Nur € 5,90

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8
August 2024
73. Jahrgang

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

4 191341 105908 08
B13411

Anlagenträume

- Oschatz in den 1970er-Jahren
- Stimmungsvolles Spur-1-Diorama

Werkstatt

- Berge aus Styrodur

Längster Bahnsteig Deutschlands

Warum der Bahn-Knoten Gößnitz so bedeutend war



Top-Neuheiten im Test



Vectron Dual-Mode von Piko

Klv 53 von Rivarossi • CC 14000 von Arnold

Happy Birthday 111

Baureihe 111: Nach 50 Jahren auf dem Weg zur Legende

Wieso sie der erste Schritt zum modernen Lokomotivbau war

Parli italiano?

EUROTRAIN®
... fährt für idee+spiel



Folge uns auf Instagram

Abbildung zeigt Vorserienmuster

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

EUROTRAIN® EXKLUSIV märklin

Verfügbar ab August 2024

Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

H0 Elektrolokomotive Baureihe 193 Vectron

- Rail Traction Company s.p.a. (RTC)
- Geregelter Hochleistungsantrieb
- 4 Achsen angetrieben
- Beleuchtungselemente digital schaltbar
- Pufferhöhe nach NEM

H0 | VI | RTC | ~ | mfx+ | 219 mm

Art.-Nr. 39339

€ 429,99

www.ideeundspiel.com

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



16 (K)ein Intermezzo

Ursprünglich sollte mit der Baureihe 111 nur die Bestandslücke an leistungsfähigen, schnellen Elektroloks bei der Bundesbahn gefüllt werden. Doch die Maschinen, bei denen im mechanischen Teil durchaus neue Wege beschritten wurden, erwiesen sich als zeitlos und langlebig. Selbst 50 Jahre nach ihrer Erstlieferung sind noch immer einige 111 in ganz Deutschland anzutreffen.



Titel: 111 047 vor IC 129 „Johann Strauß“ fährt am 2. Juni 1984 durch das Felsentor von Etterzhausen. Foto: Andreas Ritz

TITELTHEMA

16 DIE BRÜCKENLOK
Einst löste die Baureihe 111 die letzten Altbau-Elektroloks bei der DB ab. Inzwischen gelten die bewährten Arbeitspferde selbst als Kultobjekte.

VORBILD

DREHSCHEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

28 ZWISCHEN NOSTALGIE UND MODERNE
Die Schmalspurbahnen in Niederösterreich werden heute von der NÖVOG betrieben.

32 NEUE WERKSTATT
Das neue Betriebswerk des „Rasenden Roland“ wurde mit einem großen Fest eingeweiht.

34 AUF GANZ SCHMALER SPUR
In Nürnberg lohnt der Besuch eines besonderen Eisenbahnmuseums für Feldbahn-Fahrzeuge.

36 NEUES ROLLMATERIAL
Die Bergbahn Lauterbrunnen – Mürren in der Zentralschweiz erhielt neue Stadler-Triebwagen.

38 WÜSTEN-DESIRO
Siemens stellte jüngst den ersten von 94 Regional-Triebwagen für das Land am Nil fertig.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

40 SCHNELLER NACH PADERBORN
Teil zwei des Beitrags über die Magistrale durch Ostwestfalen blickt auf das aktuelle Geschehen.

46 BAHNKNOTEN GÖSSNITZ
Die Kleinstadt im Osten Thüringens besaß über viele Jahrzehnte die längste Bahnsteiginsel in Deutschland. Inzwischen wird dort modernisiert.

LOKOMOTIVE

52 DIE UNECHTE DUPLEX
Von der französische Privatbahn PLM wurden in den 1930er-Jahren zehn Güterzug-Dampfloks mit einem ungewöhnlichen Triebwerk beschafft.

MODELL

WERKSTATT

62 SCHAUM-BERGE
Thonis van der Weel zeigt, wie man aus einem Baustoff wunderschöne Modell-Berge zaubert.

TEST

66 DIE LOK FÜR VIELE FÄLLE
Die moderne Zweikraftlok Vectron „Dual Mode“ für die Spur H0 als Neuentwicklung von Piko.

68 KRAFT FÜR DIE ROTTE
Der DB-Rottenkraftwagen der Bauart Klv 53 ist nun bei Hornby/Rivarossi für H0 erhältlich.

70 50 HZ-PIONIERINNEN
Die französischen „Bügeleisen“-Elektroloks als bestens detaillierte N-Miniaturen von Arnold.

PROBEFAHRT

72 UR-TRANSALPIN
Der ÖBB-Elektrotriebwagen der Reihe 4130 kommt von Jägerndofer für die Spur N.

73 SCHON WIEDER EIN BREMER
Exact-Train präsentiert seine H0-Miniatur des Kriegs-Güterwagens der Gattung „Bremen“.

73 GAS IN KLEINEREN MENGEN
Kurze zweiachsige Gaskesselwagen bereichern das Sortiment der Baugröße H0 bei Rivarossi.

73 HEBEN UND SENKEN
Märklin bringt die DB-Baureihe 120 nun mit heb- und senkbaren Stromabnehmern für H0.

74 GROSS GEMESSEN
Dank Piko erhalten nun auch die Gartenbahner einen voll funktionstüchtigen Messwagen.

74 GRAUBÜNDEN IN 1:160
TE-Miniatur hat ein Engadiner Wärterhaus nach RhB-Vorbild für die N-Modellbahn nachgebildet.

75 „ONKEL TOMS HÜTTE“
Nordmodell bietet ein typisch norddeutsches Fachwerkhaus als Lasercut-Bausatz für N an.

SZENE

76 OSCHATZ IN H0
Im zweiten Teil unseres Anlagenporträts steht der Schmalspur-Teil des Bahnhofs im Mittelpunkt.

82 ILLUSION
Stefano Regazzoni hat nicht nur eine perfekte Spur I-Anlage nach Industrie-Motiven erbaut, sondern sie auch meisterlich fotografiert.

AUSSERDEM

44 BUCHTIPPS

88 BDEF/SMV

90 TERMINE & TREFFPUNKTE

92 MODELLBAHN AKTUELL

98 IMPRESSUM

98 VORSCHAU



32 Rüganer Attraktion mit Zukunft

Der „Rasende Roland“ hat eine neue Werkstatt – und schon bald auch etwas mehr Strecke.



62 Berg-Traum ganz aus Schaum

Mit Hartschaumplatten lassen sich Gebirge leicht, schnell und preiswert modellieren.



82 Surrealer Realismus in 1:32

Die Grenzen zwischen Vorbild und Modell verschwinden auf dieser genialen Anlage.

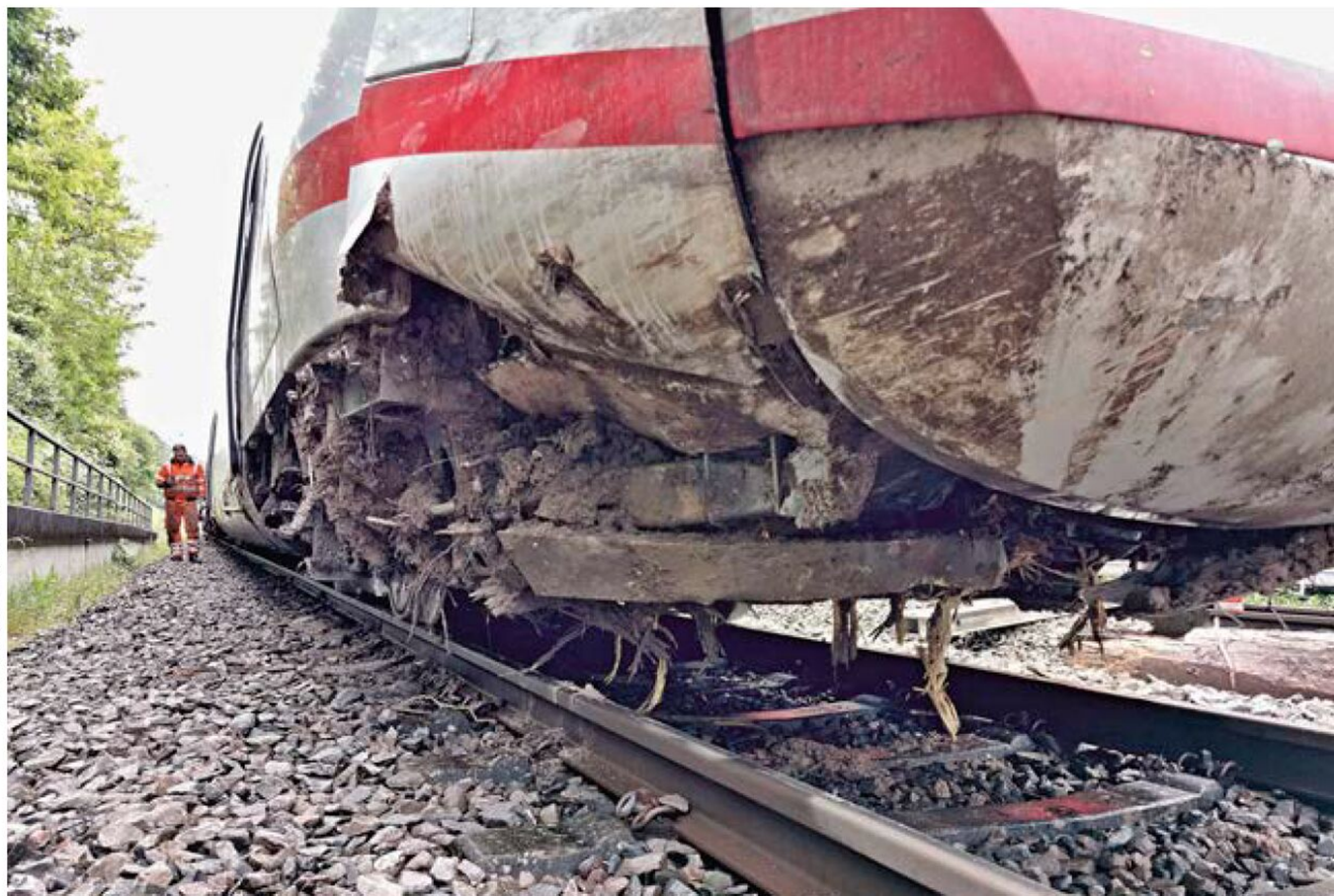


Der entgleiste ICE 4 wird mithilfe von DB Notfalltechnik wieder aufgegleist. Die Fahrgäste erlitten nur einen erheblichen Schreck.

BAYERN UND BADEN-WÜRTTEMBERG

Behinderungen durch Unwetterschäden

☐ Aufgrund von anhaltenden und ergiebigen Regenfällen kam es ab 1. Juni zu erheblichen Unwetterschäden in Bayern und Baden-Württemberg. In mehreren Landkreisen wurde der Katastrophenfall ausgerufen. In Ostbayern erreichte die Donau am 4. Juni einen Pegelstand von zehn Metern, der Schiffsverkehr auf der Donau wurde komplett eingestellt. Bei Schwäbisch Gmünd entgleiste der ICE 510 infolge eines Hangrutsches und Schlamm auf den Gleisen. Der Zugverkehr war in weiten Teilen Bayerns und Baden-Württembergs stark beeinträchtigt. Auf zahlreichen Strecken wurde der Betrieb eingestellt. Betroffen waren unter anderem die Strecken München – Nürnberg – Erfurt – Berlin, Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München, Stuttgart – Mannheim – Frankfurt (Main), München – Lindau – Bregenz – Zürich, Karlsruhe – Stuttgart – Crailsheim – Nürnberg und Augsburg – Kempten (Allgäu) – Oberstdorf. Auf der Strecke Nürnberg – Würzburg verspäteten sich die Züge zusätzlich um mindestens 25 Minuten. Zwischen München und Nürnberg verzögerten sich die Züge um rund 45 Minuten. Im Fernverkehr kam es zum Teil zu Verspätungen von mehreren Stunden. Aus Richtung Westen und Norden war München zwischendurch überhaupt nicht mehr zu erreichen. Besonders betroffen waren überdies die von Ingolstadt ausgehenden Strecken. Zwischen Aichach und Ingolstadt war zudem kein Schienenersatzverkehr möglich, da auch die Ausweichrouten für Busse überflutet waren. Zwischen Freising und Landshut (Bay) verkehrten die Züge mit verminderter Geschwindigkeit. Auch im Güterverkehr kam es zu massiven Verspätungen. Viele Güterzüge mussten entfallen, teils verkehrten Güterzüge mit erheblicher, zum Teil tagelanger Verspätung. Betroffen war unter anderen der Verkehr nach Ostbayern, zum Beispiel die Kesselwagenzüge nach Straubing Hafen. Der Deggendorfer Hafen wurde abgeriegelt, sodass dort keine Güterzüge fahren konnten. Die Züge wurden in vielen Bahnhöfen zurückgehalten. Im Fernverkehr wurde die Zugbindung aufgehoben, auch eine Nutzung der Tickets zu einem späteren Zeitpunkt war möglich. Die Lage normalisierte sich erst sukzessive in der ersten Juniwoche.



Neben dem Erdreich, das sich im Drehgestell sammelte, erlitt der Zug auch einige Beschädigungen.

FOTOS: GABREIL HABERMANN



FOTO: ALEXANDER BAUER

Dieses Prachtstück von einer Brücke soll ersetzt werden. Die Ohe-Querung bei Regen wurde zu lange vernachlässigt.

REGIONALVERKEHR

Festival-Esslinger

☐ Über die Pfingstfeiertage fand vom 18. bis 20. Mai mit dem „Rund-umadum-Festival" in Regen ein großes, überregionales Volksmusikfestival im Bayerischen Wald statt. Um dem Teilnehmer- und Besucheransturm Herr zu werden, setzte die Länderbahn (DLB) zwischen Gotteszell und Zwiesel auf der RB 35 den historischen Esslinger VT der „Wanderbahn im Regental e. V." gemeinsam mit mehreren Verstärkerzügen ein. Diese Züge liefen ebenfalls als RB 35 und konnten mit allen regulären Fahrkarten und dem Deutschland-Ticket benutzt werden. So konnte zwischen Gotteszell und Zwiesel jeweils vormittags und am Nachmittag zusammen mit den planmäßigen Regioshuttle der Waldbahn ein angenäherter Halbstundentakt gefahren werden. Das Bild zeigt den VT 07 auf der Ohebrücke bei Regen am 18. Mai 2024, die wie die Nagerl- und die Deffernikbrücke noch aus der Bauzeit der durch die königlich priviligierte Bayerische Ostbahn Aktiengesellschaft in den Jahren 1875 bis 1877 erbauten, einstigen Verbindung Rosenheim – Eisenstein (– Klattau – Pilsen) stammt. Leider sollen die drei für diese Strecke so charakteristischen Brücken in den nächsten Jahren trotz Denkmalschutzes komplett durch Neubauten ersetzt werden, da man sie seitens der DB AG in den letzten Jahrzehnten leider systematisch verfallen ließ.



FOTO: PATRICK BOCK

■ *Der IC 2374 hatte am 26. Mai 2024 eine besondere Bespannung ab Itzehoe: Es waren die DB AG-Maschinen 218 341 und 373. 218 373 kehrte erst vor einigen Tagen aus dem AW Cottbus in alten Bundesbahnfarben zurück und hatte am 26. Mai ihren ersten Einsatz zusammen mit 218 341.*

STANDPUNKT

PECH GEHABT



Stefan Alkofer

An dieser Stelle muss ich mir widersprechen. Im letzten Standpunkt lobte ich noch unser Land, weil zumindest die Hälfte der Rolltreppen funktioniert. Aber die vergangenen Wochen strapazierte die DB AG meinen (meist) unerschütterlichen Glauben an die Schiene.

Rekordverdächtig war eine Fahrt von Landsberg nach Erlangen an jenem Samstag, bevor die Bahn wegen des Hochwassers in Süddeutschland über Tage die Segel streichen musste.

Die Fahrtzeit in meinen Regionalzügen verdoppelte sich von dreieinhalb auf sieben Stunden. Bei diesem Ausflug erlebte ich „Personen im Gleis" bei München-Pasing, einen liegengebliebenen Zug zwischen Petershausen und Pfaffenhofen und eine Stellwerksstörung in Ingolstadt: Mein neuer Rekord auf einer Entfernung von lediglich rund 200 Kilometern.

Hätte ich doch besser das Auto genommen? Ich möchte das nicht. Aber so kann es nicht weitergehen.

Die Auswirkungen des jahrzehntelangen Sparens an der Infrastruktur haben inakzeptable Ausmaße angenommen – nicht nur bei der Schiene.

Müssten wir nicht jetzt viel Geld in die Hand nehmen? Die Zukunftsfähigkeit der Bundesrepublik sollte nicht aufs Spiel gesetzt werden. Da gebe ich dem Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI) recht, der in den nächsten zehn Jahren Sondervermögen von 400 Milliarden Euro für die Infrastruktur fordert.

Bei mir wird jedenfalls nicht an der Infrastruktur gespart. Für den Herbst plane ich einen Streckenneubau im Maßstab 1:87. Der aktuell verregnete Sommer dient dem Pläne schmieden, dem Erstellen der Materiallisten und wenn dann die Tage wieder kürzer werden, soll der Gleisbau beginnen.

FRAGEZEICHEN

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



FOTO: CHEMNITZTALBAHN

☐ Neue Zeiten für eine alte Uhr: Der Chemnitztal-Express rollt wieder im Takt. Im November letzten Jahres wurde die altehrwürdige Uhr vom Empfangsgebäude des Museumsbahnhofs Markersdorf-Taura zur Restaurierung abgenommen. Die Firma Uhrenservice Röder aus Chemnitz, ansässig im Haus des Technischen Uhrenmuseums, übernahm die fachgerechte Aufarbeitung. Die untere Denkmalschutzbehörde des Landkreises Mittelsachsen ermöglichte die Arbeiten mit einem Zuschuss. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die markanten Ziergitter an der Uhrenunterseite ergänzt. „Diese konnten wir vor einigen Jahren dank der Unterstützung des Unternehmens Trompetter Guss und des Vereins Windbergbahn als Abguss nachfertigen“, erläutert Robert Köhler von den Eisenbahnfreunden Chemnitztal. Nun rollen die Züge des Chemnitztal-Express wieder jeden Sonntag halbstündlich im Takt. Die nächste Veranstaltung im Chemnitztal sind die Zuckertütenfahrten am 28. Juli. Infos: www.chemnitztalbahn.de. Wir wollen von Ihnen jedoch wissen, wie man den gezeigten Uhrentyp landläufig bezeichnet?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. August 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 Juniheft lautete: „5081“. Gewonnen haben: Barbara Reiterer, A-5020 Salzburg; Rudolf Zill, 04277 Leipzig; A. Hoferichter, 06366 Köthen; Jens-Uwe Rudel, 06618 Naumburg; Marco Czipolowski, 06917 Jessen; W. Mittenzwey, 07549 Gera; Werner Munk, 12247 Berlin-Lankwitz; Manfred Mausbach, 33034 Brakel; Wolfgang Wirth, 36433 Bad Salzungen; Gerhard Koschel, 45883 Gelsenkirchen; Michael Roth, 49716 Meppen; Josef Peters, 54296 Trier; Erhard Fries, 57271 Hilchenbach; Jürgen Eimer, 61169 Friedberg/Hessen; Markus Pöhler, 70374 Stuttgart; Volker Hahnel, 73277 Owen; Olaf Klimaschewski, 80687 München; Matthias Kohnle, 89143 Blaubeuren; Wolfgang Schmauß, 90607 Rückersdorf; Hans und Brigitte Knörlein, 91174 Spalt-Großweingarten.

RHEINLAND-PFALZ

Ladeinseln verzögern sich

☐ Die neuen Batterie-Hybrid-Züge des Typs Flirt Akku für die Pfalz werden erstmals am 26. September 2024 auf der Innotrans der Öffentlichkeit vorgestellt. 44 Garnituren sind für das Pfalznetz bei Stadler bestellt. Sie sollen in den Jahren 2025 und 2026 ausgeliefert werden. Indes muss der Bau der Ladeinfrastruktur mit den geplanten Ladeinseln in Form von Oberleitungen verschoben werden, da derzeit die finanziellen Mittel nicht zur Verfügung stehen. Erst wenn die Bundesmittel geflossen sind, kann mit dem Bau der Ladeinfrastruktur begonnen werden. Für den Abschnitt Neustadt (Weinstraße) – Wörth (Rhein) bleibt das ohne Folgen, da hier keine Zwischenladung der Züge nötig ist. Ende 2025 soll zudem der Betrieb zwischen Pirmasens und Zweibrücken aufgenommen werden. Auf den Strecken von Kaiserslautern nach Kusel, Lauterecken-Grumbach und Pirmasens hilft man sich vorerst mit Ersatzkonzepten: Der Betrieb soll hier zwar 2026 aufgenommen werden, allerdings sollen die Züge am jeweiligen Endpunkt nicht sofort zurückfahren, sondern durch einen neuen Triebwagen mit geladener Batterie ersetzt werden. Dieses Prozedere erhöht indes die Zahl der erforderlichen Fahrzeuge. In der Konsequenz kann die Umstellung auf die neuen Triebzüge auf den Strecken Landau (Pfalz) – Pirmasens und von Winden (Pfalz) nach Bad Bergzabern erst mit einer zeitlichen Verzögerung von ein bis zwei Jahren erfolgen.

■ *Der Animationsfilm „Garfield – Eine Extra Portion Abenteuer“ erschien am 9. Mai 2024 in den deutschen Kinos. Garfield ist wohl die berühmteste animierte Katze der Welt, die Lasagne liebt und Montage hasst. Die Kinopremiere in Polen war erst am 31. Mai 2024. Um bei unseren östlichen Nachbarn Werbung für den Film zu machen, wurde der PKP-Taurus 5370010 auffällig beklebt. Am 18. Mai erreichte der Stier im Kater-Outfit Berlin. In Grunewald konnte er bei der Bereitstellung des EC57 Berlin Hbf – Frankfurt(Oder) – Zielona Gora Gl. – Krakow Glowny – Przemysl Glowny abgelichtet werden.*



FOTO: BODO SCHULZ

GÜTERVERKEHR

151 in Sonderlackierung

☐ Zum Ende der Baureihe 151 bei DB Cargo am 30. Juni 2024 ließen sich Railpool, Piko und DB Cargo Hagen etwas einfallen. 151 129 wurde dreiteilig beklebt: Ein Kopfteil ozeanblau-beigefarben, DB Cargo/Railion-Mittelteil und das andere Kopfteil im letzten Railpool-Design. Am 30. Mai 2024 fuhr sie vor dem Andernacher Stahlpendel (Oberhausen – Andernach) erstmals mit ihrer Schwesterlok 151 053. Danach war sie in Koblenz-Lützel beim dortigen Museums-Sommerfest zu sehen und wird nun bis zum Betriebsende bei der DB AG eingesetzt. Danach hat Railpool den Mietvertrag mit der DB AG nicht verlängert und sucht im Anschluss Käufer für die verbleibenden, betriebsfähigen Lokomotiven. Vor Kurzem wurden bereits einige 151 nach Opladen zur Firma Bender gefahren, wo deren Verwertung verzugslos begann. Die DB AG beabsichtigt, keine langfristigen Verträge mehr abzuschließen, da man sich von allen externen Partnern trennt, bei denen dies möglich ist.



FOTO: AXEL WITZKE

Einen Tag nach der Vorstellung in Hagen transportierte die auch von Piko als H0-Modell erhältliche 151 als vordere Lok den Andernacher Stahlpendel.



FOTO: CHRISTIAN SPILLER

■ *Vier Tage im Sonderzug organisierte die IGE-Erlebnisreisen mit dem Eisenbahn-Romantik-Geburtstags- und Jubiläumsexpress zu Ehren von Hagen von Ortloff. Am ersten Tag war 01 1104 gefordert, den Zug von Nürnberg nach Hof zu befördern. Kurz nach Marktredwitz war der Zug am 30. April auf der schönen zweigleisigen Bahnstrecke ohne Oberleitung zu bewundern. Leider musste die 01.10 kurz darauf die Fahrt aufgrund eines Lagerschadens vorzeitig beenden. Glücklicherweise konnte die E 77 10 den Zug vorzeitig übernehmen und die Fahrt fortsetzen.*

Anzeige

EUROTRAIN®
... fährt für idee+spiel

Jetzt seid ihr
AM ZUG!

✓ Modellbahn-Neuheiten
✓ Exklusiv-Artikel
✓ Insights
✓ Branchen-News
✓ Angebote

Folge uns auf Instagram
@eurotrain_by_ideeundspiel

ALLIANZ PRO SCHIENE

Eisenbahnerin mit Herz 2024

☐ Am 29. Mai 2024 ehrte die Allianz pro Schiene zum 14. Mal den „Eisenbahner mit Herz". Siegerin ist die DB AG-Zugchefin Anja Szeglat, die eine derart unkonventionelle Idee hatte, dass sie als erste Preisträgerin sowohl in der Kategorie Publikumsliebling als auch in der Kategorie Gold ausgezeichnet wurde. Die Allianz pro Schiene erzählt ihre Geschichte: „Kurz nach ihrem Dienstbeginn stellte sich heraus, dass es für ihre Fahrt von München nach Hamburg wegen Krankheit nicht genügend Personal gab. Anja Szeglat stand mitten auf der Fahrt plötzlich als einzige Zugbegleiterin für 13 Waggons da. Als Zugchefin trägt sie die Verantwortung für die Sicherheit der Fahrgäste. Sie denkt über die Dienstvorschriften nach und sieht folgende Optionen: Einfach weiterzufahren scheint ihr unverantwortlich, den Zug in Kassel-Wilhelmshöhe enden zu lassen ebenfalls. Doch schließlich hat Anja Szeglat eine Idee: Was, wenn sie einfach ihren Zug auf die erlaubte Waggon-Anzahl schrumpfen könnte? Mit einigen freundlichen Durchsagen hält sie die Fahrgäste auf dem Laufenden und erreicht, dass sich die Reisenden ohne zu Murren von ihren festen Sitzplätzen verabschieden und sich in der Mitte des Zuges treffen. So kann sie einige nun leere Waggons verschließen, und der Zug kommt mit etwas Verspätung ans Ziel. Die Fahrgäste sind begeistert und applaudieren, die Zugchefin ist zu Tränen gerührt und erleichtert." Den zweiten Platz belegte der Zugbegleiter Thomas Böhm der Bayerischen Regiobahn, der einen Vater mit seinem minderjährigen Sohn mit seinem Privat-Pkw von Kufstein nach München fuhr, nachdem diese unverschuldet den letzten Zug verpassten. Ebenfalls eine Silbermedaille erhielt Gerd Müller von DB Regio, der sich vorbildlich um eine Behindertengruppe kümmerte.



FOTO: ALLIANZ PRO SCHIENE

Die DB AG-Zugchefin Anja Szeglat zeigte Kompetenz und Entschlossenheit.



FOTO: HEINZ-JÜRGEN REISS

V65 001 überquert den Bahnübergang Bremer Straße in Bohmte. Im Hintergrund befindet sich der Bahnhof Bohmte, den sie kurz zuvor durchfahren hat.

MUSEUMSBAHN

V65 unterwegs

☐ Am Sonntag, dem 26. Mai 2024 fuhr V65 001 der Osnabrücker Dampflokfreunde mit ihrem Personenzug im Stil der 50er-Jahre von Osnabrück auf der „Rollbahn" nach Bohmte und von dort auf den Gleisen der Wittlager Kreisbahn nach Bad Essen. Das Ziel für die Fahrgäste war das Spargelbuffet im Hotel Deutsch Krone in Bad Essen. Auf den Gleisen der Wittlager Kreisbahn gibt es sonst neben gelegentlichem Güterverkehr nur den Museumsverkehr der Museumseisenbahn Minden aus Preussisch Oldendorf. Allerdings ist für die Strecke zwischen Bad Holzhausen in Nordrhein-Westfalen und Bohmte in Niedersachsen eine Reaktivierung des Personenverkehr im Gespräch.

BAYERISCHES EISENBAHNMUSEUM

„Emma" bereichert Nördlinger Ausstellung

☐ Pünktlich zum Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn in Nördlingen" präsentierte der Verein Bayerisches Eisenbahnmuseum e. V. (BEM) im Bw Nördlingen seine Lok 10 „Emma" nach abgeschlossener Restaurierung. Die Lok wurde im Jahre 1936 bei Krauss-Maffei gebaut und an die Vereinigten Aluminiumwerke in Schwandorf geliefert; dort war sie als Lok 10 lange Jahre im Einsatz. Im Februar 1962 gelangte sie zu den Bayerischen Zellstoffwerken nach Kelheim und wurde dort in Lok 2 umgezeichnet. 1988 kam sie zur „Vereinigung zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge" (VEHE). Sie behielt dort die Nummer 2. Die Instandsetzung wurde in Ingolstadt durchgeführt, um sie nach Abschluss der Arbeiten ab 1991 auf der zur Museumsbahn auserkorenen Strecke Dollnstein – Rennertshofen zum Einsatz zu bringen. Der Einsatz währte nicht lange, da die DB 1993 den Güterverkehr auf der Strecke einstellte. Anschließend kam die Lok zur Stichting Stadskanaal Rail (STAR) in die Niederlande, welche die „Emma" als Lok 1 auf ihrer Museumsstrecke einsetzten. Eine dort begonnene Hauptuntersuchung wurde Anfang der 2000er-Jahre abgebrochen. Im Juli 2012 konnte die BayernBahn GmbH die zerlegte Lok für die Sammlung von Lokomotiven mit bayerischer Herkunft im Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen erwerben. Im Herbst 2017 begann eine kleine Arbeitsgruppe unter Führung von Andreas Braun mit der Aufarbeitung. Die Maschine erhielt in Anlehnung an ein Werks-Ablieferungsfoto einen sogenannten Fotografieranstrich.



FOTO: BEM

Anfang Mai 2024 konnten die Arbeiten abgeschlossen werden, sodass die Lok 10 „Emma" beim Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn in Nördlingen" zum ersten Mal einem größeren Publikum gezeigt werden konnte.



FOTO: ELIAS WOLZ

■ *Regenbogenexpress auf der Rennsteigbahn: Die blaue TRAXX-246 011 und fünf VVO-Dosto-Wagen begleiteten am 25. Mai 2024 die Radfahrer der Regenbogen-Fahrrad-Tour von Ilmenau über Arnstadt nach Erfurt. Alle Einnahmen aus der Regenbogentour sollten zugunsten der „Elterninitiative leukämie- und tumorerkrankter Kinder Suhl/Erfurt e. V." gehen. Für Eisenbahnfreunde war das Fahrzeugmaterial eine willkommene Abwechslung auf dieser sonst nur von Regioshuttle befahrenen Strecke.*

NACHRUF

Michael Frick (1958 – 2024)

☐ Diese Nachricht traf mich. Michael Frick kannte ich seit meinen ersten Tagen beim MODELLEISENBAHNER und die sind inzwischen 25 Jahre her. Er gehörte mit Hagen von Ortloff und dem Kameramann Andreas Stirl damals beinahe zum Inventar des MEB ebenso wie zur beliebten SWR-Sendung Eisenbahnromantik. Die öffentliche Aufmerksamkeit führte schließlich sogar dazu, dass dieses Trio im Maßstab 1:87 von Preiser verewigt wurde und heute auf vielen Heimanlagen zu entdecken ist. In den vergangenen Jahren begegneten wir uns regelmäßig auf Messen oder Ausstellungen. Von Beginn an lernte ich ihn als großen Eisenbahnkenner mit speziellem Humor kennen. Seine große Leidenschaft für die berühmten NOHABs endete irgendwann im Kauf einer dänischen MX. Vergangenes Jahr besuchte ich ihn für die Titelgeschichte des MEB 3/23 zwei Tage in Oebisfelde am Standort der Altmark Rail, seinem Unternehmen, das er erst in einem Alter gründete, in dem manche nur mehr an ihren Ruhestand denken, um mit seinen geliebten NOHABs vor allem im Bauzuggeschäft Geld zu verdienen. Ich war begeistert vom Standort im liebevoll restaurierten ehemaligen Güterschuppen, geschmückt mit vielen DR-Devotionalien. Er präsentierte mir Pläne für eine neue Wartungshalle und viele weitere Ideen für die kommenden Jahre. Michael Frick stand mit beiden Beinen auf dem Boden, war Realist aber auch ein Macher. Mit seinen in die Jahren gekommenen Oldtimer-Lokomotiven verdiente er Geld, weil er sie wie kaum ein anderer kannte und sie richtig einzusetzen wusste. Vergangenes Jahr zog er auch privat in ein neues Haus, das einen großen Keller für seine künftige Modellbahn-Anlage bot. Kaum im Haus begann er seine ehrgeizigen Pläne umzusetzen. Seitdem schickte er mir regelmäßig Bilder der Baufortschritte auf seiner Anlage. Ich war stets begeistert, denn Michael Frick war ebenso ein begnadeter Modellbahner. Die Vorstellung seines Modellbahntraums im MEB hatten wir bereits verabredet.



FOTO: CHRISTOPH GRIMM

Wenige Tage nach seinem Ableben fand ein längst geplantes NOHAB-Treffen in Wittenberge statt. Michael Fricks drei Maschinen trugen eine Trauerschärpe mit der Aufschrift „Danke Micha".

Anzeige

exPRESSzugreisen 2024

Unsere Sonderfahrten — Ihr Bahn–Erlebnis

2. Halbjahr



Foto: J. Herold

Abseits voller Straßen und modernen Zügen bieten wir Ihnen faszinierende Alternative für das stilvolle Reisen – der Weg wird bereits zum unvergesslich Erlebnis. Fahren Sie in den historischen Zügen von exPRESSzugreisen, gezogen von verschiedenen alten Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven, zu vielfältigen interessanten Zielen in ganz Deutschland und im nahen Ausland. Im authentischen Zug steht Ihnen selbstverständlich ein Speisewagen für das leibliche Wohl zur Verfügung.

Eisenbahn–Bau– und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH
Am Bahnhof 78 • D–09477 Jöhstadt • Fon +49(0)38 301 / 88 40–12 • Fax 88 40–19
Mail: expresszugreisen@pressnitztalbahn.com

PRESSNITZTALBAHN

28. September 2024
Kleine Erzgebirgsrunde
Dampflok Baureihe 86

31. Oktober 2024
Nach Wernigerode, in den Harz
Dampflok Baureihe 01

7. Dezember 2024
Zum Spandauer Weihnachtsmarkt
Dampflok Baureihe 01

14. Dezember 2024
Weihnachtsmarkt in Altenberg
Dampflok Baureihe 86



www.expresszugreisen.de

MUSEUMSBETRIEB

Auf den Spuren vergangener Zeiten

☐ Am 18. Mai 2024 erlebten die Passagiere des IC 524 „Murgtal“ eine einzigartige Reise durch den idyllischen Schwarzwald bis zum Bodensee und zurück. Die TEE-farbene 218 105 der Firma „NeSa“ führte den ersten Abschnitt der Fahrt, die in Ludwigsburg begann und zunächst nach Bruchsal führte, wo der Zug die Fahrtrichtung wechselte, um weiter über Karlsruhe bis an den Bodensee zu gelangen. Ursprünglich war geplant, den Zug in Friedrichshafen mit dem TEE 1524, zu vereinigen und gemeinsam nach Ludwigsburg zurückzukehren. Dieser sollte eigentlich von Ludwigsburg nach Lindau und weiter nach Friedrichshafen fahren. Aufgrund zu geringer Anmeldungen fiel diese Fahrt jedoch aus. In Friedrichshafen wurde der IC 524 dennoch von der Museumslok 111 001 des DB Museums Koblenz übernommen, die den Wagenpark über die Südbahn und die Filstalbahn wieder nach Ludwigsburg brachte.



FOTO: MAURICE BÖHME

Am 18. Mai 2024 führte die Route des historischen „TEE-Intercity“-524 auch über die Kinzigtalbahn. 218 105 zog dabei vier Reisezugwagen auf ihrer nostalgischen Rundfahrt durch Baden-Württemberg, hier kurz hinter Lehengericht, nahe des abgelegenen Dorfs Kinzigtal.

ZEITREISE

Rummelsburg wird für weitere ICE fit gemacht





FOTOS: VOLKER EMERSLEBEN

Die zum Bestand des Bw Berlin Ostbahnhof gehörende 118 119 hat ihren Dampfkessel in Betrieb. Sie rollt vom Rundschuppen (Durchmesser 60 Meter) zum Einsatz. Die Nutzung des Schuppens mit seiner 16-Meter-Drehscheibe wurde 1993 eingestellt.

Durch den Torso des Rundschuppens führt eine Baustraße, die für den Umbau der westlichen Einfahrt genutzt wurde. Sie und die Dienstgebäude werden mit dem Ausbau der Bereitstellungskapazitäten für den ICE bald Geschichte sein.

Aus dem vorbeifahrenden RE 1 nach Frankfurt (Oder) lässt sich ein kurzer Blick zum derzeit gestarteten Umbau in Berlin-Rummelsburg erhaschen. An den ehemaligen Bahndienstgebäuden der Einsatzstelle graben sich Presslufthammer und Bagger in die solide Backsteinarchitektur. Dort, wo noch vor nicht allzu langer Zeit E-Loks der Baureihe 101 auf ihren nächsten Dienst warteten, sind Zweiwegefahrzeuge mit dem Abbau der Fahrleitung und der Gleisanlagen beschäftigt. Weitere Gebäude werden für die Erweiterung der Abstellanlagen abgerissen. Allein der nur noch als Torso erhaltene Rundschuppen wird dank seines Denkmalstatus weiter mittendrin verharren. In diesem Bauwerk hatten einst auch die für den Regierungszug der DDR vorgehaltenen Loks der Baureihe 118 ihre Bleibe. Der Bahnhof Berlin-Rummelsburg war ein ehemaliger Rangierbahnhof, der 1875 von den Preußischen Staatsbahnen gebaut wurde. Er lag im Verlauf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und wurde am 1. September 1879 eröffnet. Gut 90 Jahre später fand eine Metamorphose vom Güterverkehr zur Abstellung von Reisezugwagen statt. Ab 1980 entstand innerhalb von rund drei Jahren eine Abstell- und Behandlungsanlage für die Transitzüge zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik. Für die Wartung und Bereitstellung der in Berlin beginnenden und endenden ICE-Züge wurde 1998 das ICE-Werk Rummelsburg eröffnet. Zusammen mit den Werksanlagen für Schnellzugwagen erstreckt sich das Gelände auf knapp zwei Kilometern Länge und rund 400 Metern Breite. Neben den Investitionen in die Bereitstellungskapaziäten steht nun der Neu- und Umbau von Wartungskapazitäten an. „Die im Jahr 1914 errichtete Wagenhalle wird bis Dezember 2027 durch eine hochmoderne zweigleisige 200 Meter lange Halle für ICE ersetzt. Das logistisch nicht einfache Projekt wird durch die Insellage eine besondere Meisterleistung“, so Dr. Thomas Hempe, Leiter Werke bei DB Fernverkehr.

märklin
TRIX

Mit Schalldämpfer sowjetischer Bauart und aufwendig gestalteten Drehgestellen



Taigatrommel

oder einfach nur „Wumme“

Jetzt erhältlich bei Ihrem Fachhändler!

mfx DCC NEM V 15+

39201 Diesellokomotive Baureihe 220

Vorbild: Diesellokomotive BR 220 der Deutschen Bahn AG (DB AG), auch bekannt unter dem Spitznamen „Taigatrommel“.
Mit Schalldämpfer sowjetischer Bauart, Ansauggitter mit senkrechten Lamellen und Kühlerlüfter mit Flatterlamellen. Betriebszustand 1994.
Betriebsnummer 220 274.

€ 419,-*

Alle weiteren Informationen zum Modell finden Sie Online unter www.maerklin.de.

Ab August ebenfalls für Trix erhältlich!

25201 Diesellokomotive Baureihe 220



Mit Echtholzbeladung

47154 Rungenwagen-Set Holztransport

Vorbild: Fünf Doppelrungenwagen Snps 719 der Deutschen Bahn AG (DB AG).
Eingesetzt zum Transport von Holz.

€ 299,-*





47154 | 39201/25201

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

www.maerklin.de
www.trix.de

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



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

MUSEUMSBAHN

Eisenbahnfest in Weimar

Wenn der Thüringer Eisenbahnverein einlädt, gibt es immer etwas zu erleben. Die Weimarer Eisenbahnfreunde geben sich stets ein Motto und laden viele Gast-Loks ein.

☐ Erfolgreich führte der Thüringer Eisenbahnverein e. V. das 29. Weimarer Eisenbahnfest auf dem Gelände des alten Bahnbetriebswerks Weimar durch. Der Schwerpunkt des Festes stand unter dem Motto „Bunte Vielfalt der LEW-Lok-Baureihen 143 und 155“. An Gastfahrzeugen waren diesmal die Dampflok 41 1144 der IGE Werrabahn, 143 326, 841 und die 963 im neuen Design, 143 822 und 155 046 des Erfurter Bahnservice sowie 155 111 und 155 273 der Budamar West zu sehen. Der Verein führte in den letzten Monaten umfangreiche Gleisbauarbeiten dank der Unterstützung durch den Erfurter Gleisbau durch. In den Sommermonaten stehen dann umfangreiche Sanierungsarbeiten am Lokleitungsgebäude an. Ebenfalls wurden zwei Speisewagen äußerlich restauriert. Der Vereinsfuhrpark erhält Zuwachs mit der Dampflok 52 8012, welche im Frühjahr von Privatpersonen erworben werden konnte. Die Lok soll in Weimar als Ausstellungsstück zukünftig den Fahrzeugpark verstärken. Die beiden in Weimar von der MEG hinterstellten Ex-345 152 und MEG 203 wurden nach Verkauf an Intertourex am 2. Mai 2024 abgefahren. Auch die Besucher waren hoch zufrieden: „Weimar ist immer eine Reise wert“, hörte man oder „Es war wieder ein sehr umfangreiches Fest mit vielen Highlights.“ „Alle Wünsche der Fotografen wurden erfüllt, einfach perfekt“, und „Auch die Verpflegung war vom Feinsten“, lauteten Besucherfazits.



FOTO: JOHANNES MÜHLE

■ *Im Rahmen von Ausbildungsfahrten pendelte am 4. Juni 2024 371 003 der Ceske Drahy zwischen Dresden und Freiberg. Dabei wurde auch der Viadukt in Colmnitz befahren. Es werden Lokführer von DB Regio Dresden auf der Baureihe 371 ausgebildet, damit der Wochenend-RE 20, Ústí – Dresden und zurück, weiterhin mit 371 fahren kann. Die geplante Umstellung auf Vectron wurde erst einmal verschoben.*



FOTO: MATTHIAS MÜLLER

■ *Die aufgrund ihrer Lackierung sogenannten Schachbrett-1144 092 und 117 kommen im Güter- und Personenverkehr in ganz Österreich zum Einsatz. Am 14. April 2024 bespannt 1144 117 vor der abgebügelt mitlaufenden 1144 275 den wunderbar kuriosen, modellbahngerechten IC 506, Graz – Linz, auf der Pyhrnstrecke bei St. Pankraz.*

■ *Am Nachmittag des 2. Juni 2024 hatte die PRESS-118 757 die Aufgabe, den Revolutiontrain (Anti-Drogenzug), der aus Tschechien kam, in Johanngeorgenstadt zu übernehmen und nach Nordhausen zu bringen. In der Steigung bei Kraftsdorf konnte der besondere Zug abgelichtet werden.*



FOTO: PATRICK WEILAND

ZWISCHENHALT

Die Europäische Kommission hat eine Förderung für den Einzelwagenverkehr im Umfang von 1,7 Milliarden Euro genehmigt. Die Zahlungen erstrecken sich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Immer wieder gibt es Kritik an der Subventionspolitik des Bundes. Schwerpunkt sind kartellrechtliche Einwürfe im EU-weiten Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Der Bund hat über die Förderbank KfW 110 Millionen Telekom-Aktien verkauft und damit über 2,4 Milliarden Euro erlöst. Somit reduziert der Bund seinen Anteil an der Telekom erneut. Der Betrag soll in die Bahn fließen, um deren Eigenkapital zu erhöhen und die Infrastruktursparte InfraGO zukunftsfest zu machen.

Der Einsatz der neuen ICEL-Garnituren des spanischen Herstellers Talgo, welcher ursprünglich für 2024 geplant war, verschiebt sich um ein Jahr. Zunächst soll die IC-Linie Berlin – Amsterdam auf die neuen ICEL-Züge umgestellt werden. Es folgen die Verbindungen nach Westerland (Sylt) und die zweistündliche ICE-Linie Frankfurt (Main) – Wien Hbf.

Gleiserneuerung Düsseldorf – Köln: Die für den Fern- und RRX-Verkehr eminent wichtige Verbindung wurde in den vergangenen Wochen im Abschnitt zwischen Düsseldorf-Reisholz und Langenfeld (Rheinl) für eine Summe von rund 14 Millionen Euro saniert. Der Zugverkehr wurde großräumig umgeleitet, Ersatzhalt für den Fernverkehr war Solingen Hbf.

Der Fahrzeughersteller Stadler hat nach einer Bauzeit von 19 Monaten das neue Instandhaltungswerk für Fahrzeuge des Typs FLIRT-Akku in Rendsburg eingeweiht. Dort werden künftig die Triebwagen für den Regionalverkehr in Schleswig-Holstein gewartet. Insgesamt hat der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein im Auftrag des Landes 55 zweiteilige FLIRT-Akku geordert.

Die Inbetriebnahme des neuen ESTW Kreiensen verschiebt sich aufgrund von Problemen beim Einbau der Leit- und Sicherungstechnik sowie aufgrund von Lieferverzögerung benötigter Materialien auf voraussichtlich Ende November 2024. Die ursprünglich für 16. Juni geplante Inbetriebnahme der elektronischen Stellwerke in Voldagsen, Elze (Han) und Nordstemmen kann daher nicht wie geplant vollzogen werden. In der Folge muss die Strecke Hameln – Elze weiter bis Ende November gesperrt bleiben. Auch die zweite Stufe der Inbetriebnahme, das neue elektronische Stellwerk in Sarstedt-Heisede, wird zu einem späteren, bis dato noch nicht prognostizierbaren Zeitpunkt erfolgen.

An vier Wochenenden Ende Mai und Anfang Juni musste der Zugverkehr in Kaiserslautern aufgrund von Bauarbeiten an Oberbau und an der Oberleitung komplett eingestellt werden. Es verkehrten Ersatzbusse, wobei dies in der Betriebsabwicklung zum Teil zu erheblichen Schwierigkeiten führte. Die Busse verkehrten ab Neustadt (Weinstraße) und Landstuhl. Die S-Bahnen wurden ab Einsiedlerhof im Schienenersatzverkehr geführt.

Die DBAG will bis zum Jahresende ihre Planungen für den Brenner-Nordzulauf beenden. Bis dahin soll die erarbeitete Trassenvariante an das Bundesverkehrsministerium geschickt werden. Im Frühjahr 2025 könnte sie dann dem Bundestag vorgelegt werden.

Auf der Eifelbahn laufen die Vorarbeiten für die anstehende Elektrifizierung. Auf den Abschnitten Euskirchen – Kall sowie Gerolstein – Auw an der Kyll wurden Untersuchungen durchgeführt, welche die Umsetzung der Elektrifizierung vorbereiten sollen. Besonderes Augenmerk lag auf der Erkundung der zahlreichen Tunnelabschnitte. Die eigentliche Elektrifizierung soll im September beginnen.

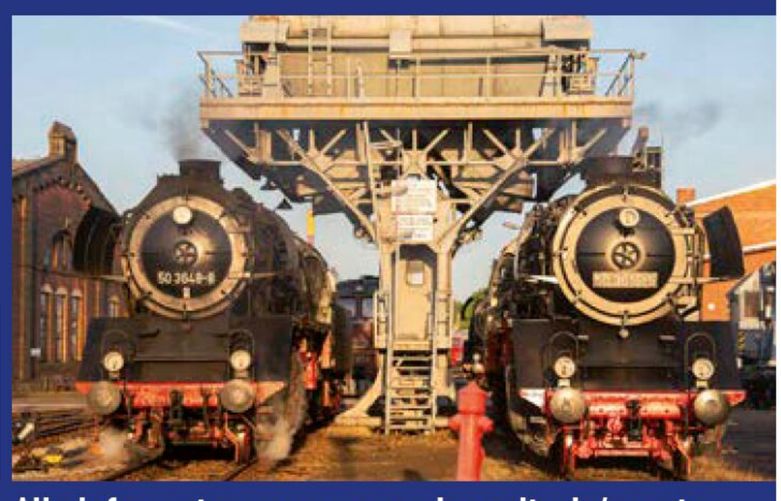
Der neue Fahrradzug Villach – Schwarzach-St. Veit beziehungsweise Schwarzach-St. Veit – Mallnitz-Obervellach verbindet als Tauernsprinter REX 1824/1885 das Salzburger Land mit den Stationen des Ciclovia-Alpe-Adria-Radweges. Der Zug verkehrt seit 30. Mai und ist bis 6. Juli an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen unterwegs, während der Sommerferien in Salzburg und Kärnten fährt der Zug täglich. Am 8. September ist er zum letzten Mal unterwegs.

Die Elektrifizierung Neuss – Kaarster See hat begonnen. Die Regiobahn soll hier künftig unter Fahrdraht verkehren.

Anzeige

31. Heizhausfest – 23. bis 25. August 2024
Sächsisches Eisenbahnmuseum e. V. am Schauplatz Eisenbahn Chemnitz-Hilbersdorf
SCHAUPLATZ Eisenbahn

- Jubiläum und Lokparade zu „60 Jahre Diesellok der Baureihe V100“
- Gastlokomotiven 50 3616, 52 8079, 52 8141, 52 8154, 86 333 u.a.
- Heizhausexpress nach Dresden (Rückfahrt mit 2 Dampflokomotiven) am 23.8.
- Parallelfahrt nach Freiberg mit 2 Dampflokomotiven am 24.8.
- Schnupperfahrten nach Hetzdorf am 24.8 und 25.8.
- Fahrzeugparaden • Nachtfotoveranstaltung • Führerstandsmitfahrten
- Feldbahn- und Modellbahnbetrieb • Modellbahnbörse • Seilablaufanlage



Anfahrt: Schauplatz Eisenbahn Chemnitz-Hilbersdorf, Frankenberger Str. 172, 09131 Chemnitz; Alle Infos unter: www.sem-chemnitz.de/events

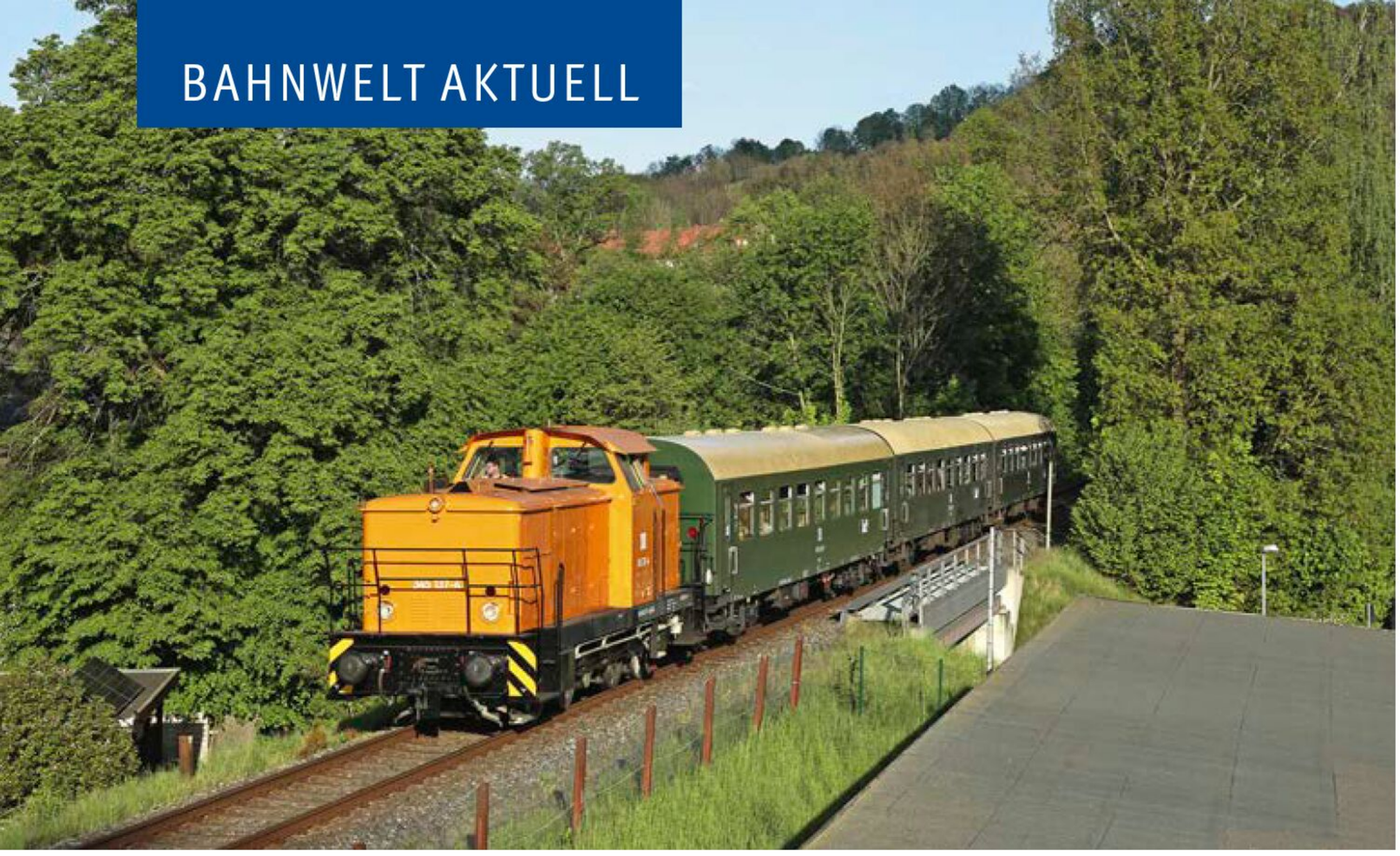


FOTO: FELIX SERAPHIN

■ *Das Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf (SEM) lud am 9. Mai 2024 zu einer Mondscheinfahrt von Chemnitz ins Erzgebirge nach Wolkenstein ein. Dort veranstaltete man das 31. Burgfest auf Schloss Wolkenstein. Da die Chemnitzer Dampflok 50 3648 aktuell nicht betriebsfähig ist, kam die Rangierlok 345 137 zum Einsatz. Die Diesellok gehört erst seit Kurzem zum Bestand des Sächsischen Eisenbahnmuseums und wurde äußerlich wieder in die Zeit der frühen 90er-Jahre zurückversetzt. Kurz vor dem Bahnhof Zschopau ist 345 137 mit dem DPE 81684 (Chemnitz – Wolkenstein) auf der Zschopautalbahn Flöha – Weipert unterwegs.*

MUSEUMSBAHN

Kein Zugverkehr beim Alb-Bähnle

☐ Auf dem Alb-Bähnle zwischen Amstetten und Oppingen ruht derzeit der Betrieb: „Aufgrund verschiedener Faktoren, wie zum Beispiel die Reparaturarbeiten an unseren Fahrzeugen oder die Instandhaltungsarbeiten an unserer Bahnstrecke, können wir derzeit nicht abschätzen, wann in diesem Jahr unser erster Betriebstag stattfinden wird“, ist auf der Internetseite zu lesen. Hauptgrund für die hoffentlich vorübergehende Betriebseinstellung ist eine kleine Drehscheibe vor der Fahrzeughalle der Museumsbahn, die noch aus Zeiten der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) stammt und bislang nie negativ auffiel, weil sie auch nicht benötigt wird. Als seinerzeit innovatives Unternehmen versuchte die WEG in den 1950er-Jahren den Betrieb ihrer Schmalspurbahn zu rationalisieren und so entstand aus einem älteren Büssing-Straßenomnibus ein Dieseltriebwagen für die Schmalspurbahn. Das Fahrzeug (T 35) hatte nur einen Nachteil: Es war ein Einrichtungs-Triebwagen, der an den jeweiligen Endbahnhöfen, damals Laichingen und Amstetten (Württ.), gewendet werden musste. Und exakt diese Wende-Drehscheibe aus dem Jahr 1955 sorgt nun für Ärger. „Nachdem man seit einiger Zeit für Ingenieursbauwerke eine turnusgemäße Prüfung durch einen Ingenieur benötigt, waren wir auf der Suche nach einem Baustatiker, der unsere stillgelegte Drehscheibe vor dem Lokschuppen nachrechnet“, erklärt Bernd Scherer, der erste Vorsitzende der Ulmer Eisenbahnfreunde. Da sich dieses Vorhaben verzögerte und der Verein auch keine Möglichkeit fand, die Fahrzeuge auf die andere Seite der Drehscheibe zu transportieren, wurden sowohl die Bauarbeiten im Winterhalbjahr auf der Strecke als auch die Saison 2024 nicht aufgenommen. „Sobald wir wieder auf die Strecke können, müssen wir noch unsere Winterbaustelle nachholen und ein paar Schwellenjoche tauschen, das sind etwa 300 Schwellen. Hinzu kommt noch, dass der Bahnübergang in Oppingen ebenso neue Schwellen benötigt. Wir hoffen, dass alles baldmöglichst durchgeführt werden kann und sich unser Saisonstart nicht zu sehr verzögert“, erklärt Scherer weiter. Aufgrund der umfangreichen Arbeiten ist eine Betriebsaufnahme vor Herbst allerdings unwahrscheinlich. Die Museumsbahn benötigt dringend Unterstützung in Form zusätzlicher Ehrenamtlicher. Dazu erteilt Heinrich Biro unter Tel. (07331) 7979 gerne Auskünfte.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Das Corpus Delicti: Die nicht mehr benötigte Drehscheibe ist ein Grund, warum auf dem Alb-Bähnle derzeit keine Züge verkehren.



FOTO: SLG. KORBINIAN FLEISCHER

Der umgebaute Büssing-Omnibus musste als Einrichtungsfahrzeug an den Endstationen jeweils gedreht werden.

DAMPFLOK ERLEBNISWELT MEININGEN

VISUALISIERUNG © JANGLED NERVES

AB AUGUST 2024

FASZINATION DAMPFLOK IN MEININGEN **NEU ERLEBEN**

Dampflok Erlebniswelt
Am Flutgraben 2a
98617 Meiningen
www.dew-meiningen.de

Thüringen -entdecken.de

MEININGEN

DB

Vor 50 Jahren erhielt die DB ihre erste Lokomotive der Baureihe 111. Der elektrische Teil war noch in der Vergangenheit gefangen. Aber der mechanische Teil setzte neue Maßstäbe bei Lauftechnik, Wartungs- und Bedienfreundlichkeit und schlug so eine Brücke in die Zukunft.

Die Brückenlok

FOTO: ANDREAS RITZ

111 001 ist am 9. August 1985 mit einem Leerreisezug bei Klais unterwegs. Sie kommt aus Mittenwald und ist auf dem Weg nach Garmisch-Partenkirchen.

Genau genommen beginnt die Geschichte der Baureihe 111 schon am 27. Februar 1969. An diesem Tag lieferten Krauss-Maffei (KM) und Siemens mit der 110 510 die letzte Lok der Baureihe 110 an die DB aus, die sie am 10. März 1969 abnahm und im Betriebswerk Hamburg-Eidelstedt beheimatete. Bereits im Jahr darauf entstand ein Bedarf von 40 bis 45 weiteren Lokomotiven dieser Baureihe, um zusätzliche Züge des Fern- und Bezirksverkehrs mit 140 km/h fahren zu können und zur Ausmusterung anstehende Altbaulokomotiven zu ersetzen.

Einen zunächst angedachten unveränderten Nachbau der 110 verwarf die Bundesbahn 1971. Eigentlich hätte sich dies aufgrund der damals vorhandenen 1288 Lokomotiven der Reihen 110/112 und 139/140 mit einer großen Anzahl von identischen oder nahezu identischen Bauteilen angeboten und auch Vorteile für die Unterhaltung und den Betrieb der Nachbauloks geboten. Gegen den Weiterbau der Baureihe 110 sprachen aber deren bekannt schlechten Laufeigenschaften bei Geschwindigkeiten über 140 km/h. Der Nachbau sollte den neuesten Erkenntnissen der Lauftechnik Rechnung tragen und so den Oberbau weniger beanspruchen.

Zudem drängte der Werkstättendienst auf eine Konstruktion, die gegenüber den Vorgängerloks einfacher zu warten und billiger zu unterhalten wäre. Und es gab neue Erkenntnisse im Bereich der Arbeitsplatzergonomie für die Triebfahrzeugführer. Damit waren die drei Entwicklungsschwerpunkte für den Nachbau der 110 festgelegt. Eine völlige Neukonstruktion wollte die DB trotzdem nicht wagen. Dazu hatten die 110/112 und 139/140 zu viele einheitliche Konstruktionsteile.

Die Deutsche Bundesbahn entschloss sich zu einem Kompromiss: Der mechanische Teil sollte basierend auf den Kriterien Laufruhe, reduziertem Wartungs- und Unterhaltungsaufwand, Einbau eines neu entwickelten Führerstands und unter Verwendung betriebstüchtiger Hauptbauteile der Baureihe 110 neu konstruiert werden. Der elektrische Teil sollte bei gleichbleibender Leistung von 3620 kW möglichst unverändert oder nur mit geringen Änderungen von der 110 übernommen werden, um die Tauschbarkeit der Teile nicht zu beeinträchtigen. Für die zunächst geplanten 70 Loks vergab die DB die Baureihenbezeichnung 111.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

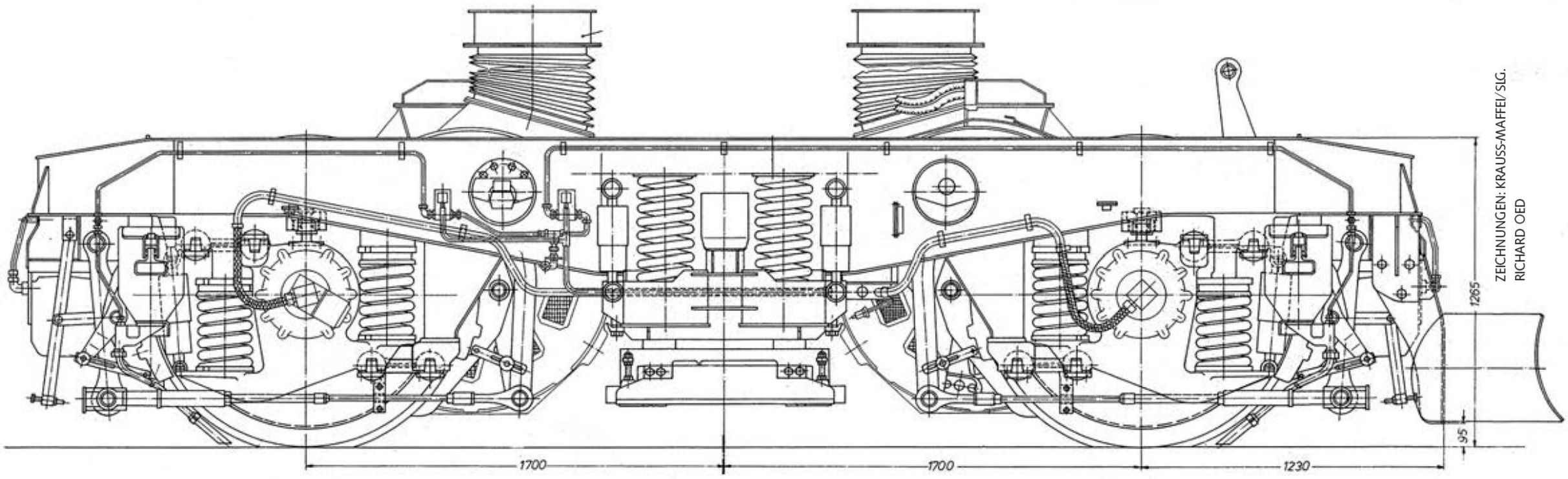
Die letztgebaute 110, 110 510, und 218 134 am 22. Juli 1988 vor N 5434 nach Köln in Solingen-Ohligs. Der Zug diente der planmäßigen Zuführung der Hagener Citybahnloks für die Strecke Köln – Gummersbach.

Als Erstes ging das Bundesbahnzentralamt München als zuständige Stelle im August 1971 die Lauftechnik an. Dazu beauftragte sie die Firma Krauss-Maffei, verschiedene Vorschläge für eine neue Drehgestellkonstruktion auszuarbeiten und zu erproben. Diese sollte einen ruhigen Lauf bei allen Geschwindigkeiten sowie geringe Querkräfte zwischen Rad und Schiene aufweisen und einfacher zu warten sein. Grundforderung war aber, dass für die 111 die Fahrmotoren des Typs WB 372-22, der Gummiringfederantrieb und die Drehzapfenbauart der Baureihe 110 zu übernehmen seien. Krauss-Maffei testete daraufhin zwischen Mai und Jahresende 1972 unter identischen Bedingungen drei verschiedene Varianten in der 110 466. Die in der 110 466 vorhandenen Seriendrehgestelle bildeten dabei zu Vergleichszwecken die Variante I. Die Variante II übernahm die Radsatzführung und Federung der Serienbauart, allerdings wurde die Abstützung des Lokkastens mit Flexicoil-Schraubenfedern verschleiß- und reibungsfrei aufgebaut. Vertikal und quer eingebaute hydraulische Dämpfer dienten der Reduzierung von Schwingungen. Außerdem wurde die Zugkraftanlenkung über den Drehzapfen über eine Gummiringfeder mit Lemniskatenanlenkung im Drehgestell vorgenommen, was geringere Ankopplungskräfte am Brückenrahmen versprach. KM baute diese Variante mithilfe der vom Ausbesse-



FOTO: KRAUSS-MAFFEI

Hier ist die 110 466 mit der Drehgestellvariante III unterwegs. Die Messstelle am Lokkasten diente der Ermittlung der senk- und waagrechten Beschleunigung der Drehgestelle.



ZEICHNUNGEN: KRAUSS-MAFFEI/SLG. RICHARD OED

Bezüglich Laufruhe, Wartungsfreundlichkeit, Querkräften und Entgleisungssicherheit setzte das aus den Fahrversuchen abgeleitete Serien-drehgestell der 111 neue Maßstäbe und legte die Grundlage für die Drehgestelle der Baureihe 120.

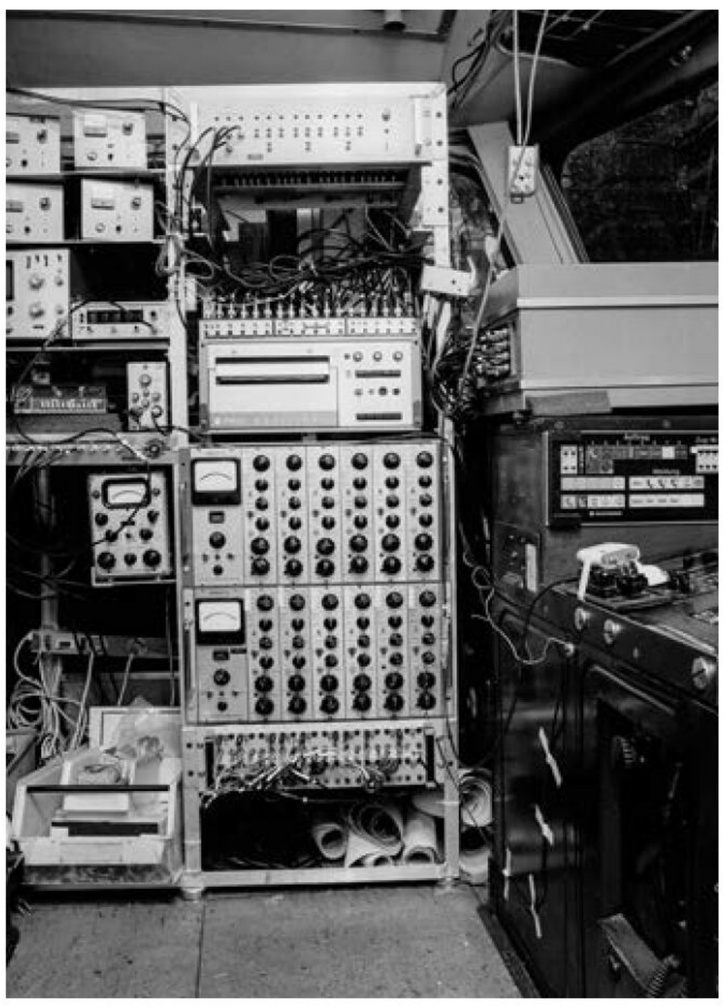
rungswerk Opladen zur Verfügung gestellten Drehgestelle der 110 363 auf und testete sie in der 110 466.

Die Variante III bekam zusätzlich zu den Modifikationen der Variante II eine Achsanlenkung mit Lemniskatenlenker, die eine begrenzte elastische Querverschiebbarkeit erlaubt. Für die Federung des Radsatzes wurden Schraubenfedern eingebaut, zusammen mit einem hydraulischen Schwingungsdämpfer. Als Basis für den Umbau kamen hierbei die Drehgestellrahmen der vormaligen Schnellfahrlok 110 300 zum Einsatz.

Die Testfahrten wurden jeweils mit allen drei Varianten auf unterschiedlichen Messstrecken durchgeführt, wobei die gesamte Messtechnik in den beiden Führerständen der 110 466 untergebracht war. Damit konnten die Messingenieure den Fahrtrichtungswechsel flexibel handhaben und auch Messungen mit vorauslaufendem und nachlaufendem Messdrehgestell durchführen. Bei der Messstelle in der Solnhofener Einfahrtkurve in Richtung Treuchtlingen baute die DB gleichzeitig eine 100 Meter lange Messstrecke am Oberbau auf. So war es möglich, die Kräfte simultan am Drehgestell und am Gleis zu messen, seinerzeit ein Novum. Weiterhin wurden mit allen drei Varianten Messfahrten als Vorspannlok vor dem D 296 München – Stuttgart und dem D 791 Stuttgart – München durchgeführt.

Umfangreiche Vorversuche mit 110 466

Nachdem sich die Variante III in Bezug auf die Radlastschwankungen und die Querkräfte zwischen Rad und Schiene als beste Version herauskristallisiert hatte, wurde damit noch eine Langstreckenfahrt vor dem D 588 München – Hamburg und dem D 583 Hamburg – München angesetzt. Die Messeinrichtung zeichnete hier die Werte während der gesamten Fahrt auf Magnetband auf. Alle Messungen wurden auf einem KM-eigenen 16-Bit-Computer ausgewertet. Nach Abschluss der Versuchsfahrten im November 1972 entschied sich das BZA München für die Variante III als Grundlage für die Drehgestelle der Baureihe 111. Zusätzlich beschloss das Bundesbahnzentralamt (BZA) München, dass einige Erkenntnisse auch in die damals in der Entwicklung befindliche 181.2 einfließen sollten. Krupp war nicht begeistert, musste man dort doch die eigene Konstruktion kurzfristig abändern.

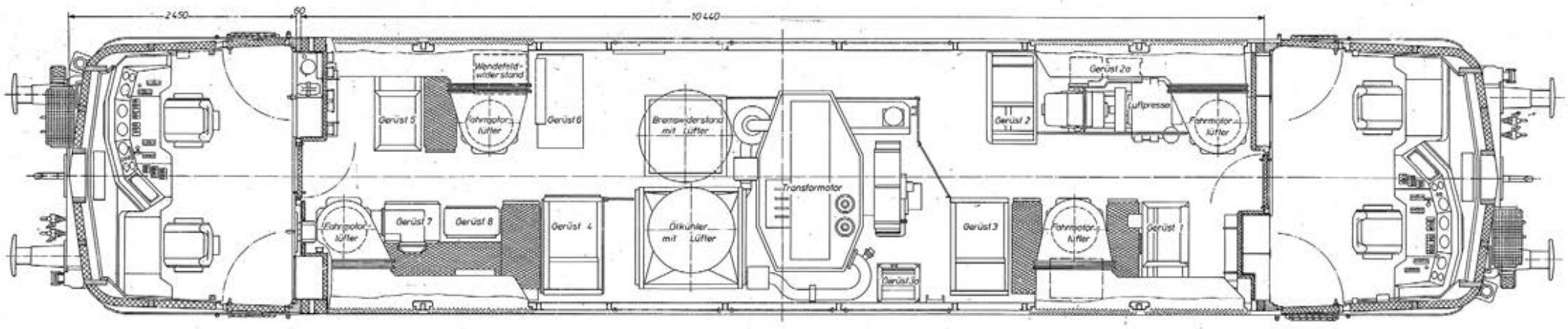


Die gesamte Messtechnik brachte KM in den Führerständen unter. Es ging eng zu.



FOTO: KRAUSS-MAFFEI

Über den neu entwickelten Führerstand staunt sogar der KM-Vorstand von Bernuth. Daneben W. Michelfelder (DB), H. Bachmann (DB), R. Oed (KM) und H. Güthlein (DB).



Für die Lokführer ungewohnt war zunächst der Mittelgang im Maschinenraum, der durch das neue Konzept für die Fahrmotorkühlung notwendig wurde. Er verbesserte aber die Zugänglichkeit der Geräte deutlich. Zudem war der Maschinenraum deutlich sauberer.

Um den Maschinenraum der neuen Lok weniger reinigungs- und wartungsintensiv zu machen, ging die DB neue Wege. Während die bestehenden Einheitslokomotiven die Kühlluft über Doppeldüsengitter durch den Maschinenraum ansaugen, der dadurch verschmutzt, sollten die Loks die Kühlluft für die E-Motoren über Kanäle direkt ansaugen. Dazu führte Krauss-Maffei vorab umfangreiche Versuchsreihen mit vollständigem Originalaufbau und Fahrtwindsimulation durch. Bei diesen wurde das Eindringen von Wasser und Schnee simuliert und Größe sowie Abmessungen von Lüftungsgittern und Ansaugkanälen ermittelt.

Das neue Konzept bedingte allerdings eine andere Maschinenraumaufteilung mit Mittelgang, der nur im Bereich des Trafos, des Ölkühlers und des Bremswiderstandes samt Kühler zur Seite hin verschwenkt ist. Auch diese Neuerung wurde auf Betreiben des BZA München für die Baureihe 181.2 übernommen.

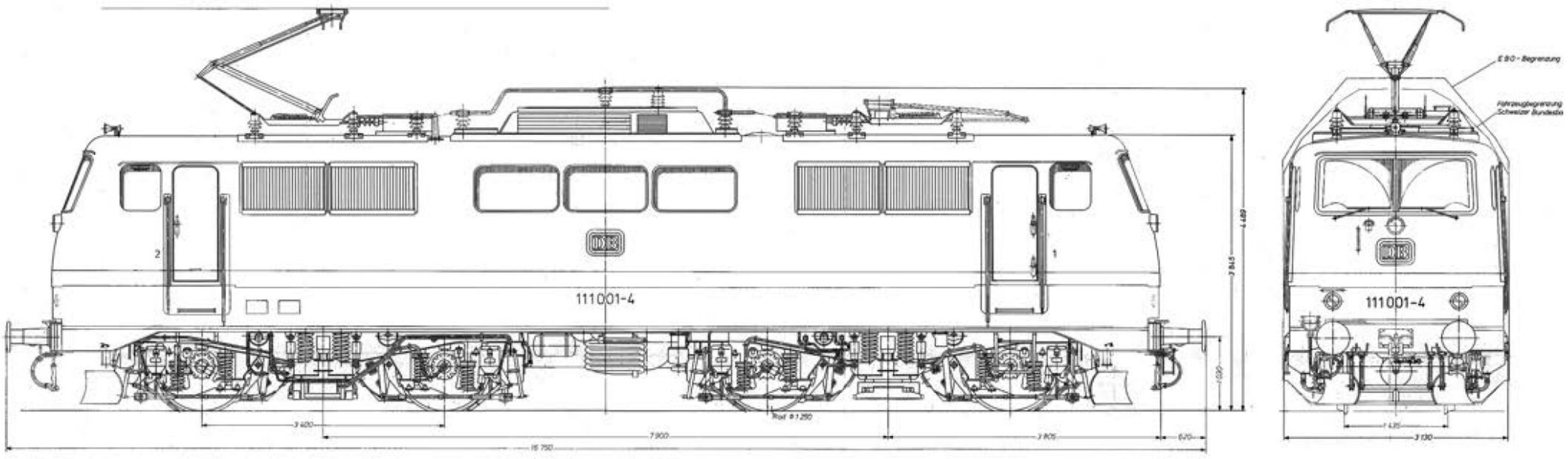
Ab Oktober 1972, und damit kurz vor dem geplanten Konstruktionsbeginn der Baureihe 111, startete das BZA München die Entwicklung eines Einheitsführerstands, der bei allen kommenden Triebfahrzeugen und Steuerwagen zum Einsatz kommen sollte. Die DB beauftragte Krauss-Maffei, hierzu ein 1:1 Modell des neuen Führerstands aufzubauen, um Detailuntersuchungen zu ermöglichen und daraus die Konstruktionsvorgaben zu entwickeln.

Neuer Führerstand ist wegweisend

Kernpunkt war der Entfall des bisherigen Fahrschalterhandrads und der Bremsventile. Das Handrad wurde durch einen um eine horizontale Achse beweglichen Fahrschalter ersetzt. Dieser ermöglichte eine Auf-Ab-Steuerung des Schaltwerks und besaß einen zusätzlichen Bereich für die Vorgabe von Zugkräften, die dann automatisch eingehalten werden. Gleiches gilt für die Bedienung der Druckluft- und der elektrischen Bremse, die nun ebenfalls über Handhebel geregelt werden. Zudem wurde der Führertisch in ein Informations- und Aktionsfeld aufgeteilt und die Anzahl der Instrumente verringert. Ebenso reduziert wurde die Menge der Leuchtmelder, indem die nicht betriebswichtigen in einem Anzeigefeld über dem Stirnfenster zusammengefasst wurden. Auf dem Führertisch verblieb nur ein Sammelleuchtmelder für Störungen. Versuchsweise erprobte die DB den Führerstand vorab in einem Steuerwagen.

Im Januar 1973 erstellte das BZA München dann das Lastenheft für die neue Bo´Bo´ Lokomotive für den Schnell- und Eilzugdienst und für schnellfahrende Güterzüge. Die Höchstgeschwindigkeit sollte 150 km/h betragen, die Länge über Puffer 16750 mm und der Gesamtachsstand 11300 mm. Das Gewicht durfte mit Mittelpufferkupplung 84 Tonnen nicht überschreiten. Weiterhin überzeugte die Lokkonstruktion von KM das BZA, die Baureihe erstmals mit automatischen Bremsgestängestellern auszurüsten, was eine Verminderung des Unterhaltungsaufwands von rund 40 Fertigungsstunden pro Lok und Jahr versprach. Um Richtarbeiten im Falle eines Aufstoßes zu verringern, sollte eine Verschleißpufferbohle eingebaut werden.

Vorgeschrieben war die Verwendung der Motoren der 110-Familie vom Typ WB 372-22, allerdings wie bereits bei der Baureihe 151 in der höher belastbaren Isolier-



Gesamtansicht der Baureihe 111. Die Zeichnung zeigt bereits erste Änderungen: Die Loknummer wanderte gegenüber der 111 001 nach unten in das ozeanblaue Band und die zur Lokmitte hin angeordneten Handstangen sind nach unten verlängert.

FOTO: ANDREAS RITZ

111 009 zieht am 5. August 1980 den legendären TEE „Mediolanum“ von Mailand nach München bei St. Jodok über die Brenner-Nordrampe. Direkt hinter der Lok läuft der kombinierte Generator-/Gepäckwagen.

stoffklasse F. Zudem sollte die elektrische Bremse 2000 kW dauernd und 4000 kW kurzzeitig leisten (BR 110: 1200 kW und 1500 kW). Einzubauen waren auch Wendezug- und Doppeltraktionssteuerung. Der Einbau der Linienzugbeeinflussung (LZB) und einer automatischen Fahr-/Bremssteuerung (AFB), vorher in der 110 288 erprobt, war vorzubereiten. Die ersten fünf Lokomotiven erhielten versuchsweise eine AFB, die später wieder ausgebaut wurde. Der Haupttransformator musste unter Übernahme der Aktivteile der Trafos der Baureihen 110/112 und 139/140 neu konstruiert werden. Das 28-stufige Hochspannungsschaltwerk mit Thyristorlastschalter kam bereits ab der Lok 110 399 in der Baureihe 110 zum Einsatz.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Das war im September 1979 noch möglich: 111 058 fährt mit einem aus Vorkriegswagen gebildeten Eilzug nach München in den Bahnhof Bergen (Oberbay) ein.

Als problematisch stellte sich die DB-Forderung heraus, dass die Drehgestelle mit denen der Baureihen 110, 112, 139 und 140 problemlos tauschbar sein mussten. Damit war vorgegeben, dass der Achsstand im Drehgestell weiter 3400 mm betragen musste, auch wenn aus lauftechnischen Gründen ein geringerer Achsstand wünschenswert gewesen wäre. Ebenso blieb der Drehzapfenabstand bei 7900 mm.

Am 9. beziehungsweise am 23. Juli 1973 erhielten dann die Firmen Siemens und Krauss-Maffei den Entwicklungsauftrag für die neue Baureihe 111. Eine Herausforderung war, dass die 111 ohne automatische Kupplung nur 83 Tonnen wiegen durften. Bedenkt man, dass die letzten Loks der Baureihe 110 bereits 86 Tonnen wogen und die neuen Wünsche der DB drei Tonnen Mehrgewicht bedeuteten, mussten für die Baureihe 111 fünf Tonnen eingespart werden. Dies erreichten die Konstrukteure von KM und Siemens durch eine höhere Materialbelastung bei Brücken- und Drehgestellrahmen sowie durch die Verwendung von Leichtmetall für die Dachhauben, Gerätegerüste und Führerraumeinbauten.

Fast ein Jahr nach dem Entwicklungsauftrag folgte am 22. April 1974 der Auftrag

über den Bau von fünf Lokomotiven einer sogenannten Nullserie an Siemens und KM. Nur siebeneinhalb Monate später konnte die 111 001, bereits im neuen DB-Farbschema Ozeanblau/Beige lackiert, durch Siemens unter Spannung gesetzt werden. Die Entwicklung und der Bau, einschließlich der Fahrversuche, nahmen insgesamt dreieinhalb Jahre in Anspruch.

Wenige Tage nach dem Durchschalten der 111 001 übergab Krauss-Maffei am 11. Dezember 1974 im Rahmen einer kleinen Feierlichkeit am Münchner Hauptbahnhof die Lok an die DB. Mit einer Sondergenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes ging es dann nach Augsburg zum gemeinsamen Mittagessen.

Zwischenzeitlich erfolgte die Bestellung der ersten Bauserie von 65 Lokomotiven durch die DB. Die ersten 35 Loks, 111 006

Zahlreiche Lok-Hersteller waren am Bau beteiligt

bis 040, sollten Krauss-Maffei und Siemens liefern. Die Lokomotiven 111 041 bis 070 dann Henschel, wobei sich die Firmen BBC (21 Loks) und AEG (9 Loks) den Auftrag für die E-Ausrüstung teilten. Alle Loks wurden, wie auch die Nullserienloks, im Bw München Hbf stationiert.

Die DB begann umgehend mit der Lokführerausbildung und ersten Probefahrten. Mit der Lieferung von 111 002 bis 111 005



FOTO: KRAUSS-MAFFEI

Im Rahmen einer kleinen Feier übergab KM im April 1978 im AW München-Freimann die 111 082 als 100. Lok dieser Baureihe an die Deutsche Bundesbahn.

zwischen 16. April und 11. Juni 1975 standen bereits fünf Lokomotiven dafür zur Verfügung. Und nur neun Tage nach der letzten Vorauslokomotive lieferten KM und Siemens mit der 111 006 auch schon die erste Serienmaschine ab. Henschel übergab seine erste Lok, die 111 041, am 30. Oktober 1975.

Die erste Akzeptanz der 111 war gemischt. Während die auswärtigen Personale die neue Lok schätzten, reagierten die Münchner Kollegen, insbesondere die Werkstatt des Bw München Hbf, zunächst zurückhaltender, was sich auch auf die Verfügbarkeit auswirkte, sehr zum Missfallen der Lieferfirmen. Der zentrale Werkstättendienst wiederum beurteilte die Lok nach der Probezerlegung der 111 002 im Mai positiv und bescheinigte eine mögliche Senkung des Aufwands für die Fristarbeiten um 40 Prozent beim Mechanteil und 46 Prozent beim elektrischen Teil.

Insgesamt freuten sich die Lokführer aber über ihren neuen Arbeitsplatz. Auch der Mittelgang im Maschinenraum fand Anklang, konnten sie jetzt doch alle Geräte von einem Gang aus erreichen und man lobte das neue Druckluftgerüst als über-



FOTO: ANDREAS RITZ

111 069 hat am 12. Juli 1998 bei Mering den ICN 1589 am Haken. Die beliebten Talgo-Garnituren sind leider längst Geschichte.



Bei der Festveranstaltung 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen am 19. und 20. Oktober 1985 zeigte die DB zwei Versuchsanstriche. Die Variante der 111 069 war etwas bunt geraten und wurde verworfen.



Bessere Kritiken bekam die Lackierung der 111 068, auch wenn das schwarze DB-Emblem etwas herausstach. Aber auch diese Variante überzeugt nicht völlig.

FOTOS (2): RICHARD OED



Über das Jahr 1986 hinweg machte die DB weitere Farbversuche. Schließlich war die 111 068 ein Flickenteppich und sah von jeder Seite her anders aus.

FOTO: CWS/SLG. RITZ

sichtlich. Moniert wurde hingegen die im Vergleich zur 110 durch die weichere Federung höhere Schleuderneigung.

Natürlich hatte die 111 auch Kinderkrankheiten, die meist schnell beseitigt wurden. Manchmal, wie im Fall der fehlerhaften Stufenanzeige des Trafoschaltwerks, dauerte es etwas länger. Und einige wenige Probleme konnte die DB nie richtig lösen, wie die starke Aufheizung des Maschinenraums im Sommer. Da änderten auch die nachträglichen Bypässe an den Fahrmotorlüftern nichts.

Stärker ins Gewicht fielen häufige Fahrmotorüberschläge. Hier behalf sich die DB mit einer Erdfreischaltung, die eine Verbesserung brachte, aber den Nachteil hatte, dass Erdschlüsse aufgrund von Wicklungsschäden erst dann erkennbar waren, wenn das Motorüberstromrelais ansprach. Da war der Motor schon beschädigt.

Für die geplante zweite Bauserie dachte das BZA über eine Verkürzung des Drehgestellradstandes nach, um die Laufruhe nochmals zu erhöhen. KM fertigte dazu einen Entwurf mit 3100 mm Radstand, Gestellfahrmotoren und Gummiringkardanantrieb an, der aber wegen der Kühlluftführung Änderungen am Fahrmotor nötig gemacht hätte. Zudem wäre das Drehgestell nicht mehr unter einer Serien-110 einsetzbar gewesen. Um dennoch zu erproben, ob der Einsatz von Gestellfahrmotoren und Gummiringkardanantrieb zusammen mit den Umbauten für die Variante III überhaupt zu einem besseren Laufverhalten führen würde, beschloss das BZA, es für die Versuche bei einem Achsstand von 3400 mm zu belassen.

Eine gewisse Austauschbarkeit war Pflicht

Das AW München-Freimann baute also die Drehgestelle der Variante III aus der 110 466 aus. Krauss-Maffei und Siemens ersetzten die Motoren und Antriebe durch die im AW München-Freimann eingelagerten Gestellfahrmotoren und Gummiringkardanantriebe, die bei den Schnellfahrversuchen mit der 110 300 zum Einsatz gekommen waren. Anschließend wurden die Drehgestelle, jetzt als Variante IV bezeichnet, wieder unter die 110 466 gesetzt und getestet. Bei den Probefahrten zwischen Mai 1974 und Anfang 1975 erreichte die Lok Geschwindigkeiten bis 225 km/h. Die Ergebnisse zeigten allerdings, dass die Verbesserungen nur gering waren und keine Umkonstruktion des Drehgestells rechtfertigten.

Für die 111 war von Anfang an die Montage von Drehdämpfern vorgesehen, um die Laufruhe nochmals zu erhöhen. Dies wurde in der 111 054 ausprobiert, aber die Ergebnisse überzeugten auch hier nicht und die Serieneinführung unterblieb. Die vorbereiteten Stellen am Rahmen widmete das AW München-Freimann kurzerhand zu Anhebestellen zum Aufgleisen einer entgleisten Lok um.

Im Laufe der Jahre, inzwischen war eine zweite Bauserie mit 40 Stück (111 071 bis 110, geliefert 1977 und 1978) bei KM, Krupp und Henschel bestellt worden, kamen weitere Änderungen hinzu. So brachte man ab der zweiten Bauserie die Elektrik nicht mehr in Einschüben unter, sondern in einem Baugruppenträger des Siemens Einbausystems ES902. Auch wurde die Anzeige für die Überwachung der E-Bremse bei Fahrten in Doppeltraktion verändert, um die Leistung der zweiten Lok auf dem führenden Fahrzeug anzeigen zu können. Weiterhin erhielten die 111 ab der vierten

Bauserie neue Puffer mit eckigen Puffertellern mit hydraulischer Dämpfung, welche die DB zuvor in der 111 044 erprobt hatte.

Zudem musste die erste Bauserie ihre lieferseitig vorhandenen Einholmstromabnehmer der Bauart SBS 65 im Ringtausch an Loks der Baureihe 103 abgeben und bekam im Gegenzug deren DBS 54. Der Grund war, dass sich die 103 als „Oberleitungsreißer" hervortaten, was durch die Verwendung des SBS 65 behoben werden konnte. Auch heute sind die 111 noch mit beiden Bauarten unterwegs.

Die wichtigste Änderung war jedoch die 1980 erfolgte Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h, die durch eine Erhöhung der Fahrmotordrehzahl erreicht wurde. Zunächst seit 1978 mit Loks der ersten Bauserie erprobt, gab die DB 1980 alle 111 für diese Geschwindigkeit frei. Zusammen mit der Doppeltraktionssteuerung hatte der Betrieb jetzt die Möglichkeit, IC-Züge mit zwei Loks der Baureihe 111 zu bespannen und damit die Situation bei den beanspruchten und stückzahlmäßig knapp bemessenen 103 zu entspannen. Voraussetzung dazu war die Verwendung von Loks der zweiten Bauserie oder höher, da diese die Leistung der E-Bremse der zweiten Lok anzeigen konnten. Zudem mussten beide Lokomotiven mit SBS 65 ausgerüstet sein. Untersuchungen ergaben, dass sich beim Einsatz zweier 111 die Fahrtzeit beispielsweise zwischen München und Stuttgart gegenüber einer 103 nur um eine Minute verlängerte, das Tandem also nicht viel langsamer als eine 103 unterwegs war.

Zwischenzeitlich erkannte die DB die Möglichkeit, dank der leistungsstarken E-Bremse mit der 111 Wendezüge mit 140 km/h befördern zu können. Bis dahin waren 120 km/h üblich. Dazu wurden 1977 auf der Strecke München – Ingolstadt Versuche durchgeführt, die erfolgreich verliefen. Am 28. November 1980 erteilte die Hauptverwaltung dann die Genehmigung zur Fahrt mit Wendezügen mit führendem Steuerwagen mit 140 km/h.

Insgesamt bewährte sich die Baureihe 111 beim Bw München Hbf. Die Loks kamen wie geplant vor Schnell- und Eilzügen, aber auch vor IC-Zügen und dem TEE Mediolanum zum Einsatz und erreichten hohe Laufleistungen. So beförderten im Sommerfahrplan 1980 die 111 das Zugpaar IC 182/183 von Hannover nach Wien mit einer Lauflänge von 980 Kilometern, dem damals längsten planmäßigen Loklanglauf



FOTO: RICHARD OED

Von 1983 bis 1986 erprobte die DB mit 111 115 die Zugabfertigung durch den Lokführer im Nahverkehr. Am 17. Juni 1983 trifft sie im Bahnhof Kochel auf ihre Schwestern 111 050

in Westeuropa. Weitere Wendepunkte im Norden waren Bremen und Hamburg. Alles in allem kamen die Loks beim Bw München Hbf in diesem Fahrplan auf durchschnittliche 989 Kilometer pro Tag. Und im Juli 1982 bescheinigte das BZA München der Baureihe eine störungsfreie Laufleistung von über 600000 Kilometern bei durchschnittlichen 200000 Laufkilometern pro Lok. Der Gesamtaufwand für Instandhaltung und Instandsetzung in Bw und AW beträgt weniger als fünf Ferti-

Die 111 erwies sich schnell als zuverlässige Baureihe

gungsstunden pro 1000 Laufkilometer. Größere Änderungen ergaben sich mit der Einführung der S-Bahn im Ruhrgebiet. Die ursprünglich vorgesehene Baureihe 141 war nach der Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit der Züge auf 140 km/h zu langsam. Mangels Alternative griff die DB auf die Baureihe 111 zurück, die dafür eine Lackierung in Kieselgrau mit einer reinoran-



FOTO: RICHARD OED

Mit jetzt farblich abgesetzten Lätzchen steht 111 041 am 19. März 1988 im Bw München Hbf.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Die lokbespannte Variante des Lufthansa-Airport-Express verkehrte zwischen Stuttgart und Frankfurt. Hier ist 111 049 am 13. Juli 1990 mit einem Zug nach Stuttgart bei Gondelsheim (zwischen Bretten und Bruchsal) unterwegs.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Am 8. August 1979 fanden Bremsmessfahrten auf der Höllentalbahn mit 111 061 (Bw München Hbf) und 601 018/017 (Bw Hamburg-Altona) statt. Das Gespann steht gerade im Bahnhof Posthalde.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

S-Bahn-Lok vor niederländischen Wagen: Im letzten Abendlicht trifft 111 142 mit E 2518 nach Den Haag am 7. November 1981 in Köln-Deutz ein.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

111 192 und 215 ziehen am 17. Februar 1988 bei Gabelbach den FD 265 nach Wien durch den Regierungsbezirk Schwaben.



FOTO: RICHARD OED

Die Strecke Garmisch – München ist von Anfang an 111-Revier. Am 6. Juli 2021 beförderten 111 214 und 111 110 die RB 59456.

genen Bauchbinde erhielt. Weiterhin bekamen die in Dortmund stationierten Loks der dritten (111 111 bis 146) und vierten Bauserie (111 147 bis 178) eine Ausrüstung mit Türsteuerung und Mikrofone, teilweise auch Zugzielanzeiger. Als Wendezugsteuerung fand die neue zeitmultiplexe Wendezugsteuerung (ZDS) Verwendung.

Für den S-Bahn-Betrieb nur bedingt geeignet

Der Einsatz der 111 im S-Bahn-Dienst erwies sich als Fehlgriff, die häufigen scharfen Anfahrten machten der eigentlich als Schnellzuglok geplanten Baureihe zu schaffen und führten vermehrt zu Schäden. Abhilfe schaffte hier die Wiedervereinigung, die den Einsatz der Baureihe 143 ermöglichte, die bis 1992 die 111 er verdrängten. Mittlerweile hatte die DB, auch um die Lokomotivindustrie zu beschäftigen, noch zwei weitere Serien bestellt. Die fünfte Bauserie umfasste die Loks 111 179 bis 210 und wurde zwischen 1982 und 1983 geliefert, die sechste, 1984 geliefert, die 111 211 bis 227. Als letzte Lok lieferten Krupp und die AEG die 111 222 am 29. September 1984, fast genau zehn Jahre nach der Übergabe der 111 001, ab. Damit hatte die DB 226 Loks der Baureihe 111 im Einsatz. Die 111 109 war unfallbedingt schon ausgemustert.

Äußerlich änderte sich ab 1986 das Aussehen der 111. Nachdem die DB mit 111 068 und 111 069 bereits Farbversuche durchgeführt hatte, kam danach eine orientrote Lackierung mit lichtgrauem Lätzchen zum Einsatz. Jahre später wurde diese durch den heute noch üblichen verkehrsroten Anstrich mit weißem Sichtbalken abgelöst.

Größere Umwälzungen gab es mit der Bahnreform. Dabei wurden den 111 ihre Wendezug- und Doppeltraktionssteuerung zum Verhängnis: Sie kamen zu DB Regio und nicht zu DB Fernverkehr. Regio verteilte die Loks dann auf mehrere Betriebswerke. So waren sie im Laufe der Jahre neben München und Dortmund auch in Braunschweig, Bremen, Köln, Trier, Frankfurt, Ludwigshafen, Freiburg, Stuttgart, Ulm und Nürnberg beheimatet. Damit waren die Loks nur noch im Regionalverkehr unterwegs, meist im Wendezugbetrieb mit einem Steuerwagen oder im triebkopfähnlichen Sandwich-Betrieb, der aber die Ausrüstung mit der zeitmultiplexen Doppeltraktionssteuerung (ZDS) voraussetzte.

Ab 2013 begannen sich die Reihen der 111 zu lichten. Derzeit sind noch etwas mehr als 75 Loks im Betriebseinsatz, davon 27 Regio-Loks in den Werken München und Ulm und 15 Lokomotiven von DB Gebrauchtzug, die in Dortmund gewartet werden. 34 Lokomotiven befinden sich im Besitz von privaten EVU. An verschiedenen Standorten sind zirka 46 weitere Lokomotiven abgestellt und drei Lokomotiven, 111 001, 003 und 040, sind im Bestand des DB-Museums Koblenz. Erfreulich ist, dass derzeit vergleichsweise viele Hauptuntersuchungen in den Werken München und Dortmund durchgeführt werden. Wenn alle Fristen ausgenutzt werden, bleiben uns die 111 noch bis mindestens 2032 erhalten.

Richard Oed



FOTO: ANDREAS RITZ

Als Ersatzgarnitur für den Gläsernen Zug 491 001 überquert 111 072 am 9. Oktober 1982 mit zwei Erste-Klasse-Wagen auf der Fahrt von München nach Innsbruck die Schlossbachgrabenbrücke bei Hochzirl.

Mehr Einser gehen nicht: 111 111-1 ist am 6. Juni 1984 mit einem S-Bahn-Zug der Linie 8 in Hagen-Wehringhausen unterwegs.



FOTO: WWW.EISENBAHNARCHIV.DE: RALF HÄNDELER



FOTO: RICHARD OED



Auch für Bayerns Biergärten machte die 111 Reklame: die frisch beklebte 111 066 im Münchner Hauptbahnhof.

In einem Wettbewerb wurde für die im Bahnland-Bayern-Design beklebte 111 017 der Name „Maxl“ auserkoren.



Echte Hingucker sind einige jüngst neu lackierte Loks von DB Gebrauchtzug. 111 111 kehrt von einem Messzugeinsatz zurück.



Mit einem modellbahntauglichen Güterzug war die Smart-rail-111 213 im Dezember 2023 auf dem Weg nach München.



FOTOS: ANDREAS DOLLINGER



Am 28. März 2020 galt es für die Railadventure-111, drei Vectron für die finnische Staatsbahn nach Norddeutschland zu überführen.

Am 27. September 2011 fuhr die für den Deutschen Alpenverein werbende 111 039 durchs malerische Altmühltal.



Ab 2014 fuhr 111 059 in gelber Farbgebung bei DB Netz. Im Oktober 2018 wurde der Zustand der Schienen rund um Würzburg untersucht.

Die bisher letzte Werbe-111, 111 123, erinnert an 500 Jahre Reinheitsgebot.





EINSTEIGER-ANGEBOT

Der *ModellEisenBahner*
– das Spiegelbild der Geschichte



3 für nur € 8,85
statt ~~€ 17,70~~

- ✓ **Sie sparen die Hälfte!**
- ✓ **Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause**
- ✓ **Sie können den Bezug jederzeit kündigen**

3 Gründe, warum Sie *ModellEisenBahner* lesen sollten

- ✓ Den Blick allzeit aufs Aktuelle gerichtet macht den *ModellEisenBahner* ebenso universell wie einzigartig für Freunde des großen Vorbilds.
- ✓ Ein besonderes Augenmerk richtet der *ModellEisenBahner* auf die Eisenbahngeschichte in Ost und West
- ✓ Nachvollziehbare Werkstätten sowie ausführliche Anlagenportraits bieten beim Bau der eigenen (Schienen-) Traumwelt nützliche Tipps und Hilfe.

* nur im Inland

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *ModellEisenBahner* ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 5,90 pro Heft monatlich frei Haus*.

Hier geht´s direkt zum Abo

Jetzt online bestellen unter

www.modelleisenbahner.de/miniabo



Am 3. Oktober 2023 reichen zwei Salamander-Dieselzug-Einheiten aus, um den herbstlichen Fahrgastandrang auf den Schneeberg zu bewältigen. Im Hintergrund ist die bekannte Kaiserin-Elisabeth-Gedächtniskirche zu sehen, ein weiterer gewichtiger Grund, den Schneeberg zu besuchen.

Kurz vor der Jahrtausendwende war die Zukunft der österreichischen Schmalspurbahnen ungewiss. Die NÖVOG rettete einige von ihnen.

Zwischen Nostalgie und Moderne

Im März 1993 wurde die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges. m. b. H. (NÖVOG) mit dem Ziel gegründet, den öffentlichen Regionalverkehr in Niederösterreich zu organisieren. Mit den Wieselbussen wurde man 1996 aktiv. Expressbusse ergänzten das bestehende Angebot in einer Zeit, als die Regionalisierung des Nahverkehrs auch im benachbarten Deutschland durch regionale Träger stark vorangetrieben wurde. Dann folgten weitere Projekte auf verschiedenen Spurweiten und bei Seilbahnen.



Hoch hinaus – Salamander am Schneeberg

Zum Jahresbeginn 1997 übernahm die Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH den Betrieb der damals 100 Jahre alten Zahnradbahn von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), welche ihr Engagement auf schmaler Spur beenden wollten. Die ÖBB blieben noch Besitzerin der Infrastruktur, die NÖVOG investierte

Trotz der Modernisierung mit den Salamander-Dieselzügen wahrt man die Nostalgie und heizt von Juni bis September an jedem zweiten Sonntag eine der letzten beiden betriebsfähigen Dampfloks an. Eine dritte Lok wurde werbewirksam am Talbahnhof aufgestellt.



Der Nostalgiezug „Ötscherbär“ mit der E 10 (Ex-ÖBB-1099.010) beim Verlassen des Bahnhofs Wienerbruck-Josefsberg am 1. Oktober 2023. Der neue, offene Aussichtswagen mit seinen großen Seitenfenstern läuft an dritter Stelle hinter der Lok.

aber umgehend in neue Werkstätten und modernisierte in der Folgezeit sämtliche Stationen teils mit erheblichem Aufwand. In der Frage der Erneuerung des Rollmaterials beschritt man einen völlig anderen mutigen Weg, obwohl die ÖBB 1992 mit der 999.201 eine bei der Schweizer SLM hergestellte ölgefeuerte Dampflok ein Jahr lang testeten, diese dann aber zur Schafbergbahn umsetzte. Auch am Wolfgangsee blieb man der Dampftraktion treu und setzte auf weitere in einer Gemeinschaftsbestellung mit Schweizer Zahnradbahnen gefertigte Neubauloks. In Niederösterreich wurden die Dampfzüge jedoch ab 1999 durch zunächst zwei Dieselzüge im auffallenden Salamander-Design ergänzt und im Jahr 2010 mit Eintreffen eines dritten Zuges sogar abgelöst: Mittel- und Steuerwagen wurden in Österreich beschafft, die Zugförderung übernahmen drei von der britischen Firma Hunslet-Barclay hergestellte Dieselloks, die hinsichtlich des Designs allem bisher bekannten entgegenstanden. Hinsichtlich einer Reservelok nutzte man die sich bietende Möglichkeit einer gemeinschaftlichen Beschaffung für mehrere meterspurige Zahnradbahnen.

Goldene Treppen in den Himmel – die Mariazellerbahn

In ganz anderen Dimensionen bezüglich Streckenlänge, elektrischer Zugförderung und Ganzjahresbetrieb in Gebirgs-Topografie musste man sich bei der Übernahme des Betriebs auf der gut 84 Kilometer langen Mariazellerbahn 2010 denken – 99 Jahre nach Aufnahme des elektrischen Betriebs auf 760 mm Spurweite. Die an Kunstbauten reiche Bergstrecke nimmt mit dem 2368 Meter langen Gösingtunnel und zahlreichen Brückenbauwerken sowie einem Scheitelpunkt auf 892 Metern Höhe im reinen Adhäsionsbetrieb eine Sonderstellung unter den Schmalspurbahnen Österreichs ein. Fest stand, dass weder mit den E-Lok-Oldtimern, noch mit den wenigen vorhandenen SGP-Triebwagen oder gar Dieselfahrzeugen ein zukunftsorientierter Betrieb mit angemessener Reisegeschwindigkeit und Taktverkehr angeboten werden könnte. Sollte die Bahn erhalten bleiben, würden enorme Investitionen in Rollmaterial und nicht minder große in die gesamte Infrastruktur von der Wartungsanlage bis zu Haltepunkten oder Bahnhöfen unumgänglich sein. Dementsprechend gab es eine längere Hängepartie, bis die Signale zum Erhalt einer der schönsten Schmalspurbahnen Österreichs auf Grün gestellt wurden.

Im Oktober 2013 startete im neuen Betriebszentrum Laubenbachmühle die erste



Am 27. August 2022 werden bei der Ausfahrt Rabenstein alle vier mit den Triebwagen beschafften Panoramawagen als planmäßige Ergänzungswagen von einem „Himmelstreppe“-Triebzug mitgeführt.

Neue Partnerschaft

Am 22. September 2020 unterzeichneten Vertreter der RhB und der NÖVOG eine Partnerschaftsurkunde zur Zusammenarbeit zwischen der Mariazellerbahn und der RhB insbesondere im Marketing. Die Partnerschaft soll die Sichtbarkeit der Bahnunternehmen in der jeweiligen Region intensivieren, welche sich gegenseitig eine Werbeplattform geben. Im Gegensatz zur japanischen Partnerbahn Hakone Tozan hat die RhB bedauerlicherweise noch keine Werbelok ihrer österreichischen Partnerbahn im Gold der NÖVOG gestaltet.



Fahrzeugwechsel von einer zweiteiligen auf eine einteilige Triebwageneinheit am 29. September 2023 in Waidhofen.



Die V5 der Waldviertelbahn mit ihrem Zweiachserzug nach Litschau am 8. September 2021 beim Passieren des Glasschaugartens Alt Nagelberg.

„Himmelstreppe". Mit den ET 1 bis 9 lieferte Stadler Rail neun dreiteilige Elektrotriebwagen im goldenen Design. Die Gestaltung der ersten Stadler-Elektrozüge mit 760 mm Spurweite nimmt gewisse Anleihen an Meterspurzüge in der benachbarten Schweiz. Gemessen an den Kosten ist die „Himmelstreppe" die mit Abstand größte Investition unter den österreichischen Schmalspurfahrzeugen des 21. Jahrhunderts. Ob die inzwischen in die Jahre gekommene Triebwagenkonstruktion das Format hat, eine Plattform für einen zukünftigen elektrischen Zugbetrieb im Zillertal, Pinzgau oder im Murtal respektive zur Flottenerweiterung auf der Mariazellerbahn bieten zu können? Alternativen bei den Fahrzeug-Herstellern sind kaum vorhanden.

Seit 2007 bietet die NÖVOG mit dem Oldtimerlok-bespannten „Ötscherbär" einen Nostalgiezug nach Mariazell an – mit Entschleunigungs-Potenzial und bei Bedarf frischer, aber neuerdings regensicherer Luftzufuhr im offenen Panoramawagen. Selbstverständlich sind alle Fahrzeuge in klassischem Braun lackiert, die Lok ist neuerdings mit schickem Gold verziert.

Citybahn Waidhofen – trauriger Rest der Ybbstalbahn

Ein Reizthema unter vielen Eisenbahnfreunden ist der Niedergang der vierten Schmalspurbahn noch zu ÖBB-Zeiten mit einer unwetterbedingten Einstellung der Abschnitte Gstadt – Lunz/Ybbsitz im Frühsommer 2009. Die Übernahme sämtlicher von den ÖBB übertragenen Strecken

Wenn Sie jetzt noch mehr zu den Schmalspurbahnen Österreichs erfahren wollen, dann lesen Sie 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*



durch die NÖVOG bedeutet einen Restbetrieb auf dem lediglich 5,5 Kilometer langen Abschnitt Waidhofen – Gstadt. Das Ende des Jahres 2020 auf etwa drei Kilometer geschrumpfte innerstädtische Streckennetz zum Haltepunkt Pestalozzistraße bindet das dortige Schul- über das Stadtzentrum an den am Stadtrand gelegenen ÖBB-Bahnhof mit einigen Unterwegs-Haltestellen an und wird durch teils bunt beklebte 5090-Dieseltriebwagen bedient. Das reizvolle Ybbstal muss man heute per Rad erkunden; Bahnzeugen sind Brückenbauwerke und Gebäude – oder die Museumsbahn von Lunz über die Bergstrecke zum normalspurseitig verwaisten Bahnhof Kienberg-Gaming.

Dieselmix im Waldviertel

Im Gegensatz zum Touristenandrang auf den Schneeberg vor den Toren der Metropole Wien mit zirka zwei Millionen Einwohnern und der Mariazellerbahn als Zubringer in die Hauptstadt Niederösterreichs Sankt Pölten durch das Pielachtal erschließt die Waldviertelbahn ein dünn besiedeltes Grenzgebiet zu Tschechien. Es verwundert daher kaum, dass sich dort die Modernisierungsmaßnahmen der NÖVOG auf die Fahrzeugwartung und das Betriebszentrum in Gmünd sowie den Erhalt der Infrastruktur fokussieren. Seit Juni 2001 wird die steigungsreiche Südstrecke nach Groß Gerungs, seit Mai 2006 die Nordstrecke nach Litschau von der NÖVOG bedient. Gefahren wird auf den beiden Streckenästen (fast) wie zu ÖBB-Zeiten: im zwei- beziehungsweise vierachsigen Personenwagen, gezogen von einer 2095-Diesellok; am ersten oder dritten Wochenende von Mai bis Mitte Oktober sogar von einer der beiden Stütztenderdampfloks der Reihe Mh. Oder es kommt einer der goldenen 5090-Dieseltriebwagen zum Einsatz, denen es nach ihrem Eintreffen 1986 nicht mehr gelang, den Niedergang des Netzes aufzuhalten.

Die in Alt Nagelberg abzweigende Zweigstrecke nach Heidenreichstein wird seit 1992 im Sommer durch den Waldviertler Schmalspurverein (WSV) bedient: Wagenzüge, mit 2091 bespannt, sind das dritte für die ÖBB typische Schmalspur-Zugbild.

Thomas Küstner



FOTOS: THOMAS KÜSTNER

Am 6. Oktober 2018 kehrt der VT 8 von Groß Gerungs nach Gmünd zurück. Der Triebwagenführer kann seinen goldenen Dieseltriebwagen hinter Weitra talwärts rollen lassen.

Blick über die Grenze nach Tschechien – die JHMD

14 Kilometer von Litschau entfernt befindet sich der Endbahnhof Nova Bystrice der JHMD-Südstrecke zu deren Betriebsmittelpunkt in Jindrichuv Hradec. Eine zweite (Nord-)Strecke führt nach Obratan. Die Bahn musste am 6. September 2022 Insolvenz anmelden, der Zugbetrieb endete am 2. Oktober. Von den zuletzt je vier Dieselloks und Triebwagen waren gut die Hälfte nicht mehr betriebsfähig. Unter der Regie von Gepard-Express sollen Anfang Juni 2024 wieder Züge auf beiden Strecken verkehren. Offen ist derzeit, ob auch die beliebten Dampfnostalgiezüge erneut rollen werden. Eine Wiederaufnahme des aufwendigen Güterverkehrs ist unwahrscheinlich, zumal eine dritte Lok benötigt würde.



Die violett lackierte Diesellok T47019 wurde am 10. September 2021 mit dem letzten Zug des Tages von Jindrichuv Hradec nach Nova Bystrice im Bahnhof Alber angetroffen.



Der M 27 004 trug zum Aufnahmezeitpunkt am 10. September 2021 im Gegensatz zu den anderen drei silbernen Triebwagen eine deutlich attraktivere Farbgebung in rot/beige.



Von der Plattform am neuen Wasserturm hat man den kompletten Überblick über den Bahnhof Putbus sowie auf die neue Werkstatt und die neue Wagenhalle (links).

FOTO: NIELS KUNICK

Am Wochenende nach Pfingsten wurden in Putbus eine neue Betriebswerkstatt und eine neue Wagenhalle für den „Rasenden Roland“ eröffnet.

Neue Werkstatt

Im Jahr 2008 wurde der „Rasende Roland“ von der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) übernommen. Der durch die Vorbetreiber der Strecke hinterlassene Investitionsstau musste in kurzer Zeit abgebaut werden, um einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten. Neben zahlreichen Investitionen in Loks und Wagen legte die RüBB auf die grundlegende Modernisierung der Betriebsanlagen großen Wert. Bereits vor mehr als zehn Jahren begannen die ersten Planungen für den Neubau einer Werkstatt in Putbus. Die bisher vorhandenen Anlagen stammten mit der ursprünglichen Wagenwerkstatt noch aus der Anfangszeit der Rü.K.B. im Jahre 1895. Den heutigen Aufgaben der Instandhaltung von Dampfloks sowie der Reise- und Güterwagen war die vorhandene Infrastruktur in Putbus nicht mehr gewachsen. Gemeinsam mit dem Landkreis Vorpommern-Rügen als Eigentümer der Schmalspurbahn und dem Land Mecklenburg-Vorpommern konnte in den vergangenen Jahren die Planung für den Neubau der Anlagen angegangen werden. Die neue Betriebswerkstatt in Form eines modernen Gebäudes entstand auf dem Gelände zwischen der Regelspurstrecke nach Bergen auf Rügen und dem Damm der früher nach



FOTOS (3): KORBINIAN FLEISCHER

Extra aus dem Erzgebirge kam der historische Sachsen-Zug mit der IK Nummer 54 zum „Rasenden Roland" auf die Insel Rügen.



In der zentralen Richthalle können künftig auch Hauptuntersuchungen in Eigenregie durchgeführt werden.

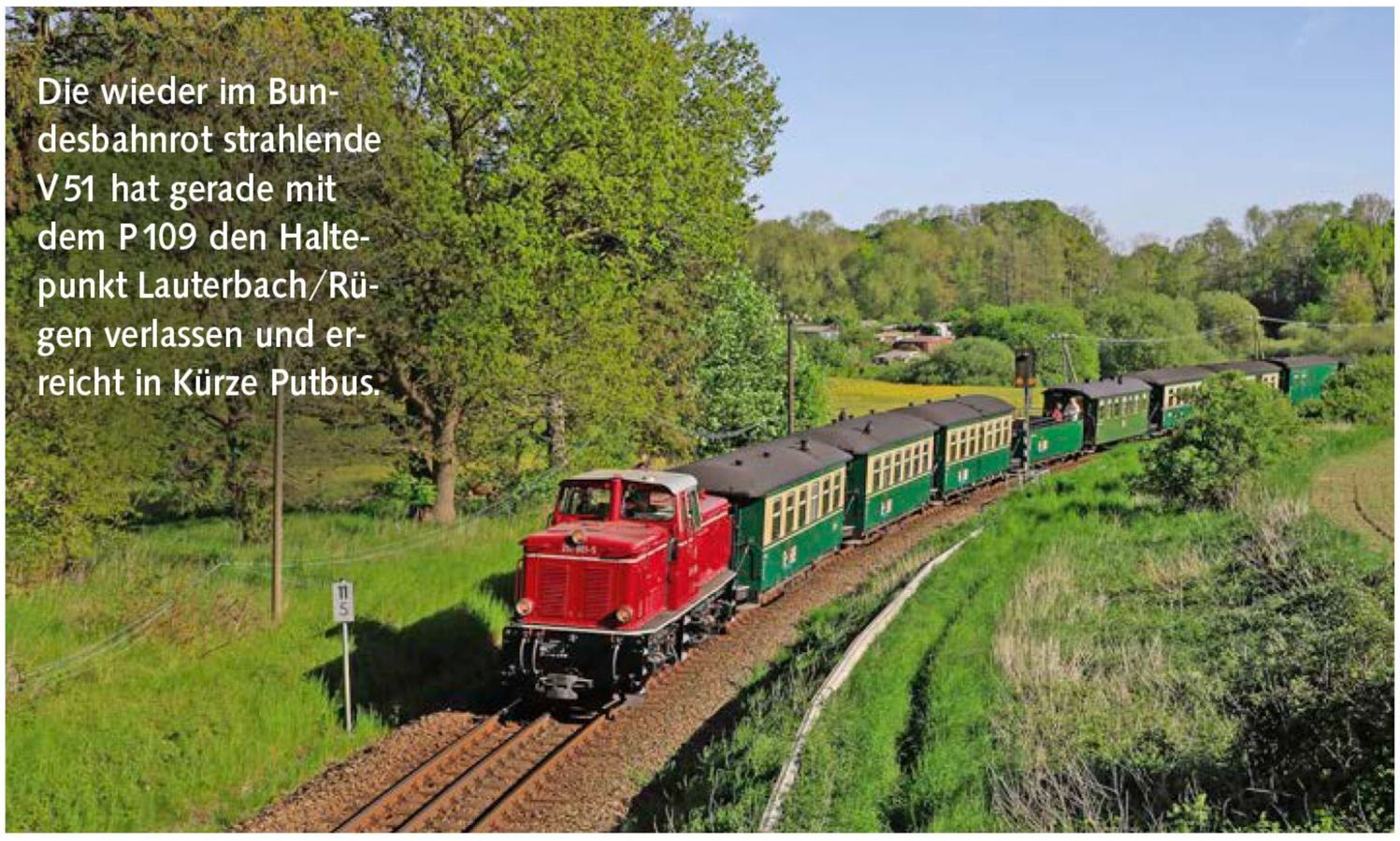


Kleine Sensation: Die Strecke von Putbus in Richtung Garz wird auf einer Länge von zirka zwei Kilometern wieder aufgebaut.



FOTO: NIELS KUNICK

Ein Highlight war der Besuch der wieder in Betrieb genommenen 142 001 der EBS. Die Diesellok war bis etwa zur Jahrhundertwende zwar selten in Putbus, aber dafür vergleichsweise häufig auf der Strecke nach Saßnitz (Hafen) auf Rügen unterwegs.



Die wieder im Bundesbahnrot strahlende V 51 hat gerade mit dem P 109 den Haltepunkt Lauterbach/Rügen verlassen und erreicht in Kürze Putbus.

FOTO: OLIVER WINNER

Altefähr führenden Schmalspurbahn. Im Erdgeschoss der Werkstatt befinden sich nun Schweißerei, Gießerei und die Metallbearbeitung. In den Obergeschossen werden noch Büro- und Sozialräume sowie verschiedene Lagermöglichkeiten eingerichtet. Ein Auswaschstand für die schmutzigen Arbeiten an den Fahrzeugen ist auf der Gebäude-Rückseite vorhanden.

Neue Wagenhalle bietet Fahrzeugen Schutz

Das Erscheinungsbild des Bahnhofs Putbus hat sich grundlegend verändert. Neben dem Werkstattgebäude wurde zur Brauchwasserbevorratung ein Wasserturm mit einer begehbaren Aussichtsplattform errichtet, von der sich ein guter Überblick über das Betriebsgelände bietet. Im Rahmen von Führungen ist diese Plattform für die Öffentlichkeit zugänglich. Maßgeblich prägt jedoch eine zweigleisige, 140 Meter lange Wagenhalle mit Ziegelfassade das neue Bild des Bahnhofs. Sie bietet Platz zur geschützten Abstellung der Traditionswagen und der alltäglich genutzten Reisezugwagen. Von der Rückseite können interessierte Besucher die abgestellten Wagen durch große Fensterflächen sehen. Der zweigeschossige Kopfbau auf der anderen Seite beinhaltet zudem den Schaltraum für das neue Stellwerk. Auch die Wagenhalle erhielt eine frei zugängliche Besucherplattform, von der aus das Gelände überblickt werden kann.

Der Höhepunkt für Eisenbahnfreunde wird die Ertüchtigung des 1916 in Betrieb genommenen Viadukts der Kleinbahnstrecke nach Altefähr über die Regelspurstrecke Bergen auf Rügen – Lauterbach Mole sein. Diese Baumaßnahme war bei der Eröffnung noch nicht fertig gestellt. Als Teil des Bahnhofs wird dazu ein Ausziehgleis über das Viadukt auf dem historischen Bahndamm bis zur Berger Landstraße gelegt. Ob die Gleise auf Dauer dort enden werden? *Korbinian Fleischer*



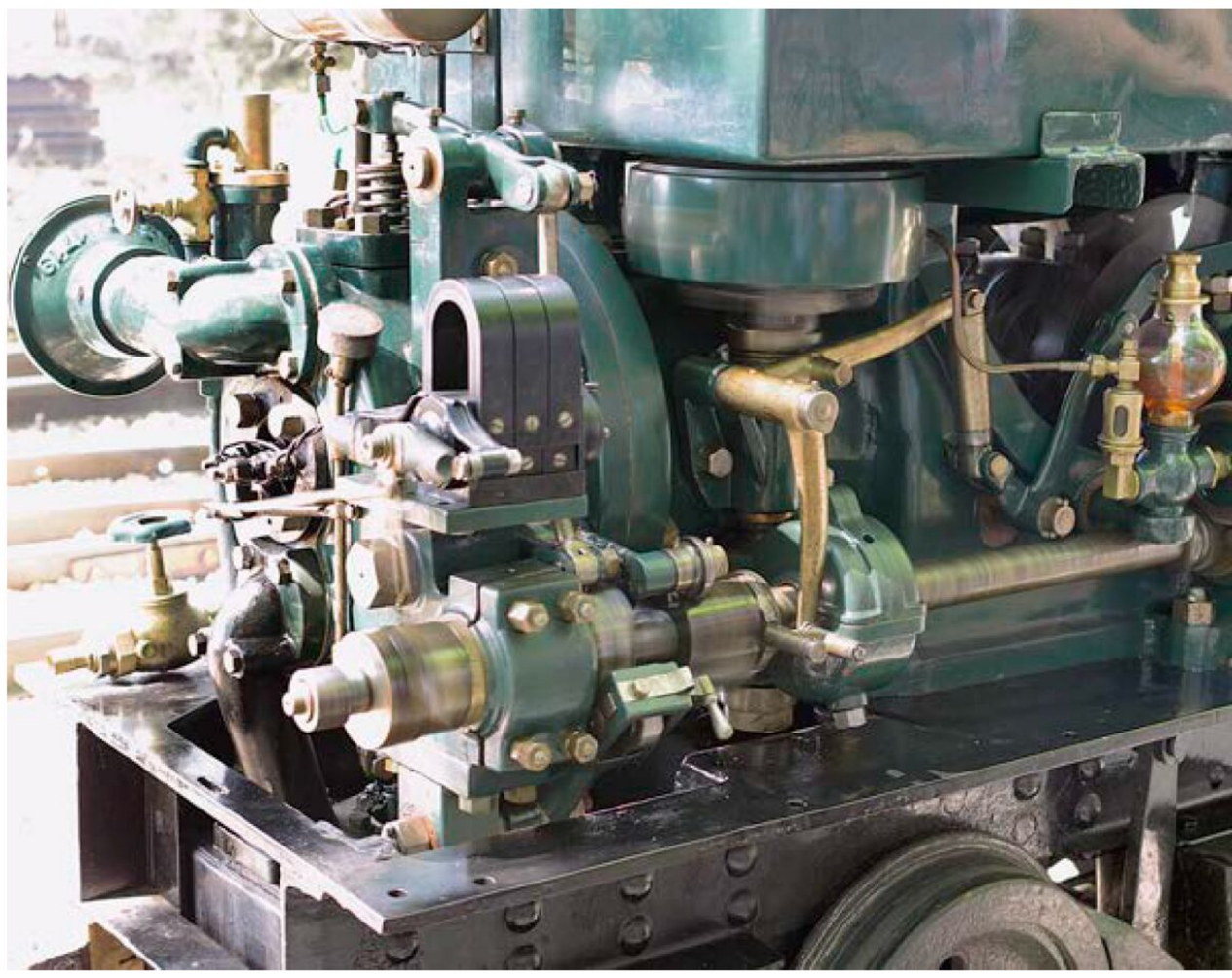
Die Deutz-Diesellok OMZ117F von 1938 wartet neben der kleinen Krauss-Dampflok vom Typ 14ah. Ganz links fährt ein Besucherzug mit der O&K-Zuckerbahnlok vorbei. Während des jährlichen Fahrtages stehen stets abwechselnd verschiedene Zuggarnituren im Einsatz.

Vor den Toren Nürnbergs befindet sich ein kleines, aber feines Eisenbahnmuseum, welches ausschließlich Feldbahn-Fahrzeuge mit der seltenen Spurweite 500 Millimeter sammelt.

Auf ganz schmaler Spur



Ein absolutes Highlight im Museumsbestand ist die stolze 116 Jahre alte Benzollok der Ruhrtaler-Werke. Über viele Jahre wurde sie…



…mustergültig aufgearbeitet und kann den Besuchern nun wieder im Originalzustand und voll betriebsfähig vorgeführt werden.



Der kleine Nassdampf-B-Kuppler von Krauss ist an jedem Fahrtag unermüdlich im Einsatz, hier vor einem Lorenzug.



Die Fahrzeugsammlung des Feldbahnmuseum 500 e. V. umfasst auch Bergbau-Lokomotiven samt entsprechender Abbau- und Förderzeuge.

Denkt man an Nürnberg im Zusammenhang mit „Eisenbahnmuseum“, so fällt einem sicher als erstes das Verkehrsmuseum ein. Neben dem heutigen DB Museum gibt es ganz im Süden der Frankenmetropole, im Stadtteil Gerasmühle, jedoch noch eine weitere Institution, wo historische Schienenfahrzeuge zu bewundern sind – nur mit dem kleinen Unterschied,

Das Museum kann wahre Feldbahn-Schätze aufbieten

dass sich dort alles um Feldbahn-Fahrzeuge mit 500 mm Spurweite dreht. Der „halbe Meter“ war einst bei den zahlreichen Ziegeleien und Sandgruben im Nürnberger Umland weit verbreitet, ist ansonsten aber selten anzutreffen. Das vom Unternehmer Karl Heinz Rohrwild gegründete Feldbahnmuseum 500 e. V. hat es sich daher zur Aufgabe gemacht, Feldbahn-Material mit dieser Spurweite zu sammeln und museumsgerecht zu bewahren.

Inzwischen verfügt man über fast 100 Lokomotiven, von denen nicht wenige sogar betriebsbereit sind. Damit besitzt das Feldbahnmuseum 500 e. V. die größte bekannte Fahrzeugsammlung dieser exotischen Spurweite. Einmal pro Jahr finden öffentliche Fahrtage auf dem romantisch in einem kleinen Waldstück gelegenen Gelände statt, zu denen man sich unter der Adresse **www.feldbahn500.de** verbindlich anmelden muss. 2024 wird es am 10. August wieder soweit sein. *A. Bergner*



FOTOS: ALEXANDER BERGNER

Besonders beliebt bei Alt und Jung sind die Touren über den Rundkurs auf dem Gelände. Die kleinen Wagen rollten einst auf der Liliput-Bahn des Verkehrsmuseums.



1934 lieferte O&K diese dreifach gekuppelte Außenrahmen-Lok an die Zuckerfabrik Cia do Assucar de Angola (Westafrika). Mit Holzfeuerung leistet sie immerhin 30 Pferdestärken!

Wenn eine Bergbahn neue Fahrzeuge erhält, kann der Transport spektakulär werden, besonders wenn es sich dabei um eine Bahn mit Inselbetrieb handelt.

Neues Rollmaterial



Spektakulär erklimmt ein Triebzugteil auf dem Spezialtransporter den steilen, schmalen Weg nach Winteregg.



Die erste Etappe erfolgte per Lkw. Das neue Rollmaterial sollte schon letztes Jahr geliefert werden, hatte aber etwas Verspätung, weil mehrere Stadler-Zulieferer infolge des Ukraine-Kriegs und der Pandemie mit Lieferengpässen zu kämpfen hatten.

Die Adhäsionsbahn Grütschalp – Mürren der Bergbahn Lauterbrunnen – Mürren (BLM) kennt vermutlich nicht jedermann. Am 13. und 14. Mai 2024 erhielt die kleine Schweizer Meterspurbahn einen weiteren Teil ihres neuen Rollmaterials – und die Anlieferung war außerordentlich spektakulär.

Die BLM, auch Mürrenbahn genannt, im Berner Oberland verbindet die beiden Orte Lauterbrunnen (797 Meter ü. M.) und Mürren (1639 Meter ü. M.). Die Bahn wurde bereits am 14. August 1891 eröffnet und seit 1910 verkehrt sie ganzjährig. Sie besteht aus einem Seilbahnabschnitt und einer meterspurigen Adhäsionsbahn, die in der Station Grütschalp (1487 m ü. M.) miteinander verbunden sind. Tagsüber verkehrt die BLM halbstündlich mit Anschluss zu den Zügen der Berner Oberland-Bahnen (BOB) in Lauterbrunnen. Während der



Winter- und der Sommersaison fährt die BLM zur touristischen Hauptverkehrszeit gar viertelstündlich. Das Besondere ist, dass die Fahrgäste in Lauterbrunnen zunächst in die Seilbahn nach Grütschalp umsteigen müssen, um dort die meterspurige Bahn nach Mürren zu besteigen. Bis 2006 verkehrte anstelle der Luftseilbahn eine Standseilbahn zwischen Lauterbrunnen und Grütschalp. Von dort beträgt die Streckenlänge bis Mürren nur 4,3 Kilometer und es gibt nur eine Unterwegsstation, Winteregg, wo sich auch die einzige Ausweichstelle befindet. Die aktuell eingesetzten Triebfahrzeuge Be 4/4 21 bis 23 sind nun in die Jahre gekommen und werden durch drei neue niederflurige Triebzüge Be 4/6 101 bis 103 ersetzt, die das Schweizer Behindertengleichstellungsgesetz erfüllen.



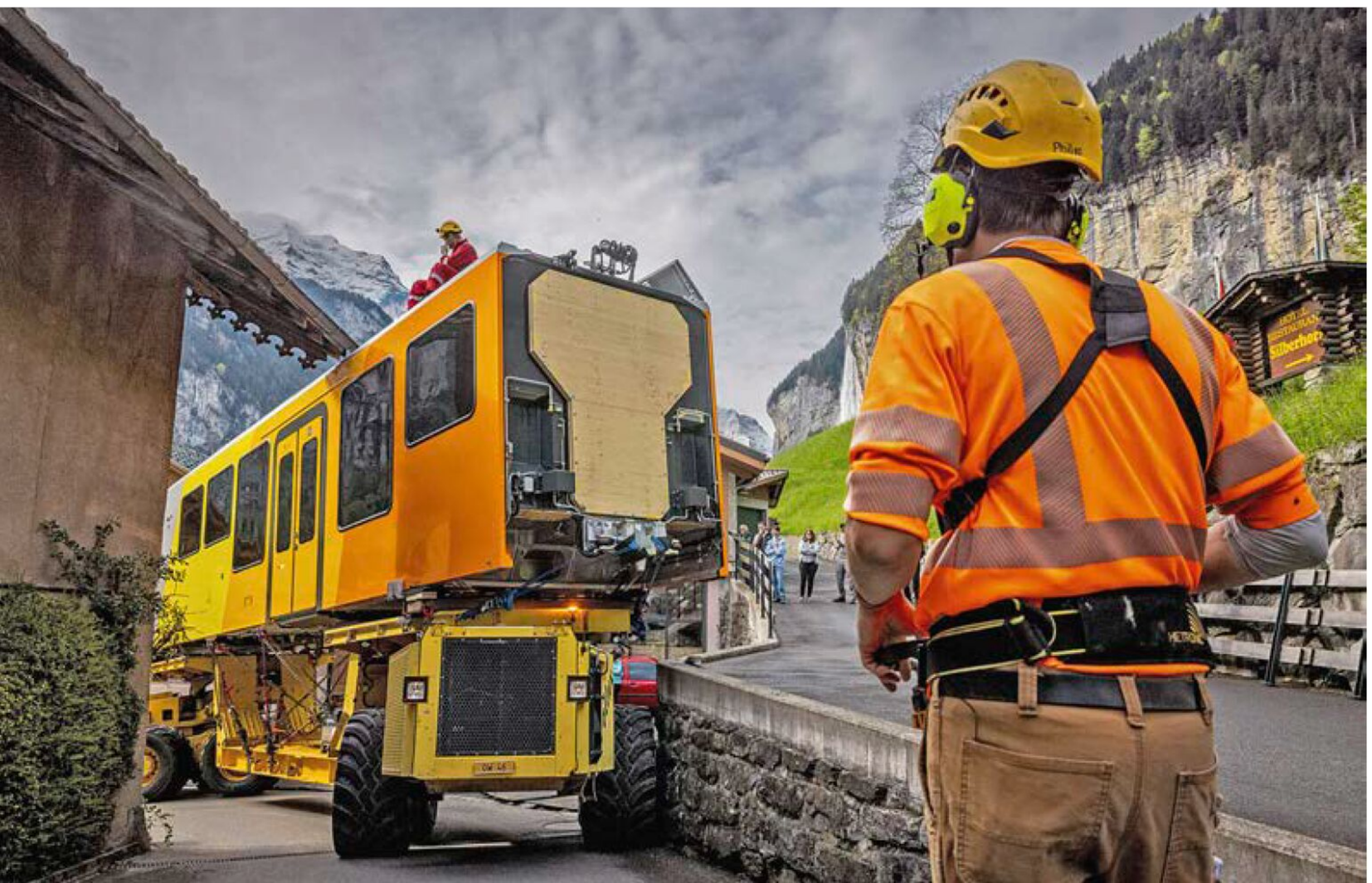
FOTOS: BLM

Winteregg ist bald erreicht. Rechts erkennt man die komplett sanierte Meterspurtrasse auf der die neuen Züge in naher Zukunft planmäßig verkehren werden.

Schneller mit mehr Komfort

Im Sommer werden die neuen Triebzüge im Mischbetrieb mit den bisherigen Zügen auf der total erneuerten Strecke zwischen Grütschalp und Mürren unterwegs sein. Für die komplette Sanierung der Strecke der BLM wurden in den letzten Jahren insgesamt einige tausend Tonnen Schotter, rund 8000 neue Eichenholz-Schwellen und rund 9600 Meter Schienen in mehreren Etappen verlegt. Nicht nur die Triebzüge, sondern auch die Bahnhöfe erfüllen künftig die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes.

„Es freut uns, dass wir auf dieser wichtigen und einzigartigen Panoramaverbindung in den autofreien Ort Mürren Einheimischen und Gästen nun noch mehr Komfort und Qualität bieten können“, sagte Urs Kessler, Direktor der Jungfraubahnen, zu denen auch die BLM gehört. Das neue Rollmaterial bildet den Abschluss des 63 Millionen Franken teuren, über vierjährigen Bauprojekts der Totalsanierung der Adhäsionsbahn. „Die Fahrzeit wird durch die Erhöhung der Geschwindigkeit von 30 auf 50 km/h verkürzt, dies erlaubt ein neues Betriebskonzept mit einem Zweier-Umlauf“, nennt Stefan Wittwer, Leiter der BLM, die Vorteile des neuen Rollmaterials.



An manchen Stellen während des Transports war Millimeterarbeit erforderlich.

Moderne und komfortable Züge

Der erste Triebzug wurde bereits im November 2023 geliefert. Während der Wintermonate konnte die Inbetriebnahme stattfinden. Die Erkenntnisse aus den Tests im Winter konnten in die Fertigstellung der beiden weiteren Triebzüge fließen. Am 9. August 2024 veranstalten die Jungfraubahnen anlässlich der erneuerten BLM ein Fest in Mürren. *al (mit Material der BLM)*

Am 8. Mai 2024 stellte Siemens Mobility der internationalen Presse den Desiro-HC für Ägypten vor.

Auch Ägypten will den Autoverkehr auf die Schiene verlagern. Siemens Mobility liefert dazu Strecken und Fahrzeuge, darunter 94 vierteilige Desiro High Capacity.

Wüsten-Desiro

Am 1. September 2021 unterzeichneten Siemens Mobility und die ägyptische National Authority for Tunnels (NAT), die dem ägyptischen Verkehrsministerium untersteht, einen Vertrag über ein schlüsselfertiges Hochgeschwindigkeits-Bahnsystem und den Bau einer ersten Strecke. Er legt fest, dass Siemens zusammen mit seinen lokalen Partnern „Orascom Construction“ und „The Arab Contractors“ Konstruktion, Bau und Inbetriebnahme der Bahnlinie übernimmt sowie für 15 Jahre die Wartungsservices sicherstellt.

Diese erste, als „Grüne Linie“ bezeichnete und 660 Kilometer lange Linie verbindet über die „Neue Hauptstadt“ die Hafenstädte Ain Sukhna am Roten Meer mit Alexandria und Mersa Matruh am Mittelmeer. Neben dem Bau der zweigleisigen Strecke ist zudem die Errichtung von 21 Bahnhöfen und von rund 58 Brücken und Unterführungen notwendig. Siemens ist dabei nicht nur für den Bau der Bahnlinie zuständig, sondern auch für die Installation des europäischen Zugbeinflussungssystems ETCS Level 2 und des Computer-basierten Signalsystems. Zusätzlich liefert Siemens das Bahnstromsystem und die Kommunikations- und Sicherheitssysteme.

Bereits am 28. Mai 2022 schlossen die Partner einen zweiten Vertrag, in den der erste sogleich mit aufging. Dieser neue Vertrag umfasst den Bau zweier zusätzlicher Strecken. Dies ist zum einen



Im Obergeschoss der beiden Mittelwagen werden sich deutsche Touristen sofort heimisch fühlen. Die Farbgebung der Sitze basiert auf Wunsch der Ägypter auf dem DB-Design.



Die gesamte Beschriftung in den Innenräumen ist in Arabisch und Englisch gehalten, unterstützt durch Piktogramme.

die 1100 Kilometer lange „Blaue Linie“, die von October Gardens in der Nähe von Kairo über Qena, Luxor und Aswan nach Abu Simbel führt. Sie verbindet Kairo mit den Wirtschaftszentren im Süden und verläuft entlang des Nils. Die dritte Bahnlinie ist die „Rote Linie“. Sie ist eher touristisch orientiert und verknüpft auf

Grün, blau und rot – drei neue Linien für Ägypten

225 Kilometern das Weltkulturerbe in Luxor mit Hurghada und Safaga am Roten Meer, dient aber auch dem Güterverkehr zwischen dem Hafen von Sagada und dem Landesinneren. Außerdem baut Siemens mit seinen Partnern acht Betriebs- und Güterbahnhöfe. Insgesamt umfasst der Auftrag 2000 Kilometer zweigleisige Strecke mit 60 Stationen. Nach Fertigstellung wird Ägypten über das sechstgrößte Hochgeschwindigkeitsnetz der Welt verfügen. 90 Prozent seiner Einwohner haben dann Zugang zu einem Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Ägypten bestellte zudem bei Siemens das notwendige Rollmaterial. Dazu gehören 41 achtteilige und 230 km/h schnelle Velaro-Hochgeschwindigkeitszüge, 94 vierteilige Triebwagen des Typs Desiro High Capacity (HC) und 41 Vectron-Lokomotiven, die den nächtlichen Güterverkehr übernehmen. Der Gesamtauftrag hat für Siemens Mobility einen Wert von rund 8,1 Milliarden Euro.

Die 94 Desiro HC werden dabei bevorzugt auf der Grünen Linie zum Einsatz kommen, der erste Triebzug befindet sich schon in Ägypten. Am 8. Mai präsentierte Siemens Mobility in seinem Prüf- und Validationscenter Wegberg-Wildenrath der internationalen Presse den dritten Zug mit der NVR-Nummer 94 90 0462 003-3 EG-NAT. Während einiger Proberunden auf dem 6082 Meter langen Testring 1 gab der Koordinator für das Ägyptenprojekt, Peter Papert, zusätzliche Informationen zum Stand des Vorhabens.

Demnach sind die Grüne und die Blaue Line derzeit in Bau, wobei die Grüne Linie am weitesten fortgeschritten ist. Dort sind inzwischen die ersten beiden Transformatorstationen zur Versorgung des Bahnnetzes mit 25 kV/50 Hz aus dem öffentlichen Stromnetz installiert. Im Raum Kairo liegen zudem die ersten Gleise. Die größte Herausforderung sei der Bau von drei Brücken über den Nil. Zwei davon befinden sich auf der Blauen und eine auf der Grünen Linie. Peter von Zimmermann, der Projektleiter für den ägyptischen Desiro HC, ergänzte die Informationen zu seinem Zug. So ist die



FOTOS: RICHARD OED



Würde auf dem Bildschirm nicht „National Authority for Tunnels" stehen, könnte das auch ein Desiro HC der DBAG sein.

ägyptische Variante aus dem deutschen Desiro abgeleitet, insbesondere aus dem Rhein-Ruhr-Express (RRX). Der größte Unterschied besteht in der Wüstenfestigkeit, das heißt dem Schutz vor Sand, Staub und hohen Temperaturen. Dass der ägyptische Desiro im Innenraum den DB-Varianten ähnelt, war laut von Zimmermann ein ausdrücklicher Wunsch des Kunden.

Im Gegensatz zu ihren 4000 kW starken deutschen Gegenstücken besitzen die Wüsten-Desiros eine Leistung von 4800 kW. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Sie sind bei einer Länge von 105,25 Metern knappe 200 Tonnen schwer. Sie bieten 389 Sitzplätze bei einer Gesamtkapazität von 849 Personen. Lackiert sind die Fahrzeuge weiß mit schwarzen und roten Zierlinien, nach den ägyptischen Nationalfarben.

Im November 2022 erhielt schließlich die Deutsche Bahn International Operations (DB IO) zusammen mit Elsewedy Electric den Auftrag, die Grüne Linie für 15 Jahre zu betreiben. *Richard Oed*

Auch wenn die Bedienelemente arabisch beschriftet sind: Ein Triebfahrzeugführer des RRX würde sich hier sofort zurechtfinden.

Die Regionalexpress-Linie 11 ist heute das wichtigste Personenverkehrs-Angebot zwischen Soest und Paderborn: Am 13. März 2023 verlässt der „Desiro HC“ 462 069 von NationalExpress Soest gen Westen.

Nachdem das Kapitel InterRegio von der noch jungen Deutschen Bahn AG alsbald beendet wurde, haben sich Verkehr und Fahrzeugeinsatz zwischen Hamm und Kassel als Teil der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ in den vergangenen 30 Jahren sichtlich verändert.

Teil 2

Schneller nach Paderborn

Im ersten Teil ging es um die historische Entwicklung des Eisenbahnverkehrs auf der sogenannten „Mitte-Deutschland-Verbindung“, genauer gesagt auf der ostwestfälischen Magistrale vom Ruhrgebiet über Paderborn gen Osten und deren Ertüchtigung vor 30 Jahren. Nun soll die Geschichte nach dem Ende des „InterRegio“ bei der DB AG weitergeschrieben werden. Das Kapitel IR währte bekanntermaßen nur bis 2002. Danach kamen Intercity-Express- und Intercity-Züge auf die Linie, bei allerdings geringerer Taktdichte. Mit den Intercitys tauchten erstmals Drehstromloks der Baureihe 120 auf der Strecke auf, die wiederum ab Mitte der 2010er-Jahre nach und nach der jüngeren 101 das Feld überlassen mussten. Parallel wurden bis 2007 auch Neigetechnik-ICE T eingesetzt.



Als 120 108 am Silvestertag 2016 den IC 2156 nach Hamm schob, war die große Zeit der 120 längst vorbei, denn die meisten Intercitys wurden bereits von der Baureihe 101 befördert.

Vom höherwertigen Fernverkehr, für den der Ausbau seinerzeit vorgenommen worden war, sind von den ursprünglich vier bis fünf ICE-, beziehungsweise IC-Zugpaaren bis heute lediglich drei geblieben: Die Intercity-Zugläufe der Verbindung Köln/Düsseldorf – Gera sowie ein ICE-Paar, das die Hellweg-Region über Kassel-Wilhelmshöhe mit München verbindet. Kurioserweise lautete der Zuglauf im Fahrplanjahr 2011 auf dem damals noch im Zug ausliegenden Faltblatt „Ihr Reiseplan" für den ICE 1224/727 München – München, da er abends unter seiner zweiten Zugnummer über Frankfurt (Main) Hbf wieder in die bayerische Landeshauptstadt zurückkehrte.

Im Regionalverkehr kam es Anfang der 2000er-Jahre zur Ablösung der überwiegend mit Einheits-E-Loks der Baureihe 141 und ehemaligen Silberlingen gebildeten Züge durch die neuen Triebwagen der Baureihe 425. Seit der Übernahme der RB 89 durch die Eurobahn Ende 2008 pendeln

Fahrzeugeinsatz bei den Regionalzügen im Wandel

weiß-gelbe „Flirt" durch die Soester Börde. Dazwischen verdichtete der Rhein-Hellweg-Express (RE 1, später RE 11) das Angebot. Der RE 11 bestand aus lokbespannten Doppelstock-Zügen der Baureihe 112 (später dann 146). Schließlich ging die Expresslinie in die Hände der 160 km/h schnellen Baureihe 425 über. Diese auch akustisch unangenehmen Triebwagen wurden im Zuge des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX) nach der Übernahme des RE 11 durch Abellio im Dezember 2018 von den Siemens Desiro HC der Baureihe 462 abgelöst.



Die 160 km/h schnellen Eurobahn-Flirts ET 5.01 bis 5.25 können nur wegen der häufigeren Halte der Regionalbahn-Züge nicht mit dem Fernverkehr mithalten. ET 5.12 befindet sich am 16. Februar 2019 zwischen dem ehemaligen Bahnhof Benninghausen und Lippstadt.



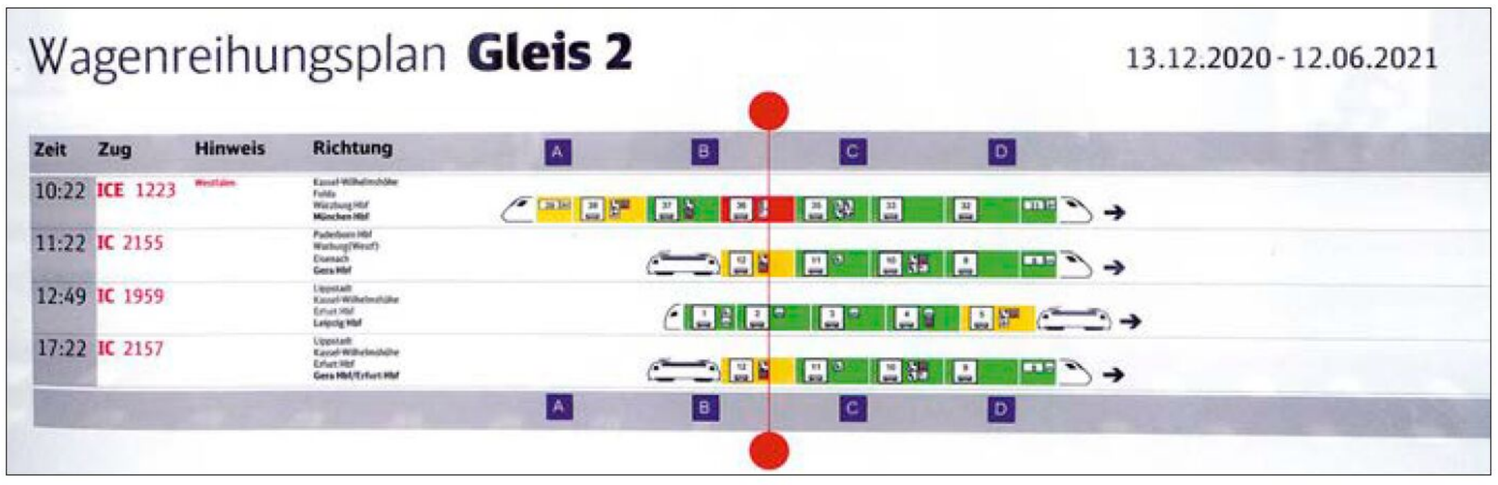
Am 15. September 2016 hat 155 201 keinen Durchgangsgüterzug am Haken, sondern eine beachtlich lange Wagengruppe für Paderborn und dessen Güterwagen-Ausbesserungswerk.



Mit „glühenden Pfoten" jagte der Fuchs, 193 966, von FoxRail bei Soest mit einem KLV-Zug vorbei. Kurz darauf verabschiedete sich die Sonne an jenem 14. Februar 2023.

FOTOS (5): KLAUS KAMPELMANN

Der Vorzeige-Zug der Strecke von Hamm nach Kassel auf dem bekannten Bekeviadukt in Altenbeken: Am 1. November 2015 gleitet ein ICE 3 oberhalb des beschaulichen Ortes über den 482 Meter langen Viadukt, der bereits im Jahre 1853 errichtet wurde.



Ende 2020 war der Wagenstandanzeiger in Soest bereits sehr übersichtlich. Einen ICE nach München und drei IC nach Gera, beziehungsweise Leipzig, gab es noch. Inzwischen ist der Leipziger IC, der ohnehin nur freitags und sonntags fuhr, ebenso weggefallen.



Bis zum Dezember 2018 bediente DB Regio die Regionalexpress-Linie 11 als 425-Doppel. Nahe Hamm-Österönnen eilen 425 056 und 071 am 29. September 2018 nach Paderborn.

Die großen Taktlücken im Fernverkehr schloss die Regionalexpresslinie RE 11 bis Paderborn stündlich und bis Kassel-Wilhelmshöhe zunächst zu einem groben Zwei-Stunden-Takt. Nach der Insolvenz von Abellio Rail NRW und der Übernahme durch NationalExpress blieben die Triebzüge der Linie erhalten. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, mit der die Desiro HC von NationalExpress sich immerhin an die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit herantasten, können sie zwi-

Der Regionalverkehr schließt die ICE- und IC-Taktlücken

schen Soest und Paderborn bei einem Zwischenhalt in Lippstadt hinsichtlich der Reisezeit gut mit den Fernverkehrszügen mithalten. Sowohl die Intercitys als auch der RE 11 benötigen für die 52 Kilometer lange Strecke planmäßig 25 bis 26 Minuten.

Im Güterverkehr hatte sich nach dem Zusammenschluss von DB und DR zur DB AG zunächst die Fahrzeugflotte um die jüngeren ehemaligen DR-Maschinen 243 und 250 (seit 1992: 143 und 155) erweitert. Ansonsten entwickelte sich der Triebfahrzeugeinsatz ähnlich wie auf anderen Hauptstrecken: Die Einheits-Güterzugelektroloks 139 und 140 verschwanden bis 2010 weitgehend, während moderne Drehstromloks wie TRAXX und Co. immer mehr ihr Können zeigten. Unter den Priva-



Die Erneuerung der Bahnsteige in Bad Sassendorf erforderte vor zwei Jahren die Sperrung eines der beiden Richtungsgleise. Auf dem Gegengleis rollt Diesellok PB08 (266 008) am 11. Juni 2022 im Schatten der Wiesenkirche aus dem Bahnhof Soest.



Für die Reparatur der Gleise nach dem Unfallgeschehen vom September 2023 wurde in Geseke Tag und Nacht durchgearbeitet. Am 29. September 2023 setzt der Zweiwegebagger auf dem Richtungsgleis nach Soest die letzten Schienenstücke ein.

ten sind naturgemäß die Lokomotiven der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) häufig zu beobachten, denn diese nicht unbedeutende Privatbahn hat in Lippstadt Anschluss an die Hauptbahn und zudem ihre Hauptwerkstätte. Inzwischen sind nahezu alle modernen Triebfahrzeuge unterschiedlicher Betreiber und Nationen (etwa ÖBB, CD und GySEV) hier heimisch geworden. Sie bespannen meist Züge des kombinierten Ladungsverkehrs und lange, mit vielen Containern beladene Wagen-Schlangen. Gegenwärtig fährt DB Cargo immer weniger Durchgangsgüterzüge. Geschäftiger Verkehr mit Ganz- und Containerzügen sowie gemischten Zügen kehrt vorrangig bei Sperrungen der Linie Hamm – Bielefeld – Hannover oder anderweitigen Strecken-Bauvorhaben auf diese Verbindung zurück, denn dafür ist der Weg über Paderborn eine ideale Ausweich- und Umleiter-Route.

Empfindlich getroffen wurde die Strecke erst vor Kurzem: Am 10. September 2023 geschah in Geseke ein Zugunglück. An jenem Tag rollte von der ehemaligen Bahnlinie nach Büren, die nun als Anschlussbahn zu lokalen Zementwerken dient, ein Güterzug ungebremst in den Bahnhof und entgleiste unmittelbar neben der zweigleisigen Hauptstrecke. Die dreiachsige WLE-Lok 05 stellte sich dabei quer und blockierte den nachfolgenden 14 Zementwagen den Weg, sodass sie sich ineinander verkeilten. Neben dem Lokführer, der dabei ums Leben kam, waren schwerste Schäden am gesamten Rollmaterial des Zuges und auch massive Verwüstungen an den parallel verlaufenden Gleisen nach Paderborn zu beklagen. Erschwerend kam hinzu, dass aus den Silowagen Zement ausgetreten war, der vor der Entfernung aus dem Gleisbereich durch den einsetzenden Regen abband und somit das Abtragen des Oberbaus auf üblichem Wege erschwerte. Als Folge war der durchgehende Betrieb zwischen Lippstadt/Geseke und Paderborn über rund fünf Wochen nicht möglich. Anschließend folgten noch geplante Sperrungen wegen Brückenbauarbeiten bei Paderborn, sodass der Betrieb im Herbst 2023 stark beeinträchtigt war.

Ein schwerer Unfall setzte die Strecke 2023 außer Gefecht

Nach nun rund 30 Jahren ist damit der Regionalverkehr dank seiner 160 km/h schnellen, modernen Elektrotriebwagen der Profiteur der Streckenertüchtigung. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang der RE 11 zu nennen, der auf der Relation Düsseldorf – Kassel-Wilhelmshöhe mit dem doppelstöckigem Desiro HC nahezu denselben Komfort wie die IC 2-Garnituren bietet. Er hält auch nur an den größeren Stationen. Seit Dezember 2023 fährt er sogar fast stündlich bis Kassel-Wilhelmshöhe durch. IC und ICE spielen somit nur mehr eine Nebenrolle auf der Mitte-Deutschland-Bühne, aber immerhin sind die Bahnhöfe Soest, Paderborn, Altenbeken und Warburg weiterhin mitspielende Akteure in der überregionalen Fernverkehrs-Manege der DB AG. *Klaus Kampelmann*

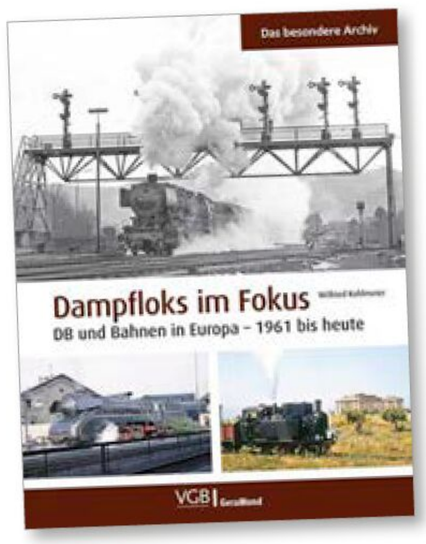


Die Loks der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) sind ebenfalls regelmäßig anzutreffen, so wie am 30. Mai 2012 der WLE-Eurorunner mit einem Güterzug aus Geseke bei Horn.

FOTOS (6): KLAUS KAMPELMANN

Nicht nur Bundesbahn

Wilfried Kohlmeier: Dampfloks im Fokus – DB und Bahnen in Europa - 1961 bis heute. VGB|GeraMond, München 2024. ISBN: 978-3-96453-597-9. Gebunden, 240 Seiten mit zirka 380 Abbildungen; Preis: 49,99 Euro.



Fast alles, was das Herz des Eisenbahn- und insbesondere des Dampflokfreundes begehrt, konnte der glückliche Fotograf Wilfried Kohlmeier während der letzten Jahrzehnte des Dampfbetriebes in Deutschland und den Nachbarländern miterleben und fotografisch der Nachwelt erhalten. Schon in jungen Jahren war er entlang der Schienen, auf Bahnhöfen und in den Betriebswerken unterwegs und entdeckte manche heute längst vergessene Rarität. In zahlreichen abwechslungsreichen Kapiteln begleitet man als Leser seinen Werdegang als Fotograf und Reisender. Nach dem Dampfende zog es ihn ins Ausland. Es tut dem dicken Buch sehr gut, dass auf nicht ganz der Hälfte der Seiten auch Österreich, Spanien, Portugal, Frankreich oder Italien zum Thema werden und schließlich auch Ziele in Übersee. In jedem Kapitel erzählt der Autor lebendig über seine Erlebnisse, sodass auch das Lesevergnügen nicht zu kurz kommt. Leider sind durch ein technisches Missgeschick im Fließtext der ersten etwa 25 Seiten manche Worte entstellt. Der weiteren Auslieferung des Buches liegen korrekte Texte bei. Abschließend suchte ich nach meinem Lieblingsbild, doch ich konnte mich nicht entscheiden, zu viele herausragende Motive versammelt dieser Band. *abp*

Fazit: ***Die (Dampf-) Eisenbahn von ihrer schönsten Seite.***

Elektrische Exoten

Heinz Kurz: Die Baureihe ET11. VMM Verlag + Medien Management Gruppe GmbH, Freiburg 2024. ISBN: 978-3844660692. Gebunden, 112 Seiten, zahlreiche Sw- und Farbabbildungen; Preis: 35 Euro.



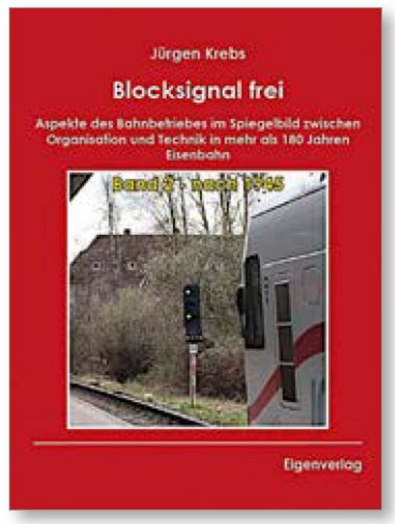
Der fliegende Hamburg ist allen Eisenbahnfreunden ein Begriff – und wenn von den Dieselschnelltriebwagen der Bauarten Hamburg, Leipzig und Köln die Rede ist, schnalzen ebenso viele mit der Zunge. Anders sieht es bei ihren fahrdrahtgespeisten Schwesterfahrzeugen der Baureihe ET11 aus. Sie sind längst nicht so gegenwärtig in der Erinnerung. Umso mehr muss man dem Autor Heinz Kurz danken, dass er diesen Fahrzeugen ein eigenes Buch widmete. Die elektrischen Schnelltriebwagen hatten es von Beginn an schwer. Bei ihrem Erscheinen Mitte der 30er-Jahre war ein sinnvoller Einsatz nur im süddeutschen Netz zwischen Salzburg und Stuttgart möglich. Nach dem Zweiten Weltkrieg kehrten die zeitlos schönen Triebzüge zwischen Frankfurt und München nur kurz in den Betriebsdienst zurück. *al*

Fazit: ***Ausführliche Dokumentation der ET11.***

Sicher auf getrennten Wegen

Jürgen Krebs: Blocksignal frei. Band 2 - nach 1945. Selbstverlag, Barby 2024. ISBN: 978-3-9819371-4-5. Gebunden, 448 Seiten, 427 größtenteils farbige Fotos, Skizzen und Zeichnungen. Preis: 49,80 Euro (Subskriptionspreis bis 31.7.2024: 44,80 Euro).

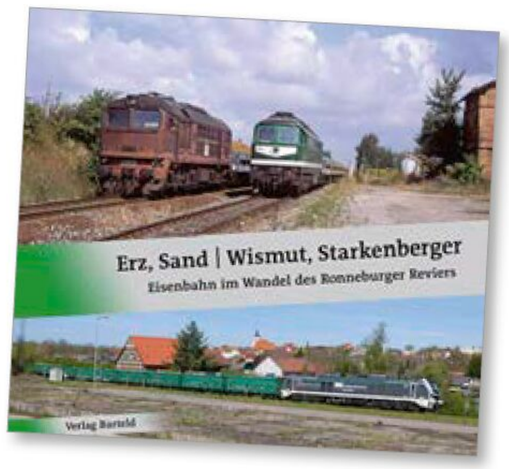
Vor zwei Jahren erschien bereits der erste, sehr gelungene Band von „Blocksignal frei", den der Rezensent an dieser Stelle besprechen durfte. Jürgen Krebs, ein ausgewiesener Fachmann für Eisenbahn-Signaltechnik, legt nun den zweiten Band seiner großen Entwicklungsgeschichte des Signal- und Sicherungswesens vor. Auf gewichtigen 448 Seiten wird dann auch wirklich auf jeden erdenklichen Aspekt dieser Thematik im Detail eingegangen, vom allgemeinen Aufbau der Streckensignalisierung bis hin zu Nebenschauplätzen wie Regelungen für Fahrten im falschen Gleis oder Ähnlichem. Insbesondere der unterschiedliche Weg, den DB und DR hinsichtlich der Sicherungstechnik beschritten, wird gut herausgearbeitet. An einigen Stellen hätte das Werk aber gerne etwas übersichtlicher gegliedert ausfallen dürfen, auch bezüglich der Abbildungen. *ba*



Fazit: ***Standard-Werk zum Signal- und Sicherungswesen.***

Ganz viel (DDR-)Geschichte

Hans-Jürgen Barteld: Erz, Sand \| Wismut, Starkenberger: Eisenbahn im Wandel des Ronneburger Reviers. Barteld Verlag, Berga/Elster 2024. ISBN: 978-3935961301. Gebunden, 156 Seiten; Preis: 24,90 Euro.



Wismut – ein Wort wie Donnerhall. Und das, obwohl das chemische Element Bismut mit der Ordnungszahl 83 ein eher langweiliges, weiches, sprödes sowie ungiftiges Schwermetall ist. Aber Wismut war in der DDR Synonym für den streng geheimen Uranbergbau. Denn Wismut kommt ebenso im Erzgebirge und im südlichen Thüringen vor wie Uran. Mit der Geheimhaltung war es nicht so weit bestellt, denn die legendäre Sowjetisch-Deutsche Aktiengesellschaft Wismut (SDAG) war so groß und beschäftigte abertausende Arbeiter in den Gruben und Aufarbeitungsanlagen, dass der gesamte Süden der DDR Bescheid wusste. Der Uran-Abbau erfolgte bis zur Wiedervereinigung. Eine der größten Abbauregionen zum Schluss war die Region um Ronneburg. Danach galt es, das vom Bergbau geschundene Land zu renaturieren. Hier setzt das Buch ein, auch wenn viel zur früheren Geschichte erzählt wird. Und es geht um die Rolle der Eisenbahn dabei, sowohl beim Erzabbau als auch bei der Renaturierung, die Jahrzehnte dauerte und Milliarden D-Mark und Euro verschlang. Dieses Buch ist außerordentlich gut gelungen – inhaltlich, aber auch das Layout und die Bildqualität sind bemerkenswert *al*

Fazit: ***Wertvoller Beitrag zur jüngeren Eisenbahngeschichte.***

Streifzug durch Berlin

NEU

Noch agierte die Reichsbahn „in zwei Welten“. In Ost-Berlin mischte sich ins alte Flair die Moderne: Der Fahrdraht und nagelneue Elloks erreichten das Stadtgebiet, aber noch bis 1985 planmäßig auch Dampfloks. In West-Berlin übernahm 1984 die BVG das S-Bahn-Rumpfnetz. Doch blieb die DR im Fern- und Güterverkehr auch im Westen präsent, wo „Privatbahnen“ zahlreiche Gleisanschlüsse bedienten. Nach dem Mauerfall setzte 1990 ein epochaler Wandel ein.

144 Seiten · ca. 170 Abb.
Best.-Nr. 53544
€ (D) 32,99



© Bernhard Filius

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

NEU



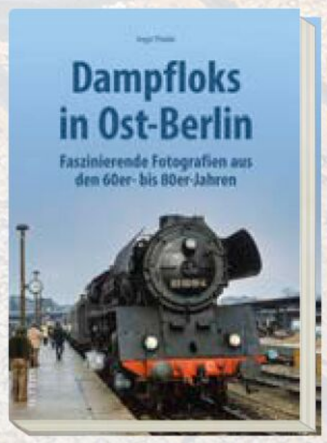
Best.-Nr. 02059



Best.-Nr. 53300



Best.-Nr. 53297



Best.-Nr. 03382

NEU ab 10/2024



Best.-Nr. 45297

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

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

Ein Bahnsteig, zwei Kanten, vier Gleise – doppelte Gleisverbindungen machten es möglich. Auf jeder Seite konnten zwei Reisezüge hintereinander halten. In Thüringen reklamierte ein kleines Städtchen lange Zeit einen Rekord für sich: Deutschlands längste Bahnsteiginsel.

Bahnknoten Gößnitz

Die Sächsisch-Bayrische Staatseisenbahn von Leipzig nach Hof, auch LH-Linie genannt, wurde von 1842 bis 1851 in mehreren Teilabschnitten in Betrieb genommen. Gößnitz erhielt mit der Eröffnung des Streckenabschnittes Altenburg – Crimmitschau am 15. März 1844 seinen ersten Eisenbahnanschluss. Am 15. November 1858 folgte von der Strecke Chemnitz – Zwickau die Flügelbahn von Glauchau-Schönbörnchen nach Gößnitz. Mit deren Weiterführung von Gößnitz nach Gera ab dem 28. Dezember 1865 entstand in Gößnitz ein Eisenbahnkreuz: Die Nord-Süd-Verbindung von Sachsen nach Bayern, Leipzig – Hof, querte die Ost-West-Verbindung von Sachsen nach Thüringen, Dresden – Chemnitz – Erfurt. Der Reise- und Güterverkehr über den Bahnknoten Gößnitz entwickelte sich sehr stark, sodass die Bahnhofsanlagen schon bald nicht mehr ausreichten. Die Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen beschlossen daher den Umbau des Bahnhofes und den Neubau eines Empfangsgebäudes, das 1893 nach einem Entwurf des Altenburger Baumeisters Hartmann ausgeführt wurde.

Die Kleinstadt erhielt früh einen Eisenbahnanschluss

Für die Erweiterung der Gleisanlagen in der Breite war aber kein Platz. So entstand 1884 der über 600 Meter lange Inselbahnsteig zwischen den Gütergleisen. Um alle vier Fahrtrichtungen (Chemnitz, Hof, Erfurt und Leipzig) abfertigen zu können, wurden die Gleisanlagen der Gleise 6 und 7 so gestaltet, dass über zwei doppelte Weichenverbindungen rechts und links der Bahn-



Am 27. August 1981 verlässt 120 118 des Bw Altenburg mit einem Kesselwagenzug von Zeitz über Glauchau zum Großtanklager Hartmannsdorf den Eisenbahnknoten Gößnitz, beobachtet von der Straßenbrücke aus.



Ein Markenzeichen des Bahnhofs Gößnitz waren die doppelten Gleisverbindungen in der Mitte des 600 Meter langen Inselbahnsteigs (Foto vom 23. Juli 2015), die mit dem Umbau der Gleisanlagen im Sommer 2023 entfernt wurden.



Die Baureihe 58[30] des Bw Glauchau lief in den 1980er-Jahren im Güterzugdienst nach Gera und Altenburg. Am 19. April 1979 hat 58 3007 mit einem Dg aus Altenburg Einfahrt in den Bahnhof Gößnitz.

steigmitte, gleichzeitig zwei Reisezüge ab- und zwei Reisezüge einfahren konnten. Die Länge des gesamten Bahnsteiges betrug im Laufe der Jahre zwischen 597 und 620 Meter, die Breite zwölf Meter. 395 Meter des Bahnsteiges waren überdacht. Der Treppenaufgang des Personentunnels vom Empfangsgebäude zu den Bahnsteigen befand sich in der Mitte der Bahnsteiginsel. An den Stirnseiten der Bahnsteiganlage befanden sich zwei Lokaufstellgleise (Gleis 16 und 17), wo bei Lokwechsel die neue Zuglok bereitstand.

Von 1884 bis 2023 war die Bahnsteiganlage in dieser Form in Betrieb und zählte damit zu den längsten Bahnsteiginseln in Deutschland und Europa. Übertroffen wurde sie nur vom 730 Meter langen Seitenbahnsteig 5 im Dresdner Hauptbahnhof. Anlässlich des 100. Geburtstags des Bahnhofsgebäudes 1993 wurde dieses in gewissem Umfang saniert. Zudem wurde die Bahnsteiganlage erhöht und neu gepflastert, um den Ansprüchen behinderter und älterer Menschen gerecht zu werden. Nach der Rekonstruktion 1993/1994 blieben exakt 603,5 Meter übrig. Auch hat man die beiden Lokaufstellgleise entfernt. Diese Einmaligkeit war für die Deutsche Bahn Anlass genug, auf der Gößnitzer Bahnsteiganlage Schilder mit dem Hinweis „Wir begrüßen Sie am längsten Bahnsteig Deutschlands“ anzubringen.

Der Inselbahnsteig konnte sich über 139 Jahre halten

Zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn hatte der Bahnhof Gößnitz eine Ausdehnung zwischen den Einfahrsignalen der LH-Linie von 2700 Metern. Er verfügte über 14 Haupt- und 20 Nebengleise mit 10840 Metern Gleis. Dazu kamen 55 Weichen, die von drei Stellwerken bedient wurden.

1956 wurde vier Kilometer nördlich von Gößnitz zwischen dem Abzweig Saara (Strecke nach Gera) und dem Bahnhof Lehndorf an der LH-Linie eine Verbindungskurve gebaut, die in erster Linie dem Berufsverkehr der Wismut aus Altenburg nach Ronneburg/Gera diente. Durch sie ist seitdem auch der Direktverkehr von Altenburg nach Gera ohne den Umweg über Gößnitz möglich. 1946 wurde das zweite Streckengleis infolge der Reparationsleistungen auf der LH-Linie zwischen Altenburg und Werdau demontiert und erst in den Jahren 1974 bis 1976 wieder hergestellt. Auch das zweite Gleis der Verbindung nach Glauchau wurde als Reparation entfernt und soll im Zuge der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ wieder aufgebaut werden. Seit dem 25. Mai 1963 ist Gößnitz an die elektrische Zugförderung der Strecke Leipzig – Zwickau – Reichenbach angeschlossen. Und seit dem 1. Juni



Zum „Tag des Eisenbahners“ im Juni 1964 erhielten die Gößnitzer mit V 15 2317 eine fabrikneue Diesellok für den Rangierdienst. Die Kleinlok begann am 7. Mai 1964 beim Bw Glauchau ihr Lokleben.

FOTOS: RAINER HEINRICH (4) / MAX HERBERGER, SLG RAINER HEINRICH (LINKS)



Das denkmalgeschützte Empfangsgebäude des Bahnhofs Gößnitz aus dem Jahre 1893, hier von der Gleisseite aus gesehen, wurde 2010 letztlich doch abgerissen (Aufnahme vom 5. August 1995).



Fotografenglück: Der aus einem Görlitzer SVT gebildete Ext66 „Karlex“ rollt mit 120 km/h unter der Qualmwolke der 58 3028 am 3. September 1980 durch den Bahnhof Gößnitz.

1984 ist auch der Streckenabschnitt von Gößnitz nach Glauchau elektrifiziert. Erstmals bei der DR kam dort eine Einfachfahrleitung zur Anwendung, die nur für eine Geschwindigkeit von 80 km/h zugelassen war. Beim Umbau 2010/2011 erfolgte der Austausch gegen eine Regelfahrleitung.

Der dichte Güterverkehr auf der LH-Linie über Gößnitz wurde in erster Linie vom Kohleverkehr aus dem Raum Altenburg ins Vogtland und Erzgebirge bestimmt. Dampflokomotiven der Baureihen 44 und 58, ab 1963 Altbau-E-Loks der Baureihe E94 bespannten diese Züge. Auf der Ost-West-Achse gab es eine Besonderheit: Mit Einführung der 1030-Tonnen-Technologie für Güterzüge zwischen dem Rangierbahnhof Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf und Gera kamen ab 1970 Glauchauer und Geraer Dampfloks der Baureihe 58^{30} zum Einsatz. Diese leistungsstarken Dreizylinderloks prägten bis 1980 den Eisenbahnknoten Gößnitz und den Zugverkehr zwischen Sachsen und Thüringen, bevor Dieselloks der DR-Reihen 118 und 120 bis zum Ende der Reichsbahn-Ära den Zugdienst übernahmen. Der Bahnhof Gößnitz erhielt am 5. Mai 1964 die fabrikneue V 15 2317 für den Rangierdienst zugeteilt und löste damit die Kö 5199, welche seit den 1950er-Jahren Stammlok in Gößnitz war, ab. Sie war die erste Kleindiesellok des Bw Glauchau. Bereits nach einem Jahr lief ab August 1965 die V 60 1099 im Gößnitzer Plan. Der Bahnhof Gößnitz wurde im Güterverkehr (Ortsfrachten) täglich dreimal mit Nahgüterzügen auf der Strecke Zwickau – Altenburg bedient. Stammlok für diese sogenannten Rangierzüge war 16 Jahre lang eine Zwickauer E94/254. Im Sommerfahrplan 1987 machten im Bahnhof Gößnitz täglich 31 D-Züge und 48 Personenzüge planmäßig Halt. Aber auch wichtige Fernzugverbindungen von Berlin nach München, darunter auch die Transitzüge nach Berlin-West (D 308/D 309), die „Karlex“- und „Karola“-Schnelltriebwagen

In der DR-Ära hielten viele Fernzüge auch in Gößnitz

nach Karlovy Vary und von 1976 an ein Städteexpress-Zugpaar Zwickau – Berlin, liefen über Gößnitz.

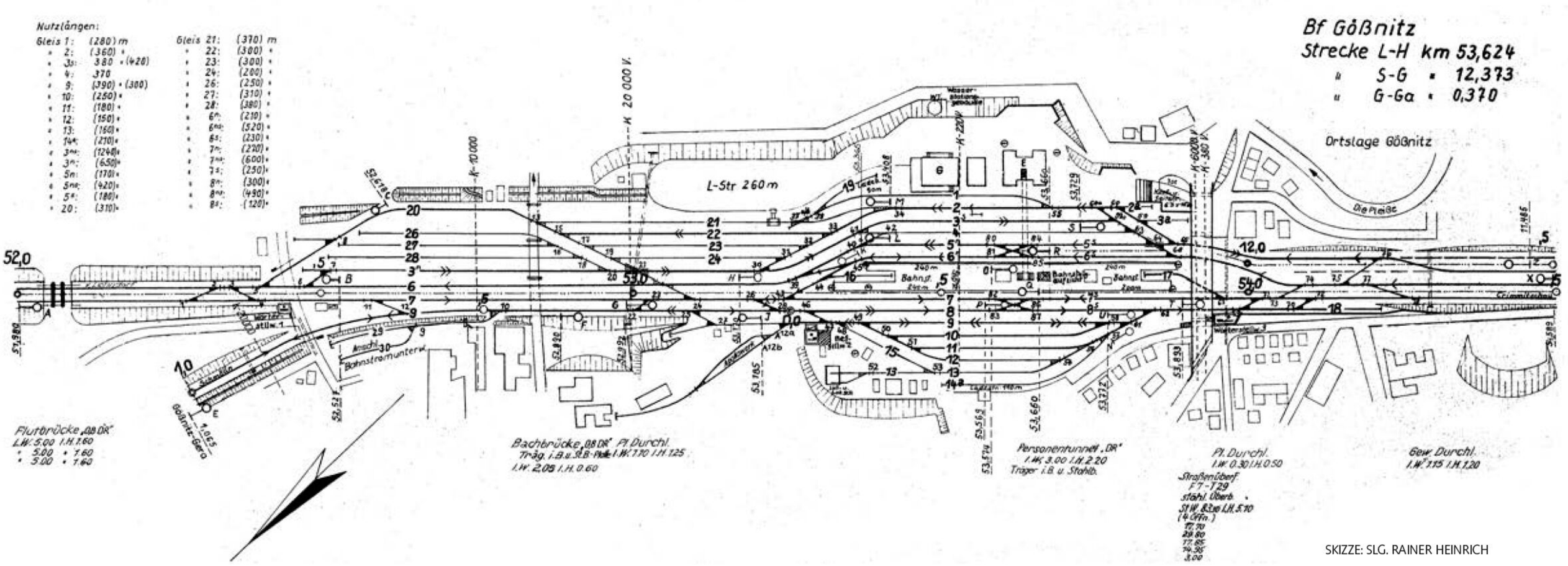
Bedeutende Veränderungen erfuhr der Bahnknoten nach 1990. Am 13. September jenes Jahres begann eine bis heute für den Güterverkehr in Gößnitz richtungsweisende Entscheidung: Wegen seiner verkehrsstrategischen Lage begann die Autospedition Strasser auf dem Bahnhof Gößnitz an der Ladestraße Ost einen Logistik-Standpunkt einzurichten, um die Märkte in Sachsen und Thüringen zu erschießen. Seit nun schon über 30 Jahren rollen Ganzzüge mit Pkw und Kleinbussen mit der Eisenbahn in Gößnitz an.

Die Baureihe 344/346 im Rangierdienst wurde ab September 1995 durch die funkferngesteuerte Rangierlok 364 402 abgelöst, um die umfangreichen Verschubarbeiten und Drehfahrten zur Entladung der Autowagen über das Dreieck Gößnitz – Abzweig Saara – Lehndorf – Gößnitz zu erledigen. Seit 1997 erfolgt die Zuführung und Abholung der leeren Autowagen über den Bahnhof Zwickau. Anfangs mit Loks der Baureihe 298, seit dem 2. Dezember 2004 mit 294 862. Am 15. März 2012 lief mit 261 015 erstmals eine moderne „Gravita“ im Gößnitzer Plan. Im April und Mai 2024 gab es Einweisungsfahrten mit der neuen Cargo-Lok der Baureihe 249 aus Zwickau. Aber auch Lokomotiven fremder EVU mit teilweise interessanten Lokomotiven sind am Autotransport zum Bahnhof Gößnitz beteiligt.

Die eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke Gera – Gößnitz – Glauchau (KBS 540) ist seit dem 15. November 1993 Teil der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ (MDV) Aachen – Kassel – Erfurt – Chemnitz, für die der durchgehende zweigleisige Ausbau samt Elektrifizierung im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen, aber 30 Jahre nach Beschlussfassung noch nicht realisiert ist. Eine erste Verbesserung war die Einfüh-



Für einige Fernverbindungen war Gößnitz zu DR-Zeiten Lokwechselbahnhof. Der D 903 Katzhütte – Dresden ist mit 119 112 aus Thüringen eingetroffen. Auf Gleis 17 steht 242 283 des Bw Chemnitz, welche den D-Zug nach Dresden weiter befördern wird (14. Juli 1990).



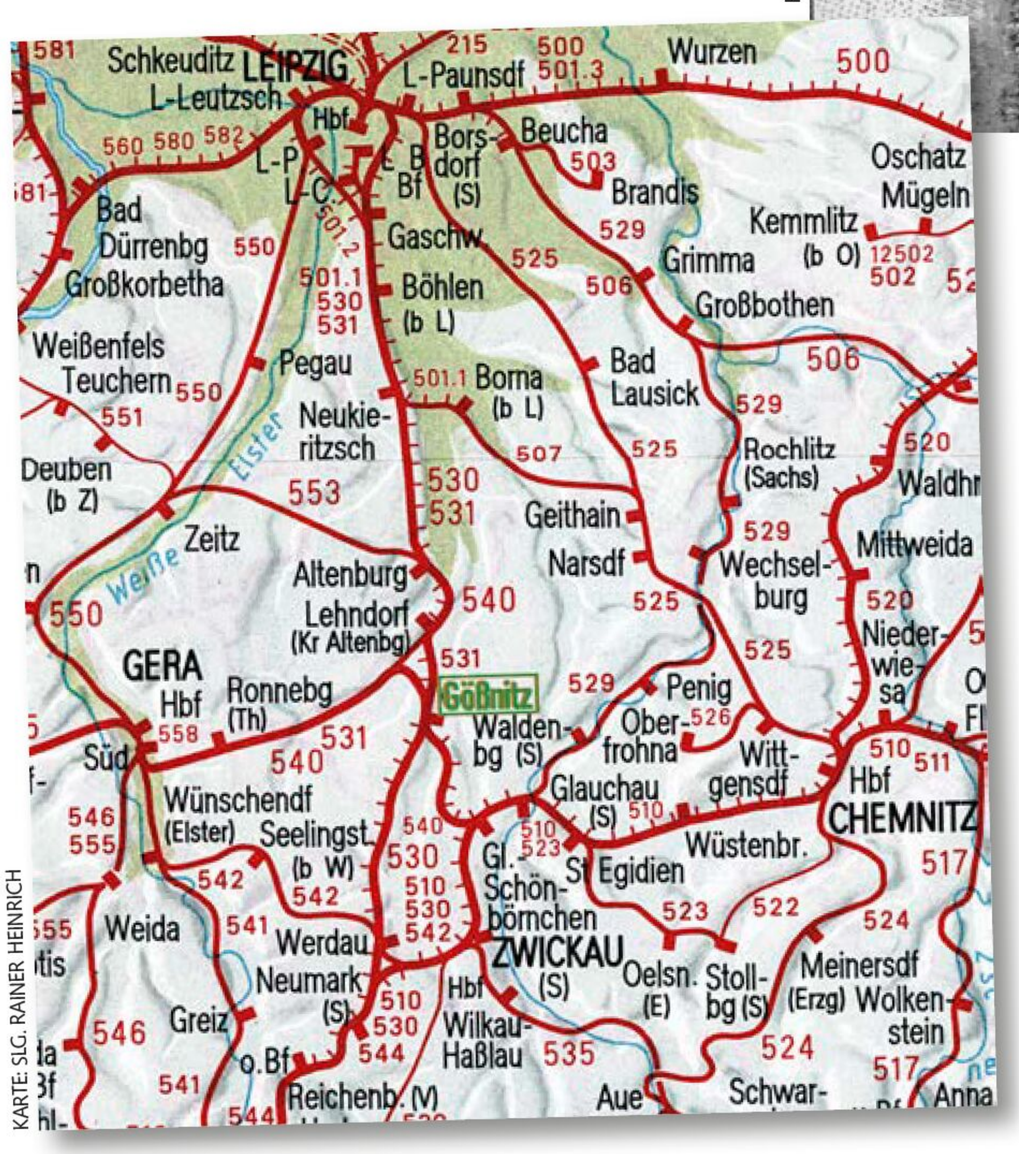
SKIZZE: SLG. RAINER HEINRICH

Einst ein durchaus „großer Bahnhof": der Gleisplan von Gößnitz aus der Gleisplansammlung der Reichsbahndirektion Dresden von 1981.

rung der InterRegio-Linie 20 Aachen/Dortmund – Kassel – Erfurt – Gößnitz – Chemnitz mit täglich vier Zugpaaren, die aber ab dem 10. Juni 2001 wegfiel. 20 Jahre lang war sie zuvor das Betätigungsfeld der Chemnitzer 232 und zuletzt Görlitzer 234. Aber auch die IR-Linie 27 Leipzig – Hof – Karlsruhe fiel mit Beginn des Einsatzes der Dieseltriebwagen-Baureihe 605 als ICE-Verbindung auf der Sachsenmagistrale Dresden – Nürnberg weg. Damit war der Eisenbahnknoten Gößnitz erstmals ohne Fernverkehrsanschluss. Übrig geblieben sind die seit 1. November 2000 verkehrenden Regionalexpress-Züge der RE-Linie 1 Göttingen – Gera – Gößnitz – Zwickau/Glauchau, welche mit der Baureihe 612 gefahren werden. Die Flügelung der zwei Triebwagenzüge im Bahnhof Gößnitz nach Zwickau entfiel zum kleinen Fahrplanwechsel am 15. Juni 2014. Mehrfache Fahrzeug- und Betreiberwechsel gab es auch auf der nur 16 Kilometer langen Verbindung von Gößnitz nach Glauchau.

Bis Ende der 90er-Jahre wurden die Regionalbahnen noch mit Chemnitzer 202 bespannt. Bis zu Beginn des RE 1 liefen vor den Regionalexpress-Zügen zwischen Gera – Gößnitz und Glauchau die Geraer 219/229. Mit wenigen Ausnahmen verkehrten ab dem Jahr 2000 auf der Verbindungsbahn Gößnitz – Glauchau bis heute (2023) vorwiegend Dieseltriebwagen im Nahverkehr. Die anfänglichen 628 wurden 2004 und 2005 zeitweise durch lokbe-

Die Kursbuch-Karte der DB AG von 1994 zeigt die Lage von Gößnitz im Schnittpunkt der Nord-Süd- und der Ost-West-Strecken.



KARTE: SLG. RAINER HEINRICH



FOTOS (4): RAINER HEINRICH

Am Ende der Bahnsteiganlage entgleisten bei der Durchfahrt eines Güterzuges am 15. Januar 1990 sieben mit Kohle beladene Fal-Selbstentladewaggons. Die Ursache war eine unter dem fahrenden Zug gestellte Weiche.



Der Bahnhof Gößnitz war in Westsachsen einer der ersten, auf dem planmäßig eine Rangierlok der Baureihe 364 aus Zwickau mit Funkfernsteuerung eingesetzt wurde. Am 4. November 1996 rangiert 364 778 einen Autozug.



Der zuletzt noch von der Bahnmeisterei genutzte zweiständige Lokschuppen wurde 2008 abgerissen (Foto vom November 1993).



FOTO: MICHAEL KLAUS

Am 1. Mai 2016 war Museumsdampflok 86 333 der PRESS vor dem früheren Stellwerk 3 im Bahnhof Gößnitz zu sehen.

spannte Wendezüge mit By-Wagen und der Baureihe 143 ersetzt, bevor ab 15. Dezember 2008 mit der City-Bahn Chemnitz erstmals ein privates EVU mit den Regio-Shuttle der Baureihe 650 auf der Strecke pendelte. Nach dem Streckenumbau von Februar bis November 2011 kamen ab 12. Dezember 2011 erneut Wendezüge zum Einsatz, diesmal Doppelstockwagen in Kombination mit der 143. Dies endete mit der Aufnahme des S-Bahn-Betriebs Leipzig – Zwickau am 12. Dezember 2013. Mit diesem Fahrplanwechsel übernahm die Erzgebirgsbahn mit ihren „Desiro"-VT der Baureihe 642 den Nahverkehr. Im Fahrplanjahr 2017/2018 war die PRESS mit lokbespannten Reisezügen (Baureihe 202 und Bm-Wagen) auf der Strecke unterwegs. Seit 2020 fährt wieder die City-Bahn Chemnitz den Bahnhof Gößnitz an.

Nicht viel besser als der MDV erging es durch die Modernisierung auch der 1992 als Teilstrecke der „Sachsen-Franken-Magistrale" eingestuften LH-Linie (KBS 530). Die im Jahre 2010 begonnene Streckenertüchtigung südlich von Leipzig erreichte 2023 endlich auch den Bahnhof Gößnitz. Dessen Umbau erfolgte dabei mit einer mehrmonatigen Vollsperrung der LH-Linie im Streckenabschnitt Werdau – Gößnitz – Altenburg und der MDV vom 19. Mai 2023 bis 24. September 2023. Im Rahmen dieser Baumaßnahmen wurde im Juni 2023 – nach 139 Jahren Nutzung – auch der 600 Meter lange Inselbahnsteig komplett zurückgebaut und das Stellwerk 1 (Einfahrt aus Richtung Leipzig/Gera), das Fahrdienstleiter-Stellwerk 2 in Bahnhofsmitte sowie jüngst das Stellwerk W 3 unter der Straßenbrücke abgebrochen. Unter dem Projekt „Ausbaustrecke Karlsruhe – Leipzig/Dresden, Baustufe 2, Abschnitt Gaschwitz – Crimmitschau" ist die Fertigstellung der Modernisierung des Bahnhofs Gößnitz samt ESTW bis Dezember 2026 vorgesehen. 330 Millionen Euro will die DB AG dazu investieren und Geschwindigkeiten bis 160 km/h zu ermöglichen.



Am 4. September 2005 hat 145 046 einen mit der Baureihe 234 aus Nürnberg gekommenen IC-Umleiterzug am Bahnsteig 3 in Gößnitz für die Weiterfahrt nach Dresden übernommen.

Der Ausbau des Knotens ist nahezu abgeschlossen

2007 begann die Deutsche Bahn AG mangels Bedarf den Güterschuppen und das um die Jahrhundertwende am Bahnhofsvorplatz errichtete Gebäudeensemble mit dem Wasserturm aus der Dampflokzeit abzureißen. Auch der zweiständige Lokschuppen auf der Westseite des Bahnhofes fiel 2008 dem Abrissbagger zum Opfer. Dieses Heizhaus, vor dem sich sogar einmal eine 11-Meter-Drehscheibe befand, wurde seit den 60er-Jahren nur noch von der Bahnmeisterei zum Unterstellen des Schwerkleinwagens (SKL) genutzt.

Am 23. September 2008 begann der Neubau einer Stabbogen-Straßenbrücke über die südlichste Bahnhofsausfahrt, der im Sommer 2009 beendet werden konnte. Diese 83 Meter lange Straßenbrücke über die Gleisanlagen des Gößnitzer Bahnhofs ist ein beliebter Fotostandpunkt für Eisenbahnfreunde, so wie es auch schon die alte Brücke war. Ebenfalls 2009/2010 ließ die DB AG das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude abreißen.



Die Bautafel weist auf den Umbau des Knotens Gößnitz zum modernen, ESTW-gesteuerten Bahnhof bis 2026 hin.

FOTOS (4): RAINER HEINRICH



Blick von der Straßenbrücke auf das Baugeschehen im Bahnhof Gößnitz Richtung Leipzig im Sommer 2023: Der einstmals längste Inselbahnsteig Deutschlands wird abgebrochen.

Die einstige Bedeutung des Bahnhof Gößnitz war spätestens ab diesem Zeitpunkt nicht mehr erkennbar. Mit Fertigstellung des Leipziger City-Tunnels am 13. Dezember 2013 wurde der SPNV in Mitteldeutschland im Großraum Halle/Leipzig neu aufgestellt. Seit diesem Zeitpunkt ist Gößnitz in die Linie S 5 und in die Expresslinie S 5x Halle – Zwickau im Stundentakt eingebunden. Zum Einsatz kommen die silbernen „Talent 2"-Triebwagen der Reihe 1442, welche DB Regio Südost betreibt. Die lokbespannten Doppelstockzüge sind seitdem Geschichte.

Erwähnung finden sollte noch eine weitere Besonderheit des Eisenbahnknotens und der Verbindungsbahn nach Glauchau an der Strecke Dresden – Zwickau: Sie dient heute auch dem elektrischen Betrieb im Güterzugdienst zwischen Glauchau und dem Knoten Leipzig zur Umfahrung von Zwickau sowie dem Umleiter-Verkehr auf der Sachsenmagistrale. Darunter sind insbesondere die Kohlezüge zum Heizkraftwerk Chemnitz-Küchwald (bis Dezember 2023), Kesselwagenzüge zum Großtanklager Hartmannsdorf sowie die Logistik- und Auto-Ganzzüge für das VW-Werk in Mosel zu nennen. Durch Bauarbeiten auf der Sachsenmagistrale im Großraum Zwickau kam es in der Vergangenheit wiederholt zu Umleitern im Fernverkehr, etwa mit IC-Zügen von Dresden nach Nürnberg über Gößnitz – Glauchau (2005 und 2006), teilweise mit Lokwechsel in Gößnitz. Aber auch die seit 12. Juni 2016 von der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB) betriebene RE-Linie 3 Dresden – Hof fuhr mit ihren „Coradia"-Triebwagen der Baureihe 1440 schon mehrmals über Gößnitz, wobei es dort jeweils zu Zugkreuzungen kam. Erwähnenswert sind auch die jährlichen Bw-Feste der IG „Dampflok 58 3047" Glauchau. Im Rahmen dieser Veranstaltung verkehrten im September 2008 erstmalig dampflokgeführte Sonderzüge mit 23 1097, von 2015 bis 2017 auch mit 86 333 im Dreieck-Verkehr Glauchau – Gößnitz – Zwickau – Glauchau.

Über Gößnitz läuft noch immer vielfältiger Verkehr

Rainer Heinrich

Anzeige

PIKO
Shop System

EXKLUSIVMODELL 2024
ERHÄLTLICH BEI IHREM PIKO SHOP HÄNDLER

PIKO 1949 2024 75 JAHRE



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

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

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

Elektrolok BR 101 DB AG Europa Ep. VI

51116		229,00 €*
51117	PIKO TrainSound® onboard	349,00 €*
51118	PIKO TrainSound® onboard	349,00 €*

- BR 101 im Europa-Design
- Soundversionen ab Werk mit PSD XP Sounddecoder
- Analogversion vorbereitet für einfache Digitalisierung und Soundnachrüstung

* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

www.piko.de



FOTO: LE TRAIN

Ab 1932 erhielt die französische Privatbahn PLM zehn sehr spezielle, kraftvolle 1E1h4v-Güterzug-Dampflokomotiven.

Die unechte Duplex

Die Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée oder auch kurz Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) genannte größte französische Privatbahn betrieb vor 1938 Strecken im Südosten Frankreichs. Ihre wichtigste Magistrale führte von Paris (Gare de Lyon) über Lyon ans Mittelmeer, wo die Nobelbäder Cannes, Nizza und Monaco zu ihren Zielen gehörten. Ab 1886 konnte die gut betuchte Klientel diese Luxusorte ab den Fährhäfen am Ärmelkanal mit dem luxuriösen „Train Bleu“ bereisen. Das Einzugsgebiet erstreckte sich von Paris und vom Zentralmassiv (Cevennenlinie) bis an die Grenze zur Schweiz und Italien.

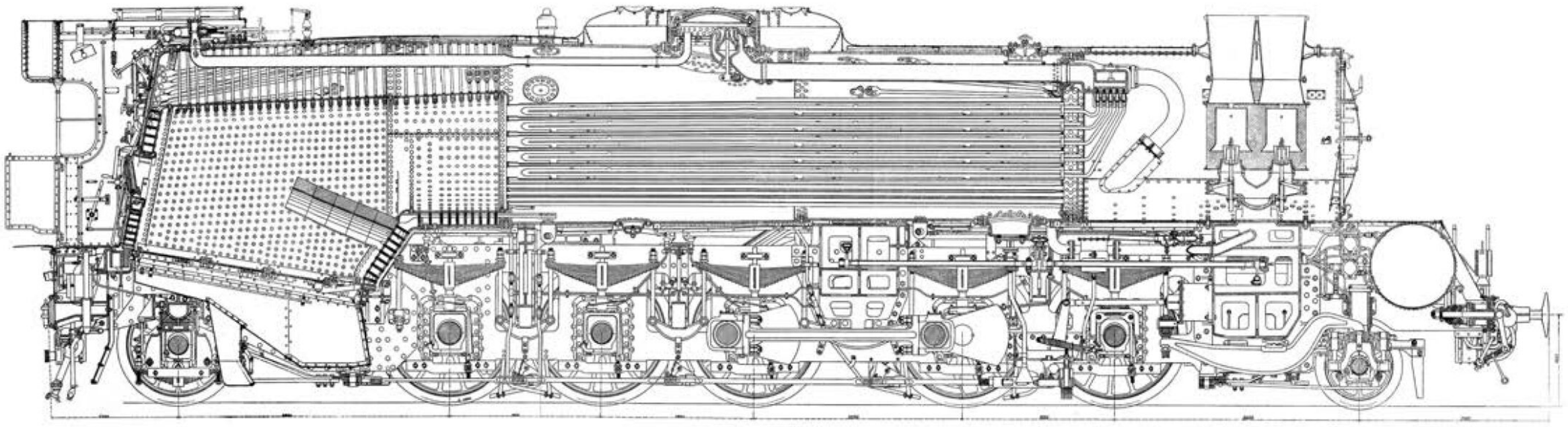
Ab 1909 beschaffte die PLM für den hochwertigen Schnellzugverkehr Pacific-Loks in Vierzylinderverbundbauart. 1914 folgten die ersten Mikados in Europa wiederum in Verbundbauart, die Güterzüge bis 1300 Tonnen befördern konnten. Ab 1925 wurden etwa zeitgleich mit der EST (Compagnie des chemins de fer de l'Est) 241A-Mountains entwickelt, nachdem die steigenden Zuggewichte die Pacifics vor allem auf den anspruchsvollen Abschnitten der „Seuil de Bourgogne“ genannten Strecke über die Wasserscheide zwischen Seine und Saone mit beidseits langen Rampen mit acht Promille Steigung überforderten. Die 241A besaß einen Kessel mit fünf Quadratmetern Rostfläche und 20 Atmosphären Druck (zirka 20 bar) und erhielt die selbst entwickelte Saugzuganlage „Typ PLM-Croisillon“ mit kreuzförmiger Blasrohrmündung und sogenanntem Petticoat. Aus ihr wurde später die 241P entwickelt.

Immer leistungsfähigere Loks waren erforderlich

Nachdem der legendäre Lokomotivkonstrukteuer André Chapelon bei der PO (Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans) Pacifics nach thermodynamischen und strömungstechnischen Grundsätzen perfektioniert hatte, begann die PLM ihre drei Bauarten der Hauptstreckenmaschinen in ähnlicher Form zu modernisieren und erzielte gute Resultate. Auch hier wurden bei den Pacifics und Mikados aus bescheidenen 1400 bis 1600 PSe Leistung nach dem Umbau 2700 bis 2800 PSe.

Nun fehlte der PLM noch eine leistungsfähige, fünffach gekuppelte Güterzuglok. Die einzigen Fünfkuppler im Bestand waren Reparationsleistungen nach dem Ende des Ersten Weltkriegs, die KKStB-Reihe 80 und die KPEV-G10. Diese langsamen Loks waren für den Hauptstreckeneinsatz untauglich und wurden hauptsächlich auf Nebenlinien in den Cevennen eingesetzt.

Deshalb wurde der Lokomotivhersteller Schneider in Le Creusot beauftragt, eine 1E1h4v-Güterzuglokomotive zu entwickeln. Es entstand die außergewöhnlichste 1E1-Lokomotive Europas. Auf den ersten Blick konnte man die 1932 abgelieferten



Im Längsschnitt sind die große Verbrennungskammer, die inneren Kuppelstangen zwischen den Achsen B und C, die neue Saugzuganlage und zwischen HD- und ND-Zylinder die Steuerwelle zur Ansteuerung der verschiebbaren Nockenwellen der DABEG-Steuerung zu sehen.

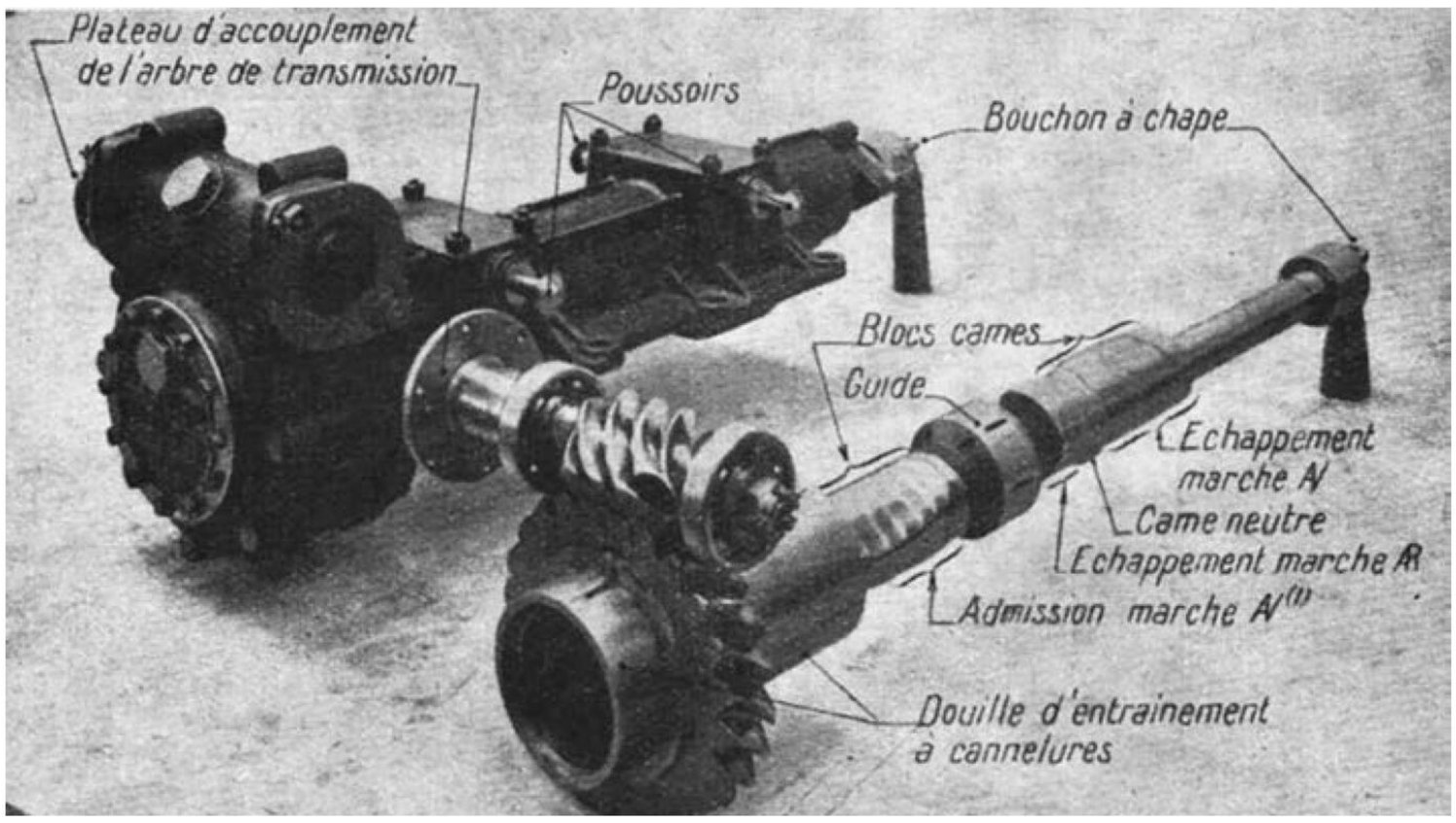
Loks für Duplex-Maschinen der Achsfolge 1B-C1 mit vier Außenzylindern halten. Die Hochdruck-Zylinder waren zwischen der zweiten und dritten Treibachse fast auf Höhe des Umlaufs geneigt angeordnet und wirkten auf die fünfte Achse. Die Niederdruck-Zylinder waren zwischen der Lauf- und der ersten Treibachse horizontal angeordnet und wirkten auf die zweite Achse. Die zweite und dritte Treibachse wurden aber als Kropfachsen ausgebildet und durch Kuppelstangen verbunden. Die PLM wollte nicht auf den Vorteil des Massenausgleichs verzichten und ersparte sich die Probleme mit schleudernden Triebwerksgruppen der echten Duplex.

Der Grund für diese außergewöhnliche Bauart war die Befürchtung, dass eine doppelt gekröpfte Achse den zu erwartenden Belastungen bei einer Konstruktion mit Innenzylindern nicht gewachsen wäre und zu Problemen führen könnte. Dass diese Bedenken gerechtfertigt waren, musste später auch Chapelon feststellen: Bei den Hochleistungsmaschinen der Reihen 141P und 240P, die Dauerleistungen von 3330 respektive 3200 PSe am Zughaken erreichten und noch höhere Spitzenleistungen erzielen konnten, war die Grenze des Machbaren erreicht. Deshalb wählte Chapelon für den Prototyp 242A1 und die geplanten 6000Psi-Einheitsloks ein dreizylindriges h3v-Triebwerk.

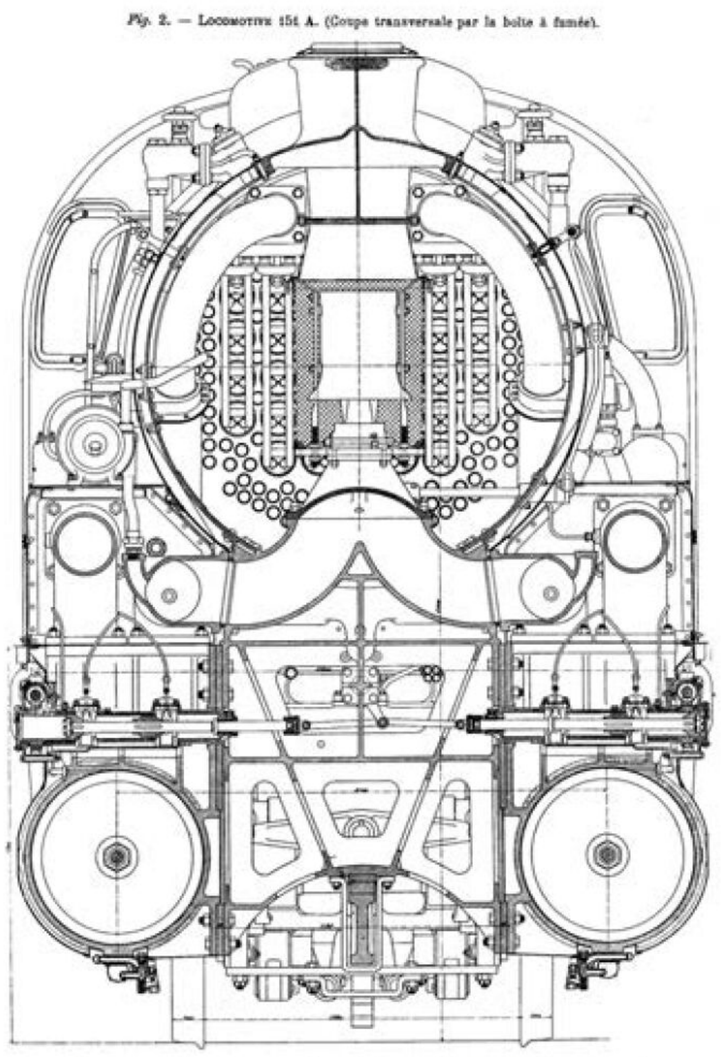
Der Kessel für die 151 wurde von der Prototyplokomotive 241C übernommen. Mit fünf Quadratmetern Rostfläche, einer groß dimensionierten Verbrennungskammer, 20 bar Druck und einem DABEG-Vorwärmer bildete er die Basis für die guten Leistungen der Lok. Anfänglich war eine PLM-Standard-„Trèfle"-(Kleeblatt)-Saugzuganlage eingebaut. Die Dampfverteilung besorgte eine DABEG-Ventilsteuerung mit rotierenden Nocken. Diese wurde von der zweiten Treibachse abgegriffen und auf jeder Lokseite über eine Längswelle auf die Nockenwellen der Zylinder übertragen. Der Wechsel der Fahrtrichtung und die Regulierung der Füllung wurden durch eine seitlich verschiebbare und entsprechend

Vorteilhaft: Ventilsteuerung mit Nockenwelle

profilierte Nockenwelle bewerkstelligt. Die Betätigung der Umstellung erfolgte über eine unter dem Kessel mittig angeordnete Längswelle, die über Hebel und Stellstangen die Nockenwellen im Zylinderblock seitlich verschob. Jede Nockenwelle besaß je einen Bereich für die Einlass- und Auslassventile für Vor- und Rückwärtsfahrt mit einem Neutralnocken dazwischen. Die Nockenwellen wurden von den außen liegenden Antrieben über eine Keilwelle angetrieben. Als Vorteil von Ventilsteuerungen mit rotierenden Nockenwellen, wie etwa auch der Caprotti- oder der verbesserten British Caprotti, wird angegeben, dass die Steuerzeiten sehr präzise eingestellt werden können, die Einlass- und Auslassventile unabhängig voneinander angesteuert werden und die Ventile im ganzen Antrieb verschleißmindernd gekapselt, fettgeschmiert und vor abrasiven Brems- und anderem Staub und Regenwasser geschützt sind. Im Gegensatz zu den ungeschützten Schwingensteuerungen gibt es keine hin- und hergehenden Teile, bei denen abgenutzte Bolzen, Buchsen oder Schwingen die Dampfverteilung negativ beeinflussen. Zudem geben die doppelsitzigen DABEG-Ventile schnell große Strömungsquerschnitte frei und gewährleisten, dass der volle Kesseldruck im Zylinder ankommt, beziehungsweise der Abdampf ungehindert entweichen kann. Die Steuerung scheint über die gesamte Einsatzdauer der Loks klaglos funktioniert zu haben.



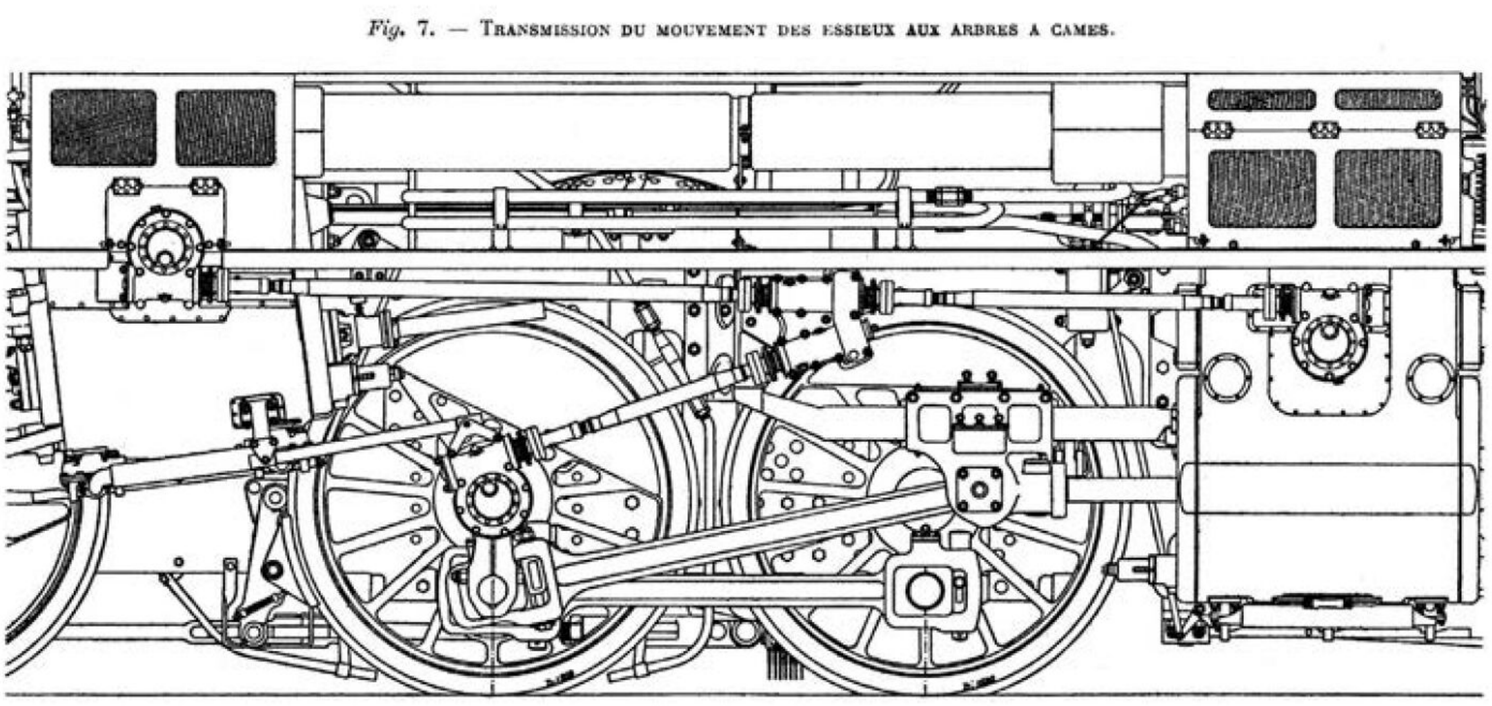
Historische Aufnahme des gekapselten Ventiltriebs: Vorne die profilierte Nockenwelle auf der äußeren Seite der Antrieb über Schraubengetriebe und auf der Innenseite der Angriff des Umsteuergestänges. Hinten das Gehäuse mit den pilzförmigen Ventilstösseln.



Im Querschnitt auf Höhe ND Zylinder ist die Ansteuerung der Nochenwellen über einen Winkelhebel ersichtlich.

Die ersten Maschinen wurden ab 1932 ausgiebigen Tests mit dem Dynamometerwagen auf Strecken der PLM, der NORD und der EST unterzogen. Am 22. Mai 1933 wurde auf der Strecke der NORD von Lens nach Bourget mit einer maximalen Neigung von fünf Promille ein Zug von 2600 Tonnen, bestehend aus 51 Wagen, davon 49 Vierachser, befördert. Auf dem ersten Teil des Messparcours wurde eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 54 km/h gemessen, im zweiten Abschnitt noch 50 km/h, dabei wurde eine Spitzenleistung von 2700 PS am Tenderzughaken gemessen. Bei der NORD wurden auch Vergleichsfahrten mit deren 1Eh4v-Serie 5-1201 bis 5-1230 durchgeführt, die mit 2000 PSe leistungsfähigsten französischen 1E zu der Zeit. Diese besaßen den hervorragenden Kessel der Superpacific mit einer langen, schmalen Feuerbüchse mit 3,5 Quadratmetern Rostfläche und mit auf etwa 18 bar erhöhtem Druck. Erwartungsgemäß zeigte sich die PLM-1E1 deutlich leistungsfähiger. Allerdings waren die Nordbahn-Loks gute Schnellläufer und für eine Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h zugelassen gegenüber den 85 km/h der PLM-Loks und konnten deshalb auch vor schnellen Personenzügen eingesetzt werden.

Andernorts wäre man mit dieser Leistung vermutlich zufrieden gewesen, die PLM besaß zu der Zeit jedoch bereits umgebaute Pacifics und Mikados, die ähnliche Leistungen am Zughaken lieferten. Es zeigte sich, dass es nicht möglich war, bei einer Füllung von 45 Prozent und 2450 PSe und bei 50 Prozent Füllung und 2480 PSe den Kesseldruck über mehr als 30 beziehungsweise 15 Kilometern zu halten. Als Ursache für die ungenügende Leistung wurde die mangelhafte Saugzuganlage ermittelt. Deshalb wurde ab 1937 eine doppelte „PLM-Croisillon“ eingebaut, die schon auf den Umbaupacifics und Mikados gute Leistungen zeigte. Messungen ergaben, dass die Saugleistung gegenüber der alten Anlage bei einem Gegendruck von 0,1 atü im Zylinder um 200 Prozent gesteigert wurde und durch die gesteigerte Luftzufuhr und damit bessere Verbrennung die Verdampfungsleistung des Kessels deutlich stieg. Bei Vergleichsmessungen ergaben sich wie erwartet deutlich bessere Leistungen: Bei 60 km/h wurden über einen längeren Parcours 3248 PS am Zughaken gemessen, bei einer weiteren Messfahrt konnten über eine Strecke von 60 Kilometern 3002 PSe gehalten werden.



Der Antrieb der Nockenwellen wird über eine Gegenkurbel über Winkelgetriebe auf eine Längswelle auf jeder Maschinenseite übertragen.

Die Loks erwiesen sich zudem als sehr wirtschaftlich: Bei 2892 PSe wurde ein Verbrauch von 2920 kg Kohle (1,01 kg pro PSe/h) und 18500 Litern Wasser pro Stunde gemessen.

Die PLM war mit der unechten Duplex zufrieden

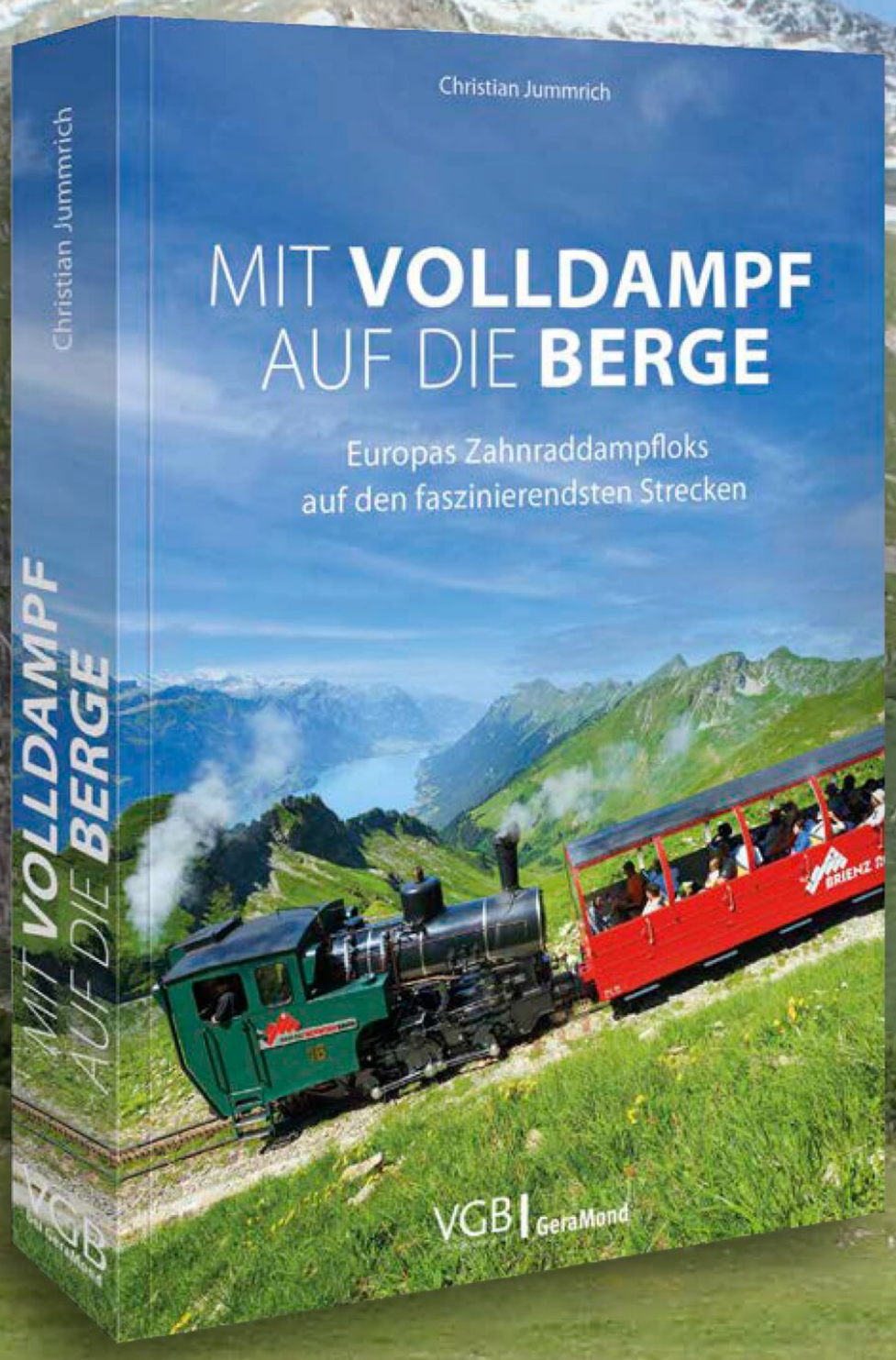
Nun erfüllte die 151 die Erwartungen. Die PLM war rundum zufrieden und plante weitere 25 Loks, die sich auch als zuverlässig erwiesen, für den schweren Güterverkehr auf ihrer Magistrale und im Industriegebiet zwischen Lyon und St. Etienne zu erwerben. Wegen der Verstaatlichung und Gründung der SNCF im Jahr 1938 kam die Beschaffung aber nicht mehr zustande. Die SNCF kaufte ab 1940 eine verbesserte Ausführung der NORD-Bauart 150P als Standardgüterzuglok.

Bis zur Elektrifizierung ihrer Stammstrecke im Jahr 1949 waren die 151 im Depot Laroche-Mignennes beheimatet. Anschließend wurden sie zum Depot Audun le Roman in der Region Est versetzt, wo sie bis zur Ausmusterung 1957 verblieben. Die PLM-151 waren zusammen mit der RENFE-151 F die leistungsfähigsten 1E1 in Europa.

Auch wenn die PLM mit den Maschinen zufrieden war, zeigt ein Vergleich mit anderen französischen Dampfloks wie den etwa gleichzeitig entstandenen 2D-Loks der PO, den daraus weiterentwickelten 240P der SNCF oder der zirka zehn Jahre später entstandenen 242A1, dass noch mehr möglich war. Die beiden 2D besaßen den Kessel der NORD-Superpacific mit der langen, schmalen, auf 3,7 Quadratmeter vergrößerten Rostfläche und 20 bar Druck. Die 240P wurde zudem mit einem Stoker und mit Wälzlagern ausgerüstet. Beide lieferten mit diesem Kessel problemlos 3000 PSe und kurzzeitig noch deutlich mehr. Die 242A1 hatte einen durchaus mit der 151 vergleichbaren Kessel mit fünf Quadratmetern Rostfläche und ähnlicher Heizfläche, aber einem deutlich größeren Überhitzer und daraus resultierender höherer Dampftemperatur von 400 Grad und mehr. Die 242 war mit 4000 PSe Dauerleistung nicht nur leistungsfähiger, sondern mit einem Kohleverbrauch von nur 0,85 kg pro PSe/h zudem sparsamer. Hier zeigte sich, dass die Perfektion, die Chapelon als genialer Ingenieur, der die Thermodynamik beherrschte, anstrebte, sich auch auszahlte.

R. Schenk/al

ZAHN UM ZAHN
STEIL BERGAUF



NEU

Auf 14 Zahnradbahnen in Europa – insbesondere in den Alpen – werden heute noch Dampflokomotiven eingesetzt. Dieses Buch porträtiert eindrucksvoll diese Loks und Strecken.

- Reiseführer zu den letzten Zahnraddampfloks in Europa
- Alle Strecken im Porträt
- Übersicht über die heute noch erhaltenen Lokomotiven

128 Seiten · ca. 160 Abb.
Best.-Nr. 53656
€ (D) 24,99

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



Best.-Nr. 53286



Best.-Nr. 16281



Best.-Nr. 53287



Best.-Nr. 68104

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

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE



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

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.

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

Gestaltete TT-Anlage an Selbstabbauer zu verschenken! Ca. 4 m², Motiv DR, einschl. Rollmaterial (3 analoge Dieselloks m. Wagen) und Zubehör (ca.15 el. Weichen, Signale, div. Gebäude, Fahrzeuge, Figuren, Beleuchtung). Region nördliches Schleswig-Holstein. Anfragen per E-Mail unter tt-abbau@gmx.de

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

GESUCHE

TT, N, Z

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

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

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

www.modellbahn-keppler.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 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

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 5. August 2024

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop


ostparts

www.ostparts.de
Ihr Internetshop für Ostmodelle
Bausätze / Fertigmodelle / Zubehör

Dirk Röhricht Holtendorf
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. + Fax: 03581/704724
MODELLBAHNSERVICE
NEU! Jetzt für Spur Z, N, TT, H0 **NEU!**
Gleisreinigungswagen „System Jörger"
Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll
Decoder-, Soundmodul-, Rauchgenerator-,
Licht-Einbauten in ihre Spur Z–G Fahrzeuge
SX und RMX Startsets für Spur Z bis G
www.modellbahnservice-dr.de


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



www.modellmobildresden.de

oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.carocar.com

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

www.Modellbau-Gloeckner.de

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

www.modellbahnritzer.de

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

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 schriftlich anfragen unter 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-keppler.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 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 €. martinjrichter@gmx.de

Märklin/Trix TEE-Turbinentriebzug VT602, Katalog Nr. 22202/23315, 7-teilig für Gleichstrom/Digital DCC. Fabrikneu verpackt, nicht gelaufen. Neuwert € 1.200.-; Tel. 07545-2297

Ich möchte bei Ihnen folgende Kleinanzeige inserieren: Verkaufe meine selbstgebaute Modelleisenbahn-Anlage Märklin HO, C-Gleise, Epoche 3 L x B 2,79x 1,54m auf Rahmengestell, ist in 2 Segmente teilbar, mit Schattenbhf., Gleiswendel, ca.30m Gleise, 11 Weichen (alle mit Handbetrieb, elektrisch nachrüstbar). Die Anlage wird analog mit 3 Stromkreise bedient =3 Trafos. Einige Teilstrecken sind über Schaltpulte separat abschaltbar. Die Gelände-Gebäudebeleuchtung erfolgt über separaten Trafo, bzw. Netzteil. Preis: 3.000 € Tel.:02743/ 9324634

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-eisenbahn-weber@t-online.de G

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,– €


Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34, 12105 Berlin-Mariendorf, Tel.: 0 30/7 06 77 77 www.modellbahn-pietsch.de
HAG-Auslaufmodell zum Sonderpreis
099 SBB E-Lok Re 460 099-5 Bodensee in 2L-Gleichstrom ~~539,99 EUR~~ 399,99 EUR
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 € Versand)

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

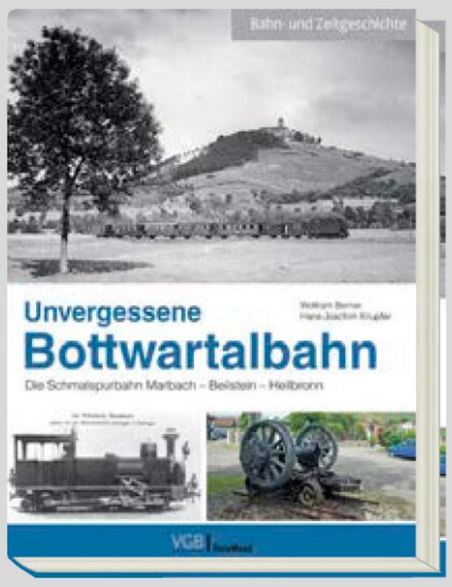
MODELL BahnLAND Magdeburg
Modellbahnland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahnland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahnland-magdeburg.de
Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör
Ihr freundliches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

NEU

Kult

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

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



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

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

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

www.suchundfind-stuttgart.de

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

www.jbmodellbahnservice.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 5. August 2024

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

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

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

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

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
seit 1977
und mehr .... vieles mehr
www.lohag.de
Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 02331/404453
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



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

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

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

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 0151-50664379, 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-keppler.de

Biete Echtdampflok 3,5 Zoll – BJ vermutlich 70´er Jahre, englische Handarbeit, funktionstüchtig. Preis VB Kontakt Heinz Zirnstein Tel: 0172-9040903

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-Erftstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meigermodellbahn@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

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, E-Mail: 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: kaguesa@gmx.de; Tel. 03416897633

www.modelleisenbahn.com

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Band 2+3+4 „Die Fahrzeuge der Rhätischen Bahn“ alle Wagen und Fahrzeuge bis zum Jahr 2000 als Gesamtpaket für 30,- € + 6,99 Versandgebühren. Kontakt: E-Mail w.m.kegel@t.onlin.de (Tel. 06841-759309)

www.bahnundbuch.de

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

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

www.modellbahn-pietsch.com

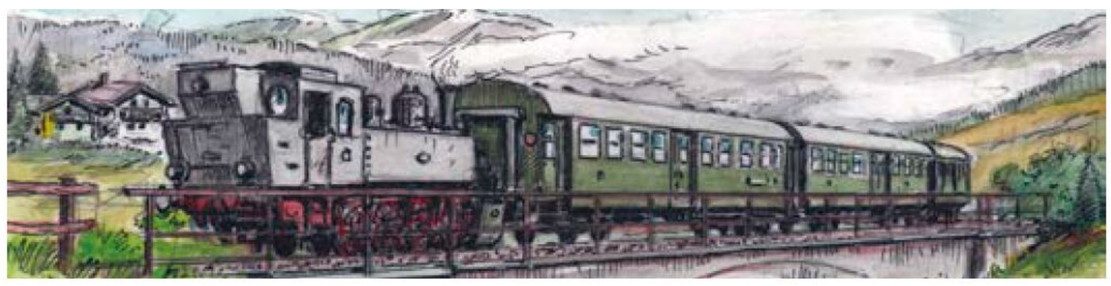
Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und –Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089-854 66877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

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

VERSCHIEDENES

Original Dampflokschild BR 52 -2168, seit 40 Jahren im Familienbesitz, 70,1 x 20,4 cm lang. 4 Löcher. Toller Hingucker!





Fahrzeugmodelle in H0
Tolle Modelle im Maßstab 1:87 aus den USA, Frankreich, Holland, Österreich und auch Kleinserien. Bausätze und Fertigmodelle, Zurüstteile und einzelne Auflieger. Neugierig? Dann schreiben Sie uns und/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

Modellbahn Ehrhardt EUROTRAIN
Angebote für Märklin:

26573 Zugpackung Württemberg Digital	499,00 €
26833 BR 55 DB, Dampfschneeschleuder Sound	499,99 €
36186 BR 193 Flixtrain Sound	239,00 €
37875 Re 420 SBB 175 Jahre Sound	299,99 €
39173 BR 103.1 DBAG IC-Lackierung Sound	399,00 €
39209 BR 01.5 DR Öl Sound	399,99 €
39260 RAe 4/8 SBB Churchill Sound	499,99 €
39382 BR 038 DB Sound	399,99 €
39530 BR 52 DB Sound	399,99 €
39942 Zweiwege-Unimog verschneiter Zustand	299,99 €
39961 + 48829 BR 96 DRG Sound + Güterzug	599,99 €
49940 Bauwagen Videokamera	299,99 €

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

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

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 + H0m

fahrbereit vorbereitet
Tel.: 03 71/5 36 25 37

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

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

Handarbeitsmodelle

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 5. August 2024

Top erhalten. Rückseite: die Original-Patina. Höchstbietend abzugeben. Ernste Zuschriften bekommen eine Fotoreihe. dampflokschild@weidekamp.de

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

www.mg-modelleisenbahnbau.de

URLAUB

Reisen und Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich. Preis auf Anfrage. inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,00, Endreinigung € 18,00 plus Steuer. Hofladen vorerst geschlossen. Tel. 030-67892620, Fax 030-67894896, www.ferienhaus-emmy.de

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

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-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

www.modellbahnboerse-berndt.de

11. August 2024, Bad Ems: Geführte Wanderung auf der Trasse der ehemaligen Emser Werksbahn (1000 mm). Info: www.emser-bergbaumuseum.de

15.09.BUTZBACH Modelleisenbahn- + Spielzeugbörse, 10-16 h, Bürgerhaus 35510 Butzbach, Baum, 01590 1487459. Nächster geplanter Termin: 24.11.24

Ausstellung Modelleisenbahner Soest MES03, 25. August 2024, Fahrbetrieb und Börse, von 11:00–17:00 Uhr, Gegrilltes und Getränke, Kaffee und Kuchen, Vereinsheim Neuengeseke, Neuengeseker Heide 1

Modellbahn-Auto-Börsen

34246 Vellmar So: 03.10.24, 13–17:00 Uhr, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10
99867 Gotha Sam. 12.10.24, 10–14:30 Uhr Stadthalle Goldbachstr.
36179 Bebra So: 20.09.24, 10–14:30 Uhr, Lokschuppen, Gilferhäuser Str. 12 /
36179 Bebra So: 20.10.24, 10–14:30 Uhr, Lokschuppen, Gilferhäuser Str. 12 /

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



ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
Seit 1981 www.adler-maerkte.de

Sommerpause
03.06. bis 07.09.2024

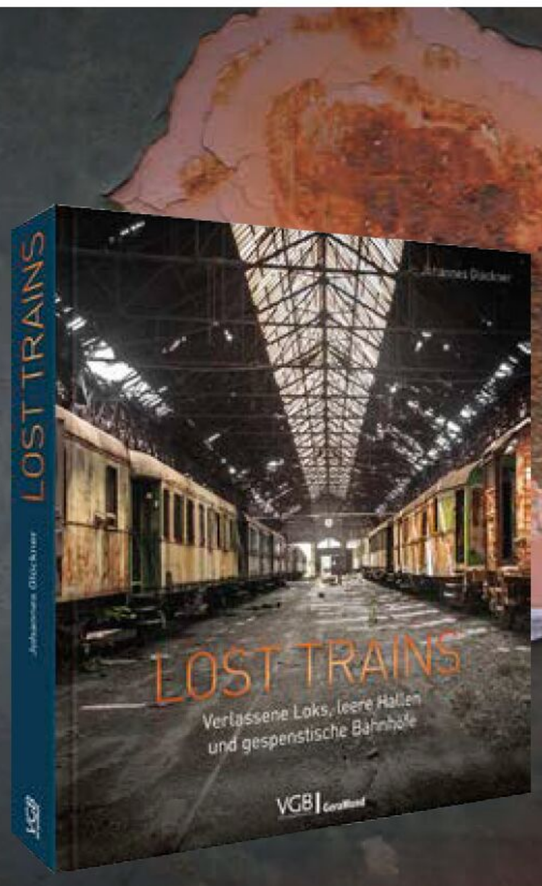
ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7060703, E-Mail: info@adler-maerkte.de

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 [VERLAGSGRUPPE BAHN] GeraMond

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

Irgendwo in Österreich: 298.14, eine Lok der Reihe U, passiert eine beliebte Ausflugslandschaft mit Weinstube.

Leidenschaftliche Modellbauer juckt es immer in den Fingern, sie brauchen ständig neue Projekte, um ihre Kreativität ausleben zu können. Oft genügt schon wenig Material, um daraus ein neues und sehenswertes Schaustück, in diesem Beispiel im Maßstab 1:87, entstehen zu lassen.

Schaum-Berge

Dieses Mal entstand mein Projekt mit dem Bau unseres Wintergartens. Unter dessen Boden wurde eine dicke Dämmschicht aus Hartschaum verlegt und es blieb eine Menge Abfall übrig. Nun bin ich aber jemand, der immer versucht, Materialien wiederzuverwenden und so entstand die Idee, daraus eine Berglandschaft zu bauen.

Ich hatte schon früher mit Hartschaum experimentiert (siehe MEB 2/2018: „Gasthaus zum Stein“) und ich nutzte wieder dieselbe Methode, um den Hartschaum wie Stein aussehen zu lassen. Die großen Blöcke wurden mit einem Messer eingekerbt, grob abgebrochen, eingeritzt, mit dem Daumen eingedrückt und mit Holzleim verklebt. Anschließend folgte eine graue Grundierung aus der Sprühdose. Das Lösungsmittel in dieser Grundierung öffnet die Poren des Hartschaums und gibt dem Material ein ziemlich realistisches, felsiges Aussehen. Kleine Spalten zwischen den Blöcken wurden mit Gipsbrei geschlossen.

Die fertig modellierten Felsen färbte ich mit grauer Acrylfarbe ein. Dann folgte ein


1

Die Hartschaum-Landschaft ist mit einer Mischung aus Weißleim und Sägemehl bedeckt. Für die Mühle ist noch kein Platz.



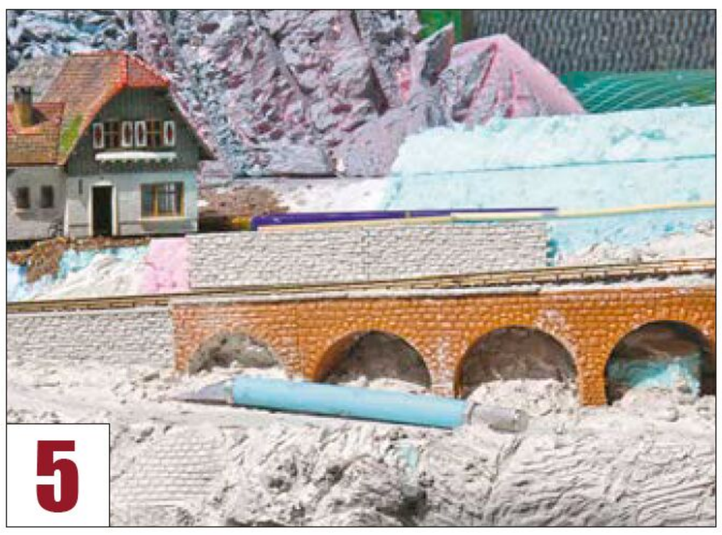
Also werden weitere Felsen mit Weißleim angeklebt. Schaschlikstäbchen halten die Teile bis zur Trocknung zusammen.



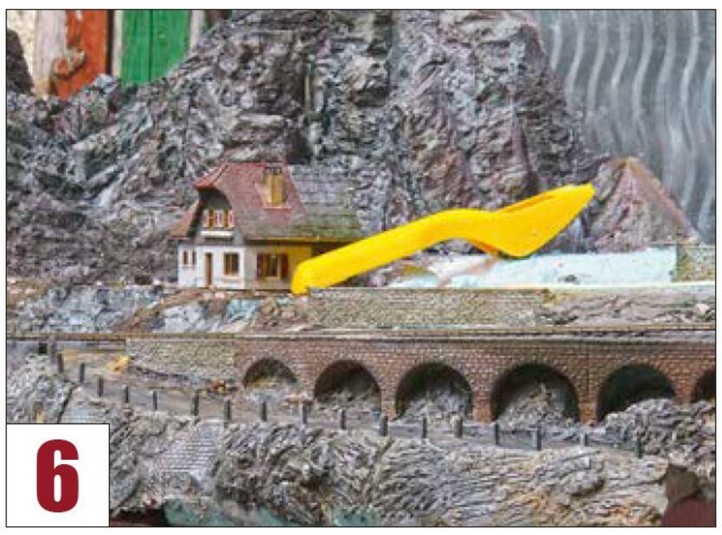
Das Lösungsmittel aus der Sprüh-Grundierung löst den Kunststoff an, so entstehen realistisch wirkende Felsen.



Eine Stellprobe mit Mühle und Brücke; auch die Bahntrasse und die Straße sind schon in Arbeit.



Die Bögen stammen aus einem Faller-Viadukt für die Spur N. Die Steinmauer im Vordergrund wurde in den Gips graviert.



Eingefärbt sieht das Ganze schon besser aus. Der Hartschaum lässt sich mit einer Raspel einfach bearbeiten.



Auch das Winzerhaus hat nun seinen Platz gefunden. Die umgebende flachere Landschaft wird mit Gipsbrei modelliert.

Washing mit dunkler Lasur, die sich in Spalten und Vertiefungen sammelt und so eine Tiefenwirkung erzeugt. Mit heller Farbe wurden die hervorstehenden Felspartien im Drybrush-Verfahren (fast trockener Pinsel) behandelt und so die sogenannten Lichter gesetzt.

Anfangs war das Diorama nur klein: Es bestand nur aus der linken Felswand und einem kleinen Grundstück. Dann stellte ich mir vor, auch einen kleinen Bachlauf mit Wassermühle zu ergänzen. Neue Hartschaum-Teile wurden angeklebt, mit Schaschlikstäbchen gesichert und in gleicher Weise behandelt. Die Wassermühle aus dem Faller Aktions-Set „Schwarzwalddorf" (190071) wurde etwas angepasst und an den Mühlgraben gesetzt. Weil die Umgebung des Gebäudes aber doch etwas eng wirkte, klebte ich nochmals ein Geländeteil an. Das Diorama hatte inzwischen schon deutlich an Größe gewonnen, war

Das Diorama wächst und wächst

aber noch nicht fertig. Es folgten noch die Zufahrtsstraße, ein Backhäuschen aus demselben Set und das Winzerhaus aus dem Aktions-Set „Weindorf" (190076).

Auch nach vorne wurde angebaut, und zwar mit der Trasse einer Schmalspurbahn,



Der Hund kehrt nach seiner Runde immer brav nach Hause zurück. Verkehr, der ihn gefährden könnte, gibt es hier kaum.



Aus übrig gebliebenen Mauerteilen aus dem Preiser-Sortiment entsteht der Wasserzulauf für die Mühle.



Auch ein Glas Bier kann beim Schienenverlegen hilfreich sein. Leider bleibt man aber durstig, bis der Klebstoff fest ist.



Besser ist die Lösung mit kleinen Klammern, die es günstig im Baumarkt zu kaufen gibt.



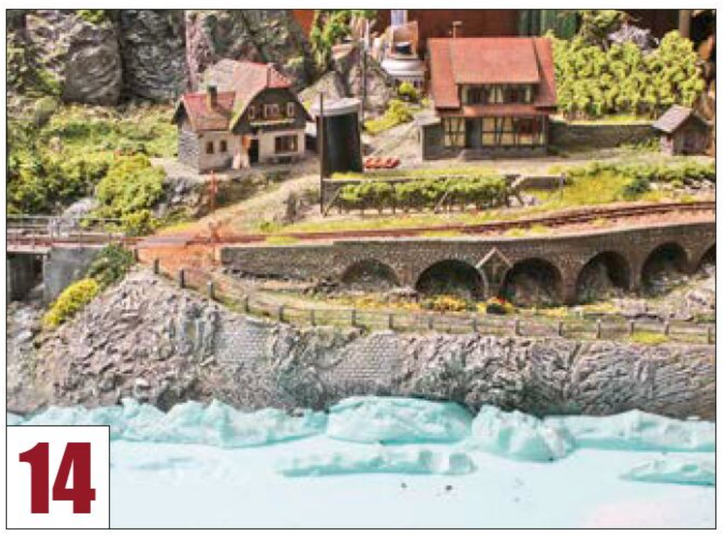
Am Stauwehr wird das Wasser im Bachlauf mit Acrylgel nachgebildet, das in vielen Schichten aufgebracht wird.



Zur Begrünung ist ein großer Vorrat an verschiedensten Materialien der gängigen Hersteller im Bastelraum vorhanden.



Die Bäume jedoch entstehen aus Fichtenwurzeln aus dem Wald. Belaubt wird mit Filterwatte und Streumaterial.



Zum Schluss fehlt noch ein Flussbett im Vordergrund. Die Felsen entstehen ein weiteres Mal aus Hartschaum.



Auch diese Felsen werden grau gestrichen, dann folgen ein dunkles Washing und das Granieren mit heller Farbe.

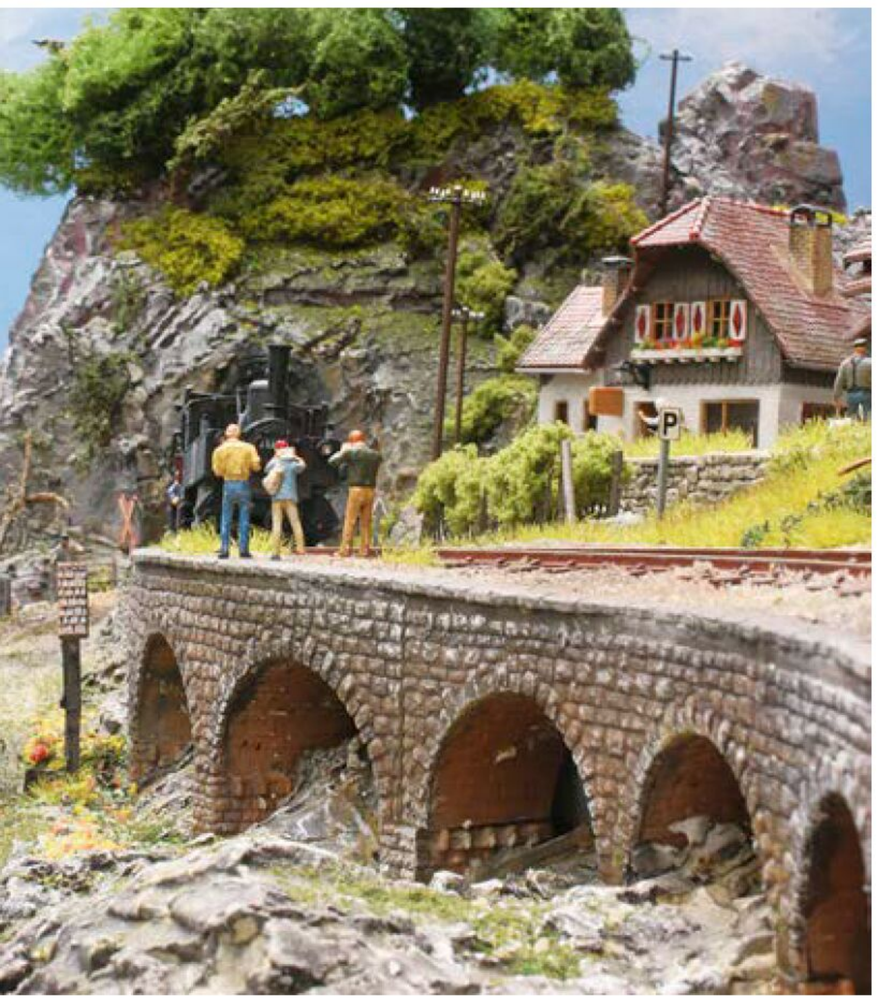


Das Flussbett wird mit selbst gesammelten und gesiebten Steinchen sowie „Ground Turf“ von Woodland Scenics gestaltet.

die auf einer alten Pola-Brücke und Teilen eines Faller-Viaduktes für die Spur N verlegt wurde. Außerdem entstand noch ein Tunnel für die Schmalspurbahn. Die Straße führt vor dem Bahnübergang nach unten und erhielt ein Geländer auf der Stützmauer sowie ein sogenanntes Marterl. Meist wird damit an einen tragischen Unfall erinnert. Zum Schluss entstand der kleine Fluss, wofür nochmals eine Hartschaumplatte untergeklebt wurde. Jetzt passte das Diorama genau noch durch die Tür meiner Werkstatt, aber nur in Schräglage.

Damit der Winzer auch was zu tun bekommt, wurde dessen Haus mit Weinreben umgeben. Eine einfache Terrasse lädt zur Verkostung ein. Eine Jause zum Wein bekommt man an der Mühle. Eisenbahnfreunde schätzen diesen Ort daher nicht nur wegen der schönen Schmalspurbahn.

Auf dem Diorama ist viel Grün zu sehen. Teilweise wurde mit dem Elektrostat begrast, aber auch Belaubungsflies, Matten und Flocken der bekannten Hersteller fan-



An der schmalen Straße erinnert ein Marterl an einen tragischen Unfall.



Herr Krause wollte nur ein Brot an der Mühle kaufen, aber beim Winzer sitzen schon einige gute Bekannte beim Wein. Für einen Frühschoppen muss eben immer Zeit sein.

den Verwendung. Steinchen in passender Größe stammen vom Ufer des nahen Bergsees und wurden ausgesiebt. Material für Bäume und Sträucher fand ich im nahen Wald. Wer mitten in der Natur wohnt, vermisst zwar den Modellbahnladen, findet aber beim Spazieren immer etwas Brauchbares. Fließendes Wasser realistisch darzustellen, ist immer schwierig. Weißleim in dünnen Schichten mehrmals aufzubringen, ist eine Lösung, benötigt aber viel Zeit. Gut geeignet ist auch Acrylgel, aber auch das braucht viel Geduld beim Trocknen. Dank der Sonne und des warmen Wetters ging es dieses Mal jedoch schnell voran.

Viel Grün und abgestimmte Farben waren wichtig

Wichtig beim Dioramenbau ist die Patinierung. Nicht nur die Fahrzeuge, auch Gebäude und sonstige Gegenstände sollten nicht schachtelfrisch glänzen. Ich überzog daher alle Gebäude und Ausstattungsteile mit einer schmutzigen Brühe, braun in der Nähe des Gleises und dunkelgrau in den anderen Bereichen. Moosbewuchs entstand mit „Ground Turf“ von Woodland Scenics. Selbstbemalte Figuren von Preiser bringen Leben auf das Diorama. Wie immer klebte ich die Figuren und andere Kleinteile mit Fotokleber auf das Diorama. So sind sie ohne Beschädigung wieder zu entfernen. Viele Figuren waren in dieser ländlichen Umgebung aber nicht nötig, einige kleine Szenen genügten.

Thonis van der Weel



Das Wasser besteht hier aus Weißleim in vielen dünnen Schichten. Die Wellen entstehen anschließend mit Acrylgel.



Die Rückseite des Dioramas ist nicht für den Betrachter gedacht. Gezeigt wird sie hier trotzdem, zur Information.



Weil der Lokführer ein Problem mit der Kupplung zu beheben versucht, bleibt für die im Zug mitfahrenden Eisenbahnfreunde Zeit für ein Bild.



Viel saftiges Grün begleitet den kleinen Bachlauf im Bereich der Mühle.



Das Diorama in der Gesamtansicht; es wurde im Verlauf der Arbeiten immer größer, aber das hat sich wegen der nun stimmigen Wirkung der Landschaft auf jeden Fall gelohnt.

Auch bei Piko ist nun die Vectron-Version zu haben, die von DB Cargo ganz aktuell in Dienst gestellt wird, die „DualMode Light“-Ausführung als Baureihe 249.

Die Lok für viele Fälle



Als ästhetische Glanzleistung sind die Lokfronten der DB-249 nicht zu bezeichnen, aber im Modell machen sie was her.

Gleich 150 Stück des Universal-Vectron für die Deutsche Güterbahn sind nun bestellt und werden sukzessive von Siemens ausgeliefert. Bei der offiziellen Präsentation im März 2024 in Halle/Saale sparte man nicht mit Superlativen: „Das Beste aus zwei Welten“, „innovative Kombination“ – der Hybrid-Antrieb sei die Lösung für die Zukunft! Und man spare mit dem Einsatz der neuen Zweikraftloks jährlich jede Menge Sprit (zwölf Millionen Liter) und CO_2 (25000 Tonnen). Man bestellte für die Belange der DB AG extra eine leichtere (und daher schwächere) Version des DualMode-Vectron, um damit auch Gleise mit geringerer zulässiger Radsatzlast (immer noch 21 Tonnen) befahren zu können. Die neuen Loks sollen schwerpunktmäßig zunächst von Halle aus eingesetzt werden.

In Sonneberg verfolgte man die Entwicklung mit großem Interesse und präsentierte nun (wie auch Märklin) die 87-fach verkleinerte Version. Vielleicht zur Enttäuschung mancher Fans wählte man nicht die Ordnungsnummer 001 (mit einseitiger Retro-Lackierung), sondern die vollständig verkehrsrote 003, diese jedoch versehen mit grünen „Klimaschutz“-Beklebungen. So merkwürdig das große Vorbild mit den großen Griffstangen, Rangiererbügeln und den automatischen Kupplungen an den Fronten auch wirkt (die Eleganz des Vectron geht dadurch verloren), das Modell machen diese zusätzlichen Anbauten erst interessant. Als Austauschteile liegen weitere Kupplungsattrappen bei, mit denen sich auch weitere Betriebszustände simulieren lassen. Leider fehlt dazu aber, wie zu allen der vielen Zurüstteile, eine ge-



Der Baureihe 249 steht bei DB Cargo wohl eine große Zukunft bevor. Daher drängte sich die Modellnachbildung auch für die Sonneberger Produktmanager auf.

naue Anleitung. Davon abgesehen ist die Piko-249 über jeden Zweifel erhaben, jedes Detail ist so perfekt wie möglich wiedergegeben. Als Ätzteile sind die markanten seitlichen Lüftungsgitter sowie jene auf dem Dach ausgeführt. Dort sitzt unter dem großen Gitter der frei bewegliche Rotor. Aber auch am Fahrzeugboden ist ein Ätzteil zu entdecken. Freistehend ausgeführt sind nicht nur die Griffstangen, sondern beispielsweise auch die auffälligen Bügel an den Türen. Die ausführliche und mehrfarbige Beschriftung schließt auch schwer zugängliche Stellen ein, und so lernt man etwa, dass der AdBlue-Tank 170 Liter fasst, dazu kommen 1200 Liter Dieselkraftstoff.

Aufs H0-Gleis gestellt, überzeugt das Modell ebenfalls: Ohne digitales Fahrgeräusch bewegt sich der Vectron fast geräuschlos, der Sound simuliert auf Wunsch den Elektro- oder Brennkraftantrieb, wobei bei letzterem der Dieselmotor vorbildgetreu kaum zu hören ist.

Fazit: Ein hochmodernes und überzeugendes Fahrzeug – dies betrifft das Vorbild wie das Modell. *abp*

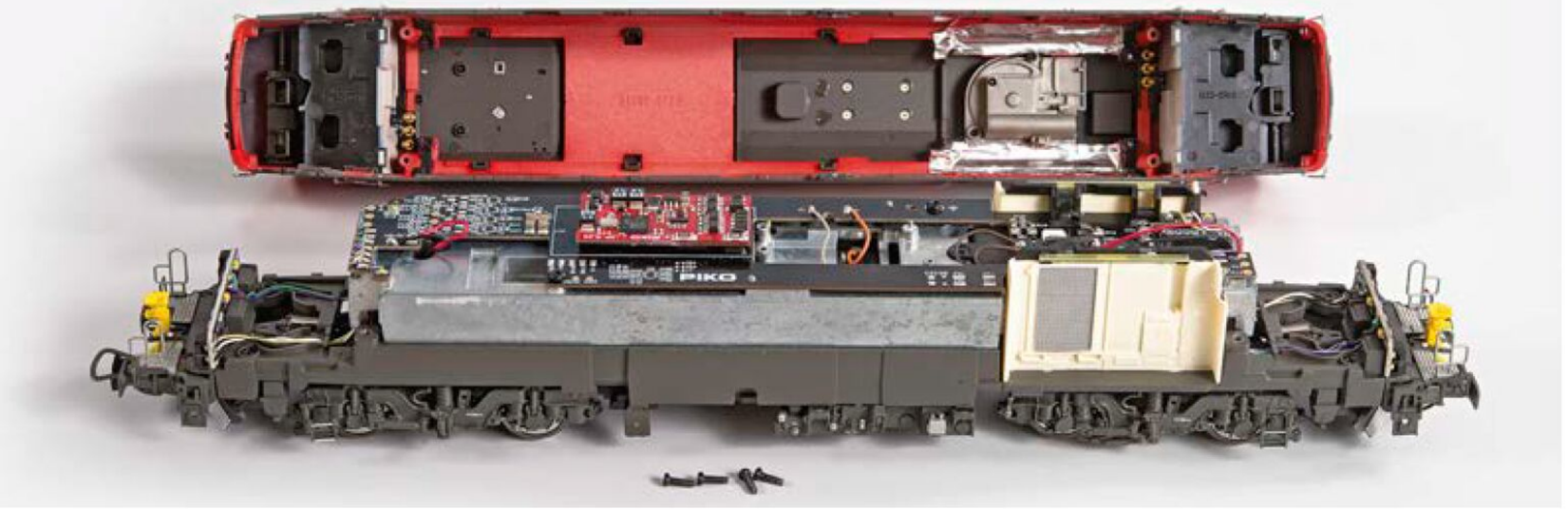
STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 51162
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen auf alle Radsätze, zwei Haftreifen diagonal innen
- **Gewicht:** 484 Gramm
- **V_{min}:** ‹1 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 170 km/h bei Fst. 28
- **Ausstattung:** 28 Digitalfunktionen, darunter Lichtwechsel weiß/rot, Führer- und Maschinenraumbeleuchtung
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails u.v.m.
- **Preis:** 309 Euro (UVP)



Auf dem Dach sind, neben dem filigranen Stromabnehmer und der Auspuffanlage, vor allem die beiden fein geätzten Lüftungsgitter die Hingucker, auch aufgedruckte Warnhinweise fehlen dort nicht.

Die Beschriftung des Vectron ist umfangreich. „Das ist grün" schreibt DB Cargo auf ihre neuen Loks – doch mancher Zeitgenosse meint in diesen Zeiten vermutlich, sich sogar darüber ärgern zu müssen.



Nach dem Lösen der Schrauben und dem Abziehen der Eck-Griffstangen an den Fronten lässt sich das Gehäuse problemlos abnehmen. Auch ein Antrieb des Lüfters ist bereits konstruktiv vorgesehen, zu erkennen zwischen den reflektierenden Abdeckfolien.

FOTOS: ABP



Auch die Klv 53-Version als Dienstfahrzeug der DB Netz Instandhaltung kann schon als historisch gelten. Hornby bietet über seine Marken Rivarossi, Lima und Electrotren aber eine große Varianten-Vielfalt an.

Die Rottenkraftwagen der Bauart Klv 53 gehörten für Jahrzehnte zum Bild vieler Baustellen bei der Bundesbahn. Von Hornby kommt ein neu entwickeltes H0-Modell dieses Fahrzeugs.

Kraft für die Rotte



Die Detaillierung des Klv 53 überzeugt auf ganzer Linie, Farbgebung und Beschriftung sind ebenfalls hervorragend gelungen.



Vollbeweglich kommt der ATLAS-Hydraulikkran daher. Das untere Drehgelenk zum Schwenken ist leider etwas schwergängig.

Bahndienstfahrzeuge sind zwar interessant, haben es in der Gunst der Modellbahner aber nicht immer leicht. Viele von Ihnen sind entweder nur als Kleinserie erhältlich, oder das gewünschte gelbe Vorbild muss gleich komplett selbst gebaut werden.

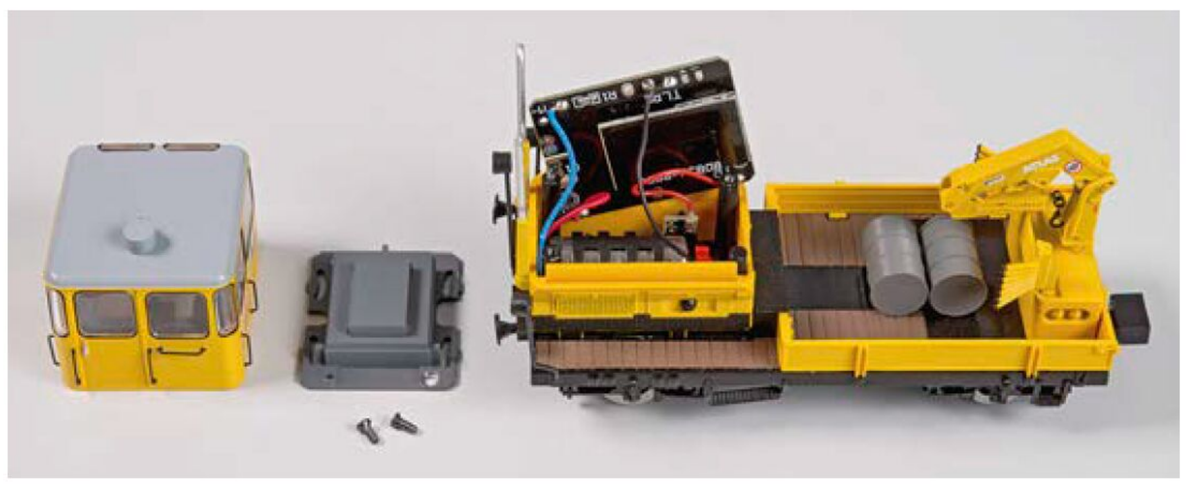
Ein wenig anders sieht es da beim Rottenkraftwagen Klv 53 der Deutschen Bundesbahn aus. Dieses typische Fahrzeug aller DB-Bahnmeistereien war ab Mitte der 1960er-Jahre bis in die jüngste Vergangenheit so weit verbreitet, dass es schon einige Versuche gab, es in Großserie im Maßstab 1:87 aufzulegen. Am bekanntesten dürfte noch das schon lange nicht mehr erhältliche Brawa-Modell sein, das aber in Sachen Maßstäblichkeit nie überzeugen konnte.



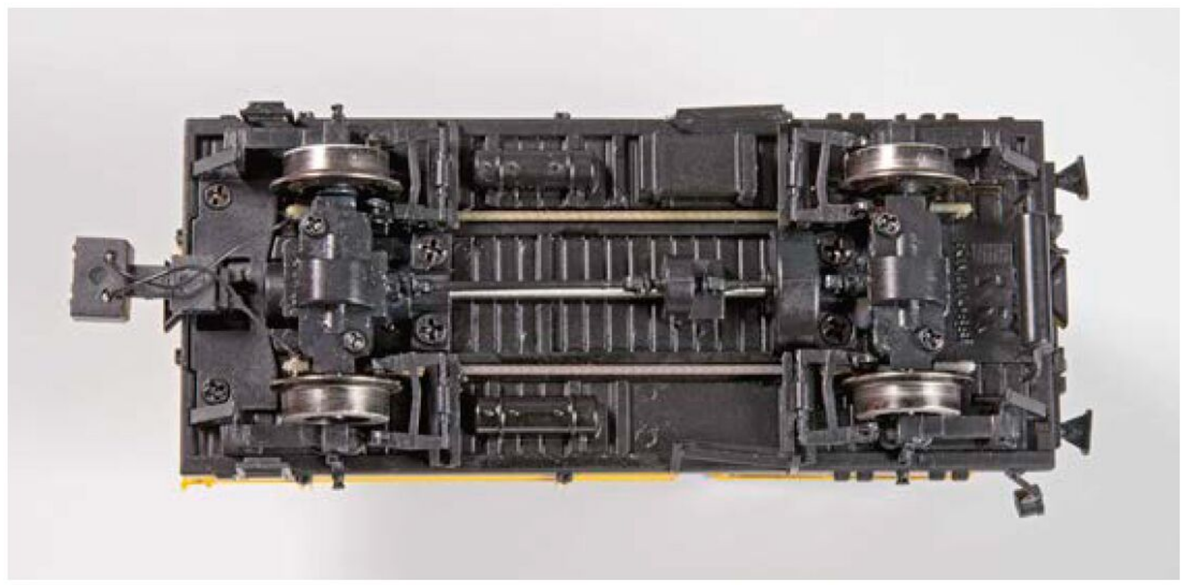


Der Klv 53 sollte immer mit seinem Beiwagen eingesetzt werden, um die Stromaufnahme zu verbessern. Verbunden werden beide durch eine stromführende Magnetkupplung.

FOTOS: ABP



Die Kabine lässt sich problemlos abnehmen. Ein Next18-Decoder kann samt Lautsprecher unter der Einrichtungs-Andeutung eingesetzt werden.



Der Motorwagen besitzt zwei Kardanwellen: eine unbewegliche, die dieses Bauteil als Modellnachbildung darstellen soll, und eine echte darüber für den Allachs-Antrieb.

Hornby wagt nun einen erneuten Anlauf mit einer auf den ersten Blick wohlgelungenen und vor allem absolut maßstabsgetreuen H0-Nachbildung des Klv 53. Und was die äußeren Werte betrifft, so zeigt sich die Neuentwicklung auch wirklich von ihrer besten Seite: Die Aufbauten bestehen sämtlich aus feinst gravierten Kunststoffteilen in geringst möglicher Materialstärke. Die Fenster der Fahrer- und Mannschaftskabine sitzen absolut bündig in ihren präzise aufgedruckten Gummifassungen. Der Blick in die Kabine ist frei, eine Einrichtung wurde angedeutet. Exzellent wurde die dünne Vergitterung der Motorraum-Klappen nachgebildet. Die Griffe an der Kabine bestehen aus 0,3 mm starkem, lackiertem Draht, der Scheibenwischer ist ein Ätzteil. Die beiden Auspuffrohre, die Pufferplatte und die (im Modell unbeleuchteten) Spitzenlichter sind extra angesetzte Kunststoff-Bauteile. Auch Rahmen und Fahrwerk können sich sehen lassen. Sie bestehen für ordentlich Gewicht aus Metalldruckguss.

Die Detaillierung besticht, die Fahrkultur enttäuscht

Weit weniger gut gefallen dagegen die Fahr- und Regeleigenschaften: Trotz seiner ebenfalls angetriebenen hinteren Pendelachse holpert der Klv 53 mit relativ rau laufendem Motor über die H0-Gleise. Eine Schwungmasse gibt es nicht, das Fahrzeug setzt sich daher auch etwas ruckartig in Bewegung. Die Endgeschwindigkeit des analogen Testmusters ist stark überhöht, die Stromabnahme setzte einige Male aus.

Neben diversen deutschen Ausführungen unter dem Rivarossi-Label plant Hornby auch spanische (Electrotren) und italienische (Lima) Varianten des Klv 53 in H0.

Fazit: Ein schönes H0-Bahndienstfahrzeug mit leider mäßiger Laufkultur. *A. Bergner*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Rivarossi (Hornby)
- **Bestellnummer:** HR2911
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Elektro-Kleinstmotor über ein Ritzelgetriebe und Kardanwelle auf beide Radsätze, keine Haftreifen
- **Gewicht:** 46 Gramm (ohne Beiwagen)
- **V_{min}:** Zirka 5 km/h bei 2,6 V
- **$V_{max\ (Vorbild)}$:** 70 km/h bei 8,2 V
- **V_{max}:** 114 km/h bei 12 V
- **Beleuchtung:** keine
- **Zurüstteile:** keine
- **Preis:** 189,90 Euro (UVP)



Das typische Einsatzgebiet für die französischen „Bügeleisen“ waren Güterzüge des Montanverkehrs in Lothringen. Nun ist mit Arnold-Modellen (Loks und Wagen) auch die N-Nachbildung möglich.

Sie bügelten einst die Gleise in Nordfrankreich und überzeugten auch vor schwersten Güterzügen. Nun kommen die französischen Wechselstrom-Sechsachser von Arnold in N.

50 Hz-Pionierinnen

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Arnold/Hornby
- **Bestellnummer:** HN2548S
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Glockenankermotor mit zwei Schwungmassen über Kardanwellen auf alle sechs Radsätze, zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 60 Gramm
- **V_{min}:** ‹1 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 79 km/h bei Fst. 128
- **Ausstattung:** 23 digitale Licht- und Soundfunktionen
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails
- **Preis:** 334,90 Euro (UVP Soundlok)

Als erstes Land wagte Frankreich nach dem Zweiten Weltkrieg die Elektrifizierung einer Hauptstrecke mit 25 kV/50 Hz-Wechselstrom. Gewählt wurde die Linie Valenciennes – Thionville im lothringischen Industriegebiet, auf der die Dampfloks an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit stießen. Als Ablösung wurden ab 1955 je zwei vierachsige (BB 12000 und 13000) und sechsachsige E-Lok-Typen eingesetzt. Letztere waren die Baureihen CC 14000 und 14100, die sich, wie ihre kleineren Schwestern in der Elektrotechnik unterschieden. Während die (störanfällige) CC 14000, von der nur 20 Exemplare gebaut wurden, mit rotierenden Umformern und Drehstrom-Asynchronmotoren ausgestattet war, wurden in den CC 14100, von denen 65 Loks entstanden, Gleichstrom-Fahrmotoren verwendet. Diese wurden von einem Synchronmotor

Zwei technisch verschiedene Baureihen

mit zwei angeflanschten Gleichstromgeneratoren versorgt. Beide Baureihen waren lediglich 60 km/h schnell, was ihre Einsätze auf den Güterzugdienst beschränkte. In den frühen 80er-Jahren wurden jeweils die letzten Maschinen abgestellt, vier blieben nicht betriebsfähig erhalten.



Arnold beglückt nun alle N-Bahner mit Frankreich-Faible mit wunderschönen Nachbildungen beider Baureihen, die von den Eisenbahnfreunden „Fers à repasser“ (Bügeleisen) genannt werden. Uns standen die CC 14005 im Grün der Epoche IV als digitales Soundmodell sowie die hellblaue CC 14111 in Analogversion (HN2549; 214,90 Euro) der Epoche III zur Verfügung. Beide Maschinen überzeugen schon auf den ersten Blick durch die sehr gut getroffenen Proportionen und eine Vielzahl an Details. Die Unterschiede an den Vorbauten und den Führerhäusern (beide aus Kunststoff gefertigt) sind schnell entdeckt. Der darunterliegende Rahmen ist wie das Chassis ein Metall-Bauteil. Auch an den schön nachgebildeten Drehgestellen sind winzige Unterschiede, die Anordnung der Sandfallrohre betreffend, zu entdecken. Sowohl die Digital- als auch die Analogversion erfreuen durch samtweiches Fahrverhalten und angemessene Geschwindigkeiten. Der Sound wirkt sehr realistisch.

Fazit: Zwei N-Neukonstruktionen, die rundum überzeugen können und jede Sammlung bereichern. *abp*



Eine unverwechselbare Silhouette: Lange Vorbauten und lange Dachüberstände, um die beiden Pantographen über dem Mittelführerhaus platzieren zu können. Die neuen Arnold-Modelle setzen das alles sehr trefflich und detailgetreu um.



Neben der CC 14000 wird auch die Baureihe CC 14100 angeboten, die in vielen Details an den Aufbauten abweicht – hier die CC 14111 in hellblauer Epoche-III-Farbgebung.



Die eng nebeneinander liegenden Stromabnehmer – Nachbildungen des Typs MT – sind schöne Hingucker und wurden sehr filigran und weitgehend vorbildgerecht umgesetzt.



FOTOS: ABP

Im Inneren arbeitet ein Glockenankermotor mit zwei kleinen Schwungmassen, der über Kardanwellen und die beiden Schnecke-Stirnradgetriebe alle Radsätze antreibt.



Alpin-Schnellverkehr der frühen 60er: Ein modifizierter Regionaltriebwagen genügte für den „Transalpin“ – nun ist er in N nachzubilden.

Jägerndorfer lieferte nun die 1:160-Nachbildungen der ÖBB-Triebwagen der Reihe 4130 aus, darunter auch eine berühmte Epoche-III-Version.

Ur-Transalpin

Nur in seltenen Fällen haben die N-Bahner den H0-Kollegen etwas voraus. So ist es nun im Fall des „Transalpin“, gebildet aus den Triebwagen der Baureihe 4130 samt Zwischen- und Steuerwagen. Kleinbahn brachte schon 1958 eine unmaßstäbliche Nachbildung, und dabei blieb es für H0 bis heute.

Nur vier 4130-Zugeinheiten wurden 1958 für die neue Schnellverbindung zwischen Basel und Wien aus der Serie der 4030-Nahverkehrstriebwagen abgezweigt und für den Fernverkehr angepasst (Küche im Steuerwagen, Sitzteilung 1 + 2, höhere Leistung, Vmax: 130 km/h). Schon ab 1965 wurden sie durch die 4010-Triebzüge ersetzt.

Die N-Nachbildung von Jägerndorfer hinterlässt einen insgesamt gelungenen Eindruck. Alle wesentlichen Merkmale des Vorbilds findet man auch im Modell wieder, die Proportionen und Details sind stimmig. Auch Lackierung und Bedruckung sind einwandfrei ausgeführt. Ein Kompromiss ist das Weglassen des einen Stromabnehmers nach SBB-Norm. Mit den beiden ÖBB-Pantografen wären die ebenfalls vorbildgerechten Einsätze nach München oder Nürnberg nachzubilden. Das schöne Bild wird durch die sehr niedrigen Drehgestellblenden und eine fehlende Kurzkupplungsmöglichkeit getrübt – die Übergangsbleche verhindern ein engeres Kuppeln. Die Fahreigenschaften des DCC-Sondmodells sind überzeugend. Die elektronischen Fahrgeräusche wirken in ihrem Zusammenspiel etwas ungewöhnlich, passen aber gut zum Vorbild. *abp*



Zwei feine, baugleiche ÖBB-Stromabnehmer und dünne Leitungen zieren das Triebwagendach.



Zum Kuppeln dienen Standard-Köpfe. Enger kann der Abstand wegen der Übergangsbleche nicht sein.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Baureihenentsprechende Detailänderungen; Lackierung und Bedruckung; Fahreigenschaften; Sound*

KONTRA: *Drehgestellblenden*

BESTELLNUMMER: *JC 73012*

PREIS: *554,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

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



Der linke Wagen stammt aus einem Zweierset nach Vorbildern aus der Zeit der Vorkriegs-Reichsbahn (EX23600), der rechte „Bremen“ dagegen fährt mit EDV-Nummer bei der Nachkriegs-DR (EX23645).

Nach Brawa liefert jetzt auch Exact-Train seine Nachbildung des Kriegsbauart-Güterwagens der Gattung „Bremen“ (Gmhs 35 / Gmhs 11) im Maßstab 1:87 aus.

Schon wieder ein Bremer



Dieser „Bremen“ (EX23638) rollt im DB-Zustand der 70er-Jahre an.

Bis weit in die Nachkriegszeit waren die Güterwagen der sogenannten Kriegsbauart in vielen Güterzügen anzutreffen. Sie wurden aus den kurz zuvor entstandenen geschweißten Bauarten der Reichsbahn weiterentwickelt. Einer der häufigsten Vertreter der Kriegs-Güterwagen war der gedeckte Waggon mit sieben Metern Achsstand und zehn Metern Gesamtlänge, der zunächst als Gattung „Bremen“ firmierte, bei der DB dann als Gmhs 35 und bei der DR als Gmh 11 lief. Das neue H0-Modell von Exact-Train bildet dieses Vorbild in feinster Manier nach. Neben dem hervorragendem Farbfinish sind vor allem die grazilen, teils aus Metall bestehenden Anbauteile wie Griffe und Tritte zu erwähnen. Es werden Dutzende vorbildgetreuer Versionen offeriert. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Proportionen; Detaillierung; Farbgebung und Beschriftung; grazile Achshalter; RP25-Radsätze; fein gravierte Bretterfugen; Türen zum Öffnen, große Varianten-Vielfalt*

KONTRA: –

PREIS: *ab 44,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠⊠

Den meisten Modellbahnern sind die langen vierachsigen Gaskesselwagen bekannt, doch es gibt auch kürzere Varianten. Rivarossi liefert nun solche als H0-Modelle.

Gas in kleineren Mengen



Ein Zug aus zwei Doppelsets mit „BASF“ und „VTG“-Beschriftung, letztere tragen ein Schutzdach (s. u.).

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäbliche und detaillierte Ausführung; Variantenvielfalt; sehr saubere Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Wahl eines Vorbilds aus Spanien*

BESTELLNRN.: *HR6618/HR6619*

PREISE: *Je 84,90 Euro (Doppelset)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠



Nach den kurzen dreiachsigen Ausführungen sind nun auch die zweiachsigen Rivarossi-Gaskesselwagen in zahlreichen Varianten im Handel erhältlich. Gut auf Anlagen nach deutschem Vorbild passen die abgebildeten Zweier-Sets mit BASF- beziehungsweise VTG-Logos. Das Vorbild der zwei- und dreiachsigen Modelle stammt zwar eigentlich aus Spanien, trotzdem machen sich die Waggons auch auf normalspurigen Gleisen sehr gut. Die Detaillierung der Modelle ist ausgezeichnet. Das betrifft vor allem das Fahrwerk und die Be- und Entlade-Armaturen. Die Lackierung gibt keinen Anlass zur Kritik, auch die Bremsumsteller sind sauber farbig angelegt. Die mehrfarbige Bedruckung weist als Ladegut Methylchlorid aus, und im Zweifel würde die Fax-Nummer(!) der VTG in Hamburg weiterhelfen. *abp*



Das gewählte Vorbild trägt die Schnapszahl-Nummer 120 120.



Der G-Messwagen basiert auf einem Packwagen Pwg 88 der DR.

Märklin bietet die DB-Drehstromlok der Baureihe 120 in H0 nun mit funktionstüchtigen Stromabnehmern an.

Heben und senken

An der bestens gelungenen Grundsubstanz des H0-Modells der Bundesbahn-Baureihe 120 wurde nichts verändert. Die Ganzmetall-Miniatur dieser ersten Drehstrom-Serienlokomotiven trägt nun jedoch digital heb- und senkbare Einholmstromabnehmer, was den Spielwert beträchtlich erhöht. Die Soundlok kommt im orientroten Auslieferungszustand von 1987 daher. Märklin bietet zu dieser Lok passende, fernblau lackierte Reisezugwagen des „FD Königssee" unter den Artikelnummern 43767, 43768 und 43769 für H0 an. Eine ebenfalls digitale Gleichstrom-Ausführung wird es im Trix-Programm unter der Artikelnummer 22198 geben. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Proportionen; Fahreigenschaften; Sound; grazile, funktionsfähige Stromabnehmer*

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: *37829*

PREIS: *429 Euro (UVP)*

URTEILE:

Die Modellbahn-Messwagen von Piko sind beliebt. Nun erscheint ein solcher auch für die Gartenbahn.

Groß gemessen

Bereits vor zwei Jahren wurde er als Neuheit angekündigt, jetzt wurde er endlich ausgeliefert: Der Strecken-, Neigungs- und Geschwindigkeits-Messwagen für die Gartenbahn von Piko. Die Sonneberger haben alle Funktionen, die auch schon die vergleichbaren Messfahrzeuge der kleineren Baugrößen bieten, in den normalspurigen Waggon nach Vorbild eines Pwg 88 der DR, der passend zur Thematik in Gelb daherkommt, implementiert. Mittels WLAN werden die Messdaten in der Smartphone-App (Android oder Apple IOS) oder auf dem PC wiedergegeben und lassen sich am heimischen Computer zudem grafisch auswerten. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Idee und Umsetzung; viele Messfunktionen; Messpräzision*

KONTRA: *Sinnvolle Verwendung nur in Verbindung mit externen Geräten*

BESTELLNUMMER: *37841*

PREIS: *675 Euro (UVP)*

URTEILE:

Die Modellbahnwerkstatt Wuppertal bietet unter der Marke TE-Miniatur viele Schweizer Gebäude im Modell nach, darunter auch ein Engadiner Wärterhaus.

Graubünden in 1:160



Passt in viele Berglandschaften: ein Wärterhaus nach RhB-Vorbild.

Bislang nur für N und 0 ist dieses schmucke RhB-Wärterhaus (das auch anderen Zwecken dienen könnte) als Lasercut-Bausatz von TE-Miniatur erschienen. Es hat kein konkretes Vorbild, weist aber typische Stilelemente wie den Holzanbau mit Balkenkonstruktion und schräge Fensterlaibungen auf. Letztere sind in 3D-Technik gefertigt und müssen, um ein sauberes Bild des fertigen Gebäudes zu erzielen, mit Cutter, Feile und viel Geduld nachgearbeitet werden. An meinem Modell habe ich die Fugen rund um die Laibungen zur (Karton-) Hauswand hin mit Spachtelmasse gefüllt und so glatte, vorbildgerechte Übergänge erzeugt. Anschließend wurden die Fassaden hell gestrichen. Der Aufwand lohnt sich, wie ein Vergleich mit den Produktbildern zeigt. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Passgenauigkeit; viele feine Holzbauteile; detaillierte, bebilderte Bauanleitung*

KONTRA: *Nacharbeit der 3D-gedruckten Teile empfehlenswert*

BESTELLNUMMER: *1617*

PREIS: *41,50 Euro (UVP)*

URTEILE:

Gerade im N-Maßstab entstehen dank der Lasercut-Technik sehr ansehnliche Gebäudebausätze. Nordmodell bietet dazu zahlreiche Beispiele an.

„Onkel Toms Hütte“



Detailgetreu bis zur Hühnerleiter: ein N-Anwesen vom Feinsten.

So nennt der Hersteller dieses schmucke Fachwerkgebäude nach norddeutschem Vorbild. Die Gefache des Fachwerks bleiben dort unverputzt, die Klinker dominieren die traditionelle Hauslandschaft. Im Modell bedeutet das: Jedes der zahlreichen Gefache ist mit einem kleinen Kartonteilchen zu füllen. Das kostet Zeit, macht aber Spaß, denn alles passt perfekt. Zuvor ist der Grundaufbau des Wohnhauses zusammenzufügen, dabei werden auch alle Innenwände samt der Türen nachgebildet, jeder Raum könnte daher individuell beleuchtet werden. Der Anbau kann bei Bedarf auch separat aufgestellt werden – ein rundum gelungener Bausatz. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; auch im Detail maßstäbliche Proportionen; realistische Farbgebung; detaillierte Bauanleitung*

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: *LC-160-326*

PREIS: *31,75 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠⊠

› KOMPAKT

Merten: Passanten im Regen für H0



Auf den meisten Modellbahnanlagen herrscht immer gutes, sommerliches Wetter. Entsprechend sind die Figuren-Sets der einschlägigen Anbieter gestaltet. Doch auch trübe Tage können im Kleinen ihren Reiz entfalten. Die Firma Preiser ergänzt daher das H0-Sortiment ihrer preiswerten Marke Merten um eine neue Figuren-Packung, die Passanten bei regnerischem und wohl auch etwas windigem Wetter zeigt. Die Posen sind sehr gut getroffen, die Figuren ansprechend modelliert – die Schirme allerdings sehr bruchgefährdet. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Figuren-Thematik; Proportionen und Posen; Modellierung von Kleidung und Gesichtern*

KONTRA: *Sehr empfindliche, anmodellierte Regenschirme*

BESTELLNUMMER: *0212186*

PREIS: *10,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠

Anzeige

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

je 62,50 €*



BEHÄLTERTRAGWAGEN BTS 30: EIN ECHTES MULTITALENT – BELADEN MIT FEINEN DETAILS

Von den formneuen BRAWA Modellen der Behältertragwagen Bts 30 der DB sind **11 Varianten** mit unterschiedlichen Spezialbehältern für verschiedene Ladegüter **jetzt im Fachhandel erhältlich**. Die Modelle der Epochen III und IV zeichnen sich durch zahlreiche Details wie z. B. einzeln angesetzte Bremsanlagen, Griffstangen und Tritte, extra angesetzte Achsbremsgestänge und Achslagerdeckel, durchbrochene Wagenkastenstützen, einen vorbildgerechten Rahmenaufbau sowie unterschiedliche Bedruckungen aus. Die Auslieferung weiterer Varianten an den Fachhandel folgt.

Best.-Nr.
50595 - 50608
III IV DB

HO

WWW.BRAWA.DE

*Unverbindliche Preisempfehlung



Neben der hauptsächlich im Durchgangsverkehr betriebenen Regelspurstrecke bietet der Oschatzer Schmalspurbereich eine Vielzahl an Betriebsmöglichkeiten im Rangierbetrieb.

Teil 2

Oschatz in H0

Wie heißt es so treffend: „Eine Medaille hat immer zwei Seiten“. Das lässt sich auch zur H0/H0e-Heimanlage von Lothar Linhart sagen. Neben dem Regelspurbereich der Leipzig-Dresdner-Eisenbahn liegt der Schmalspurteil, ein Endpunkt des Mügelner Netzes. Er wurde 1884 mit der Inbetriebnahme der OD-Linie (Oschatz – Döbeln) eröffnet. Die Regelspurzüge rollten bereits seit dem Jahr 1838 durch die Station Oschatz.

Den Erbauern Lothar Linhart, Dr. Dietmar Pohl, Matthias Hänsel, Christian Biehler und Winfried Frosin war es ein besonderes Anliegen, den Schmalspurteil zu würdigen. Das wurde schon bei der Planung der Anlage bedacht: Die große Flä-

Mit der Unterstützung der Vorspannlok wird der Rollwagenzug über die Steigung in den Bahnhofs gezogen. Am Gleis 1 steht schon der nächste Personenzug zur Abfahrt bereit. Dort wird die Vorspannlok gleich ankuppeln und in Richtung Mügeln aufbrechen.

che mit dem Bahnhof Oschatz ist von zwei Seiten zu bestaunen und zu bedienen. Nur der weit hinten im Rundkurs unter einer Dachschräge angelegte mehrgleisige Abstellbahnhof und ein Stück der freien Strecke von dort aus zurück nach Oschatz sind an der Wand entlang konzipiert. Obwohl die Anlage beachtliche Ausmaße aufweist, konnte im Schmalspurbereich nicht ganz längenkonform zum Vorbild geplant werden – alle Gleise wurden etwas verkürzt aufgebaut. Doch das fällt nicht ins Gewicht, Lothar Linhart und seine Modellbahnfreunde haben den perfekten Kompromiss gefunden. Jeder, der vor der Anlage steht, glaubt sich ganz selbstverständlich in den 70er-Jahren auf dem Bahnhof Oschatz wiederzufinden. Dann ist die Umsetzung des Vorbilds ins Modell wohl perfekt gelungen. Das Vorbild der Modellbahner ist vom Standort der Anlage auch nur gut 3,5 Kilometer entfernt. Man konnte während

Einfahrt mit Vorspannmaschine

des Modellbaus zur Abklärung eines nicht ganz eindeutig erkannten Details auch mal schnell „rüber fahren". Viele solche Kleinigkeiten übersieht man schnell, wenn man das Vorbild im Alltag immer vor den Augen hat – lokale Betriebsblindheit sozusagen.

Den Nachbau eines Details ersparten sich die Modellbahner aber: Beim Vorbild führt das OD-Streckengleis mit einem Steigungsabschnitt in den Bahnhof hinein. Das machte es erforderlich, dass schwere Rollwagenzüge nur mit einer Vorspannlok über den kurzen Abschnitt vom Einfahrsignal bis in den Bahnhof geschleppt werden konnten. Auf diese Steigung wurde beim Modell verzichtet. Den Vorspann aber im Anlagenbetrieb zu praktizieren, ist Pflicht und ist im Aufmacherbild oben auch klar zu erkennen.

Die Oschatzer 106 643 schiebt den Loktransportwagen an die Rampe. Frisch hauptuntersucht kehrt 99 1584 aus Görlitz zurückt. Dahinter ist die Rollwagenwerkstatt zu erkennen. Im Vordergrund führen die Regelspurgleise zur Rollwagengrube und zur Zuckerfabrik.

Und schon sind mir mitten im vorbildgerechten Schmalspur-Betriebsgeschehen. Der bedarfsweise Einsatz einer Vorspannmaschine war zur dargestellten Zeit des Rollwagenbetriebs zwischen Oschatz und Kemmlitz via Mügeln überhaupt kein Problem. Im ersten Zug des Tages von Mügeln nach Oschatz rollte eine zweite IV K-Maschine immer mit. Diese blieb dann den ganzen Tag in Oschatz, sie wurde als Rangierlok an der Rollwagengrube benötigt. Zum Dienstschluss dampfte sie dann wieder zusammen mit dem letzten Zug ins heimatliche Mügeln zurück. So ergaben sich die typischen, täglichen Leistungen mit der Vorspannmaschine, ganz unabhängig davon, welche Last in den Zügen zu befördern war.

Amüsante und schöne Details, wohin man sieht

Gleich nach der Einfahrt wartet das nächste Detail auf den Besucher der Anlage: Es geht um den dort abgestellten Kohlewagen. Darauf sitzen Soldaten der Sowjetarmee. Bei Regen oder Sonnenschein, ab Sommer oder Winter, wurden die für die Garnison bestimmten Briketts per Hand in den Lkw verladen. Der wachhabende Offizier lag dann meistens irgendwann aus gewissen hochprozentigen Gründen waagerecht im Führerhaus. Die unter dem Wagen liegende Figur ist bewusst dort so platziert, dieser Soldat musste die heruntergefallenen Kohlen auflesen. Mithilfe eines kleinen fußbetriebenen Blasebalgs stiebt nach dem Auftreten auf der Anlage etwas Kohlenstaub aus dem Wagen zur Lkw-Pritsche und weist auf die Verladung hin. Gleich daneben (siehe Bild Seite 81 unten rechts) steht ein Güterwagen mit Betonteil-Ladung. Das ist ein Bremswagen, der bei der Bedienung des



99 516, die Strehlaer Stammlok, nimmt am Heizhaus Wasser und trägt noch die Spitzzifernschilder. Neben ihr auf dem Regelspurgleis rollt die 106 nach vorn, um ins Dreischienengleis einzufahren.

Anschlusses Zuckerfabrik benötigt wird. Wegen der Lage der Betriebsstelle in der Stadt musste dorthin ein 800 Meter langes Dreischienengleis verlegt werden. Die Gleislage im Werk erlaubte aber kein Umsetzen der Zuglok. So nutze man die Hangabtriebskraft: Die abgekuppelte Wagengruppe rollte an der in einem Stumpfgleis stehenden Zuglok vorbei, der Bremswagen war dabei besetzt und wurde handgebremst. Später setze sich die Lok zur Rückfahrt in den Bahnhof hinauf wieder vor die Wagen.

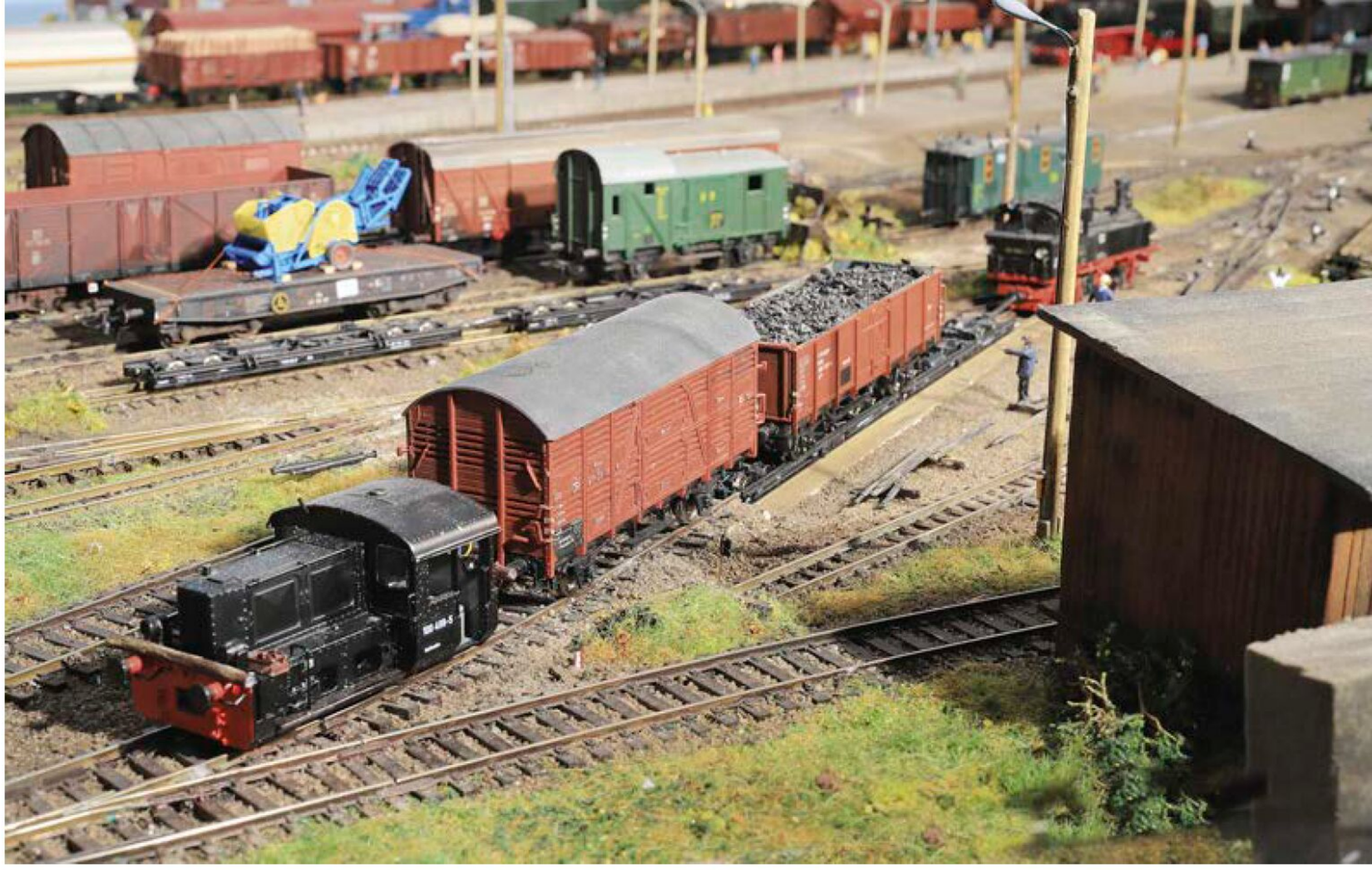
Zurück zur Schmalspur: Nach der Ankunft der Güterzüge aus Mügeln oder Strehla begann gleich das Ab- und Aufrollen der Regelspurgüterwagen an der Rollwagengrube. Die Zuglok konnte sich inzwischen am Heizhaus ausruhen. Gleich daneben rollten die Rangierloks von oder zur Zuckerfabrik vorbei. Die kleine Bahn war somit von der großen umschlungen. Das wirkt wie für Modellbahnerträume konstruiert, entspricht aber dem realen Vorbild.

Betriebsmittelpunkt Rollwagengrube

Die Regelspurgleise führen bis zum Bahnhofskopf auf der Leipziger Seite, wo die Einbindung in die Hauptstrecke angelegt ist. Die Schmalspurgleise führen wie in einen von den Regelspurgleisen gebildeten Trichter hinein, an dessen Ende das Nadelöhr Rollwagengrube liegt. Gemischtspurige Kreuzungen existieren nicht. Neben der Rollwagengrube liegt aber noch die sogenannte Betriebsmittelübergaberampe und damit der zweite Übergangspunkt zwischen den beiden Spurweiten.

Von der Regelspurseite aus bedient eine Kö das Zufahrtsgleis der Rollwagengrube. Sie ist mit einem „Oppeln“ verbunden – aus zweierlei Gründen. Zum einen befindet sich der Lautsprecher für das Geräusch des Dieselmotors im Wagenkasten. Zum anderen kann mit dem „Oppeln“ ein zweiter Regelspurwagen auf den vorderen der generell zwei bereitgestellten Rollwagen geschoben werden, denn die Kö darf den Rollwagen nicht befahren.

So sind beim Anlagenbetrieb alle fünf Freunde gut beschäftigt. Gern setzt sich Lothar Linhart dann auch mal zur Seite und lässt die Jungs machen. Wird nicht gespielt, gibt es auch manches zu reparieren oder zu prüfen. Eine Anlage dieser Ausmaße arbeitet einfach, so solide der Unterbau auch sein mag.



An der Rollwagengrube herrscht selten Betriebsruhe. Unermüdlich zieht die Kö Regelspurwagen von den Rollfahrzeugen herunter oder bringt neue Fracht für Kemmlitz heran.



Das Rangieren an der Rollwagengrube ist bei den IVK-Personalen nicht sehr beliebt, weil es über den Tag unzählige Male immer die selben Handgriffe ohne Abwechslung sind.



Was ist denn hier los? Heizer Lothar kommt vom Duschen! Kurzerhand geht er mit umschlungenem Badetuch von der Dusche im Schuppen über die Gleise zur Umkleide.

Der nächste schadhafte Rollwagen wird in die Werkstatt geschoben. Dem Schweißer geht die Arbeit wirklich nicht aus.

Den Betriebsspaß bereichert auch die Verladung einer IVK auf einen Lokomotivtransportwagen. In dieser Eisenbahnepoche wurden alle schmalspurigen Fahrzeuge mit diesen Spezialfahrzeugen zu den Ausbesserungswerken transportiert. Da galt es, die Verfügbarkeit und Standorte der Wagen perfekt zu koordinieren.

Rollwagen gab es reichlich. Die auf dem Mügelner Netz eingesetzten Rf4 verfügten alle über die hier damals noch eingesetzte Heberleinbremse. Ein zwangloser Austausch mit anderen Netzen war daher nicht möglich, schadhafte Rollfahrzeuge mussten also schnellstmöglich repariert

Beim Umsteigen bitte beeilen!

werden. Dafür existierte neben der Rollwagengrube eine Werkstatt. Auf der Anlage ist sie auch zu finden. „Dort schweißt einer um sein Leben", meint Lothar Linhart und verweist auf den eingebauten Elektronikbaustein, der unentwegt blaue Lichtblitze erzeugt. Vom Bahnhof aus können zu reparierende Rollwagen von der IVK mit einer Kuppelstange eingeschoben werden. Für den Rollwagen-Verschub nach Fertigstellung und Austausch steht auch im Modell eine Spillanlage zur Verfügung: An einer Angelsehne können dann die Waggons nach hinten, in Richtung Leipzig, aus der Werkstatt gezogen werden. Ein Servo sorgt für den Antrieb. Diese zusätzliche Rangiermöglichkeit bereichert den Anlagenbetrieb und mancher Besucher staunt nicht schlecht über die unerwartete Bewegung eines Rollwagens ganz ohne Lokomotive. Solche feinen und vorbild-



Ankunft aus Strehla. Nun aber schnell hinüber zum Anschlusszug in Richtung Leipzig. Der Weg zum Bahnsteig ist weit. 35 1051 wird den Fahrplan einhalten und nicht lange auf die Umsteiger warten.



99 516 steht wieder vor dem nächsten Personenzug, daneben wartet 99 1584. Ganz vorn geht die eigenwillige Kohleverladung weiter.

gerechten Details sind über die ganze Anlage verstreut.

Nun wird es Zeit für den nächsten eintreffenden Personenzug. Im dargestellten Sommer 1970 kann er noch aus Wermsdorf via Mügeln oder aus Strehla kommen. Kurz vor dem Bahnhof mündet die Strehlaer Strecke in den Dreischienenabschnitt zur Zuckerfabrik ein. Viele Modellbahnreisende können dann die Anschlusszüge auf der Hauptbahn erreichen, doch beim Umsteigen heißt es, sich zu beeilen. Die Zuglok rollt nach dem Abhängen zum Heizhaus und wird mit neuen Betriebsstoffen versorgt. So können oft auch drei IVK (Modelle von Bemo/Technomodell) auf den Bahnhofsgleisen unterwegs sein.

Für die Rückleistung kommt die Zuglok dann wieder vor den Personenzug. Ist der Güterzug nach Mügeln auch schon gebildet, ergibt sich eine interessante Aufstellung wie oben im Bild.

Alle schmalspurigen Gleise und Weichen betriebssicher aufzubauen und in Funktion zu halten, ist allein schon eine große Aufgabe, doch inzwischen wurde auch an der Fortsetzung der Anlage mit dem Anschluss zur Zuckerfabrik gearbeitet. Die Modellbau-Arbeit wird also nie ausgehen und immer neue Details finden sich auf mancher Kleinserienmesse. An Ideen, das Leben darzustellen, mangelt es dem eingespielten Team nicht. Wir wünschen daher weiterhin gute Fahrt und einen unfallfreien Betrieb in Oschatz im Maßstab 1:87. *Helge Scholz*



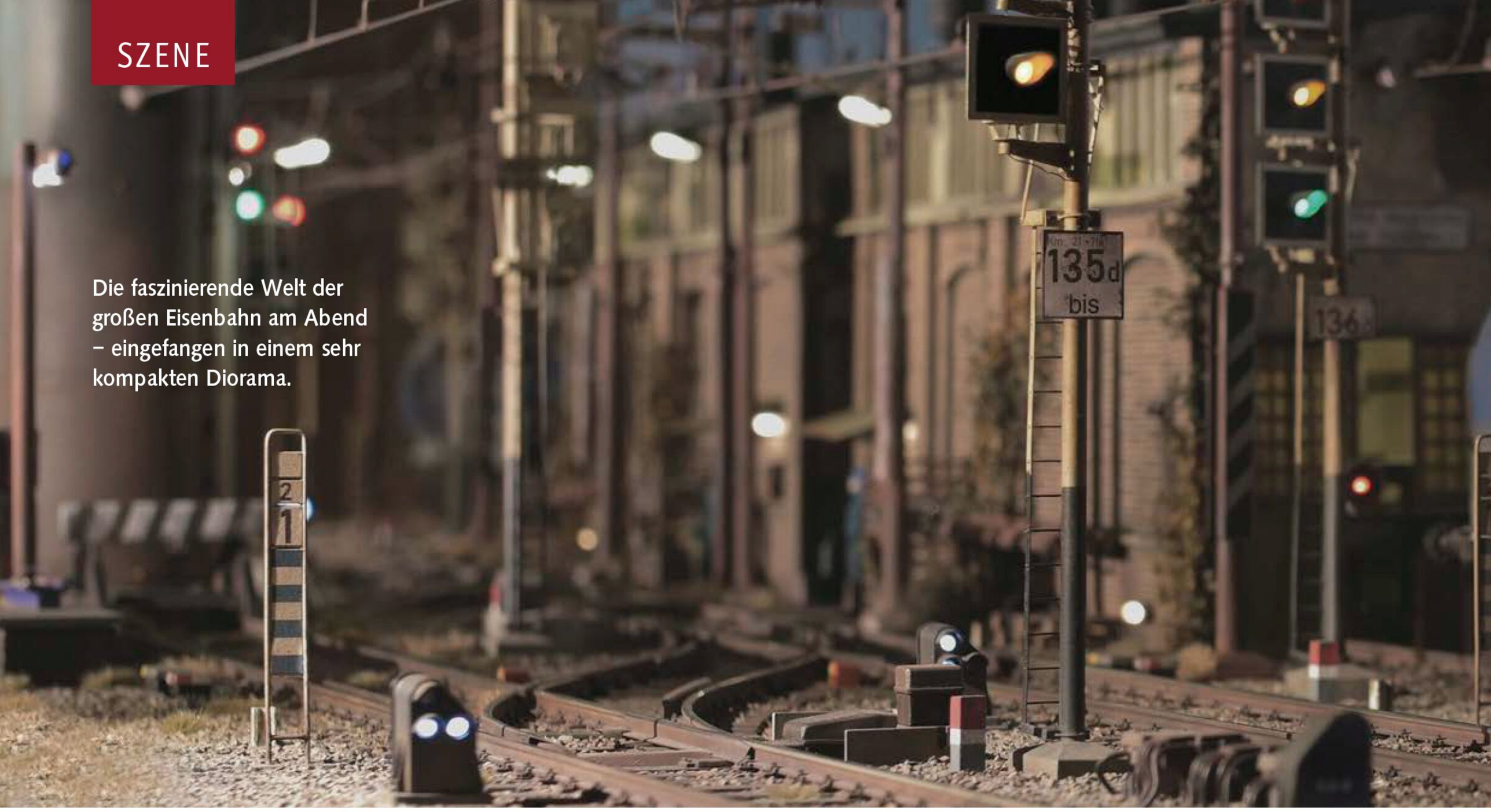
„Pfiffi“ benutzt den Fahnenmast auf seine Weise. Warum? „Politik muss sein.“



Ausfahrt nach Mügeln. Rechts ist der im Text erwähnte Bremswagen zu sehen. An der Ausfahrt ist die Anlage inzwischen mit einem Ansatzstück zur Zuckerfabrik gewachsen.

FOTOS: HELGE SCHOLZ

Die faszinierende Welt der großen Eisenbahn am Abend – eingefangen in einem sehr kompakten Diorama.



Manchmal erreichen die MEB-Redaktion Bilder, bei denen wir nicht „Nein“ sagen können. Es handelt sich zweifellos um ein Randthema, Italien in Spur 1. Doch die rundum perfekte Umsetzung des Themas und die beeindruckende Fotografie sprechen einfach für sich.

Illusion

Die Eisenbahn war schon immer eine der faszinierendsten Erfindungen, die jemals von Menschen erschaffen wurde. Kaum jemand kann sich ihrem Charme entziehen. Viele haben mindestens einmal davon geträumt, in einem Zug zu sitzen, auf dem Weg zu fernen und unbekannten Zielen. Die Welt der Eisenbahn steht aber auch für die industrielle Entwicklung und ist mit harter Arbeit verbunden: Schmutz, Staub, verrostendes Metall, Dampf und Nebel, in dem jeder Mensch als Einzelner, aber auch als Teil von etwas Größerem arbeitet.

Viele Menschen besuchten mich bereits, um mein Diorama zu sehen: Männer und Frauen mit unterschiedlichen Erfahrungen und sozialem Hintergrund, aber ich habe erlebt, wie sie alle in eine Art magische Bewunderung verfielen, angesichts einer Traumwelt, die aber eine gemeinsame Basis des zwischenmenschlichen Verständnisses schafft. Ich übersetze hier nur einen der Kommentare, den ich von Besuchern erhielt. Er stammt von einer Dame am Morgen nach ihrem Besuch: „Das erste Bild, als ich heute Morgen aufwachte, war die Eisenbahn. Ich war in den Nebel eingetaucht, beobachtete die Lichter der Signale und meinte, den unaufhörlichen Lärm der

Auch Besucherinnen sind tief beeindruckt

Eisenbahn zu hören. Ich fühlte ein vollständiges Eintauchen in diese Umgebung, als ob sie lebendig wäre.“ Auf die Frage, was die Zielsetzung für dieses Projekts war, wäre dieses Zitat die Antwort. Aber wie gelangt man zu diesem Ziel?

Ich bin Industrie-Ingenieur und auch professioneller Fotograf, und als junger Mensch war ich schon Modellbahner – zunächst mit der Spur HO, dann mit N. Zu diesem Hobby kam ich vor einigen Jahren zurück, als ich in einem Video auf „YouTube“ eine Dampflokomotive von KM1 entdeckte: Ich war erstaunt über die Entwicklung der Elektronik und die realistische Dampfentwicklung an verschiedenen Stellen der Maschine. Ich dachte mir, das könnte die Grundlage werden, um etwas Einzigartiges im Maßstab 1:32 zu schaffen. Theoretisch müsste ich in der Lage sein, dachte ich mir, Details zu schaffen, die in anderen Maßstäben unerreichbar sind.

Dass meine Erfahrungen und meine Emotionen eher mit der italienischen Eisenbahn verbunden sind, machte die Sache allerdings kompliziert und schränkte die Möglichkeiten ein. Bei dem Angebot für die Spur 1 handelt es sich es sich hauptsächlich um Fahrzeuge und Zubehör nach

deutschen Vorbildern. Für mich bedeutete das, alles von Grund auf neu und selbst zu bauen. Ich habe daraufhin viel Zeit bei der großen Eisenbahn verbracht, um Fotos von gerade denjenigen Details zu machen, die noch entlang der Gleise vorhanden waren, aber vom Ende des letzten Jahrhunderts stammten. Diese Epoche sollte mein Diorama darstellen, aber ich wollte keine konkrete Situation nachbilden. Zurück zu Hause begann ich, diese Details mit allen möglichen Techniken und Materialien, die ich kenne, im Maßstab 1:32 umzusetzen.

Warum wählte ich eine Fantasie-Szene? Die zweite große Vorgabe, die ich mir neben der gewählten Epoche gab, war, ein transportables Spur-1-Diorama auf einer Fläche von nur 100 mal 55 Zentimetern zu

Kleine Abmessungen – große Wirkung

erbauen. Meine Absicht war es, zu beweisen, dass eine Modellbahn der Spur 1 auch in Stadtwohnungen zu realisieren ist, nicht nur in großen Villen oder Industriegebäuden. Außerdem hatte ich das Ziel, ein Diorama zu schaffen, das auch völlig unsichtbar sein kann und den Stil des Raumes, in dem es aufgestellt wird, nicht beeinflusst.

So entstand eine komprimierte Fantasienachbildung eines Teils des Mailänder Hauptbahnhofs, denn in Wirklichkeit könnten alle dargestellten Szenen nicht auf nur 32 Metern nebeneinander existieren.

Bei der Umsetzung kamen meine Erfahrungen als Fotograf zum Tragen: Die Anordnung aller Elemente auf der Anlage wurde sorgfältig geplant, um realistische Perspek-



Das Diorama entführt uns nach Italien, in einen kleinen Randbereich der großen „Stazione Centrale“ in Mailand.



Ein prägendes Element auf dem Diorama ist die exakt nach italienischem Vorbild mit allen Details nachgebildete Oberleitung.

tiven zu erzeugen. Auch die Ausgewogenheit bezüglich der visuellen Wirkung der einzelnen Komponenten habe ich zunächst sorgfältig getestet. Der Betrachter soll nicht wahrnehmen, dass der Raum auf dem Diorama begrenzt ist – alles soll so natürlich wirken, als sei es die Wirklichkeit.

Die einzige Einschränkung besteht beim Betrieb des Dioramas: Nur kleinen Lokomotiven wie der Köf II und III ist es möglich, die Gleise vollständig zu befahren und zu wechseln. Größere Maschinen können nur hin und her fahren, da für sie wegen der selbst gebauten Weichen kein Platz zum Umsetzen vorhanden ist.

Auslauf für perfekte Spur-1-Modelle

Aber glauben Sie mir, das ist für mich kein großes Problem: Meiner Meinung nach besteht der Spaß an der Modelleisenbahn dank des unglaublichen Realismus der aktuellen Modelle nicht mehr darin, den Zug wie früher im Kreis herum fahren zu sehen. Die Freude und Faszination entsteht jetzt vielmehr in den kleinen Bewegungen dieser großen Meisterwerke. Das ist der Grund, warum ich glaubte, dass dieses Projekt für mich sinnvoll ist. Das Fahrverhalten der Lokomotiven und Waggons auf den Weichen habe ich einer einjährigen Studie unterzogen. Mein Ziel war, auf den Modell-Weichen die gleichen Laufeigenschaften wie in der Realität zu erreichen.

Und diese Szenen sind auf der knappen Fläche zu sehen: Zunächst ist es die typische Situation im Randbereich eines großen Bahnhofs. Dort laufen drei Gleise parallel und werden von unterschiedlichen Haupt- und Vorsignalen aber auch den niedrigen Zwergsignalen begleitet. Ein Gleis davon ist mit einer Inspektionsgrube ausgestattet, angrenzend liegt die zugehö-



Während im Industriegebiet im Hintergrund noch Hochbetrieb herrscht, ist an der Dieseltankstelle schon Ruhe eingekehrt.

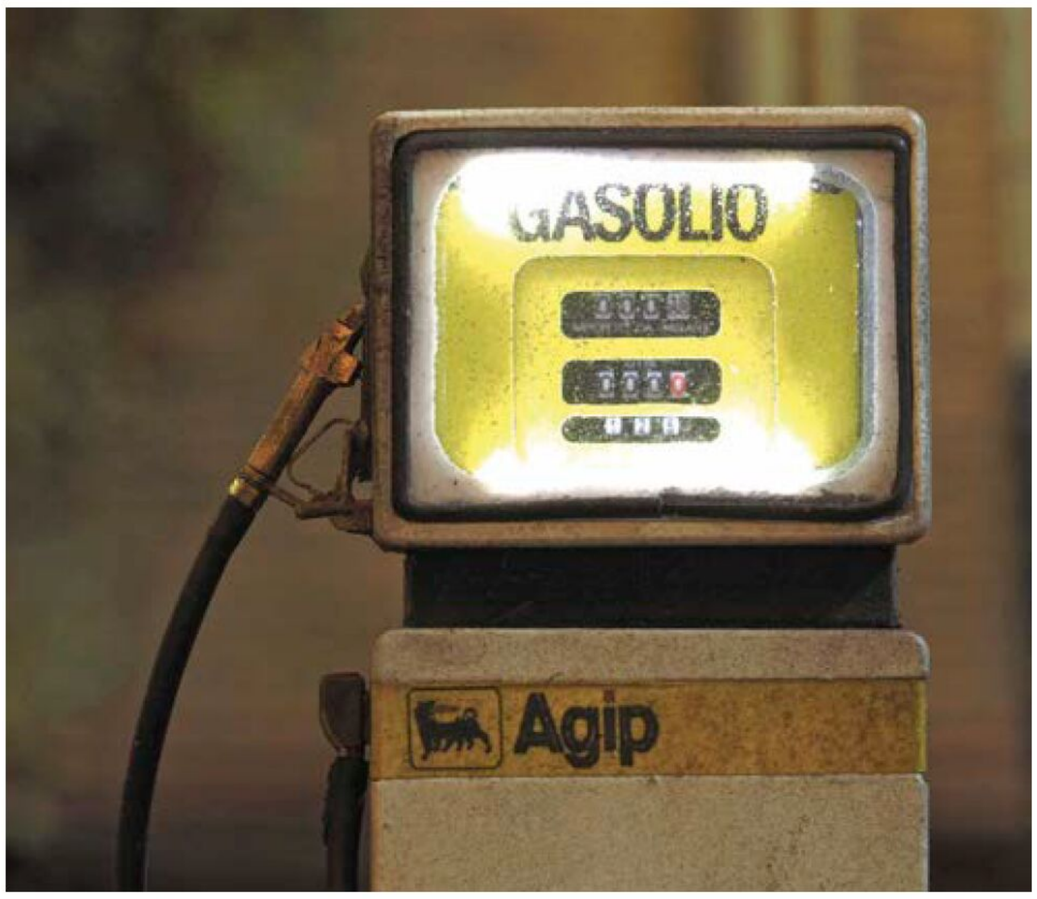
FOTOS: STEFANO REGAZZONI

rige Werkstatt. Das Gleis endet an einer Fabrikeinfahrt. Dort ist die Nachbildung des Originalschilds eines realen Gebäudes an der „Stazione Centrale“ in Mailand zu finden, in dem Arbeiten an Lokomotiven durchgeführt werden: „Squadra Rialzo Milano Centrale“. Das Schild habe ich in „Squadra Restauro Milano Centrale“ modifiziert: Das erlaubt es mir, auf dieser kurzen Strecke auch mit alten Dampflokomotiven zu fahren, die gerade aufgearbeitet werden. Für diese sind es maßstäblich umgerechnet nur wenige Meter Fahrt, aber trotzdem wirkt das sehr spektakulär.

Am anderen Ende des Dioramas liegt eine Dieseltankstelle mit einem großen, senkrecht stehenden Tank. Daneben verläuft die enge Gleiseinfahrt in ein kleines Industriegebiet. Dort sind der Innenhof der Fabrik mit Begrenzungsmauer und einem Schornstein zu erkennen. Die Fabrik selbst besticht nicht nur durch die Außenansicht, sondern auch durch ihre Inneneinrichtung.

Die Beschreibung jedes einzelnen Elements auf dem Diorama und genauere Hinweise zur Modellumsetzung wären eine Geschichte für sich und würden viele Seiten in Anspruch nehmen. Nur so viel: Es entstand eine große Menge an Zeichnungen zur Vorbildsituation und zur Modellkonstruktion. Für die Umsetzung nutzte ich verschiedenste Techniken: Metallgussteile, Metall-Ätzteile und Bauteile aus dem 3D-Drucker wurden genauso verwendet wie mit der Hand angefertigte Holzbauteile. Einiges Zubehör stammt aus anderen Mo-





Hier gibt es Diesel für die Köf. Der Preis wird wohl erst sichtbar, wenn der Zapfhahn ausgehängt wird. Vielleicht wird er auch gar nicht angezeigt, denn es zahlt ja alles der Staat.

Schwer zu sagen, was mehr beeindruckt: das bunte Lichtermeer der unterschiedlichen Signale (bläulich leuchten die italienischen Gleissperrsignale) oder der exakt nachgebildete Werkzeugkasten?

Unten: Das gelingt nur in den ganz großen Maßstäben: Man könnte meinen, man hätte diesen DENIOS-Mitarbeiter schon mal gesehen. Aber wie hieß er denn gleich?







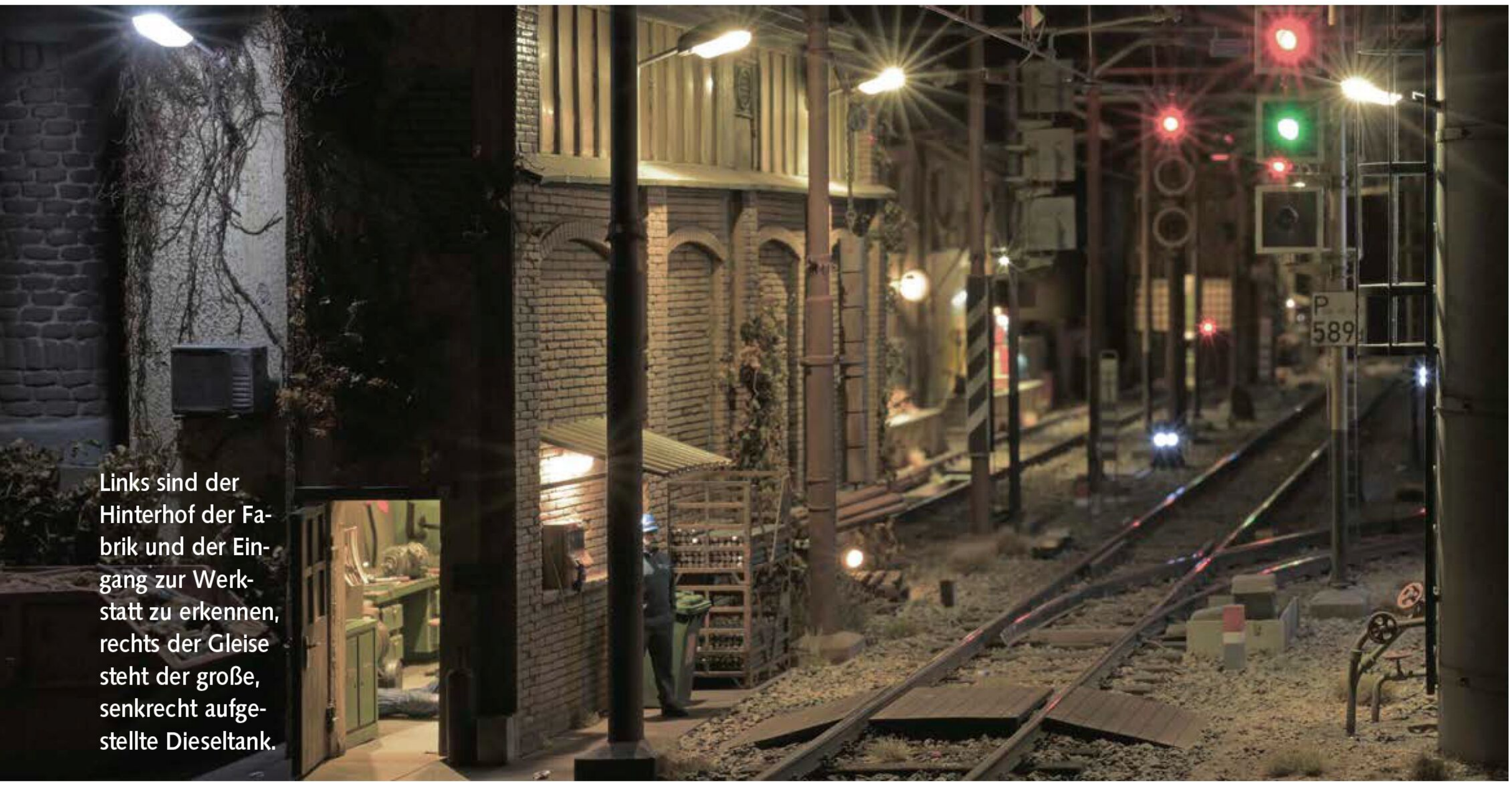
In der ehemaligen Bahnwerkstatt kümmern sich die Arbeiter nun um die Restaurierung historischer Lokomotiven. Mindestens eines der alten Geräte ist leider schon wieder defekt. Doch die Drehmaschine und die große Ständerbohrmaschine funktionieren – man sieht es an der Menge der Metallspäne auf dem Boden.

dellbaubereichen wie Militär- oder Schiffsmodellbau.

Seitlich ergänzt ein stabiles Klappbrett das Diorama. Auf dem dort angebrachten Gleis lassen sich die schweren Spur-1-Lokomotiven gut in Betrieb nehmen.

Besonderes Augenmerk legte ich auf die Lackierung und Alterung der einzelnen Komponenten. Dazu kamen wieder die unterschiedlichsten Techniken zum Einsatz, vorher wurden zahlreiche Tests durchgeführt. Die Schienenprofile wurden getrennt von den Kleineisen und den Holzschwellen lackiert und verwittert, das ergibt einen realistischeren Eindruck. Auch alle Teile der Fahrleitung wurden verwittert, um höchstmögliche Vorbildnähe zu erreichen. Die unterschiedlichen Korrosionsprozesse an den verschiedenen Materialien und Bauteilen auf der Anlage (Stahl, verzinkter Stahl, Aluminium) waren dabei von besonderer Bedeutung.

Der Hintergrund des Dioramas besteht aus einem 16:4,5-Zoll-Bildschirm. Das ermöglicht es mir, das Hintergrundbild zu verändern oder auch einen Film ablaufen zu lassen – dann sind die Rauchfahnen der



Links sind der Hinterhof der Fabrik und der Eingang zur Werkstatt zu erkennen, rechts der Gleise steht der große, senkrecht aufgestellte Dieseltank.

Mailänder Fabriken zu sehen. Es lassen sich auch verschiedene Situationen im Tagesablauf nachbilden, wie der Sonnenauf- oder -untergang oder die Nacht.

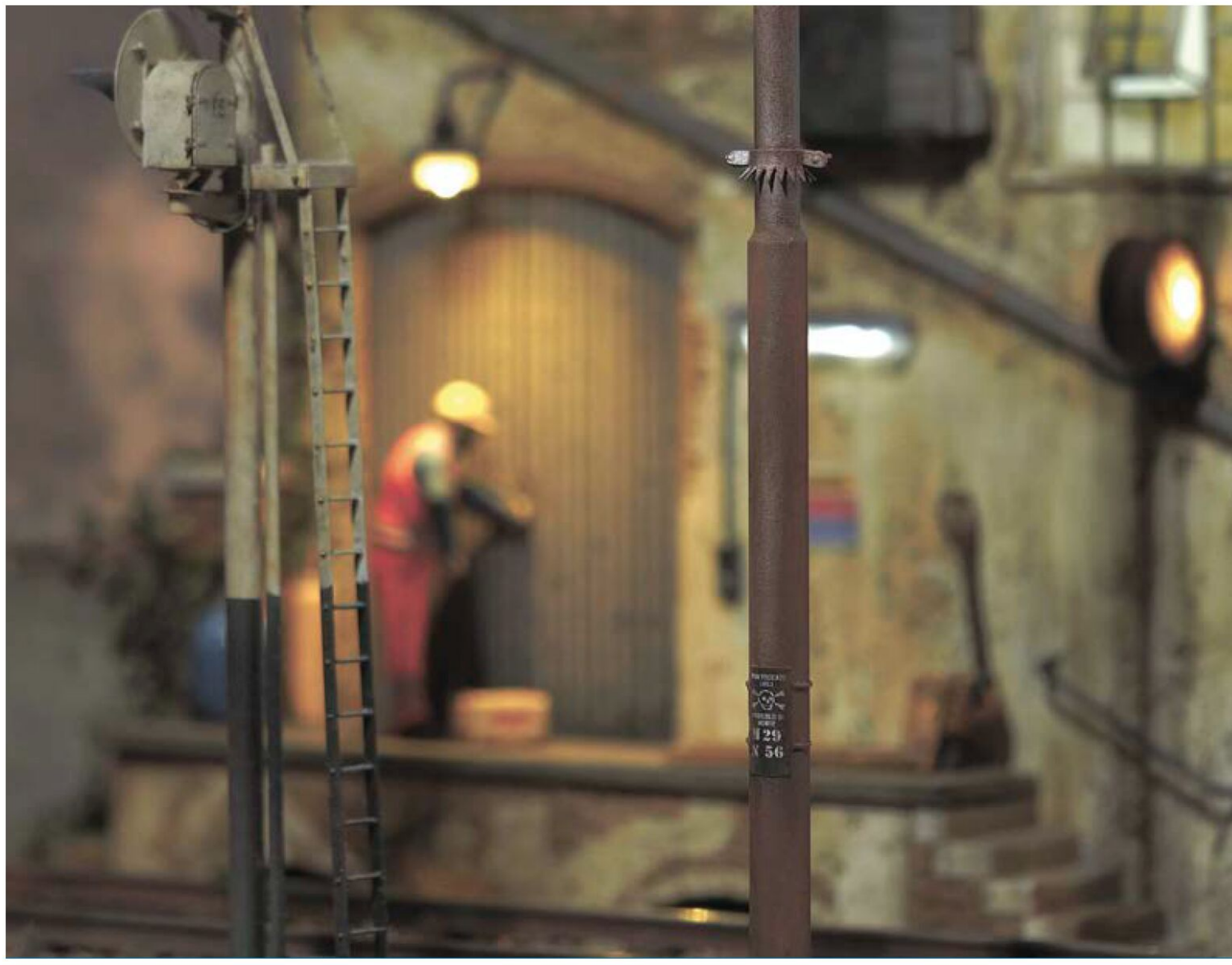
Innerhalb des Diorama-Kastens sind außerdem vier einstellbare Spot-Lichter angebracht. Eine Besonderheit ist die Nebelmaschine, mit der die Anlage ausgestattet ist. Dies kommt nicht von ungefähr, stellt der Nebel doch die typische Winter-Situation in Mailand dar. Wenn sich der Nebel mit der passenden Beleuchtung, dem Rauch der Fabrik (aus einem Rauchgenerator) und mit dem Rauch der Lokomotiven selbst vermischt, erzeugt das eine Atmosphäre, die sehr nah an der Realität liegt.

Effekte, die alle Sinne anregen

Alle Effekte (Beleuchtung, Hintergrund, Nebel, Rauch) und natürlich die Steuerung der Züge, Signale, Weichen sind mit Fernbedienung über ein Smartphone anzusteuern. Außerdem lassen sich auf diese Weise auch Geräusche aktivieren und verändern. Im Diorama ist ein Lautsprecher in der Fabrik montiert und gibt typische Arbeitsgeräusche wieder, ein weiterer ist unter dem Schacht der Inspektionsgrube platziert und ahmt das Geräusch eines Schweißgeräts nach.

So werden bei der Betrachtung des Dioramas alle Sinne angeregt: Sehen, Hören, Fühlen (auch wenn eigentlich besser nichts berührt werden sollte). Einige der Besucher haben mir sogar gesagt, sie könnten die typische Eisenbahnen-Atmosphäre förmlich riechen. Das alles zusammen ergibt die perfekte Illusion, und so war der Name für dieses Projekt schnell gefunden.

Stefano Regazzoni/abp



Der Realismus des Schaustücks ergibt sich aus dem Zusammenspiel von zahlreichen Kleinigkeiten (wie das Warnschild und die Sicherung gegen das Beklettern am Oberleitungsmast) und der erstaunlichen räumlichen Wirkung, welche die Szenerie viel größer wirken lässt, als sie wirklich ist.



So sieht es aus, wenn der Mailänder Nebel über der nächtlichen Eisenbahn liegt. Die räumliche Dimension geht verloren, alles wird ein Spiel der Lichter.

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Der Modellbahnclub Thale/Harz feierte sein 60-Jähriges

Jubiläum mit vielen guten Freunden



FOTO: RALF KLENGEL

Von der SMV überbrachten der Ehrenvorsitzende Peter Pohl (rechts) und der Vorsitzende Mirko Caspar (Mitte) die Glückwünsche an Frank Schubert vom Modellbahnclub Thale.

Als DMV-Arbeitsgemeinschaft 7/12 im Jahre 1964 gegründet, kann der Modellbahnclub Thale/Harz e. V. im Jahr 2024 auf 60 Jahre erfolgreiche Vereinsarbeit zurückblicken. Zur Feier dieses Jubiläums lud der Verein am Samstag, dem 25. Mai 2024, zu einer Festveranstaltung in das hübsche Harzer Städtchen ein.

Den Auftakt bildete eine morgendliche Feierstunde im Ratssaal der Stadt. Da der Modellbahnclub Thale im Laufe seiner Geschichte stets engen Kontakt zu vielen Gruppen und Vereinen in der Region und darüber hinaus pflegte, folgten auch viele Wegbegleiter und Freunde der Einladung. Der langjährige und aktuelle Vorsitzende des Vereins, Frank Schubert, gab zu Beginn der Veranstaltung einen detaillierten Abriss über die wechselhafte Geschichte des Vereins. Dabei ging er auf die zahlreichen Ausstellungen, Erfolge im DMV – besonders bei der Beschäftigung mit Jugendlichen –, aber auch beim damaligen Trägerbetrieb, dem VEB Eisenhüttenwerke Thale und der Deutschen Reichsbahn, ein. Freude, Leidenschaft und Stolz über das Erreichte waren zu spüren.

Wie viele andere Vereine mussten sich auch die Thalenser in den 1990er-Jahren den neuen Herausforderungen in der Vereinsarbeit stellen. Die Zusammenarbeit mit den Vereinen im Harz, aber besonders mit den Freunden aus Sassnitz, wurde vertieft. Dies half, manches Problem zu lösen. Außerdem integrierten sich die Modellbahner intensiv in die vielen Aktivitäten der Stadt. Sie sind mittlerweile aus dem öffentlichen Leben nicht mehr wegzudenken. Das betonte insbesondere der Bürgermeister Maik Zedschack – übrigens gelernter Fahrdienstleiter – in seinem Grußwort.

Der SMV-Vorsitzende Mirko Caspar würdigte die Jugendarbeit und auch das große Engagement des Vereins im Verband – etwa bei großen Ausstellungen oder auch beim MOROP-Kongress 2016, der in Wernigerode stattfand. Auch von den Gästen aus Sassnitz, Hettstedt und Wernigerode wurde die aktive und gute Zusammenarbeit mit den Freunden aus Thale hervorgehoben.

Nach der Festveranstaltung im Rathaus wurde die Feier in gemütlicher Atmosphäre im Vereinsheim am Bahnhof Thale fortgesetzt. Dabei konnte besonders der Fortschritt bei der Sanierung des vereinseigenen historischen Gebäudes „Zur Bahnmeisterei“ begutachtet werden. Bei Kaiserwetter gab es Harzer Rostbrätl und Bratwurst vom Grill. Unter den vielen Gästen gab es zahlreiche Gespräche über die Vergangenheit, aber auch über Ideen für die Zukunft des Hobbys und der Vereinsarbeit.

Die SMV wünscht den Mitgliedern des Modellbahnclubs Thale für das Jubiläum alles Gute und für die Zukunft viel Freude und Erfolg bei der Vereinsarbeit.

Peter Pohl



FOTO: MIRKO CASPAR

Kaiserwetter und eine gemütliche Feier im Vereinsheim – das Stellwerk B2 von Thale Hbf wurde übrigens von der DB InfraGO gerade zum schönsten Stellwerk Deutschlands gekürt.

Linz an der Donau – nicht am Rhein

Der einzig wahre Veranstaltungsort des BDEF-Verbandstags 2025: Linz – an der Donau. Auf der BDEF/SMV-Seite im letzten MEB 7/2024 hatte sich nach sämtlichen Korrekturstufen hinter die Stadt Linz aus unerfindlichen Gründen der Zusatz „(Rhein)“ hineingeschlichen, was bestimmt mit den besten Absichten zur Konkretisierung des Ortes erfolgt ist, jedoch letztlich den Fluss etwas verfehlt hat. Der deutsche BDEF reist zusammen mit dem österreichischen Verband VOEMEC vom 28. Mai bis 1. Juni des kommenden Jahres in die oberösterreichische Landeshauptstadt Linz an der Donau, um dort mit vielen Eisenbahnbegeisterten aus Deutschland und Österreich gemeinsam ein interessantes, fünftägiges Programm zu erleben.

Unter anderem ist der Besuch der Modellbahn-Interessensgemeinschaft Linz, des Eisenbahn- und Bergbaumuseums Lokpark Ampflwang, bei verschiedenen Eisenbahnunternehmen und der Pöstlingbergbahn vorgesehen. Ebenso steht eine große Rundfahrt ins Salzkammergut (die Highlights: eine Tour mit historischer Straßenbahngarnitur von Gmunden zum Traunsee, eine Schifffahrt auf selbigem See sowie eine historische Sonderzugfahrt nach Vorchdorf) auf dem Programm. Eine ausführliche Vorstellung des Programms wird dann im Frühjahr 2025 auch hier im MEB erfolgen.

WILDE DREIZEHN 13+ SEIT 2003

Exklusiv für unsere Kunden!

SPUR N



Fleischmann

Fleischmann Steuerwagen, N, DB, Ep. VI,
„50 Jahre Intercity“, digital, Lichtwechsel, Art. Nr. 6260040

99,95 €

SPUR H0

BREKINA MODELLSPIELWAREN GMBH



VW Bus T 1, H0, DB,
dunkelgrau, beladen mit Holzkisten,
Art.Nr. 932348

14,95 €



MAN F7, H0, DB,
beladen mit Schienenprofilen,
Art.Nr. 97815

37,95 €

JÄGERNDORFER COLLECTION

Exact-train Classic H0 1:87 ®



Jägerndorfer Triebwagen, C4ivT 923, H0, DRG Ep. II, DC,
High End Edition, mit Schnittstelle, Art.Nr. 23030

statt ~~259,90 €~~ nur **159,99 €**

Über 38 % sparen!



Exact-train Güterwagen Gmmhs 56, H0, Ep. III,
Lüfterklappen aluminiumfarbig,
bewegl. Türen, super Detailierung,
Auflage nur 150 Stück, Art. Nr. EX 20994

54,95 €

Hinweis: Alle Artikel sind bereits ausgeliefert!

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.modellbahnecke.de

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

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
0531-70214313
www.modellbahnecke.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 Vlaardingen · Voorstraat 43-45
0104357767
www.modeltreinexpress.nl

DIE WILDE 13PLUS – DAS BESONDERE AUS LEIDENSCHAFT!

Aktuelles zu den Terminen

Bitte erkundigen Sie sich vor Aufbruch zu einer Veranstaltung, ob diese auch stattfinden kann. Auch deshalb achten wir bei allen Terminen immer darauf, dass möglichst eine Telefonnummer angegeben ist. Und: Alle Vereine freuen sich über Ihre Unterstützung, sei es durch eine Spende oder Mitgliedschaft!

Vorbild

Dampfloks jeden Tag im Einsatz

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

Bis 1.9.

- Betriebstage der Museumsbahnen Schönberger Strand jeden Sonntag, 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 jeden Sonntag auf der Gurkthalbahn in Österreich, Tel. 0043 0664 1707136, www.gurkthalbahn.at

Bis 15.9.

- Dampfzüge im Hochschwarzwald zwischen Titisee und Seebrugg 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, 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.mkoev.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 3.10., Tel. 06661 1840, www.dampfkleinbahn-bad-orb.de
- Fahrten zwischen Endorf und Obing jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 0151 67794888, www.chiemgauer-lokalbahn.com
- Fahrbetrieb zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 09194 725175, www.dampfbahn.net
- Die Sauschwänzle-Bahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, bis 22.9. auch Donnerstag und Freitag, Tel. 07702 51300, www.sauschwaenzlebahn.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.kandertalbahn.com
- 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.pressnitztalbahn.de

Sa/So 20./21.7

- Sommerfest im Eisenbahnmuseum Weimar mit Modellbahnbörse, Tel. 0177 338541, www.eisenbahnmuseum-weimar.de

Sa 20.7., 3.8., 17.8., 31.8.

- Fahrten mit der Diesellok HKB L2 zwischen Haselünne und Löningen, Tel. 05432 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

Sa 20.7., 3.8., 24.8.

- Museumstag im Eisenbahnmuseum Dresden, Tel. 0171 2601802, www.igbwdresden-altstadt.de

So 21.7.

- Mit E 69 05 von München zu den Dampftagen im Bahnpark Augsburg, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu

So 21.7., 28.7.

- Die Ammersee-Dampfbahn fährt zwischen Augsburg und Utting, Tel. 0821 450447100, www.bahnpark-augsburg.de

So 21.7., 28.7., 4.8., 11.8., 18.8.

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

So 21.7., 4.8., 18.8.

- Der „Kaffkieker“ fährt von Syke über Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup, Tel. 04251 93550, www.vgh-hoya.de
- Museumsfahrten Harpstedt – Delmenhorst, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de
- Fahrtage auf der Sauerländer Kleinbahn, 21.7. Ententreffen, 4.8. Blaulicht-Tag, jeweils am Bahnhof Hüinghausen, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de
- Die Hespertalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0201 80091330, www.hespertalbahn.de

So 21.7., 11.8.

- Museumsverkehr zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.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/So 27./28.7.

- Bahnhofsfest im Eisenbahnmuseum Gramzow (Uckermark) mit Museumszugfahrten, Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de

Sa/So 27./28.7., 17./18.8.

- Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de
- Tage der offenen Tür im Feldbahnmuseum Riedlhütte, Tel. 08138 1229, www.feldbahn-riedlhuette.de

So 28.7., 4.8., 11.8., 25.8.

- Die Wanderbahn fährt zwischen Viechtach und Gotteszell, Tel. 0170 2425013, www.wanderbahn.de

So 28.7., 4.8., 25.8., Sa 10.8.

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

So 28.7., 18.8.

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

So 28.7., 25.8.

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

Sa/So 3./4.8.

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

Sa 3.8.

- Pendelfahrten mit 52 7596 zwischen Balingen (Württ) und Schömberg (bei Balingen), Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
- Mit V 160 002 und 012 104 von Neumünster über Altona und die Marschbahn nach Sylt, Tel. 04508 7774581, www.helev.de
- Mit 41 018 von Augsburg nach Lindau und Friedrichshafen und zurück, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de
- Sonderzug zur 18. Historik Mobil in Zittau mit Festival Zittauer Schmalspurbahn und Oldtimertagen, Tel. 0176 621 70 200, www.dampfbahnmuseum.de

● Lokschuppen Wismar zur Besichtigung geöffnet, Tel. 0171 1765137, www.lokschuppen-wismar.de

Sa/So 3./4.8.

● Rieser Teddybärentage: Freier Eintritt für alle bis 14 Jahre alten, die ihren Teddybär dabei haben, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
● Der Weseler-Stadt-Express verkehrt anlässlich des Stadtfestes, Tel. 0281 20617960, www.hsw-wesel.de
● Tage des Eisenbahnfreundes bei der Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de

So 4.8.

● Fahrten auf der Murgtalbahn von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.murgtal-dampfzug.de
● Ferienfahrten auf der Nettetalbahn zwischen Bornum am Harz und Derneburg, Tel. 039245 2042, www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de
● Pendelfahrten mit TWE-VT 03 zwischen Lengerich-Hohne und Bad Laer, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
● Sonderfahrt mit dem Schienenbus der Wisentatalbahn von Gera zum Brass-Frühschoppen im Mönchshof Kulmbach, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de
● Tag der offenen Tür im Zechenbahnhof Piesberg, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de
● Führung durch das historische Bahnbetriebswerk Hanau, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
● Pendelfahrten mit 52 7596 auf der Zollernbahn Hechingen - Balingen (Württ), Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

So 4.8., Sa/So 10./11.8.

● Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn (10./11.8.: Neresheimer Bahnhofshocketse mit Oldtimerausstellung), Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de

So 4.8., 25.8.

● Dampftag im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com
● Fahrtag auf der Museumsbahn Schönheide, 25.8. mit Diesellok, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de
● Dampffahrten auf der Wiehltalbahn, Tel. 02261 77597, www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de

Sa 10.8.

● Mit E 11 013 und 243 005 von Zwickau und Chemnitz zur 33. Hanse Sail in Warnemünde, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de
● Sonderzug mit 52 7596 und 140 797 von Stuttgart zum Konstanzer Seenachtsfest, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
● „Neptun-Express“: Mit 243 005 von Cottbus, Halle, Leipzig und Berlin nach Warnemünde zur 33. Hanse Sail oder zur Bäderbahn Molli, Tel. 0355 3817645, www.lausitzer dampflokclub.de, www.bw-halle-p.de
● Mit 119 158 von Berlin-Schöneweide nach Warnemünde zur 33. Hanse Sail oder zur Bäderbahn Molli, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com
● Traditionszug mit 77 250 und 112 483 nach Görlitz zur Brauereibesichtigung mit Verköstigung, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
● Fahrtag im „Feldbahn-Museum 500“ in Nürnberg mit Dampflok und Diesellok, 10–17 Uhr, www.feldbahn500.de
● Dampfzug zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de

So 11.8.

● Museumsfahrten in Minden mit der Dampflok T 93 „Kattowitz 7348“, Tel. 0571 24100, www. museumseisenbahn-minden.de
● Der Kleinbahnexpress fährt von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de
● Feldbahnmuseum Lengerich geöffnet, Tel. 05481 6330, www.eisenbahnfreunde-lengerich.de

Do 15.8.

● Sonderzug auf den Spuren der Fußballlegende Gerd Müller von München in seinen Geburtsort Nördlingen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

Do 15.8. bis So 18.8.

● Rieser Dampftage mit Fahrzeugschau, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

So 18.8.

● Mit zwei Ferkeltaxen von Chemnitz aus über Güterzugstrecken in Westsachsen, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

Fr 23.8. bis So 25.8.

● 31. Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de, www.schauplatz-eisenbahn.de

Sa 24.8.

● Familienfest im DB Museum, Tel. 0345 2152932, www.dbmuseum.de

Sa/So 24./25.8.

● Zubringerfahrten zum Historischen Markt Bad Essen von Bad Holzhausen und Bohmte, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de

Sa 17.8.

● „Kultur-Kurier-Smrk“ mit 233 450 (bis Löbau) und52 8141 von Cottbus nach Liberec, Frýdlant v Cechách oder Jindrichovice pod Smrkem (CZ), Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
● Sonderzug mit E 10 239 in die römische Weinstadt Trier, Tel. 069 436093, www.historische-eisenbahn-frankfurt.de

Sa/So 17./18.8.

● Fahrten mit Dampf zwischen Oschatz und Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de
● Pendelfahrten im Stil der frühen 190er-Jahre auf der erzgebirgischen Aussichtsbahn von Annaberg-Buchholz zum Altstadt- und Edelweißfest in Schwarzenberg, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de
● Öffentliche Fahrtage der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

So 18.8.

● Großer Familientag im Lokschuppen Aumühle mit Fahrzeugschau, Filmvorführungen, Modellstraßenbahnen, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de

So 18.8., 25.8.

● Tunnelfahrten mit 52 7596 auf der Schwarzwaldbahn, Anfahrt von Rottweil mit Dampf, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

Sa 24.8.

● Eilzug mit E 94 088 entlang von Neckar, Rhein, Mosel und Saar nach Trier, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de
● Mit 110 350 von Bielefeld nach Norddeich ans Meer oder zur Küstenbahn von Norden nach Dornum, Tel. 05224 9839100, www.bielefelder-eisenbahnfreunde.de

So 25.8.

● Pendelfahrten mit 78 468 und TWE-VT 03 auf der nördlichen Teutoburger-Wald-Eisenbahn von Ibbenbüren-Aasee nach Dörenthe-Kanalhafen, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
● Von Hamm zum Lippborger Markt mit V 60 615 oder 212 079, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
● Diesellok-Museumsfahrten zwischen Zwettl und Waldhausen, Tel. 0043 676 7354461, www.lokalbahnverein.at

Sa 31.8.

● Fahrten auf der Enztalbahn von Pforzheim nach Bad Wildbad, Tel. 07243 7159686, www.enztal-dampfzug.de
● Traditionszug von Naumburg zum Sachsen-Anhalt-Tag nach Stendal, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de
● Mit 41 1144 von Sangerhausen über Staßfurt zum Sachsen-Anhalt-Tag nach Stendal, dort Drehfahrt nach Oebisfelde, Tel. 03925 383800, www.lokschuppen-stassfurt.de
● Bier-Tasting im Zug der Landeseisenbahn Lippe, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de

Modell

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

Sa/So 24./25.8.

● Modellbahnen in allen Spurweiten und Größen in der Lokwelt Freilassing, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de

Sa 25.8.

● Ausstellung der Modelleisenbahner Soest mit Fahrbetrieb und Börse in ihrem Vereinsheim in Neuengeseke, 11–17 Uhr, Tel. 02921 16940, www.mes03soest.de

Sa 31.8.

● Große Modellbahnbörse im Zughafen Erfurt, 9–14 Uhr, Tel. 0162 6605660, www.thueringer-eisenbahnverein.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 › Regioshuttle-Baureihe 650 der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft für H0



Seit fast 30 Jahren gehören die noch unter Adtranz-Regie entwickelten und später ins Stadler-Programm gewanderten, vierachsigen Diesel-Regionaltriebwagen des Typs Regioshuttle vor allem bei privaten Betreibern zum gewohnten Bild auf deutschen Gleisen. Schon länger ist bei Roco eine bestens geglückte H0-Nachbildung dieser modernen Vorbilder zu haben. Nun wird erneut ein Fahrzeug der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, kurz ODEG, im Maßstab 1:87 aufgelegt. Das Original, bezeichnet als VT 650 088, ist in Mecklenburg, Brandenburg und der Lausitz anzutreffen. Die aufwendige Farbgebung in Weiß, Grün und Gelb wurde teils per Digitaldruck auf das analoge Modell aufgebracht. Die Fahreigenschaften können sich sehen lassen. Unter der Art-Nr. 70185 ist auch ein digitales Gleichstrom-Soundmodell erhältlich. ***Bestellnummer: 70184 Preis: 264,90 €***

BRAWA › 144 der Bundesbahn, „Konsum“-Güterwagen und BTs 30-Behältertragwagen für H0

Der schwäbische Hersteller liefert jüngst vier neue Varianten dreier bekannter H0-Modelle aus. Den Anfang macht die Altbau-Elektrolok der Baureihe E 44, die nun als DB-Lokomotive in chromoxidgrünem Lack mit Epoche-IV-Nummer 144 086 angeboten wird. Ihr Vorbild war einst beim Bw Rosenheim stationiert. Die uns von Brawa zur Verfügung gestellte, bestens gelungene Miniatur besitzt einen Sounddecoder. Die Lok gibt daher eine vorbildgerechte Geräuschkulisse wieder und kann zudem mit zahlreichen schaltbaren Beleuchtungsfunktionen aufwarten. Es ist jedoch auch eine analoge Ausführung mit PluX22-Digitalschnittstelle (Art.-Nr. 43450) und eine Soundlok für alle Wechselstrom-Bahner (Art.-Nr. 43453) erhältlich. Der cremeweiße vierachsige Großraum-Güterwagen der Gattung Gags-v ist bei der Deutschen Reichsbahn eingestellt und trägt neben seiner EDV-gerechten Beschriftung eine knallrote „Konsum“-Werbebeschriftung. Die DB-Behältertragwagen der Gattung BTs30 gibt es nun mit neuen Containern: Der als Lbs 577 beschriftete Epoche IV-Wagen trägt drei runde Efkr-Staubgutbehälter, der Epoche III-Wagen dagegen die eckigen Eoskrt-Schüttgutbehälter mit Kohleladung.



Detail- und Sound-Freaks dürften an 144 086 ihre Freude haben.

144 086: 43452, Preis: 549,90 €
„Konsum“: 50412, Preis: 64,90 €
Lbs 577 (Epoche IV): 50601 / BTs 30 (Epoche III): 50602, Preis: je 62,50 €



Auch ohne konkretes Vorbild schön: der „Konsum“-Gags-v der DR.



Den BTs 30 gibt es nun mit Staubgut- und Schüttgutbehältern.

PIKO › Braunkohle-Pendel für H0, Epoche-III-Werbewagen für TT



Erinnert an ein nicht unumstrittenes Braunkohlekraftwerk: Dreier-Stet aus der Piko-Classic-Serie.

☐ Mit einem Set aus drei Großraumwagen Fad [6770] der Epoche IV erinnert Piko an das „Kombinat Deuben“ (ab 1953 benannt nach dem proletarischen Schriftsteller Erich Weinert). Die großen Klappen der Modelle lassen sich auf der Piko-Entladebühne 61122 seitlich wegklappen. Soweit, so gut, aber: „Das Kombinat in Deuben galt als eine der größten Dreckschleudern des Landes. Entscheidend für das Wohlbefinden der Anwohner war einzig und allein die Windrichtung“, ist bei Wikipedia im Eintrag „Industriekraftwerk Deuben“ zu lesen. Das schon ab den 50er-Jahren marode Braunkohlekraftwerk arbeitete im Verbund mit einer Staub- und einer Brikettfabrik und machte auch durch „Arbeitserziehung“, also Zwangsarbeit, von sich reden. Erst im Jahr 2021 wurde es abgeschaltet. Sehr harmlos wirkt im Vergleich dazu die Werbung für den VEB Piko auf dem hellblauen G 02 für TT.

Fad-Set: 28300, Preis: 125 €
„Piko“-G 02: 47777, Preis: 39,99 €



Beim Vorbild nicht verbürgt: Piko-Werbung auf einem TT-G 02.


Drei „exacte“ G-Wagen: Gs 213 und Gs 211 der DB, rechts eine DR-Version.

EXACT-TRAIN › Variantenvielfalt für H0

☐ Die Niederländer von Exact-Train erfreuen die Freunde hochdetaillierter Güterwagenmodelle mit weiteren Varianten des gedeckten Wagens nach UIC-Standard, die alle zur Epoche IV passen: Als Besonderheit zeigt der Gs 213 der DB heruntergelassene Lüfter-Schieber. Wie auch der Bundesbahn-Gs 211 und der Gs [1210] der DR ist er mit Ausbesserungs-Farbflicken versehen. Die Modelle sind mit zu öffnenden Türen und Federpuffern ausgestattet.

DB-Gs 213: EX21003; DB-Gs 211: EX21052, DR-Gs Gs [1210]: EX20993; Preise: je 54,95 €

ARNOLD › Mitteldeutscher Regionalexpress für N

☐ Noch immer nicht Geschichte: Die Zeit der umlackierten „langen Halberstädter“ im Einsatz der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB) währt weiter, denn die neuen Coradia-Züge von Alstom für den Einsatz zwischen Leipzig und Chemnitz (RE 6) lassen noch auf sich warten. Erstaunlich aktuell ist daher das Arnold-Zugset aus einem Bybdzf-Steuerwagen, einem ABomz und einem Bomz. Die Modelle sind sehr gut detailliert, der Steuerwagen ist bereits mit Pufferträger-Zurüstteilen versehen. ***Bestellnr.: HN4368, Preis: 139.90 €***



FLEISCHMANN › ÖBB-1144 und Wascosa-Wagen für N

☐ Das Modell der ÖBB-1044/1144 gehörte zu den frühen Roco-Neuheiten für die Spur N. Im Jahr 1980 kam die Miniatur auf den Markt und setzte damals durchaus Maßstäbe, was Proportionen und Details anbelangt. Die Fahreigenschaften waren weniger überzeugend, nur zwei Radsätze mit vier Haftreifen waren angetrieben. Ab 1991 folgte eine Überarbeitung, nun mit Schwungmasse und Antrieb auf alle Räder. Zahlreiche Varianten sind seitdem erschienen, auch nach Umzug des Roco-Sortiments zur Marke Fleischmann. Immer jedoch störte die sehr plumpe Befestigung der Stromabnehmer. Der Mangel wurde nun beseitigt und 1144 279 im Kleid der Epoche sieht mit dem feinen Einholmtyp deutlich besser aus. Das digitale Soundmodell gefällt zudem durch gute Fahreigenschaften, ist aber zu schnell unterwegs. Das Fahrgeräusch macht dem 1044-Spitznamen „Alpenstaubsauger" alle Ehre. Im Zweifel passen auch die Wascosa-Wagen dazu.

ÖBB-1144: 7570025, Preis: 334,90 €
Kesselwagen: 6660058, Preis: 81,80 €



Auch nach über 40 Jahren noch ansehnlich: die N-1144, nun mit feinem Stromabnehmer.



Ein beliebter Farbtupfer auf der Modellbahn: ÖBB-Kesselwagen im Wascosa-Lack.

MÄRKLIN › Großdiesellok T679 der Tschechoslowakischen Staatsbahn und SBB-IC-Wagen für H0

☐ Nachdem sich die sechsachsigen dieselelektrischen Maschinen aus Sowjet-Produktion bereits in Polen und Ungarn bewährt hatten, entschlossen sich auch die ČSD in der damaligen Tschechoslowakei, diesen bei der DR als Baureihe 120 ebenfalls beschafften Loktyp zu bestellen – sehr zum Missfallen der heimischen Schienenfahrzeugindustrie. Dennoch waren mehr als 600 Exemplare fast vier Jahrzehnte lang im Land unterwegs. Märklin liefert nun eine H0-Nachbildung der ČSD-Reihe T679 im authentischen Erscheinungsbild der frühen 1980er-Jahre. Als konkretes Vorbild für die aus Zinkdruckguss gefertigte Soundlok wurde die Maschine T679.1266 des Depo Písek ausgewählt. Vor allem das Farb- und Beschriftungs-Finish mit den chromglänzenden Zierleisten an den Fronten gefällt. Die aktuellen Intercity-Züge der Schweizerischen Bundesbahnen werden nun um ein weiteres Zweierset mit Einheitswagen EW IV ergänzt, die diesmal als Großraumwaggons der 1. Klasse im Märklin-Längenmaßstab 1:93 daherkommen.

T679.1266: 39202, Preis: 419 €
IC-Wagenset: 42154, Preis: 135 €



Bei uns nennt man sie „Taigatrommel", in der Tschechoslowakei war sie dagegen als „Sergej" bekannt.



Die Erstklass-Wagen vervollständigen den modernen SBB-IC.

MINITRIX › Bayerische R 3/3 für N

Die Minitrix-Modelle der ehemals bayerischen R 3/3, der späteren Baureihe 98.8, haben schon einige Jahre auf dem Buckel. Trotzdem kann die neueste Ausführung dank der Produktpflege immer noch gefallen: Fahrwerk und Steuerung sind fein ausgeführt und das Gehäuse kann mit zahlreichen angesetzten Teilen punkten. Die Fahreigenschaften des digitalen Modells sind von der Schleichfahrt bis zur moderaten Höchstgeschwindigkeit hervorragend. Nur für einen Lautsprecher war kein Platz zu finden, es sind daher nur vier Lichtfunktionen vorhanden. Nachgebildet wird 89 826, eine im Jahr 1959 in Ansbach beheimatete Lok. Das passende Güterwagen-Set stellten wir bereits im MEB 5/2024 vor.

Im Fall der beiden DB-Schürzenwagen ist es die passende Lok, die schon in unserem Heft zu sehen war: 03 263 mit Wagner-Blechen im MEB 6/2024. Einer der beiden Wagen für den Schnellzug D 96 des Jahres 1952 führt noch die 3. Klasse, die DB-Klassenreform sollte erst im Jahr 1956 folgen. Weitere zwei Einzelwaggons und ein Set mit Pack- und Speisewagen für den D 96 sind ebenfalls zu haben.

98.8: 16898, Preis: 299 €
Schürzenwagen: 18287, 119 €



Sehr ansehnlich: die bayerische Rangierlok als DB-Maschine.



Für den Schnellzug der jungen Bundesbahn: zwei Schürzenwagen der Bauarten AB4ü-38 und BC4ü-39.

Anzeigen

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

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



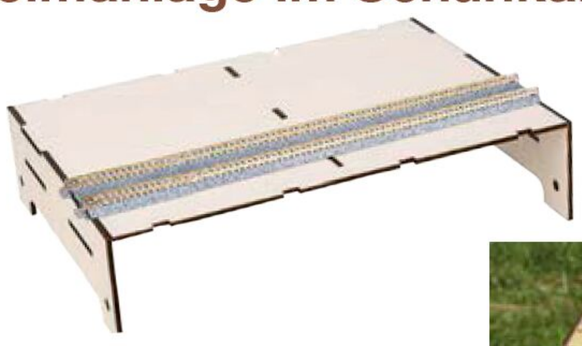
Kontakt:
Bettina Wilgermein
Tel. 089/13 06 99 523
bettina.wilgermein@verlagshaus.de

www.exPRESSzugreisen.de
PRESSNITZTALBAHN
Sonderfahrt über selten befahrene Eisenbahnstrecken in Westsachsen
Sa. 17. August 2024
Relation: Über verschiedene, zum Teil seltene befahrene Strecken um Chemnitz und Zwickau. Fahrbeginn und -ende in Chemnitz Hbf

Imbiss im Zug | Reservierter Sitzplatz | Begrenzte Teilnehmerzahl

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt) ab Chemnitz	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
	129 €	79 €	319 €

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

Heimanlage im Schuhkarton
TrainSetter



TrainSetter – www.trainsetter.de – info@trainsetter.de

Fachgeschäft und Onlinehandel für
Modelleisenbahnen
und Zubehör aller Spurweiten
mein-MBS.de

Tel.: 035971 7899-0
Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo.–Fr. 08:00–18:00 Uhr | Sa. 10:00–16:00 Uhr
Schienenfahrzeuge, Gleisbaumaterial, Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik, Straßenfahrzeuge, Ersatzteile, Digitalisierung, Reparatur- und Umbauservice
MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz
mein-mbs.de

LAFFONT › Drehscheibe und Lokschuppen

☐ Für die Spuren Z, N und TT sind Lasercut-Bausätze für einen einständigen Lokschuppen als Neuheiten aus Aachen zu haben. In typischer Fachwerkausführung eignen sie sich bestens für Nebenbahn-Betriebswerke. Ein von unten arbeitender Servoantrieb für die Tore ist für die N- und TT-Ausführungen möglich. Für Z wird der Bausatz einer Drehscheibenattrappe ohne Gleise angeboten. Die Bühne besitzt keinen Antrieb, ist aber manuell drehbar, Riffelblechstücke und Holzbohlenübergänge liegen bei.
Lokschuppen: Z9301, 29,50 €; N9301, 29,90 €; T9301, 34,90 €
Drehscheibe: Z9101, 38,90 €



Eine Z-Drehscheibe mit einer Bühnenlänge von 87 Millimetern.



Für die TT-, N- und Z-Nebenbahn: Fachwerk-Lokschuppen

MERTEN › Damen auf Reisen im Maßstab 1:87

☐ Preiser ergänzt das für sein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis bekannte Merten-Programm nun um einen wahren Klassiker unter den Modellfiguren: Sitzende Reisende. Allerdings handelt es sich diesmal ausschließlich um ältere Damen, die sich perfekt für Bahnsteig- und Parkbank-Szenen eignen. Bei einer der Frauen ruht ihr Hund auf dem Schoß, alle führen die obligatorische Handtasche mit sich. Das Set enthält insgesamt sechs gut bemalte H0-Figuren. ***Bestellnummer: 210853, Preis: 10,90 €***



TE-MINIATUR› Güterschuppen für 0



☐ Entlang vieler Schmalspurbahnen in Österreich sind an den Bahnhöfen sogenannte Gütermagazine zu finden, die nach einheitlichem Baustil nach standardisierten Plänen errichtet wurden. Das Gebäude ist aber auch für viele Anlagen geeignet, die in anderen Regionen angesiedelt sind, und ist nicht auf die Schmalspur beschränkt. Der bei der „Modellbahnwerkstatt Wuppertal" erhältliche Bausatz besteht hauptsächlich aus Sperrholz und wird durch MDF-Teile ergänzt. Die Schiebetüren sind beweglich ausgeführt. ***Bestellnr.: 110400, Preis: 139,90 €***

HERPA › Schweizer Cessna und AWZ P 70 für H0



„Dein Flugzeug?" – „Eines meiner Flugzeuge", korrigiert Friedrich.

☐ Die flotte kleine Cessna 172 hebt nun für den „Swiss Flying Club" mit der Kennung HB-CQM ab. Das weit verbreitete Kolbenmotorflugzeug für Sportflieger ist Herpa auch als Minitaur wohlgelungen. Wer frühe Jahre der DDR im Modell nachempfindet, kommt dagegen nicht um den ab 1955 beim VEB Sachsenring in Zwickau gebauten AWZ P 70 herum. Die Proportionen dieses ersten Plaste-Renners sind allerdings teils etwas misslungen.
Cessna: 019446, Preis: 34,95 €; AWZ P70: 027649-005, Preis: 15,95 €



Er war der Urahn des Trabant 601: der P 70 aus Zwickau.

MÄRKLIN

V 200.0 als zweites Clubmodell

☐ Es ist eine der unumstritten klassischen Bundesbahn-Lokomotiven, die nun ein weiteres Mal im Maßstab 1:87 verewigt wird. Die Erinnerung an die berühmte Baureihe V 200 mit ihrem „V-Ausschnitt" bleibt wohl unvergänglich. Märklin wählte für sein neu konstruiertes Clubmodell eine der in den Jahren 1953 und 54 gebauten fünf Vorserienmaschinen als Vorbild, die V 200 002. Das Original blieb zunächst erhalten, endete dann aber tragisch während des Lokschuppenbrandes in Nürnberg im Jahr 2005. Im Modell jedoch lebt diese Legende der Wirtschaftswunderjahre weiter. Die H0-Miniatur berücksichtigt alle Detailabweichungen im Vergleich zu den Serien-V 200, etwa die abweichenden Drehgestelle, die kleinen, runden Frontlampen und die fehlenden Typhon-Abdeckungen darüber. Auch das Dach entspricht komplett der Vorserienausführung. Die neue V 200.0 ist mit aktuellster Technik ausgestattet und wird zahlreiche Digitalfunktionen bieten, dazu gehört auch die Beleuchtung der detailliert gestalteten Innenräume.



FOTO: WERK

Auch im abendlichen Betrieb eine Schau: das beleuchtete Modell.

DER FRÄNKISCHE FIGUREN-SPEZIALIST PREISER FEIERT GEBURTSTAG

75 Jahre Beschäftigung mit allem Menschlichen – im Modell

☐ Neben Eisenbahnfahrzeugen, Autos, Häusern und natürlich einer detailliert ausgearbeiteten Landschaft ist vor allem eines für eine lebendig gestaltete Modellbahnanlage so gut wie unverzichtbar: wir Menschen selbst im Kleinformat, in Form von Miniatur-Figuren. In diesem Bereich hat es die Firma Preiser so sehr zu Ansehen gebracht, dass der Begriff „Preiserlein" längst zum Synonym für bestens gestaltete Figuren in den unterschiedlichsten Maßstäben geworden ist, auch wenn sie gar nicht aus Steinsfeld bei Rothenburg ob der Tauber stammen.

Im Jahr 2024 kann die fränkische Traditions-Figurenfirma nun auf stolze 75 Jahre ihres Bestehens zurückblicken. Aus diesem Anlass luden die beiden heutigen Geschäftsführer, Jürgen und Volker Preiser, einen ausgewählten Kreis an Kunden, Partnern und Medienvertretern zu einer kleinen „Figuren-Vernissage" an den Stammsitz des Unternehmens ein. In den Räumen der Firma Preiser wurde eine Sonderausstellung gestaltet, welche die geschichtliche Entwicklung des Unternehmens anhand der Modellfiguren-Chronologie aufzeigt. Von den ersten noch komplett in Handarbeit aus Holz geschnitzten Figuren der 1950er-Jahre, die bis heute mit ihrer feinen Ausführungsqualität verblüffen, bis hin zu den jüngsten Neuentwicklungen spannt sich der Bogen in Dutzenden Vitrinen.

Aber auch der Programmbereich Modellfahrzeuge – man denke an die zahlreichen Feuerwehrautos und Traktoren im Maßstab 1:87 – wird ausführlich gewürdigt. Zudem sind sämtliche der mit viel Liebe zum Detail gestalteteten Messedioramen, die zur ansprechenden Neuheiten-Präsentation der Unternehmens-Erzeugnisse angefertigt wurden, ebenfalls in der Sonderausstellung zu sehen.

Die neue Ausstellung soll noch im Laufe dieses Jahres auch für Besuchergruppen nach Voranmeldung zugänglich gemacht werden. Der genaue Zeitpunkt und weitere Details hierzu werden zu gegebener Zeit auf der Homepage der Firma Preiser unter **www.preiserfiguren.de** bekannt gegeben.



Das „Spiegelei-Rondell" zeigt verschiedene figürliche Miniaturisierungen des Menschen.



FOTOS (3): A. BERGNER

Volker Preiser, einer der beiden Geschäftsführer, führte durch die Sonderausstellung.



Im Keller des Preiser-Firmensitzes sind nun die zahlreichen Dioramen zu bewundern.

VORSCHAU



FOTO: JOACHIM SCHMIDT, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

DIE REICHSBAHN-REKOLOK, DIE ES NIE GEBEN SOLLTE

Wäre es nach Max Baumberg und seinen Kollegen vom VES-M in Halle gegangen, hätte es keine einzige 03 mit einem Hochleistungskessel gegeben. Die DR ließ dennoch mehr als 50 dieser leichten Schnellzugloks noch Ende der 60er-Jahre zu Reko-Loks aufrüsten.

Unser Heft 9 erscheint am

9. August

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Freitag.

STELLWERK

Es geht weiter in Unterpreuschwitz! Michael Robert Gauß berichtet über die Gestaltung einer kleinen Abzweigstelle.



FOTO: MICHAEL ROBERT GAUSS

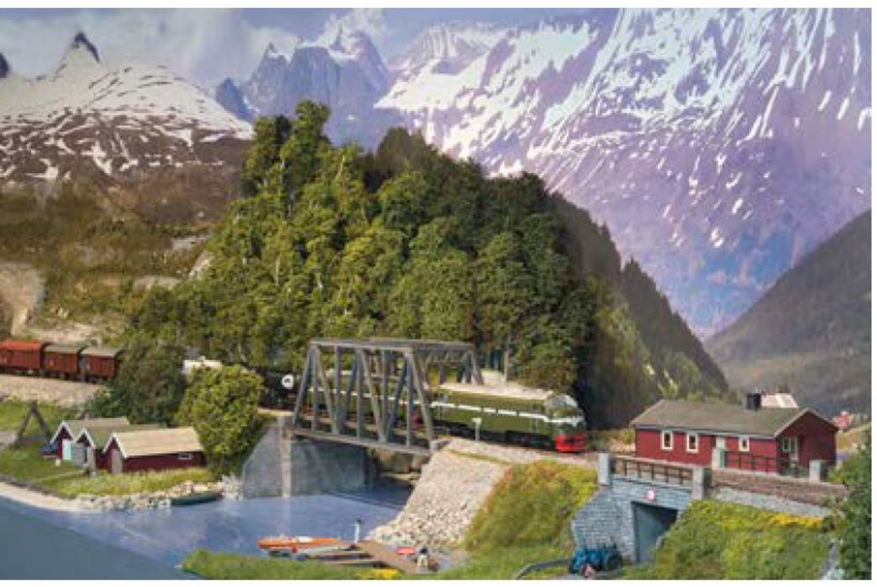


FOTO: ABP

NORDLANDSBANEN

Hans Peters vom Club „MST de Maaslijn" zeigte in Dortmund norwegische Motive.

AUSSERDEM

Entlang der Ruhr
Der namensgebende Fluss prägte nicht nur eine ganze Region sondern auch eine Bahnstrecke.

Zukunft für eine Nebenbahn
Landesbahn-Revival im Zayatal: Die Strecke von Mistelbach nach Hohenau wurde reaktiviert.

Franken-Thüringen-Express
Der schnellste länderverbindende Regionalzug Deutschlands startet.

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 € 8,85 (€ 2,95 pro Heft) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind und sparen die Hälfte.
www.modelleisenbahner.de/miniabo

Sie sparen die Hälfte: 3 Hefte nur 8,85 Euro!

Modell Eisen Bahner

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 8/2024, Jahrgang 73

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

Redaktion: Andreas Bauer-Portner, Alexander Bergner

Editorial Director: Michael Hofbauer

Mitarbeitende dieser Ausgabe: Korbinian Fleischer, Rainer Heinrich, Klaus Kampelmann, Thomas Küstner, Richard Oed, Stefano Ragazzoni, Rolf Schenk, Helge Scholz, Thonis van der Weel

Redaktionsassistenz: Barbara Forster

Layout: Snezana Singer, Claudia Reidl

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

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Herstellung: Sabine Springer

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

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein

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

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

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

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 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.

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG

MODELLEISENBAHNER ABO-SERVICE
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau

+49 (0)89/46 22 0001

Unser Kundenservice ist Mo.-Fr. 08.00-20.00 Uhr telefonisch erreichbar.

service@verlagshaus24.com

www.modelleisenbahner.de

Preise: Einzelheft 5,90 € (D), 6,70 € (A), 8,90 CHF (CH), 7,70 € (B, NL, Lux), 72,95 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 70,80 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand).

Abo bestellen unter www.modelleisenbahner.de/abo

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

Erscheinen und Bezug: Der MODELLEISENBAHNER erscheint zwölfmal jährlich. Sie erhalten den MODELLEISENBAHNER (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEFE UND BERATUNG

MODELLEISENBAHNER
Infanteriestraße 11a, 80702 München

+49 (0)89/13 06 99 872

redaktion@modelleisenbahner.de

www.modelleisenbahner.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: www.media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 32 vom 1.1.2024

PEFC
PEFC/32-32-082
PEFC-zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen
www.pefc.de

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen . A4 Abfahrt 84

Tel. 03528 / 477 90 70 . info@elriwa.de

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

H0-EXKLUSIVPROJEKT MIT PIKO – JETZT VORBESTELLEN!

Limitiert auf 999 Stück – jedes Modell erhält ein nummeriertes Zertifikat!

Auslieferung bereits Ende 2024!

Piko Exklusivmodell Ludmilla 132 164-5 Dr, Ep.IV mit Schneeräumer und silbernem Schalldämpfer (1985 – 1987) **H0**

PIKO Shop System



- *132 164-5, Fabriknummer 0380, Rbd Dresden, Bw Karl-Marx-Stadt (Hilbersdorf)*
- *Abnahmedatum: 23.01.1975, dargestellter Zeitraum: 1985 – 1987*
- *Rahmen und Chassis in Basaltgrau – RAL 7012*
- *die ovalen Einfassungen am Rahmen sind schwarz bedruckt*
- *Lokgehäuse in Rubinrot – RAL 3003*
- *Führerstand in Graualuminium (RAL 9007), erstmalig von Piko umgesetzt*
- *komplett breite Bauchbinde in Hellelfenbein – RAL 1015*
- *Dach in Basaltgrau – RAL 7012*
- *Schalldämpfer in Silber*
- *eckiger Schutzkasten über den Lüftern der Widerstandsbremse*
- *Frontgriffstange einteilig in U-Form*
- *schwarze Zierlinie auch im Frontbereich an den Laufstegen*
- *kein Indusi*
- *schwarze Frontschilder mit weißer Schrift (Emaille)*
- *schwarze Seitenschilder mit silberner Schrift (Aluminium)*
- *DR-Schriftart nach TGL*

*Modelle ohne Alterung von Saxonia **

Piko 71334 Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV *originale, analoge Variante mit Schnittstelle* ***179,95 €***

Piko 71335 Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, DC-Piko-Sound *originale Piko DC-Soundvariante mit Piko-Sounddecoder* ***299,95 €***

Piko 71336 Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, AC-Piko-Sound *originale Piko AC-Soundvariante mit Piko-Sounddecoder Produktion nur bei ausreichender Bestellmenge!* ***299,95 €***

Piko 71334-ZH Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, DC-Zimo-Henningsound *elriwa Soundumbau mit Zimo-Decoder und Henning-Soundprojekt (16 Bit)* ***399,95 €***

Piko 71334-ZHK Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, DC-Zimo-Henningsound, elektr. Kupplungen *elriwa Soundumbau mit Zimo-Decoder, Henning-Soundprojekt (16 Bit) und ESU Digitalkupplungen 41002 beidseitig (ideal für Universal- oder Bügelkupplungen)* ***459,95 €***

*Modelle mit leichter Alterung von Saxonia (Erklärung wie vor *)*

Piko 71334-LA Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, leichte Alterung ***244,95 €***

Piko 71335-LA Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, DC-Piko-Sound, leichte Alterung ***364,95 €***

Piko 71336-LA Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, AC-Piko-Sound, leichte Alterung *Produktion nur bei ausreichender Bestellmenge!* ***364,95 €***

Piko 71334-ZH-LA Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, DC-Zimo-Henningsound, leichte Alterung ***464,95 €***

Piko 71334-ZHK-LA Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, DC-Zimo-Henningsound, elektr. Kupplungen, leichte Alterung ***524,95 €***

*Modelle mit starker Alterung von Saxonia (Erklärung wie vor *)*

Piko 71334-SA Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, starke Alterung ***244,95 €***

Piko 71335-SA Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, DC-Piko-Sound, starke Alterung ***364,95 €***

Piko 71336-SA Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, AC-Piko-Sound, starke Alterung *Produktion nur bei ausreichender Bestellmenge!* ***364,95 €***

Piko 71334-ZH-SA Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, DC-Zimo-Henningsound, starke Alterung ***464,95 €***

Piko 71334-ZHK-SA Diesellok 132 164-5, DR, Ep.IV, DC-Zimo-Henningsound, elektr. Kupplungen, starke Alterung ***524,95 €***

Unser Exklusivprojekt für Sie!



WERDEN SIE ELRIWA-STAMMKUNDE!

Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft

oder auf www.facebook.com/elriwa.

www.elriwa.de

idee+spiel® EUROTRAIN®



Bald im Fachhandel: Der „Hispania-Renner“

Das ROCO-Modell der 103 002, wie sie bis zum September 1976 im Einsatz war, gibt alle Details der edlen Vorserien-Lokomotive wieder. Das Modell eignet sich hervorragend anstelle einer planmäßigen Serien-103 für den 160 km/h schnellen Schnellzug „Hispania“. Wie von ROCO gewohnt überzeugen die Wagenmodelle des „Hispania“ neben der detailgetreuen Umsetzung im exakten Maßstab 1:87 durch ihre perfekte Lackierung und Bedruckung.
Ein Schnellzug-Gespann das in keiner Sammlung fehlen sollte!

Elektrolokomotive 103 002, DB



- **Vorserienausführung mit Scherenstromabnehmern**
- **Betriebszustand: bis 1976**
- **Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung**

7500064 DC | 7510064 DCC | 7520064 AC

Passend dazu finden Sie im ROCO-Sortiment diese Schnellzugwagensets:

Set 1: D 377 „Hispania-Express“, DB



- **Wagen im Zustand Mitte der siebziger Jahre**
- **Erstgebauter Büm 234 ohne Dampfheizung (22-70 001)**
- **Erstgebauter BDüm 273 ohne Dampfheizung (82-70 001)**
- **Wagenlauf Hamburg – Basel/Genf**

6200051

Set 2: D 377 „Hispania-Express“, DB



- **Erstgebauter ABüm 225 ohne Dampfheizung (31-70 001)**
- **Erstgebauter WRümz 135 mit Stromabnehmer und TEE-Schriftzug (88-73 301)**
- **Wagenlauf Hamburg – Basel/Genf**

6200052

Set 3: D 377 „Hispania-Express“, DB



- **Letztgebauter ABüm 225 (31-70 215)**
- **Wagenlauf Hamburg – Port Bou/Chur**

6200053

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**