzeichen sowie Farben und Pinsel, um Details wie die Rückleuchten und Blinker hervorzuheben, komplettieren die übersichtliche Materialliste.

Im ersten Schritt gilt es, die Lkw-Modelle so weit wie nötig in einzelne Baugruppen zu zerlegen. Für die meisten Arbeiten genügt es, den Kofferaufbau abzuheben oder die Plane von der Pritsche zu entfernen. Im Falle des „Brillux“-MB-Ategos sollten die Scheibenwischer jedoch auch an den Innenkanten mit schwarzer Farbe ausgelegt werden. Hierzu muss man das Führerhaus zunächst an der Rückseite vom Chassis abklipsen und anschließend durch vorsichtiges Bewegen so lange lockern, bis sich der Mercedes-Stern, der alle Bauteile fixiert, herauslösen lässt. Die Malerarbeiten erfolgen dann mit einem dünnen Pinsel (00) und seidenmatter schwarzer Farbe (Revell 302). Wer am Fahrzeugboden noch etwas mehr Realismus schaffen möchte, sollte auch die ab Werk dunkelgrün angelegten Schmutzfänger schwarz einfärben.



Ist der Kofferaufbau entfernt, lassen sich auch die Rücklichter recht leicht in verschiedenen Farben akzentuieren. Es empfiehlt sich dabei, geplant vorzugehen: So lassen sich mit einem feinen Pinsel und orangener Farbe auch gleich die Reflektoren an den Fahrzeugseiten hervorheben, die silberne Farbe für die Rückfahrcheinwerfer eignet sich zugleich für die untere Laderaumkante des Kofferaufbaus und für die Innenseite der Außenspiegel.

Bei der Gestaltung der Ladefläche bestehen zahlreiche Möglichkeiten. Für einen überzeugenden Eindruck genügt bereits ein Wallpaper einer passenden Multiplex-



1

Zwei Beispiele für Herpa-Modelle leichter Lkw, die mit beweglichen Ladebordwänden ausgestattet sind.



2

Am „Brillux“-MB-Atego muss für kleine farbliche Nachbesserungen das Führerhaus vorsichtig abgezogen werden.



3

Wie im Text beschrieben, genügen einige wenige Materialien wie Decals, ein Ausdruck und Karton für die Aufwertung.



Im Hinterhof eines kleinen Gewerbebetriebs herrscht emsiges Treiben: Gleich zwei Lkw der Lieferanten müssen be- oder entladen werden.

platte, das passend skaliert und farbig auf A4-Papier gedruckt wird. Ambitionierte Bastler können sich auch an die Gestaltung mit Furnierholz wagen, sollten dabei aber die Dicke des Materials im Blick behalten. Das hier verwendete bedruckte Papier lässt sich mit Alleskleber auf der Ladefläche befestigen. Die Innenverkleidungen des Kofferaufbaus entstanden aus Fotokarton, die Blechverblendung im Sockelbereich wurde durch silberne Farbe imitiert. Auch diese Teile lassen sich mit Alleskleber im Inneren des Kofferaufbaus anbringen.

Die wohl deutlichste Veränderung der Ladebordwand bewirkt das Anbringen der

Riffelblech-Imitation. Auch dabei hat der Bastler die Qual der Wahl: Fein geätzte Krähenfußbleche, etwa von Weinert, liefern sicher visuell die besten Ergebnisse. Allerdings gilt es dabei, das relativ hohe Gewicht

Schiebebilder als einfaches Gestaltungsmittel

zu bedenken. Es bewirkt, dass sich die Ladebordwand möglicherweise nicht mehr schließen lässt. Die Wahl fiel deshalb auf die etwas einfacher gestalteten, aber relativ preiswerten und federleichten Nassschiebebilder von TL Modellbau. Passend zuge-

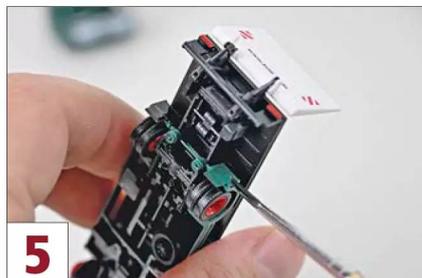
schnitten, entstehen damit sowohl die innere Verkleidung der Rampe als auch ein schmaler Schutzstreifen auf ihrer Außenseite. Die dünnen Bildchen lassen sich mit einem scharfen Bastelmesser hervorragend bearbeiten. Einmal angebracht, scheinen sie zwar zum Faltenwurf zu neigen, nach vorsichtigem Andrücken passen sie sich dem Untergrund aber exakt an.

Mehr Fingerspitzengefühl und feines Werkzeug benötigt der Bastler bei Anbringen der winzigen Nummernschilder. Zum Schluss müssen nun nur noch die Außenspiegel am Führerhaus befestigt werden. Am Besten gelingt das mithilfe eines Klebe-



4

Wichtige Akzente setzt die farbliche Hervorhebung von Rücklichtern, Rückfahrcheinwerfern und Blinkern am Heck.



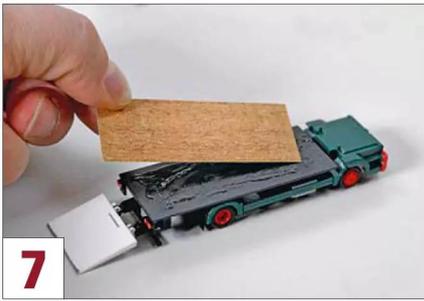
5

Wenn man schon am Pinseln ist, können auch die Schmutzfänger mit schwarzer Farbe hervorgehoben werden.



6

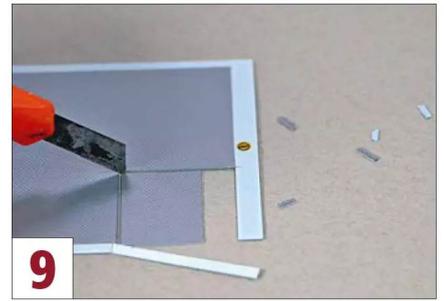
Die Innenflächen des Kofferaufbaus erhalten eine Kartonverkleidung, die mit silberfarbenen Sockeln versehen wird.



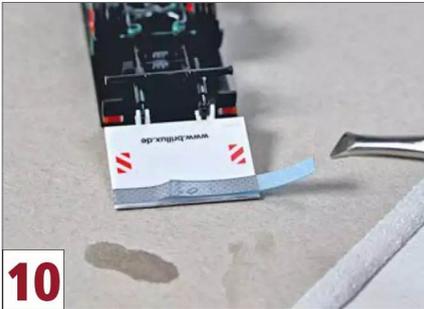
7 Das Multiplexplatten-Imitat für die Ladefläche in Form eines Farbausdrucks wird einfach mit Alleskleber befestigt.



8 Dasselbe gilt für die Innenwände des Kofferaubaus, die aus Karton passend zugeschnitten wurden.



9 Als Nachbildung der Riffelblech-Flächen dienen Decals von TL-Modellbau, die sich sehr einfach verarbeiten lassen.



10 Hier wird die Unterseite der Ladebodwand mit einem Streifen des Riffelblech-Imitats versehen.



11 Fingerspitzengefühl verlangt das Anbringen von maßstäblichen Kennzeichen, ohne die das Modell aber nicht vollständig wäre.



12 Für die Verfeinerung des MAN-TGL-Modells mit Pritsche-Plane-Aufbau liegen zusätzlich auch dünne Furnierstreifen bereit.

stifts, um keine unablösbaren Spuren am Führerhaus zu hinterlassen.

Etwas unterschiedlich gestaltet sich die Detaillierung des mit Pritsche und Plane ausgestatteten MAN-TGL: Auch hier wurde die Ladefläche mit einer Holzfunier-Imitation beklebt, die Innenwände der Pritsche wurden zuvor aber bereits mit den bekannten Riffelblech-Decals versehen.

Die Imitation des Gerüsts unter der Plane erfolgte mit dünnen Holzstreifen. Dazu wurde 0,5 mm dickes Furnierholz zuvor in Streifen von 1 mm Breite geschnitten. Anschließend werden die passend abgelängten Querlatten mit Alleskleber waagrecht an der Innenseite der Plane fixiert. Die senkrechten Träger können anschließend mit einem Tropfen Weißleim befestigt werden. Angesichts des ziemlich dunklen Innenraums unter der Plane des Modells genügt es, die Seitenwände nur bis zur Wagenmitte zu gestalten. Im letzten Schritt erhält auch der kleine MAN-Laster seine Außenspiegel, dann sind die beiden Modelle fertig für den Einsatz auf der Anlage oder einem Diorama. *Bernd Keidel*

Es sind nur Kleinigkeiten, welche die beiden Lkw-Modelle aber doch deutlich aufwerten. Zusammen mit einigen weiteren Zubehörteilen entstehen so realistische Ladeszenen.



13 Die Innenseiten der Pritsche erhalten eine Schutzverblechung wiederum aus passend zugeschnittenen Decal-Streifen.



14 Das Gerüst für die Plane entsteht aus aufgeklebten Furnierstreifen, wobei nur ein Teil des Innenraums detailliert wird.

FOTOS: BERND KEIDEL





Jetzt sind die Frauen am Zug!

Roco

W13PLUS-EXKLUSIVMODELL – „20 JAHRE W13PLUS 2003-2023“ – SOFORT LIEFERBAR!

SPUR H0



**Roco H0 E-Lok 183 005-8
Taurus „alex(a)“ Ep.VI –
„Jetzt sind die Frauen am Zug!“**

Varianten:

7500093 Analog - **259,99 €**
7510093 DCC Sound - **379,99 €**
7520093 AC Sound - **379,99 €**

Vorbild:

Anlässlich des Weltfrauentags stellte die Länderbahn am 8. März 2020 als Werbeträger eine Botschafterin, die pinkfarbene alexa-Lokomotive, in ihren Dienst und setzte damit ein Signal, um bei Frauen verstärkt Aufmerksamkeit für Eisenbahnberufe zu wecken.

Modell:

- „Dachgarten“ mit zwei Stromabnehmern
- 3-fach Spitzenlicht, 2-fach Schlussbeleuchtung, im Digitalbetrieb schaltbares Fernlicht
- Pufferkondensator bei den Digitalvarianten
- digitale Schnittstelle PluX22
- 1 Achsen mit Haftreifen, 4 Achsen angetrieben



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

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
☎ 03528-4779070
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
☎ 05121-289940
www.modellbahneck.de

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
☎ 05241-26330
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
☎ 0531-70214313
www.modellbahneck.de

Modellbahn Kramm GmbH
40723 Hilden · Hofstr. 12
☎ 02103-51032
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215-217
☎ 0234-520505
www.modellbahn-raschka.de

Techn. Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 26-28
☎ 0221-230090
www.lindenberg.koeln

Modellbahn Center Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9-15
☎ 0241-33921
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
☎ 02742-930516
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2-4
☎ 02331-13477
www.modellpelzer.de

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
☎ 06825-8007831
www.mhc-saar.de

Werst Modell Bahn und Bau
67071 Ludwigshafen · Schillerstr. 3
☎ 0621-682474
www.werst.de

moba-tech – Der Modelleisenbahnladen
67146 Deidesheim · Bahnhofstraße 3
☎ 06326-7013171
shop.moba-tech.de

Gleis11 GmbH
80335 München · Bayerstraße 16b
☎ 089-45219090
www.gleis-11.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
☎ 0911-227839
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaarding · Voorstraat 43-45
☎ 0104357767
www.modeltreinexpress.nl

DIE WILDE 13PLUS – DAS BESONDERE AUS LEIDENSCHAFT!



Beim Vorbild war der wuchtigen Einheits-Tenderlok-Baureihe 62 nur ein mäßiger Erfolg vergönnt. Im Modell dürfte dies dank der neuen H0-Miniatur von Piko nun anders werden.

Personenzug-Kraftpaket



Aus der Seitenansicht fällt der größere Abstand zwischen Treibradsatz und letzter Kuppelachse besonders auf – er war nötig, um die breite Feuerbüchse unterbringen zu können.

Das Einheitslok-Bauprogramm der Deutschen Reichsbahn von 1925 sah auch die Beschaffung einer Nachfolge-Baureihe für die altbewährte preußische P8 vor, die die Nummer 20 tragen sollte. Die preußische Tenderlok T18 sollte wiederum durch die aus der Baureihe 20 abgeleiteten 62 abgelöst werden. Beide Maschinen wurden vom Lokomotivbau-Dezernenten Richard Paul Wagner mit satten 20 Tonnen Radsatzlast vorgesehen, da er davon ausging, die Reichsbahn würde ihre Strecken in abseh-



Irgendwo am Niederrhein in den frühen 1950er-Jahren: 62 002 der jungen Bundesbahn rollt in einen Bahnhof ein.

barer Zeit entsprechend ertüchtigen. Dies war jedoch nicht der Fall, weshalb letztlich nur 15 Exemplare der Baureihe 62 geliefert und keine einzige 20 gebaut wurde. Nach 1945 fanden sich acht dieser schweren Personenzug-Tenderloks auf dem Gebiet der DR und sieben bei der DB wieder.



Von den Details am Kessel bis zu den feinen Radsätzen ist die Piko-62 bestens gelungen.



Aus der Rückansicht mit dem fast „wie angesetzt“ wirkenden Tenderkasten für Wasser und Kohle wird wiederum deutlich, dass die Priorität des Lokbau-Dezernenten R. P. Wagner ursprünglich nicht auf der 62, sondern auf der nie gebauten Schlepptender-Baureihe 20 lag.

Die unter den Einheitsloks als exotisch geltende 62 wurde lange Zeit im Maßstab 1:87 einzig von Liliput offeriert. Nun rollt mit 62 002, einer Bundesbahn-Lok des Bw Krefeld im Vorbildzustand der frühen 1950er-Jahre, eine Neuentwicklung von Piko auf die H0-Gleise. Dank zahlreicher Dokumentarfotos eben jener Lokomotive, die 1950 von Carl Bellingrodt angefertigt wurden, gelang den Sonnebergern eine absolut authentische Modellumsetzung.

Eine H0-Dampflok, die neue Maßstäbe setzt

So besitzt 62 002 zwar noch eine flache Ersatz-Rauchkammertür, aber bereits Witte-Windleitbleche in DB-Bauform. Bis auf einige kleinere Leitungen sind sämtliche Teile am Kessel der Lok in feinsten Manier nachgebildet und extra angesetzt worden. Apropos Kessel: Dieser ist, genauso wie das bestens herausgearbeitete Führerhaus und der mit zahlreichen feinsten Nietköpfen versehene Tenderkasten, wie bei vielen H0-Modellen eines bekannten schwäbischen

Mittbewerbers, vollständig aus Zinkdruckguss gefertigt. Dies sorgt für reichlich Reibungsmasse. Der wirklich grazil und mit viel „Durchblick“ nachgestaltete Barrenrahmen besteht dagegen aus Kunststoff. Für die perfekt ausgeformten Radsätze und das feine Gestänge wurde wiederum auf Metall zurückgegriffen. Jedenfalls kann ohne allzu große Übertreibung gesagt werden, dass die neue Baureihe 62 zu den am besten gelungenen Dampflok-Großserienmodellen für H0 der letzten Jahre gehört!

Auch die Technik ist auf dem neuesten Stand: Das analoge Gleichstrom-Testmuster stolziert nahezu geräuschfrei und supersanft regelbar über die Schienen, allenfalls die Endgeschwindigkeit ist etwas überhöht. Setzt man einen Decoder in die PluX22-Digitalschnittstelle, sind auch Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung neben Feuerbüchsen-Flackern zuschaltbar.

Fazit: Die neue 62 in H0 von Piko überzeugt auf ganzer Linie – man darf schon auf die DR-Ausführung und vor allem auf das ebenfalls noch für 2024 angekündigte TT-Modell gespannt sein. *A. Bergner*



Das Führerhaus ist vollständig eingerichtet, seine Beschriftung absolut vorbildgetreu.

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Piko
- ▶ **Bestellnummer:** 50700
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall/Kunststoff
- ▶ **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf den hinteren Kuppelradsatz
- ▶ **Gewicht:** 394 Gramm
- ▶ **V_{min}:** 5 km/h bei 2,4 V
- ▶ **V_{max} (Vorbild):** 100 km/h bei 7,8 V
- ▶ **V_{max}:** 149 km/h bei 12 V
- ▶ **Beleuchtung:** Lichtwechsel rot/weiß
- ▶ **Zurüstk.:** Zylinder- und Pufferträgerdetails
- ▶ **Preis:** 379 Euro (UVP)



Der mittige Motor ist im Eingangsbereich gut kaschirt und stört nicht den freien Durchblick. Die Inneneinrichtung ist vollständig nachgebildet. Zwischen den Sitzreihen verläuft der Kardanwellentunnel.

Die Herrlichkeit der lokbespannten Züge bei der RhB geht endgültig dem Ende entgegen. Bemo zeigt den Abschied mit einem neuen Modell des Capricorn nun in 1:87.

Der Steinbock

Dem Allegra folgt der Capricorn. Was sich mit dem ersten Triebzug andeutete, ist Gewissheit. Mit 62 bestellten Einheiten werden zwar weiterhin rote Züge durch Graubünden fahren, aber die Fahrzeugvielfalt ist zu Ende. Vieles spricht für die neuen Triebzüge aus dem Hause Stadler, welche den Reisenden mehr Komfort versprechen und die Instandhaltung durch eine drasti-

sche Vereinheitlichung des Rollmaterials vereinfachen. Uns Eisenbahnfreunden bleibt nur mehr den wunderbaren Loks und Wagen der RhB eine kleine Träne nachzuweinen und sie auf der heimischen Modellbahn weiterleben zu lassen.

Als Marktführer im Segment H0m und Schweizer Schmalspurbahnen im Maßstab 1:87 kann der Uhinger Modellbahnhersteller Bemo selbstverständlich nicht auf ein

Immerhin sieht die vierteilige Garnitur elegant aus, auch wenn der Capricorn nicht mit einem klassischen lokbespannten RhB-Zug mithalten kann.



Das Dach des motorisierten Endwagens ist eine Klasse für sich. Hier gibt es viele akribisch nachgebildete Details zu entdecken.



FOTOS: SEBASTIAN KOCH

Der Kontrast zwischen Tradition und Moderne, zwischen historischen Bahnhofsgebäuden und aktuellem Rollmaterial ist im Netz der Rhätischen Bahn häufig zu beobachten.

Modell des künftig so prägenden Zuges verzichten und lieferte jetzt den Vierteiler aus.

Den Uhinger Konstrukteuren ist ein kleines Meisterwerk gelungen, beginnend bei den detaillierten Drehgestellen, die wegen des tief nach unten gezogenen Fahrzeuggehäuses kaum zu sehen sind. Hinter den getönten Scheiben ist ein vollständig eingerichteter Innenraum zu erkennen. Eine Augenweide ist das Dach des angetriebenen Motorwagens mit seiner Vielzahl dort untergebrachter Bauteile. Dort findet man

Der Capricorn von Bemo ist überzeugend

Klimageräte, Ventilatorgitter und geätzte Abdeckungen. Geschmückt wird das farbig korrekt nachgebildete Dach von einer Vielzahl aufgedruckter Piktogramme. Auch der Rest des Fahrzeugs ist sauber lackiert und alle Beschriftungen sind selbstver-

ständig gut lesbar – einschließlich des Fahrzeugnamens „Piz Ela“, was den Triebzug 3111 auch sogleich als das erste abgelieferte Fahrzeug identifiziert.

Der vorliegende Triebzug ist mit einem „LokSound 5 micro“-Decodervon ESU ausgestattet und besitzt über insgesamt 31 Digitalfunktionen, falls die heimische Zentrale das zulässt. Angetrieben wird der Capricorn wie das Vorbild vom Motorwagen auf allen vier Radsätzen. In der höchsten Fahrstufe erreicht der Bemo-3111 eine Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h. In der kleinsten Fahrstufe kriecht der Zug kaum merklich über den Schienenstrang. Der Sound ist dem modernen Vorbild entsprechend ein wenig langweilig. Daneben gibt es zahlreiche Fahrzeuggeräusche wie Pfeife, Kuppeln, Lüfter und vieles mehr. Weiterhin erklingen auf Wunsch verschie-

dene Bahnsteigdurchsagen oder erstrahlen zahlreiche Lichtfunktionen.

Fazit: Bemo glückte ein hervorragendes Modell der Zukunft bei der RhB. al

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Bemo
- ▶ **Bestellnummer:** 7345 101
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Im Endwagen vom Mittelmotor mit Schwungmasse auf vier Radsätze
- ▶ **V_{min}:** 1 km/h bei Fs 1
- ▶ **V_{max}:** 145 km/h bei Fs 28
- ▶ **Ausstattung:** Motor- und Steuerwagen besitzen je einen Decoder.
- ▶ **Zurüstsätze:** Rückspiegel, Kupplungstrappen
- ▶ **Preis:** 839,99 Euro (UVP)



Die E.428 waren in fast ganz Italien anzutreffen, soweit dort ein Gleichstrom-Fahrdraht vorhanden war. Der passende Waggon im Bild stammt von Roco, das Wärterhäuschen von Fallner.

Die „Semiaerodynamica“-Front der zweiten Bauserie ist beim Vorbild eher kantig geraten. Piko bildet das perfekt nach.

Die Piko-Modelle der italienischen Schnellzug-E-Lok der Reihe E.428 sind nun auch auf dem deutschen Markt erhältlich. Ausgeliefert wurde die zweite Bauserie.

Erscheinung anderer Art

Alte Fleischmann-Fans werden die „Schöne Italienerin“, deren Vorbild wir auf den Seiten 26 und 27 vorgestellt haben, vielleicht noch kennen: Im Katalog der Jahre 1965/66 (damals ausschließlich für H0) erschien das Modell erstmals als Neuheit, für die damalige Zeit zweifellos als ansprechende Miniatur. Noch heute gibt es Liebhaber, die ein

glücklich gebraucht erworbenes Modell wieder zu einem Schmuckstück restaurieren. Vor allem die H0-Bahner in Italien wurden bei Rivarossi fündig. Dort erschienen alle drei Bauserien der E.428 mit den unterschiedlichen Gehäuseformen. Mittlerweile wurde das Modell gründlich überarbeitet und ist auch aktuell zu haben. Auch Lemaco nahm sich der so charakteristischen FS-Baureihe an und legte alle drei Versionen auf.

„Alles egal“, meint man in solchen Fällen traditionell in Sonneberg. Wenn das dortige Produktmanagement meint, die Lok passe perfekt ins Portfolio

Das wuchtige E-Lok-Modell glänzt durch zahlreiche feinste Details. Beispiele sind die Stromabnehmer, das Signalhorn und die Pfeife am Dach, aber auch der gesamte Fahrwerksbereich.



und hätte gute Chancen am Markt, wird sie eben ein weiteres Mal umgesetzt – immer mit dem Anspruch, die Modellqualität weiter zu steigern.

Betrachtet man das Piko-Modell der FS-E.428, das nun erstmals auch für den deutschen Markt verfügbar ist, muss man zugestehen, dass das anspruchsvolle Ziel ein weiteres Mal erreicht wurde. Nichts wurde dabei dem Zufall überlassen, sondern jedes Detail so perfekt wie möglich nachge-

Auf ganzer Länge ein Prachtexemplar

bildet. Eine Herausforderung waren dabei die stattliche Länge der Lok und das kompliziert aufgebaute Fahrwerk. Die Konstrukteure konnten dabei die Aufteilung des Vorbildes in zwei unabhängige Fahrwerks hälften mit vorgelagerten Drehgestellen – Achsfolge (2'Bo) (Bo2') – beibehalten. Der Mindestradius von 358 Millimetern lässt sich befahren, weil die Drehgestelle über kinematisch gelagerte Deichseln und nicht etwa über die (nur fast) vollständig nachge-



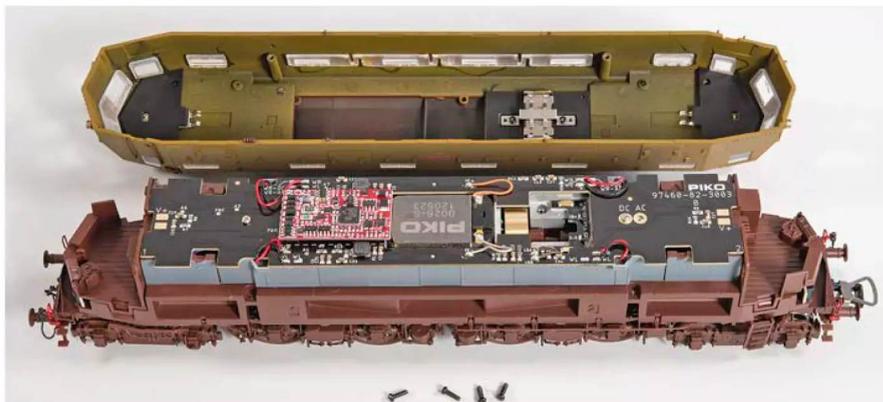
bildeten Drehzapfen geführt werden. Das Fahrwerk ist mit all seinen komplizierten Details und zahlreichen freistehenden Bauteilen zweifellos der Hingucker an diesem Modell, denn der bei E-Loks sonst so typische Dachgarten fehlt in diesem Fall fast vollständig. Dort dominiert zwischen den beiden filigranen Stromabnehmern eine lange Abdeckhaube. Am Gehäuse beein-

druckt die Vielzahl feiner Nieten, aber auch die freistehenden Scheibenwischer aus Ätzteilen sind einen Blick wert.

Aufs H0-Gleis gestellt, zeigt sich Pikos E.428 ebenfalls nur von ihrer besten Seite: Einwandfreie Fahreigenschaften, kombiniert mit sehr guter, digital erzeugter Geräuschkulisse lassen Freude aufkommen. Auch die Lichtfunktionen sind prima. Ver-

besserungsbedürftig ist nur die Zeichnung in der Betriebsanleitung, die beim Zurüsten des Modells helfen soll. Nur ein Kenner weiß nach der Betrachtung, welches Teil wo angesteckt werden soll.

Fazit: Wer etwas Außergewöhnliches für seine Sammlung oder die Vitrine sucht, wird genauso perfekt bedient wie der Italien-Fan mit Epoche-III-Anlage. *abp*



FOTOS: ABP

Nach dem Lösen von vier Schrauben lässt sich das Gehäuse erfreulicherweise problemlos abziehen. Zum Vorschein kommen wie immer bei Piko eine wohlsortierte Elektrik und die eingerichteten Führerstände. Der Lautsprecher ist unter dem Dach angeordnet.

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Piko
- ▶ Bestellnummer: 97465
- ▶ Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- ▶ Antrieb: Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen auf vier Radsätze
- ▶ Gewicht: 532 Gramm
- ▶ v_{min} : < 1 km/h bei Fst. 1
- ▶ v_{max} : 155 km/h bei Fst. 28
- ▶ Beleuchtung: Lichtwechsel weiß/rot, Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung, 16 Soundfunktionen
- ▶ Zurüsteile: Pufferträgerdetails
- ▶ Preis: 379 Euro (UVP Sound)



Immer wieder schön, vor allem in der Original-DR-Lackierung: Das nun ausgelieferte Modell bildet 132 483 des Bw Halberstadt nach.

FOTOS: ABP



Das Gesicht der Ludmilla ist gut getroffen und freistehende Details wie die Griffstange und der Auftritt werben die Front auf.

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Arnold
- ▶ **Bestellnummer:** HN2599
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen auf alle Radsätze, zwei Haftreifen
- ▶ **Gewicht:** 94 Gramm
- ▶ **v_{min}:** 1 km/h bei 2,7 V
- ▶ **v_{max}:** 244 km/h bei 12 V
- ▶ **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot
- ▶ **Zurüstteile:** keine
- ▶ **Preis:** 184,90 Euro (UVP)

Als Formneuheiten liefert Hornby unter seiner N-Marke Arnold nun weitere Spielarten aus der großen V 300-Familie der DR für die Spur N aus.

Arnold-Milla

Ludmilla ist nicht gleich Ludmilla – echte Kenner wissen die Bauartunterschiede zwischen den DR-Baureihen 130, 131, 132 und 142 und aller bis zur heutigen Zeit entstandenen Abwandlungen vermutlich im Schlaf aufzuzählen. Arnold kündigte – die Vielfalt dieser Lokgattung ebenfalls im Detail kennend – vor zwei Jahren einige weitere Spielarten der V 300-Familie der DR (darunter auch die 142) als Formneuheiten an und lieferte nun zunächst ein Modell der meistgebauten und wichtigsten Serie aus, der 132. Am Schreibtisch des Redakteurs steht neben der Neuheit das zehn Jahre alte Modell der DR-130 005 (HN2202) zum Vergleich.

Am Gehäuse fallen gleich die vielen Änderungen auf, die eine 132 von der 130 unterscheiden: ein zusätzliches Maschinenraumfenster an den Seiten und die niedrigeren Frontfenster. Auf dem Dach fällt die Lüfteranlage für die elektrische Bremse auf, aber auch alle anderen Details wie etwa die beiden Typhone in der Mitte und der Aufbau mit dem Auspuff wurden vorbild-

entsprechend geändert. An den sehr schön gemachten Drehgestellblenden wurden im Vergleich zur 130 ebenfalls viele Details verändert sowie die Sandkästen und Industriemagnete ergänzt. Am Rahmen wurde nun die leicht außermittige Lage des Kraftstofftanks korrigiert, außerdem ist die 132 vorbildgerecht etwas länger.

Auch im Inneren hat sich etwas getan, auch wenn die Next18-Schnittstelle schon in den Vorgänger-Modellen vorhanden war. Die Platine, bestückt mit nun kleineren Elektronik-Bauteilen, wurde vergrößert und schließt jetzt Kontaktbleche an beiden Enden ein, über welche die Beleuchtung der Führerräume bei den Digital-Varianten mit Strom versorgt wird. Die Fahreigenschaften sind zwar ausgeglichen, das Fahrgeräusch wirkt bei der deutlich zu hohen Endgeschwindigkeit aber doch etwas zu laut. Vielleicht etwas zu hell leuchtet bei voller Fahrt das große dritte Spitzenlicht.

Fazit: Ludmillen kann man nie genug haben, und die neue 132 von Arnold bereichert die Sammlung sehr schön. *abp*



Markant in der Form, attraktiv in der Farbgebung – der „Astoro“ (Habicht) ist auch im Maßstab 1:87 ein toller Hingucker.

Bei Lima ist die Nachbildung des Alstom-Mehrsystemtriebzuges der Baureihen ETR 610/RABe 503 für die Baugröße H0 zu haben.

Im Habicht nach Zürich

Das Vorbild ist durchaus attraktiv und zudem regelmäßig auf deutschen Gleisen zu sehen: Die RABe 503-Triebzüge der SBB kommen über die Allgäustrecke nach München und über das Rheintal nach Frankfurt. So mancher H0-Bahner wird den neuen Lima-Triebzug daher gerne in den Bestand übernehmen. Äußerlich ist der zunächst vierteilig ausgelieferte „Astoro“ durchaus gelungen. Formgebung, Details sowie Lackierung und Bedruckung können überzeugen. Die Schriftzüge „München“ und „Zürich“ des RABe 503 018 sind aller-

dings Decals. Eine Zumutung ist die Zurüstung: Die Bauteile der Dachrüstung und PZB-Magneten sind unsortiert in einer Tüte enthalten, die Nummerierung in der Bedienungsanleitung hilft meist nicht weiter. Zudem wird ein Kunststoff verwendet, der mit herkömmlichem Sekundenkleber nicht reagiert. Die Drehgestelle mussten daher ohne Zusatzteile auskommen.

Ein äußerlich gelungenes Modell mit Schwächen

Unser Testmuster zeigte auch im Fahrbetrieb Schwächen: Als geschobener Vierteiler gelang nur die Schleichfahrt, zudem wollte das rote Schlusslicht nicht leuchten. Vermutlich funktionierte eine der etwas nachgiebig wirkenden, sechspoligen Kupplungen nicht. Der angetriebene End-

wagen alleine war in beiden Fahrrichtungen gleich schnell (umgerechnet etwa 175 km/h) und lief dabei eher laut.

Fazit: Ein nur äußerlich gelungenes und preiswertes Modell, das leider mit einigen Mängeln aufwartet. *abp*



Die Triebzug-Teile werden über eine stromführende Kurzkupplung verbunden.

STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Lima Expert
- ▶ **Bestellnummer:** HL1680
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit Schwungmasse auf vier Radsätze eines Endwagens, zwei Haftreifen
- ▶ **Gewicht:** 290 Gramm (mot. Endwagen)
- ▶ **v_{min}:** 11 km/h bei 2 V
- ▶ **v_{max}:** 153 km/h bei 12 V
- ▶ **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot
- ▶ **Zurüstteile:** Dachrüstung und PZB-Magnete
- ▶ **Preis:** 299 Euro (UVP)



Ohne Gewähr für die Richtigkeit: Die Zurüstung des Daches wird nur mangelhaft erklärt.



Unverkennbar im Design (von Paul Arzens): Die BB67000 steht für die gute alte Staatsbahn-Zeit in Frankreich – REE setzte sie perfekt um.

Nach langem Warten können sich nun auch die Freunde des Maßstabs 1:160 ein wirklich perfektes Modell einer der wichtigsten französischen Lokbaureihen freuen: Die dieselelektrische BB67000 kommt von REE.

Diesel-Ikone für Spur N

Es gab die BB67000 einst von Lima, und weil sonst keine N-Nachbildung existierte, hatte auch ich eines dieser sehr plumpen Modelle im Schrank. Später erschien die Baureihe bei Minitrix in vielen Bauart-Varianten, damals endlich maßstäblich. Doch jetzt ist die ultimative Nachbildung der Feind des Guten. REE zeigt (für

N in Zusammenarbeit mit Mikadotrain), was im kleinen Maßstab möglich ist. Jedes Detail des nicht gerade schlicht gestalteten Vorbilds ist treffend nachgebildet, ein Beispiel sind die aufwendig geformten Griffstangen an den Führerraumtüren. An der Epoche-III-Version im Original-Lack gefallen besonders die Gravuren an den silberfarbenen und weißen Zier-Applikationen, die Paul Arzens einst ersann. Auch die umfang-

Das kompliziert geformte Vorbild wurde sehr gut getroffen, nur die Kupplung sitzt nicht ideal.

reich detaillierten Lokfronten sind eine Augenweide, insbesondere, wenn man die beiliegenden winzigen Zurüstteile montiert hat. Unter den feinen Lüftergittern am Dach sind die Ventilatoren zu entdecken. Lackierung und mehrfarbige Bedruckung sind tadellos ausgeführt. Für die BB67037, die im Depot Nîmes beheimatet ist, liegen geätzte „Mistral“-Plaketten bei.

Die Fahreigenschaften sind ausgezeichnet, die Werte für die Mindest- und Höchstgeschwindigkeit liegen bei umgerechnet vier beziehungsweise 167 km/h.

Die unten gezeigte Epoche-VI-Version ist keine reine Farbvariante sondern unterscheidet sich in zahlreichen Details. Am auffallendsten ist die fehlende silberfarbene Zierblende an den Seitenwänden. Doch auch die fehlenden Schürzen und Eckfenster sowie einige Details an den Drehgestellen fallen auf. Das Modell lag uns in der Sound-Variante vor und überzeugte durch sehr vorbildnahe, gut zum jeweiligen Fahrzustand passende Klänge. *abp*



REE legte mehrere Varianten gleichzeitig auf, auch BB567371 im attraktiven „Multiservices“-Lack der Epoche VI ist darunter.



Die charakteristische Front beeindruckt mit Eck-Fenstern.

UNSERE BEWERTUNG

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

AUF EINEN BLICK

PRO: Sehr gute Wiedergabe des Vorbilds; exakte Lackierung und Bedruckung; beigelegte Ätzteile; Fahreigenschaften; Sound

KONTRA: –

BESTELLNRN.: NW-322/NW-326S

PREISE: 189,90/299,95 Euro (UVP)

URTEILE:



Im Zustand der Epoche VI zeigt sich das Modell des ehemaligen CIWL-Schlafwagens des Typs P.

Von L. S. Models ist die Nachbildung eines bis 2017 noch eingesetzten Schlafwagens erhältlich, der schon im Jahr 1955 von der CIWL beschafft wurde.

Unverwüstlicher Typ P

Für die Übernahme durch die ÖBB wurden die charakteristischen Waggon mit Edelstahl-verkleidetem Wagenkasten (nach Budd-Lizenz) umfassend modernisiert, denn die 20 verschachtelten

Einzelabteile waren bei den Nachreisenden nie sehr beliebt. Stattdessen gab es zehn geräumige Dreibett-Abteile mit Waschbecken, Tisch und Sessel. Das Modell von L. S. gibt alle Details der Umbauversion

in wie immer vortrefflicher Weise wieder. Die Inneneinrichtung ist einen extra Blick wert, auch wenn die schmalen Abteilstenster diese etwas erschweren. Ein tolles Modell für moderne Nachtzüge. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; Detaillierung; Lackierung; Bedruckung; Inneneinrichtung; Zurüstteile

KONTRA: -

BESTELLNUMMER: 300-47037

PREIS: 84,90 Euro (UVP)

URTEILE:



Die Waggon sind an der Fensteranteilung für die Dreibett-Abteile leicht zu erkennen.

Mit dem Behältertragwagen der Bundesbahn-Gattung BTs 30 erweitert Brawa sein Lieferprogramm feinsten H0-Miniaturen typischer Güterwagen der Epoche III.

Von Haus zu Haus



Neben den Großraumbehältern Ekr²¹² wird Brawa bald weitere „Von Haus zu Haus“-Container bringen.

Vor zwei Jahren wurde er angekündigt, nun ist er da: der zweiachsige H0-Tragwagen BTs 30 von Brawa, der drei Ekr²¹²-„Von Haus zu Haus“-Behälter geladen hat. Er besticht mit durchbrochenen Wagenkastenstützen, Metall-Achshaltern und zahlreichen

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Lackierung und Beschriftung; Behälter mit Gewichts-Beschwerung für sicheren Wagenlauf

KONTRA: Enge Behälter-Aufnahmebohrungen am Wagenrahmen.

BESTELLNUMMER: 50595

PREIS: 62,50 Euro (UVP)

URTEILE:

extra angesetzten Teilen. Beim Aufsetzen der Behälter auf den grazen Rahmen ist allerdings höchste Vorsicht geboten. *ba*

› KOMPAKT

Märklin: SBB-Re6/6 für Z

Als komplette Neukonstruktion entstand in Göppingen die beliebte Re 6/6 der SBB. Das Modell verfügt wie alle aktuellen Z-Modelle von Märklin über einen Glockenankermotor, der die beiden äußeren Drehgestelle antreibt. Das mittlere ist in hohem Maß seitbeweglich, damit auch enge Bogenradien bewältigt werden können. Die Detaillierung in dem winzigen Maßstab ist wie immer hervorragend, alle Fenster sind sehr passgenau eingesetzt. Die Schienenräumer können einfach unter die Kupplungsträger gesteckt werden. *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit und Detaillierung; Führerräume; Lackierung und Bedruckung; LED-Beleuchtung; Fahreigenschaften

KONTRA: Stromabnehmer

BESTELLNUMMER: 88240

PREIS: 299 Euro (UVP)

URTEILE:



AUF EINEN BLICK

PRO: Proportionen und Gravuren; Detaillierung des Wagen-Aufbaus; Farbgebung und Beschriftung, funktionstüchtiges Schwenkdach

KONTRA: Einfach gehaltene Drehgestelle; schlichter Wagenboden

BESTELLNUMMER: 24968

PREIS: 539,88 Euro (UVP)

URTEILE:

Nur als Ganzzug wirklich vorbildgerecht: die Großraum-Schwenkdachwagen der Gattung Tals 968.

Das Trix-Sortiment wird um den Schwenkdachwagen der DB-Bauart Tals 968 ergänzt, und dies im Display mit gleich zwölf unterschiedlich beschrifteten H0-Modellen.

Schüttgut im Zwölferpack



Den Göppingern gelang eine sehr gut detaillierte und wohlproportionierte Nachbildung.

Die Waggonfabrik Talbot in Aachen lieferte 1981 insgesamt 140 Exemplare der Schwenkdachwagen mit Drehgestellen nach Bauart 665 an die Deutsche Bundesbahn aus. Von der DB wurden sie als Gattung Tals 968 bezeichnet. Die heute noch bei

der DBAG vorhandenen Wagen laufen als Talns-x968. Trix bildete diese hauptsächlich in Ganzzügen für den Transport von nässeempfindlichen Massenschüttgütern anzutreffende Gattung im Ablieferungszustand, also für die Epoche IV, nach. Fast alle Details, etwa die Handräder für das auch im Modell zu öffnende Schwenkdach oder die Bremserbühnen, wurden als freistehende Anbauteile nachgebildet. Für ganz lange Ganzzüge sind bei Märklin weitere 24 Betriebsnummern und Tauschradsätze erhältlich. *ba*

Passend zur kürzlich ausgelieferten US-Diesellok liefert Märklin ein Zwölfer-Set mit H0-Hopper Cars.

Dutzendware

Amerikanische Güterzüge faszinieren uns wegen ihrer schier unglaublichen Länge, meist gezogen von mehreren Diesellokomotiven. Im Maßstab 1:87 tun sich Modellbahner in der Regel schwer mit der Darstellung vorbildgerechter Züge. Um aber

eine Anmutung solcher Züge zu bekommen, gibt es von Märklin jetzt ein Zwölfer-Set mit Schüttgutwagen (Hopper Cars) der Union Pacific, die mit Kohle beladen sind und unterschiedliche Betriebsnummern aufweisen. Die neu konstruierten Waggons gefallen durch



Die silberfarbenen Waggons machen einen guten Eindruck und ermöglichen ein interessantes Zugbild.

eine sorgfältige Detaillierung. Es sind feine Nieten erkennbar, auch die seitlichen Aufstiege sind zierlich. Die Drehgestelle sind in Ordnung; leider verzich-

tete man auf die Darstellung der Bremsanlage. Lackierung und Bedruckung sind in gewohnt höchster Märklin-Qualität ausgeführt. *al*



Leider war für das Foto die passende ES44AC-Diesellokomotive von Märklin nicht mehr im Haus.

AUF EINEN BLICK

PRO: Gute Wiedergabe des Vorbilds; unterschiedliche Betriebsnummern; Lackierung und Bedruckung

KONTRA: Drehgestellblenden

BESTELLNUMMER: 45665

PREIS: 539 Euro (UVP)

URTEILE:



Die offenen Güterwagen nach preußischem Musterblatt IId2 wurden mit einer zeittypischen Werbebeschriftung versehen.

Passend zur Serie der Portlandzement-Waggons in TT liefert Quack & Salber neue O-Wagen im Zweierset.

Mit viel Fantasie

Mit den gedeckten Güterwagen der „Sächsisch-Böhmischen Portland-Cement-Fabrik zu Dresden“ gelang dem rührigen kleinen Anbieter Quack & Salber ein Überraschungserfolg: Die schönen TT-Waggons nach authentischen Länderbahn-Vorbildern haben sich nicht nur bestens verkauft, sie errangen völlig verdient auch ein „Goldenes Gleis“ auf der diesjährigen Intermodellbau in Dortmund! Da viele TT-Enthusiasten sich nun weitere Güterwagen zum Thema wünschten, beschritt Georg Richter erstmals den Weg der „es-könnte-so-gewesen-sein“-Modelle: Aus dem Hädl-Programm wurden zwei offene Güterwagen adaptiert, die dem preußischem Musterblatt IId2 entsprechen – der eine mit, der andere ohne Bremsenhaus – und mit Werbeanschriften der Portlandzement-Fabrik im Stil der späten Länderbahn-Jahre um 1916 versehen. Diese zeigen sich absolut makellos. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: Detaillierung; Lackierung; Beschriftung passend zu bereits erhältlichen Quack & Salber-Modellen

KONTRA: Keine konkreten Vorbilder

BESTELLNUMMER: 0115550-04

PREIS: 89 Euro (UVP)

URTEILE:



„Opa, Opa, ich will auch mit!“ „Jetzt warte mal Maxi, der Opa Otto muss das alte Knatter-Teil erst mal zum Laufen bringen.“

Bei Busch hat man einen guten Riecher, wenn es um liebenswerte Szenen für den Maßstab 1:87 geht.

Zwölf-Zoll-Bahn

Einfälle muss man haben: Die (nicht funktionsfähige) Feldbahn, die in Viernheim für die Spur N angeboten wird, eignet sich prima auch zur Darstellung einer Gartenbahn zum Mitfahren, wie sie mit 3½- oder 5-Zoll Spurweite gebräuchlich ist. Die Kunststoff-Schienen von Busch haben allerdings eine für diesen Zweck zu üppige Spurweite von 3,5 Millimetern. Sie lassen sich einfach auf Stoß auf dem Untergrund verkleben. Lok, Wagen (beide nicht rollfähig) und „Opa“ entstammen dem 3D-Drucker, und bei sehr genauem Hinsehen fallen die etwas unsauber wirkenden Oberflächen auf. Der Vorteil des modernen Verfahrens ist jedoch, dass die Figuren sehr passend zu jeweiligen Szene produziert werden können. Das erzeugt Leben auf der Modellbahn und bestimmt viel „Ah und Oh“ bei den Betrachtern der liebevoll arrangierten Szenen. Eine Ergänzung mit weiteren Fahrzeugen wäre wünschenswert. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Nette Idee; genügend Gleise und zwei Weichen beiliegend; realistische Haltung der Figur

KONTRA: 3D-Druck-Oberflächen

BESTELLNUMMER: 79828

PREIS: 27,99 Euro (UVP)

URTEILE:

› KOMPAKT

Minitrix: Behelfsstellwerk für N

Sucht man im Bildarchiv der Eisenbahnstiftung nach „Stw Hnf in Hanau“, so findet man ein Vorbild-Foto dieses Behelfs-Bauwerks, das vermutlich aus einem alten Wagenkasten entstand. In bewährter Weise setzte Stefan Laffont den Bausatz für Minitrix um. Man braucht dazu etwas Geduld, gerade beim Ansetzen der feinen Streben. Die Geländer und die Treppe sind ein Kompromiss zwischen Robustheit und Maßstäblichkeit. *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; maßstäbliche Wirkung; Passgenauigkeit; realistische Farben

KONTRA: Bauanleitung teilweise etwas abstrakt

BESTELLNUMMER: 66338

PREIS: 44,99 Euro

URTEILE:



Zusammenstecken und sofort loslegen: Mit den neuen Piko-Startsets ist der Modellbahn-Einstieg so einfach wie noch nie. Dank RailComPlus-Technik melden sich die Triebfahrzeuge automatisch an der Digitalzentrale SmartBoxWLAN an und stehen anschließend sofort mit den richtigen Symbolen zur Steuerung auf dem WLAN-Handregler bereit.

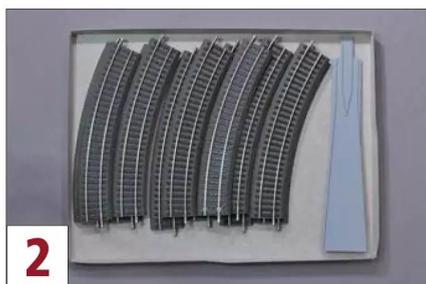
Die aktuellen Digital-Startpackungen von Piko haben es in sich, denn es wird ein WLAN-System mit sehr viel Komfort und intelligenter Technik angeboten.

Digital und Smart



1

Zu Preisen von rund 250 Euro sind diese komplett einsatzfertig ausgestatteten Startpackungen mit unterschiedlichen Zugarnituren erhältlich.



2

Es liegen immer ausreichend Gleise für mindestens ein großes Oval bei. Eine Aufgleishilfe macht das Aufsetzen von Lok und Wagen auf die Gleise zum Kinderspiel.

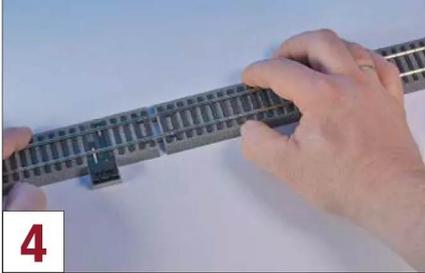


3

Auch bei der Digitalausstattung denkt Piko an alles. Nur zum Laden des Handreglers wird ein zusätzliches Netzteil benötigt. Da Piko hier auf USB-C setzt, lassen sich ganz normale Smartphone-Netzteile einsetzen. Diese sind entweder ohnehin schon vorhanden oder lassen sich für wenig Geld an jeder Ecke erwerben.

Anfang 2023 wurde von Piko mit dem SmartControlWLAN-System ein neues Digital-Produkt angekündigt, das man dank Preispolitik und Funktionsumfang durchaus als Ansage an die anderen Hersteller verstehen kann. Das neue System besteht aus einer DCC-Zentrale mit integriertem WLAN und einem drahtlosen WLAN-Handregler. Es ist sowohl als einzelnes Set erhältlich als auch in Piko-Startpackungen enthalten. Bei Letzterem ist allerdings der Funktionsumfang zunächst leicht eingeschränkt, lässt sich aber durch ein kostenpflichtiges Upgrade zu einem vollen System ausbauen.

Früher waren elektrische Modellbahnen weit verbreitet und so ziemlich jeder kleine Junge und so manches Mädchen hatte im Laufe der Kindheit irgendwann einmal damit Kontakt. Nicht selten wurden die Bahnen von Generation zu Generation weitergegeben und spätestens zu Weihnachten aufgebaut. Kurzum, eine Modellbahn



4 Für das Zusammenstecken der Schienen legt man diese auf eine ebene Unterlage und schiebt sie zusammen. Dabei muss man darauf achten, dass die Schienen in den jeweiligen Schienenverbindern laufen.

war ein Selbstläufer. Nicht zuletzt deshalb, weil Bahnreisen früher alltäglich waren. Auch wenn die Bahn inzwischen wieder boomt (und mit dem Angebot hinter der Nachfrage hinterherhinkt), ist es noch längst keine Selbstverständlichkeit, dass jedes Kind schon mal Bahn gefahren ist. Entsprechend seltener halten Modellbahnen Einzug in das Kinderzimmer und müssen mit vielerlei anderem Spielzeug, sozialen Netzwerken und Smartphones konkurrieren. Nicht mehr ganz so junge Erwachsene entdecken durchaus am Rande von zahlreichen Dienstreisen mit der Bahn das Interesse an derselbigen und sind damit eine interessante Zielgruppe für Modellbahnhersteller. Aber auch hier gilt, dass die Konkurrenz zu anderen Interessen und Technikgeräten groß ist. Umso höher sind die Erwartungen an die Modellbahnsteuerung, deren Bedienung nicht komplizierter sein darf als eine App auf einem Mobiltelefon. Es ist allerdings auch kein großes Geheimnis, dass die Modellbahnsteuerung durchaus haptisch und damit „blind“ bedienbar sein soll, da man ja Züge beobachten und nicht nur auf das Display eines Telefons oder Tablets schauen möchte.

Das neue SmartControlWLAN-System von Piko verspricht nun den günstigen und gleichzeitig komfortablen Einstieg mit einem drahtlosen WLAN-System. Es besteht aus der Digitalzentrale SmartBoxWLAN und dem Handregler SmartControllerWLAN. Die Zentrale beherrscht das DCC-Protokoll und unterstützt den dazugehörigen RailCom-Rückkanal, mit dem Daten von Decodern in den Triebfahrzeugen blitzschnell über das Gleis zum Digitalsystem übermittelt werden. Die integrierte Endstufe der Box kann bis zu zwei Ampere Strom am Gleis Ausgang liefern. Bei Bedarf kann an der achtpoligen Booster-Anschlussbuchse ein Piko SmartBooster mit einem zusätzlichen Ausgangsstrom von drei Ampere angeschlossen werden. Der SmartBooster ist als Neuheit für 2024 angekündigt. Die SmartBoxWLAN verfügt neben dem



5 Auf der Rückseite der SmartBoxWLAN finden sich der Stromanschluss, Anschlüsse für Programmier- und Hauptgleis, eine Piko-Booster-Buchse und ein USB-C-Anschluss.



6 Auf der Rückseite des Handreglers wird ein Standard-Akku aus dem Smartphone-Bereich eingesetzt. Der SmartControllerWLAN startet direkt nach dem Einsetzen des Akkus.



7 Beim ersten Start müssen der SmartControllerWLAN und die SmartBoxWLAN miteinander bekannt gemacht werden. Piko nutzt dazu ein FastConnect-Verfahren, für das an der SmartBox die Taste II gedrückt werden muss und das im SmartController per Menüführung aktiviert wird. Der Vorgang nimmt nur wenige Sekunden in Anspruch und arbeitet sehr zuverlässig.



9 Im Einstellmenü des SmartControllerWLAN lassen sich per Symbol verschiedene Dinge auswählen. So kann man beispielsweise die Helligkeit und den Kontrast der Display-Anzeige regulieren. Auch das Verhalten des Drehreglers zur Fahrtrichtungsumschaltung ist einstellbar.



10 Direkt nach dem ersten Start ist die DCC-Adresse 3 als Lokadresse zur Steuerung ausgewählt. Hier sind zunächst keine Lok- und Funktionssymbole festgelegt. Diese und einen Loknamen kann man mit den Editierfunktionen des Handreglers einstellen.

Hauptgleis-Anschluss über einen Programmiergleis-Anschluss, um Konfigurationseinstellungen in Decoder-Variablen (CVs – engl.: Configuration Variable) über das herkömmliche „Ruckel“-Verfahren auszulesen und einzustellen. Die Spannung am Hauptgleis beträgt zusammen mit dem mitgelieferten Netzteil etwas mehr als 15 Volt. Die SmartBoxWLAN spannt ein eigenes WLAN-Netzwerk auf. Eine Seriennummer ist dabei Bestandteil des WLAN-Namens, sodass es nicht sofort zu Problemen kommt, wenn mehrere SmartBoxen in räumlicher Nähe betrieben werden. Bei Bedarf kann das SmartBoxWLAN-System auch in ein Heim-WLAN integriert werden.

Auf der Vorderseite der SmartBox befinden sich einige Status-LED und drei Taster, deren Belegung man ändern kann. Besonderheit der Piko-Box ist die microSD-Karte, die sich in einem passenden Slot vorne links befindet. Die Karte weist eine Speicherkapazität von vier Gigabyte auf und dient der Datenspeicherung von Lokdatensätzen, Zubehörkonfigurationen und Fahrstraßen. Außerdem finden sich hier die PIKO-Bilddatenbank, etwaige eigene Lokbilder und Daten für Firmware-Updates von Piko-Decodern der XP-Generation.

Direkt nach dem Einlegen des Akkus startet der SmartControllerWLAN. Schon nach kurzer Zeit erscheint auf dem Bild-



11

Bei Verwendung der Aufgleishilfe ist es nicht unbedingt nötig, die Gleisspannung auszuschalten, da hier beim Aufgleisen kein Kurzschluss entstehen kann. Die Spannung am Gleis wird mit der großen roten Stop-Taste am unteren Ende des SmartController WLAN geschaltet. Im Auslieferungszustand geht das auch mit einer der drei Tasten an der Smart-Box WLAN direkt.



12

Wird die Lok aus dem Startset auf das Gleis gestellt und die Gleisspannung eingeschaltet, meldet sich die Lok per RailComPlus am Digitalsystem an. Auf dem Display des SmartController erscheint kurz eine Anzeige, dass eine neue Lok verfügbar ist. Diese steht dann anschließend im Lokauswahl-Menü bereit.



13

Hier hat sich die Regiojet-Lok aus dem Startset mit Namen und Symbolen korrekt angemeldet, sie kann nun zur Steuerung ausgewählt werden. Die Auswahl erfolgt mit dem Tastenblock direkt unterhalb des roten Drehreglers.



14

Dank RailComPlus ist ein Elektrolok-Symbol der Regiojet-Lok zugeordnet und die konfigurierten Funktionssymbole werden angezeigt.

schirm die Frage, ob man per FastConnect eine Verbindung zu einer SmartBox herstellen möchte. Das sollte man bei einem neuen System in jedem Fall tun und muss dafür an der SmartBox WLAN die Taste II so lange drücken, bis ein paar LED anfangen zu blinken. Handregler und Zentrale finden sich schnell und dann kann es auch schon losgehen.

Hat man ein Startset erworben, sollte man jetzt den Gleiskreis aufbauen, die Gleisanschlussdrähte anklemmen und das andere Ende mit dem Schraubklemmblock in die SmartBox stecken. Piko hat alles so vorbereitet, dass kein Werkzeug erforderlich ist. Die Fahrzeuge sind mittels der Aufgleishilfe aus dem Startset auch schnell und vor allem korrekt auf das Gleis gestellt. Schaltet man jetzt durch Drücken der Stop-Taste am Handregler die Spannung ein, dann dauert es einen kleinen Moment, bis im Handregler eine Anzeige kommt, dass eine neue Lok gefunden wur-

de. Dank der RailComPlus-Technik melden sich Loks mit Piko-Decodern automatisch an der Zentrale an. Dabei werden der Lokname, das Loksymbol und die Funktionssymbole so geladen, wie sie im Decoder eingestellt sind. Die Technik basiert auf der RailCom-Rückmeldetechnik und wurde von ESU entwickelt. Seit einer früheren Kooperation mit ESU sind nahezu alle Piko-Decoder mit dieser Technik ausgestattet.

Neben der automatischen Anmeldung RailComPlus bietet die RailCom-Basistechnik noch weitere Vorteile: Rückmelder mit entsprechenden Detektoren können die Adressen der Lokdecoder in ihren Gleisabschnitten identifizieren. Außerdem ist es möglich, die Decoder-Konfiguration (CVs) per RailCom auszulesen. Grundsätzlich beherrscht die SmartBox WLAN dieses Verfahren auch, aber es gehört bei der Startset-Variante zu den wenigen Dingen, die sich erst nach dem kostenpflichtigen Update nutzen lassen. Ebenfalls nicht in der Startset-Variante enthalten ist das XPOM-Verfahren. Dieses beruht ebenfalls auf RailCom und ermöglicht es, vier Konfigurationsvariablen (CVs) gleichzeitig zu lesen und zu beschreiben. Das Verfahren kommt vor allem zur Anwendung, wenn man CVs erreichen will, die in dem durch die CV31 und CV32 eingestellten Bereich von CV257 bis CV512 liegen. Diese CV-Bereichsauswahl wird auch Banking genannt. Wer die beiden Verfahren benötigt und nur die Startpackungsvariante des SmartControl WLAN-Systems besitzt, der kann bei Piko für 50 Euro einen Freischalt-Code erwerben und dadurch das System aufrüs-



15

Das SmartControl WLAN-System ist auch als Set ohne Fahrzeuge und Gleise erhältlich. In diesem Fall ist bereits die Funktionalität der Vollversion freigeschaltet. Der Anschlussdraht ist zwar ebenso wie bei der Startpackung bereits enthalten, aber noch nicht mit der Anschlussklemme verbunden.



Für 50 Euro ist bei Piko im Web-Shop eine Upgrade-Lizenz erhältlich, mit der ein SmartControl WLAN-System aus einem Startset zu einer Vollversion erweitert werden kann. Nach Bezahlung erhält man einen Freischaltcode, der im Handregler eingegeben wird.

ten. Dabei werden auch einige weitere Beschränkungen aufgehoben: Die Anzahl der im System speicherbaren Triebfahrzeuge wird dann nur noch durch die Speicherkapazität der SD-Karte limitiert und ist damit rein faktisch nicht mehr begrenzt. Die Startset-Variante speichert bis zu 16 Lokomotiven. Das sollte zunächst ausreichen, da dieser Wert auch der Anzahl der gleichzeitig steuerbaren Triebfahrzeuge entspricht. Daran ändert sich auch nach Freischaltung nichts. In der Startset-Variante lassen sich 54 Zubehör-Artikel sowie drei Fahrstraßen mit jeweils sechs Schaltbefehlen speichern. Nach Freischaltung sind 128 Zubehörartikel und 18 Fahrstraßen mit jeweils neun Schaltbefehlen möglich.

Das neue Piko-System zeigt sich beim DCC-Protokoll auf dem aktuellen Stand, was nur wenig verwundert, da Piko intensiv an der Normungsarbeit der RailCommunity beteiligt ist. Das SmartControl WLAN-System unterstützt daher alle 69 Lokfunktionen, die im DCC-Protokoll derzeit vorgesehen sind. Ebenfalls mit an Bord ist die Unterstützung für das erweiterte Zubehördecoderformat. Dies ermöglicht die Übertragung von kompletten Signalbegriffen und Schaltzeiten für Zubehördecoder. Außerdem unterstützt das System die Weichenrückmeldung per RailCom durch Auslesen der CV33 in dafür vorgesehenen Zubehördecodern. Die entsprechenden Einstellungen für Zubehördecoder und Fahrstraßen lassen sich am Handregler SmartController WLAN bequem vornehmen. Wer lieber einer PC-Oberfläche benutzen möchte, der kann sich auf der Piko-Homepage eine kostenlose Windows-App herunterladen, mit der alle Konfigura-



In der Lokdatenbank können bei der Startset-Variante bis zu 16 Lokdatensätze gespeichert werden. Bei der Vollversion gibt es diesbezüglich keine Beschränkung.

tionseinstellungen auch bequem am PC erfolgen können. Die Verbindung erfolgt dabei entweder über USB oder per WLAN.

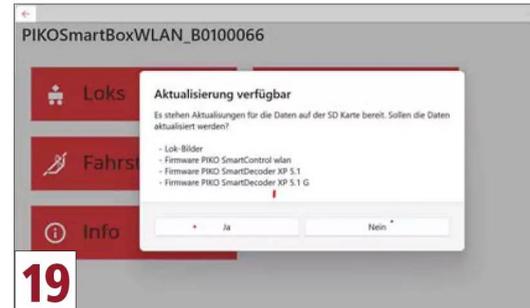
Mit diesem Programm ist es dann auch möglich, eigene Bilder der Lokdatenbank hinzuzufügen. Die dafür erforderlichen Umrechnungen werden vom Piko-Programm erledigt.

Das neue Piko-System bietet einige Highlights, die bei Einsteiger-Systemen unüblich sind. Neben der bereits erwähnten automatischen RailComPlus-Anmeldung und der umfangreichen Unterstützung des DCC-Protokolls ist es die Möglichkeit, Firmware-Updates bei Piko-Decodern ab der Generation XP 5.1 durchzuführen. Das geht sowohl, wenn der Decoder bereits in einer Lok eingebaut ist als auch im unverbauten Zustand. Für diesen Fall lässt sich auf der rechten Seite der Smartbox WLAN der SmartTester von Piko anstecken. Dort sind alle Schnittstellen direkt zugänglich, die bei Piko verwendet werden. Außerdem bietet der SmartTester einige LED, einen Motor und einen Lautsprecher, um Decoder vor dem Einbau einstellen und testen zu können.

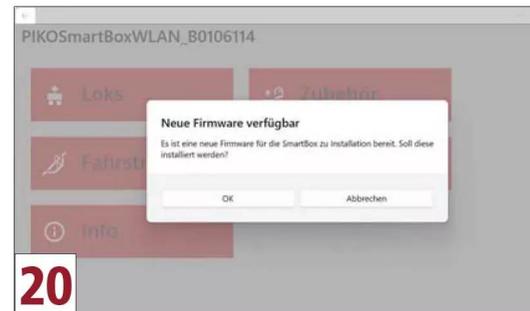
Piko zeigt mit seinem neuen Digital-Einsteigersystem, dass eine drahtlose Modellbahnsteuerung weder teuer noch kompliziert sein muss. Dank automatischer Anmeldung, zahlreicher Komfortfunktionen und vieler Einstellmöglichkeiten ist das System für Modellbahn- und Digital-Einsteiger die erste Wahl. Neben der Erweiterung durch den in diesem Jahr angekündigten Booster lässt sich das System durch bis zu drei weitere SmartController WLAN als Handregler erweitern. Ob damit schon das Ende der Fahnenstange erreicht ist, wird sich zeigen. Verwunderlich wäre es, würde Piko das System nicht weiter ausbauen. *Heiko Herholz*



Zubehördecoder müssen im SmartControl WLAN-System mit dem Editor zunächst angelegt werden. Bis zu 54 Einträge sind in der Startset-Variante möglich.



Mit dem Piko SmartControl Windows-Programm lässt sich das System sehr einfach auf dem aktuellen Stand halten. Neben dem SmartControl-System lassen sich auch die Firmware-Dateien für Decoder-Updates aktualisieren (unten).



Gerade beim Anlegen von Zubehör-Decoder-Artikeln lohnt es sich, das kostenlose Windows-Programm einzusetzen, da man mit Tastatur und Maus doch etwas schneller bei den Eingaben ist.

Im zweiten Teil unseres großen Anlagenporträts zur Anlage der „Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V.“ begeben wir uns in die „Neue Neustadt“ der Elbe-Stadt. Rund um den dortigen alten Betriebshof gibt es eine Menge zu entdecken.

Straßenbahn der Otto



Wieder spreche ich mit Michael Götze, dem engagierten Mitglied des Vereins und Straßenbahnfahrer in Magdeburg. Zu jedem der nun hier gezeigten Bilder hat er so viel zu erzählen, dass man fast ein Buch füllen könnte. Die

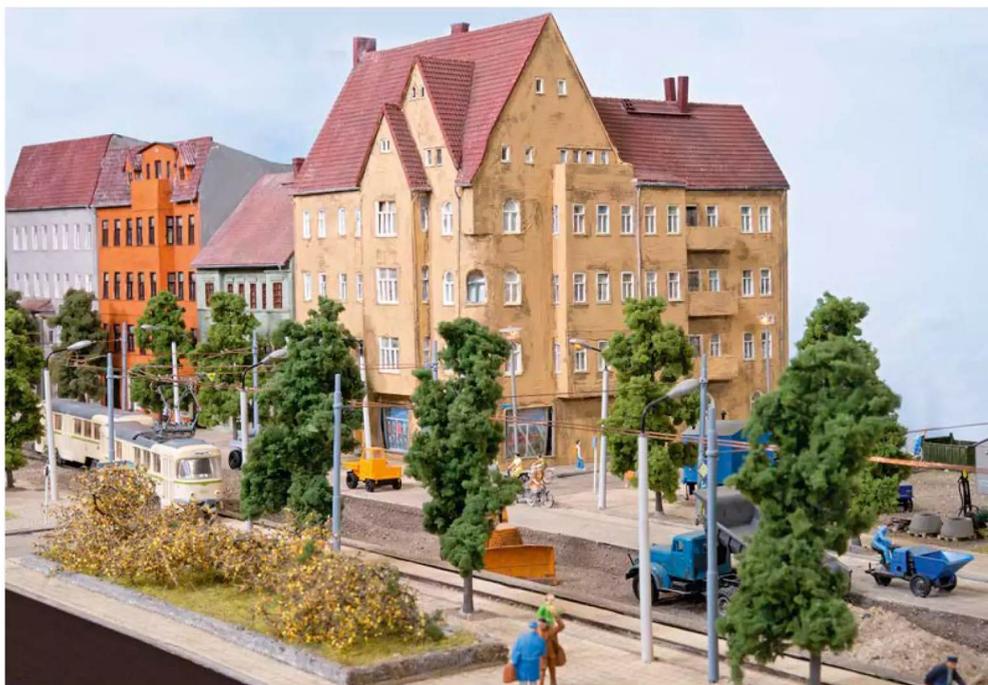
auf der „Erlebnis Modellbahn“ 2024 in Dresden gezeigten Module des zweiten Anlagenschenkels bilden die Linie in der Lübecker Straße in Magdeburgs Norden zwischen dem Nicolaiplatz und der Kastanienstraße nach. Bauauslöser war zum Beispiel ein Videofilm: „Ein Straßenbahn-

freund aus dem Westen hatte eine Szene mit der Baustelle in der Lübecker Straße gefilmt“, erinnert sich Götze. „Das war in den 80er-Jahren, und die sind damals recht zügig gefahren auf diesem Betonplatten-Gleis – da wurde einem Angst und Bange.“ Man musste eben den Fahrplan einhalten,

Die Magdeburger „Neue Neustadt“: Der Kurzgelenkwagen Tatra-KT4D ist auf der Alexanderstraße im Zuge der bei den Straßenbahnern „Eierkuchen“ genannten Blockumfahrung unterwegs. Historisch wäre das nicht möglich gewesen.



Am Nicolaiplatz beginnt der (etwas verkürzte) Nachbau der Lübecker Straße in Richtung Norden. Zwischen den Bäumen zu sehen ist ein 62er-Gotha-Zweiachser.



Etwas weiter nördlich liegt die Ecke Heinrichstraße. Vor der heute noch vorhandenen Häuserzeile („Bäckermeile“) wurde eine Baustelle aus den 80er-Jahren nachgebildet.

und die Linie in Richtung Norden war extrem wichtig: „Man fuhr dort im Zwei- bis Drei-Minuten-Takt, im Norden lagen eine Menge Industriebetriebe und täglich waren mehrere 10 000 Fahrgäste zu befördern. ‚Bauen und Fahren‘ nannte man diese Baustellenpraxis: Die Gleise wurden ein-

fach seitlich auf die Straßenfahrbahn verschwenkt und auf sogenannten Großverbundplatten verlegt. Das waren mit Beton ausgegossene Gleisjoche.“ Zu dieser Baustelle sind sogar noch Kindheitserinnerungen vorhanden: „Ich bin da als kleiner Junge langgefahren, das muss so 1988 gewesen sein, als die Baustelle dort lief. Da konnte man von oben durch die Türen in die Baugruben reingucken, das war schon mächtig tief.“ Es gab also genügend Gründe, diese Szene im Detail auch im Maßstab 1:87 weiterleben zu lassen, erstmals bei

den Straßenbahnfreunden im Stil der 80er-Jahre. Etwas weiter nördlich schließt eine weitere interessante Szenerie an: „Der

Der „Eierkuchen“ an der Lübecker Straße

sogenannte Eierkuchen“, erklärt Michael Götze. „So nannten die Straßenbahner die Blockumfahrung Alexanderstraße/Zielitzer Straße/Kastanienstraße/Lübecker Straße. Dort lag bis in die 70er-Jahre der nördliche Endpunkt der Linie. Mit dem Bau



Wegen der Baustelle wurden die Straßenbahngleise, auf der gerade ein Tatra-T4 samt Beiwagen nach Norden rollt, mittels „Großverbundplatten“ auf die Fahrbahn verschwenkt.

des Gleisdreiecks Kastanienstraße und der Weiterführung der Linien in Richtung Neustädter See beziehungsweise Rothensee wurde sie später aufgelassen.“ Wie schon im ersten Teil des Artikels erwähnt, lassen sich während des Fahrbetriebs auf Ausstellungen kleinere oder größere Stilbrüche nicht vermeiden, darauf weist mich Götz

wieder hin: „Sowohl der Tatra-KT4D als auch unser aktueller Fahrschulwagen, ein Tatra T6A2, konnten auf den dargestellten Straßen nie gefahren sein. Beide Fahrzeugtypen wurden erst vor einigen Jahren aus Berlin übernommen. Zudem sieht die Kastanienstraße, durch die immer noch die Straßenbahn fährt, ganz anders aus. Da-



mals war es eine Einbahnstraße, heute ist sie dort vierspurig ausgebaut und die Ge-

Nachbauten längst historischer Bebauung

bäude links und rechts davon sind nicht mehr vorhanden.“ Vieles hat sich in diesem

Das Viertel im Überblick. Die Gleise vorn führen nach links weiter zum Neustädter See, rechts biegt der aufwendig gestaltete Fahrschulwagen ein. Die Wohngebäude waren hier einst alle vierstöckig.





Hinter der nächsten Kreuzung liegt die Einfahrt in den früheren Betriebs Hof „Neue Neustadt“. Er wurde bereits 1877 für die Pferdestraßenbahn errichtet und 1977 stillgelegt. Zu sehen ist ein Niesky-Zweischer der Baujahre ab 1925.

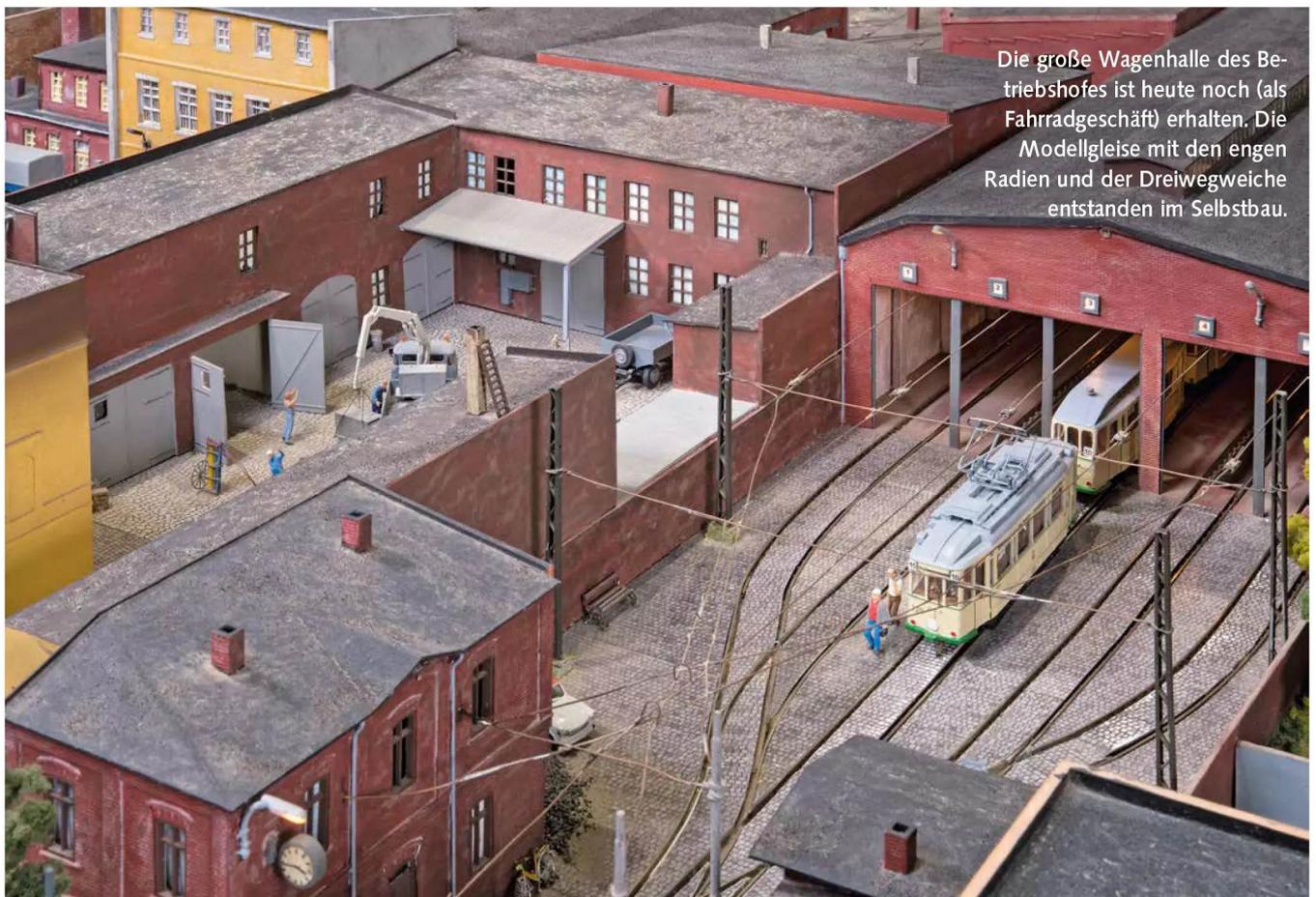


Wenige Meter südlich liegt die Kreuzung Kastanienstraße. In der damaligen Einbahnstraße hätte der aktuelle Magdeburger Fahrerschulwagen historisch nicht fahren können.

Bereich verändert, erst durch die massiven Kriegsschäden im Zweiten Weltkrieg, dann durch die eher behelfsmäßige Bebauung und schließlich nach der Wende. Mancher früher vierstöckig bebaute Block wurde in dieser Zeit zur Freifläche. „Ja, vieles ist längst verschwunden, zum Beispiel auch die sogenannten Ziehharmonikahallen. Wir ha-

ben eine der typischen ‚Raumerweiterungshallen‘ an der Ecke Alexanderstraße platziert, obwohl dort in Realität nie eine stand. Aber das merken nur noch ganz wenige, wirklich ortskundige Zuschauer. Während der Ausstellung in Dresden hatten wir eher das Problem, dass die Besucher ihre Neustadt auf unseren Modulen nicht wie-

derfanden“, erinnert sich schmunzelnd Michael Götze. Die Magdeburger wiederum werden die große Fahrzeughalle des Betriebs hofes in der „Neuen Neustadt“ allenfalls noch als Fahrradladen kennen. „Die zugehörigen Gebäude sind nämlich weitgehend noch erhalten. Nur die kleine Fahrzeughalle fehlt, und ein kleines Verwal-



Die große Wagenhalle des Betriebs hofes ist heute noch (als Fahrradgeschäft) erhalten. Die Modellgleise mit den engen Radien und der Dreiwegweiche entstanden im Selbstbau.



Der Betriebshof von Osten gesehen: Rechts liegt die kleine Wagenhalle, in der Mitte eine sechsgleisige Halle nur für Beiwagen, davor die Werkstatt. Auf der Zielitzer Straße steht, von der Mauer halb verdeckt, ein Gotha-Zweiachser mit Großraum-Beiwagen als Einsatzreserve.

tungsgebäude. Auf der Ostseite sind sogar noch einige Gleisreste vorhanden.“ Wer auf GoogleMaps die Zielitzer Straße sucht, wird sie schnell entdecken.

Zu diesem Depot, das einst am nördlichen Endpunkt der Magdeburger Straßenbahn lag, gibt es einiges zu erzählen. „Es entstand schon 1877 noch zu Zeiten der

Pferdeeisenbahn“, weiß Götze. „Über viele Jahrzehnte war Magdeburg dort zu Ende, da kam nichts mehr. Erst in den 70er-Jahren kamen die Streckenerweiterungen in Richtung Neustädter See dazu. Gleichzeitig wurde der Betriebshof zu klein. Durch die engen Radien kamen die Vierachser nicht mehr durch. In der mittleren Halle fehlte

die Fahrleitung, dort hinein wurden die zweiachsigen Beiwagen von der Schiebebühne aus mit der Hand geschoben. Mit der Eröffnung des Betriebshofes Nord 1977 in Rothensee war dann im Prinzip Schluss in diesem kleinen und engen Depot. Nur die Fahrgestellwerkstatt wurde erst um 1994 aufgegeben.“



Im Betriebshof stehen ein Aufbauwagen, einer der beiden Gotha-Gelenkwagen mit eingehängtem Mittelteil, Typ G4/61, und ein Arbeitswagen vom Typ Niesky.

Ein Motiv aus der Alexanderstraße: Vor dem Niesky-Wagen läuft eine Schneefegeeinheit aus zwei Drehgestellen und eingehängtem, diagonal angeordnetem Fege-Besen. Rechts vorn ist außerdem ein Krause-Duo auf Basis eines Schwalbe-Motorrollers zu sehen.





Diese Fabrik an der Alexanderstraße (mit den heute als Museumszug erhaltenem Tatra-T4D Nr. 1001/2002) ist mittlerweile verschwunden und kaum jemand weiß noch Bescheid, was dort einst gefertigt wurde. Die Modellgebäude entstanden alle im Selbstbau.

Auf den Selbstbau-Gleisen des Modell-Nachbaus sind etliche Fahrzeug-Raritäten

Viele Straßenbahn-Spezialitäten zu entdecken

zu entdecken. Den Niesky-Zweiachser kann man nur als Resin-Kleinserienmodell

bei den Magdeburger Straßenbahnfreunden unter der Internetadresse „<http://msfv.de>“ erwerben. Andere Typen wie die Aufbauwagen oder der historische Triebwagen 138 mit dem Beiwagen 300 entstehen schon im 3D-Druck. Viele andere Straßenbahnmodelle kommen vom bekannten Spezialisten „Herrmann & Partner“. Oft

sind auch Umbauten auf dem weit verzweigten Straßenbahnnetz des Vereins unterwegs, die auf Fahrgestellen von PMT, Halling oder Roco laufen. Es gäbe noch viel zu erzählen, doch am besten besuchen Sie selbst einmal eine Ausstellung der Magdeburger. Alle Termine werden auf deren Website bekannt gegeben. *abp*



FOTO: MICHAEL GÖTZE



FOTOS (TZ): ABP

Die längst verschwundenen Kohle- und Wirtschaftshöfe Ecke Alexander-/Zielitzer Straße entstanden nach dem Krieg innerhalb der Grundmauern der früheren Wohnblöcke

In den vergangenen drei Jahrzehnten mauserte sich Piko aus Sonneberg zu einem Schwergewicht der Modellbahn-Industrie. Hinter diesem märchenhaften Aufstieg steht vor allem der umtriebige Eigentümer und leidenschaftliche Unternehmer Dr. René Wilfer

Teil 2

Hier spricht der Chef

FOTO: RAINER ALBRECHT



In Sonneberg hat man auch ein Herz für die TT-Bahner und lieferte vor wenigen Jahren ein schönes Modell der DR-V60 aus.

„Immer wieder werde ich gefragt, was meine Lieblingslokomotive ist, und dann antworte ich stets: Diejenige, die wir im vergangenen Jahr am besten verkauften“, erklärt Dr. René Wilfer lächelnd, der Eigentümer des Modellbahn-Herstellers Piko.

In den vergangenen 32 Jahren seiner Ägide vollzog Piko eine bemerkenswerte Entwicklung, die eng mit ihm verbunden ist. Piko war in diesen vergangenen drei Jahrzehnten häufig Gesprächsthema, nicht umstritten und manches Mal für eine Schlagzeile gut und seien es nur die exzentrischen Brillen, mit denen sich der Chef gerne schmückt. So war Piko die erste Firma, welche in der Mitte der 2000er-Jahre die bis dato zuvor streng geheime Neuheitenpräsentation auf der Nürnberger Spielwarenmesse aufbrach und Wochen zuvor im Internet seine Jahresneuheiten vorstellte. Ein Trend, dem in den Folgejahren fast alle Hersteller folgten. „Es konnte doch nicht

sein, dass wir in Nürnberg unsere Neuheiten vorstellen und erst im September darauf den neuen Jahreskatalog auflegen. Ich wollte, dass der Katalog mit den Neuheiten erscheint und dass unsere Außendienstleiter zu Jahresbeginn damit auf Tour gehen. Wenn die anderen schlafen, dann verkaufen wir. Das war sehr erfolgreich. Und natürlich wurden die neuen Medien in dieser Zeit immer wichtiger und boten immer mehr Möglichkeiten“, erklärt Dr. Wilfer. Dass er damit der Spielwarenmesse ihren speziellen Reiz entzog, nahm er in Kauf.

In den vergangenen Jahren hat sich manches verändert. Der von manchen einst als Agent Provocateur empfundene Wilfer tritt längs anders auf. Bemerkenswert ist die Versöhnung mit dem Branchenprimus aus Göppingen, der noch vor Jahren als Hauptkonkurrent identifiziert wurde. Letztlich ist der promovierte Betriebswirt ein Geschäftsmann mit gutem Gespür für



Der Piko-Chef, Dr. René Wilfer, ist ein wahrhafter Charakterkopf und das nicht nur dank seiner zahlreichen stets extravaganteren, bunten und eigens für ihn angefertigten Brillengestelle.



Gemeinsam mit Märklin wird der Metropolitan kommen. Die AC-Bahner kaufen in Göppingen ein und die Gleichstromer werden aus Sonneberg bedient.

FOTOS: (2) Piko

FOTOS: ABP

Marketing und eine Prise Provokation, aber auch großer Vernunft, der weiß, dass es in dieser kleinen Branche darauf ankommt, dass möglichst viele Marktteilnehmer bestehen, um die aktuelle Vielfalt zu erhalten. „Ich habe mittlerweile ein sehr, sehr gutes Verhältnis zu Wolfram Bächle, dem Märklin-Geschäftsführer.“ Das führte inzwischen auch zur Kooperation der beiden Traditionsunternehmen: Angefangen hat es mit der Cottbusser 218, die es von Märklin in Spur Z und H0-Wechselstrom gab sowie von Minitrix in N, während Piko die H0-Gleichstrom- und die Gartenbahnvariante anbot. Jüngstes Kooperationsprojekt ist der Metropolitan, der in H0 von Märklin für die Wechselstromer kommt. Die Gleichstromversion wird bei Piko erhältlich sein. „Es gibt gewisse Dinge, die lohnen sich nur mehr, wenn man sie gemeinsam auf die Beine stellt, wie etwa dieser Zug. Der Modellbahnmarkt wächst ja nicht mehr wirklich und so kann aus solchen fairen Kooperationen eine Win-win-Situation nicht nur für die Hersteller entstehen, sondern auch für

Fairer Wettbewerb und sinnvolle Kooperationen

die Modellbahner, die nur so bestimmte Produkte angeboten bekommen. Das bedeutet dennoch nicht, dass wir uns am Markt nicht als Mitbewerber sehen. Deshalb wird es auch in Zukunft keine Absprachen über neue Modelle geben“, erzählt Wilfer und gibt zu Bedenken: „Was wäre,



Mit dem neuen Modell der Bundesbahn-E41 aus dem Jahr 2014 begann die Piko-Reise zum aktuellen Expert-Niveau.

FOTOS: ABP

wenn Märklin und Piko vorhätten, gleichzeitig eine neue O3 anzukündigen? Wersoll sie dann machen? Das geht nicht. Anders ist es bei der Zusammenarbeit, da gibt es sicherlich noch einige Optionen, die wir in Zukunft angehen werden.“ Das war nicht immer so.

In den frühen 2000er-Jahren machten die Sonneberger mit ihren Hobby-Loks Furor. Robuste, bei Betriebsbahnen beliebte, vereinfachte Modelle, die zu erschwinglichen Preisen in großen Stückzahlen auf den Markt kamen; vor allem moderne Triebfahrzeuge, die mit verschiedensten Werbebedruckungen aufgelegt wurden. In den frühen 2010er-Jahren begann eine Ent-

wicklung, die vom Hobby-Niveau zu den heutigen Expert-Loks führte. Es begann mit dem H0-Modell der E41, die vor allem bessere Stromabnehmer auf dem Dach zeigte und mehr angesetzte Teile aufwies, aber zahlreiche Details waren immer noch angespritzt. Die Verfeinerung wurde mit jedem neuen Modell fortgesetzt. „Irgendwann war ein Niveau erreicht, wo die Modelle nicht mehr im Hobby-Preissegment angeboten werden konnten, und dann suchten wir uns den neuen Namen Expert aus“, erzählt Wilfer. Da habe sich in Sonneberg auch eine gewisse Eigendynamik entwickelt, als man von Modell zu Modell versuchte, noch ein wenig besser zu werden.

Die E52 kam 2017 auf den Markt und war Piko's erste Altbau-Elektrolokomotive. Der Produktmanager, der das Modell vorschlug, wurde nicht entlassen.



Im Jahr 2018 lieferten die Sonneberger die 151 der Bundesbahn aus. Zur Freude der Modellbahner starten sie mit der 151 001, die Unterschiede zur Serienausführung zeigt.



Viel zu lange mussten die Modellbahner auf ein zeitgemäßes Modell der „Laminatka“ warten. Piko füllte die große Lücke und wurde mit sehr guten Verkäufen belohnt.

„Ich hatte früher mal gedroht, wenn in meinem Unternehmen jemand eine Altbau-E-Lok konstruiert, schmeiß ich den sofort raus“, erzählt Wilfer lachend: „Die sind im Formenbau wahnsinnig teuer, aber irgendwann einmal schmuggelte mein Entwicklungsleiter so eine Konstruktion ein. Dann wurde die durchgerechnet und man konnte sehen, dass sich das Modell lohnen würde“, berichtet der promovierte Kaufmann. Längst findet man im Piko-Katalog eine respektable Flotte an Altbau-E-Loks. Und der Schritt von der Altbau-E-Lok mit Stangenantrieb zur Dampflok war dann nicht mehr so groß.

Piko wählte in den vergangenen Jahren einen geschickten Weg: Man entwickelte nach und nach viele bedeutende Bundesbahn-Baureihen auf höchstem Niveau, inklusive passender Wagen, was vielleicht den ein oder anderen Reichsbahn-Enthu-

Seit Langem hat Piko Reichs- und Bundesbahn fest im Blick

siasten veranlasste, auch mal eine West-Lok vom ehemaligen Ost-Hersteller zu erwerben? „Wenn wir jedoch ein Modell machen, das schon in ordentlicher Form auf dem Markt ist, dann versuchen wir zumindest, zunächst eine Variante anzubieten, die es so noch nicht gab, wie etwa die 151 001“, erklärt Wilfer. Ein Vorgehen, das die Sonneberger erst kürzlich mit dem Einzelgänger 117 110 wiederholten.

Schließlich setzt man in Thüringen auch auf den osteuropäischen Markt. Gerade polnische Modellbahnfreunde können seit einigen Jahren auf prächtige Modelle wichtiger PKP-Lokomotiven zurückgreifen

und Eisenbahnliebhaber mit Vorliebe für die ehemalige Tschechoslowakei erhielten unter anderem endlich ein zeitgemäßes Modell der Laminatka. „Die haben wir super verkauft“, freut sich René Wilfer und vermutlich dürfte diese Skoda-E-Lok-Legende nicht nur in Tschechien und der Slo-

Der osteuropäische Markt ist für Piko bedeutend

wakei viele Freunde gefunden haben. Piko füllt europäische Lücken. „In Polen sind wir mit unserem Angebot Marktführer.“ Dort helfe auch der Name Piko, welcher in Polen den gleichen Klang besitze wie Märklin auf dem deutschen Markt. „Man darf nicht unterschätzen, dass in vielen Ländern Osteuropas, die Modelleisenbahn bis zum Mauerfall das einzige technische Spielzeug war“, betont Dr. Wilfer. Ansonsten ist man aktiv im Schweizer und im französischen Markt, arbeitet dort mit Importeuren zusammen, welche in Auftrag gegebene Neukonstruktionen anfangs ohne Konkurrenz anbieten können. „Vor allem mit Arwico in der Schweiz arbeiten wir eng zusammen. Da gibt es Exklusiv-Modelle, die für einen bestimmten Zeitraum nur über den Importeur zu beziehen sind“, so Wilfer.

Ob ein neues Modell erscheint, entscheidet der Chef. „Anfang des Jahres reden wir über das Folgejahr. Und am Ende wird kalkuliert aber auch argumentiert, wenn es etwa um einen Steuerwagen geht, der sich vielleicht kurzfristig kaum rechnet, der aber notwendig ist, um einen kompletten Zug darstellen zu können. Und wenn dann die Entscheidung für ein bestimmtes Modell gefallen ist, dauert es zwischen zwölf und 16 Monate, bis es auf dem Markt erscheint. Am Ende entscheidet auch das Bauchgefühl, aber man ist nicht immer sicher und gerade Triebwagen sind ein gefährliches Pflaster“, erklärt Wilfer die Unwägbarkeiten, die immer bleiben.

Für die Gartenbahn und die Nenngröße H0 ist Piko Systemhersteller und bietet vom Gleissystem über die Fahrzeuge bis zu Gebäuden dem Modellbahner vieles an. In den Spurweiten TT und N beschränken sich die Sonneberger auf Rollmaterial und Gebäudebausätze. Das solle auch so bleiben, bestätigt der Piko-Chef, aber man habe den Vorteil, dass man bei Arbeiten für ein neues H0-Modell, den kleineren Maßstab mitdenken könne und deshalb häufig mit einem gewissen Zeitversatz auch die N- und/oder TT-Varianten erscheinen.



Nicht nur neue Triebfahrzeug-Modelle sind für die polnischen Modellbahner wichtig. Sehr gute Güterwagenmodelle sorgen ebenfalls für viel Umsatz am rechten Oder-Ufer.



Mit dem Schweizer Importeur Arwico pflegen die Sonneberger eine enge Partnerschaft, die zu manchem Spitzenmodell führte, das nach einiger Zeit auch hierzulande erhältlich ist.



Ein sichtlich zufriedener Chef freut sich über die Auslieferung eines wichtigen Gartenbahnmodells in Sonneberg, wo noch immer die Produktion der G-Modelle stattfindet.

20 bis 30 Prozent der Piko-Modelle gingen heutzutage in Wechselstromausführung über den Ladentisch und unter den digitalen Soundmodellen sei der Anteil sogar noch etwas höher, berichtet Wilfer: „Bei kompletten Formneuheiten bieten wir noch AC-Modelle ohne Sound an, aber bei Farbvarianten gibt es nur noch die Soundvarianten. Ansonsten wären die Stückzahlen einfach zu klein. Der Wechselstromkunde verlangt deutlich mehr Soundmodelle.“

Sogar die Digitalausstattung produziert Piko inzwischen weitgehend in Eigenregie und das liegt zum einen an unerfreulichen Erfahrungen mit Zulieferern und einem gro-

In Sonneberg möchte man gerne autark sein

ßen Wunsch des Chefs: „Ich wollte schon immer im Digitalbereich unabhängig sein. Das war nicht einfach und wir mussten auch einiges an Lehrgeld bezahlen, aber wir sind jetzt da, wo wir hinwollten. Rund zehn Mitarbeiter betreuen inzwischen das Piko-Digitalprogramm, zwei davon sind ausschließlich für den Sound zuständig.“

Gerade der Digitalsektor war in den vergangenen Jahren von erheblichen Liefer-schwierigkeiten betroffen, Wilfer schildert die teils dramatische Situation: „Letztes Jahr (2022) hatten wir riesige Probleme mit elek-



FOTO: A&P

Mit der Baureihe 82 bereicherte Piko das Sortiment im Maßstab 1:160 und man bewies die eigene Kompetenz im Dampflokbau.

tronischen Bauteilen. Hätte es die Probleme nicht gegeben, hätten wir unseren Umsatz um zehn Prozent steigern können. Wir liefern jetzt noch Modelle aus, die 2021 bestellt wurden und wo kürzlich erst die Decoder kamen. Im Moment löst sich aber der Stau. Derzeit haben wir genügend Decoder und konnten viele Loks, die bereits produziert waren, mit Decodern ausstatten. Bei manchen Bauteilen gab es sagenhafte Lieferzeiten von 52 Monaten. Jetzt haben wir genug Chips, weil wir einen größeren Vorrat anlegten.“

Nach den Lieferengpässen kam die Inflation als Herausforderung, aber Wilfer ist diesbezüglich zuversichtlich: „Ob wir die Inflation merken, weiß ich gar nicht so genau. Im Moment ist es so, dass sich unsere Kunden bei der Standardware etwas einschränken, aber bei Neuheiten merken wir keine Zurückhaltung. Vorsorglich haben wir aktuell die Produktion in China ein wenig zurückgefahren. Die hohe Inflation werde

sich jedoch auf die Preise auswirken: „Dieses Jahr haben wir die Preise um durchschnittlich 6,5 Prozent erhöht, nächstes Jahr werden wir allerdings deutlich weniger anheben. Wir haben uns jedes Produkt genau angesehen und ermittelt, wo eine Preiserhöhung notwendig ist“, erklärt Wilfer.

René Wilfer sieht in der Zukunft noch andere Herausforderungen: „Bei unserer letzten Weihnachtsfeier ehrten wir über 30 Mitarbeiter, die in den letzten zwei, drei Jahren ihre 30-jährige Betriebszugehörigkeit feierten. Am Standort Sonneberg, wo der Gartenbahnsektor produziert wird, arbeiten zwischen 170 und 180 Mitarbeiter und viele werden sich in absehbarer Zeit in den Ruhestand verabschieden.“

Sorgen machen René Wilfer neben Fachkräftemangel, Inflation und steigenden Lohnkosten auch weltpolitische Krisen. Als Hersteller mit eigenem Werk vor Ort kann ihn das aktuell angespannte Verhältnis zur Volksrepublik China nicht unberührt lassen. Wer weiß heute, wie sich der Problemfall Taiwan entwickeln wird?

Nach mehr als drei Jahrzehnten ist sich Wilfer zumindest sicher, das Ende des Tunnels erreicht zu haben: „Das weiß ich seit zwei Jahren, als die letzten Kredite aus der Übernahmezeit zurückgezahlt waren.“

Auf die Frage, wo Piko in zehn Jahren stehe, antwortet er lachend: „Hoffentlich sind wir die Nummer Eins im DC-Sektor.“ *al*



Mit dem Modell der DR-50.35 beglückte Piko die Gartenbahner mit der ersten Schlepptender-Dampflok aus Sonneberger Produktion.



FOTO: ALKOTER

Alle Jahre wieder im Januar findet in Sonneberg die Piko-Jahrespressekonferenz statt, bei der erstmals wichtige Neuheiten zu sehen sind. An Wilfers Seite zwei seiner rechten Hände: Vertriebsleiter Jens Beyer (M.) und Produktmanager Matthias Fröhlich.

PIKO feiert

Zum 13. Mal lädt Piko am Samstag, dem 22. Juni 2024 zum Tag der offenen Tür in Sonneberg ein. Im Jahr 2024 steht dieser Tag ganz im Zeichen des 75-jährigen Bestehens. Auch je ein Sonderzug von Leipzig beziehungsweise Magdeburg fährt an diesem Tag nach Sonneberg. Von 9 bis 17 Uhr wird unter anderem folgendes Programm geboten: Firmenbesichtigung bei laufendem Betrieb, große Tombola mit attraktiven Preisen, Verkauf von Oldies und Sonderposten und vieles mehr. Weitere Infos unter: www.piko.de

Erfolgreicher 65. BDEF-Bundesverbandstag

Ereignisreiche Tage in und um Hannover

Der 65. Bundesverbandstag des BDEF vom 8. bis 12. Mai 2024 führte die Teilnehmer aus allen Teilen Deutschlands sowie aus Frankreich und Italien in die Region um die niedersächsische Landeshauptstadt.

Ein Fokus lag auf den Modellbahnanlagen der umliegenden BDEF-Vereine. Herzlich empfangen wurden die Mitglieder und Gäste des Verbandes bereits am Mittwochabend im Vereinsheim des MEC Luthé. Dort konnte deren N-Anlage mit einer beeindruckenden Größe von 27 Quadratmetern und regem Betrieb besichtigt werden. Donnerstags präsentierten der MEC Barsinghausen, der MEC Hannover-Land und der Märklin-Insider-Stammtisch Hildesheim ihre H0- und N-Anlagen gemeinsam in einer Ausstellung in Barsinghausen. Während die Hildesheimer mit großzügigen Landschaften und langen Zügen glänzten, zeigten die Erfinder des Nord-Moduls aus Barsinghausen den Stand ihres aktuellen Projekts eines futuristischen Bahnhofs. Auf der industriell geprägten N-Anlage des dritten Vereins zog ein beeindruckender, sehr detaillierter Tagebau-Bagger die Blicke auf sich, begleitet vom großzügig umgesetzten Stahlwerk. Abgerundet wurde die Ausstellung durch einen Vortrag über die Strecke Hannover – Altenbeken samt Deisterbahn sowie einen des Forum Modellbahn, welches sich diesmal den Vorteilen der kleinen Spuren N und Z widmete.

Am Freitagvormittag ging es zum MEC Lehrte, in dessen liebevoll restauriertem Museumsstellwerk zunächst das größte mechanische Stellwerk Norddeutschlands im Obergeschoß besichtigt wurde. Die dort theoretisch erläuterte Betriebsituati-



Die große BDEF-Rundfahrt führte durch die Lüneburger Heide über Beckedorf, Soltau, Bispingen nach Soderstorf, wo eine Mittagspause eingelegt wurde, zurück nach Lüneburg.

on konnte dann im Erdgeschoß auf der traumhaft gestalteten Anlage des Lehrter Bahnhofes im Zustand der 1960er-Jahre nachvollzogen werden. In zahlreichen Schattenbahnhöfen werden die Modellzüge bereitgestellt, um die vorbildgerechten Abläufe, begleitet von einer Tag-/Nacht-Steuerung, nachzubilden.

Direkt vom Vereinsbesuch ging es zur Delegiertenversammlung. Nach Grußworten der befreundeten Verbände SMV (Sachsen), FIMF (Italien) und des Ehrenvorsitzenden von ProBahn referierte Prof. Dr. Axel Prieb, Präsident der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, über die erfolgreiche Reaktivierung von Bahnstrecken im überwiegend ländlichen Raum als Strategie der Orts- und Regionalentwicklung. Die anschließende Vorstellung des Programms für den kommenden Verbandstag 2025 in Linz (Rhein) begeisterte die Teilnehmer. Zum Abschluss wurden die personelle Situation im BDEF-Vorstand und die Vorbereitung auf einen Generationswechsel thematisiert. Selbst zeitlich begrenzte Unterstützung würde dem Vorstand helfen, die vielfältigen Tätigkeiten auf mehrere Schultern zu verteilen.

Neben den Modellbahn-Aktivitäten ergänzte die Besichtigung des Bergwerks „Klosterstollen“ den Tag in Barsinghausen. Nach der eineinhalb Kilometer langen Stolleneinfahrt wurden bei einem Rundgang die Arbeitsbedingungen und -methoden des dortigen Steinkohlebergbaus im Wandel der Zeit eindrucksvoll erläutert.

Das Highlight des gesamten Programms aber war die große Rundfahrt am Samstag. Aus dem Metronom stiegen die Teilnehmer in Celle in einen 1955 gebauten MaK-Triebwagen der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg um. Mit diesem ging es bei traumhaftem Sonnenschein in gemütlicher Fahrt über nicht mehr im Personenverkehr befahrene Strecken durch die Heide nach Lüneburg, von wo aus der Metronom die Gruppe wieder nach Hannover brachte. Diese einmalige Tour bot reichlich Gelegenheit zu ausgiebigen Gesprächen unter den Mitreisenden.

Gekrönt wurde der Tag durch ein hervorragendes Abendessen im stilvollen Restaurant „anno 1901“ in Hannover-Ricklingen, ergänzt durch eine Tombola, die nach und nach ein glückliches Lächeln in viele Gesichter zauberte. *Markus Peschel*



Viele eindrucksvolle Modellbahnanlagen waren zu sehen, wie diese große N-Anlage.

FOTOS: (B) MARKUS PESCHEL

Im Rahmen einer zweistündigen Führung wurde den Verbandstags-Teilnehmern das Bergwerk „Klosterstollen“ gezeigt.



Aktuelles zu den Terminen

Bitte erkundigen Sie sich vor Aufbruch zu einer Veranstaltung, ob diese auch stattfinden kann. Auch deshalb achten wir bei allen Terminen immer darauf, dass möglichst eine Telefonnummer angegeben ist. Und: Alle Vereine freuen sich über Ihre Unterstützung, sei es durch eine Spende oder Mitgliedschaft!

Vorbild

Dampfloks jeden Tag im Einsatz

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

Bis 1.9.

- Betriebsstages der Museumsbahnen Schönberger Strand jeden Sonntag, ab 1.7. auch Mittwoch und Samstag, Tel. 0431 5458241, www.vvm-museumsbahn.de

Bis 8.9.

- Fahrbetrieb jeden Sonntag bei der Stumpfwaldbahn Ramsen, Tel. 0160 96442288, www.stumpfwaldbahn.de
- Der „Rote Flitzer“ pendelt ab 21.7. jeden Sonntag zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und dem alten Bahnhof „Stadt/Kloster“ von Maulbronn, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
- Dampfzüge ab 7.7. jeden Sonntag auf der Gurkthalbahn in Österreich, Tel. 0043 0664 1707136, www.gurkthalbahn.at

Bis 15.9.

- Dampfzüge im Hochschwarzwald zwischen Titisee und Seebrugg ab 7.7. jeden Samstag und Sonntag außer 13.7. und 14.9., www.3seenbahn.de

Bis 29.9.

- Fahrbetrieb jeden Sonn- und Feiertag auf der Selfkantbahn, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de
- Der Schluff fährt jeden Sonntag,

Tel. 02151 982364, www.schluff-krefeld.de

- Dampfzugfahrten auf der Dampfstraßenbahn Hoorn – Medemblik (NL) jeden Dienstag bis Sonntag, von 20.7. bis 25.8. sowie an ausgewählten Tagen auch montags, Tel. 0031 229 255255, www.stoomtram.nl

Bis 3.10.

- Triebwagenfahrten jeden Sonn- und Feiertag auf der Bleckeder Kleinbahn, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de

Bis 5.10.

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

Bis 6.10.

- Die Buckower Kleinbahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag mit historischen Elektrotriebwagen, Tel. 0334 3357578, www.buckower-kleinbahn.de
- Die Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de

Bis 13.10.

- Museumsfahrten jeden Sonntag von Kappeln nach Süderbrarup, Tel. 04642 9251653, www.angelner-dampfeisenbahn.de
- Das Öchsle fährt jeden Sonntag und jeden ersten Samstag, von 11.7. bis 5.9. auch Donnerstag, Tel. 07352 922026, www.oechsle-bahn.de

Bis 20.10.

- Fahrbetrieb jeden Sonntag auf der Küstenbahn Ostfriesland zwischen Norden und Dornum, Tel. 04931 169030, www.mkoefv.de
- Das Rhönzügele fährt jeden Sonntag nach Mellrichstadt, außer 15.9., 29.9., 13.10., Tel. 09778 91230, www.freilandmuseum-fladungen.de

Bis 27.10.

- Die Dampfkleinbahn Bad Orb fährt jeden Sonn- und Feiertag, außer 30.5. und 3.10., Tel. 06661 1840, www.dampfkleinbahn-bad-orb.de
- Fahrten zwischen Endorf und Obing jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 0151 67794888, www.chiemgau-er-ferienlokalbahn.com
- Fahrbetrieb zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 09194 725175, www.dampfahnbahn.net
- Die Sauschwänze-Bahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, bis 22.9. auch Donnerstag und Freitag, Tel. 07702 51300, www.sauschwaenzlebahn.de

- Die Schwäbische Waldbahn von Schorndorf nach Welzheim fährt jeden Sonn- und Feiertag außer 25.8., Tel. 07182 80080, www.schwaebische-waldbahn.de
- Besichtigungen im historischen Bahnwasserkraftwerk Kammerl jeden 2. und 4. Sonntag, www.historisches-bahnwasserkraftwerk-kammerl.de
- Dampfzugfahrten jeden Sonntag zwischen Kandern und Haltingen, Tel. 07626 8990, www.kandertalbahnhof.de
- Die Meuselwitzer Kohlebahn fährt jeden Sonntag, Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de

Bis 31.10.

- Fahrbetrieb auf „De Lütt Kaffeebrenner“ jeden Donnerstag und Freitag, bis 30.9. auch Montag bis Mittwoch, Tel. 038825 37165, www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de

Bis 3.11.

- Dampfzugfahrten auf der Preßnitztalbahn jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 037343 808037, www.pressnitztalbahnhof.de

Fr 14.6. bis So 16.6.

- Öchsle-Fest in Ochsenhausen: Stadtfest mit Dampfzugfahrten, Tel. 07352 922026, www.oechslefest-ochsenhausen.de

Sa 15.6.

- Von Chemnitz nach Halberstadt zur „Bergkönigin“ 95 027 oder nach Wernigerode zur Brockenbahn, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de
- Mit 212 079 von Hamm zum Industriedenkmal Zeche Nachtigall, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
- Fahrt vom Zechenbahnhof Piesberg zur Brauerei-Ernst Barre in Lübbecke, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de
- Im historischen Schnellzug mit 119 158 von Berlin nach Wernigerode zu den Harzer Schmalspurbahnen, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com

Sa/So 15./16.6.

- Jubiläumsfeier „75 Jahre Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde“ mit Gastlokomotiven im Lokpark Braunschweig, Tel. 0531 2640340, www.eisenbahnerlebnis.de
- „150 Jahre AW Speldorf“ in der Alten Dreherei Mülheim a. d. Ruhr mit Feldbahn- und Straßenbahnfahrten, Betrieb auf der Modellbahn sowie Oldtimertreffen, Tel. 0208 44469360, www.alte-dreherei.de

Sa 15.6./16.6. 6.7./7.7.

- Fahrten mit 95 027 rund um

Blankenburg/Harz und auf die Steilstrecke nach Rübeland, Tel. 03944 9541190, www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de

Sa/So 15./16.6., 13./14.7.

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

Sa/So 15./16.6., 13./14.7., 27./28.7.

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

So 16.6.

- Mit 52 7596 auf der Ringzugstrecke: Zwei Rundfahrten von Rottweil über Donaueschingen und Tuttingen, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
- Museums-Dampfzug „Sofazügle“ von Ludwigsburg über Nürtingen nach Neuffen, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Sommerfahrttag im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. 06222 9599517, www.feldbahnmuseum-wiesloch.de

So 16.6., 30.6., 7.7., 21.7.

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

So 16.6., 30.6., 14.7., 21.7., 28.7.

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

So 16.6., 7.7., 21.7.

- Fahrtage auf der Sauerländer Kleinbahn, 7.7. Oldtimer-Tag, 21.7. Ententreffen, jeweils am Bahnhof Hüinghausen, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de

So 16.6., 7.7., 21.7.

- Der „Kaffieker“ fährt von Syke über Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup, Tel. 04251 93550, www.vgh-hoya.de

So 16.6., 7.7., 28.7.

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

So 16.6., 14.7.

- Dampfzugfahrten zwischen Kassel und Naumburg, Tel. 0561 81029484, www.hessencourier.de
- Der Kleinbahnexpress fährt von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de

So 16.6., 28.7.

- Museumsfahrten auf der Kleinbahn Bremen – Thedinghausen, www.pingelheini.de

Sa 22.6.

- Sonderfahrten von Staßfurt, Leipzig und Nördlingen zum Tag der offenen Tür / 75 Jahr-Feier bei PIKO in Sonneberg, Tel. 03925 383800, www.lokschuppen-stassfurt.de, Tel. 0176 621 70 200, www.dampfbahnmuseum.de, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Mit 50 3616 von Schwarzenberg ins Raumbahnmuseum Morgenröthe-Rautenkranz, Tel. 0371 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
- „Rügen-Express“ mit E-Lok 243 005 von Cottbus zum Ostseebad Binz und den Störtebeker-Festspielen, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
- Mondscheinfahrt auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de

So 23.6.

- Dieselfahrt mit Schmelz- und Schmiedetag im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna, www.feldbahn-fortuna.de
- Dampftag im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com
- Ferienfahrten auf der Nettetalbahn zwischen Bornum am Harz und Derneburg, Tel. 039245 2042, www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de

So 23.6., 7.7., 28.7., Sa 13.7.

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

So 23.6., 14.7.

- Dampffahrten auf der Wiehltalbahn, Tel. 02261 77597, www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de

So 23.6., 14.7., 28.7.

- Die Wanderbahn fährt zwischen Viechtach und Gotteszell, Tel. 0170 2425013, www.wanderbahn.de

So 23.6., 28.7.

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

Fr 28.6. bis So 30.6.

- Im Nachtzug mit 110 511 oder 242 001 zum Störtebeker-Festival in Ralswiek auf Rügen, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

So 30.6., 7.7.

- Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn (30.6.: Stadtfest Neresheim, historisch gekleidete Fahrgäste entrichten den halben Unkostenbeitrag), Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de

Sa 6.7.

- Mit E-Lok 243 005 von Cottbus zu den Krabat-Festspiele 2024 in Schwarzkollm, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
- Tag der offenen Tür (mit Programm) im Lokschnuppen Wismar, Tel. 0171 1765137, www.lokschnuppen-wismar.de
- Sonderzug von Frankfurt zur „Nacht des Feuerzaubers“ in Rüdesheim mit E 10 oder 218, Tel. 069 436093, www.historische-eisenbahn-frankfurt.de
- Mit 119 158 und einem Schnellzug aus den 1930er-Jahren nach Bergen, Prora und Binz auf Rügen, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com
- Moselexpress mit historischer E-Lok von Treysa nach Trier mit Schifffahrt von Cochem nach Bullay, Tel. 0172 5801026, www.eftreysa.de
- Mit dem VT 12.5 „Stuttgarter Rössle“ von Stuttgart nach Tegernsee, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

Sa/So 6./7.7.

- Dampffahrten beim Pollo zwischen Mesendorf und Lindenbergl, Tel. 033982 60128, www.pollo.de
- Sommerdampf im Lokschnuppen Wittenberge, Tel. 03877 561230, www.dampflok-wittenberge.de
- Rieser Oldtimertreffen, am 7.7. verkehrt außerdem der Seenland-express nach Gunzenhausen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

Sa 6.7., 20.7.

- Museumstag im Eisenbahnmuseum Dresden, Tel. 0171 2601802, www.igbwddresden-altstadt.de
- Fahrten mit der Diesellok HKB L2 zwischen Haselünne und Lönigen, Tel. 05432 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

So 7.7.

- Der „Feurige Elias“ fährt anlässlich des Oldtimer-Treffens am Marktplatz Weissach zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Fahrten auf der Murgtalbahn von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.murgtal-dampfzug.de
- Mit E 69 05 von Landshut über Regensburg zum Kloster Weltenburg, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu

So 7.7., 21.7.

- Museumsverkehr zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahnd.de
- Museumsfahrten Harpstedt – Delmenhorst, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de

Sa 13.7.

- Sommerausflug von Chemnitz nach Oberwiesenthal, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de
- Pendelfahrten zur Kahnacht in Luckau, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

So 14.7.

- Dieseltag auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de
- Museumsfahrten in Minden mit der Dampflok T93 „Kattowitz 7348“, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de
- Dampfzug zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 01521 28855000, www.uef-lokalbahn.de
- Kinderfest im historischen Bahnbetriebswerk Hanau, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
- Tunnelfahrten mit 52 7596 auf der Schwarzwaldbahn, Anfahrtsort Rottweil mit Dampf, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
- Tag des Rangierbahnhofs am Schauplatz Eisenbahn, Tel. 0371 46400892, www.schauplatz-eisenbahn.de
- Hoch hinaus ins Isergebirge: Mit dem Triebwagen M152.0604 von Hradek nach Liberec, dort Besichtigung des Straßenbahndepots mit Sonderfahrt, anschließend weiter über die Zahnradbahn bis nach Kořenov, Tel. 03585 219600, www.osef.de

So 14.7., 21.7., 28.7.

- Die Ammersee-Dampfbahn fährt zwischen Augsburg und Utting, Tel. 0821 450447100, www.bahnpark-augsburg.de

Sa/So 20./21.7.

- Sommerfest im Eisenbahnmuseum Weimar mit Modellbahnmesse, Tel. 0177 338541, www.eisenbahnmuseum-weimar.de

Do 25.7. bis So 28.7.

- Historischer Nahverkehr auf Rügen mit „Ferkeltaxen“, Baureihe 86 und V 100, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

Sa 27.7.

- Zuckertütenfahrt beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I, Tel. 039200 54922, www.kj-1.de
- Mit E69 05 von München zu den Dampftagen im Bahnpark Augsburg, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu

Sa/So 27./28.7.

- „Glosafest“ im Feldbahnmuseum Riedlhütte, Tel. 08138 1229, www.feldbahn-riedlhuette.de

- Bahnhofsfest im Eisenbahnmuseum Gramzow (Uckermark) mit Museumszugfahrten, Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de

Modell

Sa/So 22./23.6.

- Modellbahnschau der Modell-eisenbahn-Freunde Köln in ihrem Vereinsheim in Köln-Mülheim, www.modelleisenbahnfreunde-koeln.de
- Großbahntreffen am Wasserturm im E-Park Lauingen, für Spur 0, 1, II und Gartenbahnen (auch Dampf), Tel. 09072 9226728, www.eepark.de

So 30.6.

- Modellbahnausstellung des MEC Limburg Hadamar im Clubheim in Holzheim, 10–16 Uhr, Tel. 06482 5732, www.mec-limburg-hadamar.de
- Modellbahn-Tauschmarkt „aus dem Kofferraum“ auf dem Eschenplatz in Eschborn, Tel. 06196 4 64 66, www.eisenbahnfreunde-taunus.de

Sa/So 13./14.7.

- Sommerfest mit Tag der offenen Tür bei den Modelleisenbahnfreunden Wangen, www.mefwangen.de

Fr 19.7. bis So 21.7.

- Sommerausstellung der Modellbahnfreunde aus Neubrandenburg, Waren (Müritz) und Karow-Lübz in der „Feldsteinscheune Bollewick“, 10–17 Uhr, Tel. 039934 87547, www.warener-eisenbahnfreunde.de

Ankündigungen in der Rubrik „Termine und Treffpunkte“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste ab 01.01.2024. Bitte beachten Sie auch den jeweiligen Anzeigenschluss.

ROCO > P 8 als späte DB-Lok, T 3 der DR und ÖBB-Schmalspur-Spantenwagen für H0



So haben viele Eisenbahnfreunde die preußische P8 noch in guter Erinnerung: als Bundesbahn-Lok mit Computernummer 038.

Der rote „Lunin-Wimpel“ neben der Loknummer weist darauf hin, dass sich 89 7469 in persönlicher Pflege durch ihr Personal befindet – eine Spezialität der DR in den 50er- und 60er-Jahren.



□ Vor einem halben Jahrhundert hieß es Abschied nehmen von den letzten preußischen Länderbahn-Loks der Baureihen 78 und 38 bei der DB. 038 509, Vorbild des neuen H0-Modells der Epoche IV von Roco, wurde dagegen schon drei Jahre zuvor, im Juni 1971, beim Bw Tübingen ausgemustert. Die Detaillierung ist samt der typischen Witte-Windleitbleche hervorragend geraten, auch der Loksound kann sich hören lassen. Und eine kleine, aber feine Überarbeitung gab es auch: Die Vorlaufschwinge besitzen nun Radreifen in glaubwürdiger Materialstärke. Aus dem Fleischmann-H0-Programm stammt die schwere Ausführung der preußischen T3 nun als 89 7469 der DR. Das Modell kann sich noch immer sehen lassen, zumal als digitale Sound-Lok. Schmalspur-Fans erhalten ein Dreierset zweiachsiger H0e-ÖBB-Spantenwagen mit Ganz- und Halbfenstern der Pinzgaubahn. **038 509 der DB: 71380, Preis: 619,90 €**
89 7469 der DR: 70046, Preis: 369,90 €
H0e-Wagenset: 6240001, Preis: 189,90 €



Die drei ÖBB-Spantenwagen für die 760mm-Schmalspur passen zur rechts sichtbaren Zuglok 399.01 (Bestellnr. 7140001/7150001), die wir bereits im MEB 5/2024 vorstellen konnten.

BRAWA > SNCF-Kühlwagen für N

□ Viele Modellbahner kennen das Kürzel „STEF“ von diversen Kühlwagen-Varianten. Doch was bedeutet das eigentlich? Die Suche im www war nicht ganz einfach, heraus kam: „Société Française de Transports en Entrepôts Frigorifiques“. Die Gesellschaft kümmerte sich also um den Transport und die Lagerung vom Kühlwaren. Es gibt sie heute noch als modernes Unternehmen,

das aber seinen Namensursprung nicht verliert. Das Brawa-Modell des UIC-Standard-Kühlwagens, der bei der SNCF eingestellt war und zum Wagenpark der Interfrigo gehörte, bietet feinste Details. Beispiele sind die zierlichen Aufstiegsleitern und der Wagenboden. Die mehrfarbige Bedruckung ist makellos ausgeführt. **Bestellnummer: 67121, Preis: 44,90 €**



PIKO > Ludmilla und Staubsilowagen für TT, IC-Wagen für H0 und N



Im Zustand der 90er-Jahre und in einem ungewöhnlich hellen Rot (vergleiche das Feld um die Lok-Nummer) präsentiert sich 231 068.

□ Mit einer gegenüber der Baureihe 130 reduzierten Höchstgeschwindigkeit und ohne Zugheizvorrichtung war die 131 eine der Notgeschuldeten Güterzugvariante in der leistungsstarken V300-Familie der DR. Diese war eigentlich eher für schwere Reisezüge gedacht. Piko liefert nun eine Farbvariante seiner gelungenen TT-Nachbildung der Ludmilla als 131 068 des BW Halle G aus. Die bewegliche Pufferaufnahme samt Schürze unterhalb der Puffer fällt im Normalbetrieb kaum auf, umso besser wirken die vielen Details und die angesetzten Griffstangen an den Fronten. PluX16-Schnittstelle und Platz für den Lautsprecher sind vorhanden. Auch in den sogenannten Produktfarben sind nun die insgesamt sechs neuen Modelle der IC 79-Wagen – Gewinner des „Goldenen Gleises 2024“ – im Maßstab 1:160 zu haben. Im Modell dürfte das eher ungeliebte Orientrot zumindest nicht verblasen. In aktueller Ausführung der DBAG ist das Modell des IC-Abteilwagens Bvmz 111.2 zu haben. Das Zuglaufschild in den Eingangstüren verrät den Laufweg Salzburg Hbf – Berlin Ost. In der auffälligen hellblauen Lackierung von



Das N-Modell des Bm 235 wird mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern angeboten.



Erweiterungsmöglichkeit für aktuelle IC-Züge in H0: der aus einem Avmz deklassierte Bvmz 111.2.

Rahmen und Fahrwerk sind Staubsilowagen mit dem Logo des Sodawerks Staßfurt der Epoche V zuzuordnen. Die TT-Modelle im Zweierpack sind bestens gelungen.

TT-132: 47329, Preis: 169 €
IC-Wagen N: 40669, 56,99 €
IC-Wagen H0: 59679, 69,99 €
Staubsilowg. TT: 47682, 86,99 €



Ein Farblecks in der bunten Epoche V: private Staubsilowagen.

MÄRKLIN > Schweizer IC-Steuerwagen und tschechoslowakisches Kesselwagen-Set für H0



Der SBB-Einheitswagen der Bauart EW IV Bt wird als Steuerwagen für Intercitys eingesetzt.



Die vorbildgerecht unterschiedlich lackierten ČSD-Kesselwagen bereichern jeden Güterzug.

□ Von den Einheitswagen der Bauart EW IV möchten sich die Schweizerischen Bundesbahnen aktuell im großen Maßstab trennen. Viele Waggons dieser vor über 40 Jahren beschafften Fahrzeugserie stehen zum Verkauf. Die noch im Intercity-Dienst eingesetzten Exemplare wurden jedoch nochmals modernisiert. Äußerlich sind sie seit einiger Zeit an den komplett rot lackierten Türen zu erkennen, die deren Sichtbarkeit für wahrnehmungseingeschränkte Reisende verbessern soll. Märklin bietet einen solchen EW IV-Steuerwagen nun im aktuellen Vorbildzustand an. Das gut gestaltete H0-Modell im Maßstab 1:93 besitzt einen SBB-Lichtwechsel. In die ehemalige Tschechoslowakei geht es mit einem dreiteiligen Kesselwagen-Set, das ebenfalls für die Spur H0 angeboten wird. Die Wagen der ČSD-Bauart Zaes(Rah) laufen auf Minden-Dorfeld-Drehgestellen und sind wie die Vorbilder von 1982 unterschiedlich lackiert: Ein Waggon rollt in Staubgrau, die anderen beiden in Schilfgrün auf die H0-Schienen. **SBB-Steuerwagen: 42177, Preis: 109 €**
ČSD-Kesselwagen: 46463, Preis: 139 €

RIVAROSSO > ÖBB-1040 in Blutorange für H0

□ Noch immer zählt der blutorangene Lack, der von den ÖBB im Jahre 1969 für alle Triebfahrzeuge eingeführt wurde, zu den beliebtesten Farbgebungen bei der Eisenbahn überhaupt. Vorbei waren seither auch in Österreich die Zeiten altbacken dunkelgrün lackierter Lokomotiven. Auch Rivarossi springt nun mit seinem H0-Modell der Reihe 1040 auf den „Blutorange-Zug“ auf: 1040 003 zeigt sich neben der schicken Farbgestaltung mit ihrer Computernummer und den typischen „Pflatsch“-Logos an Stirn- und Seitenwänden im Erscheinungsbild der 1990er-Jahre. Sie besitzt ein umbragraues Dach ohne Bremswiderstände. Die Soundlok wird mit einem ZIMO-Sounddecoder geliefert, der laut Rivarossi mit Original-Geräuschen der 1040 geladen wurde. **Bestellnr.: HR2938S, Preis: 389,90 €**



MINITRIX > Béton-Jaquemin für N

□ Mit der „Béton“-Farbgebung der SNCF ist es so ähnlich wie mit dem Ozeanblau/Beige der DB. Zunächst bei den Fans ungeliebt, stellt sich die helle Farbe im Nachhinein als gar nicht so schlecht heraus. Eine (original-)grüne Lok würde vor grünem Wald jedenfalls schlechter zur Geltung kommen. Ein Zug in Corail-Farben macht das Epoche-IV-Bild komplett. Minitrix profitiert ein weiteres Mal von der schier endlosen Variantenvielfalt der SNCF-Baureihe BB9200 und legt nun die Ordnungsnummer 9232 ohne Schürzen, und halbrunde Seitenfenster, dafür mit Doppellampen auf. Das feindetaillierte Modell wird erstaunlicherweise in Analog-Ausführung angeboten. **Bestellnr.: 16695, Preis: 269 €**



BUSCH > Figuren-Sets für alle Lebenslagen in HO



„Bähhh, ich hasse diese eklige Sonnenmilch.“ „Muss sein, Lotta.“

□ Es sind neue „Action-Sets“ zu haben: Die zwei Camping-Szenen „Eincremen“ und „Zeltromantik“ sind sehr alltäglich und passen auf jede Anlage, ebenso der altertümliche Kramer-Traktor mit Bauer und Tochter, wenn es um die Epoche III geht. Eher speziell ist die Szene mit spärlich bekleidetem Fotomodell auf einem Chevy-Pick-Up (ohne die Fotografen). **Zeltromantik: 79820, 22,49€; Eincremen: 79821, 19,99€; Heiße Kiste: 79812, 25,99€; Kramer: 40072, 29,99€**



Nicht ganz jugendfrei und deshalb von schräg hinten fotografiert: das Set 79812.



Unverfänglich: der kleine Kramer-KL11 (Baujahr 1953) mit Bauer und Kind.

HALLING > Tram-Oldtimer für HO

□ Erst 1901 ging die Freiburger Straßenbahn in Betrieb, dafür aber von Beginn an elektrisch. Anfangs verkehrten insgesamt 27 von der Hannoverschen Waggonfabrik AG (HAWA) in Hannover-Linden gebaute Zweiachser mit teilweise Sichtholzverkleideten Aufbauten. Halling hat sein HO-Modell nun mit einem neuen Antrieb und fein geätzten Metallgittern auf den Bühnen versehen. Auf Wunsch sind auch vorbildgerechte HOm-Modelle zu haben. **Bestellnummer: OLD-F07-M, Preis: 209€**



Anzeigen

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

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



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

www.exPRESSzugreisen.de **PRESSNITZTALBAHN**

Zum „Further Drachenstich“
sa., 17. August 2024

Besuchen Sie das älteste Volksschauspiel in Deutschland, eine Legende vom Drachen, aber auch vom Kampf Gut gegen Böses, dem ältesten Mythos der Menschheit. Unser Zug ist mit einer modernen Diesellok bespannt sodass nach Ende der Aufführung eine entspannte Rückfahrt möglich ist.

Eintrittskarte Veranstaltung 
Reservierter Sitzplatz  **SPEISEWAGEN** 

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt) ab	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
Chemnitz, Hohenstein-Ernstthal, Zwickau	159,00 €	109,00 €	399,00 €
Reichenbach, Plauen	149,00 €	99,00 €	359,00 €
Hof	129,00 €	89,00 €	319,00 €

Weitere Informationen unter Fon +49(0)38 301 / 88 40-13 oder Sie senden eine E-Mail an: expresszugreisen@pressnitztalbahn.com.
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt

MODELLBAHN DIGITAL PETER STAERZ 

Digitaltechnik preiswert und zuverlässig

Digitalzentrale ZS2+ mit 32 Funktionen und POM

Farbwahl:
*die ZS2+ ist neben schwarz, silbergrau, dunkelblau, perlgold metallgrün nun auch in zitronengelb erhältlich

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

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

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

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



weitere Neuerungen:
*ab sofort sind 32 Funktionen gleichzeitig schaltbar
*Versionsabfrage im Menü
*Einstellung der Überlastzeit in 1,4 Sekunden Schritten

Mögliche Gleisformate:
*Reines Selectrix
*Selectrix + Selectrix 2
*Selectrix + Selectrix 2 + DCC
*Reines DCC

Alles im Blick:
*Großes 4-Zeilen Display: 1 Lok und 1 Schaltartikel immer auf der Anzeige
*Fahrstromanzeige

Fachgeschäft und Onlinehandel für **Modelleisenbahnen** und Zubehör aller Spurweiten 

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo. - Fr. 08:00 - 18:00 Uhr | Sa. 10:00 - 16:00 Uhr

Schienenfahrzeuge, Gleisbaumaterial, Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik, Straßenfahrzeuge, Ersatzteile, Digitalisierung, Reparatur- und Umbauservice

MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz **mein-mbs.de**

MINIS > MAN-F90-Hängerzug für N

□ Heute würde „WABERER'S“ auf dem Lkw stehen, das ist die europaweit erfolgreiche Nachfolgegesellschaft der einstigen „Hungariocamion“. Ein MAN-F90 wird sich jedoch kaum mehr in der modernen Waberers-Flotte befinden. Im Modell und im Maßstab 1:160 geht es daher, sehr schön detailliert und sauber bedruckt, zurück in die Epoche IV.

Bestellnummer: LC4637, Preis: 34,99 €



QUACK & SALBER > Güterwagenkasten für TT

□ Aus der Not eine Tugend machen: Bei der Epoche-I-Modellschmiede ereignete sich ein Malheur: Der sächsische G3 wurde zunächst mit schief sitzenden Bremserhäusern hergestellt und war so unverkäuflich. Für einen abgestellten Wagenkasten indes wirkt gerade dieses Detail richtig stimmig. Der Bausatz enthält außer dem Kasten und Zurüstteilen nur einige gelaserte Holzteile für das Fundament. Mit Pulverfarben gealtert wirkt das Ganze sehr überzeugend. **Bestellnr.: 1-900001, Preis: 29 €**



NOCH > Milchpilz für H0

□ Noch hat hier ein Vorbild gewählt, das in den 1950er-Jahren von der ebenfalls in Wangen im Allgäu ansässigen Firma Waldner gefertigt und an immerhin 49 Orten in ganz Deutschland aufgestellt wurde: den legendären „Milchpilz“, einen kleinen Kiosk mit Frischmilch-Ausschank in Form eines Fliegenpilzes. Firmenchef Anton Waldner hatte diese Form bewusst gewählt, weil er sie für besonders ansprechend hielt. Leider wurde von Noch der einzige Pilz seiner Art ausgewählt, der später modernisiert und mit von den anderen Typen abweichenden Fenstern ausgerüstet wurde. **Bestellnr.: 66460, Preis: 14,99 €**



TILLIG > Hochbordwagen für TT-Einsteiger



□ Für sein „Start“-Sortiment legte Tillig einen formneuen, relativ modernen Hochbordwagen auf. Dessen Vorbild existiert allerdings nicht bei der DB AG, sondern lediglich in einigen Exemplaren bei der Steiermärkischen Landesbahn. Gut gelungen ist das Modell dennoch, und im Zweifelsfall, falls jemandem die Vorbildtreue fehlen sollte, eignet es sich als idealer Gummibärchen-Transporter. **Bestellnummer: 14900, Preis: 23,50 €**

LAFFONT > Z-Bahnhof und N-Wärterhaus



Der RhB-Bahnhof Wiesen als Z-Bausatz in Holzbauweise.

□ Die Ortschaft „Wiesen“ in Z erhält nun nach einem Wohnhaus und einem Restaurant auch einen Bahnhof. Für „Eschelbronn“ in N gibt es einen solchen – samt Güterschuppen – schön länger, dazu gesellt sich nun ein ansehnliches Wärterhaus. „Wiesen“ für Z: **Z:Z6801,53,90 €**; „Eschelbronn“ für N: **N:9701, 28,90 €**



Das stattliche württembergische Wärterhaus wird für N angeboten.

MASSOTH > Neues Digital-Zubehör



□ Entgegen anderslautender Gerüchte läuft der Betrieb bei Massoth ganz normal weiter, das Insolvenzverfahren kann in Kürze abgeschlossen werden. Der abgebildete Speicherbaustein „eMOTION Powercap 200“ ist ein Beispiel für die umfangreiche Produktpalette, die weiterhin mit vielen Neuheiten ergänzt wird. **Bestell-Nr.: 151301, Preis: 32 €**

BEI KM 1 IN LAUINGEN:

Großbahn-Treffen

□ Am 22. und 23. Juni ist es wieder soweit: Die Freunde großer Spurweiten treffen sich schon traditionell einmal im Jahr im schwäbischen Lauingen, am Firmensitz von KM 1 im E-Park. Doch nicht nur die Produkte, Schauanlagen und Dioramen des Herstellers vorzüglicher Modelle in den Baugrößen 0 und 1, auch eine Menge weiterer Hersteller und Anlagenbauer sind als Gäste vertreten: Elf Schauanlagen in den Maßstäben 1:45, 1:32 und 1:22,5 warten mit Fahrtrieb auf die Besucher, 17 kleine und große Hersteller von Modellbahnen und Zubehör großer Spurweiten sind vor Ort. Neben dem Einkaufen und Fachsimpeln über die Großbahn steht aber auch das gesellige Bei-



Im Juni wird es in Lauingen aus Schloten aller Größen dampfen, denn zu den Großbahn-Modellen unterschiedlicher Baugrößen werden sich auch Originalmaschinen gesellen.

sammensein im Mittelpunkt, für die passende Bewirtung ist gesorgt. Frisch gestärkt kann man dann auch die Mitfahrt auf einer Dampfmaschine oder der Parkbahnwagen.

Am Samstagabend findet das KM1-Sommerfest statt, dazu wird um Anmeldung gebeten. Alle aktuellen Informationen findet man unter www.eepark.eu.

MEB SPEZIAL – BAHN-JAHRBUCH 2023

Zweimal „Retro“-Loks

□ Nur drei Wochen nach der Ziehung unserer „TT“-Gewinner (siehe rechts) konnten wir, nach Ablauf des großzügig bemessenen Einsendeschlusses, auch die Glücklichen ziehen, die bei unserem Gewinnspiel im Bahn-Jahrbuch mitgemacht hatten. Die ersten Bilder erreichten uns nun kurz vor Redaktionsschluss. Zum ersten Mal bei einem Preisausschreiben gewonnen hat Jürgen Standfuß und war begeistert ob der schönen Roco-E 10 in Rheingold-Farben. Genau das richtige fanden wir auch für Günther Hahn: Er hatte auf seiner Postkarte noch den Vermerk „Wechselstrom“ platziert. Dumm nur, dass wir nur Gleichstrom-Modelle als Gewinne vorbereitet hatten. Ein erneuter Gang in unseren Musterkeller brachte die schöne V300 von Märklin zum Vorschein. Genau rechtzeitig zum Vattertag kam das Modell an, und die Ehefrau spendierte gleichzeitig ein mehr als passendes T-Shirt.



„Welch' eine Freude!“, schrieb uns Jürgen Standfuß und grüßte uns aus Ostfriesland.



Gelungener Vattertag mit zwei Geschenken: Die V300 passt zum T-Shirt.

MEB EXTRA NR. 8 – FASZINATION TT

Dreimal Freude

□ 15 Pakete füllten vor einiger Zeit unsere Poststelle, unterschiedlich groß, aber alle mit wertvoller Fracht: Sie gingen an die glücklichen Gewinner aus unserem Gewinnspiel, das wir extra für die vielen TT-Bahner unter unseren Lesern veranstalteten – zu finden war es im zweiten Sonderheft „Faszination TT“. Von der kleinen Arnold-Kö, die bei Winfried Fiebig ankam, bis zur perfekten Nachbildung der Baureihe 93 als digitales Soundmodell von Piko hatten wir einige Schmankerl vorbereitet, die allen erfolgreichen Teilnehmern hoffentlich viel Freude bereiten. Wenn dann auch noch fünf Enkel etwas von dem Gewinn haben, dann hat die Glücksfee doch alles richtig gemacht. Es war uns eine Freude!



Rolf-Dieter Janitz kann das Tilig-Zugset gut gebrauchen.



„Macht weiter so“, schrieb uns Winfried Fiebig. Machen wir!



Die Enkel Tristan, Sandro, Ricky, Titus und Travis Köhler freuen sich zusammen mit Opa Bernd Olaf Stüwer in dessen Eisenbahnzimmer über die neue Ludmilla von Roco.



FOTO: STEFAN VON LOSSOW

BAUREIHE 111

Noch immer ist die 111 im alltäglichen Dauereinsatz, auch wenn zahlreiche Exemplare inzwischen den Weg zum Schrotthändler antreten mussten. Vor 50 Jahren stellte die Bundesbahn die neue Baureihe vor. Anfangs kamen die Maschinen auch im hochwertigen Reisezugverkehr zum

Einsatz, später waren die 111 in vielen Regionen das Rückgrat im S-Bahn- und RE-Verkehr. Viele Lokomotiven sind seit einiger Zeit auch bei privaten EVU im Einsatz und werden hoffentlich noch viele Jahre das Bild auf unseren Schienen prägen.

Unser Heft 8 erscheint am **5. Juli** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Freitag.

FOTO: HELGE SCHOIZ



OSCHATZ

Im zweiten Teil unseres großen Anlagenporträts dreht sich alles um den Schmalspurtteil und viele kleine Geschichten, die sich dort schon ereignet haben (sollen).



FOTO: RAINER HEINRICH

GÖSSNITZ

Ein kleines Städtchen im Thüringischen reklamierte für sich lange Zeit einen Rekord: Deutschlands längste Bahnsteiginsel – der spannende Knotenpunkt im großen MEB-Porträt.

AUSSERDEM

Retterin der Schmalspur
Die NÖVOG erhielt mehrere österreichische Schmalspurbahnen.

Ein Berg aus Schaum
Zugegeben: Es handelt sich um Hartschaum, um den sich in unserem Werkstattbeitrag alles dreht.

Spur 1 – ganz besonders
Wenn ein professioneller Fotograf seine eigene Anlage porträtiert, sind herausragende Bilder das Ergebnis.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Nicht verpassen

Falls Sie noch kein Abonnent sind: Verpassen Sie nicht die nächsten ModellEisenBahner-Ausgaben! Scannen Sie einfach den QR-Code, um die nächsten drei Hefte im günstigen Mini-Abo für nur € 9,90 (€ 3,30 pro Heft) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind, und sparen € 7,80 (€ 2,60 pro Heft) gegenüber dem Einzelverkaufspreis! www.modelleisenbahner.de/miniabo



44 % sparen – 3 Hefte für 9,90 Euro!

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 7/2024, Jahrgang 73
Chefredakteur: Stefan Alkofer (V.i.S.d.P.)
Redaktion: Andreas Bauer-Portner, Alexander Bergner
Editorial Director: Michael Hofbauer
Mitarbeitende dieser Ausgabe: Eckart Erb, Bernd Keidel, Sebastian Koch, Klaus Kampelmann, Thomas Küstner, Romano Mölter, Wilfried Rettig
Redaktionsassistent: Angelika Gäck, Caroline Simpson
Layout: Snezana Singer, Claudia Reidl
Korrektorat: Jana Müller (fr), Matthias Müller (fr)
Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler
Herstellung: Sabine Springer
Verlag: GeraMond Media GmbH, Infranterstraße 11a, 80797 München
Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein
Gesamtleitung Media: Jessica Wygas, jessica.wygas@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Anzeigenposition: Hildegund Roefler, hildegund.roessler@verlagshaus.de
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mvz.de)
Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen
 © 2024, 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.



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](https://www.instagram.com/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 Anzeigenpreissete Nr. 32 vom 1.1.2024



Von weißer Wand zu Wunderland



schon ab
29,99*
Euro
pro Meter

Welten erschaffen mit Panorama-Hintergründen

Mit verschiedenen Motiven bieten wir eine breite Auswahl für Modellbahnanlagen unterschiedlicher Themen und Designs. Der Direktdruck auf Forex-Hartschaumplatten macht die Anwendung flexibler und bequemer als z.B. bei Fototapete: kein lästiges Aufkleben, keine Blasen oder Falten.

Für Schau- oder bewegliche Anlagen, die nicht direkt an der Wand stehen, sind diese Hintergründe ein absolutes Must Have!

für kurze Zeit zum Einführungspreis!



* auch in den Standardformaten 100 x 48 cm und 100 x 55 cm erhältlich



WERDEN SIE ELRIWA-STAMMKUNDE!



Bis zum 30.09.2024 bestellen und Einführungspreis sichern!



SCHAUEN SIE SICH UNSER VIDEO AN!



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

www.elriwa.de



Die BR 62 der Deutschen Bundesbahn rollt an!

Das PIKO H0 Modell der schnellen Zweizylinder-Heißdampf-Tenderlokomotive der Baureihe 62 begeistert durch seine formvollendete, maßstabsgetreue Umsetzung.

FORM NEU
2024



Dampflokomotive BR 62 DB Ep. III

50700 Gleichstrom

379,00 €*

50702 Gleichstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound®** onboard

489,00 €*

50703 Wechselstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound®** onboard

489,00 €*

Expert Plus Version der DB Maschine:

55924 XP Gleichstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound®** onboard

579,00 €*

55925 XP Wechselstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound®** onboard

579,00 €*

Expert Plus Version
mit gepulstem
Verdampfer!



* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt bei PIKO. Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen und alle PIKO Neuheiten 2024 entdecken.