Nur € 5,90

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 12
Dezember 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 12

B13411

Drei Top-Neuheiten im Test

Sensationell detailliert:
DB-V 100 von ESU

Schwerer Brocken in Spur 1
DB-151 von Märklin

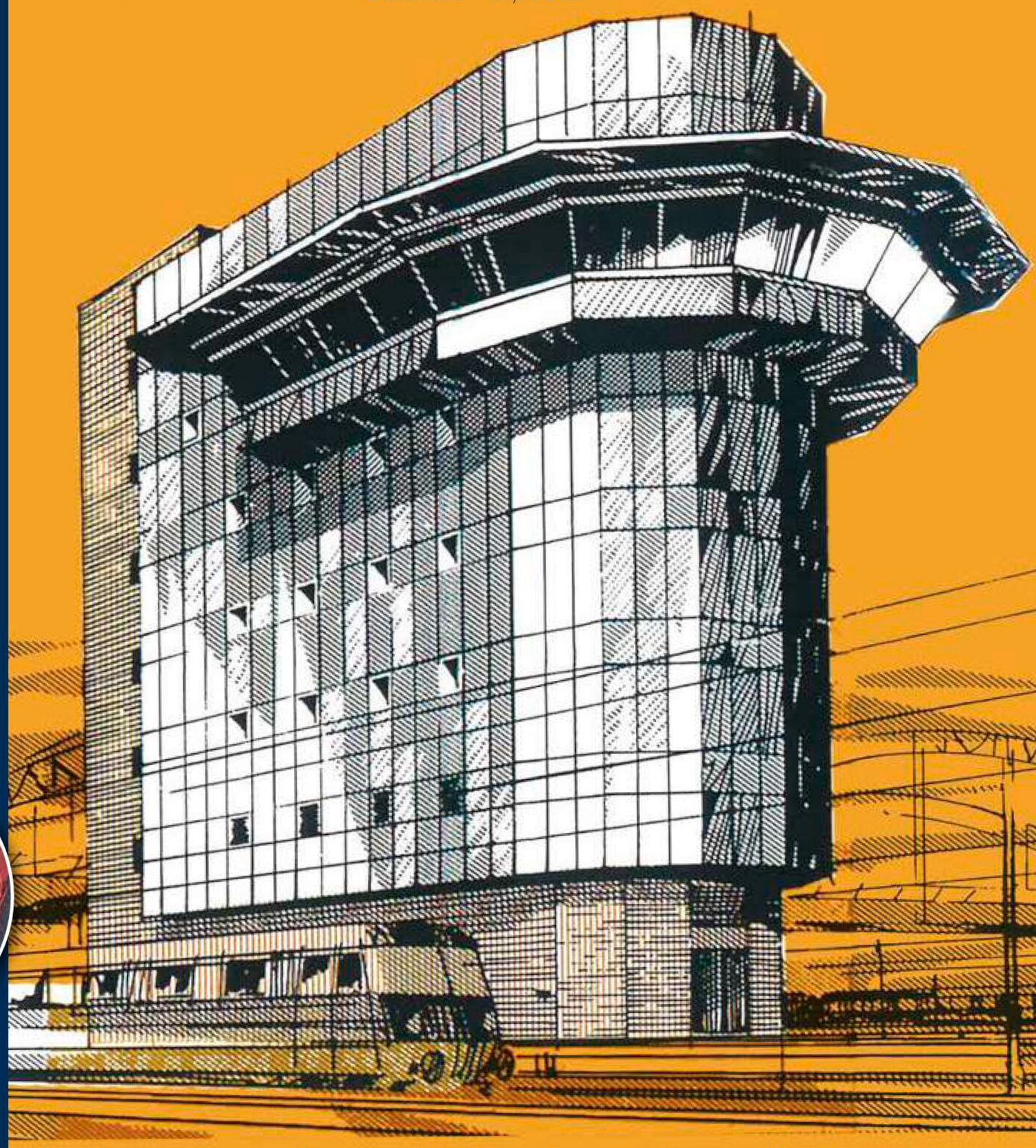
Beliebtes Arbeitstier in H0
DR-56.20 von Rivarossi

Werkstatt

- Camping wie zu DDR-Zeiten
- Einfach & schnell gebaut: Musikwagen der SOEG in H0e

Traum-Anlage

Kleinbahn-Erinnerungen aus der Altmark in TT



Schaltzentrale am Münchner Hauptbahnhof

Das Stellwerk im „Raumschiff“

Über 1 000 Zugfahrten täglich!
Exklusive Einblicke: So läuft der Betrieb

Light & Sound comes around

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 Dezember 2024

Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

H0 Diesellokomotive Baureihe 218 der PRESS

- Ausgestattet mit Fernlichtfunktion
- Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut
- Alle vier Achsen angetrieben
- Vorbildgerechte Dachausführung der 218.4 mit großem Lüfter
- Formvariante mit geänderter Hutzenanordnung
- Beleuchtungselemente digital schaltbar
- Pufferhöhe nach NEM

Märklin Wechselstrom Variante **Art.-Nr. 39220** **€ 339,99**

TRIX Gleichstrom Variante **Art.-Nr. 22461** **€ 339,99**

H0 | VI | PRESS | ~ | mfx+ | 189 mm

4 In der Schaltzentrale

1964 wurde mit dem neuen Zentralstellwerk am Münchner Hauptbahnhof das damals modernste Stellwerk der DB eingeweiht. Seither verrichtet es klaglos seinen Dienst und gewährleistet Tag für Tag die Sicherheit Tausender Bahnreisender in der bayerischen Metropole.

Titel: Zeitgenössische Zeichnung und Stelltisch im neuen Zentralstellwerk München Hbf. Quelle: Hist. Sammlung DB AG.

TITELTHEMA

4 60 JAHRE ZUVERLÄSSIGKEIT
MEB-Redakteur Andreas Bauer-Portner war zu Gast im vor 60 Jahren in Betrieb genommenen Zentralstellwerk des Münchner Hauptbahnhofs.

VORBILD

DREHSCHEIBE

16 BAHNWELT AKTUELL

26 LAND UNTER
Die Österreichischen Bundesbahnen hatten im Herbst 2024 mit Hochwasserfolgen zu kämpfen.

28 KUNTERBUNTE RhB
Bei der Rhätischen Bahn sorgen derzeit einige besonders lackierte Fahrzeuge für Aufsehen.

30 STIMMUNGSVOLLE TAGE
Das große Eisenbahn-Festival im tschechischen Benešov erfreute vor allem Dampflok-Liebhaber.

32 OPTIMISTISCH IN DIE ZUKUNFT
Von Nachhaltigkeit bis Künstliche Intelligenz: Die 14. Auflage der InnoTrans stand ganz unter dem Motto „Die Zukunft der Mobilität“.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

38 KLEIN, ABER EIGENSTÄNDIG
Das Bw Wernigerode Westerntor hatte zu Zeiten der DR so seine Besonderheiten – Dirk Endisch stellt sie in einem ausführlichen Porträt vor.

44 UND PLÖTZLICH WAR'S VORBEI ...
Dr. Rolf Löttgers besuchte die meterspurige Industriebahn Wandsbek in Hamburg gerade rechtzeitig vor ihrer Stilllegung im Jahre 1966.

LOKOMOTIVE

50 SCHNELLE SCHÖNHEITEN
Mit den „Atlantic“-Schnellzugdampfloks begann um 1900 eine neue Epoche des Lokomotivbaus und das Zeitalter höchster Geschwindigkeiten.

MODELL

TEST

66 DIE BULLIGE
Von Rivarossi kommt ein feines H0-Modell der preußischen G8^2 als Baureihe 56^{20} der DR.

68 V100 MIT ÜBERRASCHUNGEN
Auch ESU hat nun seine DB-V100 im Maßstab 1:87, die viele digitale Raffinessen bietet.

70 GÜTERZUG-IKONE
Die Güterzug-Elektrolok der DB-Baureihe 151 erscheint bei Märklin als Spur 1-Modell.

PROBEFAHRT

72 AB GEHT DIE POST
Märklin-Zweierset mit 26,4-Meter-Halbgepäck- und formneuem Bahnpostwagen mr-a für H0.

72 MASSEN-WARE
H0-Großraum-Schüttgutwagen von Brawa.

72 WALTERS WAGEN
Aktueller T5-Taschenwagen samt Auflieger als H0-Neukonstruktionen von Roco.

73 KURZ UND KNAPP
DR-Güterwagen der Austauschbauart „Kassel“ als fein detailliertes TT-Modell von Hädl.

73 ... DER STEIGER KOMMT
H0f-Akku-Grubenlok BBA B 360 von Micro Miners.

74 REICHSBAHNER AUF REISEN
Auhagen erweitert sein „mini car“-Angebot mit einem Robur LO 3000 Kleinbus der DR für TT.

74 KASTEN-KUNSTWERK
Postbriefkästen für H0 und N von RST-Modellbau.

74 RHÄTIA IN N
Wohnhaus aus Graubünden in 1:160 von Laffont.

SZENE

76 WERBEN IN TT
Der MEC Elbflorenz aus Dresden stellt auf seiner liebevoll gestalteten TT-Gemeinschaftsanlage eine DR-Kleinbahn der 1960er-Jahre nach.

KÜCHENTISCH

90 MIT MUSIK DURCHS GEBIRGE
Karl-Heinz Metzner baute den Musikwagen der Zittauer Schmalspurbahn für H0e nach.

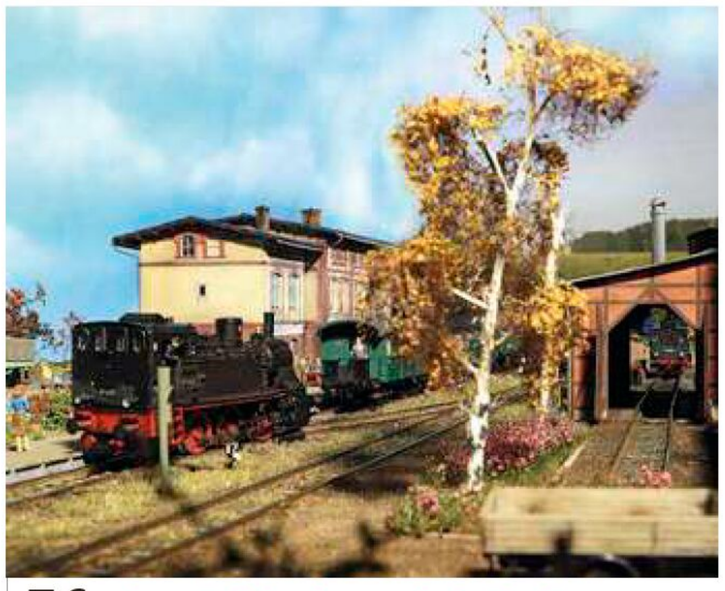
WERKSTATT

94 CAMPING AN DER SEE
Zu DDR-Zeiten war der jährliche Ostsee-Urlaub für viele ein Muss – Thonis van der Weel zeigt, wie ein Zeltplatz aus Artitec-H0-Teilen entsteht.

AUSSERDEM

43 BAHNPOST
62 TERMINE & TREFFPUNKTE
64 BUCHTIPPS
84 MODELLBAHN AKTUELL
88 BDEF/SMV
98 IMPRESSUM
98 VORSCHAU

50 Eleganz und Rasanz: „Atlantic“
Die Schnellzugloks mit der Achsfolge 2'B1' wiesen den Weg in die Dampflok-Moderne.



76 Altmärkischer Kleinbahntraum
Eine hervorragend herbstlich gestaltete TT-Anlage zeigt vergangene Bahn-Romantik.

94 Du hast den Farbfilm dabei ...
... statt vergessen: Kunterbunt geht es auf dem typischen DDR-Campingplatz in H0 zu.

Im Jahr 1964 nahm eines der damals modernsten Stellwerke der Deutschen Bundesbahn den Betrieb auf. Seitdem arbeiten die Fahrdienstleiter am Münchner Hauptbahnhof an den Stellpulten mit Spurplantechnik.

60 Jahre Zuverlässigkeit

FOTO: JENS BOLDUAN

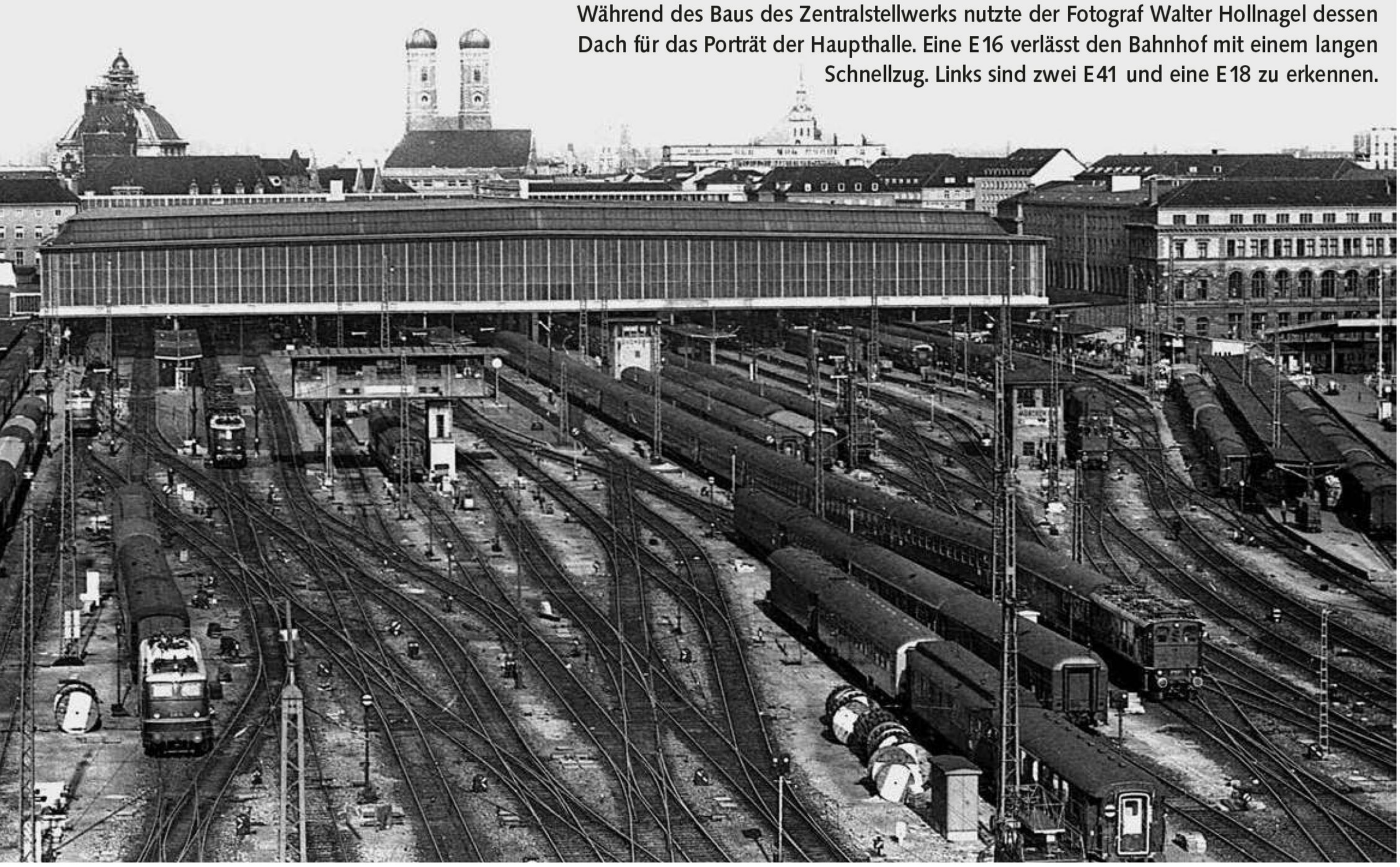
Als ich im September dieses Jahres den Raum der Fahrdienstleitung für meinen Interview-Termin betrete, geht gerade ein Einstellungsgespräch zu Ende. Sigrid Hobmeier, Leiterin des „Betriebsbezirks München Hbf 1“ verabschiedet den jungen Mann, bevor sie sich die Zeit für mich nimmt. Das Gespräch hatte sie erfolgreich abschließen können, sagt sie mir später. In der aktuellen Stellenausschreibung für eine(n) „Zugverkehrssteuerer:in (w/m/d)“ der DB Infra GO AG heißt es: „Das Zentralstellwerk gehört zu den schönsten Stellwerken“. Wird sich diese Aussage im Laufe meiner Gespräche und Recherchen bestätigen?

Als geborenes „Münchner Kindl“ gehört das „Zentralstellwerk“ für mich seit jeher zum Hauptbahnhof. Ich war drei Jahre alt, als es eröffnet wurde, und jede meiner Eisenbahnfahrten durch München war von dem dominanten Gebäude an der Hackerbrücke geprägt. Nicht die ungezählten S-Bahn-Fahrten ab 1972, aber manche Fahrt,

Ein Blick zurück kann sich manchmal lohnen. Nach einem erfolgreichen Fototag gelang dem Fotograf am 26. Februar 2019 dieses Abschlussbild von einem der Bahnsteige des Münchner Hauptbahnhofes aus. Zentralstellwerk und Hackerbrücke bestimmen die Silhouette.

die am Hauptbahnhof begann oder endete, wurde auch von dort oben gesteuert. Nie, dachte ich lange Zeit, würde ich jemals den Fahrdienstleitern in der großen Kanzel dort oben über die Schulter schauen können. Man hörte als Eisenbahnfreund dann auch von der neuen Betriebszentrale, von der aus der gesamte Eisenbahnbetrieb in und um München herum elektronisch gesteuert würde. „Arbeitet dort oben im Turm dann überhaupt noch jemand?“, fragte ich mich – unwissend!

Ja klar! Das stellte ich fest, als ich mich, nun beruflich, wieder intensiver mit dem Betriebsgeschehen befassen konnte. 60 lange Jahre steht das Stellwerk an der Hackerbrücke nun im Dienst. Seinerzeit war die Inbetriebnahme ein Meilenstein, ein Symbol für die moderne Bahn. In sämtlichen Fachzeitschriften wurde das Thema behandelt, und auch die allgemeine Presse berichtete ausführlich. Heute läuft vieles im Stellwerk immer noch wie damals. Höchste Zeit, einmal einen Blick hinein zu werfen.



Während des Baus des Zentralstellwerks nutzte der Fotograf Walter Hollnagel dessen Dach für das Porträt der Haupthalle. Eine E16 verlässt den Bahnhof mit einem langen Schnellzug. Links sind zwei E41 und eine E18 zu erkennen.

FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

FOTO: SLG. CHRISTIAN LENNARTZ

Oben: Ein Blick ins elektromechanische Stellwerk 6 der Bauart VES 1912 (E43) mit Glühlampenüberwachung. In ortsüblicher Dienstkleidung wird der südliche Teil (Gleise 27 bis 31) des Starnberger Flügelbahnhofs überwacht. Im Bild rechts ist das Stellwerk als zweites von rechts auszumachen.

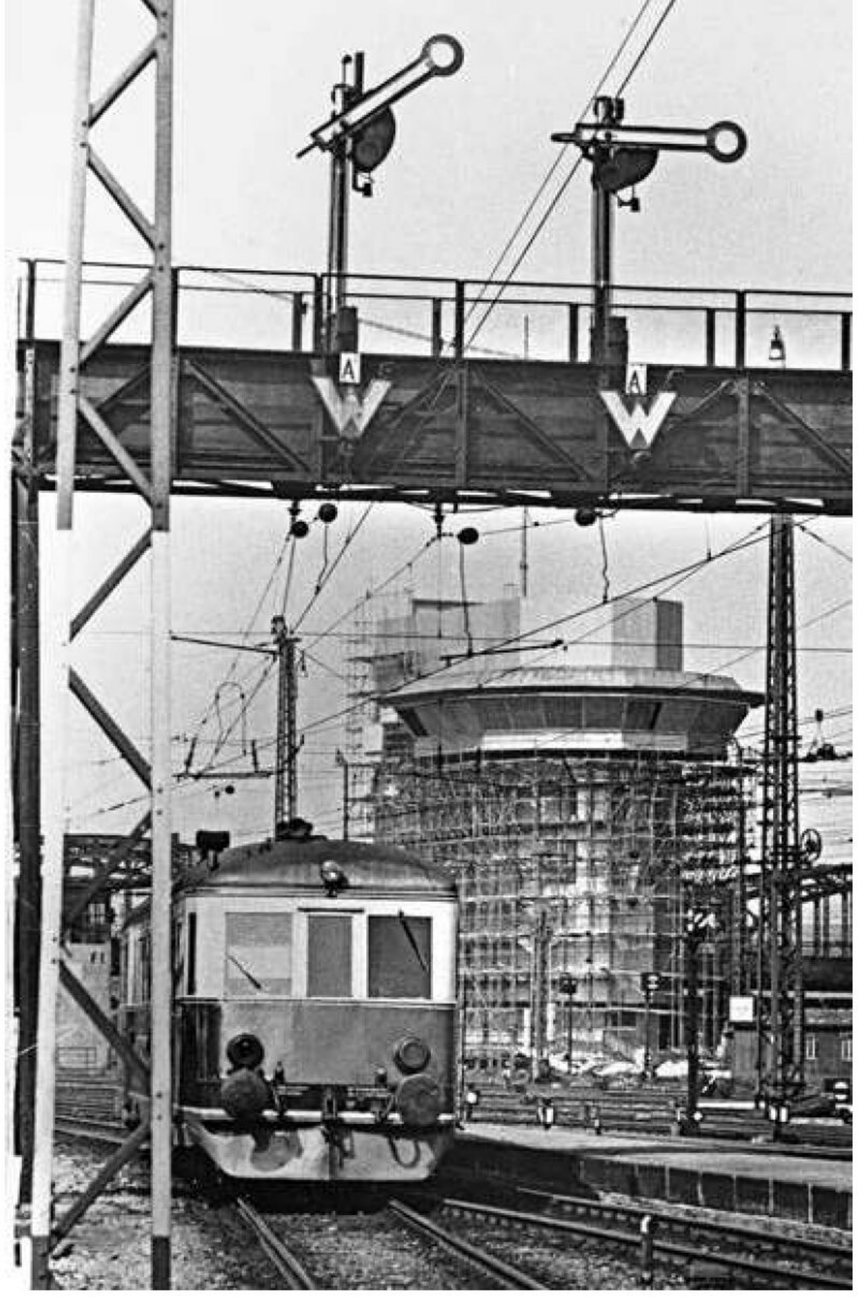
Der Münchner Hauptbahnhof gehörte schon lange Zeit zu den bedeutendsten Drehscheiben des Eisenbahnverkehrs in Deutschland. Auch im internationalen verkehr in Richtung Österreich, Italien und der Schweiz, zudem mit Verbindungen nach Frankreich oder in den Balkan spielte er eine wichtige Rolle. Seine 36 Gleise teilten sich in drei Bereiche auf: die Haupthalle mit den Gleisen 11 bis 26, den „Holzkirchener Flügelbahnhof" mit den Gleisen 1 bis 10 sowie den „Starnberger Flügelbahnhof" mit den Gleisen 27 bis 36. Die beiden Flügelbahnhöfe waren vorrangig mit den Zügen des Bezirksverkehrs belegt. Als Kopfbahnhof war München Hbf Ausgangs- oder Zielpunkt der allermeisten dortigen Verbindungen. Das war schon in den 1930er-

Unten: Im Jahr 1942 bot sich dieser Blick vom Hallendach auf das Vorfeld des Hbf: Sechs der elf Stellwerke sind auszumachen, außerdem E-Loks der Baureihen E18, E32, E44.5, E60 oder E 91 sowie elektrische Triebwagen der Baureihen ET25 und ET85.

FOTO: SLG. DR. BRIAN RAMPP

FOTO: KURT ECKERT/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Das Zentralstellwerk in Frankfurt (Main) Hbf, ein Wahrzeichen der DB, leitete eine neue Epoche mit Spurplan-Großstellwerken ein und stand Pate für München.



Das neue Stellwerk ist im Bau, während der Triebwagen TAG 25 der Tegernseebahn ausfährt (1963).

FOTOS (2): SLG. DR. BRIAN RAMPP

So kam es nicht: Dieses Modell (1958) des Münchner Stellwerks ähnelte noch dem in Frankfurt.

FOTO: HIST. SAMMLUNG DB AG

Das Stellwerk ist fertig! Aluminiumfarben glänzend prägt es 1964 den Hauptbahnhof. E 10 1308 des Bw Nürnberg Hbf wurde ein Jahr vorher, im Oktober 1963, abgenommen.

Jahren so, als der vorletzte große Umbau der Sicherungstechnik im Bahnhof abgeschlossen werden konnte: In insgesamt elf elektromechanischen Stellwerken und zusätzlich sechs Block- und Abzweigstellen steuerten seitdem gleichzeitig 27 Betriebsbeamte, also Überwacher, Fahrdienstleiter und Weichenwärter, den komplexen Betrieb. Bis in die 1960er-Jahre steigerte sich die Betriebsdichte auf allein über 1000 Zugfahrten täglich, doch dazu kamen etwa 5000 (!) Rangierfahrten. Die Funktion als Kopfbahnhof trug entscheidend zu diesem enormen Anteil bei: Zahlreiche Lokfahrten von und zum Bahnbetriebswerk, die zwischenzeitliche Abstellung fast aller Züge, der Kurswagentausch, das Rangieren von Postwagen und auch Eilgüterzüge, die beispielsweise den Holzkirchener Flügelbahnhof ansteuerten (siehe Bild links oben) waren zu bewältigen. Die Abstimmung innerhalb der vielen Stellwerke war eine Meisterleistung, doch der Bahnhof stieß damit an die Grenzen des Machbaren.

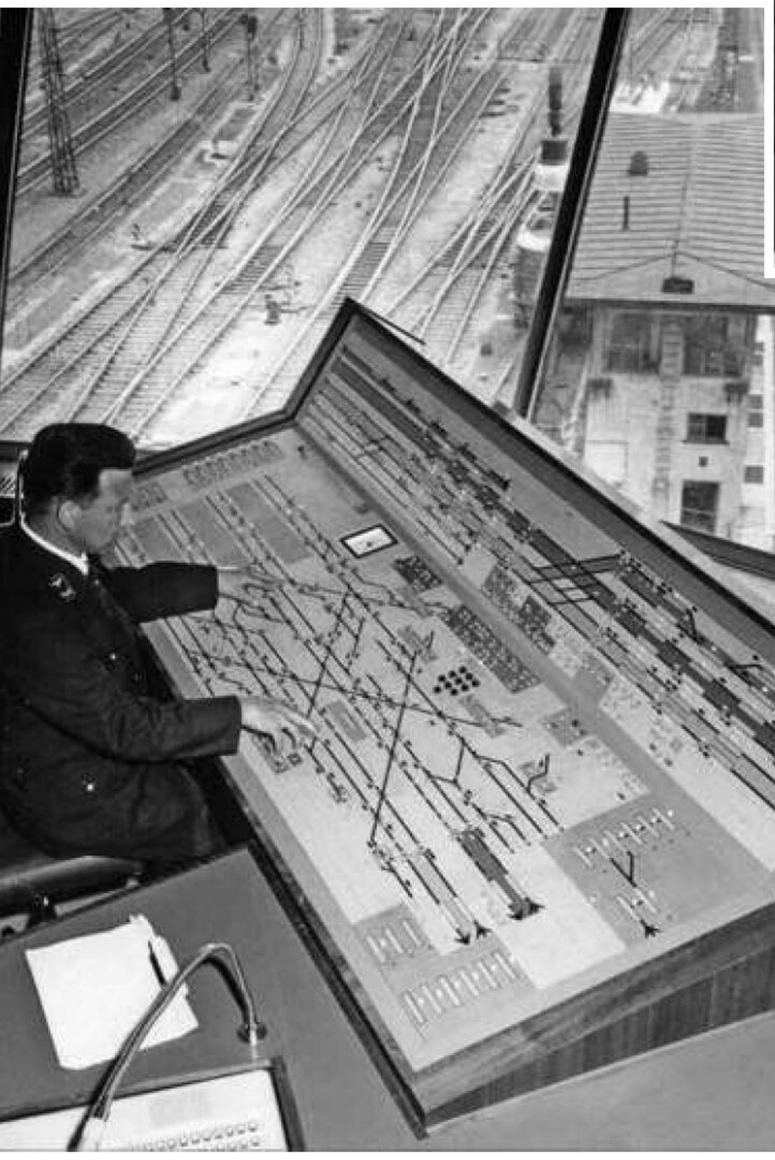
Nach ersten Entwicklungen schon in den 40er-Jahren begann bald nach dem Zweiten Weltkrieg die Inbetriebnahme der ersten auf der Relaistechnik basierenden, sogenannten Gleisbild-Stellwerke, zu-

Das Vorläufer-Stellwerk steht in Frankfurt

nächst für kleinere Dienststellen. Im Jahr 1957 nahm dann das Zentralstellwerk in Frankfurt (Main) Hbf den Betrieb auf und diente der Bundesbahn seitdem als Denkmal des Fortschritts. Zum Einsatz kam im Stellwerk Fpf die ältere Stelltisch-Bauart DrS.

Die Spurplan- beziehungsweise Drucktastenstellwerke erlebten gleichzeitig eine stete Weiterentwicklung, diese mündete schließlich in der Bauform SpDrS60. Mit ihr war es unter anderem möglich, sämtliche Fahrstraßen einzustellen, die der Gleisplan erlaubte. Sie ermöglichte damit maximale Flexibilität für den Fahrdienstleiter. Das neue Zentralstellwerk für den Münchner Hauptbahnhof sollte damals das größte in dieser Technik erbaute Projekt werden, und insbesondere für das komplexe

Rechts: Hoher Besuch zur Eröffnung: Regierungspräsident Deinlein, BD-Präsident Lettau, Landtagspräsident Hanauer, Bundesbahnpräsident Oeftering, Oberbürgermeister Vogel, Ministerialdirektor Keßler (von l.) mit Fahrdienstleiter Höß. Unten: Beim Blick auf den Stelltisch 3 ist unterhalb noch das alte Stellwerk 2 zu sehen.

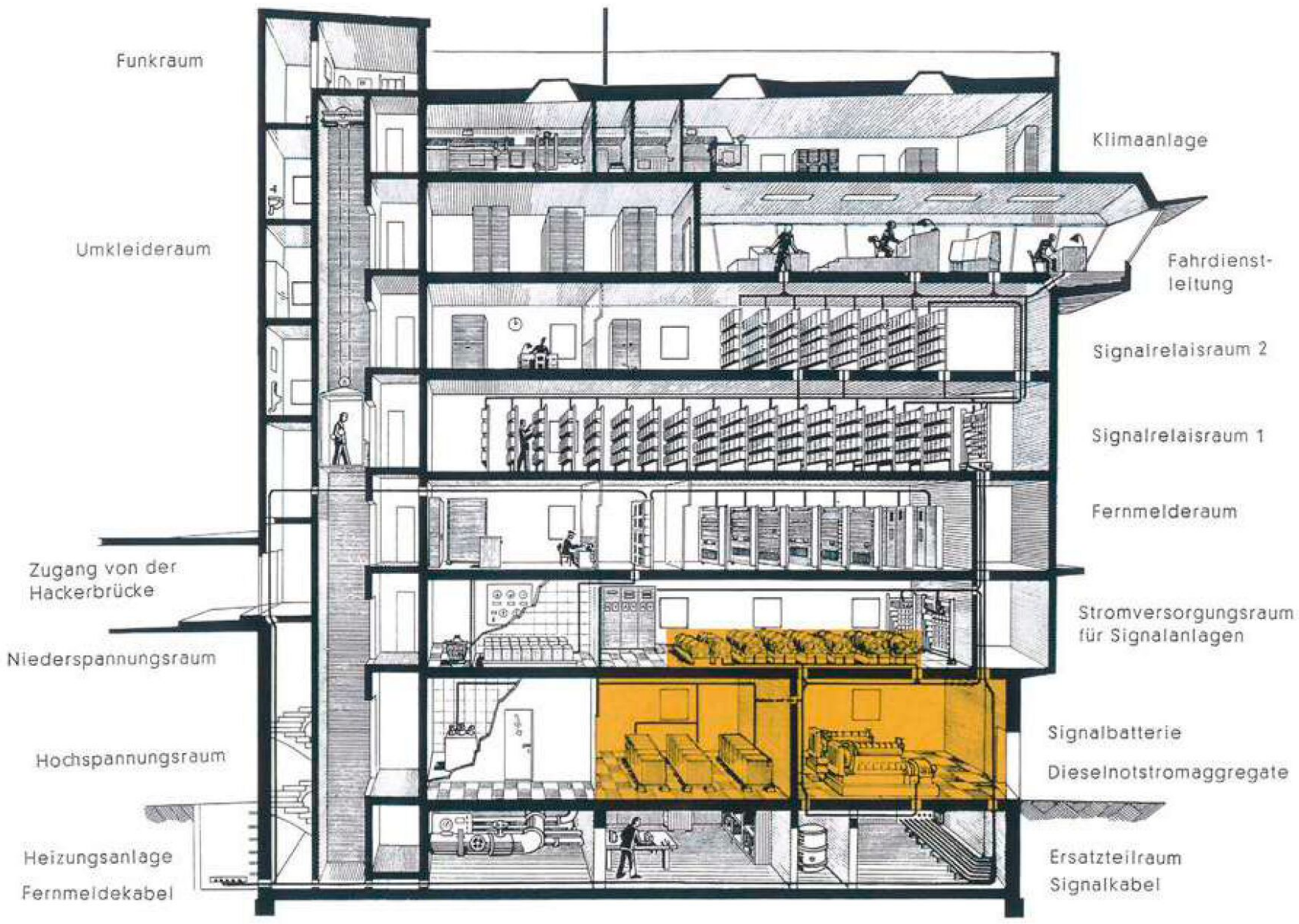


FOTOS (2): SLG. CHRISTIAN LENNARTZ

Gleisbild des Münchner Hauptbahnhofes war sie das Mittel der Wahl.

„Wie schnellebig ist doch unsere Zeit!“, schrieb damals Bundesbahnoberrat Dipl. Ing. Otto Wolf für die Zeitschrift „Die Bundesbahn“. Er bezog sich auf die nur 34 Jahre, in denen die elektromechanischen Stellwerke in München in Betrieb standen. Er hätte sich vermutlich nicht vorstellen können, wie schnelllebig die Zeit heute ist. Doch es gibt immer noch Konstanten, und dazu zählt des Stellwerk Mf an der Münchner Hackerbrücke.

Der Stellwerksneubau in München setzte Maßstäbe, allein durch seine zweifellos fortschrittlich zu nennende Architektur. Prägnantes Merkmal war hier die Verkleidung mit (damals) mattglänzenden Aluminium-Platten. Ausgenommen davon war der schmalere Sockel des Gebäudes und zunächst auch der hintere, zur Hackerbrücke zeigende Gebäudeteil mit dem Treppenhaus. Beide waren klinkerverkleidet, heute ist es nur noch der Sockel. Ins Auge springt vor allem aber die im fünften Stockwerk vorkragende Kanzel der Fahrdienstleitung. Die schräg nach außen kippende, großzügige Verglasung ähnelt in gewisser Weise einer Schiffsbrücke, dient aber schlicht der blendfreien Sicht und der hellen, indirekten Ausleuchtung des Raumes.



Acht Stockwerke hoch: Das neue Stellwerk war und ist eine Komplett-Lösung – von der Heizung im Kellergeschoss bis zur Klimaanlage unter dem Dach. Der große Raum der Fahrdienstleitung nimmt dabei eher wenig Platz in Anspruch. Darunter liegen zwei Stockwerke voller Relais, noch tiefer zwei Etagen für die Stromversorgung mit Umformern für den Regelbetrieb sowie mit Diesel-Notstromaggregaten und Batterien.

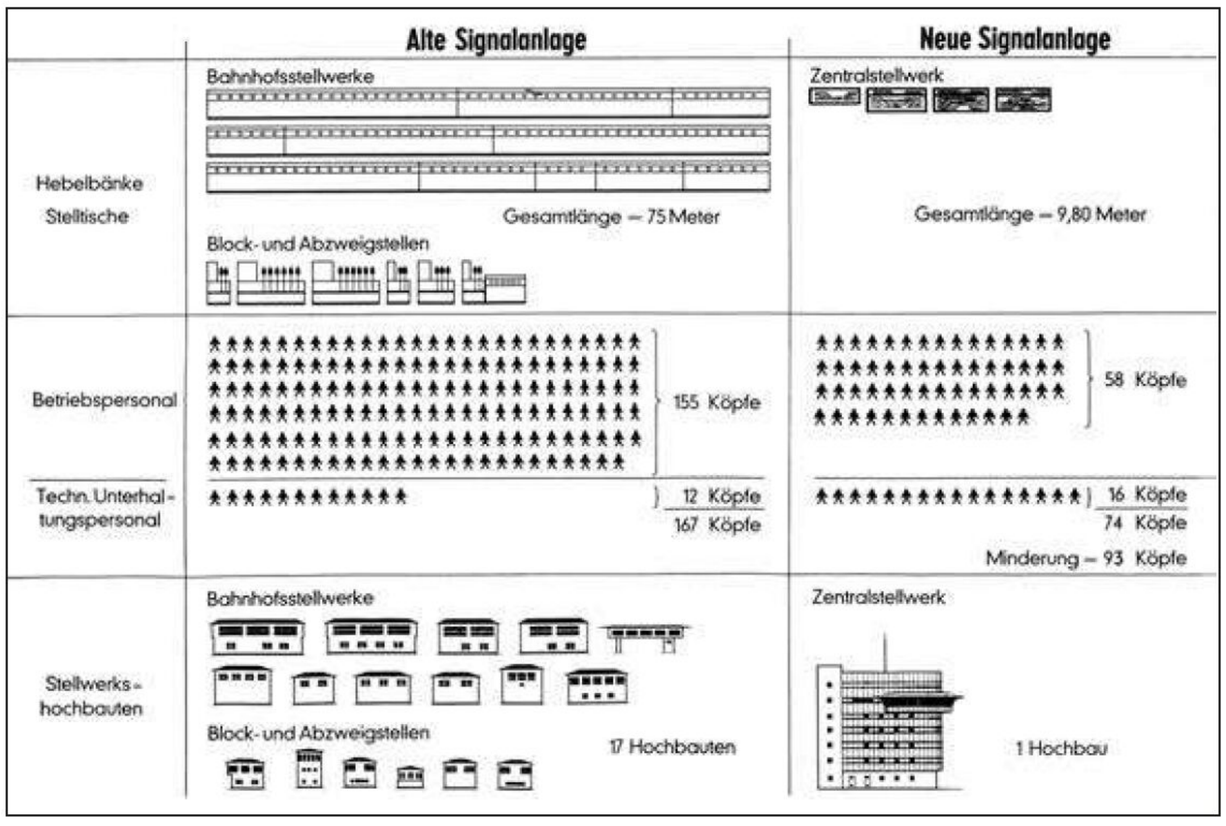
Dort waren zunächst vier Stelltische angeordnet, je einer für die beiden Flügelbahnhöfe und zwei für die Haupthalle. Die neuen Stellbezirke waren so aufgeteilt, dass möglichst wenige Übergaben von einem zu einem anderen Tisch notwendig waren. Zu berücksichtigen waren damals sechs zweigleisige Strecken sowie eine eingleisige, die parallel auf den Hauptbahnhof zuführten, außerdem die sogenannte Lo-Do, die Lokdoppelbahn für die Lokfahrten aus und in Richtung Bahnbetriebswerk. Mittig und etwas erhöht war (und ist) der Arbeitsplatz der Betriebsüberwachung angeordnet. Man entschied sich für das Stellwerk in München (im Gegensatz zu dem in Frankfurt mit Fahrdienstleitern und Weichenwärtern) für vier selbstständig am jeweiligen Tisch tätige Fahrdienstleiter. Die

Vier Fahrdienstleiter und ein Disponent

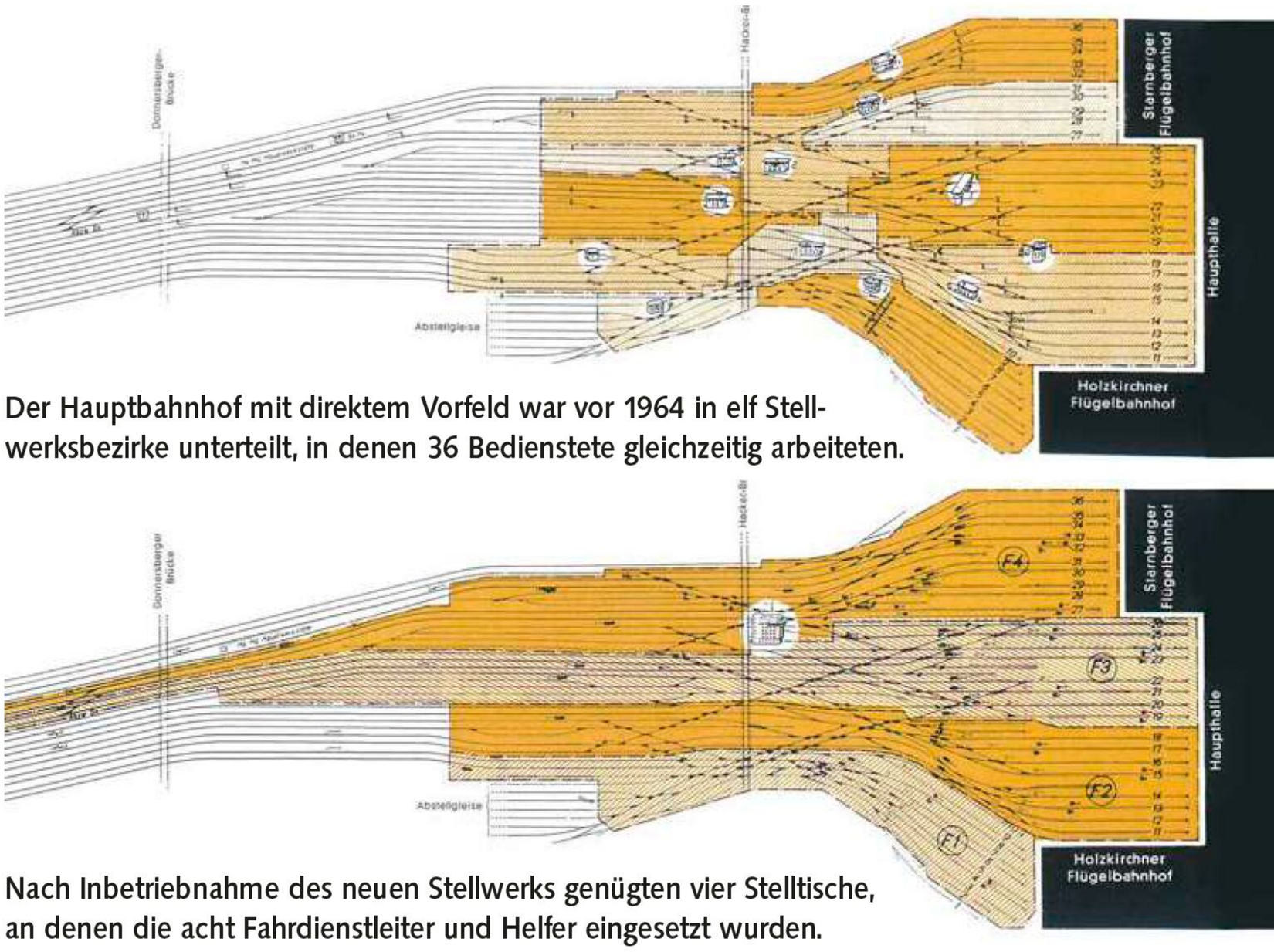
Betriebsüberwachung ist weisungsbefugt, kann aber keine Stellvorgänge ausführen. Jedem Fahrdienstleiter und der Betriebsüberwachung war und ist ein Helfer zugeteilt. Weitere Dienstposten waren der des Ansagers (auch auf dem mittigen Podest), außerdem ein Lokdienst- und ein Rangierdienstleiter. Deren Arbeitsplätze waren zwischen Tisch 3 und 4 angeordnet.

Im Zuge von Bahnhofsumbauten (heute fehlen die Gleise 1 bis 4) entfiel 1984 der Stelltisch 1. Damals wurden die Gleise am Bahnhof umgebaut und erneuert und der Bereich der Vorstellgruppe Nord erhielt ferngestellte elektrische Weichen. Das führte zu Änderungen an den Stelltischen 2 bis 4 und bei der Zuordnung von Strecken und Gleisen. Ansonsten hat sich an der Arbeitsaufteilung wenig geändert. Den Ansager – ja, in München spricht noch eine echte Stimme zu den Reisenden – unterstützt heute noch ein Mitarbeiter, der für die Fahrgastinformationsanzeigen (FIA) im Bahnhof verantwortlich zeichnet.

Die grundsätzliche Technik hat sich in den 60 Jahren des Bestehens nur im Detail verändert. Die robuste und zuverlässige Relaistechnik blieb dieselbe. Die beiden Etagen mit den Relaisschränken werden heute von einer Klimaanlage temperiert, das verlängert die Lebensdauer. Ist eine der Komponenten dennoch defekt, wird sie durch ein gleichartiges Bauteil ausgetauscht. Im Betrieb macht sich das kaum bemerkbar, es dauert nur Minuten. Jede



Zeichen des Fortschritts: Das neue Zentralstellwerk ersetzte nicht nur 17 alte Stellwerke, Block- und Abzweigstellen, sondern auch 93 Bundesbahn-Bedienstete, die dann anderweitig eingesetzt wurden.



Der Hauptbahnhof mit direktem Vorfeld war vor 1964 in elf Stellwerksbezirke unterteilt, in denen 36 Bedienstete gleichzeitig arbeiteten.

Nach Inbetriebnahme des neuen Stellwerks genügten vier Stelltische, an denen die acht Fahrdienstleiter und Helfer eingesetzt wurden.

FOTOS/ZEICHNUNGEN (5): HIST. SAMMLUNG DB AG

Kurz nach der Betriebsaufnahme noch nagelneu: ein Blick über den Stelltisch 1 hinweg, links das Podest für die Betriebsüberwachung.

FOTO: DR. WALTER ABRIEL/EISENBAHNSTIFTUNG

Während im Hintergrund die Moderne grüßt, verlässt 01 102 am 27. Mai 1967 mit E853 in Richtung Mühldorf den Hauptbahnhof, als letzte planmäßige Münchner Dampfleistung.

FOTO: JOHANNES POETS

Am 29. Dezember 1981 verlässt 118 047 den Hauptbahnhof – mit unbekanntem Ziel, denn es handelt sich nicht um eine naheliegende Rangierfahrt aus Gleis 31 im Starnberger Flügelbahnhof in das etwa zwei Kilometer entfernte Bahnbetriebswerk, sondern um eine Zugfahrt (Lz).

Um eine Rangierfahrt handelt es sich allerdings bei der schiebenden 103 101, die am 19. Juni 1990 ihre IC-Garnitur samt besetztem Postwagen vermutlich in die Vorstellgruppe Nord drücken wird. Rechts schiebt derweil eine 111 ihren Zug auf Gleis 22.

Weiche, jeder Signaltyp, jeder Gleismeldeabschnitt hat sein standardisiertes Bauteil, genügend Ersatz ist stets vorrätig. Zuständig für die Wartung der Technik sind die örtlichen Lst-Mitarbeiter und das Signalwerk Wuppertal von DB Infra GO. Die sorgfältige Arbeit des Werkes sorgt für immer noch wie neu aussehende Relais-Bausteine auch im Münchner Stellwerk.

Von der ganzen robusten Ausrüstung, dazu gehört auch die Energieversorgung samt Notfallaggregaten, ist im großzügigen Raum der Fahrdienstleitung kaum etwas zu erahnen, im Aufzug in den fünften Stock gleitet man an den mit Technik vollgestopften Etagen schnell vorbei. Beim Eintritt ist man dann fast ein bisschen überwältigt: So viel Platz – welch angenehmes Licht – und welche Aussicht! Es sind ja nicht nur das (vermeintliche) Gleisgewirr und der Zugbetrieb unterhalb, auch die Münchner Stadtsilhouette tut ihre Wirkung, die Frauenkirche und manch anderes bekanntes Baudenkmal grüßen. Die Arbeitsatmosphäre ist ebenso beeindruckend, sehr ruhig, konzentriert. Der breite Gang zwischen der Fensterfront und den Stelltischen er-

Großzügiger Raum mit angenehmem Licht

möglicht, wenn schon kein kleines Tänzchen, dann doch die ungehinderte Kontrolle der Zug- und Rangierfahrten, sollte ein prüfender Blick notwendig sein. Dort, wo früher der Stelltisch 1 stand, befindet sich heute eine Sitzgruppe mit Besprechungstisch. Dort darf ich, nach einem ersten erstaunten Überblick, Platz nehmen.

Mit meinen Gastgebern, Sigrid Hobmeier, Leiterin des Betriebsbezirks – „die Chefin“, und Christoph Beichl, Fahrdienst-

FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

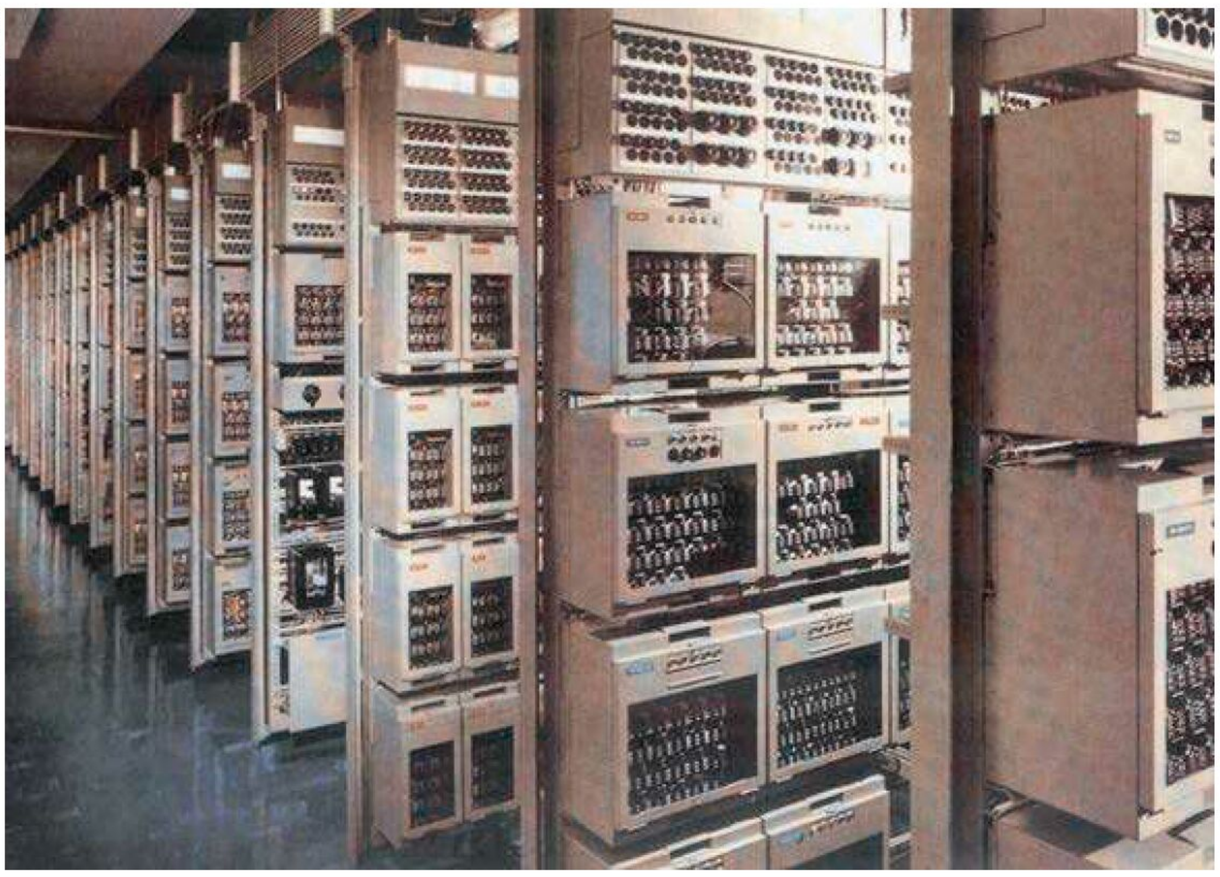


FOTO: HIST. SAMMLUNG DB AG

FOTO: ABP

Zwei Stockwerke voller nagelneuer Relais-Schaltkästen waren 1964 der ganze Stolz von Siemens und der DB.

Rechts: Auch heute bietet sich dasselbe Bild. Das Relaismodul für ein Vorsignal erscheint dank bester Unterhaltung durch örtliche Techniker und das Werk Wuppertal immer noch wie neu.

leiter im Stellwerk, knüpfe ich an die eingangs zitierte Stellenausschreibung an: „Gehört das Zentralstellwerk wirklich zu den schönsten?“ „Ich wollte das unbedingt“, sagt Christoph Beichl, „mein Ziel war: da hinauf! Das Arbeitsklima hier oben ist ein besonderes. Ich sehe keine Monitore, sondern direkt, was ich fahre.“

„Aber ist es nicht auch besonders anspruchsvoll, am Hauptbahnhof mit seinem komplexen Gleisplan zu arbeiten?“, frage ich. „Es ist zweifellos attraktiv“, antwortet mir Sigrid Hobmeier, „das schon, aber auch anstrengend. Ein gutes Beispiel ist schon die Einweisung neuer Kollegen. Diese Zeit geht über 70 Schichten, dauert also fünf bis sechs Monate – und es geht über die drei Tische, es sind im Prinzip drei Stellwerke in einem. Man muss aber nicht nur die Zusammenarbeit zwischen den Tischen lernen, man hat zusätzlich noch die vielen benachbarten Stellwerke, das hat einen enormen Einfluss.“ Hier macht sich die komplizierte Situation im Kopfbahnhof bemerkbar. Es gibt nicht nur den Nachbarn links und rechts, sondern eine Vielzahl an Abhängigkeiten: Direkt benachbart und wohl am wichtigsten hinsichtlich der Zugfahrten ist zunächst Pasing, bedient durch ein ESTW (elektronisches Stellwerk) in der Betriebszentrale. Von dort wird auch der wichtige „Abzweig Kanal“ bedient (dazu später mehr). Weiter kommen München-Süd an der Südring-Strecke Richtung Ostbahnhof, das Stellwerk Mittersendling an der Strecke Richtung Holzkirchen und das Stellwerk Moosach an der Strecke Richtung Landshut dazu. Wiederum in der Betriebszentrale werden die Ingolstädter Strecke und der größte Teil der S-Bahn-Stammstrecke überwacht. Für die Abstellung sind das Stellwerk Mfs der „Vorstellgruppe Süd“ und das Wärterstellwerk Vn (Vorstellgruppe Nord) zuständig. Die Rangierfahrten über die „Lo-Do“, die Lokdoppelbahn, enden im Zuständigkeitsbereich des ESTW-Stellwerks MHB im ICE-Werk. Statt zahlreicher Lokomotiven pendeln hier heutzutage viele der ICE-Garnituren, die München Hbf anlaufen.

FOTO: CHRISTIAN LENNARTZ

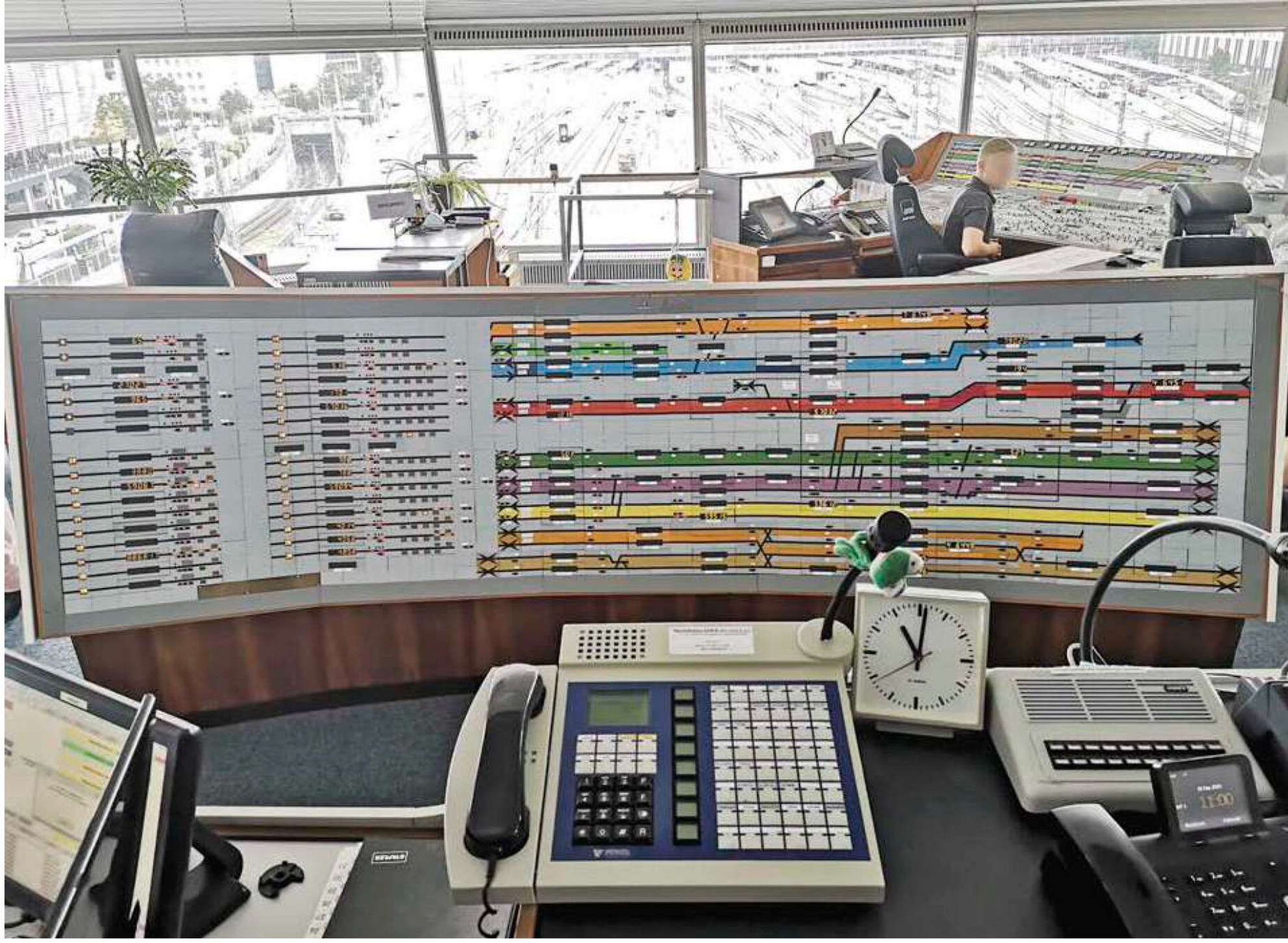
Seit dem Jahr 2007 fahren auch TGV der SNCF am Stellwerk vorbei. Am 22. Juni 2014 zeigt sich TGV Euroduplex 4704 aus Paris kommend noch in blau/silberfarbenem Lack.

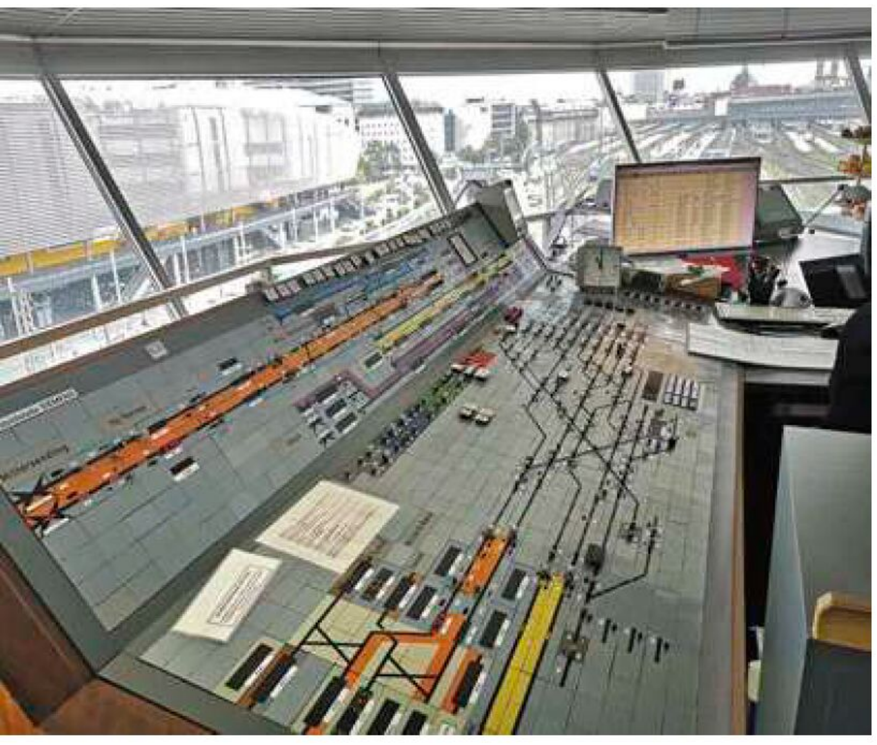
Zahlreiche Abhängigkeiten zu Nachbar-Dienststellen

Mit Ausnahme der genannten ESTW arbeiten alle anderen Stellwerke ebenfalls mit der Sp Dr 60-Technik, auch das Stellwerk am Ostbahnhof, das die Münchner Fahrgäste (und auch die Lokalpresse) mit regelmäßigen Stellwerksstörungen auf Trab hält. „Warum hört man so viel über München Ost, aber fast nie etwas über den Hauptbahnhof?“, frage ich Sigrid Hobmeier. „Das Stellwerk am Ostbahnhof ist auch schon seit 1972 im Einsatz, also seit der Inbetriebnahme des S-Bahn-Netzes, aber es wurde seitdem sehr oft angepasst, beispielsweise mit der Inbetriebnahme des ESTW für die S-Bahn-Stammstrecke. Und diese ist die wohl am stärksten befahrene Strecke weltweit. Störungen wirken da unmittelbar, auch wegen der ununterbrochenen Belegung der fünf S-Bahngleise am Ostbahnhof. Wir haben auch am Hauptbahnhof einzelne Störungen, aber die wirken sich weniger intensiv auf die Reisenden aus. Da kommt der Vorteil von Aus-

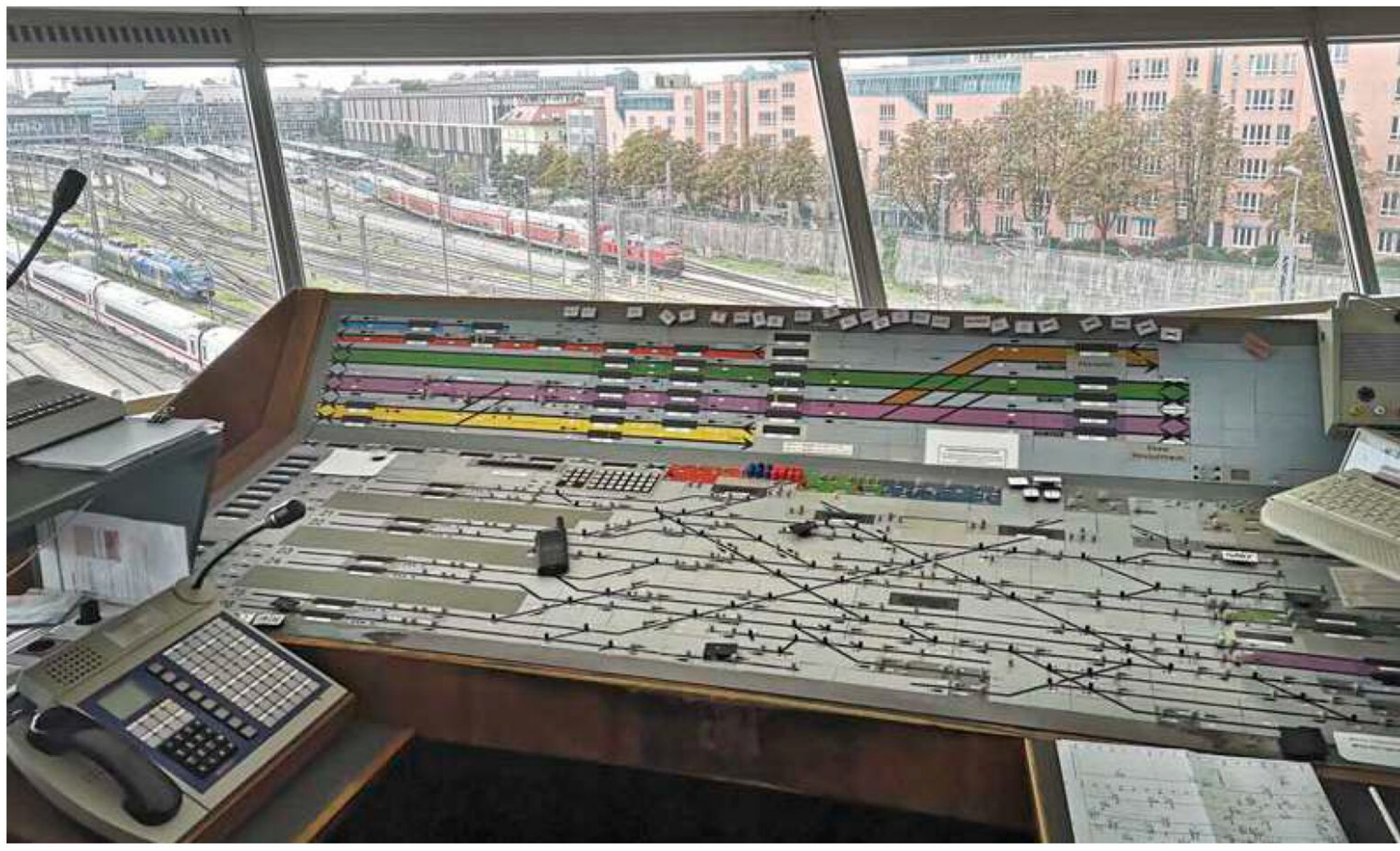
Im 60. Jahr seines Bestehens: Das Zentralstellwerk tut weiterhin zuverlässig seinen Dienst und ist täglich rund um die Uhr besetzt: Die zentrale Anzeigetafel für die Betriebsüberwachung zeigt die Gleisbelegung (mit Zugnummern) aller Bahnsteiggleise und der zehn Zulaufstrecken an.

Unten: Der Stelltisch 4 bedient den Starnberger Flügelbahnhof (Gleise 27 bis 36) und dessen Zulaufstrecken. Vorn ist die Verknüpfung mit der S-Bahn-Stammstrecke zu erkennen.





FOTOS (3): ABP



Rechts: Der Tisch 3 ist für die nördlichen Gleise in der Haupthalle (Gleise 19 bis 26) zuständig. Draußen röhrt eine 218 in Richtung Mühldorf vorbei.

weich- und Umfahrungsmöglichkeiten im Gleisplan zum Tragen."

Für mich als interessierten Stellwerks-Laien allerdings wirken die drei Stelltische wie ein Buch mit sieben Siegeln. „Wie hängt das alles zusammen", frage ich erst einmal nur mich. Anhand der Übersichtstafel (siehe großes Bild oben) in der Mitte des Raumes, zentral vor der Betriebsüberwachung, erklärt mir Christoph Beichl dann die Zusammenhänge, was die vielen auf den Hauptbahnhof zuführenden Strecken angeht. „Ich erkläre es mal von oben nach unten..." Das Ergebnis: Orange steht für Mittersendling, für die Züge aus Richtung Holzkirchen. Diese endeten historisch im Holzkirchener Flügelbahnhof. Dann wurde der Südstrecken-Tunnel gebaut, für die Einführung der S-Bahn aus Wolfratshausen in die

Züge zur Haupthalle und zu den Flügelbahnhöfen

Stammstrecke ab 1981. Seither geht die orangene Strecke ganz unten weiter, mit der Verzweigung am Bahnhof Donnersbergerbrücke. Schmal in hellgrün ist die sogenannte Eilgüterbahn markiert, auf der die Zugfahrten von Pasing her kommend meist in der Vorstellgruppe Süd enden.

Blau ist die Strecke vom Ostbahnhof her, mit dem Südbahnhof und dem Abzweig Heimeranplatz. Rot ist die sogenannte Au-Li-Do, die „Augsburg-Lindau-Donauwörth" von und nach Pasing, mit dem Abzweig Landsberger Straße in Richtung Südring. Von der blauen Strecke sind Fahrten nur bis Gleis 26 möglich, nicht in den Starnberger Flügelbahnhof. Braun ist die Abstellbahn für Reisezüge in Richtung Pasing-Betriebsbahnhof. An ihr liegt auch der Abzweig Kanal, die Verknüpfung mit der

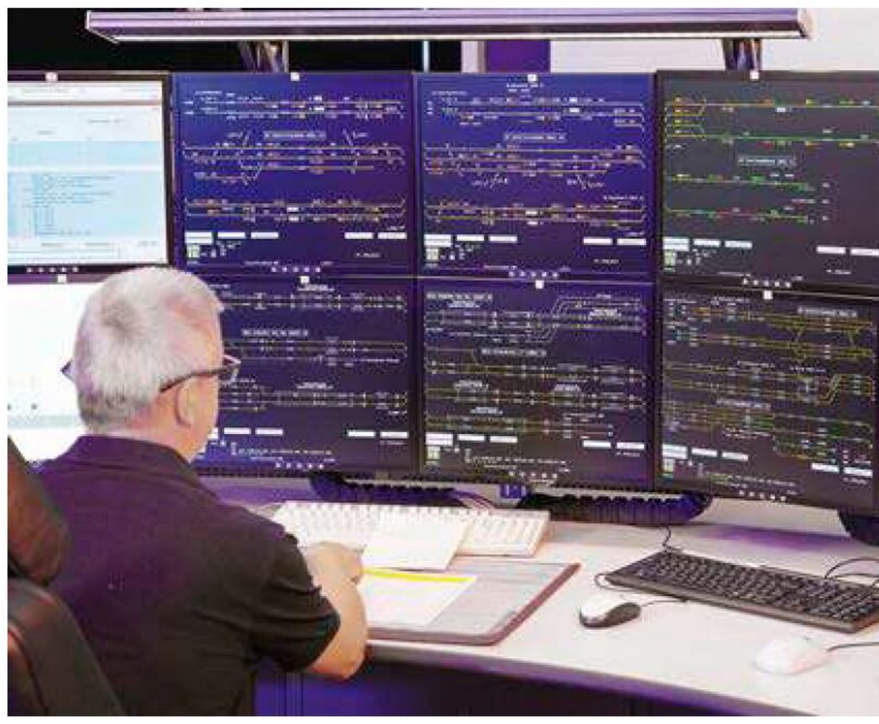
Ingolstädter (dunkelgrün) beziehungsweise Landshuter Strecke (lila). Der Abzweig Kanal (benannt nach dem Nymphenburger Kanal in Richtung des gleichnamigen Schlosses) war früher eine eigene Dienststelle, heute wird sie vom ESTW Pasing gesteuert.

Farben erleichtern die Übersicht

An dieser Stelle fällt mir eine Zwischenfrage ein: „War es nicht geplant, den Abzweig vom Zentralstellwerk aus fernzusteuern? So ist es in den damaligen Aufsätzen zu lesen." Christoph Beichl kann sich dunkel erinnern: „Ja, das wurde aber nicht umgesetzt." Ebenso nicht umgesetzt wurde die ursprüngliche Planung einer Zuglenkung am Abzweig Kanal, bei der sich die Züge anhand eines der Zugnummer vorangestellten Buchstabens (bzw. einer Zahl: 4 = J, 5 = L, 6 = P, 7 = S und 8 = T) ihren Fahrweg am Abzweig selbst stellen sollten. Bis zur Außerbetriebnahme der alten Zugnummernmeldeanlage (ZN 60) im Zuge des neuen ESTW Pasing wurden die Buchstaben/Zahlen dennoch genutzt, um den Fahrdienstleitern (Fdl) des Abzweig Kanal das Ziel der Züge anzuzeigen. Auch für die Fdl Pasing Betriebsbahnhof war das hilfreich, um zu erkennen, welche Züge auf der Abstellbahn zu erwarten waren.

Doch zurück zu den Farben: Es fehlt noch gelb für die Garmischer Strecke. An dieser liegt gleich hinter der Donnersbergerbrücke der „Abzweig Neuhausen" mit der Verknüpfung zur Strecke „Landshut". Über den Abzweig Kanal kommt man auch von Gelb zur Abstellbahn nach Pasing. Hier verkehren auch Fernzüge, beispielsweise die ECE aus der Schweiz mit den Astoro-Triebwagen, die dann zur Enttäuschung der Fahrgäste am Starnberger Flügelbahnhof enden. Die orangene Strecke unten wurde schon erklärt, und ganz unten ist in Braun noch die S-Bahn-Stammstrecke dargestellt, von der an der Donnersbergerbrücke auch eine Verknüpfung zum Hbf besteht.

Der Münchner Hauptbahnhof ist also ein komplexes System, wie manch anderer Großstadtbahnhof auch, der schon einige Änderungen an den Zulaufstrecken und in der Betriebsführung erlebt hat. Die bewährte und modular aufgebaute Stellwerkstechnik konnte allem folgen. „Sind denn durch die laufenden Bauarbeiten zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke und durch den Umbau des Empfangsgebäudes Auswirkungen zu erwarten?", frage ich. Sigrid Hobmeier: „Die haben dank guter Planung



Mit den Kollegen in der Betriebszentrale München steht das Stellwerk Mü Hbf in engstem Kontakt.

wenig Einfluss auf den Betrieb hier oben. Allerdings sind uns mit den Bauarbeiten zur zweiten Stammstrecke einige der Abstellmöglichkeiten verloren gegangen. In dieser Hinsicht herrscht ohnehin ein großer Mangel. Wir haben dazu einen runden Tisch gegründet, dort kommen auch die Disponenten der privaten EVU, beispielsweise von Arverio oder der Westbahn, regelmäßig zusammen. Neu eingeführt wurde in meiner Zeit, das heißt in den letzten knapp fünf Jahren, auch der Koordinator Rangier- und Abstellplanung. Dessen Ziel ist es, die

FOTOS (2): VOLKER EMERSLEBEN

Vom Dach des Stellwerks bot sich auch am 23. August 2018 ein genialer Blick: Im Hauptbahnhof treffen die Fahrzeuge der Epochen IV (111, 218, 628), V (101, ICE 1) und VI (245, ICE-T, ICE 3, 445) zusammen.

FOTO: ALEXANDER BERGNER

Sobald es warm ist, wandelt sich die Hackerbrücke zur angesagten Location. Brücke, Stellwerk und junge Leute bilden heute ein Ensemble, nur die 111 wird irgendwann fehlen.

Rangiergeschäfte zu optimieren und die Abstellgleise möglichst effizient zu nutzen."

Bei dem Rundgang durch den Fahrdienstleiterraum fällt mir noch ein kleines

Ein gutes Arbeitsklima ist entscheidend

Detail auf: „Die Schale mit frischem Obst geht bestimmt auf Ihre Initiative zurück?", frage ich Sigrid Hobmeier. „Ja, das stimmt. Das sind nur Kleinigkeiten, zum Beispiel auch die neue große Kaffeemaschine, aber das macht etwas aus. Es geht einfach um eine bessere Arbeitsumgebung, das Wohl der Mitarbeiter. Wir sind hier oben wirklich stark belastet, und es kommen ja auch neue Aufgaben dazu. Zum Fahrplanwechsel bekommen wir wieder die Züge der S 7 aus Süden, die dann am Starnberger Flügelbahnhof enden. Das ändert auch die Schichten am Tisch 4, bei dem der Helfer dann länger im Einsatz sein wird." Ich höre zu und frage: „Sind sie vielleicht mehr als nur die Chefin des Stellwerks?" „Manchmal ist man eher der Coach", sagt Sigrid Hobmeier. „Jeder, der Mitarbeiter führt, der weiß, dass er sich um seine Leute kümmern muss, nicht nur, damit sie qualifiziert arbeiten können."

Ich wünsche allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen jedenfalls noch viele, sicher anspruchsvolle, aber dabei auch anregende Arbeitsjahre und einen (fast) immer störungsfreien Betrieb! *abp*

Seit dem Jahr 2023 historisch: Die V 60 haben sich nach sieben Jahrzehnten aus dem Rangierdienst am Hbf verabschiedet.

Wohl noch viele Jahre wird das Stellwerk München Hbf in zentraler Funktion (ein ESTW wird es in absehbarer Zeit nicht geben) als ein Wahrzeichen der Stadt bestehen bleiben (25. März 2023).

FOTOS (2): VELSELIN KOLEV

Eisenbahn-Romantik Reisen 2025

Besondere Bahnerlebnisse - Dampf, Nostalgie & Technik

Für Sie inklusive: Komfortreisebus ab ausgewählten Zustiegsstellen oder individuelle Anreise zum Hotel bzw. Fährhafen, begleitete **Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Transfers, Hotelübernachtungen** und **Halbpension**.

100 €
Frühbucher-Rabatt pro Person
bei Buchung bis 31.01.2025, in allen Angeboten auf dieser Seite enthalten.

Dampf & Tulpen in Holland

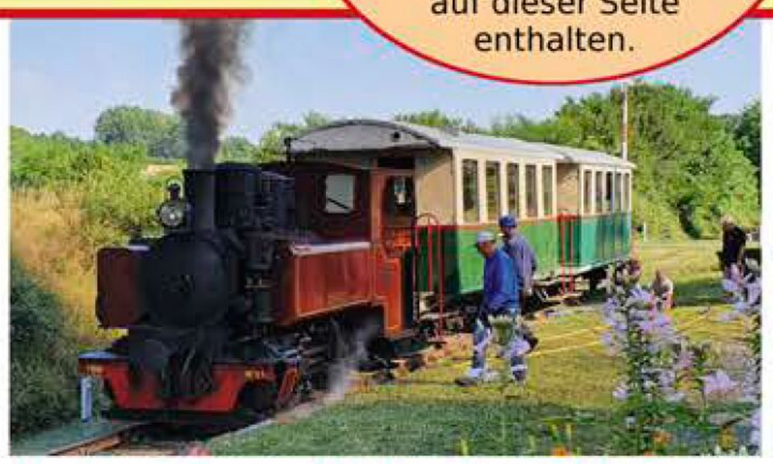
24.04. - 29.04.2025 ab 1.478 €

- ✓ **3 (Dampf-)Bahnfahrten** inklusive 2 Charterzugfahrten
- ✓ Tulpenmeer im **Keukenhof**
- ✓ **Utrecht** & Eisenbahn**museum** 175-jährige Bahngeschichte

Isle of Man – Bahnerlebnisse

29.04. - 06.05.2025 ab 2.298 €

- ✓ **5 (Dampf-)Bahnfahrten** inkl. Berg- und Straßenbahn
- ✓ Rundfahrt über die Insel
- ✓ Eisenbahnmuseum **Port Erin**
- ✓ **Eisenbahnmuseum York**



Loire Dampfloks & Schlösser

10.05. - 17.05.2025 ab 1.798 €

- ✓ **5 (Dampf-)Bahnfahrten** inklusive **3 Sonderzügen** mit Foto- und **Scheinanfahrten**
- ✓ Schloss Chenonceau
- ✓ Kombination Schlösser+Bahnen

Dampf & Diesel in Pommern

14.06. - 20.06.2025 ab 1.698 €

- ✓ **3 (Dampf-)Bahnfahrten** inklusive 2 Charter
- ✓ **Eisenbahndepot** Wolsztyn
- ✓ **Schifffahrt Oberlandkanal**
- ✓ Stadtführung Danzig

"Olsenbande" in Dänemark

18.06. - 24.06.2025 ab 1.898 €

- ✓ **4 (Dampf-)Bahnfahrten**
- ✓ **Bunkermuseum** Hanstholm
- ✓ Themenstadtführung durch Kopenhagen
- ✓ **Nordisk Film Studio**

OstfrieslandsKüstenbahnen

25.06. - 30.06.2025 ab 1.298 €

- ✓ **5 (Dampf-)Bahnfahrten** inklusive **2 Sonderzügen**
- ✓ **Raddampfer** Harlesiel
- ✓ Fährfahrten Borkum, Spiekeroog
- ✓ Besuch **Meyer Werft**

Eisenbahn-Romantik Reisen 2025

Zahlreiche private Fotozüge & Dampflokfahrten!

24.04. - 29.04.	Dampfloks und Tulpenblüte in **Holland**
29.04. - 06.05.	**Isle of Man** – Paradies für Eisenbahner
01.05. - 06.05.	Bahn-Nostalgie **Appenzeller Land**
10.05. - 17.05.	Gärten und Dampfloks an der **Loire**
23.05. - 29.05.	Schmalspurbahnen um den **Balaton**
28.05. - 03.06.	Dampflokschätze in **Belgien**
04.06. - 09.06.	Pfingstdampf in **Ampfelwang**
14.06. - 20.06.	Dampf und Schmalspur in **Pommern**
18.06. - 24.06.	**Dänemark** - Olsenbande und Bahnen
25.06. - 30.06.	Küstenbahnen **Ostfriesland**
29.06. - 08.07.	Mit Dampfloks durch **Norwegen**
11.07. - 18.07.	**Schweiz** - Große Panoramatour
12.07. - 19.07.	Schlösser und Dampfloks **Südengland**
23.07. - 28.07.	Dampfloks **Schweiz** (**Brünigpass**)
23.07. - 28.07.	Schmalspurbahnen in **Tschechien**
05.08. - 10.08.	Mythos **Gotthard** – Postbus & Bahnen
13.08. - 18.08.	„Schweineschnäuzchen" Lüneburger Heide
17.08. - 24.08.	**Schweiz** - Große Panoramatour
19.08. - 24.08.	Sachsendampf & Heizhausfest **Chemnitz**
22.08. - 29.08.	Dampfloks in **Schlesien**, Krakau & Breslau
02.09. - 07.09.	Dampflokfestival in **Holland**
05.09. - 10.09.	**„Roter Pfeil"** durch die **Schweiz**
10.09. - 17.09.	Schmalspurparadies **Wales**
13.09. - 19.09.	Dampflok-Spaß in **Kärnten**
23.09. - 28.09.	Dampflokerlebnisse Schweiz - Lok 7 Rigi
23.09. - 30.09.	**200 Jahre Eisenbahn** (England)
04.10. - 13.10.	Waldbahnen in **Rumänien**
13.10. - 20.10.	**Polen** - Schmalspur um Posen u. Warschau
19.10. - 25.10.	Waldbahnen in **Ungarn**

Maertens - Meine Reisewelt GmbH
Prohliser Allee 10, 01239 Dresden
Öffnungszeiten: Mo-Fr 9-18 Uhr, Sa 9-12 Uhr

maertens Eisenbahn-Romantik Reisen

0351 - 56 39 39 30
facebook.com/EisenbahnRomantikReisen
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de

Fast 70 Jahre prägte 99 6001 (Aufnahme vom 20. September 2024) zusammen mit den Mallets das Gesicht der Selketalbahn. Mit einer jährlichen Laufleistung von bis zu 48000 Kilometern nahm sie unter den Schmalspurdampfloks eine Spitzenstellung ein. Besondere Ehren wurden ihr als Zuglok zur feierlichen Wiedereröffnung der Brockenbahn am 15. September 1991 und als Vorspannlok des Jubiläumszuges „125 Jahre Harzquer- und Brockenbahn“ am 27. März 2024 zuteil.

HARZER SCHMALSPURBAHNEN

99 6001 (vorläufig) z-gestellt

Die im Jahr 1939 von Krupp in Essen für die Nordhausen-Wernigeroder-Eisenbahn AG (NWE) gebaute Heißdampflok 99 6001 (NWE Nr. 21) war am 23. September 2024 zum letzten Mal im Plandienst auf den Gleisen der Harzer Schmalspurbahnen GmbH anzutreffen. Ihre Fahrwerksfrist ist abgelaufen und die nötige Untersuchung ist aus finanziellen Gründen erst für Ende kommenden Jahres vorgesehen. Daher erfolgte nun die z-Stellung. Wann die auch „Ballerina“ genannte Lok in den Plandienst zurückkehren wird, ist derzeit ungewiss. Es zeichnet sich bereits heute ein erheblicher Instandsetzungsbedarf ab, der auch die Erneuerung des Rahmens und der Zylinder umfassen könnte. Klarheit wird aber erst eine abschließende Befundung bringen. Die 85-Jährige ist das einzige gebaute Exemplar einer Reihe von Heißdampflokomotiven, die von Krupp für die im Harz ansässigen Schmalspurbahnen projektiert wurden. Aufgrund des Zweiten Weltkriegs und seiner Folgen blieb die 1`C1`h2t stets eine Einzelgängerin.

FOTO: KLAUS KAMPELMANN

Train Rental Invest (TRI) stellte seine neue, im ehemaligen DB-Blau hochglanzlackierte 111 054 samt eines Speisewagens aus.

TAG DER SCHIENE 2024

Volksfest im Rbf Wanne-Eickel

Das beliebte Event „Tag der Schiene" bot hautnah einen Eindruck von der Vielfalt und der Technik der Eisenbahn anhand von Fahrzeugen, deren Führerstände man teilweise besichtigen konnte. Auskunftsfreudige Lokführer beantworteten alle Fragen oder erklärten umfangreich die Technik und Funktionsweise der Lokomotive und deren Bedienelemente des Steuerpultes. Ferner wurde anhand von Schautafeln und Infozetteln der Rangierbahnhof, die Kupplungstechnik von Eisenbahnfahrzeugen und vieles mehr erklärt. Mittels eines historischen Schienenbusses konnten eine Rundfahrt durch den Güterbahnhof vorgenommen und nach Anmeldung das Stellwerk Wpf des Personenbahnhofs besichtigt werden. Triebfahrzeug- und Stellwerksimulatoren waren vor Ort. All das sollte gerade junge Menschen neugierig und ihnen nebenbei Lust auf eine Ausbildung bei der Bahn machen, wozu unterschiedliche Berufsgruppen vorgestellt wurden. Und gleich nebenan konnten in einem 1.-Klasse-IC-Wagen Speeddating-Bewerbungsgespräche für die DB Cargo AG und DB InfraGO geführt werden.

FOTO: STEFAN KARKOWSKI

Am 20. September 2024 konnte im Rahmen des „Tag der Schiene 2024" in den Hallen von RWS (Railway Service GmbH) in Wustermark eines der ersten neuen Servicefahrzeuge mit Hybridantrieb von Harsco Rail für die DB AG in Form des 711 301 besichtigt werden. Der Turmtriebwagen soll für die Wartung und Reparatur von Oberleitungsanlagen verwendet werden. Laut älterer Pressemitteilungen soll es wohl einen Rahmenvertrag der DB AG mit Harsco Rail über den Abruf von bis zu 56 Fahrzeugen geben.

STANDPUNKT

RESERVIERUNGSPFLICHT?

Stefan Alkofer

Kürzlich verweigerte mir die DB AG erstmals die Mitfahrt. Ich musste von Erfurt nach München und wollte mit dem DB-Navigator eine ICE-Fahrkarte kaufen. Die Züge waren voll. Der Navigator ließ eine Buchung nicht zu – für die nächsten drei Verbindungen!
Ähnliches passierte mir vor einigen Wochen schon einmal. Damals ging ich jedoch zum Fahrkartenautomaten, an dem ich ein Ticket erhielt. Also marschierte ich in den Erfurter Bahnhof und versuchte am Automaten mein Glück – erfolglos.

Bisher lebte ich im Glauben, dass ich zum Flextarif jederzeit eine Fahrkarte kaufen kann, aber womöglich während der Reise stehen muss. Dass ich keine Fahrkarte kaufen kann, war neu. Für mich ist das eine Einführung der Reservierungspflicht durch die Hintertür. Diesen Plan hatte die DB AG vor Jahren schon einmal. Nach öffentlichem Aufschrei musste sie damals ihre Pläne zurückziehen. Für mich, Inhaber einer Bahncard 50, ist Flexibilität jedoch eine der wichtigsten Eigenschaften der Bahn.

Am Ende schnitt sich DB-Fernverkehr ins eigene Fleisch, denn ich nutzte den neuen, empfehlenswerten Franken-Thüringen-Express, der die Noris ziemlich flott erreicht. Dort stieg ich in den München-Nürnberg-Express und sparte Geld, denn die beiden bis zu 200 km/h schnellen RE-Züge konnte ich mit meinem Deutschland -Ticket nutzen.

Wenn Sie dieses Heft in Händen halten, rückt Weihnachten immer näher. Deshalb gebe ich Ihnen noch rechtzeitig einen Tipp: Ab 1. Dezember läuft wieder unser Online-Adventskalender. Alle 24 Tage bis Weihnachten gibt es ein Türchen, hinter dem tolle Preise versteckt sind. Zu gewinnen gibt es neben Büchern vor allem wertvolle Modellbahnpreise, Loks, Wagen, Zubehör. Den Kalender finden Sie unter dieser Adresse: plus.geramond.de/adventskalender/

FRAGEZEICHEN

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

FOTO: HEINZ-JÜRGEN REISS

☐ *Am 21. und 22. September fand bei schönstem Spätsommerwetter bei der KJ1 in Magdeburgerforth das 33. Bahnhofsfest statt. Gastlok war die IVK 99 1608 der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SDG). Zur IVK haben wir keine Frage, aber wir wüssten gerne von Ihnen, wofür das Kürzel „KJ1“ steht?*

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. Dezember 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 Oktoberheft lautete: „Fünf Exemplare“. Gewonnen haben: Waldemar Hübner, 04600 Altenburg; Regina Habelt, 07747 Jena; Matthias Kain, 08371 Glauchau; Frank Rausendorf, 09366 Beutha; Holger Küster, 15711 Königs Wusterhausen; Lars Luckmann, 23556 Lübeck; Manuel Winkelmann, 23795 Fahrenkrug; Wolfgang Schwerdtfeger, 28357 Bremen; Stefan Grebing, 35114 Hanna; Bernd Rißmann, 39264 Nedlitz; Andreas Kupferschmidt, 45279 Essen; Stephanie Schröder, 55545 Bad Kreuznach; Dietmar Nagel, 58579 Schalksmühle; Erik Schäfer, 66583 Spiesen-Elversberg; Helmut Höll, 76189 Karlsruhe; Franz Hillenbrand, 72379 Hechingen; Rudolf Müller, 85080 Gaimersheim; Otto Söhner, 91074 Herzogenaurach; Uwe Wittke, 95448 Bayreuth; Maël Darré, F-54420 Saulxures/Nancy.

DEUTSCHE BAHN AG

Regionalzüge statt Fernverkehr?

☐ Derzeit gibt es seitens der Deutschen Bahn AG Überlegungen, defizitäre Fernverkehrsstrecken auf Regionalverkehr umzustellen. Dies würde indes bedeuten, dass die Bundesländer weitere finanzielle Mittel zur Verfügung stellen müssten, um diese Verkehre zu bestellen. Die Bundesländer wehren sich hingegen gegen diese Pläne. DB Fernverkehr hat aktuell mit enormem Kostendruck zu kämpfen, dazu trägt nicht zuletzt das Deutschlandticket bei, das nachweislich dazu führte, dass Kunden auf manchen Verbindungen auf den günstigeren Regionalverkehr umsteigen. Für DB Fernverkehr werden diese Verluste auf einen Betrag von rund zehn Millionen Euro geschätzt.

FOTO: MATTHIAS MÜLLER

Ein Bild wie aus einer anderen Epoche: Der Blaue Blitz 5145.11/ 6645.02 erklimmt am 28. September 2024 am Mollmannsdorfer Berg soeben die Steigung nach Würnitz-Hetzmannsdorf.

■ *Wie auch in den Vorjahren veranstalte das Bayerische Eisenbahnmuseum während der Bio-Zuckerrübenkampagne im Nördlinger Ries ein Plandampf-Event. An drei Tagen wurden mit vier Dampfloks über 30 Züge mit bis zu 2500 Tonnen befördert. Star war die nach 43 Jahren reaktivierte 504073, die hier kurz hinter Dürrenzimmern einen Zug nach Nördlingen schleppt.*

FOTO: ANDREAS DOLLINGER

ÖSTERREICH

120 Jahre Landesbahn Korneuburg – Ernstbrunn

☐ Am 28. September wurden im Rahmen des 120-jährigen Bestehens der Nebenbahn Korneuburg – Ernstbrunn zwei Zugpaare von Ernstbrunn nach Korneuburg mit dem Blauen Blitz angeboten, der jahrzehntelang das Bild im Personenverkehr auf vielen Nebenbahnen im Weinviertel prägte. Die Fahrten waren gratis und wurden sehr gut angenommen. Tags darauf verkehrte überdies ein Dampfsonderzug, welcher an allen Stationen der Strecke hielt und jeweils von Festrednern empfangen wurde. Am 29. September fand ein Bahnhofsfest in Ernstbrunn statt. Neben dem Blauen Blitz wurden Fahrzeuge der Regiobahn RB Ernstbrunn der interessierten Öffentlichkeit präsentiert, auch für das leibliche Wohl war bei dieser sehr gelungenen Veranstaltung gesorgt.

Nicht ganz bei Nacht und Nebel, aber zumindest ohne öffentliche Ankündigung fand der Abtransport des VT 18.16 statt.

Inzwischen ist der VT „Ernst Thälmann" auf den Anschlussgleisen der Solaris Verwaltungs-GmbH angekommen.

MUSEUMSBAHN

„Solaris-Express" VT 18.16.03 kehrt zurück

In der Nacht vom 30. September zum 1. Oktober 2024 wurde der nicht betriebsfähige VT 18.16.03 per Straßentieflader vom Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf (SEM) auf die Anschlussgleise der ehemaligen Fettchemie nach Chemnitz-Kappel gebracht. Nötig waren dazu drei Spezial-Tieflader, welche die Bahnfahrzeuge quer durch die Stadt Chemnitz auf dem Straßenweg transportierten. Ein Transport auf dem Schienenweg war leider nicht mehr möglich, da man die Anschlussweiche zur Hauptbahn Dresden – Werdau bereits vor Jahren ausgebaut hatte. Hintergrund der Umstationierung ist der Wunsch des Eigentümers, der Solaris Verwaltungs-GmbH, den Zug zukünftig wieder vor Ort präsentieren zu können und ihn substanziell zu erhalten. Dazu soll er an seinem alten Aufstellungsort neben dem Deutschen Spielemuseum an der Neefestraße in Chemnitz in den nächsten Monaten äußerlich aufgearbeitet werden. Auch eine Überdachung ist vorgesehen. Im Frühsommer nächsten Jahres soll der Museumszug dann wieder der Öffentlichkeit präsentiert werden können. Anlass ist das Kulturhauptstadtjahr 2025, welches Chemnitz ausrichtet. Bis zum Jahr 2007 stand der Zug schon einmal hier und wurde dann per Leihgabe dem SEM überlassen. Im Eisenbahnmuseum wurde der VT 18.16 nach 2007 äußerlich wieder aufgearbeitet und neu lackiert. Dort bereicherte er die Fahrzeugausstellung und konnte einem breiten Publikum präsentiert werden. Der fast 60 Jahre alte Schnellverbrennungstriebwagen wurde nach seinem regulären Betriebsdienst bei der Deutschen Reichsbahn noch als Jugendclubzug „Ernst Thälmann" genutzt. 1992 wurde er von der Solaris Verwaltungs-GmbH gekauft und vor der Verschrottung gerettet. Gemeinsam mit dem RAW Chemnitz wurde der SVT bis 1994 rollfähig aufgearbeitet. Einige Jahre diente er auch als Restaurant in Chemnitz-Kappel.

Anzeige

BR 86 und E 94:
Zwei neue Spur 0 Ganzmetall-Modelle

Lenz 0

Art.-Nr. 40310

→ BR 86: Auch dieses Lokmodell besticht durch die reichhaltige Ausstattung und - wie alle Lenz Loks - durch die originalgetreue detaillierte Darstellung. Wir liefern die 86 in verschiedenen Varianten der Epochen 2, 3 und 4 (auch als DR-Version).
← E 94: Als erste Lok in der MTH-Line geht die bekannte E 94 an den Start. Diese schöne Lok erhielt u.a. Verbesserungen im Antrieb.

Art.-Nr. 40286

Lenz Elektronik GmbH · Vogelsang 14 · 35398 Gießen · Tel.: 06403 - 900 10
Ausführliche Info: **www.lenz-elektronik.de**

EISENBAHNEN UND VERKEHRSBETRIEBE ELBE-WESER

Saisonende beim Moorexpress

Die Moorexpress-Saison wurde am 3. Oktober 2024 planmäßig beendet. Die Saison war ein voller Erfolg und dank der Konzentration nur noch auf Samstage und Feiertage anstelle des gesamten Wochenendes gelang es – trotz der allgegenwärtigen Personalknappheit –, dieses Jahr praktisch keine Fahrten ausfallen zu lassen. Vonseiten der Fahrgäste wird im Freizeitverkehr Verlässlichkeit mehr gewünscht als eine hohe Zahl an Fahrtagen. Die Nachfrage stieg 2024 sogar an. Für die nächste Saison im Jahr 2025 (Start 1. Mai) befindet sich der VT 151 (Baureihe 628) in der HU. Er wird künftig ein eigenes Moorexpress-Design erhalten. Im Jahr 2025 soll dann am Schienenbus VT 169 ebenfalls eine große HU durchgeführt werden. Der Steuerwagen VS 117 wird jedoch bis auf Weiteres keine neue HU erhalten und deshalb geschützt abgestellt. Dafür wurde er von der „Traditionslok" 211 323 am 4. Oktober 2024 von Bremervörde nach Zeven zur Hinterstellung in den früheren WZTE-Lokschuppen gebracht.

FOTO: CHRISTOPH GRIMM

Auf dem Foto rangiert das seltene Gespann in Zeven Süd vor dem WZTE-Bahnhof in Richtung des Lokschuppens. Der Lokschuppen erhielt dieses Jahr ein neues Dach, damit die dort hinterstellten historischen Fahrzeuge, wie der VT170, weiterhin sicher und trocken abgestellt sind.

ZEITREISE

Wenig Eisenbahn in Grevesmühlen

FOTO: BURKHARD WOLLNY

202 420 steht am 12. Februar 1994 mit zwei Bghw-Wagen und einem Gepäckwagen zur Abfahrt nach Klütz im Bahnhof Grevesmühlen bereit.

FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Über die Hauptstrecke Lübeck – Bad Kleinen wird Grevesmühlen auch 2024 mit dem RE 4 im Stundentakt bedient. Das Foto entstand am 24. Juni 2024.

Rund 10000 Einwohner zählt die Kleinstadt Grevesmühlen aktuell. Im Gegensatz zu vielen Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern konnte die Einwohnerzahl seit 1990 relativ stabil gehalten werden. Die Eisenbahn veränderte jedoch ihr Erscheinungsbild massiv: Die Nebenbahn von Grevesmühlen nach Klütz verlor 1994 den Güterverkehr. Ab 1995 gab es auch keine Personenzüge mehr. Trotz der Bemühungen der Klützer Ostsee-Eisenbahn konnte die Nebenbahn nicht erhalten werden. 2006 wurden die Gleise entfernt und seit 2014 nutzt eine 600-Millimeter-Schmalspurbahn 4,5 Kilometer der Trasse. Die Züge starten in Klütz. Der Rest der Trasse ist verwaist. Der einst große Bahnhof Grevesmühlen wurde auf Minimalgröße geschrumpft. Zwei Weichen und zwei Gleise ermöglichen 2024 den planmäßigen Verkehr. Das schöne Empfangsgebäude dient bahnfremden Aufgaben und wurde zu einem öffentlichen Kultur-, Sozial- und Jugendzentrum umgebaut. Einmal in der Stunde kreuzen sich dort die modernen Dieseltriebwagen der Baureihe 648.

ÖSTERREICH

130 Jahre Murtalbahn

Am Sonntag, dem 22. September 2024 feierte die Murtalbahn der Steiermärkischen Landesbahnen im Betriebsmittelpunkt Murau ihr 130-jähriges Bestehen. Bei Kaiserwetter trafen sich zahlreiche Einheimische, Gäste aus nah und fern sowie aktive und ehemalige Mitarbeiter der Murtalbahn zur Feier am Bahnhof, wo es Verpflegungsmöglichkeiten, eine Festschrift, Veranstaltungen für die Besucher, Werkstättenbesichtigungen, Freifahrt in allen Zügen der Murtalbahn und eine Dampfsonderfahrt mit der Lok Bh.1 (Krauss/Linz, Bj. 1905) als „Kaiser-Zug" von Murau nach Stadl und retour gab. Der Club 760, Verein der Freunde der Murtalbahn, reiste seinerseits mit einem eigenen Sonderzug von Mauterndorf nach Murau an. Dieser wurde als besondere Attraktion von der Diesellok VL 22 der STLB geführt (Ex-JZ-740-023, Duro Dakovic, Bj. 1972), welche erstmals einen Personenzug durchs Murtal zog. Als Ehrengast erwies auch – für kurze Zeit der Kapuziner-Gruft entstiegene – Kaiser Franz Joseph I. der Murtalbahn seine Ehre und war mit einigen Offizieren und hochrangigen Eisenbahnern der K. u. k.-Zeit in Murau zu Gast. Auch einer seiner Hofsalonwagen, der frühere S 152 der SKGLB, war am Bahnhof Murau gemeinsam mit der ältesten noch existierenden Dampflok „Stainz 2" der STLB (Krauss Linz, Bj. 1892) bei einer kleinen Fahrzeugschau zu sehen. Dort stand etwas weiter hinten auf dem gleichen Gleis auch die seit Jahren abgestellte und sonst im Schatten der Wagenhalle stehende Dampflok U.40 (Wiener Neustadt, Baujahr 1909, Ex-Triest – Parenzo), welche über viele Jahrzehnte mit ihren Schwesterloks das Bild der Murtalbahn-Dampfzüge prägte.

FOTO: DR. MARKUS STRÄSSLE

130 Jahre sind ein stolzes Alter und als die Murtalbahn eröffnet wurde, regierte in Österreich noch Kaiser Franz-Joseph I.

FOTO: FELIX SERAPHIN

Die Firma Triangula lackierte kürzlich ihre 143 567 in den Unternehmensfarben, in denen auch schon 232 173 und zwei ehemalige Lokomotiven der Baureihe 140 lackiert sind. Ihren ersten offiziellen Einsatz vor einem Personenzug hatte die Maschine am Wochenende 28. und 29. September. Aus Anlass des Landeserntedankfestes in Mittweida pendelte ein Museumszug mehrmals zwischen Chemnitz und Döbeln. Das Bild zeigt den ersten Zug des Tages am 29. September kurz vor dem Bahnhof Döbeln.

Anzeige

Aufstockung H0 1927 / TT 8892

Gebäude H0 1926 / TT 8891

»DA BISTE PLATT!«

Mit dem neuen Plattenbau Typ WBS 70 von Busch wird das weltweit erfolgreichste Wohnungsbausystem aus vorgefertigten Bauelementen im Modell dargestellt. Durch separat erhältliche Etagen können die Gebäude beliebig aufgestockt werden. Die passenden Einrichtungssets beleben die Szene. Jetzt im Handel erhältlich.

http://www.busch-model.com
www.facebook.com/busch.model

BUSCH

DEUTSCHER EISENBAHN-VEREIN (DEV)

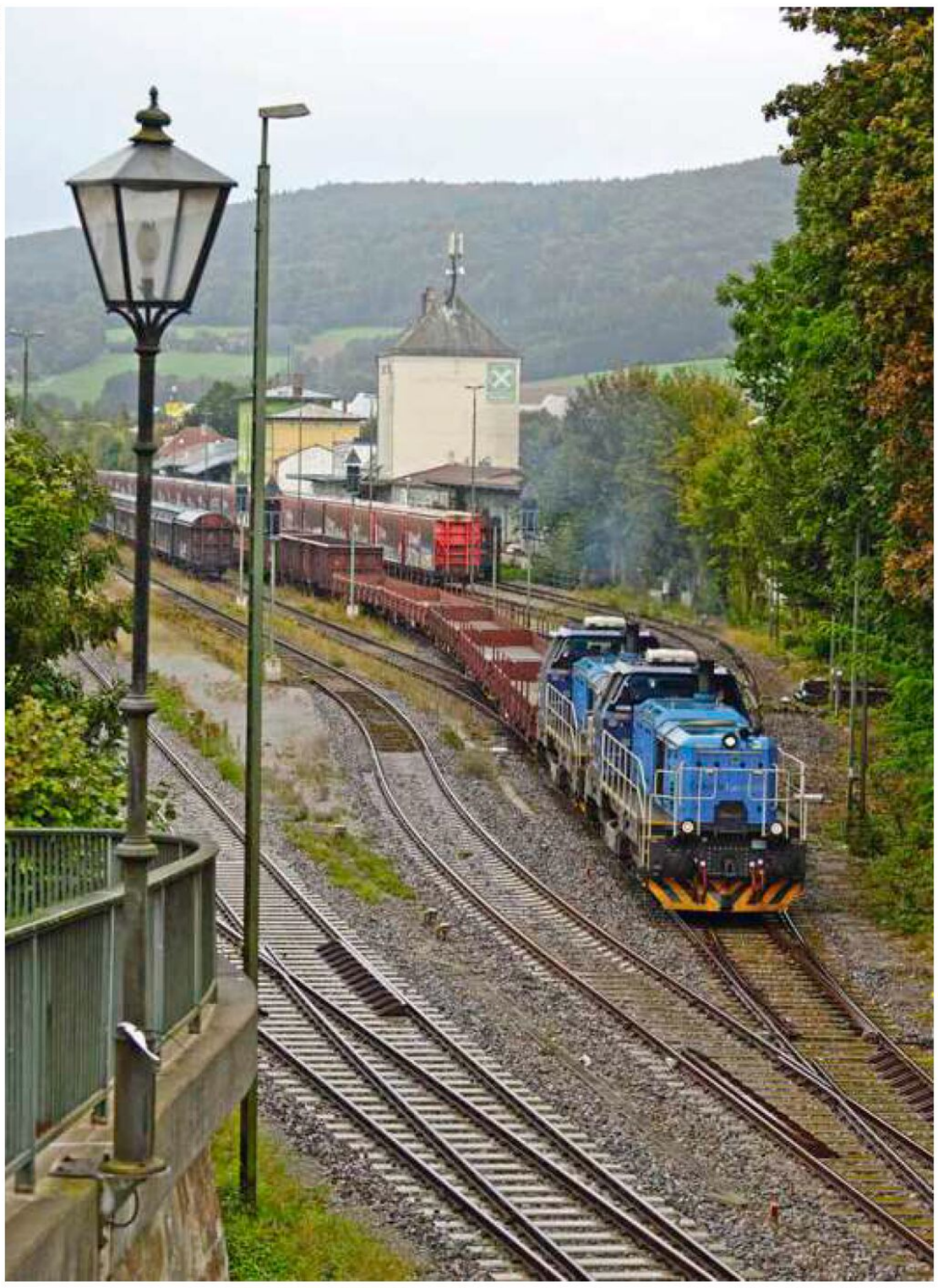
ARGE-S in Bruchhausen-Vilsen

Am Wochenende vom 4. bis 6. Oktober 2024 fand in Bruchhausen-Vilsen beim DEV die diesjährige Schmalspur-Expo der Arge Schmalspur (ARGE-S) statt. In der Aula/Turnhalle des Schulzentrums in Bruchhausen wurden zahlreiche Modellbahnanlagen von Mitgliedern der ARGE-S präsentiert, ergänzt durch einige Verkaufsstände von Modellbahn- und Zubehörhändlern. Dieses Jahrestreffen wurde zum Anlass genommen, die eigentlich Ende September zu Ende gegangene Betriebssaison der ersten Museumsbahn Deutschlands beziehungsweise des DEV noch um ein Wochenende zu verlängern, was vom zahlreich angereisten Publikum sichtlich gut angenommen wurde. Die Dampf- und Dieselzüge der Museumsbahn waren ebenso gut besetzt wie auch der auf der Normalspurstrecke der Verkehrsbetriebe der Grafschaft Hoya zwischen Eystrup und Bruchhausen verkehrende historische Normalspur-Triebwagen T1. Auf der meterspurigen Museumsbahn wurden die Dampfzüge mit der für die Bahn typischen Original-Lok „HOYA“ bespannt, ergänzt durch den Triebwagen T44 und die Diesellok V3, welche ebenfalls einzelne Fahrten mit historischen Personenwagen durchführten. Am Samstagvormittag verkehrte für die rund 115 Teilnehmer der Arbeitsgemeinschaft ein Dampfsonderzug. Unterwegs konnte unter anderem ein Blick auf die in den Fahrzeughallen in Heiligenberg abgestellten Fahrzeuge geworfen werden. In Asendorf wurde der dort beheimatete, von der früheren Steinhuder Meerbahn (StMB) stammende T41 den Fotografen präsentiert. Am Samstagabend verkehrte ein Triebwagensonderzug aus Triebwagen T44 und dem Beiwagen DEV 2 für die Teilnehmer der ARGE-Schmalspur als Zubringer zur Hauptversammlung im Gasthof Dillertal beim Bhf. Heiligenberg. Abgerundet wurde dieser Abendanlass durch eine Nachtfahrt des Triebwagenzuges zurück nach Bruchhausen, wobei das Signalhorn des Triebwagens bei den Bahnübergängen wohl auch noch den letzten Anwohner daran erinnerte, dass hier noch eine lebendige Museumsbahn zu erleben ist!

FOTO: DR. MARKUS STRÄSSLE

Die Dampflok Hoya und der T41 gemeinsam in Asendorf.

FOTO: ROLAND WIRTZ



INFRASTRUKTUR

Kurzzeitiger Hochbetrieb

Im Zeitraum vom 21. September bis zum 2. Oktober 2024 fanden an der Strecke Marktredwitz – Schirnding – Cheb Bauarbeiten statt, die mit Totalsperrungen und Schienenersatzverkehr mit Bussen einhergingen. Die internationalen Güterzüge im Verkehrskorridor Nürnberg – Pilsen mussten über andere Strecken umgeleitet werden, unter anderem über den rund 100 Kilometer weiter südlich gelegenen Grenzbahnhof Furth im Wald an der Strecke Schwandorf – Domazlice, der regulär nur noch von wenigen internationalen Güterzügen genutzt wird. Neben einigen Ganzzügen (insbesondere für die Automobil- und Chemie-Industrie) kamen umleitungsbedingt auch wieder internationale Güterzüge des Einzelwagenverkehrs der Verbindung Nürnberg – Pilsen auf diese Strecke, die seit Dezember 2013 planmäßig nur noch über Schirnding laufen. Die meisten Umleitergüterzüge wurden von den Staatsbahnen DB und ČD befördert; dabei erfolgte in Furth im Wald stets ein Lokwechsel. Bei einzelnen Zügen privater EVU liefen die Loks durch.

Planmäßig verkehren schon seit über zehn Jahren keine internationalen Einzelwagengüterzüge mehr über den deutsch-tschechischen Grenzbahnhof Furth im Wald. Aufgrund von Bauarbeiten an der Strecke Marktredwitz – Cheb haben 742 735 und 742 736 der ČD am 30. September 2024 in Furth im Wald einen solchen Zug von der DBAG übernommen und fahren nun Richtung Domazlice aus. Die ČD-Maschinen der Baureihe 742.7 entstanden durch Umbau und Modernisierung von Loks der Baureihe 742.

Vom 24. September bis 2. Oktober 2024 konnte man auf der PE-Linie (Plauen – Eger) erneut für knapp eine Woche internationalen Güterverkehr erleben. Aufgrund von Bauarbeiten zwischen Marktredwitz und dem tschechischen Cheb wurde der Schrott- und Stahlzug über den Grenzbahnhof Bad Brambach umgeleitet. Am Freitag, dem 27. September konnte der aus Tschechien kommende beladene Schrottzug mit den beiden Lokomotiven SWT-203 003 und 013 auf der Syratalbrücke in Plauen abgelichtet werden.

FOTO: MICHAEL STEPHAN

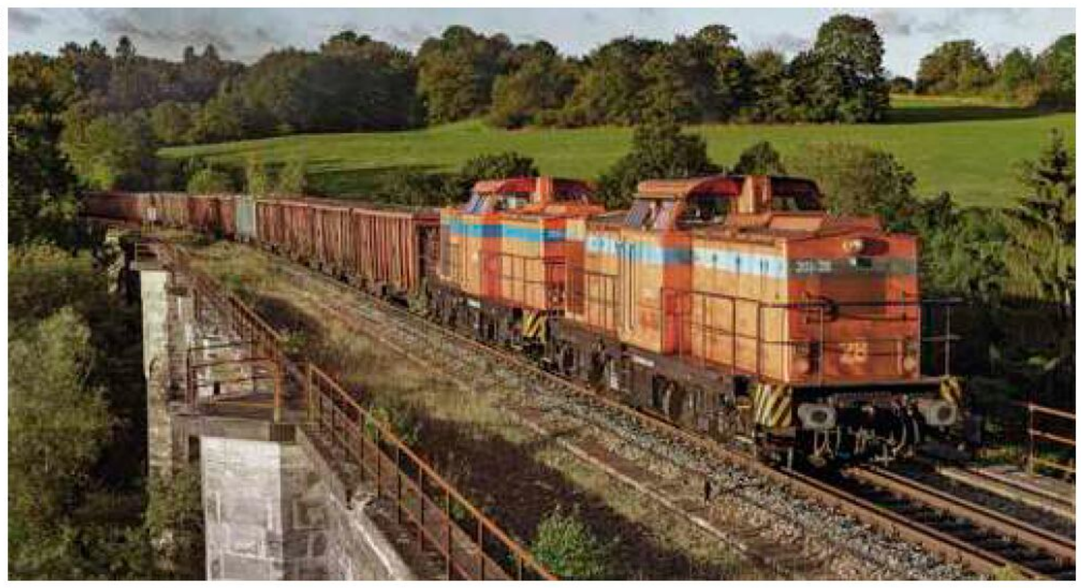


FOTO: FELIX SERAPHIN

Die neu lackierte 227 007 der STRABAG war am 18. September 2024 mit dem Bauzug DGV 28997 von Magdeburg-Rothensee nach Gera unterwegs und passiert soeben die Blockstelle Caaschwitz.

FOTO: MATTHIAS MÜLLER

Aufwendig gestaltet sich derzeit der Güterverkehr ins Thüringer Oberland. Gleich drei Lokomotiven waren am 9. Mai 2016 nötig, um den schweren Nachmittagszug mit 261 019 an der Spitze und 261 093 und 014 am Zugschluss von Saalfeld nach Blankenstein (Saale) zu befördern. Die Aufnahme entstand zwischen Leutenberg und Lichtentanne (Thür).

VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND (VCD)

Ausbau Blankenstein (Saale) – Marxgrün gefordert

Zum wiederholten Male fordert der VCD Deutschland die Reaktivierung der Verbindung aus dem Sormitztal über Blankenstein (Saale) nach Marxgrün. Die seit Jahrzehnten eingestellte Verbindung wäre für den Güterverkehr eminent wichtig. Derzeit wird Blankenstein (Saale) von Saalfeld aus aufwendig mit zwei Lokomotiven der Baureihe 261 bedient. In Wurzbach ist zudem eine Spitzkehre nötig. Die Wiederinbetriebnahme würde insbesondere den Güterverkehr nach Hof deutlich beschleunigen. Auch der Güterverkehr aus Saalfeld nach Ebersdorf-Friesau würde erheblich profitieren. Hier ist eine zweite Wende in Bad Lobenstein nötig, während die Züge Richtung Hof durchfahren könnten.

Anzeige

FOTO: PATRICK WEILAND

Am letzten Septemberwochenende fand wieder eine spektakuläre Fotoaktion zwischen Leipzig, Zeitz, Gera und Saalfeld statt. Star war die LDK-52 8079 mit einem leeren Kohlezug aus Profen. Der Zug wurde dafür von allen Graffitis befreit. Noch bietet die Strecke viel Reichsbahnflair und tolle Motive.

ZWISCHENHALT

Nach 151 129 wird auch 151 002 erhalten bleiben. Neuer Eigentümer der Lok ist die BayernBahn in Nördlingen. Viele andere Lokomotiven dieser Baureihe werden leider dem Schneidbrenner zum Opfer fallen.

Die DBAG saniert seit Mitte Oktober die ICE-Strecke Hamm – Hannover. Sieben Wochen lang müssen Fernzüge daher umgeleitet werden. Bis 29. November werden die Reisenden auf dieser Strecke noch Einschränkungen im Zugverkehr hinnehmen müssen.

Wegen Gleisbauarbeiten zwischen Lübeck und Grevesmühlen (s. Zeitreise) entfielen in diesem Abschnitt vom 23. September bis 2. Oktober die Züge der RE-Linie 4 Lübeck – Stettin/Ueckermünde. Der saisonal verkehrende IC2268/IC2263 von Hamburg nach Ostseebad Binz und zurück fuhr daher nur bis 24. September und wurde infolgedessen fünf Tage früher als fahrplanmäßig vorgesehen eingestellt.

Auf der Unstrutbahn werden seit Oktober die Gleise zwischen Freyburg und Karsdorf erneuert. Die Arbeiten dauern bis Februar 2025 an. Zwischen Naumburg Hbf und Wangen ist daher ein Busersatzverkehr für die Züge von Abellio Rail Mitteldeutschland eingerichtet.

Der Nebenbahn von Meinerzhagen nach Krummenerl droht die Stilllegung, nachdem der Schwarzenberg-Tunnel in Meinerzhagen wohl nicht saniert wird. Die Sanierung wäre nötig, um überhaupt wieder Zugverkehr auf der Strecke abwickeln zu können. Einzig verbliebener Kunde an der Strecke sind die Schotterwerke in Krummenerl.

Die DBAG hat das Reisezentrum in Hagen Hbf geschlossen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat indessen eine Ersatzlösung durch die Übernahme des Fahrkartenverkaufs seitens Transdev Vertrieb ab 1. November 2024 erreicht.

Ab Dezember erhöht die Deutsche Bahn AG die Preise. So steigen die Flexpreise um durchschnittlich 5,9 Prozent. Hingegen werden die Preise für die BahnCard 25 und 50 sowie die Einstiegspreise bei den Spar- und Super-Sparpreisen nicht angehoben. Für die Anhebung der Tarife macht die DBAG vor allem die steigenden Gehälter als Konsequenz der Tarifverhandlungen verantwortlich.

Wegen bautechnischer Mängel den Brandschutz betreffend mussten die Lokomotiven der Baureihe DE18 Stage V vorübergehend abgestellt werden. Dies führte in Montabaur zum Ersatz durch die Baureihe 077, in der Oberpfalz wurden die DE18-Leistungen zwischenzeitlich wieder von der Baureihe 294 übernommen.

Captrain Deutschland veräußert ihre Tochterunternehmen Teutoburger Wald Eisenbahn (TWE) und Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH (FVE) an die RDC Deutschland Gruppe. Der Verkauf wurde am 31. Oktober vollzogen.

Infolge der starken Schneefälle und der Windbrüche musste die Tauernbahn ab 12. September zwischen Bad Hofgastein und Badgastein für mehrere Tage bis zum Mittag des 16. September gesperrt werden. Die Nachtzüge wurden zum Teil großräumig umgeleitet, im Personenverkehr wurde ein Schienenersatzverkehr angeboten. Ab 18. November wird der Tauerntunnel wegen Instandsetzungsarbeiten gesperrt. Die Sperre dauert bis Sommer 2025.

Der Aufsichtsrat der DBAG hat dem Verkauf der Logistiksparte DB Schenker an DSV zugestimmt. Die Bahn möchte sich künftig auf ihr Kerngeschäft und die Sanierung des Netzes konzentrieren. In welcher konkreten Form der Erlös Verwendung findet, ist derzeit noch nicht geklärt.

RS Lease, Vermieter von Schienenfahrzeugen der Slowakei, und Siemens Mobility haben einen Rahmenvertrag über die Lieferung von bis zu 65 Vectron-Loks unterzeichnet. Die Vereinbarung beinhaltet einen Fixabruf von 30 Lokomotiven der Bauart Vectron MS, optional können weitere 35 Loks der Varianten Vectron Multi System und Vectron Dual Mode geordert werden.

DEUTSCHE BAHN AG

Verbessertes Angebot im Reiseverkehr

Ab Fahrplanwechsel im Dezember bietet die Deutsche Bahn AG mehr internationale Zugfahrten an. Neu ist eine umsteigefreie ICE-Verbindung von Berlin nach Paris. Auch der Amsterdam-Verkehr wird ausgeweitet. So wird die Hauptstadt der Niederlande künftig auch von München aus umsteigefrei erreicht. Zwischen Frankfurt (Main) und Brüssel wird ab Mitte April bis Anfang November überdies täglich eine Spätverbindung in beiden Richtungen offeriert. Zwischen München und Zürich werden zwei zusätzliche Zugpaare eingeführt. In den Sommermonaten gibt es weitere Direktzüge von München über Verona hinaus mit vier täglichen Fahrten von/nach Venedig und sechs Fahrten von/nach Bologna. Auch das Fahrtenangebot zwischen Deutschland und Polen wird erneut ausgeweitet: Mit zwei zusätzlichen Zügen pro Tag ergibt sich auf der Strecke Berlin – Breslau – Krakau künftig ein Vier-Stunden-Takt. Mit einer neuen ICE-Nachtverbindung zwischen Berlin und der Schweiz reagiert die DBAG auf die große Nachfrage nach Sitzwagen bei der bereits bestehenden Nachtzugverbindung. Für das zusätzliche Angebot über Hannover, Frankfurt (Main) und Karlsruhe Richtung Basel, Zürich und Chur wird ein XXL-ICE 4 mit rund 920 Sitzplätzen pro Fahrt eingesetzt. Insgesamt werden künftig 330 Fahrten täglich in zwölf Nachbarländer angeboten. Das entspricht einem Plus von rund 25 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019. Im innerdeutschen Verkehr stockt die DBAG ihr Angebot an Sprinter-Zügen und umsteigefreien ICE-Direktverbindungen weiter auf: Zwischen Berlin und Frankfurt (Main) sind künftig täglich sechs zusätzliche ICE-Sprinter im Einsatz. Damit werden künftig 22 Sprinterzüge auf dieser Verbindung angeboten. Neu sind weitere umsteigefreie ICE-Direktverbindungen quer durch Deutschland. So verkehrt im Fahrplan 2025 ein zusätzlicher Zug von Berlin nach Saarbrücken. Eine weitere Direktverbindung wird ab Mitte März von Rostock über Leipzig, Frankfurt nach Stuttgart eingeführt. Eine jeweils zweite tägliche ICE-Direktverbindung wird zwischen Bremen und Berlin sowie zwischen Basel und Stuttgart eingerichtet. Ebenso wird ein weiteres Zugpaar zwischen Hamburg-Altona und Basel SBB von Eurocity auf ICE umgestellt und neu über die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main mit Halt in Frankfurt (Main) Flughafen Fernverkehr geführt. Der neue Fahrplan gilt ab 15. Dezember 2024.

FOTO: MARKUS BEHRLA

Die wunderbar hergerichtete TWE 152 passiert am 28. September bei Boekelo eine ebenso hübsche Borgward Isabella.

MUSEUMSBAHN

Fotofahrt mit der ELNA 5 als TWE 152

Das in Haaksbergen in den Niederlanden ansässige Museum Buurtspoorweg nahm im Dezember 2023 eine ELNA 5 als TWE152 wieder in Betrieb. Das ermöglicht es nun, mit verschiedenen ehemaligen Kleinbahn-Fahrzeugen deutscher Herkunft stilvolle Zugzusammenstellungen auf die Gleise zu schicken. Am 27. und 28. September 2024 waren dann neben der erwähnten Lok 152 der Teutoburger Wald Eisenbahn (TWE) der Wismarer Schienenbus T1 der Kleinbahn Delmenhorst Harpstedt sowie verschiedene Wagen unter anderem der Bentheimer Eisenbahn, der Meppen-Haselünner Eisenbahn oder auch der Kleinbahn Kassel-Naumburg auf der Museumsbahn von Haaksbergen nach Boekelo unterwegs. Die Mitglieder des Museums Buurtspoorweg setzten gekonnt ihre hervorragend aufgearbeiteten Fahrzeuge ein. Einen Besuch dieser besonderen Museumsbahn sollte jeder Kleinbahn- und Eisenbahnbegeisterte auf dem Plan haben. Weitere Infos sind unter www.museum-buurtspoorweg.nl zu finden.

FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Eigentlich waren nur vier Monate geplant, am Ende wurden es ganze 16: Aufgrund von Personal- und Fahrzeugmangel beauftragte Go-Ahead Bayern/Arverio ab Juni 2023 das EVU Wedler Franz Logistik mit Ersatzzugleistungen zwischen Würzburg und Treuchtlingen. Der mehrfach verlängerte Vertrag endete nun zum Oktober 2024, wobei zum Abschied der vorletzte Zug mit E 94 088 bespannt wurde.

Auf der neuen Weststrecke standen die Tunnel im Bereich Tullnerfeld nach den starken Regenfällen zum Teil rund einen Meter unter Wasser.

FOTO: ÖBB

Anfang September wurde Österreich landesweit von massiven Stürmen und von Hochwasser heimgesucht. In vielen Gebieten musste der Katastrophenalarm ausgerufen werden. Die Auswirkungen auf den Bahnverkehr waren gravierend.

Land unter

Die Österreichischen Bundesbahnen baten Reisende daher zunächst, auf Fahrten zwischen 13. und 15. September zu verzichten. Fahrkarten mit Zugbindung konnten bis 22. September benutzt werden. Infolge der starken Schneefälle und der Windbrüche musste als Erstes die Tauernbahn ab 12. September zwischen Bad Hofgastein und Badgastein für mehrere Tage gesperrt werden. Die Nachtzüge wurden zum Teil großräumig umgeleitet oder entfielen, im sonstigen Personenverkehr wurde ein Schienenersatzverkehr angeboten. Die Sonderfahrten nach Emmersdorf an der Donau in die Wachau wurden annulliert, da auch der Wachau-Marathon wetterbedingt abgesagt werden musste. Wiederum verkehrten auf der Wachaubahn hochwasserbedingt Züge als Straßenersatzverkehr, weil die Bahnstrecke deutlich höher liegt als die Bundesstraße. Am Wechsel wurde der Streckenabschnitt Aspang – Friedberg wegen eines Murenabgangs gesperrt. Die Triestingtalbahn von Leobersdorf nach Weißenbach-Neuhaus musste am betroffenen Wochenende präventiv auf Ersatzverkehr umgestellt werden. Auch auf den Strecken von Wiener Neustadt Hbf nach Gutenstein und Puchberg am Schneeberg wurde der Betrieb eingestellt. In Oberösterreich wurde die Donauuferbahn ab Grein gesperrt, ebenso verkehrten auf der Almtalbahn und auf der Mühlkreisbahn ab

Zahllose Sperrungen in weiten Landesteilen

Rottenegg keine Züge. Ohnehin wegen Bauarbeiten gesperrt war die Kamptalbahn zwischen Hadersdorf am Kamp und Sigmundsherberg. Dort wäre aufgrund der Hochwasserschäden auch kein Betrieb möglich gewesen. Die Situation verschärfte sich am 15. September: In der Nacht musste auch die Weststrecke zwischen St. Valentin und Amstetten gesperrt werden. Wegen der Witterungslage war dann auch im Bereich Tullnerfeld kein Zugverkehr mehr möglich, was an diesem Tag zur Einstellung des Zugverkehrs zwischen Linz und Wien führte. Auch die Ostbahn wurde an diesem Tag komplett gesperrt, zwischen Wien und Hegyeshalom beziehungsweise Bratislava Petrzalka verkehrten keine Züge mehr. Auch am Semmering gab es Murenabgänge. Dies führte in der Konsequenz dazu, dass die Züge aus Italien, Osttirol, Kärnten und der Steiermark in Bruck an der Mur respektive in Mürzzuschlag endeten. Am 16. September konnte dann zumindest der Regionalverkehr zwischen Bad Vöslau und Wien wieder aufgenommen werden, nachdem zuvor auch die Strecke Wien – Wiener Neustadt unbefahrbar war. Kein Zugverkehr war auch im Traisental und auf der Strecke Pöchlarn – Scheibbs möglich. Insgesamt war der Bahnverkehr am 16. September allein in Niederösterreich an über 40 Stellen unterbrochen. In der Region Wien und im Raum

In Linz Hbf weisen die Monitore auf die zahlreichen Ausfälle im inneralpinen Verkehr hin.

FOTOS: JANA MÜLLER

Die Österreichischen Bundesbahnen sprachen bis 19. September eine Reisewarnung aus. Viele Strecken waren gesperrt.

Wiener Neustadt kam nahezu der komplette Zugverkehr zum Erliegen. Die ICE-Züge aus Berlin, Frankfurt (Main) und Dortmund endeten zwei Wochen lang in Passau Hbf, kurze Zeit auch das nachts verkehrende Zugpaar IC 296/297 von Rostock beziehungsweise Berlin nach Wien Hbf.

Ein regionenübergreifender Güterverkehr war im Osten und Süden Österreichs ab dem 14. September kaum möglich. Zahlreiche Güterzüge entfielen oder mussten tagelang die angeordneten Sperren abwarten. Erheblich beeinträchtigt war auch der Rübenverkehr nach Tulln. Viele Güterzüge werden noch immer über den Semmering und die Pyhrnstrecke geführt. So können aktuell wenigstens 75 Prozent der vorherigen Kapazität bewältigt werden. Zumindest die Sperre der Tauern-Nordrampe zwischen Bad Hofgastein und Badgastein konnte am Mittag des 16. September aufgehoben werden. Indes musste am Abend dieses Tages die Verbindung Stockerau – Retz eingestellt werden. Auch zwischen Mistelbach und Laa an der Thaya wurde der Verkehr ausgesetzt.

Nicht von Witterungsschäden betroffen war die Murtalbahn von Unzmarkt nach Tamsweg. Dort konnten die Schmalspurzüge nach Fahrplan verkehren. Die Saison auf der Gurkthalbahn endete ohnehin am 8. September, sodass für den touristischen Verkehr keine Einschränkungen zu verzeichnen waren. Auch der Feier des Streckenjubiläums am 22. September stand somit nichts im Wege. Anders gestaltete sich die Situation auf der Mariazellerbahn: Dort musste der Verkehr komplett eingestellt werden. Weil auch die Straßen überflutet waren, war zunächst auch kein Schienenersatzverkehr möglich. Zumindest zwischen Laubenbachmühle und Mariazell verkehren seit 28. September wieder Züge, im Pielachtal ruht der Verkehr weiterhin. Auf der Waldviertelbahn können aufgrund der hohen Schäden bis auf Weiteres ebenfalls keine Züge fahren.

Viele Strecken nach wie vor mit Beeinträchtigungen

Ab 18. September normalisierte sich die Situation zumindest partiell: Die Ostbahn war wieder uneingeschränkt befahrbar, auf der Weststrecke verkehrten zumindest wieder Railjets und die Westbahn jeweils im Stundentakt. Die rjx-Züge fielen weiterhin zwischen Salzburg und Wien aus. Der Zugverkehr muss(te) indessen bis 15. Dezember ohne Verkehrshalt in Tullnerfeld – bis 10. Oktober sogar zum Teil eingleisig – über die alte Westbahn und den Wienerwald geführt werden, da die Tunnel auf der Schnellfahrstrecke teilweise bis zu einem Meter unter Wasser standen und die technischen Einrichtungen schwer beschädigt wurden. Besonders betroffen waren der Atzenbrugger-Tunnel zwischen St. Pölten und Tullnerfeld sowie der Lainzer Tunnel im Wienerwald, der Wien Meidling an die neue Weststrecke anbindet. Die Kosten für die Reparatur der Schäden an der neuen Weststrecke werden derzeit auf mehrere hundert Millionen Euro taxiert. Probleme gibt es auch bei der Lieferung elektronischer Bauteile, da diese nicht per se vorhanden sind. Normalerweise produzieren die Bahn Zulieferer derartige Produkte auf längerfristige Bestellung, auf Ad-hoc-Bestellungen ist man nicht vorbereitet.

Die große Herausforderung ist nun, mit den eingeschränkten Kapazitäten zurechtzukommen. Normalerweise können über 500 Züge täglich zwischen St. Pölten und Wien in Verkehr gesetzt werden. Solange die Strecke teilweise nur eingleisig befahrbar war, reduzierte sich diese Zahl auf 150 Züge. Auch seit der Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises durch den Wienerwald können nur rund 300 Züge täglich über diese Verbindung geführt werden. Zwar wurden viele Züge verstärkt, Railjets boten vorübergehend 800 statt 400 Plätze, jedoch müssen weiterhin einige Verbindungen entfallen. Seit 27. September verkehren die ICE-Züge der Streck Dortmund – Wien wieder größtenteils bis Linz Hbf. Seit 10. Oktober gilt österreichweit ein komplett neuer Fahrplan. Ab 15. Dezember 2024 soll die Schnellfahrstrecke wieder provisorisch befahrbar sein. Im Sommer 2025 muss diese jedoch ein weiteres Mal für vier Wochen gesperrt werden. *Jana und Matthias Müller*

FOTO: ÖBB

Im Tullnerfeld musste die Feuerwehr zu zahlreichen Einsätzen auf Bahnstrecken ausrücken.

Die Rhätische Bahn (RhB) ist weltweit eine der bekanntesten kleinen Bahnen. Zahlreiche Fahrzeuge in Sonderlackierungen steigern die Aufmerksamkeit. Hier sind die jüngsten.

Kunterbunte RhB

Die vom „Verein pro Salonwagen“ angeregte „Pullman-Lok“ Ge 4/4 II 626 „Malans“ wurde am 17. September 2024 auf der Drehscheibe des Bw Landquart der Öffentlichkeit vorgestellt. Sie präsentierte sich in den Farben Blau/Gold/Crème passend zum Salonwagen-Zug „Orient Express der Alpen“.

Seit diesem Jahr gibt es den sogenannten „Ahnenzug“: Der Allegra ABe 4/12 3514 wurde in den Farben der Vorgängerbahnen Chur-Arosa- und Bernina-Bahn lackiert. Der Mittelwagen trägt die Farbgebung Grün/Crème der frühen RhB. Auf dem Bild bei Litzirüti wurde der 3514 dem Sonderzug anlässlich der Generalversammlung des „Club 1889“ in Arosa am 22. Juni 2024 vorgespannt.

Die grüne Ge4/4II 611 „Landquart“ wurde am 12. April 2024 einem geladenen Publikum vorgestellt. Seit über 35 Jahren erstrahlt jetzt eine „BoBo II“ in grüner Farbe bei der RhB. Lanciert wurde die Farbgebung von der neuen „Stiftung grün&chrom“.

Ein Farbtupfer mehr bei der normalerweise roten RhB: Anschließend an den Rollout der wieder grünen Ge4/4II 611 zog sie am 12. April 2024 bei Igis den Güterzug 5151 von Landquart nach Pontresina.

Seit Ende Juni 2024 gibt es bei der RhB die farbenfrohe Ge4/4II 631 „Untervaz“ mit Werbung für den Medienkonzern „Südostschweiz“. Im Juli 2024 bespannte sie den Glacier Express von St. Moritz nach Chur. Die Ge4/4 II 619 „Samedan“, die zuvor für „Südostschweiz“ Werbung machte, wurde vor Kurzem verschrottet.

FOTOS: BERNHARD WILLEN

Der Eröffnungssonderzug aus Prag, bespannt mit 464.102 und der österreichischen 52.100, steht im Bahnhof von Benešov.

„Festival parních lokomotiv“ (Festival der Dampflokomotive) hieß das Motto eines Eisenbahnfestes, das vom 13. bis 15. September 2024 im rund 40 Kilometer südwestlich von Prag gelegenen Benešov u Prahy stattfand.

Stimmungsvolle Tage

Wochenlanger Sonnenschein und angenehme Temperaturen steigerten die Vorfreude auf das Dampflokfest in Benešov. Leider kündete der Wetterbericht für die Tage des Festivals Starkregen mit Unwetterpotenzial an. Teilnahmegebühr und Hotelübernachtungen waren schon längst bezahlt – also was soll's, am 12. September ging es los. Leider stand auch die Anreise unter keinen guten Vorzeichen, denn die einzige Brücke über die Moldau in Hradištko war gesperrt, sodass wir, unser Hotel in Sichtweite, zunächst 50 Kilometer über Nebenstraßen zur nächsten Brücke fahren mussten. Eine Reifenpanne,

Bedingt durch die regennassen Schienen boten 464.102 und 52.100 als Zugloks des Eröffnungszuges ein Dampfspektakel ohnegleichen.

Dieses Foto versinnbildlicht die Leistungsfähigkeit (auch kleinerer) tschechischer Dampflokomotiven und die Virtuosität der Lokomotivführer: Ohne einmal zu schleudern tobt 434.2186 auf den schlüpfrigen Schienen nach dem Halt in Cercany mit einem Neun-Wagen-Zug voll beschleunigend an den Fotografen vorbei.

zehn Kilometer Fahrt auf der Felge und wir waren endlich am Ziel. Die Stimmung war im Keller; der Reifenwechsel in Prag kostete fast einen Tag. Aber dann ging es los.

Manfred, mein Reisebegleiter, bedauerte den fehlenden Sonnenschein, aber je länger ich von den aus allen Rohren qualmenden Dampflokomotiven umgeben war, desto besser gefiel mir die Atmosphäre. Auch der starke Dauerregen tat der Freude keinen Abbruch. Als Hamburger war Regen für mich ja nicht ungewohnt. Im Depot von Benešov gab es eine kleine Fahrzeugschau, aber kaum Besucher. Züge mit historischen Lokomotiven (nicht nur Dampf) verkehrten auf den Strecken von Prag nach Tábor, Ledecko und Sedlcany. Mittlerweile waren wir trotz Regenkleidung bis auf die Haut durchnässt. Abends im Hotel angekommen stellten wir fest, dass der Wasserspiegel der Moldau beträchtlich angestiegen war, sich aber noch zirka 50 Zentimeter unter der Uferbefestigung befand. Im Restaurant wur-

Es qualmte aus allen Rohren

den unsere Lebensgeister bei Szegediner Gulasch mit böhmischen Knödeln und Pilsner Urquell vom Fass schnell wieder geweckt. Ein kurzer Check im Internet ergab, dass viele Teile Tschechiens von Wassermassen überflutet wurden. Sorgenvoll dachten wir an den Wasserspiegel der Moldau und nahmen uns vor, unser Auto am nächsten Abend höher gelegen zu parken. Es hatte die ganze Nacht durchgeregnet und als wir in den neuen Fototag starteten, waren die Schleusen im Himmel noch immer weit geöffnet. Auch fotografisch gab es einige Herausforderungen: Damit der Regen nicht in langen Streifen auf den Fotos abgebildet wird, mussten wir trotz des schlechten und dunklen Wetters sehr kurze Veschlusszeiten wählen, sodass ISO-Werte von 3200 und darüber die Regel waren.

Viel Abwechslung an den Strecken

Die Vielzahl an Dampflokomotiven aus Tschechien, Deutschland und Österreich sowie die eingesetzten Dieseltriebfahrzeuge („Skibrille“, „Bardotka“, „Blauer Blitz“) boten an den Strecken ein buntes Bild und entschädigten trotz des Wetters. *R. Schnell*

Folgende Dampflokomotiven nahmen aktiv am Festival teil:

431.032	1'D1' h2t, StEG, Fabr.-Nr. 4779, Bj. 1927
434.2186	1'D h2, Breitfeld, Fabr.-Nr. 95, Bj. 1917
464.102	2'D2' h2t , ČKD, Fabr.-Nr. 2001, Bj. 1940
555.0153	1'E h2, WLF, Fabr.-Nr. 16968, Bj. 1944
01 0509	2'C1' h2, Krupp/Meiningen, Bj.1935/63
86 1333	1'D1' h2t, WLF, Fabr.-Nr- 3211, Bj. 1939
52.100	1'E h2, Krauss-Maffei, Fabr.-Nr. 16411, Bj.1943

FOTOS: RAINER SCHNELL

Echte Dampflokatmosphäre bot das Betriebswerk Benešov: 434.2186 und 431.032 warten bereits auf ihre nächsten Einsätze.

FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

Ein schöner (Teil-)Überblick über die Fahrzeugausstellung der Innotrans 2024 bot sich von einem Hallendach. Das Bild verdeutlicht die Einzigartigkeit der Berliner Ausstellung. Nur auf diesem Messegelände gibt es so eine umfangreiche Gleisanlage, die es ermöglicht, 133 Fahrzeuge auf 3500 laufenden Gleismetern zu zeigen.

Vom 24. bis 26. September war Berlin Gastgeber für die 14. Auflage der InnoTrans, dieses Mal unter dem Motto „Die Zukunft der Mobilität“. Entsprechend prägten die Themen Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Künstliche Intelligenz das Messegeschehen.

Optimistisch in die Zukunft

Rund 170000 Besucher aus 133 Ländern trafen sich auf dem Berliner Messegelände, um sich bei den 2940 Ausstellern aus 59 Ländern über Innovationen und den Stand der Technik im Bahnbereich zu informieren. Und Neuigkeiten bot die Industrie dieses Jahr reichlich: Genau 266 Weltpremieren meldeten die Veranstalter der Fachmesse, die sich wieder in die Fachgebiete Bahntechnik, Bahninfrastruktur, öffentlicher Verkehr, Innenraum und Tunnelbau gliederte.

Volle Hallen, voller Außenbereich

Bereits am ersten Messetag zeichnete sich eine Rekordbeteiligung ab, es war voll wie selten zuvor. Der Mittwoch als traditioneller Haupttag bot dann das ungewöhnliche Bild, dass selbst im Freigelände das Weiterkommen beschwerlich war. Geruhsamer ging es dort nur zu, wenn einer der zahlreichen Regenschauer niederging und sich das Geschehen mehr in die ebenfalls vollen Hallen verlagerte.

Das tat der insgesamt positiven Stimmung aller Beteiligten aber keinen Abbruch. Viele Aussteller und Firmenchefs äußerten sich optimistisch zur Zukunft des

Sie soll ab nächstem Jahr die von Talgo zu liefernden ICE-L-Züge quer durch Deutschland ziehen: Die Baureihe 105. Ausgestellt war die Lok mit der Nummer 105 019.

Auf den ersten Blick etwas unaufgeräumt wirkt der Maschinenraum der Talgo-Lok.

Auffällig sind beim Führerstand der Baureihe 105 das Bedienpaneel neben dem Seitenfenster und die wenigen analogen Anzeigen.

Beim RS ZERO behielt Stadler das ikonische Fachwerk im Fensterbereich des Vorgängers RS 1 bei.

Stolz ist man bei Stadler auf das große Sichtfeld für den Lokführer, der den gesamten Fahrbereich überblicken kann. Seitenfenster sind ebenfalls vorhanden.

Mit Unterstützung von Nexrail entwickelte IPE diese dreiachsige Batterie-Rangierlok mit 750 kW und einem Gewicht von 67,5 Tonnen. Die Batteriekapazität soll für einen Einsatztag reichen. Erstkunde ist die HVLE.

FOTO: STRPHAN KARKOWSKI

Eine der letzten Seddiner 298, 298 317, rangiert am 19. September eine Vossloh-Modula DM 20 im Design von Duisport Rail auf das Messegelände. Die gezeigte Lok ist nur ein auf dem bereits 2022 gezeigten Prototypen basierender Demonstrator.

Systems Bahn. Die Begeisterung der Projektbeteiligten für „ihr" Produkt fiel im Laufe der Fachgespräche oder der Fahrzeugpräsentationen immer auf.

Zahlreiche Vertragsabschlüsse wurden während der Messe bekanntgegeben. So verkündete die DB AG die Übernahme von zwei Weichenschleifmaschinen von der Voestalpine und die Anmietung von 15 Triebwagen für die Oberleitungsinstandhaltung mit Hybridantrieb des Typs CateneryCrafter 15.4 E3, wie sie die ÖBB schon einsetzen. Siemens Mobility unterzeichnete einen Rahmenvertrag mit RS Lease über 65 Vectron-Lokomotiven. Stadler meldete den Abschluss eines Abkommens über 129 vierachsige Mehrsystemlokomotiven, die eine Weiterentwicklung der EURO-Reihe von Stadler darstellen.

Die Gretchenfrage: H_2 oder Batterie?

Auffällig war bei den Lokomotiven die Rückkehr der Mittelführerstandloks. Neben den bekannten Fahrzeugen wie der DE 18 und der Modula von Vossloh RS oder dem DualShunter 2000 von CZ Loko, war diese Bauart auch bei den großen Herstellern Stadler (mit der EURO C-Cab) und Alstom (mit dem Traxx-Shunter) ein Thema.

Stolz präsentieren Vertreter von Industrie, Bahn und Politik das Design der neuen S-Bahn München, die ab 2028 fahren soll.

Einträchtig nebeneinander stehen der Coradia Max ET-06.001 von Alstom für die LNVG und zwei Wagen des mit Wasserstoff betriebenen Cinova-H_2 der CRRC. Die Brennstoffzellen leisten zusammen 960 kW.

Eine für einen 160 km/h schnellen Intercity-Zug eher ungewöhnliche Längsbestuhlung weist der zweite Wagen des Cinova-H_2 auf, während der erste Wagen eher unseren ICE-Zügen gleicht.

Auf großes Interesse stieß der von Talgo auf seinem Stand präsentierte Wagen des für die DSB bestimmten ICE230.

Bis zu 160 km/h schnell ist der von Tatravagónka gebaute und von Railcolor speziell gestaltete Sggns(s) 80 Fuß XLs.

Diese werden zukünftig jeweils in verschiedenen Varianten mit Batterie- oder Wasserstoffantrieb oder dem Oberleitungsbetrieb angeboten. Überraschend zeigte IPE aus Italien zudem eine dreiachsige Batterie-Rangierlok mit einer Leistung von 750 kW, welche die HVLE testen wird.

Insgesamt unerwartet stark vertreten war auf der InnoTrans der Wasserstoffantrieb. CRRC zeigte einen Teil ihres als „Energie-intelligent" bezeichneten Intercity Cinova H_2, Hyundai Rotem seine H_2-Straßenbahn für Korea und das koreanische Institut für Eisenbahnforschung ein Modell seines wasserstoffbetriebenen Regionalzugs. Zusätzlich pendelte während der Messe der für die Heidekrautbahn vorgesehene Mireo Plus H der NEB für Siemens Mobility zwischen Charlottenburg und Ostbahnhof. Alle Fahrzeuge, wie auch die ebenfalls ausgestellte Modula BFC von Vossloh RS, benutzen Brennstoffzellen zur Gewinnung

Ein neues Außendesign erhielt der modernisierte 424 006 für die S-Bahn Köln. Aber auch an der Technik hat sich einiges getan.

Die Fahrgastkapazität erhöhte sich von 434 auf 508 Plätze. Die Sitze sind in den Farben Dunkelgrau wie der Kölner Dom und Adenauergrün wie die Kölner Brücken gehalten.

Anzeige

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

ab 399,90 €*

S-BAHN KÖLN – DAS NEUE DESIGN DER TRIEBWAGEN BR 424

Mit dem aktuellen Neuheiten Express hat BRAWA das Modell des Triebwagens BR 424 der DB AG vorgestellt, der seit April 2024 bei der S-Bahn Köln zum Einsatz kommt. Durch die originalgetreu nachgebildete Front, die extra angesetzte Hochspannungsausrüstung und die Klimakästen bietet das BRAWA Modell ein authentisches Erscheinungsbild. Zahlreiche Details wie z. B. die funktionsfähige und beleuchtete Zugzielanzeige, fein detaillierte Pantographen und filigrane Gravuren machen das Modell zu einem echten Highlight Ihrer Anlage. Die Digitalversionen sind mit Loksound und einem D&H Decoder ausgestattet.

Best.-Nr.
44652 - 44655

WWW.BRAWA.DE

HO

*Unverbindliche Preisempfehlung

FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

Der neue „Aachener-Rail-Shuttle“ schwebt am 18. September im Rahmen des Aufbaus ein.

Selten sieht man einen Triebwagen der NEB auf der Stadtbahn, noch seltener den mit Wasserstoff betriebenen Mireo Plus H.

Mit dem 6012 001 stellte KONCAR aus Kroatien seinen ersten batterieelektrischen Zug (BMU) für die HŽPP, die kroatische Staatsbahn, vor.

Griffin 200, so nennt Newag seine 200 km/h schnelle Dreisystem-Lokomotive für PKP Intercity. Geplant ist die Zulassung in Polen, Deutschland, Österreich, der Tschechischen Republik, der Slowakei und Ungarn.

Aufgeräumt wirkt der Führerstand der Griffin. Auch hier sind die Anzeigen meist digital.

FOTOS (17): RICHARD OED

der Antriebsenergie. Im Gegensatz dazu setzt Stadler beim Nachfolger des Regioshuttle RS 1, dem RS ZERO, für dessen H_2-Version auf einen Wasserstoffmotor von Deutz. Zusätzlich bietet Stadler den RS ZERO als Batterieversion an.

Das Messethema „Nachhaltigkeit“ zeigte sich nicht nur bei alternativen Antrieben mit Wasserstoff oder Batterie, wie dem Stadler FLIRT Akku für das Pfalznetz, sondern auch bei den für die Fahrzeuge verwendeten Materialien. So besteht die Seitenwandverkleidung beim RS ZERO aus recyceltem Kunststoff und der Fußbodenbelag wird zu 98 Prozent aus nachwachsenden Rohstoffen gefertigt und ist frei von synthetischem Kautschuk und Weichmachern. Alstom ging für die Lieferung von nahezu ohne fossile Kohlenstoffemissionen hergestelltem Stahl für den zukünftigen Traxx-Shunter eine Partnerschaft mit SSAB ein. Nachhaltiger werden Fahrzeuge aber auch durch Verbesserungen an bestehenden Komponenten, wie Hitachi mit den energieeffizienteren Fahrmotoren des ETR 1000 für die FS zeigt.

Künstliche Intelligenz wird bereits eingesetzt

Auch Digitalisierung wurde auf den Ständen thematisiert: Es ging unter anderem um eine verbesserte Fahrzeugwartung, wie sie Siemens Mobility mit seinem Railagent X demonstrierte, oder eine effektivere Fahrgastinformation, wie die Echtzeit-Auslastungsanzeige bei der Berliner S-Bahn. Die Digitalisierung des Bahnbetriebs, zum Beispiel mittels ETCS und der Einführung der digitalen automatischen Kupplung, spielten ebenso eine Rolle.

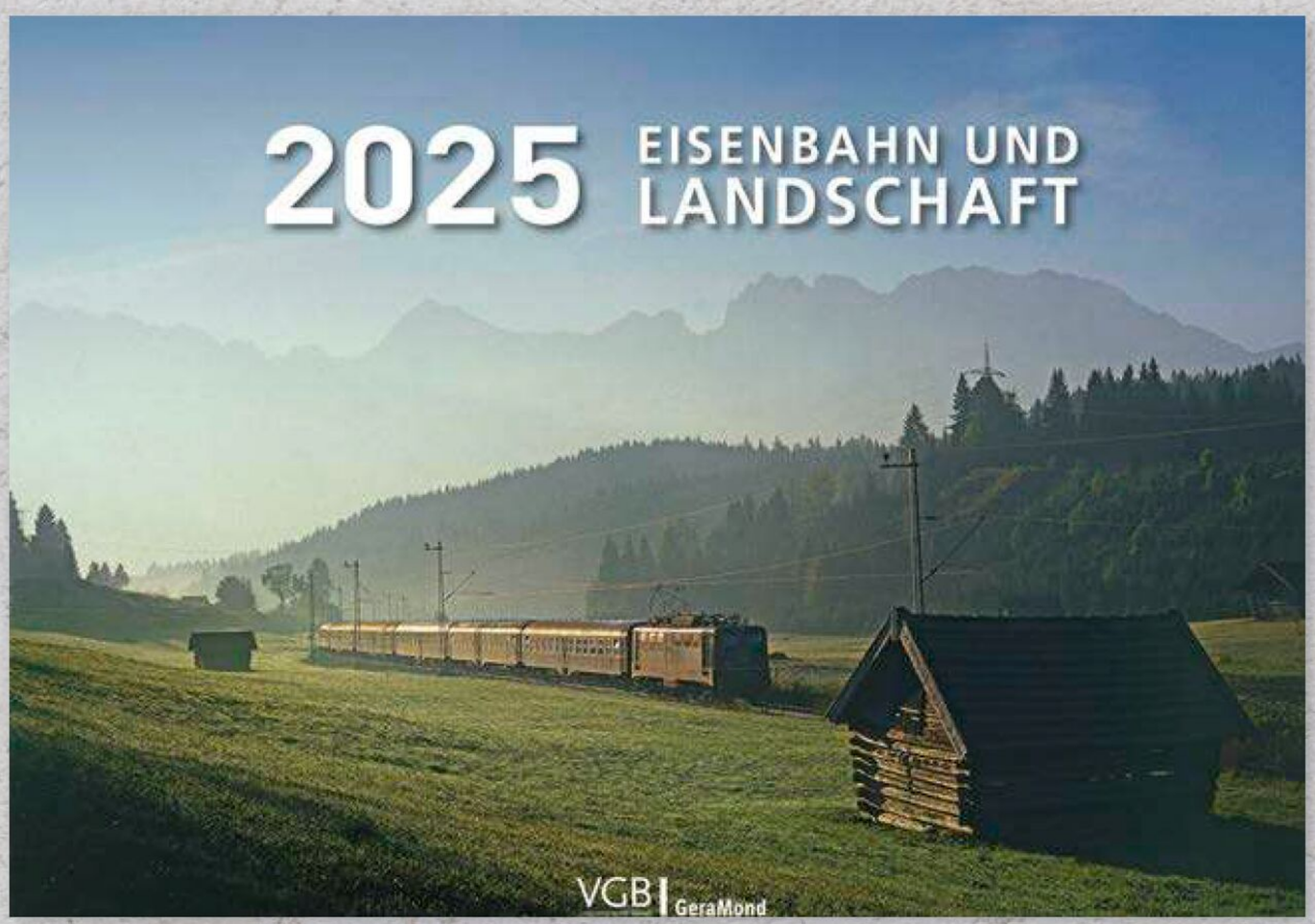
Mit einem eigenen Ausstellungsbereich würdigte die InnoTrans das Thema „Künstliche Intelligenz“. 42 Aussteller im „AI Mobility Lab“ stellten ihre Expertise speziell in den Bereichen KI, Robotik, Datenschutz und Cyber-Sicherheit vor. Hier ging es dann etwa um Übersetzungslösungen, um Spracherkennung für den Kundendienst, aber auch um generative KI zur Entwicklung von Produkten oder Software. Am letzten Messetag fand außerdem erstmals das „Railway Influencer Festival“ statt, bei dem sich 31 Social Media Influencer, die zusammen eine Reichweite von mehr als einer Million Follower aufweisen konnten, mit Gästen aus Industrie und Verbänden austauschten. Zudem vergab eine Jury den „Railway Influencer Award“ in drei Kategorien. *R. Oed*

Kalender im Format 49 x 34 cm

2025 IN BILDERN

Josef Brandl – der bekannteste deutsche Modellbahn-Anlagenbauer – zeigt hier seine besten Modellbahnszenen in atemberaubenden Aufnahmen.

Best.-Nr. 02051 · € (D) 24,99



Loks und Züge in herrlicher Landschaft: Dieser großformatige Kalender ist nicht nur für Eisenbahnfans attraktiv.

Best.-Nr. 02052 · € (D) 24,99

weitere Kalender

Eindrucksvolle Motive vom Alltag auf den Schmalspurbahnen zwischen Ostsee und Erzgebirge, im Vordergrund steht der Dampfbetrieb.

Best.-Nr. 02053 · € (D) 24,99

Meisterfotos des US-Dampflokstars: Die 4014 der Union Pacific ist eine der weltweit größten und leistungsfähigsten Dampflokomotiven.

Best.-Nr. 02054 · € (D) 29,99

Spektakuläre Dampfzüge, nostalgische Bahnlandschaften, die perfekte Rückschau auf eine untergegangene Epoche.

Best.-Nr. 02055 · € (D) 22,95

© stock.adobe.com/donatas1205

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Unsere Kalender finden Sie unter **www.vgbahn.shop/kalender**

Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort oder einfach in unserem Onlineshop bestellen:

www.vgbahn.shop/kalender

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

*Unabhängig vom Bestellwert werden bei Kalendern einmalig Versandkosten in Höhe von € 3,95 fällig.

FOTOS: DIRK ENDISCH / THOMAS RIEGER, SLG. ENDISCH

Im Frühjahr 1991 wurden 99 7232 und 99 7236 vor der Lokleitung in der Einsatzstelle Wernigerode für ihre nächsten Fahrten vorbereitet. Das turmähnliche Gebäude ging 1959 in Betrieb. Im dritten Geschoss ist heute das elektronische Stellwerk der HSB untergebracht.

Das Bahnbetriebswerk Wernigerode Westerntor nahm als letztes Schmalspur-Bw der Deutschen Reichsbahn eine Sonderstellung ein. Am 1. Februar 1993 übernahmen die Harzer Schmalspurbahnen die vielen Eisenbahnfreunden nicht unbekannte Dienststelle.

Klein, aber eigenständig

Frühjahr 1991: Glutrot brechen sich die Strahlen der tief stehenden Morgensonne in den blanken Schienenköpfen. In der Luft liegt der Geruch von Kohle, Dampf und heißem Öl. Noch herrscht Ruhe vor dem Lokschuppen in Wernigerode. Nur das Säuseln des Dampfes, der aus einem leicht undichten Ventil entweicht, Lichtmaschinen-Brummen und Luftpumpen-Geräusche unterbrechen die Stille. Eine Handvoll Dampfloks der Baureihe 99$^{23-24}$ warten auf ihren nächsten Arbeitstag. Der Schuppenheizer dreht noch einmal seine Runde, bevor für ihn und den Lokdienstleiter die Schicht endet. Er entert den Führerstand der 99 7245. Direkt danach ertönt das Rauschen des Hilfsbläsers, die Feuertür klappert. Das Schaufelblech fährt knirschend in die Kohle, genau sechs Schippen werden aufgeworfen. Bevor der Schuppenheizer hinüber in die Lokleitung geht, schaut er noch einmal auf das Führerhaus der auf Hochglanz polierten Maschine mit dem Schriftzug „Bw Wernigerode".

Die Dienststelle – der Zusatz „Westerntor" entfiel offiziell zum 1. Februar 1971 – war am 1. Januar 1950 aus der Hauptwerkstatt der ehemaligen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft (NWE) hervorgegangen. Dem Bw Wernigerode Westerntor unterstanden neben den ehemaligen NWE-Lokbahnhöfen Benneckenstein und Nordhausen Nord auch die Außenstellen in Gernrode (Harz) und Hasselfelde, die einst zur Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft (GHE) gehörten.

Betrieblicher Mittelpunkt war die Werkstatt im Bahnhof Wernigerode Westerntor. Die NWE hatte den 65 Meter langen und 45 Meter breiten Gebäudekomplex am 20. Dezember 1926 in Betrieb nehmen können. Dieser umfasste neben der Lok- und Wagenwerkstatt Lackiererei, Tischlerei und Sattlerei, ein Magazin sowie die notwendigen Büro- und Sozialräume. Die technische Ausrüstung erlaubte es, die vorgeschriebenen Zwischen- und Hauptuntersuchungen vor Ort durchzuführen.

Allerdings entsprach die Betriebswerkstatt Ende der 1940er-Jahre nicht mehr den Anforderungen. Der vorhandene Platz für die Fahrzeugunterhaltung und das Restaurieren der Dampfloks war zu knapp bemessen. Außerdem nahmen die notwendigen Lokleerfahrten zwischen den Bahnhöfen Westerntor und Wernigerode viel Zeit in Anspruch. Daher forderte der Vorsteher des Bahnbetriebswerks, Hermann Ahrend, einen Umbau. Aber die gewünschten Maßnahmen waren aufgrund der beschränkten Investitionsmittel und fehlen-

Die Reichsbahn konnte die Anlagen der NWE nutzen

der Baukapazitäten nicht möglich. Deshalb wurden die Forderungen seitens der zuständigen Reichsbahndirektion Magdeburg immer wieder abgelehnt.

Als jedoch die für das Frühjahr 1955 geplante Indienststellung der Neubaudampflok-Baureihe 99[23–24] bevorstand, musste die Direktion handeln. Als Alternative zu einer Erweiterung der Lokbehandlungsanlagen im Bahnhof Westerntor bot sich der Umbau des ehemaligen Normalspur-Lokbahnhofs Wernigerode an, der seit 1950 zum Bw Wernigerode Westerntor gehörte. Doch bevor hier die ersten Schmalspur-Maschinen restauriert werden konnten,

FOTOS (2): SLG. ENDISCH

99 5201 gehörte von 1958 bis 1968 zum Bestand des Bw Wernigerode Westerntor.

FOTO: SLG. ENDISCH

Mitte der 1970er-Jahre bot sich dieser Blick auf die Anlagen der Einsatzstelle Wernigerode. Vor dem Gebäude der Lokleitung pausierte die Einheitslok 99 7222.

mussten die Gleisanlagen umgespurt und angepasst werden. 1957 begann der Umbau, der binnen eines Jahres weitgehend abgeschlossen war. Dabei wurden unter anderem die drei Gleise des Fachwerklokschuppens und der 13,5 Meter-Drehscheibe von 1435 mm auf 1000 mm Spurweite umgelegt. Schuppen- und Drehscheibengleis wurden dabei als Vierschienengleis ausgeführt. Der Kohlebansen wurde umgestaltet und durch zwei Kohlekräne der Einheitsbauart komplettiert. Außerdem ließ die Rbd Magdeburg eine Besandungsanlage und ein turmähnliches Gebäude für die Lokdienstleitung und die Abteilung Lokomotivbetriebsdienst (B-Gruppe) errichten, die 1959 ihrer Bestimmung übergeben wurden. Ab Mitte der 1960er-Jahre stand ein Raupendrehkran des Typs RK 3 für die Lokbekohlung zur Verfügung.

Mit der Fertigstellung der Anlagen im Bahnhof Wernigerode konnten im Herbst 1958 die Fahrzeugunterhaltung und der Betriebsdienst voneinander getrennt werden. Die Betriebswerkstatt der ehemaligen NWE wurde fortan ausschließlich für die Instandhaltung der Triebfahrzeuge und Wagen genutzt. Die für die Lokomotivausbesserung zuständige C-Gruppe besaß zwei Werkstattbrigaden. Während einer Brigade die notwendigen Frist- und Planarbeiten oblagen, führte die zweite ausschließlich größere Reparaturen (Bedarfs- und Zwischenausbesserungen) aus.

99 6102 und 99 7245 (hinten) dampften im Frühjahr 1971 in Wernigerode vor sich hin.

Mit dem Eintreffen der Baureihe 99[23–24] im Bw Wernigerode Westerntor zwischen 1955 und 1957 konnten die Mallet-Maschinen der Baureihe 99[59] zum Lokbahnhof Gernrode (Harz) umgesetzt werden, der sie fortan auf der Selketalbahn einsetzte. Ab 1966 gehörte auch die Einzelgängerin 99 6001 zum Fahrzeugstamm in Gernrode. Die Unterhaltung der hier stationierten Triebfahrzeuge war vergleichsweise aufwendig, denn für die notwendigen Fristarbeiten mussten die Schlosser aus Wernigerode anreisen. Bei größeren Schäden wurden Lokomotiven auf einen regelspurigen Transportwagen verladen und über Quedlinburg und Halberstadt nach Wernigerode überführt. Erst mit der Aufnahme des Personenverkehrs auf der wiederaufgebauten Strecke Straßberg (Harz) – Stiege und der damit wiederhergestellten Verbin-

Die Außenstellen des Bahnbetriebswerks Wernigerode Westerntor

Lokbahnhof[1]	von	bis	Bemerkungen
Benneckenstein	1. Januar 1950	31. Januar 1993	an Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB)
Gernrode (Harz)	1. Januar 1950	31. Januar 1993	an HSB
Harzgerode	1. Januar 1950	17. August 1952	geschlossen
Hasselfelde	1. Januar 1950	30. Mai 1992	geschlossen
Nordhausen Nord	1. Januar 1950	31. Januar 1993	an HSB

[1] ab 11.12.1964 offiziell als „Einsatzstelle" bezeichnet

FOTO: NACHLASS WOLFGANG ZEUNERT, SLG. ENDISCH

Das Bw Wernigerode arbeitete Anfang der 70er-Jahre einige Dampfloks vor deren Verkauf ins westliche Ausland auf. Dazu gehörte 99 5001, hier am 13. Dezember 1973 auf Probefahrt.

Im Frühjahr 1973 stand 99 6101 am Wasserkran vor der Werkstatt in Westerntor.

Regelspurige Lokomotiven im Bahnbetriebswerk Wernigerode Westerntor

Lok	vom Bw	von	bis	zum Bw
50 3554	Halberstadt	17. Mai 1962	28. September 1968	Halberstadt
50 3555	Magdeburg Hbf	18. April 1968	8. Juni 1968	Halberstadt
50 3587 [1]	Halberstadt	28. August 1963	7. September 1963	Halberstadt
50 3594	Halberstadt	23. März 1965	3. Mai 1965	Halberstadt
50 3678 [1]	Halberstadt	4. Oktober 1966	25. Oktober 1966	Halberstadt
55 5551	Güsten	27. Oktober 1964	30. Oktober 1964	Halberstadt
94 893	Mag.-Rothensee	5. Oktober 1963	8. Juli 1964	Magdeburg-Rothensee [2]
101 163 [1]	Halberstadt	2. Mai 1973	24. Mai 1973	Halberstadt
102 058	Magdeburg	9. März 1972	16. Dezember 1973	Halberstadt

[1] Leihlok des Bw Halberstadt, [2] Die Lok war als Wärmespender vermietet und ab 2. Juni 1964 zur L3 im Raw Halle (Saale).

dung von Harzquer- und Selketalbahn am 3. Juni 1984 entfiel dieses Prozedere.

Mit durchschnittlich 210 Beschäftigten, von denen etwa 135 im Fahrdienst tätig waren, zählte Wernigerode in den 70er- und 80er-Jahren zu den kleinsten Bahnbetriebswerken in der DDR. Das Rückgrat in der Zugförderung bildeten auf der Harzquer- und Brockenbahn ab 1955/56 die erwähnten Neubauloks, von denen bis Mitte der 1980er-Jahre durchschnittlich sieben Exemplare von Wernigerode (vier Loks), Benneckenstein (eine Lok), Hasselfelde (eine Lok) und Nordhausen (eine Lok) aus im Streckendienst eingesetzt wurden. Für den Rangier- und Rollbockdienst in Wernigerode wurden meist die Dreikuppler 99 6101 und 6102 verwendet. Außerdem standen der Dienststelle zeitweilig die Loks 99 5001 und 5201 zur Verfügung, die von der Spremberger Stadtbahn kamen.

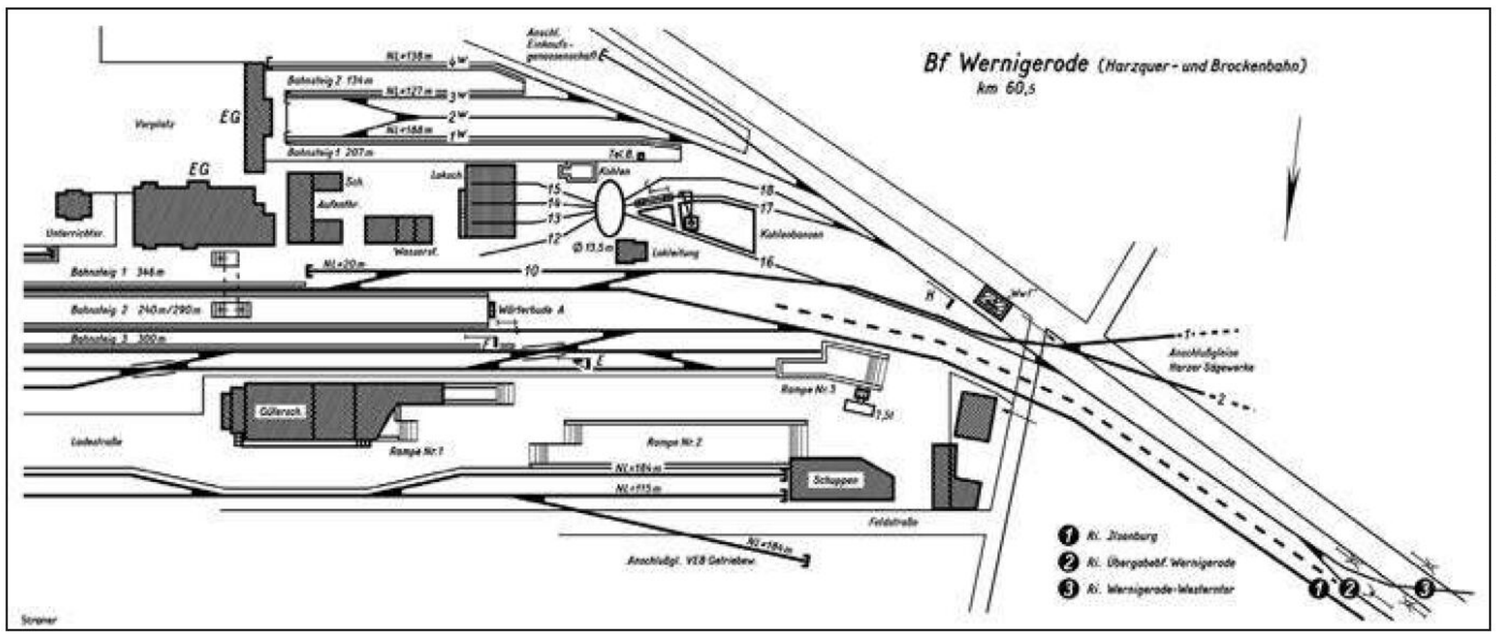
Sogar Regelspur-Dampfloks waren einst hier zu Hause

Ab 1970 bereicherte die erste Diesellok 199 301 den Bestand. Kaum bekannt ist jedoch, dass das Bw Wernigerode Westerntor zwischen 1962 und 1973 auch einzelne regelspurige Dampf- und Dieselloks in seinen Unterlagen führte (siehe Tabelle links). Vom 27. Mai 1962 bis zum 28. September 1968 besetzte die Dienststelle planmäßig eine Maschine der Baureihe 50^{35}. Diese erledigte in erster Linie den Rangierdienst in Wernigerode und bespannte Güterzüge in Richtung Ilsenburg und Halberstadt.

Ende der 1960er-Jahre gab es seitens der Rbd Magdeburg Überlegungen, das Bw Wernigerode aufzulösen. Spätestens im Sommer 1975 sollte Wernigerode eine Außenstelle des Bw Güsten werden. Doch dieses Vorhaben sorgte für kontroverse

FOTOS (2): THOMAS RIEGER, SLG. ENDISCH

Ab Mitte der 60er-Jahre erledigte in Wernigerode ein Raupendrehkran die Bekohlung.



ZEICHNUNG: DOMINIK STRONER

Der Gleisplan, Stand 1963. Der Lokbahnhof wurde in den Jahren 1957/58 auf 1000 mm Spurweite umgebaut. Die Gleise 12, 14 und 16 waren aber als Vierschienengleis ausgeführt.

Diskussionen. Der Vorsteher des Bw Wernigerode bezweifelte, dass sich mit der Auflösung seiner Dienststelle die Effektivität deutlich verbessern ließe. Ihm waren mit der Instandhaltung der meterspurigen Dampfloks und der Zugförderung auf den Schmalspurbahnen im Harz ganz spezielle Aufgaben zugewiesen, die andernorts nicht erledigt werden konnten. Diese Argumentation überzeugte die Rbd Magdeburg, die fortan die Eigenständigkeit der Dienststelle nicht mehr infrage stellte.

Ab 1976 erhielten alle 17 Maschinen der Baureihe 99[23–24] eine Ölhauptfeuerung. Im Verlauf des Jahres 1977 wurden die Lokbehandlungsanlagen in Wernigerode und in der Einsatzstelle Nordhausen Nord entsprechend hergerichtet. In Wernigerode wurde der alte Kohlekran abgebrochen und auf dessen Sockel der sogenannte „Galgen" zum Ölbunkern errichtet. Das schwere Heizöl wurde in einem beheizbaren Kesselwagen gelagert, der im Kohlebansen aufgestellt wurde. In Nordhausen Nord gab es dagegen nur eine Behelfstankanlage, die aus einem Kesselwagen und einer kleinen Pumpstation bestand. Sie genügte den betrieblichen Erfordernissen, denn planmäßig ergänzten dort nur die in den Einsatzstellen Nordhausen Nord und Hasselfelde stationierten Neubauloks ihren Ölvorrat. Allerdings währte der Einsatz der ölgefeuerten Maschinen auf der Harzquer- und Brockenbahn nur wenige Jahre, denn aus energiepolitischen Gründen mussten die Dampflokomotiven zwischen 1983 und 1984 wieder auf Kohlefeuerung zurückgebaut werden.

Zu diesem Zeitpunkt hatte der Leiter der Dienststelle mit zahlreichen Problemen zu kämpfen: Der alte Lokschuppen im Bahnhof Wernigerode hatte seine Nutzungsgrenze erreicht, das Dach und die Balken des Fachwerks waren marode. Daher sperrte die staatliche Bauaufsicht das Gebäude am 4. Februar 1982. Fortan konnten die

FOTO: THOMAS RIEGER, SLG. ENDISCH

Im August 1991 stand die im Raw Görlitz instand gesetzte 99 5903 vor der Werkstatt in Westerntor. Dahinter sind ihre Mallet-Schwestern 99 5901 und 5906 zu sehen.

FOTO: FRIEDHELM KÖHLER, SLG. ENDISCH

99 7233 wurde dort am 28. Dezember 1988 für eine Bedarfsausbesserung ausgeachst.

FOTO: THOMAS RIEGER, SLG. ENDISCH

Ab Frühjahr 1983 standen 199 005 und 006 für den Rangierdienst zur Verfügung.

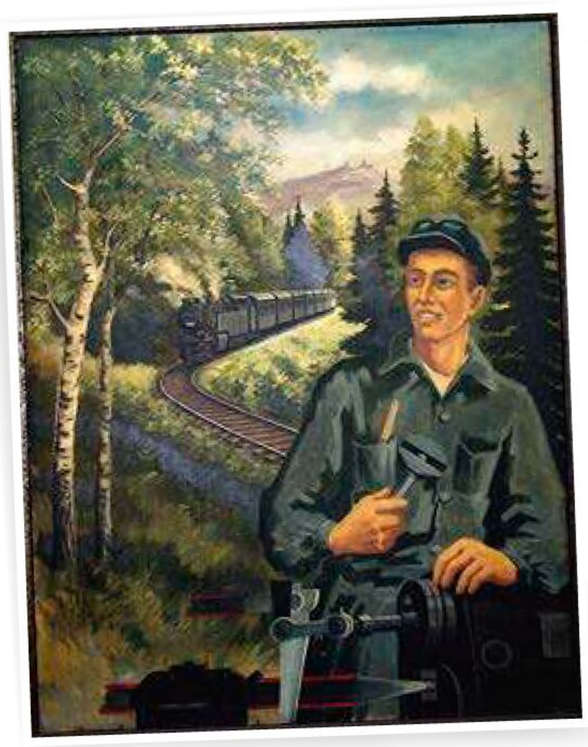


FOTO: DIRK ENDISCH

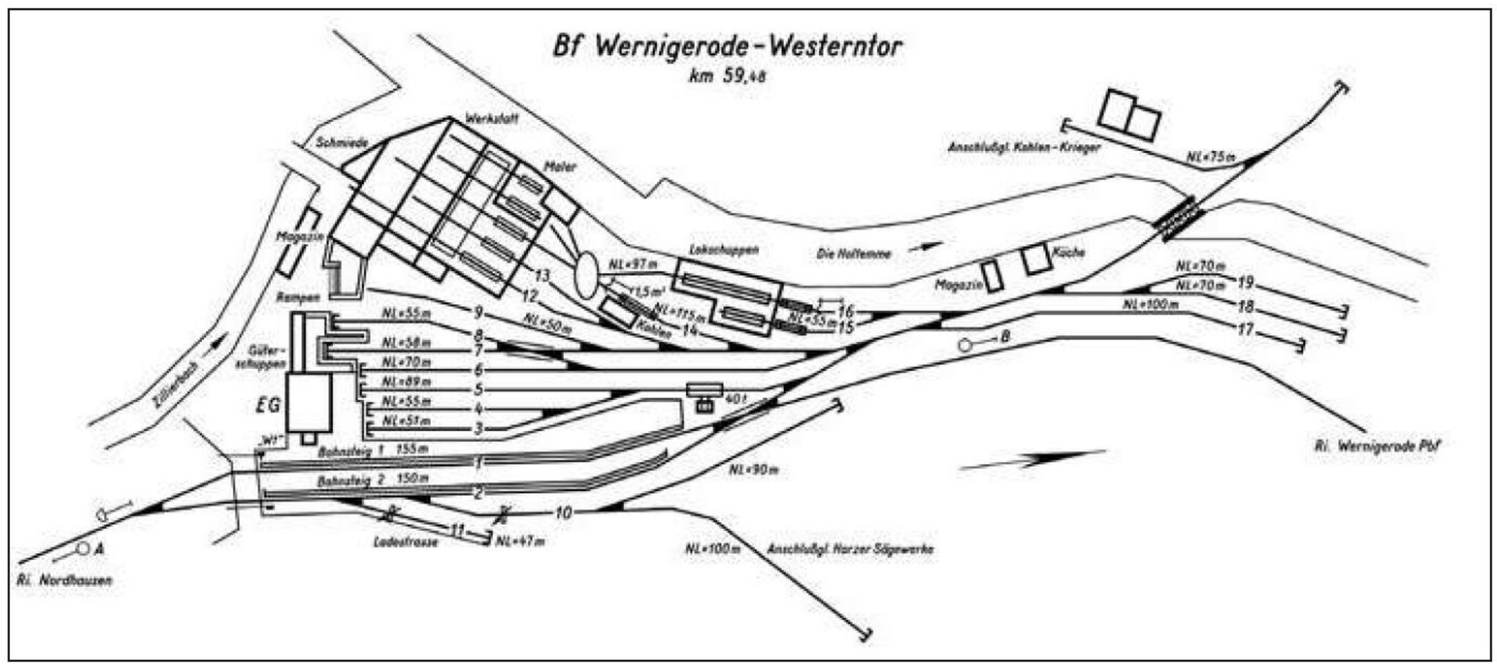
Ein Mitarbeiter des Betriebswerks schuf Anfang der 1950er-Jahre dieses Gemälde, welches bis heute im Aufgang der Werkstatt hängt.

Maschinen nur noch unter freiem Himmel abgestellt und für den nächsten Dienst vorbereitet werden, womit sich die Arbeitsbedingungen für die Lokführer und Heizer erheblich verschlechterten. 1986 wurde der Lokschuppen abgerissen. Der immer wieder geforderte Neubau begann erst im Oktober 1989 und dauerte bis 1992.

Ab Mitte der 1980er-Jahre fehlten der Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb ständig Arbeitskräfte. Besonders eklatant war der Mangel an Lokheizern. Immer weniger Eisenbahner waren bereit, bei Wind und Wetter Kohle von oft zweifelhafter Qualität auf den Rost einer Neubau- oder Mallet-Maschine zu schaufeln. Um die Lücken zu schließen, mussten immer wieder Personale aus den benachbarten Bahnbetriebswerken Blankenburg, Halberstadt und

Die technische Ausrüstung des Bahnbetriebswerks Wernigerode (Stand 31. Dezember 1991)

Einsatzstelle Wernigerode	
Drehscheibe	13 Meter Bühnenlänge / Baujahr 1889 / 70 Tonnen Tragfähigkeit
Tankanlage	2 x 35 m³ Fassungsvermögen, eine Zapfstelle
Druckluftanlage	Kompressor AHV 1-90/125 ERG (Förderleistung 240 m³/h)
Sandturm	Baujahr 1959 / 0,5 m³ Fassungsvermögen
Hebezeuge	2 x Raupendrehkran RK 3 (Nr. 135 und Nr. 146)
Sonstiges	1 x Putzgerüst für Triebfahrzeuge
Einsatzstelle Gernrode (Harz)	
Druckluftanlage	Kompressor 1-90/125 DRG (Förderleistung 160 m³/h)
Hebezeuge	2 x Raupendrehkran RK 3
Werkzeugmaschinen	1 x Drehmaschine / Baujahr 1956 I 1 x Bohrmaschine / Baujahr 1925
Einsatzstelle Nordhausen Nord	
Drehscheibe	11 Meter Bühnenlänge / Baujahr 1937 / 60 Tonnen Tragfähigkeit
Hebezeuge	1 x Raupendrehkran RK 3 (Nr. 2), 1 x Bockkran (fahrbar) / Baujahr 1930 / 5 Tonnen Tragfähigkeit / 5 Meter Hubhöhe / 13 Meter Spannweite I 1 x Drehkran / Baujahr 1911 / eine Tonne Tragfähigkeit / 6,00 Meter Hubhöhe / 6 Meter Spannweite
Werkzeugmaschinen	Bohrmaschine / Baujahr 1983
Werkstatt Wernigerode Westerntor	
Drehscheibe	11 Meter Bühnenlänge / Baujahr 1937 / 60 Tonnen Tragfähigkeit
Schiebebühne	11 Meter Bühnenlänge / Baujahr 1926
Werkzeugmaschinen	Drehmaschine / Baujahr 1972 I Drehmaschine / Baujahr 1938 I Drehmaschine / Baujahr 1942 I Radsatzdrehbank / Baujahr 1926 I Säulenbohrmaschine / Baujahr 1926 I Säulenbohrmaschine / Baujahr 1970 I Säulenbohrmaschine / Baujahr 1972 I Tischbohrmaschine / Baujahr 1959 I Tischbohrmaschine / Baujahr 1961 I Tischbohrmaschine / Baujahr 1962 I Tischbohrmaschine / Baujahr 1977 I Bügelsägemaschine / Baujahr 1926 I Bügelsägemaschine / Baujahr 1961 I Bügelsägemaschine / Baujahr 1980 I Hobelmaschine / Baujahr 1956 I Hobelmaschine / Baujahr 1959



ZEICHNUNG: DOMINIK STRONER

Der Gleisplan der Werkstatt Westerntor, Stand 1958. Das Areal ist vom Zilierbach und der Holtemme umgeben. Der alte, zweigleisige Lokschuppen lag gegenüber der Werkstätte.

Güsten im Rahmen der „Sozialistischen Hilfe" in Wernigerode aushelfen. Ein weiteres Problem war die gestiegene Schadanfälligkeit der Baureihen 99$^{23-24}$ und 99^{59}, aufgrund derer es immer wieder zu Engpässen in der Zugförderung kam. Angesichts des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens – vor allem der Güterverkehr gewann ab 1984 immer weiter an Bedeutung – beschloss die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM), für die Schmalspurbahnen im Harz insgesamt 30 Dieselloks der Baureihe 110 auf Meterspur umzubauen. Mit dem Eintreffen der 199 863 am 21. November 1988 begann der Traktionswechsel im Bw Wernigerode.

Damit verbunden waren auch einige Investitionen in die Infrastruktur der Dienststelle. Damit die Dieselloks von den regelspurigen Transport- auf die dreiachsigen Schmalspurdrehgestelle umgesetzt werden konnten, wurden im Herbst 1988 in Wernigerode links und rechts des ehemaligen mittleren Schuppengleises vier Hebeböcke (Tragkraft 60 Tonnen) aufgestellt. Die Tankanlage entstand Anfang 1989 aus Platz- und Brandschutzgründen im Umladebahnhof, dort wurde ein sogenannter Tankcontainer (Fassungsvermögen zwei mal 35 m^3 Dieselkraftstoff) aufgestellt. Parallel dazu begann das Bw Wernigerode damit, neue Werkstätten für die neue Baureihe 199^8 aufzubauen. Dazu gehörten eine elektrische Werkstatt sowie Abteilungen für die Aufarbeitung von Einspritzdüsen und Schmierölfiltern. Die Werkstatt war nun in der Lage, täglich Fristarbeiten oder Reparaturen an zwei Dampfloks und einem Dieseltriebfahrzeug auszuführen.

Fast wäre Wernigerode komplett verdieselt worden

Doch der Einsatz der Baureihe 199^8 war nicht unumstritten. Vor allem bei Touristen und Eisenbahnfreunden stieß er auf Ablehnung. Bei den Eisenbahnern war das Echo geteilt: Vor allem ältere Lokführer schätzten die Vorteile der Dieselloks. Sie nannten die Baureihe 199^8 übrigens „Kannen", da die meiste Zeit beim Vor- und Nachbereitungsdienst für das Tragen von Kannen mit Motor- und Hydrauliköl benötigt wurde.

Die Planungen der HvM waren jedoch alsbald hinfällig, denn mit den politischen Umwälzungen im Herbst 1989 wurde der Protest gegen die Baureihe 199^8 immer lauter. Anfang 1990 reagierte die Reichsbahndirektion Magdeburg und verringerte das Umbau-Programm am 12. Januar 1990 auf insgesamt elf Maschinen. Letztlich wurden aber nur zehn Exemplare der Baureihe 199^8 in Dienst gestellt, denn die Dampfzüge auf der Harzquer-, Brocken- und Selketalbahn waren nun ein wichtiger Faktor für den gesamtdeutschen Tourismus im Harz. Gleichwohl war die DR bestrebt, die Strecken der ehemaligen GHE und NWE und damit auch das letzte Schmalspur-Bw so schnell wie möglich zu privatisieren.

Am 1. Februar 1993 übernahm schließlich die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) die Anlagen und Fahrzeuge, die bis heute den Schriftzug „Bw Wernigerode" an ihren Führerhäusern tragen. In den folgenden Jahren investierte die HSB erhebliche Mittel in die Gebäude und technischen Anlagen ihrer Hauptwerkstatt. 1994 wurde das alte Hebewerk für Lokomotiven und ein Jahr später die Radsatzdrehbank ersetzt. In Wernigerode entstanden neue Behandlungsanlagen, die das Restaurieren der Dampfloks vereinfachten. Die betagten Drehscheiben in den Einsatzstellen Wernigerode und Nordhausen Nord wurden durch neue ersetzt. Das größte Bauprojekt begann schließlich am 4. Oktober 2019 mit dem symbolischen Spatenstich für die neue Dampflokwerkstatt in Wernigerode, die am 17. Juni 2022 in Betrieb genommen wurde. Fast schon eine Ironie der Geschichte: Heute ist das ehemalige Bw Wernigerode Westerntor, das einst zu den kleinsten der DR zählte, nicht nur eines der letzten und größten Dampflok-Bahnbetriebswerke weltweit, sondern auch eine der wenigen ehemaligen Dienststellen der Reichsbahn, die noch immer täglich Triebfahrzeuge einsetzen. *Dirk Endisch*

THOMAS RIEGER, SLG. ENDISCH

Im Sommer 1991 warteten 199 891 und 99 7237 in Wernigerode auf ihren nächsten Einsatz. Die Bauarbeiten am neuen, dreigleisigen Lokschuppen liefen zu diesem Zeitpunkt noch.

✉ Korrektur

Betrifft: „Sachsens Eisenbahn-Kulturhauptstadt“, Heft 11/2024

Im Artikel „Sachsens Eisenbahn …“ von Herrn Heinrich wird auf Seite 11 letzte Spalte geschrieben „modernisierte Fertigungshalle (ehemalige Lokhalle1)“. Dies ist falsch, die Fertigungshalle war die ehemalige Wagenwerkstatt und keine Lokhalle1.

Dietmar Pötzsch, ehem. Werkleiter Werk Chemnitz, E-Mail

✉ Chance für alte E-Loks?

Betrifft: „Bahnwelt aktuell: Dessau feiert“, Heft 11/2024

Der Bericht über den Tag der offenen Tür im Werk Dessau ist sehr interessant. Ich war selbst auch vor Ort, wie immer, wenn das Werk seine Tore öffnet. Im Gegensatz zu früher ist aber auch zu erkennen, dass Werk wird sich mit reinen Aufträgen ohne Altfahrzeuge nicht aus-

lasten lassen. Schon gar nicht in Anbetracht der aktuellen Situation bei DB Cargo. Wer mit offenen Augen durch die Hallen lief, sah sehr viele Komponenten von Loks der Diesellokbaureihen 261, 294 und der todgeweihten 298. Im Gegensatz zum Bild von 111 111 standen auch zwei für Dessau jahrelang typische 143 in der Richthalle. Wer weiß, vielleicht bekommt sogar 243 972 (Ex-243 223) nach dem schweren Unfall eine neue Chance zum Neuaufbau im Werk. Genug brauchbare Lokkästen stehen (noch) bereit.

Thorsten Barth, E-Mail

✉ Gratulation

Betrifft: „Aus der Vogelperspektive“, Heft 10/2024

Ich gratuliere zu dem äußerst interessanten Artikel über die Drohnenfotografie. Da haben sie ja alle Facetten des Gebietes beleuchtet. Das Heft wird jetzt die Urlaubslektüre der nächsten Tage. Schon seit einigen Jahren wollte ich die Technik auch beruflich für Vermessung einsetzen. Ich bin begeistert. Werde mir vermutlich so ein Gerät zulegen.

Prof. Walter Eger, E-Mail

✉ Ehre, wem Ehre gebührt

Betrifft: 100. Geburtstag mit 101-jähriger Bergkönigin gefeiert

Am 21. und 22. September fand auf dem Gelände des Lokbahnhofs Sonneberg unser diesjähriges Herbstfest statt. Unter den Besuchern am Samstag war eine ältere Dame mit Sohn und Enkel. Durch einen Zufall bekamen wir mit, dass Hilde Carl ihren 100. Geburtstag bei uns feierte. Sie wurde am 21. September 1924 in Wildenheid geboren. Nach persönlicher Gratulation im Namen der Eisenbahnfreunde Sonneberg und einem kleinen Geschenk, einem Piccolo und Kuchen, konnten wir spontan ein Fotoshooting mit unserer 101-jährigen Dampflok 95 0009 organisieren. Die alte Dame war begeistert und möchte unbedingt beim nächsten Fest dabei sein. Es hat uns sehr viel Spaß bereitet.

Norbert Föller, Eisenbahnfreunde Sonneberg e. V., E-Mail

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

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

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

✉ Meinung

Betrifft: „Standpunkt: Der MEB 2.0“, Heft 10/2024

„Alles soll so bleiben, wie es ist“/„Neue Ideen bringen frischen Wind“ und so weiter. Man kann über die aktuellen und noch anstehenden Veränderungen des MEB sicher unterschiedliche Ansichten haben. Der Sinn, das bisher Bewährte zu ändern, erschließt sich mir persönlich leider nicht. Der bisherige Aufbau des MEB hatte für mich stets eine nachvollziehbare Logik. Einen Schwerpunkt-Artikel soweit nach vorne zu ziehen, ist aus meiner Sicht eher dazu geeignet, nachfolgend das Heft aus der Hand zu legen. Umgekehrt ergibt sich für mich der Sinn der Kurzbeiträge über die aktuellen Bahn-Nachrichten das Gefühl des „Mehr“ für die „großen“ Beiträge. Wahrscheinlich geht es anderen Lesern ebenso. Aber man gewöhnt sich natürlich irgendwann auch an den neuen Heftaufbau. Und: Wichtig ist doch, dass letztendlich die aktuelle Mischung aus Vorbild und Modell weiterhin stimmig ist.

Rolf-Roland Scholze, E-Mail

✉ Es gibt mehr

Betrifft: „Feuer und Flamme“, Heft 7/2024

Im vergangenen Jahr konnte ich in der Sommersaison im Sauerland eine gasbefeuerte 914mm-Dampflok in Aktion erleben. Die Schmalspur-Schlepptenderlok fliegt allerdings unter dem Radar von Eisenbahnfreunden. Der Freizeitpark Fort Fun in der Nähe von Bestwig hat vor mehr als vier Jahrzehnten als Attraktion bei der US-Firma Crown den leicht geschrumpften Nachbau einer klassischen Western-Lok beschafft. Solche Loks mit stilmäßig angepass-

ten Sommerwagen kommen mancherorts in amerikanisch geprägten Vergnügungsparks zum Einsatz. Wo beim größeren Vorbild im Schlepptender das Holz gelagert war, steht ein Gastank. Für das passende Ambiente sorgte bei meinem Besuch in Westfalen nicht nur die Bretterkulisse einer Geisterstadt, auch der Borkenkäfer hatte seinen Beitrag geleistet: Die Aussicht an der bergigen Strecke erinnerte an ein berühmtes amerikanisches Gemälde, das Eisenbahnen in einer Landschaft mit den Stümpfen abgeholzter Bäume zeigt.

Dr. Rudolf Schmidt, E-Mail

Als sich abzeichnete, dass die Industriebahn Wandsbek trotz ihres bis zuletzt hohen Frachtaufkommens am 30. Juni 1966 den Betrieb einstellen würde, wurde sie von vielen norddeutschen Eisenbahnfans zum ersten Mal wahrgenommen. Auch Dr. Rolf Löttgers lernte die kuriose Güterschmalspurbahn erst kurz vor ihrem Ende kennen.

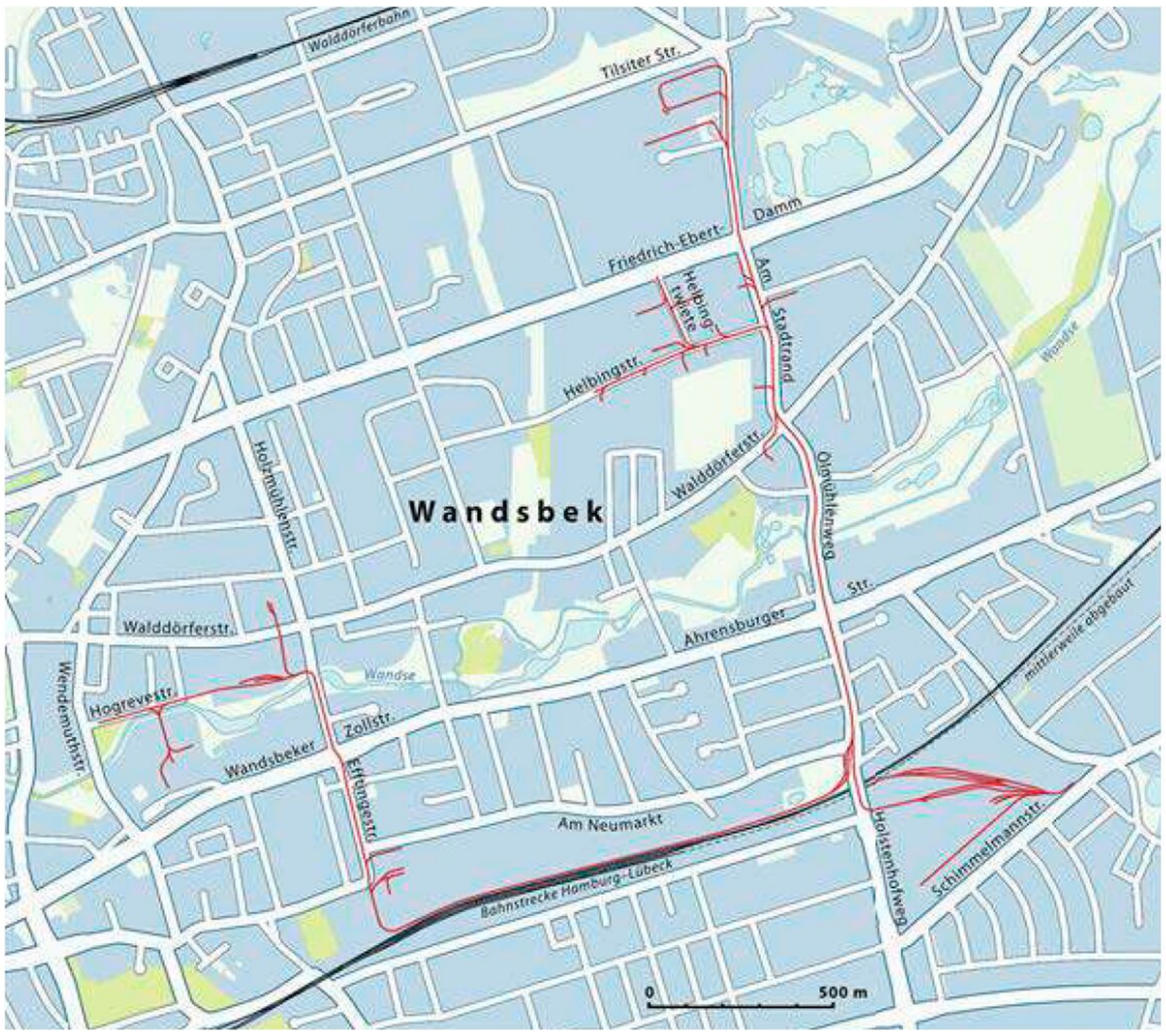
Und plötzlich war‘s vorbei...

Der Hauptgrund für den geringen Bekanntheitsgrad der Wandsbeker Industriebahn, kurz WaIB, dürfte die Tatsache gewesen sein, dass es sich bei ihr um eine Bahn des nichtöffentlichen Verkehrs handelte, genauer: um eine nur dem Güterverkehr dienende Privatanschlussbahn mit mehr als 40 verschiedenen Unteranschließern, von denen die meisten zugleich auch Gesellschafter des mitten im Ersten Weltkrieg gegründeten Unternehmens waren. Als Informationsquelle gab es damals zudem nur einen Aufsatz von Günter Kästner in den „Hamburger Blättern“ aus dem Jahre 1961 und sein Lokomotiv-Porträt in einer „Lok Magazin“-Ausgabe von 1964.

Angefangen hatte alles rund 50 Jahre zuvor: Bereits acht Monate vor der offiziellen Betriebsaufnahme am 1. April 1918 stellte die meterspurige Industriebahn am 10. August 1917 zwei Anschlusskunden die ersten Güterwagen zu – aus heutiger Sicht sehr umweltfreundlich mit drei elektrischen Lokomotiven für Oberleitungs- und Akku-Betrieb. Zum 1. April 1918 kamen fünf weitere Anschließer hinzu. Der Betrieb geriet allerdings bald schon an seine Grenzen:

Elektroklok 1 hat am 7. März 1964 die Normalspur-Waggons an der Rollwagengrube auf die bereitstehenden Rollwagen gezogen.

KARTE: WIKIPEDIA



Die Gleisanlagen der Industriebahn zogen sich weitläufig durch Hamburg-Wandsbek. Die beiden Streckenäste verliefen jedoch Abseits des Wandsbeker Ortskerns, denn die Industriebahn diente ausschließlich dem Güterverkehr.

Die Leistung der Akkumulatoren reichte nicht aus, die 30 Rollwagen der Anfangsausstattung waren zu wenig, um das stark zunehmende Verkehrsaufkommen in den letzten Monaten des Ersten Weltkrieges zu bewältigen, und die drei im Sommer 1918 gebraucht beschafften Dampfloks (zwei Zweikuppler und eine B+B-Mallet) waren nur begrenzt tauglich. Erst als 1919 eine zweite Serie von 30 Rollwagen sowie die beiden fabrikneuen Zweikuppler Nummer 4 und 5 von Jung (2888/1919) und O&K (8784/1919) in Wandsbek eintrafen, lief der Betrieb in normalen Bahnen. Ab Mitte der 1920er-Jahre bewältigten diese beiden Bn2t den gesamten Streckendienst und ein 1924 beschaffter, zum damaligen Zeitpunkt bereits ein Vierteljahrhundert alter Elektrolok-Oldtimer (UEG 32/1899 – Benrather Maschinenfabrik 75/1899) den Verschub im Industriebahnhof.

FOTO: P. PEKNY/SAMMLUNG M. LENTZ

Der große Vorteil der ausschließlich zweckdienlich – also für die Zu- und Abfuhr von Normalspur-Güterwagen zu den Fabriken – angelegten Industriebahn Wandsbek war, dass die noch eigenständige Stadt Wandsbek damals Eigentümerin von 45 Prozent aller städtischen Flächen war. So konnte sie die Gestaltung und zukünftige Nutzung der einzelnen Stadtteile steuern. Dreh- und Angelpunkt war dabei die Bereitstellung einer hinreichend großen Brachfläche für die Anlage eines von den Verkehrsabläufen her optimal gestalteten Übergabe- und Betriebsbahnhofs am südöstlichen Stadtrand, südlich der Hauptbahn Hamburg – Lübeck. Es gab keine andere Rollwagen-Bahn in Deutschland, die ihren Übergabebahnhof so großzügig und vor allem ohne jegliche räumliche Beschränkung planen konnte wie jene in Wandsbek. Dadurch war es möglich, in normalen Zeiten mit nur zwei Triebfahrzeugen, einer Streckenlok und der bereits erwähnten Rangierlok auszukommen.

Der Übergabebahnhof hatte die Form eines waagerecht liegenden, nach Westen geöffneten „V“ und bestand aus zwei etwa 400 Meter langen Bereichen, die über zwei Ausziehgleise miteinander verbunden waren. Die beiden äußeren der insgesamt fünf Normalspurgleise waren mit einer dritten Schiene für die meterspurige Rangierlok ausgestattet, sodass diese die Normalspurwagen sowohl ziehen und schieben als

Die Gleisanlage war einfach und praktisch ausgeführt

auch per Stahlseil vom Nebengleis aus in Richtung der beiden Rollwagengruben bewegen konnte. Sofern dies nicht schon vorher geschehen war, wurden die auf Rollwagen aufgebockten Waggons dabei nach ihren Empfängern sortiert zu Zügen von maximal fünf Rollwagen zusammengestellt. Anschließend drückte die Rangierlok die Wagengruppe über das Ausziehgleis zur Übernahme durch die Streckenlok in den dreigleisigen „Aufstellbahnhof“. An dessen Einfahrt zweigte das Gleis zum Lokschuppen und zur Werkstatt ab. Und an dieses wiederum war nach 1945 in Richtung Südwesten ein 400 Meter langes Stammgleis in die Schimmelmannstraße angebunden worden. Die angeschlossenen Betriebe verteilten sich auf das dicht bebaute Wohn- und Gewerbegebiet am (süd)westlichen Rand der Kernstadt und das neue Industriegebiet an deren nordöstlichem Rand. Kurz hinter der Ausfahrt aus dem Industriebahnhof trennten sich die Zufahrtsstrecken in eine westliche und eine nördliche Stammlinie.

Die WalB war Eigentümerin der Streckenteile, die zur Bedienung der Anschlussgleise ihrer Unteranschließer erforderlich waren, also des Übergabe- oder Industriebahnhofs und der beiden jeweils 2,8 Kilometer langen Stammstrecken. Die angeschlossenen Unternehmen hatten ihre Anschlussgleise, beginnend mit der Abzweigweiche, selbst zu bauen und zu un-

Eine gute Woche vor Betriebseinstellung herrscht im Industriebahnhof Betrieb wie eh und je. Über 30 Wagen müssen am 22. Juni 1966 zugestellt werden, die Mehrzahl Kesselwagen.

terhalten, denn Weichen waren auch damals schon ein bedeutender Kostenfaktor. Dadurch kam die Industriebahn auf ihren beiden Stammstrecken unter Einrechnung einer Schutzweiche im Verlauf des Holstenhofweges insgesamt auf nur fünf Weichen, während die Unteranschließer – im Laufe der Jahrzehnte etwas mehr als 40 Betriebe – zumindest für ihre Abzweigweiche und in sechs oder sieben Fällen auch noch für eine oder mehrere Weichen auf ihrem Betriebsgelände (bei der Hefeindustrie waren es sogar deren acht!) verantwortlich zeichneten.

Die 2,1 Kilometer lange, in Nord-Süd-Richtung verlaufende nördliche Hauptachse begann an der Ausfahrt aus dem Industriebahnhof am Holstenhofweg, überquerte die Hauptbahn Hamburg – Lübeck und verlief dann am Rande der innerörtlichen Straßen bis zur Tilsiter Straße. Von diesem Gleis zweigten nach Westen ein knapp 0,5 Kilometer langes Stammgleis in die Helbingstraße und von diesem wiederum auf halber Strecke nach Norden das Stammgleis Helbingtwiete (0,2 km) ab. Die westliche Stammstrecke zweigte kurz hinter der DB-Überführung im Holstenhofweg spitz von der nördlichen Stammlinie ab, folgte zunächst gut einen Kilometer der parallel verlaufenden Hauptbahn und schwenkte dann in Sichtweite des Bahnhofs Wandsbek nach Norden in die Efftinge- und die Holzmühlenstraße ab, ehe sie auf Höhe der Hogrevestraße nach Westen in diese abbog. Dort endete die westliche Stammstrecke nach 2,8 Kilometern kurz hinter dem mit Abstand wichtigsten Kunden, der Norddeutschen Hefeindustrie.

Von den 37 Kunden der WaIB besaßen 26 im Jahre 1960 einen eigenen Gleisanschluss. Im Verlauf der westlichen Stammstrecke wurden damals nur sechs Betriebe bedient, aber da hier die Norddeutsche Hefeindustrie ansässig war, hielt sich die Zahl der Zustellfahrten auf beiden Stammstrecken in etwa die Waage. Die Länge der Anschlussgleise war von 1954 bis 1959 von 4460 auf 4033 Meter gesunken. Die meisten privaten Anschlüsse bestanden aus nur einem einzigen Stumpfgleis von 25 bis 187 Metern Länge. Aber es gab auch drei Kunden, die über jeweils zwei Gleise

Die Rollwagen-Züge wurden gezogen und geschoben

mit der Industriebahn verbunden waren. Und auf dem 392 Meter langen Schienennetz der Norddeutschen Hefeindustrie in der Hogrevestraße verdingte sich bis zur Betriebseinstellung sogar eine eigene Diesellok im Verschub, eine 75 PS starke Deutz-Lokomotive, die ihre Karriere 1940 in einem Anschluss der Kreis-Altenaer Eisenbahn begonnen hatte.

Die WaIB war die einzige Bahn mit Rollwagenbetrieb, bei der bis auf fünf Gleisanschlüsse alle Kunden nur aus Richtung Industriebahnhof angefahren werden konnten, da es im Verlauf der Stammstrecken keine Umsetzmöglichkeiten – „Weichen sparen“ lautete das Motto. Das bedeutete für den Bahnbetrieb, dass die Rollwagen bei der Zustellung über längere Strecken geschoben wurden. Das Zugpersonal hatte dadurch viel Stress, vor allem wenn auf den innerstädtischen Straßen gegen den Verkehrsstrom gefahren werden musste. Hinzu kam, dass die dort verlegten Rillenschienen, die von der Rotte allemal nur notdürftig instand gehalten werden konnten, durch den Straßenverkehr zusätzlich ramponiert wurden.

Aber auch das gehörte zum Konzept der Industriebahn: Möglichst geringe Bau- und Betriebskosten, zügige und unkompli-

Blick über den Übergabebahnhof am 21. Mai 1966 von den Rollwagengruben (rechter Bildrand) in Richtung der gut gefüllten, normalspurigen Aufstellgleise.

FOTOS (3): R. LOTTGERS

Der E-Lok-Oldtimer von 1899 weist nach 67 Dienstjahren am 21. Mai 1966 zwar schon die eine oder andere Beule auf, aber er läuft noch immer zuverlässig. Sechs Wochen später wird es damit jedoch leider vorbei sein.

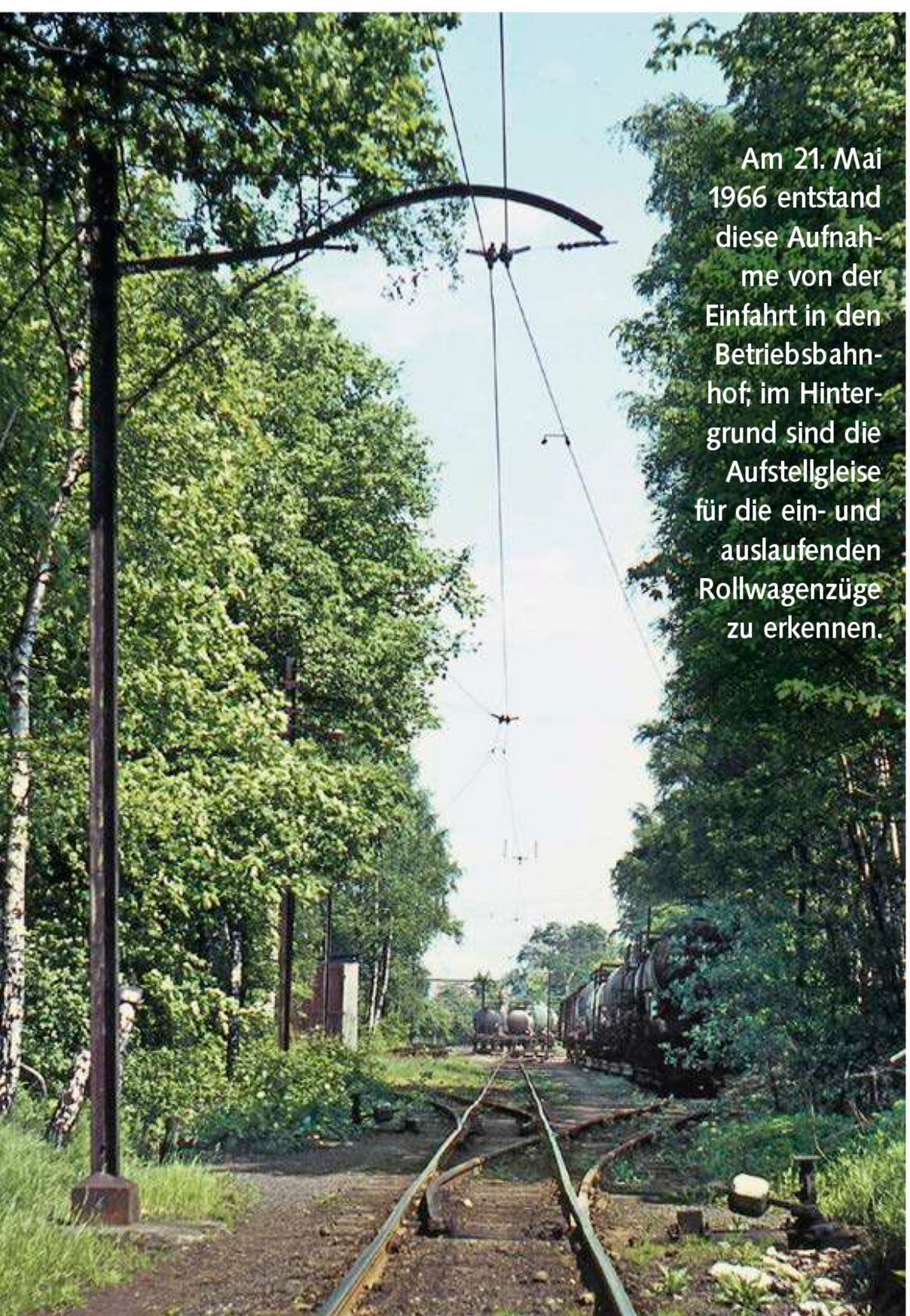
FOTOS (3): R. LÖTTGERS

V2 und V3 kommen am 22. Juni 1966 mit fünf Güterwagen und dem vorgestellten Niederbordwagen zurück in den Industriebahnhof und überqueren gerade die Holstenhofbrücke.

Das Diesellok-Pärchen von O&K wird für den kommenden Einsatztag vorbereitet.

zierte Verkehrsabwicklung und notfalls auch auf Verschleiß fahren. Besonders die extrem engen Gleisbögen – Minimum anfangs 15, später 20 Meter Radius – und die fehlende Zeit, die Spurrillen wenigstens in Kurven regelmäßig von Steinen und anderen Hindernissen zu reinigen und zu schmieren, führte dazu, dass die Spurkränze der Rollwagen schnell abgefahren und teilweise regelrecht deformiert waren. Dadurch wurde stellenweise auch das Schienenprofil nachteilig verändert.

1960 beförderte die WalB insgesamt 87864 Tonnen Fracht in 5850 Güterwagen und damit 20000 Tonnen mehr als in den Jahren 1949 bis 1956. Trotzdem war der Betrieb nicht ganz kostendeckend, da von Jahr zu Jahr größere Investitionen in den Oberbau erforderlich waren. Sie verfügte über keinerlei Rücklagen, sondern musste größere Investitionen, wie etwa die Beschaffung ihrer beiden Dieselloks 1957 oder der vier neuen Rollwagen 1959, über Kredite finanzieren. Trotzdem baute einer der wichtigsten Kunden, die Reichold-Chemie, noch 1960 ein zweites, 370 Meter langes Anschlussgleis für seinen Betrieb



Am 21. Mai 1966 entstand diese Aufnahme von der Einfahrt in den Betriebsbahnhof; im Hintergrund sind die Aufstellgleise für die ein- und auslaufenden Rollwagenzüge zu erkennen.

Anzeige

IntelliSound 6

DAS 16-Bit-Soundsystem

Für das perfekte Klangerlebnis

Uhlenbrock digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH
Mercatorstr. 6
46244 Bottrop
Tel. 02045-85830
www.uhlenbrock.de

in der Helbingstraße. Die Industriebahn ihrerseits kaufte zwischen 1963 und 1965 von der Iserlohner Kreisbahn zusätzlich zu ihren bis 1959 ab Werk beschafften 67 Rollwagen weitere 14 gebrauchte Wagen, um die Reparaturen an ihren eigenen und teilweise arg verschlissenen Rollwagen zu ver-ringern. Und noch bis in den Herbst 1965 hinein bemühte sie sich, ihr 1960 begonnenes, sehr bescheidenes Oberbau-Sanierungsprogramm fortzusetzen.

Als nachteilig erwies sich letztlich die große Abhängigkeit von einem einzigen Kunden, der Hefeindustrie und der mit ihr wirtschaftlich eng verbundenen Branntwein-Monopolverwaltung, die noch nicht einmal ein eigenes Anschlussgleis besaß. Beide Unternehmen zusammen kamen 1960 auf einen Anteil von 40 Prozent am gesamten Wagen- und mehr als 50 Prozent am gesamten Frachtaufkommen (20000 Tonnen Melasse, 10000 Tonnen Spiritus/Branntwein sowie 10000 Tonnen Kohle). Vor dem Hintergrund des Ende 1966 aus-

FOTO: KURT J. SCHEFFER/SAMMLUNG HELGE SCHEFFER

Lok 6 drückt am 6. April 1960 einen Güterwagen der FS in den unteren der beiden Anschlüsse der Schokoladenfabrik Stockmann.

Neben V 160 003 verläuft am linken Bildrand das Meterspurgleis der Industriebahn hinauf zur Holstenhofbrücke (im Hintergrund), mit 1:25 der steilste Streckenabschnitt.

laufenden Straßenbenutzungsvertrags mit der Stadt Hamburg gab die WalB bei einem Ingenieurbüro ein Gutachten über den Zustand ihrer Gleisanlagen in Auftrag. Im Juli 1965 kam das Ergebnis: Eine Vollsanierung würde 2,65 Millionen DM kosten.

Die 1961 in Deutsche Hefewerke GmbH umbenannte Norddeutsche Hefeindustrie AG hatte schon 1965 ihre Melassetransporte auf die Straße verlagert, angeblich 500 Kesselwagen-Ladungen. Sie liebäugelte zudem mit der von der DB ins Gespräch gebrachten Umstellung auf Straßenroller-Betrieb (Culemeyer). Trotzdem kamen bis Jahresende bei der Industriebahn beachtliche 83400 Tonnen Fracht zusammen. Ab Januar 1966 verlegten die Hefewerke weitere Kesselwagen-Transporte auf die Straße. Angesichts der rückläufigen Beförderungszahlen und des Zwangs zur Beteiligung am seitens der Stadt geplanten Ausbau des Holstenhofweges beschloss die Gesellschafterversammlung der WalB am 15. April 1966 die Einstellung des Bahnbetriebs zum 30. Juni 1966.

Das Kuriose dabei war, dass es für den Außenstehenden so aussah, als ob nach wie vor Hochbetrieb herrschte: Bis zuletzt

Letztlich war die Einstellung kaum noch zu vermeiden

wurden selbst samstags noch bis zum frühen Nachmittag Waggons von der DB im Übergabebahnhof abgeholt. Bei einem Besuch am 22. Juni 1966, also gut eine Woche vor Betriebseinstellung, befanden sich um die Mittagszeit geschätzt 30 davon, die Mehrzahl Kesselwagen, entweder zur Zustellung durch die Streckenlok im „Aufstellbahnhof“ oder auf dem Weg zurück zum Übergabebahnhof. Die DB rechnete für ihren am 1. Juli beginnenden Straßenroller-Betrieb statt der in den Vorjahren üblichen 5000 Wagen Fracht nur noch mit rund 1500 Waggons pro Jahr, davon etwa 1000 für die Reichold-Chemie, 400 für die Hefewerke und 100 für diverse frühere Kunden – werktags also etwa fünf Fahrten.

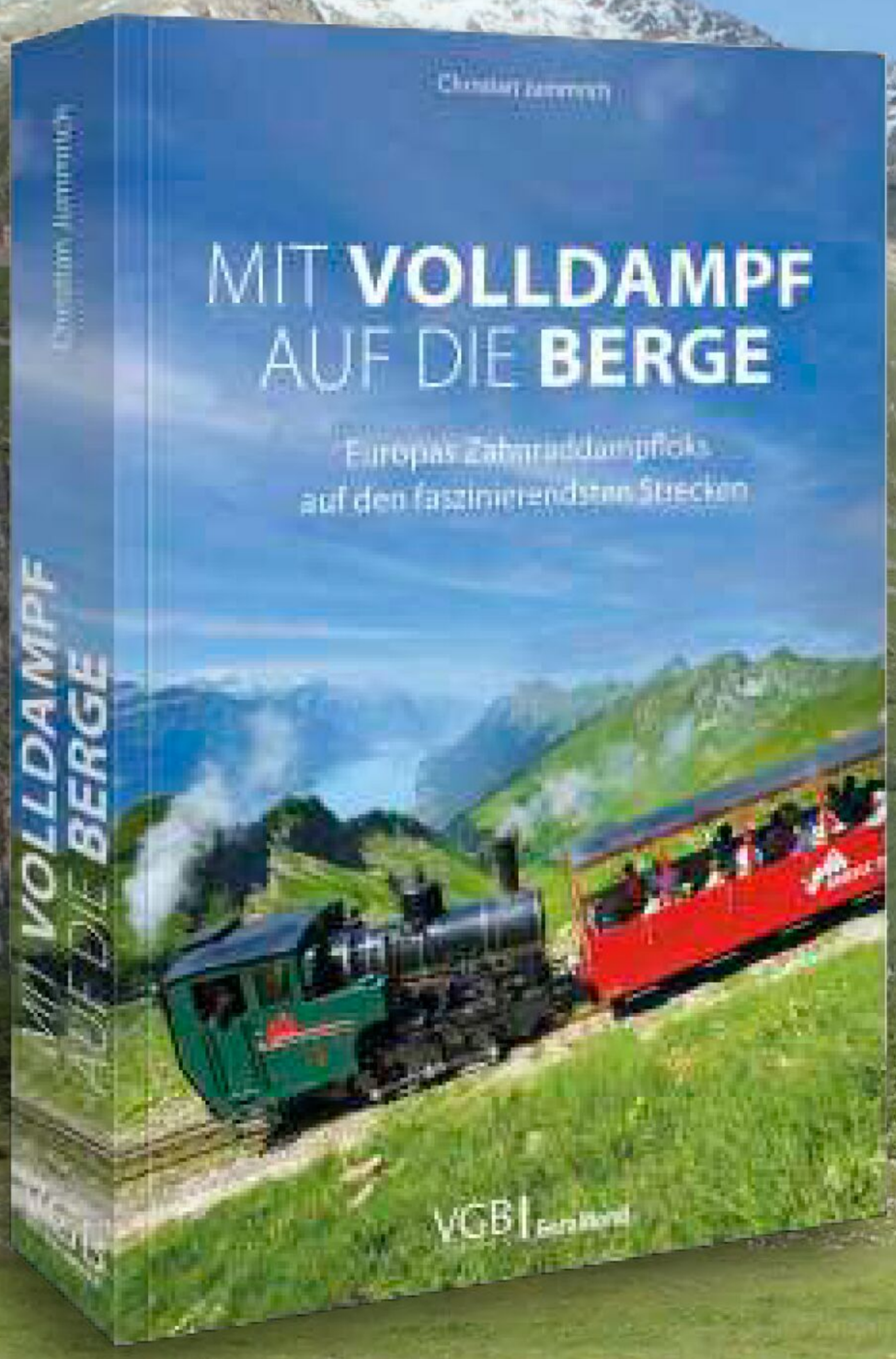
Einige Rollwagen wurden noch 1966 an Anschließer verkauft, die sie auf ihrem Werksgelände weiterhin nutzten, vier gingen nach Hohenlimburg und sogar nach Halle/Saale in die DDR, die übrigen Fahrzeuge jedoch auf den Schrott. Die beiden MV 8 von O&K, Betriebsnummer 2II und 3II (1957/25692 und 25691), erwarb die Steinhuder Meer-Bahn, während die zweiachsige Stangen-Diesellok mit der Nummer 6 (Deutz 1941/36778) keinen Käufer mehr fand. Und der Plan, E-Lok 1 museal zu erhalten, zerschlug sich leider ebenfalls.

Dr. Rolf Löttgers

FOTOS (2): R. LÖTTGERS

Ein letzter Blick über den proppenvollen Aufstellbahnhof: Der Zug vom Bild auf Seite 43 oben links ist gerade „durch“ und wird von Elektrolok 1 auch schon auseinanderrangiert.

ZAHN UM ZAHN
STEIL BERGAUF



NEU

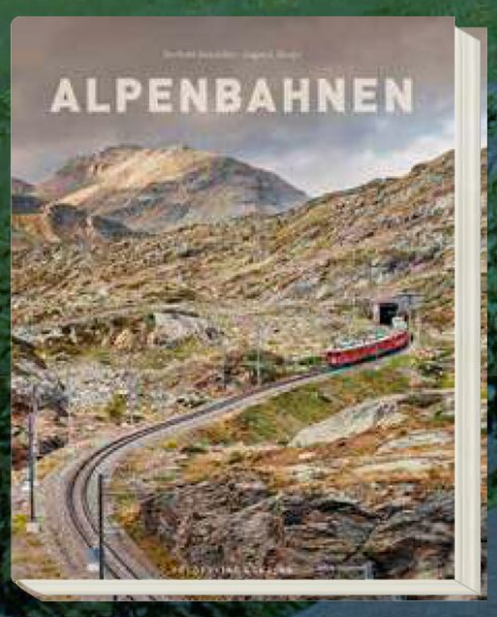
Auf 14 Zahnradbahnen in Europa – insbesondere in den Alpen – werden heute noch Dampflokomotiven eingesetzt. Dieses Buch porträtiert eindrucksvoll diese Loks und Strecken.

- 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. 16400



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

Schnelle Schönheiten

Die Bezeichnung „Atlantic“stand einst synonym für elegante Schnellzuglokomotiven. Vor 125 Jahren begann ihre kurzlebige, aber für die weitere Entwicklung des Lokomotivbaus prägende Epoche auch auf deutschen Gleisen – eine kleine Geschichte der Bauart 2‘B1‘.

Ein herrliches Foto aus der großen Zeit der Eisenbahn: Die sächsische XV Nr. 182 verlässt anno 1904 mit D 22 (Berlin – Leipzig – Hof – München) den Bahnhof Altenburg.

FOTO: RVM-ARCHIV / EISENBAHNSTIFTUNG

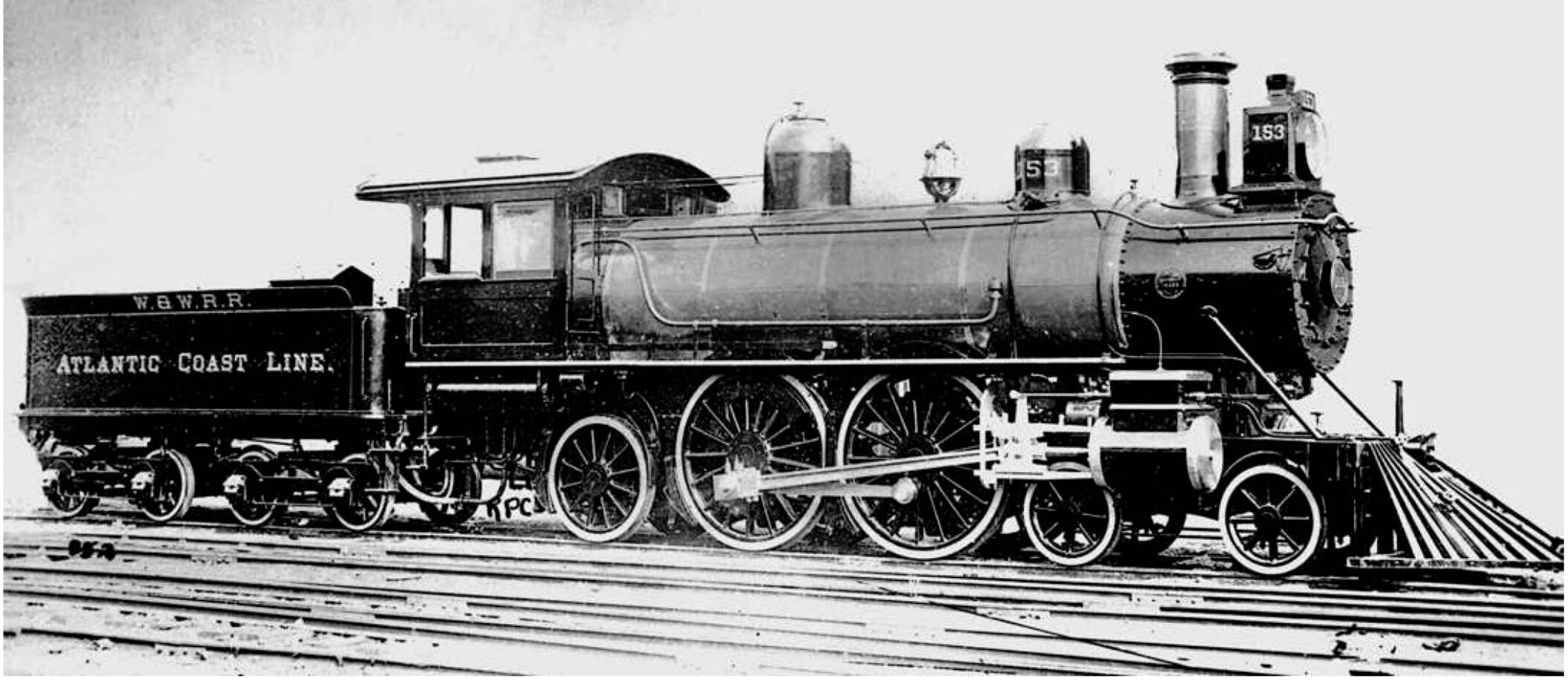


FOTO: BALDWIN / SMITHSONIAN INSTITUTION COLLECTION

Mit dieser Lokomotive schuf Baldwin vor 130 Jahren die „Atlantic"-Schnellzuglok, benannt – wie unschwer auf dem Tender zu entziffern – nach der erstbestellenden Bahngesellschaft. Die Nachlaufachse sitzt noch weit vorne und die Feuerbüchse zwischen den Rahmenwangen.

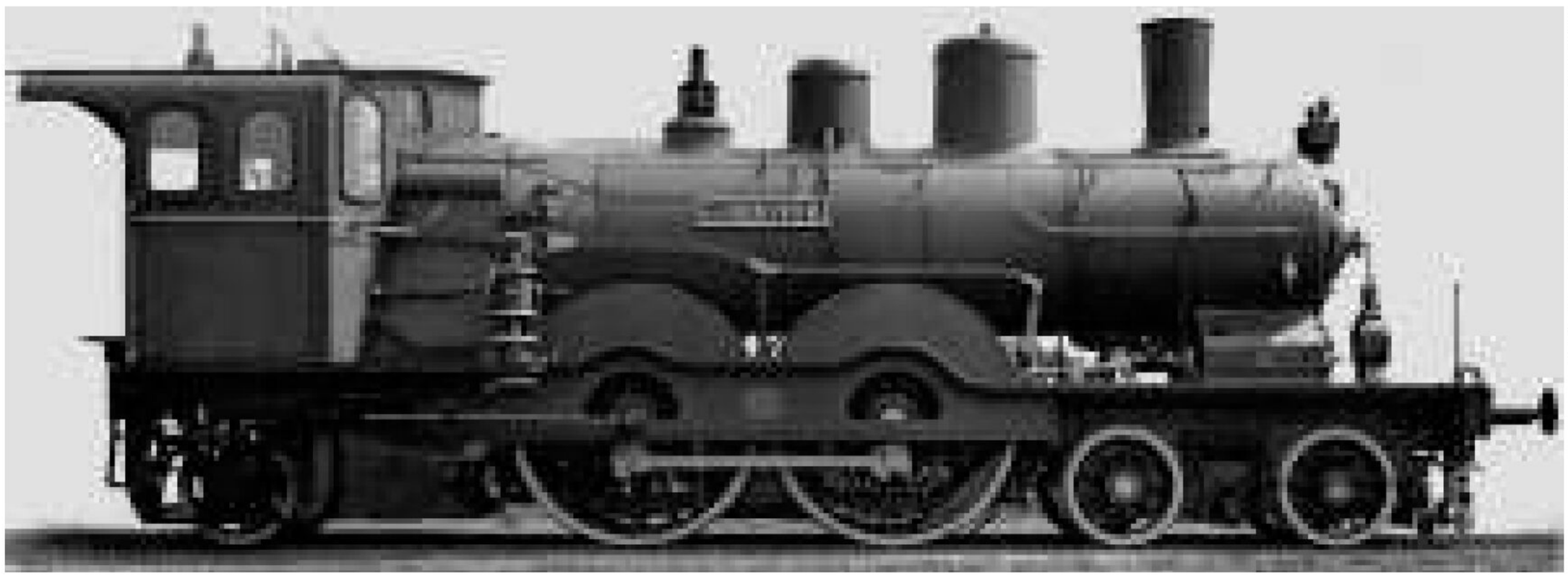


FOTO: SLG. J. GLÖCKNER / EISENBAHNSTIFTUNG

Die pfälzische P3I war 1898 die erste deutsche „Atlantic". Der tief liegende Kessel und die Radkästen stehen noch für das 19. Jahrhundert, aber die breite Feuerkiste und das Luftschneiden-Führerhaus verweisen bereits auf die nachfolgende Epoche.

Kommt einem heute eine Schnellzug-Dampflok in den Sinn, dürfte es sich in den meisten Fällen um eine Maschine mit der Achsfolge 2'C1' handeln, also eine sogenannte „Pacific". Bevor Konstruktionen mit dieser Achsformel aber in vielen Fällen den letzten Entwicklungsschritt schneller Dampfrösser verkörperten, waren es diejenigen mit einer Treibachse weniger, die den wirklich entscheidenden Übergang zur Moderne bildeten: Die „Atlantic" markierte um 1900 auch im Lokomotivbau eine Epoche machende Jahrhundertwende.

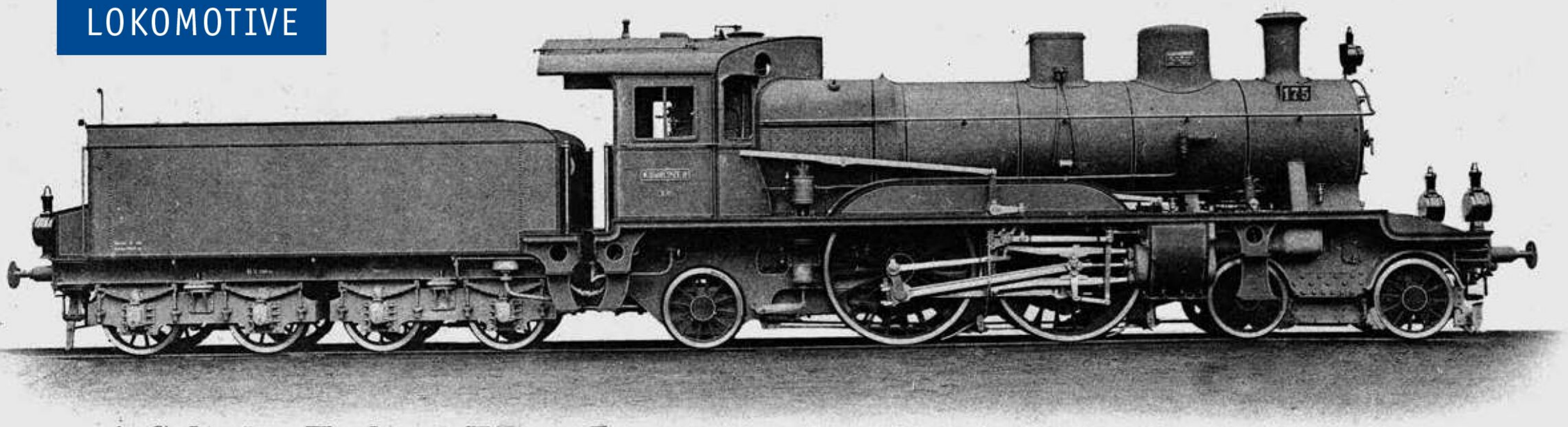
Die erste Dampflok mit der Achsfolge 2'B1' entstand 1894 eher aus Zufall: Die Bahngesellschaft Atlantic Coast Line in den USA beauftragte die damals größte Lokomotivfabrik der Welt – Baldwin – damit, für ihre neuen Expresszüge zu den Urlaubsdestinationen in Florida ein geeignetes Zugpferd zu entwickeln. Es sollte einen Zug von zehn Waggons auf einer Steigung von 10 Promille noch mit umgerechnet 65 km/h befördern können. Bis zu diesem Zeitpunkt dominierte im Schnellzugdienst weltweit die 2'B-Maschine, insbesondere in Amerika. Die nun zu erbringende Leistung hätte eine solche Lokomotive aber selbst für US-Verhältnisse zu groß werden lassen. Daher schlugen die Baldwin-Ingenieure vor, die neuen Schnellzug-Renner mit einer hinteren Laufachse zu versehen. So konnte ein ausreichend dimensionierter Kessel installiert werden, ohne auf die bewährt guten Laufeigenschaften der 2'B verzichten zu müssen. Die bald nach der innovativen US-Bahngesellschaft als „Atlantics" bezeichneten Lokomotiven waren ein voller Erfolg.

Mit der „Atlantic" wurden neue Wege beschritten

Dieser war so durchschlagend, dass nur ein Jahr darauf, 1895, mit der Reihe IId der österreichischen Kaiser Ferdinands-Nordbahn die erste europäische „Atlantic" anrollte, konstruiert von keinem geringeren als Karl Gölsdorf. Die deutschen Länderbahnen indes waren zunächst sehr zögerlich, was die Adaption der 2'B1' betraf. Der Betriebsdirektor der seinerzeit noch privaten Pfälzischen Eisenbahnen, Carl Müller, regte 1898 bei Krauss in München endlich den Bau einer „Atlantic"-Schnellzuglok an.

Der „Erstversuch" in Form der P3I fiel eher zurückhaltend aus: Die Maschine mit dem sich vor der Feuerbüchse konisch verjüngenden Wagon-Top-Kessel, dessen tiefe Lage alten Gepflogenheiten entsprach, besaß nur ein Zweizylinder-Triebwerk mit einfacher Dampfdehnung. Neu war allerdings, dass dank der Nachlaufachse nun ein sehr breiter Rost ermöglicht wurde, der zu einer verhältnismäßig großen Heizfläche führte. Die P3I machten daher sehr gut Dampf.

Erst die parallele Einführung des Vierzylinder-Verbund-Triebwerks verhalf der „Atlantic" aber auch bei den anderen Länderbahnen zum Durchbruch. Alfred de Glehn von der Elsässischen Maschinenfabrik Grafenstaden hatte ein Verbundtriebwerk entworfen, bei dem die beiden außen liegenden Hochdruckzylinder auf die zweite, die beiden im Rahmen untergebrachten Niederdruckzylinder dagegen auf die erste Kuppelachse wirkten. In Frankreich hatte sich diese Bauart bereits bestens bewährt, und auch die entsprechenden deutschen „Atlantics" wie die sächsische XV bestachen durch eine zuvor nicht gekannte Laufruhe bei niedrigem Dampfverbrauch.



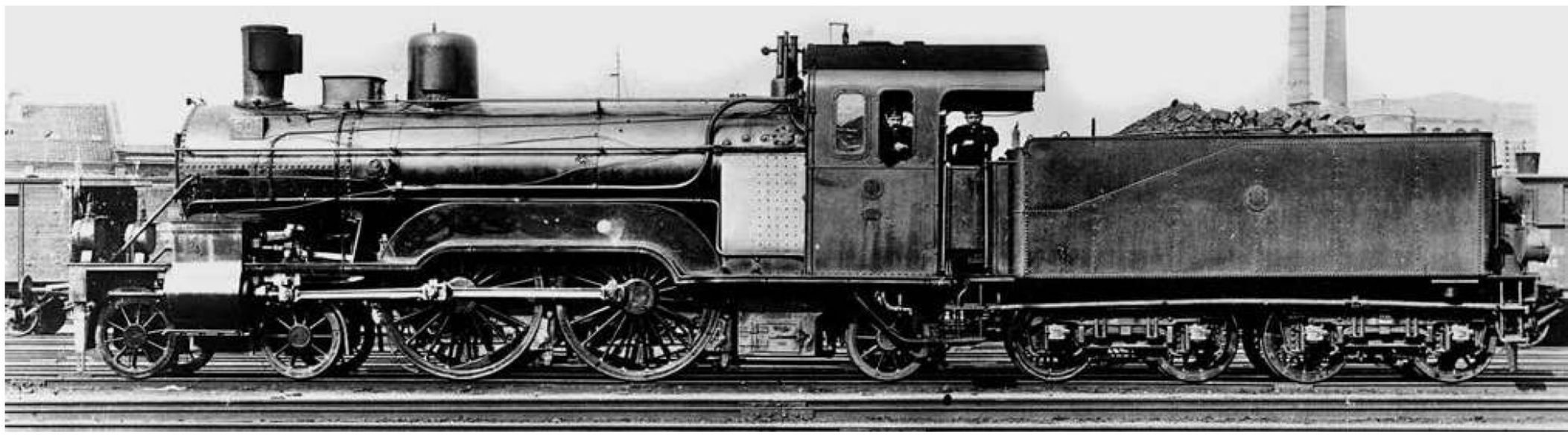
Verlag v. Martin Bülz, Chemnitz. 1901.

4 Cylinder-Verbund-Eilzug-Locomotive der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Erbaut von der Sächs. Maschinen-Fabrik vorm. Rich. Hartmann, Chemnitz.

Länge 19,485 m, Gewicht 110 650 kg, grösste Fahrgeschwindigkeit 125 km per Stunde.

Bei ihrem Erscheinen im Jahre 1900 galt die XV der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen als „Paukenschlag der Moderne“. Die auf dieser zeitgenössischen Ansichtskarte abgebildete Lok mit der Nummer 175, das 2600. Dampfross aus den Hartmann-Werken, errang bei der Pariser Weltausstellung desselben Jahres eine Goldmedaille für die gelungene Symbiose aus Leistung, Zugkraft und äußerer Gestaltung.



August von Borries entwarf 1902 die preußische S7 der Normalbauart. Die vier Verbundzylinder wirkten im Gegensatz zur Bauart de Glehn jedoch allesamt auf nur eine Achse.

Übersicht: Deutsche 2'B1'-„Atlantic“-Schnellzuglokomotiven

Baureihe/Gattung	Länderbahn	Bauart	Baujahre	Stückzahl	Vmax	Ausmusterung
P3I	Pfalz	2'B1' n2	1898 – 1904	12	100 km/h	bis 1926
XV	Sachsen	2'B1' n4v	1900 – 1903	15	100 – 125 km/h	bis 1926
S2/5 (Baldwin/Vauclain)	Bayern	2'B1 n4v	1900	2	90 km/h	1923
S7*	Preußen	2'B1' n4v	1902 – 1906	238	100 – 110 km/h	bis 1924
IId	Baden	2'B1' n4v	1902 – 1905	18	110 km/h	bis 1925
S2/5 (Maffei)	Bayern	2'B1 n4v	1904	10	110 km/h	1926
P4	Pfalz	2'B1' h4v	1905 – 1906	11	100 km/h	1925
S9	Preußen	2'B1' n4v	1908 – 1910	99	110 km/h	bis 1926
XH1	Sachsen	2'B1 h2	1909 – 1913	18	100 km/h	bis 1932

*geliefert in zwei unterschiedlichen Bauformen: S7 der Normalbauart nach von Borries gemäß Musterblatt III-2f („Bauart Hannover“) und S7 nach de Glehn („Bauart Grafenstaden“).

Eine der beiden von Baldwin aus den USA nach Bayern gelieferten „Atlantics“ mit Vauclain-Triebwerk im Münchner Hauptbahnhof.

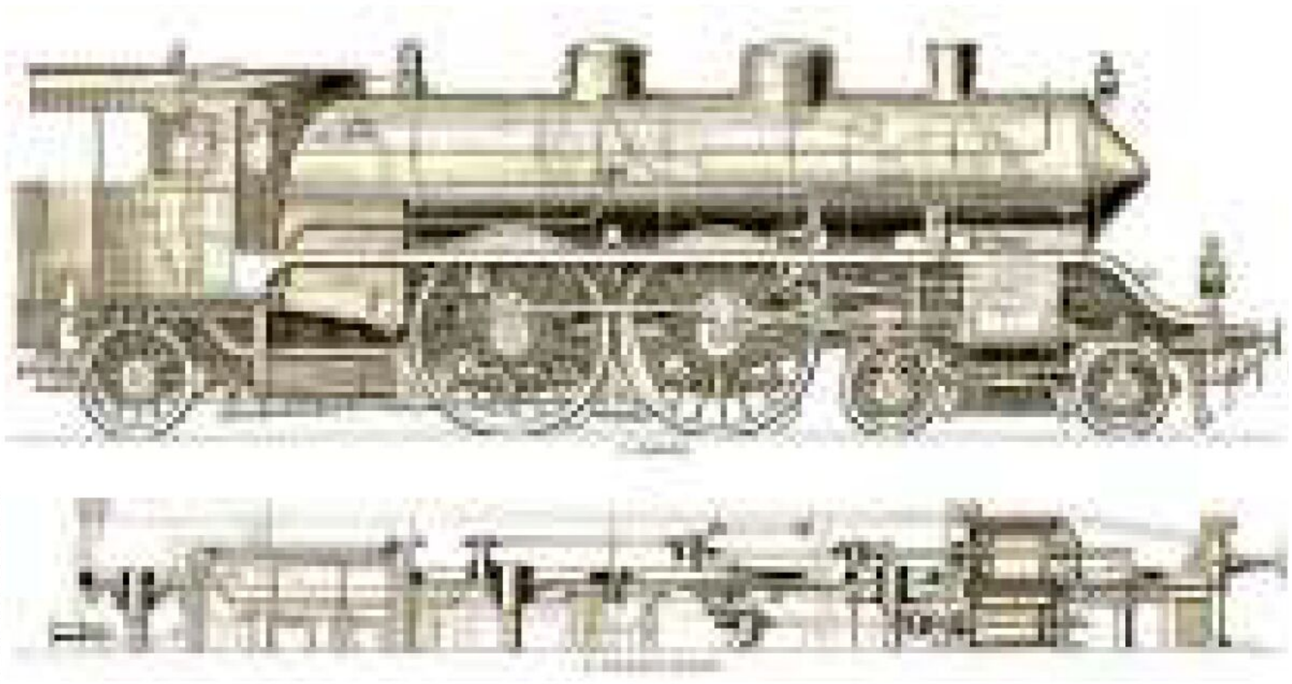
FOTOS (4): SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Die wohl schönsten aller deutschen „Atlantics“ waren die P4 für die Pfalzbahnen, hier Lok 286 kurz nach ihrer Ablieferung 1905.

Auch die IId der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen wurden ab 1902 von Maffei gebaut. 1910 konnte die damals noch im hochwertigen Schnellzugdienst stehende IId 749 in Karlsruhe abgelichtet werden.

FOTOS: SLG. HOLZBORN / EISENBAHNSTIFTUNG (LINKS), MEB-ARCHIV (RECHTS)

In späten „Atlantics“ wie der S 9 zeichnete sich das Ende ihrer Ära ab: Die typisch preußisch etwas unharmonisch gestaltete Lok war für die schwerer werdenden Züge bald zu schwach.



REPRO: A. BERGNER

Dieser Aufriss der badischen IId zeigt, dass ihr zur wirklich modernen Dampflok nur der Überhitzer fehlte.

Freiburg vor einem Zug aus vier vierachsigen D-Zug-Wagen von immerhin 138 Tonnen Gesamtgewicht mühelos 144 km/h. Ähnliche Schnellfahrversuche sind von der preußischen S 7, der bayerischen S 2/5 und der pfälzischen P 4 überliefert.

Doch die „Atlantic“ hatte es bald schwer, und dies im wörtlichen Sinne: Die meisten 2‘B1‘ entstanden wenige Jahre bevor sich der Schmidt‘sche Überhitzer durchsetzte. So gerieten sie gegenüber den Heißdampfloks trotz ihrer Verbundtechnik hinsichtlich Dampfverbrauch und Leistungsfähigkeit

Einen anderen Weg ging August von Borries: Bei seinen Konstruktionen, wie der preußischen S 7 in Normalbauart, lagen die inneren Hochdruck- und die äußeren Niederdruckzylinder in einer Ebene und trieben gemeinsam entweder die erste oder zweite Kuppelachse an. Die Laufkultur der Lokomotiven war weiterhin hoch, doch die veränderte Triebwerksgestaltung ermöglichte noch leistungsfähigere Zylinder mit größeren Querschnitten. Auch die Kessel wurden immer wuchtiger und saßen nun weit oben auf dem luftigen Barrenrahmen,

Dank der „Atlantic“ wurden die Schnellzüge schneller

der sich schnell durchgesetzt hatte, nachdem die Bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1900 zwei mit dieser Rahmenkonstruktion ausgerüstete „Atlantic“-Probeloks von Baldwin aus den USA importieren ließen.

In den rund zehn Jahren vor dem Ersten Weltkrieg dominierten nun die „Atlantics“ den Schnellzugdienst. Die in der Tabelle links aufgeführten Höchstgeschwindigkeiten dürfen nicht darüber hinweg täuschen, dass viele 2‘B1‘ deutlich flotter unterwegs waren: Die elegante badische IId erreichte im April 1904 zwischen Offenburg und

Die Achsfolge 2‘B1‘ fand auch in England viele Freunde: Legendär waren etwa die wuchtigen, aber dennoch sehr eleganten „Large Boiler Atlantics“ für die Great Northern Railway von Henry Ivatt.

FOTOS: FRANK CARRIER / NRM YORK COLLECTION (OBEN), JOHN DZIOBKO JR. / WWW.GODFATHERRAILS.COM (UNTEN)

Noch populärer waren die „Atlantics“ wohl nur in ihrem Entstehungsland, den USA: Die 1914 gebaute Lok 460 der Pennsylvania Railroad stellte 1927 einen Geschwindigkeitsrekord auf. Sie stand bis 1953 unter Dampf.

bald ins Hintertreffen. Als größtes Manko stellte sich vor den nun immer häufiger aus schweren Stahlaufbau-Durchgangswagen gebildeten, länger werdenden Express-Zügen jedoch die viel zu geringe Reibungsmasse heraus. Sogar die starken, erst spät gebauten Entwürfe wie die preußische S9 oder die einzigen deutschen Heißdampf-„Atlantics“, die erst 1932 als letzte ihrer Art in Deutschland ausgemusterten XH1 der Sächsischen Staatseisenbahnen, hatten bald enorme Probleme, einen D-Zug ohne ständiges Schleudern in Gang zu setzen und das Tempo zu halten. Der Schritt zur ergänzenden dritten Kuppelachse, zur „Pacific“, war daher die logische Konsequenz.

FOTO: GUNNAR W. CHRISTENSEN

In Dänemark standen die letzten Litra P-„Atlantics“ bis in die 1960er-Jahre im Einsatz. Als P 917 am 17. Mai 1973 im Depot Næstved stand, war sie aber schon Museumslok.

REPRO: . A. BERGNER

Mit der Klasse A besaßen die Chicago, Milwaukee, St. Paul and Pacific Railroad die größten, schwersten und wohl auch schnellsten je gebauten „Atlantics“ für den „Hiawatha Express“.

FOTO: MAX DELIE

Die weltweit letzte neu entwickelte Schnellzugdampflok mit der Achsfolge 2‘B1‘ war allerdings die Reihe 12 der belgischen NMBS/SNCB mit ihrer eigenwilligen Stromlinienverkleidung. 12.004 von 1938 war am 11. Mai 1985 sogar noch betriebsfähig.

Der Trend zur „Atlantic“ auf deutschen Gleisen endete also genau so schnell, wie er begonnen hatte. Eine langfristige Chance hatte sie nur dort, wo die Züge entweder leicht blieben und nur über steigungsarme, kurze Distanzen befördert wurden, so etwa in Dänemark oder dort, wo die Gleisanlagen schon früh hohe Achsdrücke vertrugen wie in Großbritannien und den USA. In den Vereinigten Staaten gab es stets die mit Abstand meisten „Atlantics“, und dort hielten einige Bahngesellschaften sogar noch an der 2‘B1‘ fest, als anderswo längst auf drei- und vierfach gekuppelte Schnellzugloks umgestellt wurde. So beschaffte etwa die Pennsylvania Railroad noch bis 1914 immerhin 83 Heißdampf-“Atlantics“

In den USA erreichte die „Atlantic“ ihre Vollendung

der Klasse E6. Die Lok Nummer 460 stellte am 11. Juni 1927 mit noch heute beeindruckenden 185 km/h vor einem Sonderzug zu Ehren des erfolgreichen Transatlantik-Fliegers (sic!) Charles Lindbergh sogar den bis heute gültigen, offiziellen Geschwindigkeitsrekord für US-Dampfloks auf.

Krönender Abschluss der „Atlantic“-Story waren zwei Stromlinienloks: Mit der vermutlich über 200 km/h schnellen Klasse A sorgten ab 1935 die „Hiawatha“-Schnellzüge zwischen Chicago und Milwaukee für internationales Aufsehen, und in Belgien machten kurz darauf die futuristisch gestalteten Maschinen der Reihe 12 Furore, die seinerzeit vor den schnellsten Dampf-Expresszügen Europas ihre Leistungsfähigkeit bewiesen. Leider blieben nur wenige der so bemerkenswerten, eleganten „Atlantics“ – darunter keine einzige aus Deutschland – für die Nachwelt erhalten. *A. Bergner*

Digitaltechnik für alle!

NEU

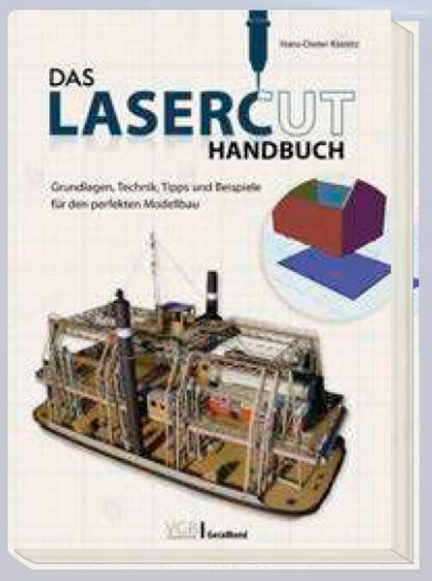
Herstellerunabhängig werden die digitalen Komponenten – vom Decoder bis zur Zentrale – detailliert und leicht verständlich erläutert.

128 Seiten · ca. 190 Abb.
Best.-Nr. 68013
€ (D) 24,99

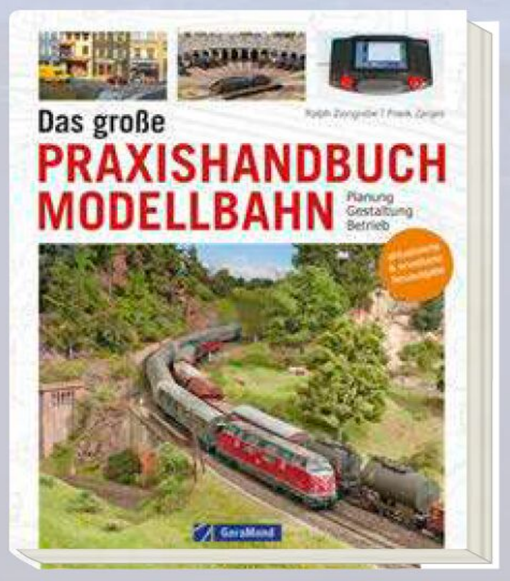
NEU

Clevere Digitalprojekte zum Nachbauen für die H0-Modellbahn.

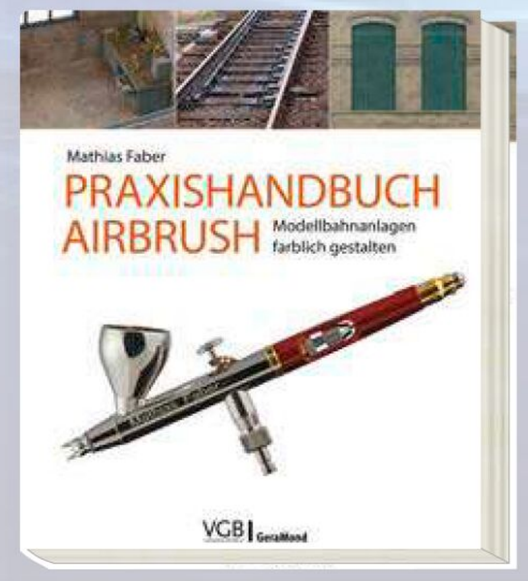
128 Seiten · ca. 260 Abb.
Best.-Nr. 53604
€ (D) 28,99



Best.-Nr. 02010
€ (D) 29,99



Best.-Nr. 53070
€ (D) 32,99



Best.-Nr. 53603
€ (D) 29,99

Best.-Nr. 53674
€ (D) 24,99

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

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Auch als eBook erhältlich.
© Markus Tiedtke, Dirk Rohde, Michael U. Kratzsch-Leichsenring

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

Verkaufe von BTTB 1xBR 35/1xBR56 /1xBR 130 m. LED-Spitzenbeleuchtung für je 60,00 Euro. 1xLVT von BTTB m. PMT-Antrieb, LED-Wechsellicht rot/gelblich, LED-Innenbel. gekuppelt mit einer Stromführenden Magnetkupplung für 170,00 Euro. Versch. 2-achsige Güterwagen m. LED-Zugschluss je.25 Euro. 4-achsige Reisewagen von BTTB m. LED-Innenbeleuchtung je 25 Euro mit LED-Zugschluss 30 Euro. Verschiedene - neuwertige-Auhagen Glühlampen- MS 4 16 V~/0,05A für je 0,90 Euro. Versand erfolgt ausschließlich nur Deutschland, als Paket 7,00 Euro. Bei Interesse melden Andreas Döberin 17034 Neubrandenburg, Greifstrasse 93 oder unter andreasdoberin@gmail.com

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

GESUCHE
TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder über 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 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de

www.carocar.com

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

www.Modellbau-Gloeckner.de

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

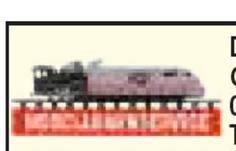
www.modellbahnritzer.de

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

Besuchen Sie unseren neuen www.vgbahn.shop

www.modellmobildresden.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


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

VERKÄUFE

H0

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

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 von privat wegen Auflösung meiner H0 Modellbahn Sammlung Gleich-und Wechselstrom Loks und Wagen. Bitte Wunschmodelle von Firma, Artikel-Nr. oder Bezeichnung schriftlich anfragen per E-Mail: richard-welsch@t-online.de

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

Verkaufe 220 HO-Wagons: Gleichstrom, Epochen II und III, alle Wagons KKK. Bitte LISTE ANFORDERN. Mail: scheuermann.sumxx@t-online.de

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.eu

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

Fleischmann H0 24 Zugpackungen mit Dampfloks + 19 Loks und Roco H0 2 Zugpackungen + 9 Loks, alles Ep.1+2 (KPEV, KBStB, Württ., DRG), neu oder neuwertig. Bitte Liste anfordern. Rainer_Beck@gmx.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. Preis: 5999 €. martinjrichter@gmx.de

Verkaufe von privat wegen Aufgabe Bemo-Fahrzeuge und -Gleismaterial meiner Dampfbahn-Furka-Bergstrecke: HG 3/4 Nr.1, HG03/4 Nr. 4, HG2/3 Nr.6, TM 2/2 Nr.91, alle mit ESU-Sounddecodern, 13 x P.Wagen, 6 G.Wagen, alles im OK und wie neu, Gleismaterial: 7 x E.Weichen, 6 x H.Weichen,2 x Zahnstangengleis, diverse gerade und Bogengleis, 2xDrehscheibe PECO LK-1455, Fahrpulte Märklin 6021, Booster 3x80f im OK, außerdem die Steffenbachbrücke (Wahrzeichen der Strecke), ein Steinviadukt, ein Lokschuppen und 3 Gebäude. Tel.02303/52329

Verkaufe in H0 Bahnschranke mit Behang, vollautomatisch (Faller 5104). Modell ist unbenutzt u. original verpackt. Preis 110.-€ incl. Versand innerhalb Deutschlands. Abholung in Brandenburg-Havel möglich. 0175-16 82 651.

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

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

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466, 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 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

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
Roco - H0 - Auslaufartikel für Märklin
69690 VEV DE 300.02 Epoche 5 (ex DR BR 132 / 232 in blau/weiß) für AC !
Statt ~~199,99~~ EUR nur 139,99 EUR
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 € Versand)

Modellbahnland 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!

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

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

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

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

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

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.eu

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

www.koelner-modell-manufaktur.de

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

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.

Märklin Spur HO und Faller AMS gesucht. Kaufe Sammlungen und Anlagen. Zahlung bei Abholung. Kontakt Tel. 0641/85806 ab 18.00 Uhr oder gerhard.bonn@kabelmail.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

Verkaufe LGB-Modulanlage (50 Module), Spuren 45, 64, 30 mm ohne Rollmaterial / Zentrale. Weitere INFO www.boecker-gartenbahn.jimdofree.com; juergen.boecker-varel@t-online.de

GESUCHE

Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

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

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

seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, oder per 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, meiger-modellbahn@t-online.de G

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

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

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

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

VERKÄUFE
Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

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

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe div. Eisen- und Modelleisenbahnliteratur vom 1960 bis 2010. Übersichtsliste bei Rolf Erker, Birkenweg 2, 04451 Borsdorf; Tel. 034291 22235; erkerbau@gmx.de

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

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

Märklin-Magazin alle Ausg. von 1988 - 2022 kostenlos abzugeben. Insges. ca. 210 Hefte. Nur an Selbstabholer, ca. 75 kg. Dortmund, Infos 02304-44349

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert
www.bahnundbuch.de

GESUCHE
Literatur, Film und Ton

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

VERKÄUFE
Dies und Das

www.andyseck.de
DDR-Modelle und mehr

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

Zwei stabile Vitrinenschränke für HO-Modelle mit 9 Böden Roco Gleis 1,90m br, 91cm ho, 11,5cm tief 16,7m Gleislänge, auch einzeln erhältlich, Preis Verhandlungssache, weitere Info unter: eisenbahnexklusiv@gmail.com

www.Leuchtende Geschenkldeen.de
Designlichter von BR01, BR80, 20% Rabatt mit Code: MOBA4
www.Leuchtende Geschenkldeen.de

GESUCHE
Dies und Das

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

me 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. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

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

VERSCHIEDENES

www.warkentin-modellbau.de
Info's · Workshops · Fotografie

Modellbahn Stammtisch: Wir treffen uns einmal im Monat zum gemütlichen Abend mit Gleisoval. In Abstatt im Restaurant zur Kirschenwiese. Schozachtaler Märklin Freunde. Bei Interesse E-Mail SHZmaerklinfreunde@gmx.de oder Tel.: Herr Schwarz 0173 3723698 / Herr Currle 01714192579

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 zwei Personen pro Nacht 80 EUR. info@schlossfuerstenberg.de, Tel.: 06743/2448

BÖRSE

Auktionen, Märkte

modellbahnbörse-berlin.de
jeweils von 10 bis14 Uhr
Herzog 01736360000
10.11. Chemnitz Stadthalle
17.11. Plauen Festhalle

34 Jahre Modellbahn Ehrhardt EUROTRAIN

Besuchen Sie uns in der Zeit vom 11.11.2024 bis 16.11.2024 (am 12. 11. 2024 und 13. 11. 2024 ist geschlossen). Sie erhalten bis zu 16 Prozent Nachlass auf alle Artikel außer auf bereits preisreduzierte Ware und Startpackungen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

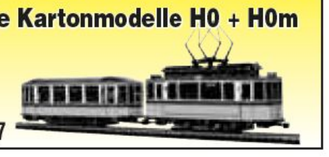
LGB 29050	99 5606 DR, Güterzug, LGB Werkzug	799,99 €
Piko 37511	218 497-6 DBAG FZI	399,99 €
Märklin 39209	BR 01.5 DR Öl Sound	369,99 €
Märklin 39530	BR 52 DB Sound	399,99 €
Trix 25200	BR 120 DR Sound	299,99 €
Roco 7390001	TT 114 298-3 DR Sound	239,99 €

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

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

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)

24.11. Hennigsdorf
Stadtklubhaus
28.12. Samstag Dresden
Johann-Stadthalle

www.modellbahnboerse-berndt.de

Modellbahn-Auto-Börsen, 34246 Vellmar, So. 10.11.24 / 05.01.25 von 10-14:30 Mehrzweckhalle - Frommershausen, Pfadwiese 10, 04159 Leipzig, Sam. 16.11.24 / 08.03.25 von 10-14:30 Leipziger Hotel, Hallesche Str.190, 99867 Gotha, Sam. 23.11.24 / 10.05.25.von 10-14:30 Stadthalle, Goldbachstr, 36179 Bebra, So. 01.12.24 / 09.02.25. von 10-14:30 Lokschuppen am Bahnhof, Gilfershäuser Str. 12, 99096 Erfurt Sam. 04.01.25 / 01.02.25 von 10-14:30 Steigerwaldstadtion im Parksaal, Werner -Seelenbinder-Str. Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656 / 923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176 / 89023526, E-Mail: jensberndt@t-online.de

www.modellbahnboerse-berndt.de

24.11.BUTZBACH Modelleisenbahn- + Spielzeugbörse, 10-16 h, Bürgerhaus
35510 Butzbach, Baum, 01590 1487459. Nächster geplanter Termin: 26.01.25

Traditionelle Modellbahnbörse des „Lausitzer Modellbahnclub“ am 23.11.2023 in der Zeit von 10.00 Uhr bis 14.00 Uhr im AW Cottbus (ehem. RAW), Waisenstr. 21, 03046 Cottbus
Kontakt: Manfred Dörfer Tel.: 0355 823110

Modellbahnausstellung der IGEM im Kreishaus Genthin. 13. - 15.12.24, 10:00 bis 18:00 Uhr mit Schautafeln zur Genthiner Kleinbahn. Brandenburger Str. 100

Modellbahnbörse, 55708 Haiger, MHZ-Allendorf, Sonntag, 1.Dezember 2024, vom 11 bis 16 Uhr, cmt e.V. oder E-Mail: cmtev@aol.com

24.11.: 5.Modellbahnbörse Marktbergel, 10-16 Uhr, Im Schützenhaus Marktbergel, Am Niederhof, 91613 Marktbergel, Die Modellbahnfreunde Frankenhöhe e.V. freuen sich auf Sie. Facebook: IG.MBF. Marktbergel; Instagram: ig_mbf

So 17.11/24.11/01.12, Große Modelleisenbahnausstellung mit Börse auf 550qm des MEC Bayreuth im Kaufland von 10 bis 18 Uhr, mit den Modellbahnspuren N bis 1. Telefon: 0176 / 62 95 77 50, www.mec-byreuth.de

Modellbahnausstellung MEC Elbflorenz Dresden e.V., 16./17.11., 20.11. und 23./24.11.24, Emerich-Ambros-Ufer 52, 01157 Dresden jeweils 10-17 Uhr. Infos/Anfrage unter 0173/3690401.

Würzburger EISENBAHN + Modellauto Markt; SO 15. DEZ. 10-16 Uhr; Vogel Convention Center, www.alpha-marketing.info

60. Leipziger Modellbahn zur Adventszeit. 5.12. - 22.12.2024; Montag - Freitag 13 – 19 Uhr;

Samstag und Sonntag 10 – 19 Uhr; Promenaden Leipzig; Hauptbahnhof, Internet: www.mev-friedrich-list.org

Modellbahn-Auto-Börsen

34246 Vellmar So. 10. 11. 24 / 05. 01. 25 von 10-14:30 Mehrzweckhalle - Frommershausen Pfadwiese 10
04159 Leipzig Sam. 16. 11. 24 / 08. 03. 25 von 10:00-14:30 Leipziger Hotel, Hallesche Str.190
99867 Gotha Sam. 23. 11. 24 / 10.05.25 von 10-14:30 Stadthalle, Goldbachstr
36179 Bebra So. 01. 12. 24 / 09. 02. 25 von 10-14:30 Lokschuppen am Bahnhof, Gilfershäuser Str. 12
99096 Erfurt Sam. 04.01.25 / 01.02.25 von 10-14:30 Steigerwaldstadtion im Parksaal, Werner -Seelenbinder-Str.
Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666 (ab 18h)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de
www.modellbahnboerse-berndt.de

Besuchen Sie gern unseren neuen
www.vgbahn.shop

Alle Termine und Angaben zu Veranstaltungen ohne Gewähr!

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

Viele Vereine und Museumsbahnen bieten in der Weihnachtszeit und zwischen den Jahren ein umfangreiches Programm an Veranstaltungen und Fahrten auf ihren Stammstrecken und darüber hinaus an. Mehrere Termine gibt es unter anderem bei:

Berliner Eisenbahnfreunde
Tel. 033397 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de
Bleckeder Kleinbahn
Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de
Brohltalbahn
Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de
Dampfbahn Fränkische Schweiz
Tel. 09194 725175, www.dampfbahn.net
Dampfkleinbahn Mühlenstroth
Tel. 05241 68466, www.dkbm.de
Dampfnostalgie Karlsruhe
Tel. 07243 7159686, www.uef-dampf.de
DBK Historische Bahn (Südwestdeutschland)
Tel. 07951 9679997, www.dbkev.de
Deutscher Eisenbahn-Verein Bruchhausen-Vilsen
Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de
Deutsches Feld- und Kleinbahnmuseum Deinste
Tel. 0171 3607104, www.kleinbahn-deinste.de
Döllnitzbahn (Oschatz – Mügeln)
Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de
Eisenbahnfreunde Treysa
Tel. 0172 5801026, www.eftreysa.de
Eisenbahnfreunde Zollernbahn
Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
Eisenbahn-Tradition Lengerich (Westf.)
Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
Hessencourrier (Kassel – Naumburg)
Tel. 0561 81029484, www.hessencourrier.de
Kuckucksbähnel
Tel. 06321 30390, www.kuckucksbaehnel.de
Landeseisenbahn Lippe
Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de
Meuselwitzer Kohlebahn
Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de
Museumstoomtram Hoorn – Medemblik (NL)
Tel. 0031 229 255255, www.stoomtram.nl
Museumseisenbahn Minden
Tel. 05474 302, www.museumseisenbahn-minden.de
Niederlausitzer Eisenbahnfreunde
Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
Ostertalbahn
Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.de
Ostsächsische Eisenbahnfreunde
Tel. 03585 219600, www.osef.de
Öchsle
Tel. 07352 922026, www.oechsle-bahn.de
Pressnitztalbahn
Tel. 037343 808037, www.pressnitztalbahn.de
Roter Flitzer (Großraum Stuttgart)
Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
Sauerländer Kleinbahn
Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de
Sauschwänzlebahn
Tel. 07702 51300, www.sauschwaenzlebahn.de
Schluff Krefeld
Tel. 02151 982364, www.schluff-krefeld.de
Selfkantbahn
Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de

Sa 16.11.

- Eisbeinessen im Bw Luckau und Fahrt mit dem LVT zwischen Königs Wusterhausen und Lübben, Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

Sa/So 21./22.12.

- Nikolausfahrten zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, www.geesthachter-eisenbahn.de

Sa 30.11.

- Sonderfahrt von Erfurt nach Dresden zum Weihnachtsmarkt, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de
- Nikolausfahrt von Leipzig nach Leisnig im Muldetal, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de
- Mit 243 005 (ab Baruth) und 52 8079 (ab Cottbus) zum Schlesischen Christkindelmarkt nach Görlitz, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
- Mit V 200 033 von Hamm zum Weihnachtsmarkt in Osnabrück, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
- Dampfzug von Neuss zum Weihnachtsmarkt nach Bielefeld, Tel. 0160 6865240, www.eng-ev.de
- Mit DB-110 350 von Neumünster zum Leipziger Weihnachtsmarkt, Tel. 04508 7774581, www.helev.de

Sa/So 30.11./1.12.

- Christkindl-Dampfbahn mit 41 018 von Augsburg nach Nürnberg, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de
- Dampfsonderzüge von Frankfurt zum Weihnachtsmarkt in Michelstadt, Tel. 069 436093, www.historische-eisenbahn-frankfurt.de

Sa 30.11., 7.12.

- Von Nördlingen mit dem Dampfzug zu den Christkindlmärkten in Salzburg oder alternativ zur Lokwelt Freilassing, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

So 1.12.

- Nikolausfahrt von Leipzig nach Zeitz, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de
- Seenland-Nikolaus-Express von Nördlingen nach Gunzenhausen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Mit dem Nikolaus-Dampfzug über die Schwäbische Alb, Tel. 0800 4447673, www.alb-bahn.com
- Adventsfahrt mit dem „Feurigen Elias“ zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Nikolausfahrten zwischen Loburg und Altengrabow, Tel. 039245 2042, www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de
- Mit 52 8177 zur Spreewaldweihnacht am Großen Hafen Lübbenau und im Freilandmuseum Lehde, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com

Fr 6.12.

- Nikolaus-Fahrtag im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna, www.feldbahn-fortuna.de

Fr 6.12. bis So 8.12.

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

Fr. 6.12., Sa/So 14./15.12.

- Nikolausfahrten vom Bahnhof Wesel zum Alten Wasserwerk, Tel. 0281 20617960, www.hsw-wesel.de

Sa 7.12.

- Weihnachtliche Bergvesper unter Tage im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna, www.feldbahn-fortuna.de
- Im Dampfsonderzug von Schwarzenberg zum böhmischen Weihnachtsmarkt in Karlsbad (Karlovy Vary), Tel. 0371 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
- Diesel-Sonderfahrt zu den Weihnachtsmärkten in Erfurt, Eisenach und auf der Wartburg, Tel. 03925 383800, www.lokschuppen-stassfurt.de
- Nikolausfahrt beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I, Tel. 039200 54922, www.kj-1.de
- Weihnachtsfahrt mit 243 005 nach Rostock und in die Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de
- Adventszug von Cottbus (mit 243 005) und Dresden (mit 52 8079) zum Bautzener Wenzelsmarkt und ins Zittauer Gebirge, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
- Nikolauszug zu den Weihnachtsmärkten in Regensburg, Tel. 09127 90 22 28, www.fraenkische-museumseisenbahn.de
- Nikolaus-Express von Wiesbaden Hbf nach Idstein, Tel. 0611 1843330, www.aartalbahn.de
- Mit 52 8177 von Berlin zum Potsdamer Weihnachtsmarkt, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com
- Nikolaus-Winterdampfreise mit E 11 013, 23 1097 und 534.0323 in die böhmischen Städtchen Litoměřice (Leitmeritz) und Česká Lípa (Böhmisch Leipa), Tel. 03544 129950, www.kulturdampf.de (ab Luckau), Tel. 03471 6387800, www.intertourex.de (ab Leipzig), Tel. 0351 56393930, www.maertens-reisen.com (ab Riesa und Dresden)

Sa/So 7./8.12.

- Nikolausfahrten bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de

● Weihnachtsfahrten bei der Buckower Kleinbahn, Tel. 0334 3357578, www.buckower-kleinbahn.de
● Nikolausfahrten zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de
● Dampflok-Weihnacht im Bahnpark Augsburg, Tel. 0821 450447100, www.bahnpark-augsburg.de
● Nikolausfahrten mit der V 100 auf der Ruhrtalbahn, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de
● Nikolausfahrten mit 212 079 von Hamm nach Lippborg-Heintrop, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
● Nikolausfahrten auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de
● Nikolausfahrten auf der Nettetalbahn, Tel. 039245 2042, www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de
● Adventszüge zwischen Zwettl und Waldhausen, Tel. 0043 676 7354461, www.lokalbahnverein.at

Sa 7.12., Do 26.12.

● Nikolaus- und Weihnachtsfahrten nach Damme, Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de

So 8.12.

● Nikolaus-Fahrtag im Frankfurter Feldbahnmuseum, Tel. 069 709292, www.feldbahn-ffm.de
● Mit 52 4867 von Frankfurt zum Weihnachtsmarkt in Rüdesheim, Tel. 069 436093, www.historische-eisenbahn-frankfurt.de
● Die Wanderbahn fährt zwischen Viechtach und Gotteszell, Tel. 0170 2425013, www.wanderbahn.de
● Nikolausfahrten bei der Härtsfeld-Museumsbahn, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de
● Nikolauszug zum Reiterlesmarkt in Rothenburg ob der Tauber, Tel. 09127 90 22 28, www.fraenkische-museumseisenbahn.de
● Adventsfahrt von Mannheim zum Kuckucksbähnel und zum Deidesheimer Weihnachtsmarkt, Tel. 0621 4825374, www.historische-eisenbahn-ma.de
● Nikolausfahrten von Kappeln nach Süderbrarup, Tel. 04642 9251653, www.angelner-dampfeisenbahn.de

So 8.12., 15.12.

● Nikolausfahrten von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de

So 8.12., Di 24.12.

● Nikolaus- und Weihnachtsfahrten auf der Kleinbahn Leeste – Thedinghausen, www.pingelheini.de

Fr 13.12. bis So 15.12.

● Weihnachtsmarkt in der Lokwelt Freilassing, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de

Sa 14.12.

● Die Wipperliese fährt zum Weihnachtsmarkt nach Quedlinburg, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de
● Advents-Express von Cottbus mit 243 005 zum Zwickauer Weihnachtsmarkt und weiter mit 52 8154 zur Bergparade in Schwarzenberg, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
● Mit Baureihe 86 und 118 757 durch das Müglitztal zur Bergstadt Altenberg, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

Sa 14.12., 22.12.

● Licht'lfahrten von Chemnitz zu den Bergparaden in Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de

Sa/So 14./15.12.

● Weihnachtsmarktdampfexpress mit 50 3616 von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de

So 15.12.

● Jahresabschluss mit der Diesellok auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de
● Museums-Dampfzug von Ludwigsburg über Nürtingen zum Neuffener Weihnachtsmarkt, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de

Fr 27.12. bis Di 31.12.

● Winterdampf im Hochschwarzwald zwischen Titisee und Seebrugg, www.3seenbahn.de

Di 31.12.

● Silvesterfahrt beim Pollo zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de
● Panoramafahrt mit dem Schienenbus durch die Silvesternacht, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de

Modell

Bis 3.5.2025

● Fahrtag der IG Modell-Eisenbahn Partenstein im Gebäude der Weber-Werbung GmbH an jedem ersten Samstag, 13–17 Uhr, Tel. 09355 970426

Sa 16.11.

● Modellbahnbörse im Zentralgebäude der Leuphana-Universität in Lüneburg, 10–15 Uhr, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de
● Spielzeugbörse in der Messe Freiburg im Breisgau, 11–16 Uhr, Tel. 0761 2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de

Sa/So 16./17.11., 23./24.11., Mi 20.11.

● Modelleisenbahnausstellung in den Vereinsräumen des Zittauer-Modell-Eisenbahn-Clubs, 13–17:30 Uhr, Tel. 03583 684149, www.zimec.de
● Modellbahnausstellung des MEC Elbflorenz Dresden in seinen Clubräumen, 10–17 Uhr, Tel. 0173 3690401, www.mec-elbflorenz.de

Sa/So 23./24.11.

● Modelleisenbahnausstellungen des 1. Märklin-Clubs Nürnberg, 10 –17 Uhr, Tel. 0176 56882251, www.erster-maerklin-club.de

Sa/So 23./24.11., Fr 29.11. bis So 1.12.

● Modellbahnausstellung des Modellbahnzirkels „Saxonia" Oberlungwitz im Vereinshaus „Zur Post", Freitag 16:30–20 Uhr, Samstag/Sonntag 10–18 Uhr, www.modellbahnzirkel-saxonia-oberlungwitz.de

So 24.11.

● Adventsbörse in der Lokwelt Freilassing, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de
● 5. Modellbahnbörse der IG Modellbahnfreunde Frankenhöhe im Schützenhaus Marktbergel, www.facebook.com/IG.MBF.Marktbergel

Sa 30.11.

● Modellbahnausstellung mit -börse in der Eschachhalle in Ravensburg-Obereschach, 9–16 Uhr, Tel. 07502 4747, www.eisenbahnfreunde-rv.de

Sa/So 30.11./1.12.

● Modellbahnausstellung des MEC Nürnberg im Bau 5 des ehemaligen Geyergeländes, Samstag Flohmarkt, 10–17 Uhr, Tel. 0178 8001478, www.mec-nuernberg.de
● 27. Internationale Gangelter Modellbautage in der Gesamtschule in Gangelt, 10–17 Uhr, Tel. 0172 9170577, www.mef-gangelt.de
● Modellbahnausstellung des Eisenbahnclubs Oberland in der ehemaligen Grundschule Crostau, Samstag 13–18 Uhr, Sonntag 10–18 Uhr, Tel. 03592 33310, www.eisenbahnclub-oberland.de

Sa/So 7./8.12.

● Adventsfahrtage auf der Spur-1-Anlage in der Modellwelt Naumburg, 10–17 Uhr, Tel. 0151 67332074, www.spur1-naumburg.blogspot.com
● Modellbahnausstellung des Freundeskreises der Westhavelländischen Kreisbahn im großen Saal des Wichernhauses in Brandenburg an der Havel, 10–18 Uhr www.whkb.de

Sa/So 7./8.12., 14./15.12.

● Modellbahnausstellung des MEC Dippoldiswalde in der „Alten Feuerwehr", Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 03504 612029, www.mec-dippoldiswalde.de

So 8.12.

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

So 8.12., 15.12., 29.12.

● Modellbahnausstellung der Modellbahner Backnang in ihren Vereinsräumen, 10–16 Uhr, www.modellbahner-backnang.de

Sa/So 14./15.12.

● Modelleisenbahnausstellung des Obervogtländischen Modelleisenbahnclubs in Adorf, 9:30–17:30 Uhr, Tel. 037423 2269, www.modellbahn-adorf.de
● Modellbahnbörse mit Ausstellung im Bürgersaal Erpel, 10–16 Uhr, Tel. 0160 99542327, www.eisenbahn-freunde-wied-rhein.de
● 20 Jahre Modellbahnen im Bürgerhaus Weida: Ausstellung des MEC Weida und Börse, 10–18 Uhr, Tel. 036603 239573, mecweida.wixsite.com

So 22.12.

● Modellbahn-Adventsfahrtag der Eisenbahnfreunde München Süd Ost in ihrem Vereinsheim Otterfing, www.emsev.de

Sa/So 28./29.12.

● Modellbahnwochenende auf dem Luckauer Bahnhof mit Dampfzugfahrten, Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
● Modellbahntage „zwischen den Jahren" im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, 10–17 Uhr, Tel. 06151 376401, www.bahnwelt.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.

Mehr als umfassend

Dirk Endisch: Das Bahnbetriebswerk Wernigerode Westerntor. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2024. ISBN: 978-3-947691-31-9. Gebunden, 288 Seiten, 310 Fotos (davon 39 in Farbe), eine Zeichnung, neun Gleispläne, 97 Tabellen; Preis: 45 Euro.

Mehr muss man nicht wissen. Dirk Endisch nahm sich des Bw Wernigerode Westerntor an und legt nun ein umfassendes Kompendium vor. Wer nach dem Beitrag auf den Seiten 38 bis 42 in diesem Heft noch mehr wissen möchte, dem sei dieses gewichtige Werk empfohlen. Die Geschichte dieses bekannten und vor allem besonderen Bw – schließlich war es auch das letzte Schmalspur-Bw der Deutschen Reichsbahn – wird über den gesamten Zeitraum seines Bestehens ausführlich dargestellt. Bereichert wird die Ausführlichkeit durch zahlreiche und umfangreiche Statistiken etwa zu Lokstationierungen und vieles mehr. Sauber gegliedert werden dem Leser alle wichtigen Wegmarken der Werksgeschichte präsentiert, vom Privatbahn-Bw der NWE über die DR-Zeit bis zur Reprivatisierung nach dem Mauerfall. Die große Stärke neben den umfangreichen Tabellen ist die gelungene Bildauswahl. Deutlich spürt man, dass der Autor sich hier auf sicherem Terrain bewegt. Im Buch begegnen dem Leser hervorragende Aufnahmen der bekannten meterspurigen Fahrzeuge, die untrennbar mit dem Harzer Bahnbetrieb verbunden sind. *al*

Fazit: ***Für Freunde der Harzer Schmalspurbahn ein Muss.***

Praktischer Ratgeber

Uwe Miethe: Typenatlas Signale der deutschen Eisenbahnen: Aussehen, Bedeutung und Standorte. VGB-Geramond, München 2024. ISBN: 978-3-987020-31-5. Broschiert, 160 Seiten, etwa 400 Fotos und Grafiken; Preis: 19,99 Euro.

Was sind die stärksten Symbole des Bahnbetriebs? An erster Stelle stehen sicherlich die Triebfahrzeuge. Aber bereits an zweiter Stelle würden viele Eisenbahnfreunde Signale nennen. „HP1“, am schönsten in Form eines geöffneten Flügelsignals, ist eine der stärksten Metaphern des Schienenverkehrs. Aber es gibt im alltäglichen Betrieb viel mehr Signale und -begriffe. Uwe Miethe versucht in seinem Buch, einen Überblick zu schaffen und die Funktion der verschiedensten Signale zu erklären. Es geht aber auch um den Standort der Signale. Das Buch ist sauber gegliedert und angenehm gestaltet, überzeugt mit guten Fotografien und zahlreichen Grafiken, die deutlich den jeweiligen Signalbegriff darstellen. Modellbahner, die sich auf ihrer Anlage stark am Vorbild orientieren, finden hilfreiche Tipps. *al*

Fazit: ***Übersichtlich und informativ.***

Von P8 bis Schienenbus

Matthias Büttner: Das Bw Tübingen – Zugförderung und Fahrzeugunterhaltung in der Neckar-Alb-Region. EK-Verlag, Freiburg 2024. ISBN: 978-3-844664-42-3. Gebunden, 128 Seiten; Preis: 39,90 Euro.

Ein Buch über das bei vielen Eisenbahnfreunden des Südwestens als geradezu legendär geltende Bahnbetriebswerk Tübingen hat im Reigen der zahlreichen Bw-Monographien bisher wirklich gefehlt. Matthias Büttner als Kenner der lokalen Eisenbahngeschichte hat sich dieser Aufgabe angenommen. Herausgekommen ist ein sehr informatives Buch zu allen Aspekten des geschichtsträchtigen Betriebswerks. Der Bogen spannt sich von der Errichtung der ersten Lokremise durch die Württembergische Staatsbahn 1861 bis in die Gegenwart. Der Schwerpunkt liegt jedoch erwartbar sowohl auf der späten P 8-Ära, denn Tübingen war bekanntlich das Auslauf-Bw der Baureihe 38 bei der Bundesbahn, als auch auf den letzten Einsätzen der Uerdinger Schienenbusse rund um die Universitätsstadt bis zur Jahrtausendwende. Die Bebilderung mit über 250 Fotografien ist weitgehend tadellos ausgefallen. *ba*

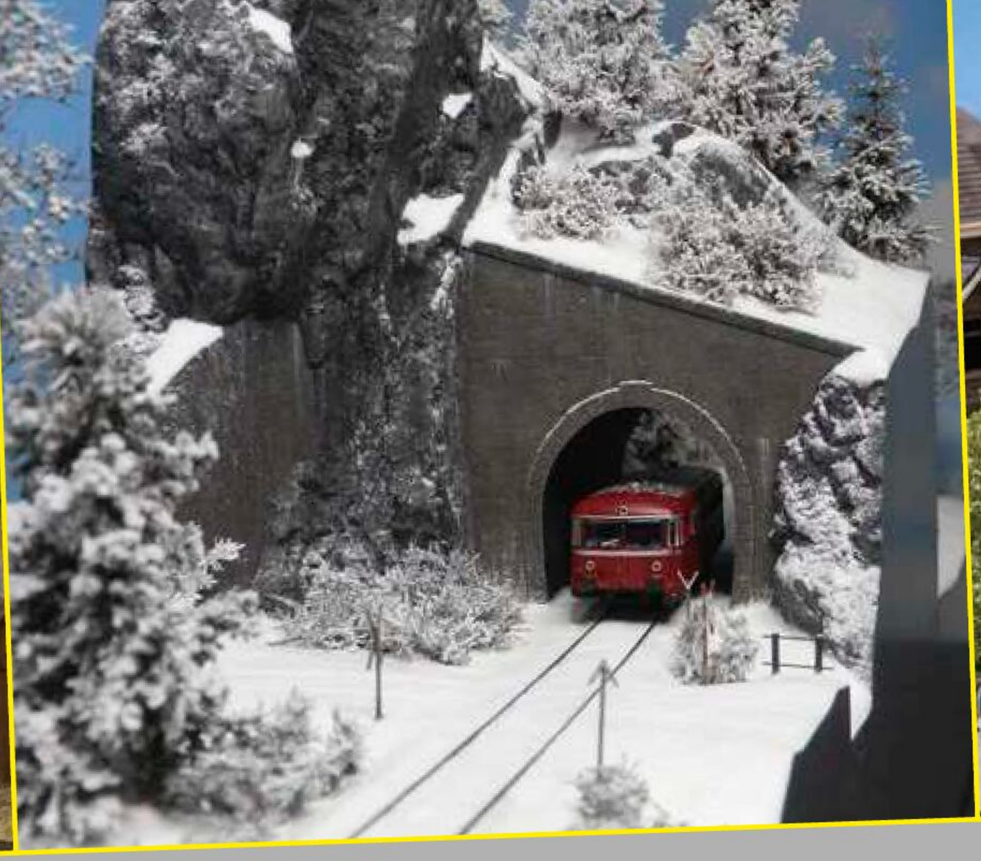
Fazit: ***Endlich ein umfassendes Werk zu einem legendären Bw.***

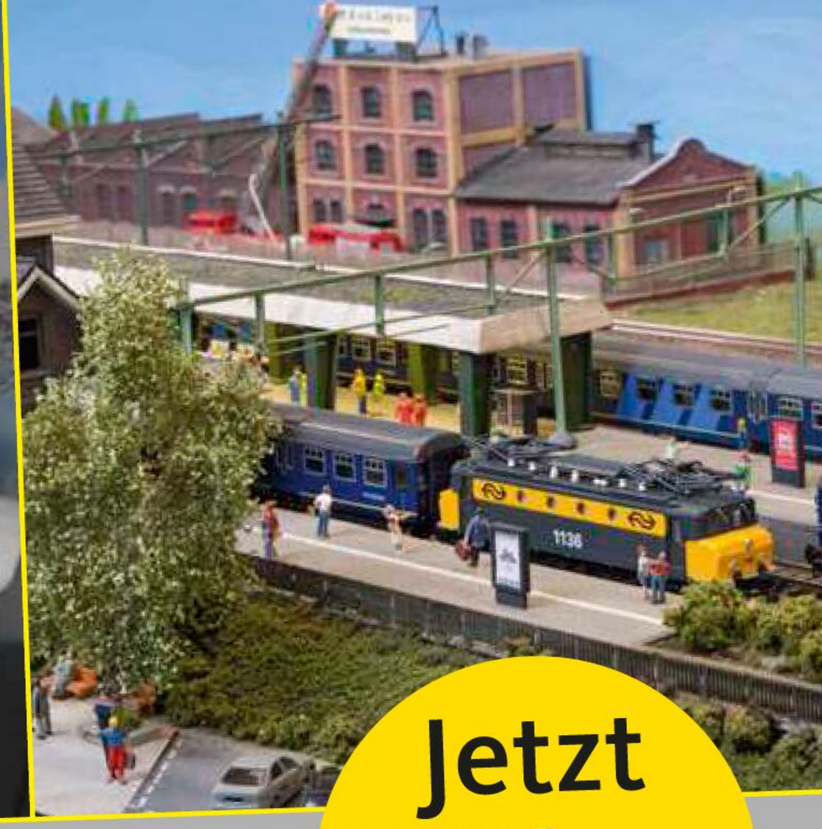
Wagen für spezielle Fälle

Stefan Carstens, Matthias Hempel, Paul Scheller: Güterwagen Band 10, Tieflade- und Tragschnabelwagen. Eisenbahn-Dokumentation 2024, Hamburg 2024. ISBN: 978-3-9823-2223-0. 256 Seiten, 625 Fotos und 120 Zeichnungen; Preis: 59,95 €

In seinem Vorwort schreibt der Autor von seinem bisher „schlimmsten Buch“ – gemeint ist die Vielzahl an verschiedensten Bauarten, angefangen von der Länderbahn- bis in die aktuelle Zeit, in der sich die Spedition Kübler zum Spezialisten für Schienenschwertransporte entwickelte. Die große Zahl der Bilder steht ebenfalls für die Vielfalt des Themas – oft ist zudem das Ladegut ein echter Hingucker. Für die ebenfalls zahlreichen Zeichnungen scheute der Verlag keine Kosten und spendierte dem Buch mehrere Ausklappseiten, um zum Beispiel die vielachsigen Tragschnabelwagen würdigen zu können. Besondere Kapitel berichten über die Trafotransporte und den Einfluss der Energieversorger auf diese, und auch die LÜ-Begleitwagen werden beschrieben. Viele Tabellen dokumentieren den Verbleib und die Umzeichnung der Wagen von den Staatsbahnen bis zur DB AG. Der Modellteil (nur im Maßstab 1:87) kommt in diesem Buch ein wenig zu kurz. Der Autor begründet dies mit der immer geringeren Freude am Umbau bei den Modellbahnern – ein Trend, der nicht zu bestreiten ist. *abp*

Fazit: ***Eine Fundgrube an außergewöhnlichen Güterwagen, wie immer kompetent und professionell zusammengestellt.***





Jetzt NEU am Kiosk!

MIT N AUF DER RICHTIGEN SPUR!

Die schönsten Minimodule

- Neun Beispiele für Ideenvielfalt und Detailverliebtheit auf kleinster Fläche
- Ostseehafen – Haltepunkt „Katzenheide“ – Großstadtszenen – Schwäbische Alb – Klappbrücke in Südfrankreich – Hönnetal im Winter und noch mehr.
- Außerdem: Drei faszinierende Großanlagen
  – Motive aus dem Ruhrpott
  – Ausflug in die Epoche I
  – Modulvielfalt aus den Niederlanden

portofrei bestellen

www.nbahnmagazin.de/spezial

Rivarossi hat DR-56 2284 des Bw Sangerhausen im Zustand um 1965 als Vorbild auserkoren, kurz vor ihrer Umbeheimatung nach Saalfeld.

Lange mussten vor allem DR-Modellbahner auf eine den heutigen Ansprüchen genügende H0-Miniatur der Baureihe 56[20] warten, wie sie nun von Rivarossi anrollt.

Die Bullige

Traumhaft schön gestaltet ist der vollständig eingerichtete und realistisch eingefärbte Führerstand mit Lokführer und Heizer.

Einer Anregung aus Württemberg folgend entstand ab 1919 aus den 1'E-Lokomotiven der preußischen Gattung G 12 zunächst die um eine Kuppelachse verkürzte G 8[3], die gleichfalls ein Dreizylinder-Heißdampftriebwerk besaß. Der damalige Lokomotivbau-Dezernent in Preußen, Hinrich Lübken, erkannte jedoch bald, dass für eine solch schwere, aber kompakte Güterzugmaschine ein einfacher Zweizylinderantrieb ausreichen würde. Aus der G 8[3] entstand so die G 8[2], die bis 1928 – dann schon als Reichsbahn-Baureihe 56[20] – in über 800 Exemplaren gebaut wurde. Die bullige Lokomotive war durchaus ein Erfolg, bei der Bundesbahn lief die 56[20] noch bis 1965, bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR sogar noch mit EDV-Nummerierung bis 1972.

H0-Modelle dieser nicht unwichtigen Güterzuglok gab es bereits in den 80er-Jahren bei Piko/Gützold und Fleischmann.

An der Detaillierung der 56^{20} von Rivarossi gibt es nichts auszusetzen: Die schönen Speichenradsätze aus Metall gefallen ebenso wie der vollständig bestückte Kessel oder das wohlproportionierte Führerhaus.

FOTOS: ABP

Die Kesselaufbauten in der Nahansicht: Fast auf Kleinserienniveau, doch das feine Handrad am Speiseventil hat sich leider schon in „Schräglage“ begeben...

Wegen des sehr engen Achsstandes der Vorbildlok waren diese Nachbildungen jedoch beide fehlerbehaftet: Bei ersterer war der Raddurchmesser zu klein, bei letzterer der Achsabstand zu groß, denn anders hätten sich keine Radsätze mit NEM-Spurkränzen verbauen lassen.

Das neue Rivarossi-Modell nimmt auf derlei veraltete Normen keine Rücksicht mehr: Die mit feinsten Speichen nachgebildeten Räder der H0-56^{20} besitzen allesamt niedrige RP25-Radreifen und daher den richtigen Raddurchmesser bei ebenso stimmigem Achsstand. Auch sonst zeigt

Die Detaillierung bewegt sich auf höchstem Niveau

sich der Rahmen- und Triebwerksbereich von einer hervorragenden Seite: Das grazile Stanzblech-Gestänge ist dunkel vernickelt und zwischen Rahmen und Kessel herrscht freier Durchblick. Auch die Zylinderabstände stimmen erstmals an einem H0-Modell der 56^{20} mit den umgerechneten Vorbildmaßen überein. Eine wahre Augenweide ist alles, was über den aus verzugsfreiem Metalldruckguss angefertigten Umläufen liegt: Der Kessel, der ebenfalls in gewichtiger Metallausführung umgesetzt wurde, besitzt neben sehr scharfkantigen Gravuren praktisch keine angeformten Details. Alle Leitungen, Ventile, Flansche und Griffe wurden in allerfeinster Machart extra angesetzt. Dabei wurde auf eine Kunststoff-Draht-Mischbauweise zurückgegriffen. Als Kritikpunkt muss jedoch erwähnt werden, dass einige Bauteile teils bruchgefährdet sind oder mit zu viel Klebstoff gesichert wurden, während an anderer Stelle – wie auf den Fotos zu erkennen, fehlt bei unserem Testmuster der linke Führerhaus-Lüfteraufsatz – damit zu sehr gespart wurde.

Der ebenfalls sehr schöne pr 3 T20-Tender mit seinem Metalldruckguss-Aufbau hält Platz für einen Decoder bereit, der Antrieb sitzt im Stehkessel der Lok und wirkt auf die letzte Kuppelachse. Die Fahreigenschaften sind ordentlich, das umgerechnete Maximaltempo des lediglich 65 km/h schnellen Vorbildes ist nur leicht überhöht.

Fazit: Ein gut umgesetztes, zeitgemäßes H0-Modell der 56^{20} mit leichten Schwächen in der Fertigungsgüte. *A. Bergner*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Rivarossi
- **Bestellnummer:** HR2890
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** vom Motor mit Schwungmasse über Kardan- und Stirnradgetriebe auf die letzte Kuppelachse, zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 315 Gramm
- **V_{min}:** Zirka 2 km/h bei 1,8 Volt
- **V_{max}:** 82 km/h bei 12 Volt
- **Ausstattung:** Fahrtrichtungsabhängige, warmweiße LED-Spitzenbeleuchtung; 21-polige Schnittstelle nach NEM 660
- **Zurüstteile:** Bremsschläuche
- **Preis:** 379.90 Euro (UVP)

Jetzt liefert auch ESU seine DB-V 100 in H0 aus. Mit einigen Innovationen und Extras wollen sich die Neu-Ulmer von der etablierten Konkurrenz absetzen.

V 100 mit Überraschungen

ESUs neues Modell der beliebten Bundesbahn-V 100 ist nun das dritte im Bunde unter den aktuellen zeitgemäßen 1:87-Verkleinerungen. Brawa legte vor, Piko zog nach und jüngst traf die Version aus Neu-Ulm ein.

Wenn man der Letzte ist, muss man sich etwas Neues einfallen lassen, um die Kunden zu überzeugen, sich (noch) ein neues Modell zu leisten. Für Erfindungsreichtum ist ESU hinlänglich bekannt, seitdem der vormalige Spezialist für Digitalkomponen-

Die Einrichtung des V 100-Führerstands ist extraklasse. Man kann sich kaum sattsehen an der liebevollen Detaillierung.

ten in den Markt für Triebfahrzeuge eingestiegen ist: Man denke da an viele Gimmicks, die häufig erstmals aus Neu-Ulm angeboten wurden, seien es der abnehmbare Schleifer für DC-/AC-Betrieb oder der Abgasrauch bei Diesellokomotiven.

Auch die neue V 100 wartet wieder mit einigen pfiffigen Neuerungen auf. Die ausgefallenste Idee ist das magnetisch fixierte, abnehmbare Führerhausdach, das sich bei einer Lokomotive mit Mittelführerstand vergleichsweise einfach umsetzen lässt. Hat man das Dach abgehoben, offenbart sich ein Einblick, den man so noch nicht sah. Das ist schon genial, was die ESU-Konstrukteure da leisteten. Der Lokführer be-

Der Traum aller Epoche-IV-Bahner: Eine ozeanblau-beigefarbene 212 mit Silberlinggarnitur auf einer Nebenbahn. ESU kann diesen Wunsch jetzt erfüllen.

Über die durchbrochenen Lüftergitter muss man kein Wort mehr verlieren. Wie selbstverständlich geben sie Einblick auf das große drehbare Lüfterrad.

FOTOS: ABP

Beeindruckend, was die aktuellen Modelle bieten: Die Gehäusegravuren sind exzellent, die Drehgestellblenden gleichen dem Vorbild und auch die Bedruckung ist makellos.

sitzt eine Sonnenblende vor dem Fenster; ein Helm und eine Arbeitstasche liegen auf den Armaturenbrettern. Der V 100-Freund erkennt sogleich den Halter für den Buchfahrplan. Viele Armaturen wie Handrad,

Der Führerstand ist überragend dargestellt

Leuchtmelder und vieles mehr sind nachgebildet. Das ist großes Kino und ein weiterer Innovationsschritt im aktuellen Wettbewerb der Hersteller im Hinblick darauf, was noch alles darstellbar ist.

Aber auch das übrige Modell weiß zu entzücken: Die Drehgestellblenden geben das Vorbild hervorragend wieder, zeigen eine große Tiefe und scharf gravierte Details, wie es auch das gesamte Gehäuse tut.

Auf den Umläufen sind feine Noppen zu erkennen, die der Trittsicherheit dienen. Feinste geätzte und durchbrochene Lüftergitter sind heutzutage beinahe Standard und selbstverständlich besitzt auch ESUs V 100 solche. Unter dem langen Vorbau erkennt man somit gut den drehbaren Rotor der Motor-Kühlanlage.

Hinsichtlich der Detaillierung lässt die neue V 100, die gleichzeitig als Baureihe 211 (V 100[10]) und 212 (V100[20]) – selbstverständlich in jeweils maßstäblicher Länge – erscheint, keine Wünsche offen. Dies gilt auch für die Lackierung und Bedruckung des metallenen Gehäuses.

Es wäre kein Modell aus Neu-Ulm, wenn sich in der V 100 nicht auch ein paar pfiffige digitale Überraschungen finden würden: Das beginnt bei der Stirnbeleuchtung, die im Original mittels dreier einzelner Kippschalter ein- und ausgeschaltet wird, weshalb auch im Modell die Lampen nacheinander erleuchten. Schade nur, dass die beiden unteren Spitzenlichter an französische Pkw der 70er-Jahre erinnern. Das Lüfterrad der Kühlanlage dreht sich je nach genutzter Motorleistung unterschiedlich schnell und ist mit dem knackigen und gelungenen Dieselsound des Modells synchronisiert. ESUs V 100-Modelle, von denen aktuell fünf verschiedene Varianten ausgeliefert werden, verfügen zudem über eine Digitalkupplung und einen Rauchgenerator. Insgesamt bietet die V 100 bis zu 31 digitale Licht- und Soundfunktionen.

Fazit: Wer sich auf der Suche nach einer neuen V 100 befindet, sollte das neue ESU-Modell in Betracht ziehen. *Stefan Alkofer*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** ESU
- **Bestellnummer:** 31571
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- **Antrieb:** Vom fünfpoligen Motor mit Schwungmasse per Kardanwelle auf alle vier Achsen, zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 314 Gramm
- **V_{min}:** Zirka 0,8 km/h bei Fahrstufe 1
- **V_{max}:** 114 km/h bei Fahrstufe 128
- **Ausstattung:** ESU-LokSound 5-Decoder, zahlreiche schaltbare Licht- und Soundfunktionen
- **Zubehör:** Schleifer für AC-Betrieb
- **Preis:** 479 Euro (UVP)

Passend zum Abschied aus den Diensten der DBAG setzte Märklin der beliebten Baureihe 151 ein gewichtiges Denkmal im Maßstab 1:32.

Güterzug-Ikone

Durch die zu öffnende Türe fällt der Blick in den schön nachgebildeten Führerraum.

Sie war etwas Besonderes auf den Bundesbahnschienen: In vielen Merkmalen noch ganz die DB-Einheits-E-Lok, und trotzdem schon etwas moderner – an die Baureihen 111 und 181.2 erinnernd. Vor allem die vier gummigefassten Seitenfenster sprechen für diese Verwandtschaft. Mit der Mehrsystem-E-Lok gemeinsam hatten die ozeanblau-beigefarbenen Exemplare (ab der Ordnungsnummer 076 wurden alle Maschinen statt in Grün in dieser Lackierung ausgeliefert) auch die zusätzliche Zierstreifen an den Fronten, die das Farbkleid deutlich gefälliger wirken ließen. Bis 1977 wurden 170 Exemplare der schweren Güterzuglok gebaut, die fast deutschlandweit im Einsatz stand. Nach der Abstellung der letzten verkehrsroten Exemplare bei der DB AG stehen heute einige Loks noch bei privaten EVU im Einsatz – so manche wieder im ursprünglichen Bundesbahn-Lack.

Märklin setzte bei seiner Spur-1-Neukonstruktion, wie nun immer im Maßstab 1:32, auf die fast vollständige Metallbauweise. So entstehen wertvolle Prachtexemplare, bei denen die Eindrücklichkeit des Vorbildes perfekt ins Modell übertragen wird. Fast sieben Kilogramm belasten das Modellgleis (der Unterbau sollte daher entsprechend tragfähig aufgebaut sein) und sorgen für echtes Eisenbahn-Feeling. Die

Vor langer Zeit waren bei Märklin Kunststoff-Modelle der DB-Großraumwagen zu haben. Nun bekommen sie mit der 151 ein Zugpferd, das auch langen Ganzzügen gewachsen ist.

FOTOS: ABP

Neben der detailreich und vorbildentsprechend umgesetzten Dachausrüstung gefällt auch die vollständige Maschinenraum-Einrichtung, die bei geeignetem Blickwinkel auch die Durchsicht ermöglicht.

Vom DBS 54-Stromabnehmer bis zur Anfahrlampe unterhalb des Rahmens: Alle Details des Vorbildes wurden in ansprechender Form umgesetzt, in den meisten Fällen als Metall-Bauteile.

vielen Digitalfunktionen, seien es die zahlreichen Geräusche oder die Beleuchtungseffekte, unterstützen den Eindruck perfekt.

Die Detaillierung lässt fast keine Wünsche offen, auch kleinste Schrauben und feinste Leitungen wurden nicht vergessen.

Das Metall-Modell wirkt super realistisch

Fast alle Anbauteile bestehen aus hochwertigem Messingguss, nur für die Scheibenwischer und die Zugbahnfunkantenne wählte man Kunststoff. Sehenswert ist die vollständige Einrichtung und Ausgestaltung auch der Innenräume. Öffnet man die Türen des Führerraumes, entdeckt man beispielsweise perfekt nachgebildete Sitze oder die Bremsventile an der Seitenwand. Die Führerpultbeleuchtung hebt weitere Details hervor. Der Maschinenraum lässt sich durch die acht großen Fenster eingehend inspizieren und offenbart so manches Detail, das dem Modellbahner in kleineren Baugrößen vorenthalten wird. Vorbildgerecht ist auch der Blick durch den Maschinenraum möglich, der besonders schön bei eingeschalteter Beleuchtung wirkt. Dass alles sehr sauber ist, entspricht durchaus den Gegebenheiten beim Original, bei dem ein optimiertes Konzept der Kühlluftzuführung zu größerer Sauberkeit im Maschinenraum beitrug.

Ein kleines Detail, das die Bundesbahn-Einheitsloks noch auszeichnete, war das Anfahrlicht in Form einer Oval-Leuchte unterhalb des Rahmens vor den Führerstandsaufstiegen. Es ermöglichte den Lokführern bei Nacht und schweren Anfahrten die Kontrolle, ob der Zug nach dem Aufschalten rollt – absolut wichtig, um Motorschäden zu vermeiden. Auch die Märklin-151 zeigt dieses (funktionsfähige) Detail.

Das Modell wird mit einseitig vollständig ausgerüstetem Pufferträger ausgeliefert, auf der anderen Seite sitzt die digital ansteuerbare Telex-Kupplung. Deren Anbau auf der zweiten Seite ist ebenso möglich wie die Komplettdetaillierung beider Lokseiten.

Fazit: Mit der neuen 151 bietet Märklin eine anspruchsvolle und hochwertige Nachbildung einer der eindrucksvollsten Bundesbahn-Maschinen an. *abp*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 55252
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- **Antrieb:** Pro Drehgestell ein Hochleistungsmotor, auf alle Radsätze wirkend
- **Gewicht:** Zirka 6,9 Kilogramm
- **Ausstattung:** 30 Digitalfunktionen, Führerraum-, Führerpult- und Maschinenraumbeleuchtung, heb- und senkbare Stromabnehmer, Telex-Kupplung
- **Zubehörteile:** Pufferträgerdetails und Modellkupplung
- **Preis:** 3 299 Euro (UVP)

Das zweiteilige Wagenset ist entsprechend der chromoxidgrünen Vorbilder aus den späten 1970er-Jahren gestaltet.

Märklin stellt ein Zweierset für H0 vor, das aus einem BDüms 273-Halbgepäckwagen der DB und dem neu entwickelten Postwagen Bauart mr-a der Bundespost besteht.

Ab geht die Post

Der E 419 Ulm – Lindau im Maßstab 1:87 lässt sich mit dem neu konstruierten Postwagen der Bauart Post mr-a als Allespostwagen auf Drehgestellen der schweren Minden-Deutz-Bauform 330 ergänzen. Mit denselben Drehgestellen ist der Halbgepäckwagen BDüms 273 ausgerüstet. Beide Modelle sind im Längenmaßstab 1:93 gehalten. Leider stechen die zahlreichen Nietköpfe auf dem Dach des Postwagens viel zu stark hervor. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; geglückte Proportionen trotz Längenverkürzung; Detaillierung; Inneneinrichtung; Lackierung und Beschriftung*

KONTRA: *Dachgestaltung des Postwagens*

BESTELLNUMMER: *42850*

PREIS: *139 Euro (UVP)*

URTEILE: ⨯⨯⨯⨯

Die passende Zuglok von Brawa fehlt noch, aber die H0-Großraum-Schüttgutwagen sind schon zu haben.

Massen-Ware

AUF EINEN BLICK

PRO: *Perfekte Umsetzung des wichtigen Vorbilds; Bauartunterschiede der Waggons; Lackierung; Bedruckung*

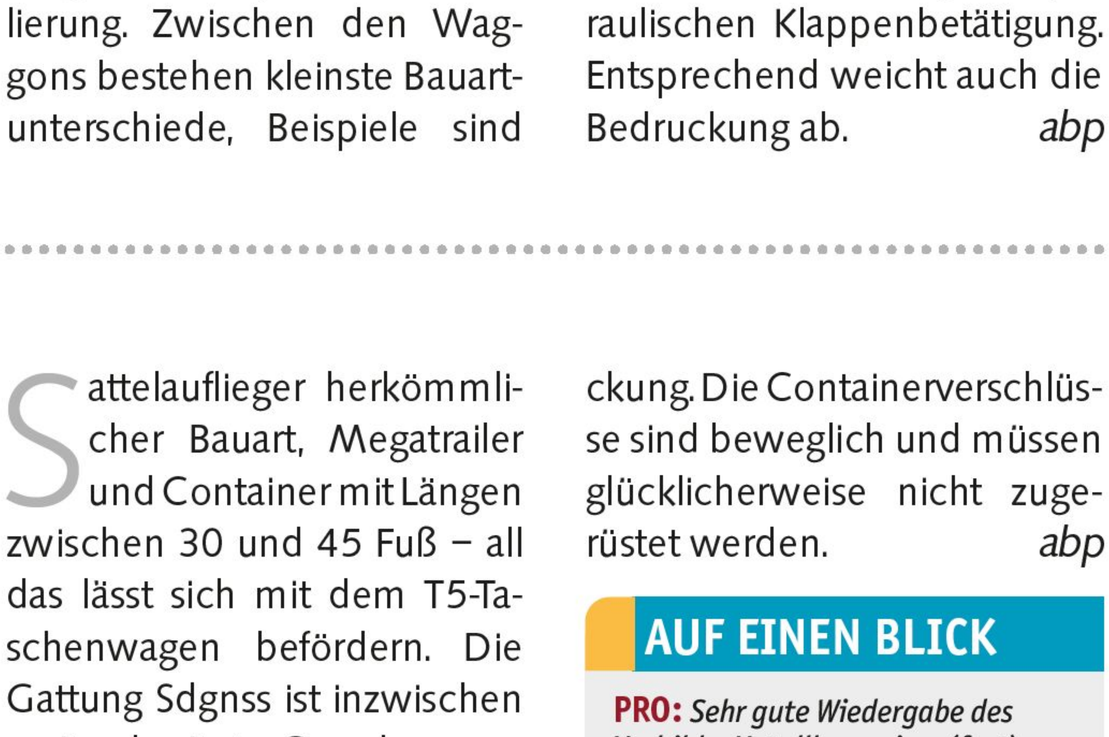
KONTRA: *–*

BESTELLNUMMER: *50878*

PREIS: *149,70 Euro (UVP)*

URTEILE: ⨯⨯⨯⨯⨯

Wer nicht gleich das um die 400 Euro teure Zehner-Set von Brawa zur Nachbildung eines Erz- oder Kohle-Ganzzuges ordern will, kann erst einmal klein anfangen. Die neu konstruierten Modelle eines der meistgebauten DB-Schüttgutwagen sind auch im Dreierset zu haben. Die Miniaturen sind tadellos ausgeführt und überzeugen durch perfekte Detaillierung. Zwischen den Waggons bestehen kleinste Bauartunterschiede, Beispiele sind Seilösen oder -haken, unterschiedliche Bremsumsteller oder die Nachbildung der hydraulischen Klappenbetätigung. Entsprechend weicht auch die Bedruckung ab. *abp*



Fals 175 als Dreierset zur Ergänzung des „Langen Heinrich".

Bei Roco sind die neu konstruierten H0-Modelle der aktuellsten Bauart der Taschenwagen erhältlich.

Walters Wagen

Samt des Aufliegers in Komplementärfarben macht sich der orangene Wascosa-Sdgnss richtig gut auf der Anlage.

Sattelauflieger herkömmlicher Bauart, Megatrailer und Container mit Längen zwischen 30 und 45 Fuß – all das lässt sich mit dem T5-Taschenwagen befördern. Die Gattung Sdgnss ist inzwischen weitverbreitet. Grund genug für Roco, auch diesen Wagentyp des KLV-Verkehrs im Modell umzusetzen. Weitgehend aus Metall gefertigt, überzeugt die Neukonstruktion mit sehr guter Detaillierung und Bedruckung. Die Containerverschlüsse sind beweglich und müssen glücklicherweise nicht zugerüstet werden. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Wiedergabe des Vorbilds; Metallbauweise; (fast) vollständig zugerüstet*

KONTRA: *–*

BESTELLNUMMER: *6600063*

PREIS: *84,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ⨯⨯⨯⨯⨯

TT-Bahner dürfen sich über den gedeckten Güterwagen der Austauschbauart „Kassel“ von Hädl freuen.

Kurz und knapp

Das neue TT-Modell des „Kassel“ von Hädl ist rundum gelungen.

Der Vorgänger dieses gedeckten Güterwagentyps, der G 10 nach Musterblatt A2 des Staatsbahnwagen-Verbands, wurde tausendfach gebaut. Auch die Nachfolgegattung der Austauschbauart, der nun von Hädl in den Maßstab 1:120 übertragene Waggon des Typs „Kassel“, war bis in die 1960er-Jahre in fast jedem Güterzug zu finden. Mit einer Gesamtlänge von neun Metern bei 4500 Millimetern Radstand fiel dieses Fahrzeug sehr kurz aus. Hädl stellt den „Kassel“ erstmals als zeitgemäßes TT-Modell vor, mit feinsten Gravuren vom Fahrwerk über die Bretterwände bis hin zum Tonnendach. Die Schiebetüren des Modells lassen sich öffnen. Es ist lupenrein lesbar und vollständig als Gklm der DR gemäß der Epoche IV beschriftet. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Gravuren; Detaillierung; Lackierung und Beschriftung; Türen zum Öffnen*

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: *113684*

PREIS: *38,45 Euro (UVP)*

URTEILE: ✖✖✖✖✖

Der junge Anbieter Micro Miners hat sich der DDR-Bergbautechnik im Maßstab 1:87 verschrieben. Mit der Akku-Grubenlokomotive BBA B 360 heißt es nun: Glückauf, …

…der Steiger kommt

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Proportionen; Detaillierung; Lackierung und Beschriftung; Alterung; Preis-Leistungs-Verhältnis*

KONTRA: –

BEZUG: *www.microminers.de*

PREIS: *je 28 Euro (UVP)*

URTEILE: ✖✖✖✖✖

So sagt es der Text des Steigerliedes, das im Erzgebirge bis heute gerne angestimmt wird. Und nun kommt er dank Felix Peifer von Micro Miners mit der Akkumulator-Grubenlok vom Typ BBA B 360. Diese wurde ab 1980 vom Betrieb für Bergbauausrüstungen Aue (BBA) in großer Stückzahl vor allem für die „Wismut“ gebaut. Die fertig montierten und lackierten Loks passen auf H0f-Gleise (wie die Feld- und Grubenbahn von Busch), sind allerdings unmotorisiert. Die werksseitige Alterung ist sehr gut gelungen. Es sind viele vorbildgerecht dekorierte und beschriftete Versionen lieferbar. *ba*

Der Bediener der BBA B 360 …

… für H0f ist separat erhältlich.

Anzeige

VOLLMER
Eine Marke von Viessmann

H0 45735
Reiterstellwerk Stuttgart – Bausatz
UVP 66,95 €

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

H0 4700 Viessmann
Digital Form-Hauptsignal, einflügelig
UVP 86,95 €

Viessmann

4751 4752 4753

H0 Signalköpfe mit Vorsignal und Multiplex-Technologie, 2 Stück

4751 Ausfahrsignal	UVP 59,50 €
4752 Blocksignal	UVP 48,95 €
4753 Einfahsignal	UVP 52,50 €

Auhagens Marke „mini car“ erhält Zuwachs in Form eines Robur LO 3000-Mehrzweckbusses im Maßstab 1:120.

Reichsbahner auf Reisen

Der Aufbau ist bedruckt als Fahrzeug des RAW Schöneweide.

Dank des sehr sauberen Drucks ist der Namensgeber des RAW Schöneweide, Roman Chwalek, einwandfrei auf dem Werksbus zu entziffern. Chwalek war der erste Minister für Eisenbahnwesen der DDR. Wer die gelungene TT-Miniatur mit Gummi-Bereifung auf seine Anlage setzen will, muss vorher die Hürde der Bausatzmontage meistern. Das Zusammensetzen gelingt jedoch sehr gut, die gute Bauanleitung hilft entscheidend dabei. Nur bei der Montage der Rückspiegel und Scheibenwischer muss man vorher tief durchatmen. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Passgenauigkeit; Detaillierung; saubere Bedruckung; gute Bauanleitung*

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: *66052*

PREIS: *37 Euro (UVP)*

URTEILE: ⨯⨯⨯⨯⨯

Perfekt detaillierte Postbriefkästen kommen nun als 3D-Druckteile von RST-Modellbau für H0 und N.

Kasten-Kunstwerk

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung; Qualität der 3D-Druckbauteile*

KONTRA: *Nur mit viel (Airbrush-) Erfahrung sauber zu lackieren*

BESTELLNRN.: *ZB1320 (für H0), ZB1920 (für Spur N)*

PREISE: *je 6,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ⨯⨯⨯⨯

Ein Set für H0 besteht aus jeweils einem Stand- und zwei Wandbriefkästen, jenes für N aus vier Wand- und zwei Standbriefkästen. Die fein gearbeiteten Modelle nach einem Reichspost-Vorbild aus den 1920er-Jahren wurden im SLS-3D-Druckverfahren ohne sichtbare Druckschichten hergestellt. Von der erhabenen Aufschrift „Postbriefkasten“ bis zu den Führungsschienen zum Entleeren besticht die Detaillierung. Die Kästen müssen allerdings noch lackiert werden. *ba*

Jetzt ist aber Eile geboten: Briefträger Spahrbier wartet schon ungeduldig darauf, die beiden Kästen endlich entleeren zu können.

Passend zu vielen Graubündener Bahnhöfen in N bietet Modellbau Laffont ein Wohnhaus an.

Rhätia in N

Die Fassaden des Modells wurden nach der Grundmontage hell eingefärbt, um die Übergänge zu kaschieren. Der Sockel wurde grau hervorgehoben.

Bereits im MEB 8/2024 war ein N-Modell (von te-Miniatur) eines Hauses aus dem Schweizer Kanton Graubünden zu sehen, passend in das Umfeld der Rhätischen Bahn. Nun kommt das „Doppelhaus Wiesen“ von Laffont hinzu. Es ist deutlich größer und im Baustil als Gebäude innerorts nicht direkt vergleichbar. Auch dieses Vorbild zeichnet sich durch die typischen angeschrägten Fensterlaibungen aus, die im Modell im Gegensatz zur oben genannten Miniatur aber kaum in Erscheinung treten. Dafür lässt sich der maßstäblich ausgefallene Laffont-Bausatz wesentlich einfacher montieren. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäbliche Wiedergabe des Vorbilds; filigrane Bauteile; vergleichsweise einfache Montage; Bauanleitung*

KONTRA: *Fensterlaibungen*

BESTELLNUMMER: *N7001*

PREIS: *51,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ⨯⨯⨯⨯

Exklusive H0-Clubmodell-Garnitur

Der elektrische Riese der DRG

märklin
TRIX

Neukonstruktionen der Lok und Wagen exklusiv für alle Clubmitglieder!

Mit digital heb- und senkbaren Pantos!

Vorbild: Schwere Güterzug-Elektrolokomotive Baureihe E 95 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Für den Einsatz vor schweren Kohleganzzügen im schlesischen Netz. Die 70 km/h schnelle und 138 Tonnen schwere E 95 galt lange Zeit als die größte Elektrolokomotive Deutschlands. Lok-Betriebsnummer E 95 01. Betriebszustand um 1928.

märklin HO

Wechselstrom

N | mfx | DCC | NEM | II | 15+

38950 Elektrolokomotive Baureihe E 95 **€ 699,– ***

TRIX HO

Gleichstrom

N | II | DCC | mfx | NEM | 15+

25950 Elektrolokomotive Baureihe E 95 **€ 699,– ***

Modell: Die gesamten Modellbeschreibungen und weitere Produktbilder finden Sie online jeweils unter www.maerklin.de/clubmodelle oder www.trix.de/clubmodelle

Alle Wagen mit echter Kohle beladen

46226 | 24266 Selbstentladewagen-Set OOt Oldenburg **€ 449,– * (10 Wagen)**

Vorbild: 10 vierachsige Großraum-Selbstentladewagen Bauart OOt Oldenburg der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Ausführung mit stirnseitiger Bremserbühne und Handrad an einer Wagen-Seite sowie stirnseitigen Signalstützen am Oberkasten. Darstellung der Lenkachsen. Eingesetzt zum Transport von Kohle. Betriebszustand Ende der 1920er/Anfang der 1930er Jahre.

Wer schnell bestellt, ist bei der Verlosung dabei!

Unter allen Bestellungen bis zum 31.12.2024 werden zehn Jahreskarten des DB Museums Halle verlost.

46987 | 24987 Güterzug-Gepäckwagen Pwg Pr 14 **€ 42,99 ***

Vorbild: 2-achsiger Güterzug-Gepäckwagen Pwg Pr 14 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Mt Dachaufsatz. Längsseitig mit durchgehenden Trittbrettern. Betriebszustand Ende der 1920er Jahre.

* 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

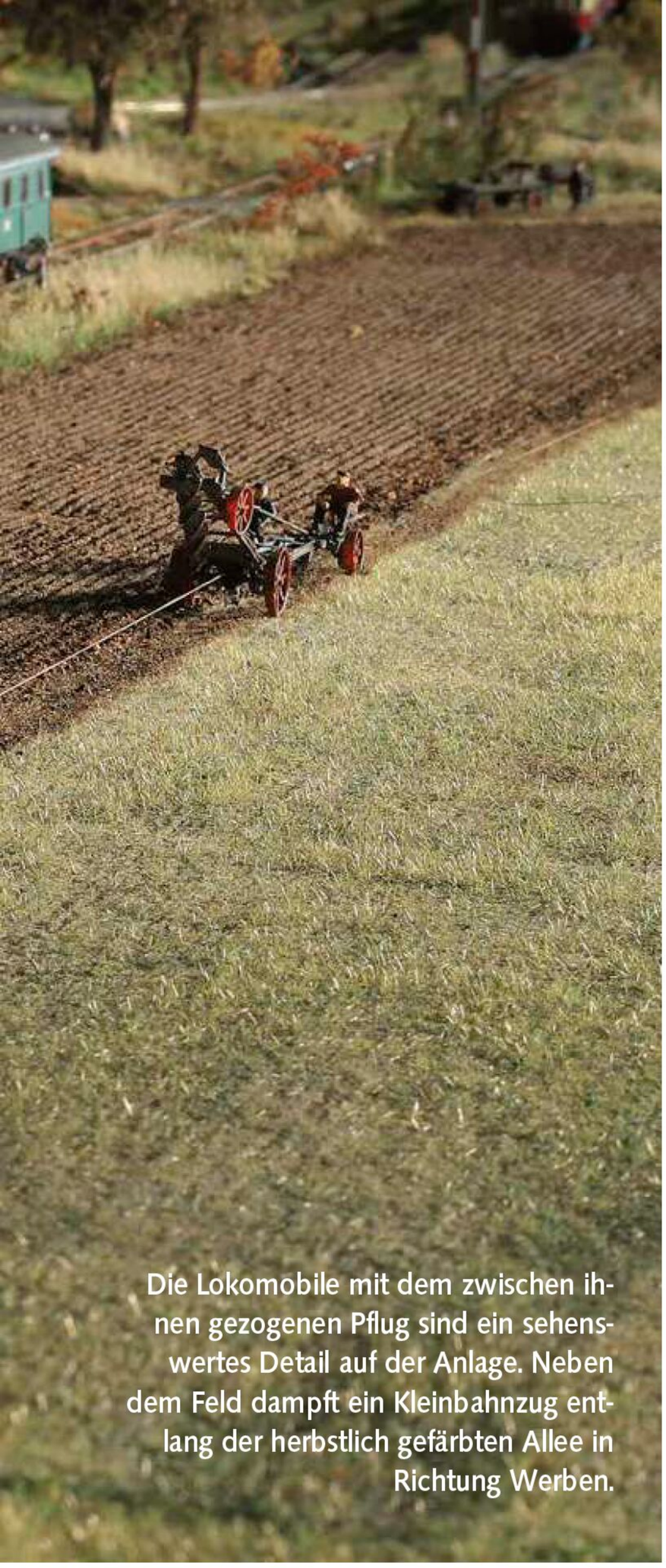
www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix

Auf der TT-Gemeinschaftsanlage des MEC Elbflorenz ist das noch möglich:
Eine Reise zum Endpunkt der ehemaligen Goldbeck-Werben-Elbe Kleinbahn GmbH
in den 1960er-Jahren.

Werben in TT

Der Bahnhof Werben und der davor liegende Anlagenbereich mit der Allee und der vom imaginären Goldbeck herführenden Strecke sind Bestandteile der TT-Anlage des Dresdner MEC Elbflorenz. Erbaut wurde sie von einigen Vereinsmitgliedern um Matthias Hengst. Während der „Corona-Zeit" und der damit verbundenen Einschränkungen im öffentlichen Leben konnte hier ein großer Fortschritt erreicht werden: Intensiver Modellbau statt anderer Freizeitgestaltungsmöglichkeiten, die damals kaum möglich waren.

Vom Anlagenbereich mit den Bahnhöfen Pretzier, Klein Rossau und Hohenwulsch führt an einer Verbindungsstelle der geradlinige Streckenabschnitt entlang der herbstlich geprägten Allee nach Werben. Mit der Gestaltung dieser Anlagenzunge in Richtung Werben wurde zur Ab-



Die Lokomobile mit dem zwischen ihnen gezogenen Pflug sind ein sehenswertes Detail auf der Anlage. Neben dem Feld dampft ein Kleinbahnzug entlang der herbstlich gefärbten Allee in Richtung Werben.

Modell- und Landschaftsbau in Perfektion: Aus Werben kommt ein Personenzug entgegen, bestehend aus einer 102 mit einem Triebwagen-Beiwagen als Reisezugwagen.

In der Gegenrichtung tuckert dieses Gespann mit 102 001 über die Strecke. Erneut findet ein VT-Beiwagen Verwendung.

Einfahrt frei nach Klein Rossau: 89 6007 ist am Ende der Allee angekommen. Gleich fährt sie auf den Anlagenteil mit der Anbindung zu den anderen drei Stationen.

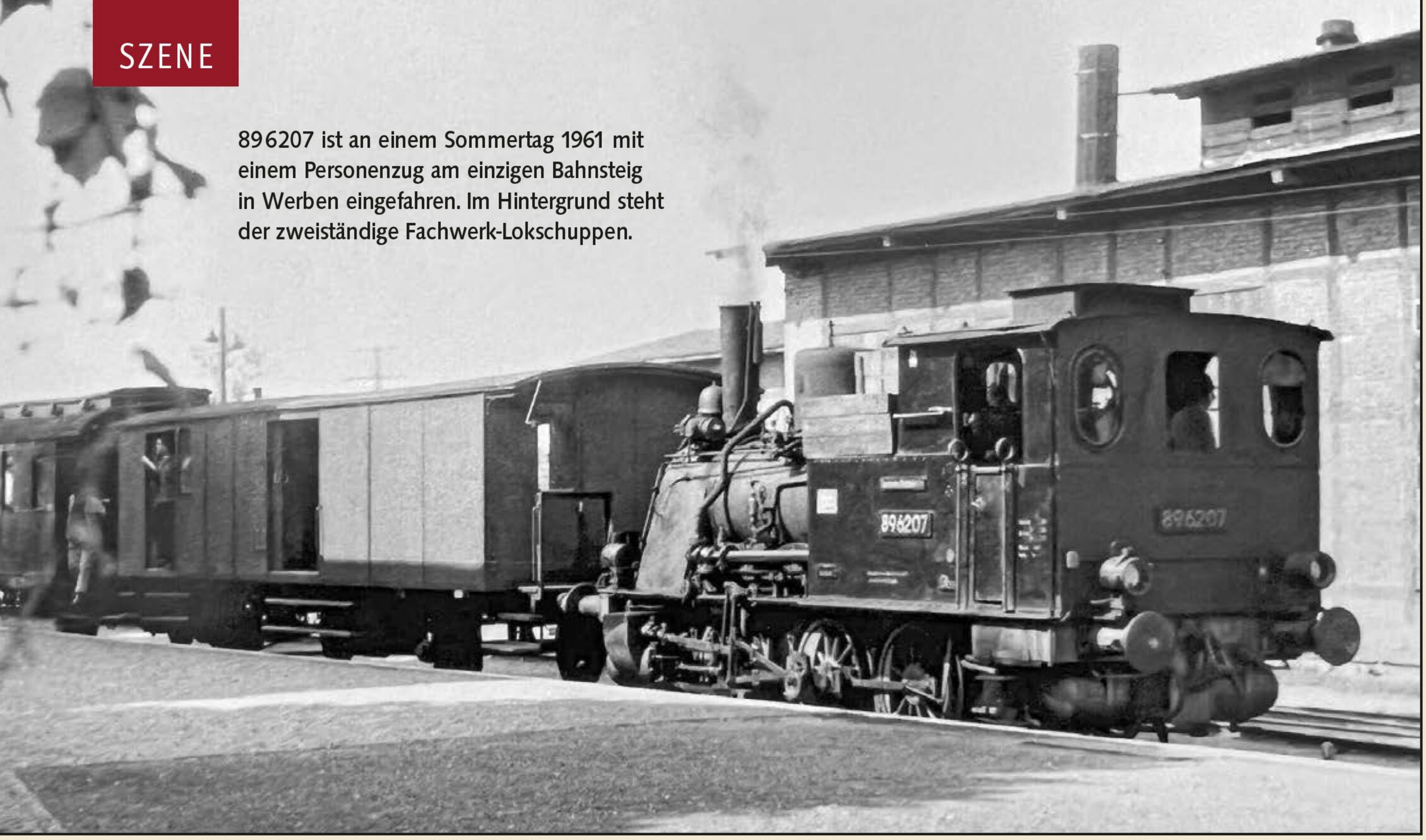
wechslung der Charakter einer eingleisigen altmärkischen Nebenbahn zu einem Kopfbahnhof dargestellt, die keinen Hügelketten ausweichen musste. Der Abschnitt ist als Ausstellungsobjekt von beiden Seiten von den Besuchern zu bewundern. Das

Das besondere Thema Modellbahn im Herbst

Konzept hat sich bei Ausstellungen des Dresdner Modellbahnclubs bereits als sehr erfolgreich erwiesen.

Vor dem Bau der gesamten Anlage wurde eine intensive Vorbildrecherche vollzogen. Vom nachgestellten Geschehen auf allen vier Stationen sind keine Gleisanlagen, sehr wohl aber noch Gebäude zu finden. Die Gleispläne wurden den bekann-

Textfortsetzung Seite 80



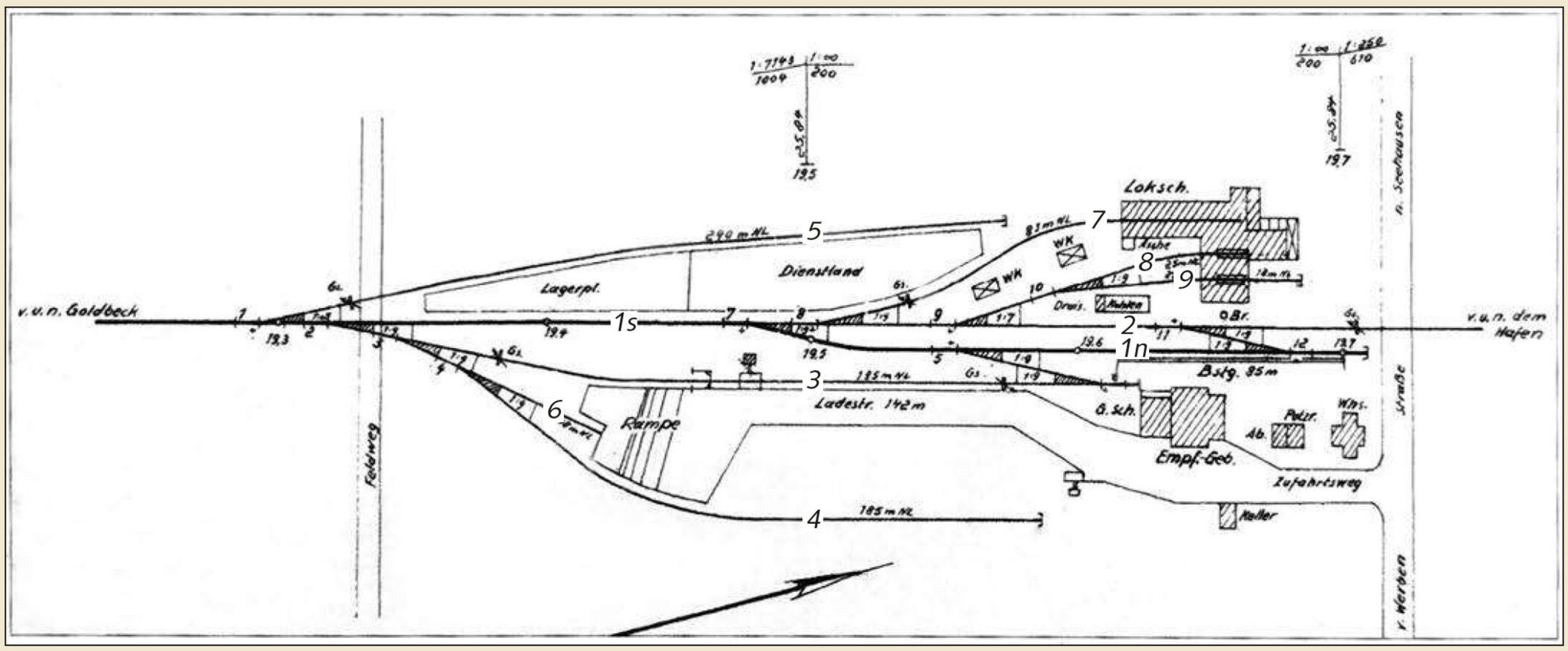
896207 ist an einem Sommertag 1961 mit einem Personenzug am einzigen Bahnsteig in Werben eingefahren. Im Hintergrund steht der zweiständige Fachwerk-Lokschuppen.

Das Vorbild des TT-Modells

Die Geschichte der Kleinbahn von Goldbeck nach Werben (Elbe) reicht bis in das Jahr 1881 zurück. Der Magdeburger Industrielle Bernhard Freise hatte Ende der 1870er-Jahre die Rittergüter Rohrbeck und Iden gekauft. Für den Abtransport der Zuckerrüben ließ er zunächst eine Pferdebahn von Goldbeck, an der Hauptbahn Wittenberge – Stendal gelegen, nach Rohrbeck bauen. Nach dem Inkrafttreten des Preußischen Kleinbahngesetzes im Jahre 1892 gründete Freise eine GmbH und wandelte die Pferdebahn am 1. Oktober 1898 in eine normalspurige, dampfbetriebene Kleinbahn um, welche nun auch die Kleinstadt Werben (Elbe) erreichte. Der Name lautete nun „Goldbeck-Werben-Elbe Kleinbahn" (GWE). Es wurden folgende Stationen in Betrieb genommen: Goldbeck km 0,0; Möllendorf km 2,2; Walsleben km 4,3; Rohrbeck km 6,5; Iden km 8,7; Giesenslage km 12,7; Behrendorf km 15,2 und Werben Stadt km 19,6.

Nach der Verlängerung bis zum Elbehafen 1906 betrug die Gesamtlänge der Strecke 21,3 Kilometer. Die Betriebsführung oblag bis 1927 der Firma Lenz&Co GmbH.

Die erste 1886 eingesetzte Lokomotive war von der Lokomotivfabrik Krauss &



ZEICHNUNG: SLG. MATTHIAS HENGST

Lageplan des Endbahnhofes um 1950. Das Gleis 5 wurde damals abgebaut, im Modell aber wegen der Rangiermöglichkeiten nachgestellt.

Comp. in München gebaut worden. Der B-Kuppler trug den Namen „Freise“. Erst 1893 wurde eine baugleiche Lokomotive bei Krauss & Co beschafft, die den Namen „Kolle“ erhielt. Ab 1900 kamen vier weitere B-Kuppler hinzu, die teilweise die älteren Maschinen ablösten. Die Namen „Freise“, „Kolle“ und „Boetel“ wurden bei der Außerdienststellung der älteren Maschinen immer wieder an die neuen Loks vergeben. In den 1930er-Jahren beschaffte man drei dreiachsige Lokomotiven, davon zwei ehemalige Staatsbahnloks der Bauart T3. Die Maschinen wurden ab 1949 als 89 6168, 6117 und 6204 bezeichnet. Zur Privatbahnzeit genügten drei Personenwagen für den Betrieb, dazu kamen zahlreiche Güterwagen.

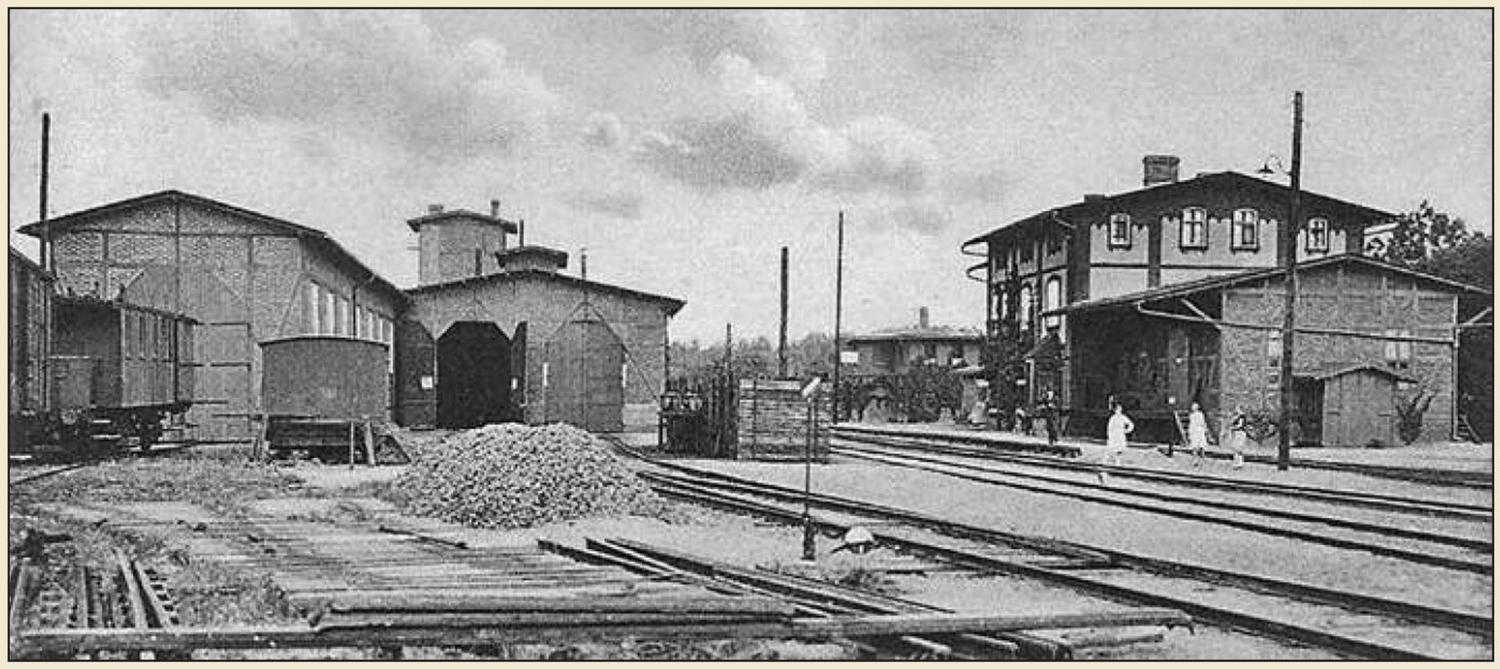
Bis zum 1. September 1946 blieb die Kleinbahn in Familienbesitz. Über mehrere Verwaltungs-Zwischenstufen wurde die Bahn am 1. April 1949 von der DR als Nebenbahn übernommen. Am Einsatz der dreifach gekuppelten T3 und der zahlreichen Kleinbahnwagen änderte das zunächst nur wenig. Noch weitere 22 Jahre nutzten Einwohner die Bahn für Fahrten in die Kreisstadt Osterburg (mit Umstieg in Goldbeck) oder nach Werben.

Haupttransportgüter waren weiterhin Bau- und Brennstoffe sowie Kunstdünger.

Erst B- und C-Kuppler, dann leichte Dieselloks

In der Rübensaison wurden zahlreiche Sonderzüge in die Zuckerfabrik nach Goldbeck gefahren. In den späten 1960er-Jahren erfolgte der Traktionswechsel mit leichten Diesellokomotiven. Etwa 1968 wurden die verbliebenen Dampfloks durch V15 und V23 ersetzt, die mit ausrangierten Triebwagenbeiwagen täglich vier Personenzugpaare bildeten. Da jegliche Investitionen in die Infrastruktur ausblieben, benötigten die als Gmp verkehrenden Züge zuletzt für die 19,6 Kilometer satte 80 Minuten Fahrzeit. Die reinen Personenzüge waren mit rund 60 Minuten Fahrzeit nicht wesentlich schneller. Der Gesamtverkehr endete am 25. September 1971.

Der Betriebsmittelpunkt war während des gesamten Bestehens der Strecke der Endbahnhof Werben (Elbe). Das noch heute vorhandene Empfangsgebäude mit angebautem Güterschuppen beherbergte die Betriebsleitung dieses so gut wie vergessenen Kleinbahnidylls mit Hafenbahnanschluss. *Matthias Hengst/HS*

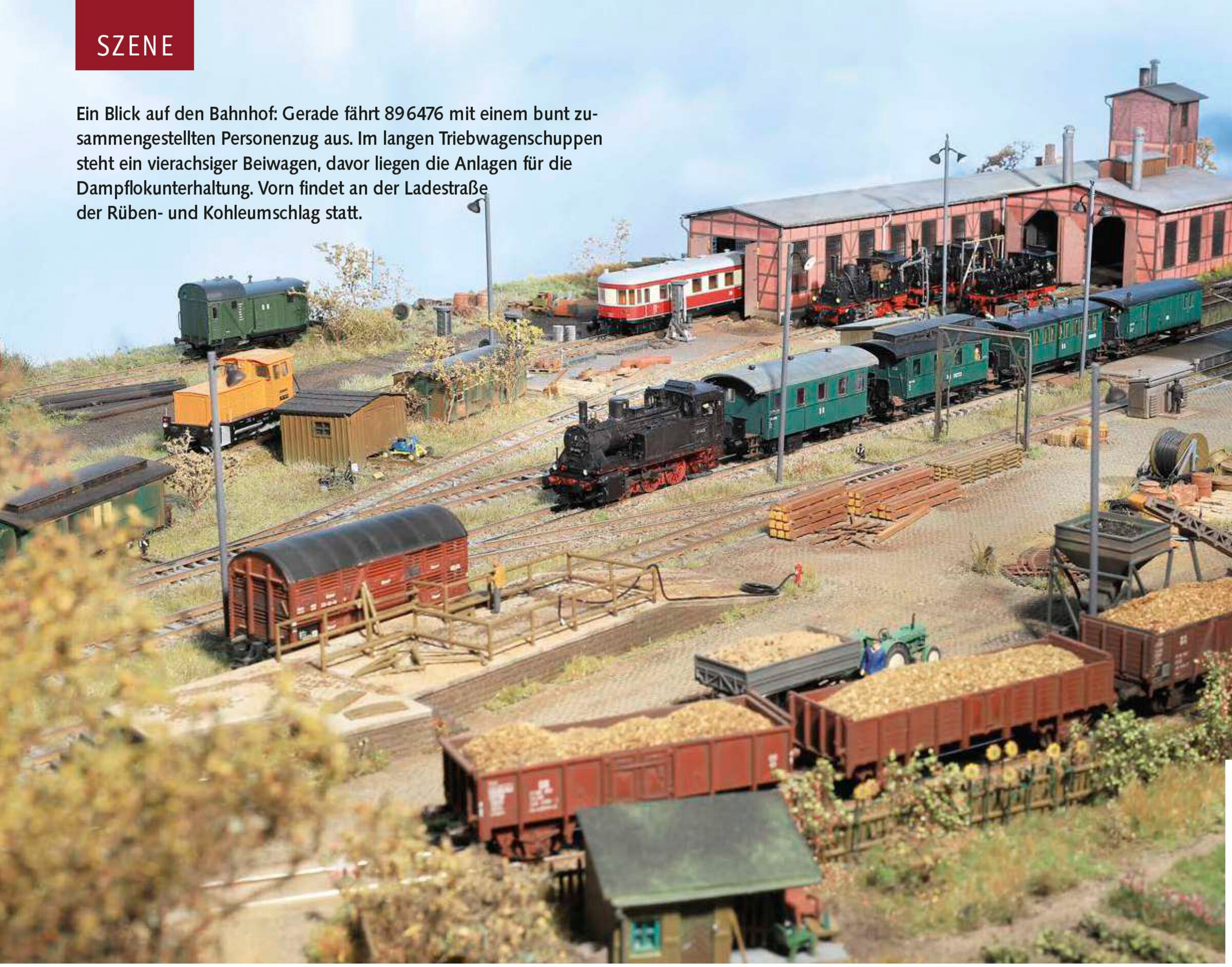


FOTOS (4): SLG. MATTHIAS HENGST

Die gesamten Hochbauten des Endbahnhofes Werben auf einem Foto aus dem Jahr 1902. Von links: Wagenschuppen, zweiständiger Lokschuppen mit Wasserturm, rechts hinten das Beamtenwohnhaus, ganz rechts das Empfangsgebäude und der Fachwerkgüterschuppen.

Lok Nr. 6 „Boetel“ der GWE, ab 1949 DR-89 6117, steht 1955 abfahrbereit vor einem Personenzug. Das Blech auf dem Pufferträger stammt aus der Privatbahnzeit, als die Einmannbedienung während der Fahrt eine Übergangsmöglichkeit zum ersten Wagen erforderte.

89 6479 und Wagen 310-386 abfahrbereit nach Goldbeck im Sommer 1961. Bei Ausfall der kleinen T3 wurden oft stärkere Maschinen vom benachbarten Bw Jerichow ausgeliehen.



Ein Blick auf den Bahnhof: Gerade fährt 89 6476 mit einem bunt zusammengestellten Personenzug aus. Im langen Triebwagenschuppen steht ein vierachsiger Beiwagen, davor liegen die Anlagen für die Dampflokunterhaltung. Vorn findet an der Ladestraße der Rüben- und Kohleumschlag statt.

ten Publikationen des Altmark-Kenners Wolfgang List (†) entnommen. Für die Modellumsetzung orientierten sich die Dresdner Modellbahnfreunde an jener Zeitspanne, in der die Gleisanlagen noch weitgehend komplett waren. Als Gleismaterial wählte man das Flexgleis und die Weichen von Tillig.

Der Eindruck einer Kleinbahn gelang den Freuden mit zwei wichtigen Mitteln: Zum einem wurden die Trasse und die Bahnhöfe mit einer Kiesbettung versehen, zum anderen wurde alle zwölf Zentimeter eine vorbildentsprechende Doppelschwelle unter den Schienenstoß montiert. Man hätte durch das Auftrennen des Schwellenrostes auch den Schwellenabstand erweitern können, so weit ist man aber nur auf einigen Nebengleisen gegangen.

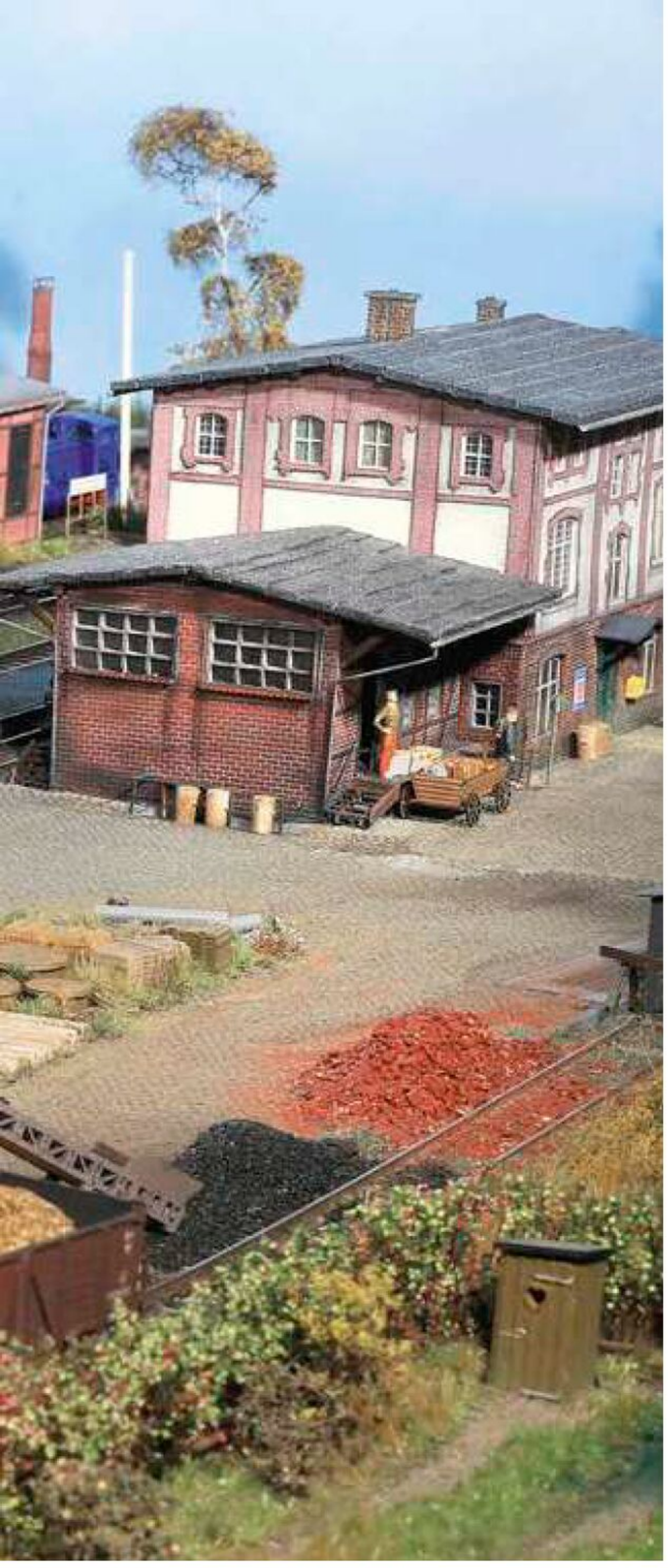
Nach der Fertigstellung des Fahrweges wurde die gesamte Anlage digitalisiert. Eine analoge Steuerung wäre bei der Gesamtanlage sehr aufwendig geworden und hätte mehr Bediener verlangt. Werben als Endbahnhof erforderte zum Umsetzen der Zuglokomotiven und wegen der vielen Verladepunkte den Einbau mehrerer Entkuppler, insgesamt sind es 13 Stück. Deren Steuerung erfolgt über eine Lichtschranke. Für die Reflexion des Lichts wurde an einigen Wagen am Unterboden eine Leuchtfolie angebracht.

Eigenbauten und gesuperte Modelle

Die nächste große Aufgabe war der Bau der Hochbauten – jedes Gebäude musste im Eigenbau entstehen. Das Werbener Empfangsgebäude und der Güterschuppen sind erhalten. Vom Bahnsteig ließ sich ein Rudiment für die Nachbildung erforschen und Teile des Lok- und Wagenschuppens sind als Bestandteile einer Turnhalle zu bestaunen. Für den Modellbau im Maßstab von 1:120 mussten die Maße genommen werden. Sehr praktisch wurde das, mit lächelndem Einverständnis der Ehefrau, von Matthias Hengst gelöst: Er fotografierte sie vor den Gebäuden und konnte im Wissen ihrer Körpergröße die Maße der Gebäude ermitteln. Dass dies nun nicht zentimetergenau möglich war, erklärt sich von selbst.

Da die gesamte Gleislage des Bahnhofes Werben in der Länge auf nur 1,9 Meter stark gekürzt werden musste, betraf das auch den Gebäudenachbau. Zunächst wurden nach Fertigstellung der Gleisanlagen Dummies der Hochbauten aus Pappe oder Schaumstoff hergestellt und positioniert. So war eine Einschätzung der Stimmigkeit in Bezug zur gekürzten Gleislänge möglich und die Maße der Gebäude wurden entsprechend angepasst.

Alle benötigten Wand- und Dachteile der Bw-Gebäude wurden von der Modellmanufaktur Beckert hergestellt. Bei dem Kleinserienanbieter aus Annaberg-Buch-



Die 102 rangiert einen reparierten VT/VB der Bauart Stettin aus dem Schuppen. Mit ihm wird sie die nächste Personenzugleistung übernehmen.

Die Bw-Anlage von der Hafenseite her gesehen: Ein Anschlussgleis führte als Verlängerung des Umsetzgleises zum Elbehafen. Dieser wurde aber nicht nachgebaut. Interessant ist die Durchfahrmöglichkeit über eines der Lokschuppengleise.

holz bestellten die Dresdner Freunde auch die Fenster des Empfangsgebäudes und deren Klinkereinfassungen. Den Bau des Empfangsgebäudes, des Güterschuppens und des Wohnhauses übernahm der Modellbahnfreund Jenke.

Das Modell des Bahnhofs Werben zeigt die Situation im Zustand Mitte bis Ende der 1960er-Jahre. In der Epoche III ist ein gemischter Einsatz von Dampf- und Dieselloks sowie Triebwagenbeiwagen möglich. Das bietet höchstmögliche Abwechslung bei der Darstellung des Betriebes. Der Triebfahrzeug- und Wageneinsatz muss sich nun zwangsläufig der Nachbildungsqualität der gesamten Bahnhofsanlage anschließen, dessen waren sich die erfahrenen Modellbahnfreunde bewusst. Einige

Diesen reizvollen Blick durch den Lokschuppen muss man einfach einfangen. Links setzt gerade 896476 um und wird anschließend zum Restaurieren rollen.

Das Gegenlicht lässt die blank polierten Schienenköpfe glänzen und zeichnet den Gleisplan ab. Trotz der gekürzten Gleislängen beeindruckt das stimmige Gesamtbild.

Industriemodelle konnten für ihr Vorhaben beschafft und angepasst werden. Dann wurden sie nach Vorbildaufnahmen neu beschildert. Die Dampflokmodelle erhielten nicht nur eine Patina, sie erhielten auch Ejektoreinrichtungen. Ein vierachsiger Triebwagen stammt aus einer Kleinserienfertigung. Viel Mühe bereitete die Verfeinerung der Personen- und Triebwagen-Beiwagen-Modelle, um sie entsprechend des Betriebseinsatzes der 1960er-Jahre darstellen zu können.

Vielfältiger Betrieb in den späten 60ern

Es dampft aber nicht nur auf den Gleisen: Die beiden am Feldrand des Allee-Moduls postierten Lokomobile entstanden aus Bausätzen der tschechischen Firma Hauler. Die beiden Mobile zogen beim Vorbild einen Pflug hin und her. Der an einem Seil befestigte Kipppflug ist ein auf 1:120 geschrumpfter Eigenbau aus einem H0-Modell. Die beiden auf dem Pflug sitzenden Arbeiter hatten folgende Aufgaben: Der Pfluglenker am roten Lenkrad ist für die richtige Position der großen Räder in der Furche verantwortlich. Der „Reiter“ ganz hinten dient zum Beschweren des Pfluges und hilft beim Umsetzen des Gefährts. Beim Bau dieser Szene wurde auch an eine bewegte Darstellung gedacht, dies wurde aber erst einmal verschoben. Die Mechanik ist bestimmt einfach herzustellen. Komplizierter ist die Umsetzung des Zugseils. Es ist den Zugkräften der Motoren ausgesetzt und es könnte bei der Dauerbelastung beim Ausstellungsbetrieb schnell überfordert werden oder durch Eingriffe reißen.

Ein besonderes Merkmal aller Anlagenteile und insbesondere von „Werben“ ist

die herbstliche Atmosphäre. Sie hebt sich sehr vom sommerlichen Einerlei vieler Ausstellungsanlagen ab. Es gab jedoch einen triftigen Grund, das Besondere zu wählen: Die Jahreszeit ist mit der Rübenernte verbunden. Sie findet auf den Feldern neben der Allee statt, dort liegen große Rübenberge und warten auf den Abtransport. Er erfolgt über den Bahnhof Werben und dessen Ladestraße zu den Zuckerfabriken der Region. So führte an der herbstlichen Landschaftsgestaltung kein Weg vorbei. Bei den Wiesen war das kein Problem, eher bei den Bäumen. Alle Laubbaumrohlinge wurden vom Modellbahnfreund Thieme von den Eisenbahnfreunden Chemnitztal gefertigt. In Dresden erfolgte dann die herbstliche Belaubung mit braunem und gelbem Beflockungsmaterial. Einige Birken entstanden direkt aus beflocktem Meerschaum und Rispen. Für die Wiesen und Unkräuter wurden ähnlich warme Farben ausgewählt. Der Acker entstand aus gesiebter Erde. Die Blumen und kleineren Gewächse am Rand und in den Gärten fanden sich in den Angeboten der bekannten Zubehörhersteller.

Sie haben die Möglichkeit, die Anlage live zu sehen, und nicht nur das: Neben dem Schienenbetrieb kann mit zwei W50-Lkw und einem Bus über eine Carson-Fernbedienung von Werben aus ein Zehn-Meter-Straßennetz befahren werden. Die Fahrlehrer kommen aus der Jugendgruppe, die nach bestandener Fahrprüfung einen Führerschein und einen Modell-Lkw aushändigen. Die Gesamtanlage ist auf der Modellbahnausstellung des MEC Elbflorenz Dresden am 16. und 17. sowie vom 22. bis 24. November 2024 am Emerich-Ambros-Ufer 52 in 01157 Dresden zu besichtigen. Aktuelle Infos: www.mec-elbflorenz.de. *Helge Scholz/Matthias Hengst*

Hochbetrieb in Werben: Während die 102 jetzt mit dem Triebwagen am Bahnsteig steht, rangiert 896476 mit einem Niederbordwagen neue Ersatzteile zur Werkstatt.

FOTOS (11): HELGE SCHOLZ

Der Altbau-Triebwagen ist schon wieder zur Reparatur eingetroffen. Den Werbener Lokschlossern stehen für Fahrwerksarbeiten vier Hebeböcke zur Verfügung.

Anzeige

GK Glaskasten
www.glaskasten.de
Heerstraat 3
6627KL Maasbommel
Niederlande
Tel: +49 (0)151 262 914 33
info@glaskasten.de

Mit unserem einmaligen modularen System lässt sich die ganze Wand als eine einzige große Vitrine gestalten.

Glaskasten-Modellbahn-Vitrinen:

- ✔ Hochwertige Materialien
- ✔ Rahmenlose Glastüren
- ✔ 4 Vitrinenreien von Spur Z bis Spur 1
- ✔ Integrierte LED-Beleuchtung
- ✔ Modulares System :
- ✔ Ab 60 cm Breite x 73 cm Höhe
- ✔ Kein Zug ist zu lang
- ✔ Keine Sammlung ist zu groß

120 x 73 cm H0 Modul

PIKO › „Rio Grande“-ML 4000 C‘C‘, S-Bahn-111 der DB AG und ukrainischer Schlafwagen für H0

Die ML 4000 C‘C‘-Dieselloks lieferte Krauss-Maffei ab 1961 in die USA. Das Gastspiel bei der „Rio Grande“ währte allerdings nur wenige Jahre.

Sicher, 111 156 ist ein schickes H0-Modell. Warum man aber im letzten Moment die Farbe der Bauchbinde änderte, weiß man nur in Sonneberg…

☐ Dieser Variante der von Krauss-Maffei für die USA entwickelten dieselhydraulischen ML 4000 C‘C‘ dürften viele entgegenfiebern: Sie erscheint nun als 4001 der Denver & Rio Grande Western Railroad (D&RGW). Die Farbgebung in gelb, silber und schwarz wurde perfekt wiedergegeben. Der Sound des H0-Modells kann sich hören lassen. In der kommenden Ausgabe des MEB, berichten wir, warum die Loks nur wenige Jahre für die D&RGW fuhren. Bei der sehr schönen 111 156 dürften viele Interessenten darauf gehofft haben, dass diese 111 im S-Bahn-Outfit von Piko mit roter Bauchbinde umgesetzt werden würde, wie sie Ende der 1990er-Jahre einige Zeit unterwegs war. Stattdessen wird das Modell nun allerdings mit lachsorangenem Streifen im Vorbildzustand um 1995 ausgeliefert, als sie bereits den „Magerkeks“ der noch jungen DB AG trug. Schön wäre es, wenn bei einer Nachauflage doch noch die darauffolgende Ära mit dem breiten roten Streifen verwirklicht werden könnte. Ostwärts geht es mit dem Y-Schlafwagen der ukrainischen Staatsbahn Ukrsalisnyzja (UZ). Diese Wagen mit mitteleuropäischem Umgrenzungsprofil sind beim Vorbild von Normal- auf Breitspur umspurbar und wurden noch zu alten Sowjetzeiten für internationale Nachtzugläufe beschafft.

Rio Grande: 97451, Preis: 399 €
S-Bahn 111: 51962, Preis: 199 €
UZ-Wagen: 58561, Preis: 87,99 €

Die ukrainischen Nationalfarben stehen dem Y-Schlafwagen gut.

TILLIG › Container-Prototyp für TT

☐ Seit dem Jahr 1977 dienten die schweren sechsachsigen Loks der Baureihe 250 der DDR-Reichsbahn der Bewältigung des immer stärker werdenden Güterverkehrs. Die Entwicklung lief noch unter der Bezeichnung E 51, im Jahr 1974 wurden die ersten drei Prototypen vorgestellt. Einer davon, die frühere 250 001, blieb im Besitz der DB AG und trägt weiterhin die letzte Lackierung in Verkehrsrot und die Anschrift „DB Cargo“. Tillig hat neben der Serienversion auch die abweichenden Formen der Prototypen auf Lager und konnte nun 155 001 im oben beschriebenen Zustand realisieren. Typisch sind die großen Frontfenster, das oben liegende dritte Spitzenlicht und die Sicken nur unterhalb der Lüftungsgitter. Das sehr schön ausgeführte Modell ist weitgehend zugerüstet, nur die Pufferträgerdetails sind, wenn gewünscht, noch zu ergänzen.

Bestellnummer: 04330, Preis: 233,70 €

SVEN KÖNIG › 98 7085 für H0

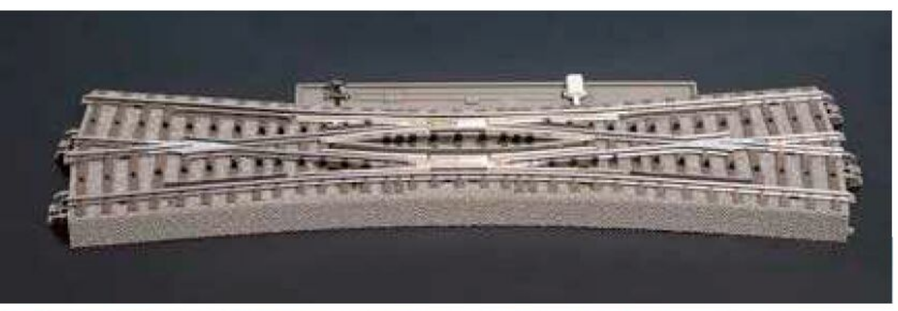
Bereits im MEB 3/2024 stellten wir das Kleinserienmodell der sächsischen VIITS von Präzisionstechnik Dresden vor. Inhaber Sven König bietet den Winzling nun als Werkslok des früheren Raw Karl-Marx-Stadt an. 98 7085, bis 1963 die letzte VIIT der DR, wird unter der Art.-Nr. 51004 mit je einer Laterne pro Fahrtrichtung zum Preis von 949 Euro beziehungsweise unter der Art.-Nr. 51005 mit je zwei Laternen zum Preis von 975 Euro angeboten.
Infos: https://praezisionstechnik-dresden.de

HÄDL › Gastransportwagen für TT

Als Messemodell wurde ein zweiachsiger Gastransportwagen auf der Hobby-Messe 2024 in Leipzig vorgestellt – und restlos verkauft. Es wird aber sicher weitere Auflagen der sehr filigranen und wie immer exakt und vollständig beschrifteten Miniatur geben.
Info: www.haedl.de

MÄRKLIN › Kreuzungsweiche und ÖBB-Selbstentlader für H0

Seit über 30 Jahren existiert das C-Gleis-System von Märklin – und genauso lange mussten Mittelleiter-Fahrer auf eine schlanke doppelte Kreuzungsweiche (DKW) warten, die es im bettungslosen K-Gleis-Programm seit Langem gibt. Bei der Gestaltung der neuen DKW mit 236,1 mm Gleislänge stand eindeutig die Betriebssicherheit vorn im Lastenheft. Sie besitzt nur einen Antrieb und kann daher lediglich entweder gerade oder doppelt abzweigend gestellt werden. ÖBB-Modellbahner dürfen sich auf das Dreierset aus Fad-Selbstentladewagen der früheren Reichsbahn-Bauart OOtz43 freuen. ***Schlanke C-Gleis DKW: 24720, Preis: 99,99 €; ÖBB-Wagenset: 46231, Preis: 135 €***



Die neue C-Gleis-DKW mit 12,1 Grad Kreuzungswinkel.

Die ÖBB-Selbstentlader entsprechen dem Vorbildzustand um 1970.

Auhagen

JETZT UNSERE *NEUEN* MODELLE ENTDECKEN!

SCAN MICH

H0 **11471** Stadthaus Schmidtstraße 39

H0 *NEU 2024* **11474** Fischerhaus

TT *NEU 2024* **13355** Bahnsteig

TT *NEU 2024* **43685** Gabelstapler DFG1002

WWW.AUHAGEN.DE

ROCO › Reisezugwagen-Set D 377 „Hispania-Express“ der Deutschen Bundesbahn für H0

Passend zum ersten Wagenset des „Hispania-Express“ mit drei 26,4-Meter-Schnellzugwagen der ab 1963 beschafften „Verwendungsgruppe 61“ folgt nun eine zweite Packung mit ebenfalls drei D-Zug-Waggons. Diesmal handelt es sich um einen ozeanblau-beigefarbenen Büm 234 mit schwarzem Längsträger, den ersten TEE-Speisewagen WRümz 135 mit Stromabnehmer und der Wagennummer 88-73 301 sowie den ebenfalls erstgebauten, gemischtklassigen ABüm 225 ohne Dampfheizung mit der Nummer 31-70 001 in Chromoxidgrün. Ein interessantes Set aus sehr schönen Modellen. ***Bestellnr.: 6200052, Preis: 219,90 €***

MINITRIX › Bundesbahn-Nahverkehrszug und TRI-Ersatzgarnitur für N

Nach einem Vorbildfoto zusammengestellt: ein abwechslungsreicher Personenzug mit zwei Umbauwagen, einem Silberling, einem Ex-DRG-Packwagen D2i, einem Expressgutwagen Gs 210 und dem MDyge. Minitrix schlägt als Zuglok eine 001 vor, doch eine P8 geht auch.

Sehr gefragt im aktuellen Betriebsdienst sind die Ersatzgarnituren für fehlende oder nicht einsatzfähige moderne Triebzüge aller Arten. TRI ist einer der Anbieter, die einspringen.

Bei Minitrix sind drei neue Dreier-Sets zu haben, zwei davon für die Nachbildung des N 2846 Bamberg – Hof. Die sechs Waggons ergeben einen tatsächlich schön anzusehenden und interessanten Zug, der sich hinter jeder Epoche-IV-Lok gut macht. In die bunte Epoche VI gehört das Set mit zwei Silberlingen und dem Steuerwagen der Bauart Wittenberg im TRI-Lack.
N-Zug Teil 1: 18295, Preis: 169 €
N-Zug Teil 2: 18296, Preis: 139 €
TRI-Zug: 18289, Preis: 249 €

MH-MODELL › Amz 138 der ČD für N

Maximilian Hörl aus Wien bereichert den N-Markt als neuer kleiner Hersteller. Sein erstes Produkt ist ein in Zusammenarbeit mit ASM entstandener Eurocity-Wagen der Tschechischen Eisenbahn. Bei den acht Amz138 handelt es sich um von den ÖBB übernommene Fahrzeuge, die im Inneren unverändert blieben und nur entsprechend des Najbrt-2-Farbkonzeptes umlackiert wurden. Sie kommen im „Západní Expres“ zwischen Cheb und Praha zum Einsatz. Die Modellausführung ist, wie von ASM gewohnt, ausgezeichnet. ***Bestellnr.: 54010, Preis: 79,90 €***

Perfekt detailliert und lackiert: ein neuer tschechischer EC-Wagen.

ASM › ČD-Speisewagen für N

☐ Ein weiterer tschechischer Wagen stammt (fast) direkt von ASM: Es handelt sich um den WRmz 815, der in weißer Grundlackierung als Designstudie bis 2016 in den Eurocitys zusammen mit rot/grauen oder Najbrt Waggons im Einsatz stand. Erhältlich ist das Modell exklusiv bei Spur-N-Teile.de. ***Bestellnr.: 195472, Preis: 79 €***

EICHHORN › 110-Fenster für N

☐ Einen Komplett-Satz zur Superung der Minitrix-„Bügelfalten"-Modelle bietet man nun in Germering an: Er besteht aus lackierten Neusilber-Ätzteilen für die Rahmen der Front- und Seitenfenster, den Fenstereinsätzen und zwei lackierten Blechen als Imitate der Führerstandstische. Das Erscheinungsbild der Modelle lässt sich damit entscheidend aufwerten. Eine ausführliche Anleitung hilft beim Verfeinern der Loks.
Bestellnr.: 15127, Preis: 28 €

SD-MODELL › … für Märklin

☐ Die vielfach in den Baugrößen von N bis H0 bewährte Digital-Kupplung wird nun auch kompatibel zur aktuellen Märklin-Kupplungsform angeboten.
Bestellnr.: 1803, Preis: 25 €

Anzeigen

Die Heimanlage im Schuhkarton

www.trainsetter.de
Plug & Play
stabil bei < 100g Gewicht
Damm- oder Flachmodul

auch als Sonderkonstruktion

Jetzt bestellen!

TrainSetter Ulli Liedtke & Natascha Drews GbR
Schirrmannweg 2
97941
Tauberbischofsheim

www.exPRESSzugreisen.de

PRESSNITZTALBAHN

Zum Spandauer Weihnachtsmarkt

Sa. 7. Dezember 2024

Relation: Plauen – Reichenbach – Zwickau – Hohenstein-Ernstthal – Chemnitz – Flöha – Freiberg – Dresden – Spandau und zurück

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt) ab	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
Plauen, Reichenbach	169 €	109 €	429 €
Zwickau, Hohenst.-E., Chemn., Flöha	159 €	99 €	399 €
Freiberg, Dresden	149 €	89 €	379 €

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

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

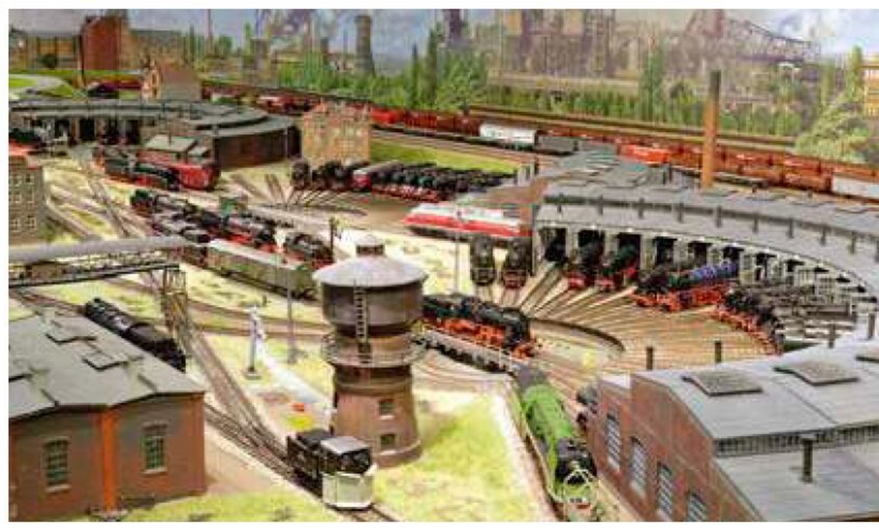
Schienenfahrzeuge, Gleisbaumaterial, Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik, Straßenfahrzeuge, Ersatzteile, Digitalisierung, Reparatur- und Umbauservice

MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

60 Jahre Private Modellbahnervereinigung Winnenden

Sechs Jahrzehnte Tradition und Innovation



FOTOS: PMW

Seit 1964 war die Modellbahn in Winnenden durchgängig jedes Jahr zu Weihnachten für Zuschauer aus nah und fern zur Besichtigung geöffnet und lockte Hunderttausende von Besuchern an. Vor allem einige Besonderheiten der Konzeption haben immer wieder Groß und Klein begeistert: So baut jeder der Bahnhofsvorstände seinen Bereich nach eigenen Vorstellungen und Möglichkeiten. Verbunden wird dann alles durch eine gemeinsame Hauptstrecke sowie diverse Nebenbahnen und zwar so, dass jeder Zug überall durchkommt. Züge fahren blockgesteuert zum nächsten Bahnhof, wo entschieden wird, was mit dem Zug passiert (Überholung, Weiterfahrt, Abstellung), wodurch ein sehr interessanter und immer völlig unterschiedlicher Zugbetrieb entsteht.

Dreimal musste die PMW mit ihrer Märklin-H0-Anlage umziehen, wobei die Räumlichkeiten und damit die Anlage jedes Mal größer wurden. Die Konzeption jedoch wurde von Umzug zu Umzug beibehalten, und mit mittlerweile 4000 Metern Gleislänge, 300 Zügen mit bis zu 7,5 Metern Länge, von denen bis zu 50 gleichzeitig verkehren, präsentiert sich die Anlage heute auf fast 400 Quadratmetern.

Daten

4 Kilometer Gesamtgleislänge
850 Lokomotiven
4000 Wagen
150 Transformatoren
900 Weichen
6 Drehscheiben

Öffnungszeiten & Preise

In der Saison 2024/2025 jeweils von 10:00 bis 16:00 Uhr geöffnet
17. und 24. November 2024
1., 8., 15., 22., 26. und 29. Dezember 2024
1., 5., 6., 12., 19. und 26. Januar 2025
2. Februar 2025
Eintrittspreise
Erwachsene 6,00 EUR
Kinder bis 5 Jahre frei
Kinder (6-14 Jahre) 1,50 EUR
Familienkarte 13,00 EUR für zwei Elternteile mit maximal vier Kindern bis 14 Jahre
Zum Jubiläumswochenende mit zusätzlicher Spur1- und Modulanlage. Am 7./8.12.2024 gilt ein besonderer Eintrittspreis, siehe www.pmw-winnenden.de

Aber nicht nur die Tradition von 60 Jahren zeigt sich, indem immer noch einzelne Stücke aus der ersten Anlage von 1964 bis 1967 in der aktuellen Anlage verbaut sind, denn schon in den Anfängen stand die PMW immer wieder für spektakuläre Innovationen. Bereits in den 60er-Jahren waren gravierte Gleisbildstellwerke im Einsatz, 1970 wurde die erste komplett auf Postrelais basierende Blocksteuerung eingeführt, kurz darauf wurde mit einer elektronischen Zugnummernmeldung experimentiert, die damals ganze Güterwagen füllte. Eine elektrische Klappbrücke, eine Hochbrücke und zahlreiche Eigenbauten im Fahrzeugbereich bereicherten schon die zweite Anlage im Gasthof „Adler" auf 100 Quadratmetern, die bereits vollautomatische Abstellbahnhöfe in Relaistechnik mit eigenständiger Suche nach freien Gleisen umfasste.

Ab 1977 in ihrer dritten Station, einer Ziegelei auf nun 180 Quadratmetern, kam auch regelmäßig das Fernsehen für Aufnahmen vorbei. Zunächst mit Hagen von Ortloff, der seinen ersten Eisenbahnfilm dort drehte, danach beispielsweise auch das ZDF mit der „Drehscheibe". Im Rahmen dieser Anlage entstand das erste Wilhelmsburger Groß-Bw mit zwei Drehscheiben und Platz für 50 Lokomotiven. 1985 folgte zum ersten Mal eine Schmalspuranlage der RhB mit einem intensiven Zugbetrieb. Auch ein großes Gebirge mit Zahnradbahn entstand, sowie die ersten Car-System Strecken. Ein fünfstöckiger Abstellbahnhof und eine ständig wachsende Zahl von Zuggarnituren ergaben sich ebenso im Laufe von fast 25 Jahren.

Im Jahr 2003 dann der große Umbruch: Neuer Raum, Ausbau, Umzug, Vereinsgründung und schon 2004 konnte die neue Anlage erstmals vorgeführt werden. Es kam in dieser Zeit zu einem Generationswechsel, bei dem die Gründungsmitglieder in die zweite Reihe traten. Die „Jugend" – auch schon zwischen 30 und 40 – übernahm das Ruder. Die Relaistechnik musste weichen, Elektronik und Computer übernahmen die Block- und weitestgehend die Bahnhofssteuerung. Die Anlage wurde größer, das Bahnbetriebswerk Wilhelmsburg erhielt 3,5 Drehscheiben und bietet Platz für 90 Lokomotiven. Ein neuer Zahnradberg – Monte Bädde, benannt nach dem ehemaligen Mitglied, welches die Zahnradbahn in die PMW brachte – geht mit Bahnlinie bis unter die Decke.

Heute präsentiert sich die PMW mit allen bekannten und traditionellen Elementen, mit dem ursprünglichen Charme und einem einzigartigen Zugbetrieb auf modernstem Stand, aufgrund der konzeptionellen Besonderheiten in einem Digital/Analog-Mischbetrieb. Noch haben die Mitglieder viele Ideen und hoffen auf viele weitere ereignisreiche Jahre.

Jubiläumswochenende

Am Jubiläumswochenende, dem 7. und 8. Dezember 2024, werden in den Räumen über dem PMW-Clubraum die Albtalanlage der Modellbahn- und Eisenbahnfreunde Karlsruhe e. V. mit den Bahnhöfen Busenbach und Rüppurr Battstraße gezeigt, ergänzt um das historische Museumsareal für Meterspurfahrzeuge. Weiter wird dort eine große Spur 1-Modulanlage, bestehend aus einem zweigleisigen Oval von 16 x 6 Metern mit einem Bahnhof mit sechs Gleisen, einem Bw und einer Drehscheibe aufgebaut. Verbaut sind rund 150 Meter Gleis mit 28 Weichen.

Die Räumlichkeiten, sowie die installierte Anlage, sind behindertengerecht und besonders auch für kleine Kinder, aufgrund der teilweise niedrigen Anlagenhöhe, geeignet. Die zusätzlichen Anlagenteile sind allerdings nicht barrierefrei.

Roland Haag, PMW-Winnenden

FOTO: MÄRKLIN

Ein Lokgesicht, das wirkt: Die E95 hinterlässt auch als Modell nachhaltigen Eindruck.

MÄRKLIN

Club-Modell 2025

Nach längerer Pause präsentiert Märklin wieder eine Neukonstruktion aus der Zeit der Deutschen Reichsbahn DRG. In den 20er-Jahren entstand der Bedarf an neuen, leistungsfähigen elektrischen Güterzuglokomotiven für das schlesische Netz, in dem insbesondere schwere Kohlezüge zu befördern waren. Die Lösung war die E95, Maschinen mit der Radsatzfolge 1'Co+Co1'. Märklin setzt der damals leistungsfähigsten deutschen E-Lok nun ein Denkmal im Maßstab 1:87, das mit seinen technischen Raffinessen, beispielsweise was die Stromabnehmer angeht, überzeugen wird. Zudem wird es einen H0-Kohlezug mit zehn neu konstruierten Großraum-Selbstentladewagen der Bauart OOt Oldenburg geben.

HOBBY-MESSE LEIPZIG 2024

Neues für die TT-Freunde von Roco und Saxonia

FOTO: SAXONIA

Eine preußische T13 fehlte bislang für TT. Saxonia wird die Lücke schließen.

Für die Freunde der Spur TT war die Hobby-Messe in Leipzig eine äußerst gelungene Veranstaltung. Neben der großen Modulanlage sorgten Neuheitenankündigungen für gute Laune: Bei Saxonia ist man mit dem Erfolg der 58.30 sehr zufrieden und wird einige neue Versionen ausliefern. Zusätzlich wurde mit der Baureihe 92.5 (ehem. pr. T 13) eine weitere Dampflok-Neukonstruktion angekündigt. Die Modelle werden wieder exklusiv bei Elriwa erhältlich sein.

Auch bei Roco gibt es Erfreuliches zu vermelden: Neben vielen veränderten Wiederauflagen ehemaliger Kühn-Modelle wie der 94, der 111 oder der Doppelstock- und Y-Wagen sowie der Kaliwagen wird es mit der Baureihe 86 eine erfreuliche Neukonstruktion geben. Die 86-Modelle werden zunächst als Epoche-IV-Ausführungen sowohl der DB als auch der DR erscheinen. Auch Sound-Versionen der 86 wird es geben.

Nach der Übernahme der Kühn-Produkte durch Roco werden auch neue Varianten der 111 angekündigt, beispielsweise diese ansprechende Alpenvereins-Werbelok.

FOTOS (2): ROCO

Überraschung: Roco bringt die Baureihe 86 als TT-Neukonstruktion.

FOTO: PRIVAT

MEB EXTRA - GEWINNSPIEL

Schmalspuratlas Österreich

Die vielen schönen Schmalspurmodelle in H0e und die 2095 in G, also nach Vorbildern, die in unserem MEB-Extra die Hauptrolle spielten, wurden inzwischen alle verschickt. Tim Zolkos war der Erste, der uns mit seinem Dank auch ein Bild zusandte, das freute uns sehr. Die anderen Gewinner sind: Johannes Schendl, A-3493 Hadersorf am Kamp; Andreas Herzog, A-4300 St. Valentin; Valentin Lukas, A-8503 St. Josef; Thomas Schulze, 04179 Leipzig; Klaus-G. Kühne, 12305 Berlin; Mandy Henschel, 24211 Preetz; Wilfried Kalis, 30851 Langenhagen; Lothar Mollberg, 53572 Unkel; Oliver Köckeritz, 64295 Darmstadt; Mario Dörner, 75038 Oberderdingen-Flehingen; Jürgen Kroneberg, 88131 Lindau und Thomas Hanke, 91792 Ellingen.

Der vierachsige, ehemals sächsische Hochbordwagen mit der heutigen Nummer 97-23-68 dient der SOEG seit 2014 als Musikwagen – fotografiert wurde er am 7. Juli 2019 in Zittau.

Dank der vielfältigen Aktivitäten der SOEG sind die Zittauer Schmalspurbahnen auch bei den Modelleisenbahnern sehr beliebt. Wir beschreiben den Umbau eines Sonderfahrzeuges, das sich mit einfachen Mitteln im Maßstab 1:87 in Szene setzen lässt.

Mit Musik durchs Gebirge

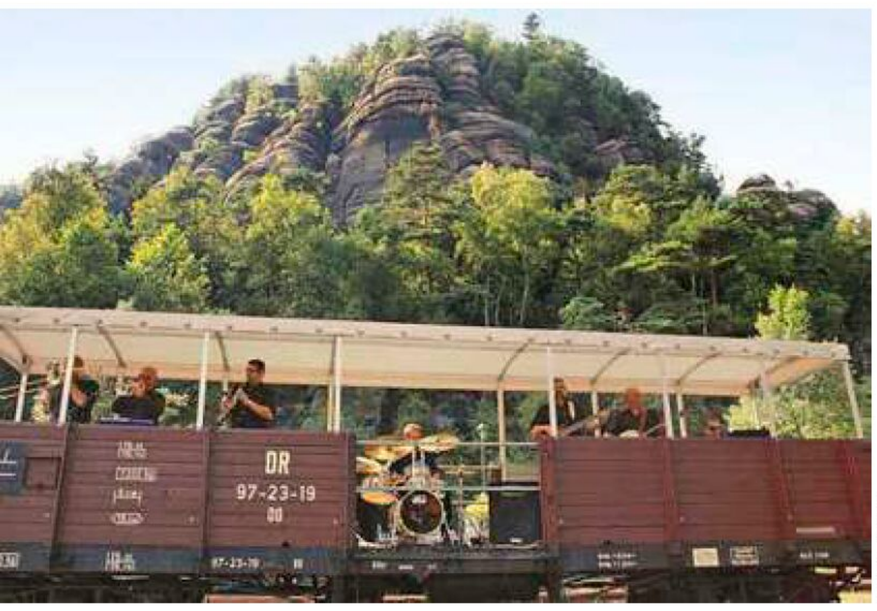


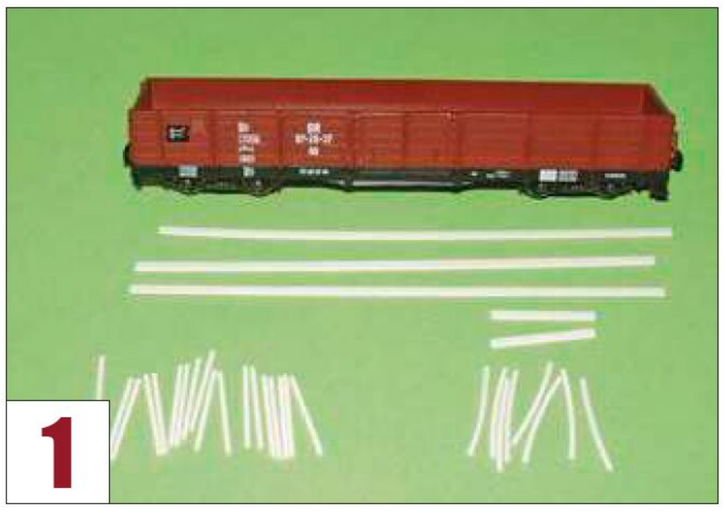
FOTO: SOEG

Dixieland unterhalb der Oybiner Felsen: Der Musikwagen macht´s möglich.

Die Zittauer Schmalspurbahnen (SOEG – Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH) vermarkten sich jedes Jahr sehr gut mit vielen touristischen und familienfreundlichen Angeboten. Da ist für jeden etwas dabei. Inspiriert durch das jährlich stattfindende Dixieland-Festival in Dresden kam im Jahr 2018 zum ersten Mal der Musikwagen zum Einsatz: mit Live-Band und unter dem Motto „Mit Dixieland durchs Zittauer Gebirge“. Das kam so gut an, dass er nun jedes Jahr zum Programm gehört. Das Angebot wurde sogar erweitert, indem auch andere Musikkapellen die Fahrgäste erfreuen. Der Musikzug besteht aus dem vierachsigen Musikwagen in der Mitte, dazu kommen auf beiden Seiten

Musik im Zug wurde zum Erfolgskonzept

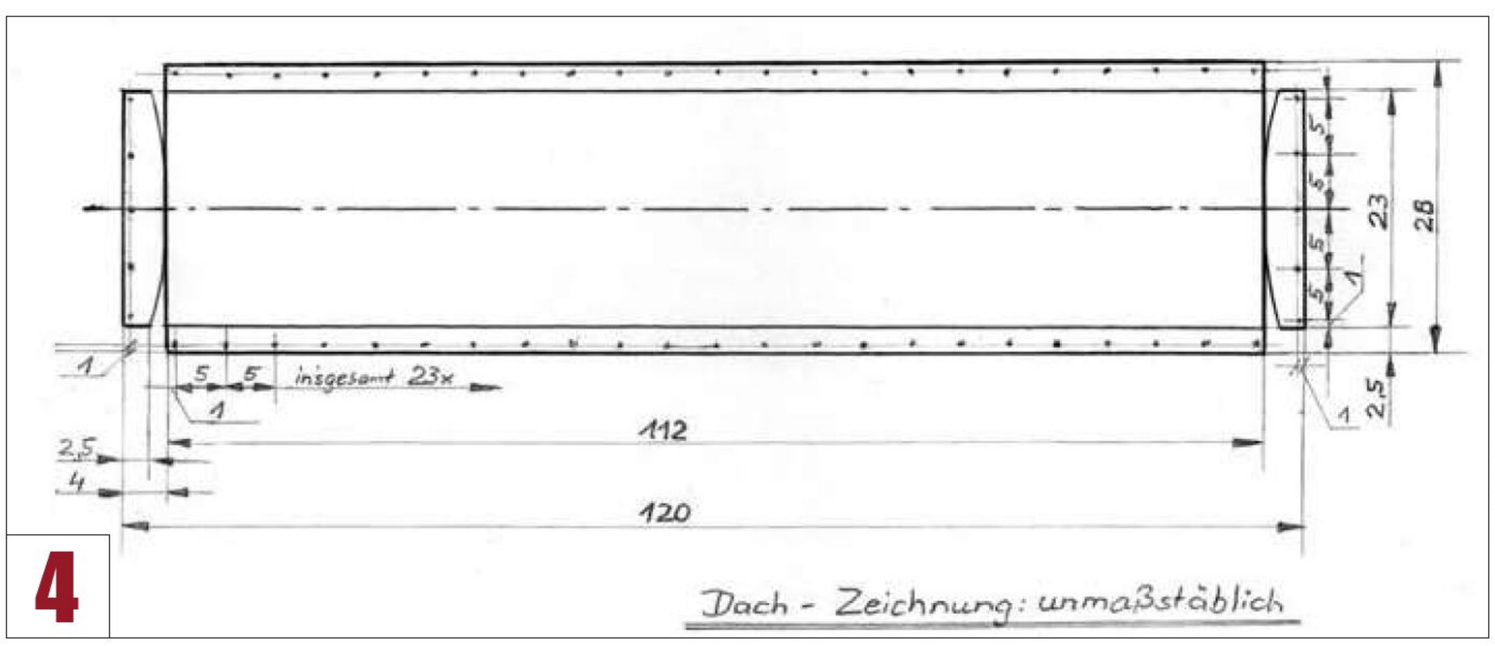
ein bis zwei offene vierachsige Aussichtswagen, sodass die Musik während der Fahrt für jeden zu hören ist. Der Zug ist von Mai bis September im Einsatz. Termine, Fahrzeiten und die Art der Musik sind auf der SOEG-Website zu finden.



1 Vor dem Wagenmodell von PMT liegen bereits alle zugeschnittenen Profile.

2 Zunächst werden 16 Rechteckprofile exakt senkrecht an den Bordwänden montiert.

3 Dann folgen die flachen Längsprofile, die Stirnseiten und die Dachstreben.



4 Für die Nachbildung der Plane genügt einfaches, weißes Papier, das nach Skizze an den Faltkanten angeritzt, mit schwarzen Punkten versehen und dann zugeschnitten wird.

ZEICHNUNG: KARL-HEINZ METZNER

Etwas zur Geschichte des heutigen Musikwagens mit der Nummer 97-23-68 (in den 2010er-Jahren stand ein anderer Wagen im Einsatz, der baugleiche 97-23-19): Der offene vierachsige Güterwagen der Gattung OO wurde 1919 in der Waggon- und Maschinenfabrik AG, vorm. Busch, in Bautzen gebaut. Die Sächsischen Staatseisenbahnen stellten ihn mit der Nummer 5088K in Zittau in Dienst. Dort wurde er 1920 zunächst kurzzeitig ohne Bordwände genutzt. Bei der DRG erhielt der Güterwagen die Nummer K 7123 und 1950 bei der DR die Nummer 7.7123 sowie nach 1951 die Nummer 97-23-68.

Da es im Zittauer Netz in den späten 1960er-Jahren keinen Bedarf für vierachsige offene Güterwagen mehr gab, widmete die DR den Vierachser in einen Bahndienstwagen um. Dazu zeichnete sie den OO am 12. Februar 1968 in 97-10-14 um. Für den Transport von Schwellen und Oberbaumaterial nahm die Bahnmeisterei Zittau die Seitenwände ab.

Seit 1996 gehört das Fahrzeug zur SOEG. Nach einer gründlichen Aufarbeitung nahm diese den nun wieder mit Seitenwänden ausgestatteten Wagen mit seiner alten Nummer 97-23-68 im Juli 2014 wieder in Betrieb. Seit 2020 dient er bei Bedarf als Musikwagen.

Das Modell für die Spur H0e in der nachfolgenden Bauanleitung ist in Bezug auf das Original mit Kompromissen behaftet, dadurch aber einfach nachzubauen.

Die Kompromisse sind: keine Demontage des Wagens in die Einzelteile; keine Entfernung der beidseitigen Türen einschließlich Tieferlegung des Innenbodens sowie keine Neulackierung einschließlich Beschriftung, also mit Beibehaltung der „falschen" Wagennummer. Trotz dieser negativen Fakten macht das fertige Modell einen guten Eindruck auf der Anlage.

Beginnen wir mit dem Zuschneiden und Entgraten der Profile: Aus dem Vierkantprofil 1,0 mm entstehen 16 Stücke mit 19 mm Länge für die senkrechten Streben, ein 111 mm langes Stück für den oberen Längssteg des Daches sowie acht Stück zirka 25 mm lange Dachquerstreben (Übermaß). Deren Länge muss später zwischen den senkrechten Streben genau eingepasst werden, denn sie haben im Endzustand eine leichte Wölbung von zirka 2 mm. Deshalb werden sie nun zwischen Daumen und Zeigefinger leicht rund gedrückt. Die erste richtig geformte Strebe dient für die anderen sieben Stück als Lehre, damit sich eine einheitliche Wölbung für das Dach ergibt. Als Bogenlehre kann

Kunststoffprofile bilden die Basis des Umbaus

auch ein Dach eines vierachsigen Güterwagens dienen. Danach werden die Streben auf die passgenaue Länge (zirka 22 mm) zugeschnitten. Nun wird das Flachprofil 2,0 x 0,5 mm für die äußeren Längs- und Stirnstege des Daches zugeschnitten und entgratet: Je zwei Stück mit 112 und 22

Zum Umbau des Modells als Musikwagen mit Kapelle werden die nachfolgenden Bauteile benötigt:

1. Ausgangsmodell: H0e-Güterwagen offen, ohne Heberleinbremse, vierachsig, Epoche 3/4, von PMT, Bestellnummer: 5-4412
2. Kunststoff-Profile von Modellbau-Kaufhaus: 2 Stück Vierkant 1,0 mm; 2 Stück Flach 2,0 x 0,5 mm. Die angebotenen Profile sind jeweils 330 mm lang und relativ biegsam.
3. Eine Musikkapelle – individuell nach Wunsch des Erbauers
4. Stühle von Auhagen – Nr. 41671 oder anderer Hersteller
5. Dünnes helles Papier für die Plane
6. Gutes Werkzeug, eine Portion Geduld und Ausdauer sind wichtig, sowie Kreativität beim Umbau
7. Lage und Sitz der jeweiligen Anbauteile sind den Fotos zu entnehmen
8. Sekundenkleber-Gel oder Plastikkleber – individuell

5

Der Aufbau samt Plane ist fertiggestellt, aber Letztere ist noch nicht verklebt.

6

In meinem Fall sind es Preiser-Figuren, die etwas gekürzt werden mussten.

7

Die Musikanten haben Platz genommen, die Noten sind schon aufgeklappt.

mm Länge. Damit sind alle Gerüstteile fertig zur Montage.

Die nachfolgenden Montagearbeiten erfordern etwas Kreativität, Geschick und vor allem ein gutes Augenmaß. Lage und Abstand der Anbauteile lassen sich am besten auf den Bildern 2 und 3 sowie auf dem Foto des Originalwagens gut erkennen und können dementsprechend abgeleitet werden.

Beginnen wir zuerst mit der Montage der beidseitigen acht senkrechten Vierkantstreben. Dabei ist auf die exakte Rechtwinkeligkeit zu achten. Nach dem Aushärten des Klebers ist es aber noch möglich, die Streben etwas nachzujustieren, damit sie einwandfrei senkrecht stehen.

Danach werden die vier oben umlaufenden Flachprofile montiert, damit das Ganze eine gute Stabilität erhält. Wichtig ist, dass die Flachprofile die senkrechten Streben um 1 mm überragen. Dabei werden zuerst die zwei langen Leisten an den beiden Eckpunkten der äußeren Streben verklebt. Als Hilfsmittel zum Fixieren sind kleine Klemmen von Vorteil. Danach folgen die Klebepunkte an den restlichen senkrechten Streben. Anschließend werden die kurzen Flachprofile an den Stirnseiten montiert.

Nun erfolgt die Montage der acht gebogenen Dachstreben, die oberhalb der senkrechten Streben zwischen die Längsprofile gesetzt werden. Dabei ist eine einheitliche Ausrundung wichtig. Als letztes Bauteil wird nun mittig innen die Vierkantstrebe eingepasst und montiert. Damit ist das Gehäuse fertig. Nach dem Aushärten werden störende Klebstoffspuren noch sauber verputzt.

Vor der Dachmontage kommen die Musiker!

Die Maße für die Plane werden nun von der Zeichnung (4) auf dünnes, helles Papier übertragen und ausgeschnitten. Die schwarzen Punkte an den vier abzukantenden Seiten bilden die Verschlussösen nach, mit denen die Plane beim Original befestigt ist. Dazu verwendet man am besten einen Faserstift. Vor dem Zuschneiden werden alle vier Abkantseiten angeritzt und dann rechtwinklig nach innen abgekantet.

Wer keine Kapelle auf dem Musikwagen platzieren möchte, kann nun schon die Plane aufsetzen und verkleben. Doch das i-Tüpfelchen des Musikwagens sind selbstverständlich die Musiker samt ihrer Instrumente.

Da bei meinem Modell der Innenboden zu hoch liegt, müssen die stehenden und teilweise auch die sitzenden Figuren im unteren Bereich der Beine etwas gekürzt werden. Diesen Eingriff muss man leider in Kauf nehmen, doch nach Montage der Plane fällt das nicht mehr auf.

Nach dem Bearbeiten der Figuren kann man sie im Wagen platzieren. Wer möchte, kann seinen Musikanten jeweils noch einen Sitzplatz und einen selbstgebauten Notenständer aus 0,4 mm Draht und ein Notenblatt spendieren.

Nach dieser Endmontage wird die Plane aufgesetzt und verklebt. Damit wäre der Musikwagen bereit für den ersten Sonderzugeinsatz. *Karl-Heinz Metzner*

FOTOS (8): KARL-HEINZ METZNER

Der Musikwagen im Sondereinsatz: Eine IVK, zwei offene Aussichtswagen und ein Packwagen ergänzen das außergewöhnliche Modell.

STROM-CONTAINER

H0 E-Lok BR 155 219-9 MAED

w13plus-Exklusivmodell „20 Jahre w13"

ROCO

SPUR H0

Vorbild:
Die 155 219-9 gehört zum Eisenbahn-dienstleitungsunternehmen MAED. Die ursprügl. Br250 ist ein OST-Klassiker und wurde ab 1977 beim LEW Hennigsdorf gebaut. Bis 1984 wurden insgesamt 270 Serienloks ausgeliefert. Diese Baureihe den Spitznamen „Strom-Container". Diese 6-achsige Universallok war für den Personen-verkehr und für den Güterverkehr konzipiert.

Modell:
Stirn-/Schlußlicht fahrtrichtungsabhängig. Führerstandsbeleuchtung und Pufferkonden-sator bei den Soundvarianten.Digitale Schnittstelle PluX22. LüP: 225 mm Mindestradius 358 mm Alle 6 Achsen angetrieben, davon 2 Achsen mit Haftreifen (bei der AC-Sound-Variante 4 Achsen angetrieben) Soundvarianten mit Zimo-Decoder.

#7500092 Analog PluX22 ***244,90 €***

#7510092 DCC Sound ***369,90 €***

#7520092 AC-Dig.Sound ***369,90 €***

PIKO

Kleine Überraschung zum kleinen Preis!

H0 Diesellok BR 218 304-4 Bahnbau Gruppe Ep.VI

#71341 DC-Analog ***49,99 €***

#71342 AC-Digital ***89,99 €***

Modell: LüP 180 mm. Mindestradius 358 mm.
DSS: NEM 652. Lichtwechsel weiß/weiß

Sie erhalten diese und weitere Angebote - solange der Vorrat reich - 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

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!

Herr Krause regt sich auf: Die Familie ist zum Strand davon und er soll jetzt alles alleine aufbauen. Außerdem nervt die Eisenbahn – „kurzer Weg zum Bahnhof" stand im Faltblatt.

Mit einer neuen H0-Zubehör-Serie von Artitec lässt sich ein Campingplatz aus früheren Jahren gestalten, der sich sehr gut auch in der DDR-Zeit ansiedeln lässt.

Camping an der See

1

Das Bild zeigt eine Auswahl des Artitetc-Zubehörs zum Thema Camping. Die Steilwand- und Firstzelte werden als bemalte Fertigmodelle ausgeliefert.

Auf den meisten Modellbahnanlagen herrscht immer Sommer. Vielleicht bietet Artitec deshalb neuerdings einiges an Zubehör zur Gestaltung eines Campingsplatzes an. Die beiden Gebäude werden als Resin-Bausätze ausgeliefert, die viele geätzte Teile zur Verfeinerung enthalten. Die Zelte bestehen ebenfalls aus Resinguss, sind aber schon fertig bemalt. Dasselbe gilt für die Figuren. Gepäckanhänger und Dachgepäckträger mit Urlaubsgepäck gibt es ebenfalls. Mit den beiliegenden Beschriftungen kann der Campingplatz in Deutschland oder in den Niederlanden angesiedelt werden. Ein Blick in den Artitec-Webshop zeigt unter der Rubrik „Fertigmodelle/Campingplatz" das komplette Angebot.

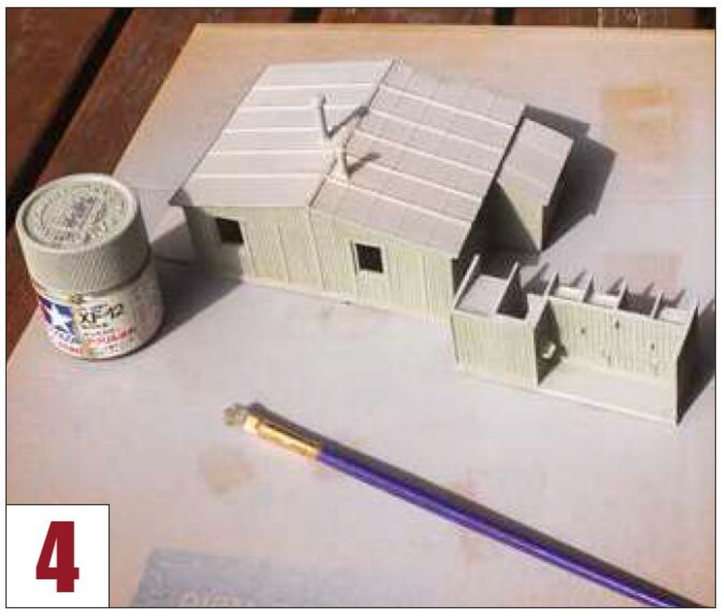
Der Bau des Verwaltungsgebäudes mit Imbiss geht schnell voran. Nach der Reini-

2

Die Wände werden auf Schleifpapier plan geschliffen bis die Fenster freiliegen.

3

Die Verklebung der wenigen Bauteile erfolgt mit Sekundenkleber-Gel.



4

Als typische Farbe für die Wände eignet sich das hellgrüne Tamiya-XF12.

gung mit lauwarmem Seifenwasser werden die Teile plan abgeschliffen, bis die Gusshäute aus den Fenstern entfernt sind. Als Klebstoff ist Sekundenkleber-Gel am besten geeignet. Missglückt eine Klebung,

Die Gebäude sind aus Resin-Bauteilen zusammenzusetzen

kann man die Verbindung mit Aceton wieder lösen, das Resin wird davon nicht angegriffen. Die feinen, geätzten Fensterrahmen und die Glas-Imitation werden mit „Kristal Klear" montiert. Das Produkt trocknet klar aus und hinterlässt deswegen keine Spuren. Beim Zusammenbau des Toilettenhäuschens sind nur wenige Teile zu verarbeiten. Es sind jedoch sehr feine Ätzteile dabei, zum Beispiel die Wasserhähne für die Waschbecken. Am besten montiert man diese auf dem Becken, bevor es an die Wand geklebt wird. Im Zweifel hilft in sol-

5

Die 3D-gedruckten Artitec-Figuren aus einer Vorproduktion wurden selbst bemalt.

Kinder freuen sich immer über die Campingferien. Nur der kleine Maxi meint, quengeln zu müssen.

Zu den unbeliebtesten Arbeiten beim Camping gehört zweifellos der Abwasch. Zum Glück scheint wenigstens die Sonne.

6

Sowohl Fensterfolie als auch -rahmen werden mit „Kristal Klear“ eingesetzt.

7

Das Gelände ist fertig verspachtelt und die wenigen Gebäude sind schon platziert.

8

Auf den hellbraun eingefärbten Untergrund werden die Grasfasern aufgebracht.

chen Fällen eine Lupenbrille. Man kann einzelne WC-Türen auch offen montieren, dann lässt sich die detaillierte Innenausstattung bewundern.

Alle Wände der Gebäude wurden vor der Montage der Fenster mit Hellgrün von Tamyia lackiert, für die übrigen Gebäudeteile wurden Revell-Aquacolor-Farben verwendet: für das Dach der Kantine Anthrazitgrau, für die Wellblechdächer Aluminiumfarbe. Danach erfolgte die Alterung der Dächer und Wände mit verdünntem Schwarz und Rostfarbe.

Artitec liefert auch einige Figuren für den Campingplatz. Sie werden fertig lackiert geliefert, aber ich erhielt einige unbemalte Exemplare aus der Vorab-Produktion. Die gezeigte Bemalung entspricht also nicht dem Artitec-Lieferzustand. Eine nette

9

Die wenigen Bäume auf dem Diorama werden aus Schaschlikstäbchen und Moos-Laub selbst gebaut. Die Kombination von Weißleim und Sekundenkleber sorgt für eine schnelle Verklebung. Anschließend wird „Ground Turf“ auf die mit Sprühkleber behandelten Bäume aufgestreut, das ergibt ein realistisches Aussehen.

Artitec zeigt Sinn fürs typische Detail: Papa Schmidt hat Pech mit dem Klopapier.

Immer neue Gäste melden sich bei der Verwaltung an. Offensichtlich werden auch Zelte zum Anmieten angeboten, denn die Dame mit den Koffern scheint keine typische Camping-Ausrüstung dabei zu haben.

FOTOS: THONIS VAN DER WEEL

Neben der Camping-Anmeldung bietet ein Imbiss kleine Speisen an, die man direkt dort an der typischen Freiluft-Tischgarnitur genießen kann. Nebenan ist der Tischtennisball mal wieder im hohen Gras verschwunden.

Idee ist der Herr mit dem „entlaufenen" Toilettenpapier. Ich ergänzte die Ausstattung mit einigen Personen aus dem Preiser- und Merten-Sortiment. Passende DDR-Autos fanden sich auch in der Bastelkiste.

Für das Diorama klebte ich zwei Hartschaumplatten aufeinander und brachte sie mit der Surform-Raspel in die richtige Form. Mit etwas Gips wurden das Gelände geformt und die Gebäude einmodelliert.

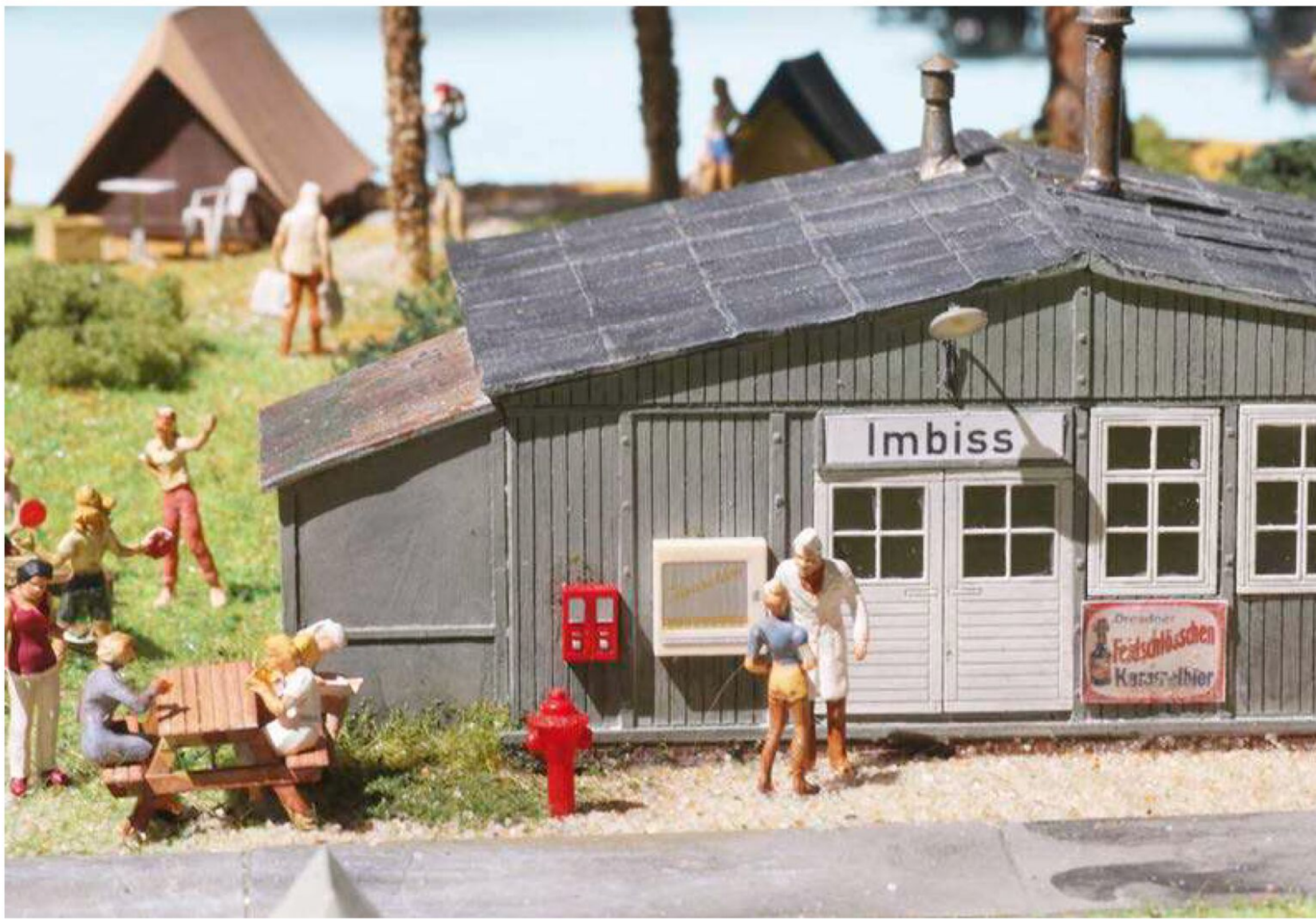
Mit wenig Aufwand entsteht ein typischer Campingplatz

Sandfarbene Acrylfarbe sorgte für die Grundierung, begrast wurde mit dem Elektrostaten. Matten und Flocken von Heki bilden den niedrigen Bewuchs nach. Die Bäume entstanden im Selbstbau: Schaschlikstäbchen wurden in Form geschabt und mit Moos aus dem Wald beklebt. Ich finde in der Natur immer etwas zum Basteln, nehme aber immer nur ein bisschen mit, damit die Pflanzen weiterwachsen können. Das Moos-Laub wurde mit Weißleim und etwas Sekundenkleber an die Stämme geklebt und dann mit „Ground Turf" von Woodland bestreut. Die Baumrinde besteht aus Sägemehl, das ebenfalls mit Holzleim verklebt wurde.

Die Wege entstehen aus Polystyrolplatten, die betonfarben gestrichen wurden. In einige Risse und Spalten klebte ich etwas Grasbewuchs. Zum Schluss wurden die Figuren mit Fotokleber auf das Diorama gesetzt, damit sie ohne Beschädigung auch wieder abzunehmen sind.

Als alles fertig war, erinnerte ich mich an das beste Brathendl, das ich jemals gegessen habe, einst im Wörlitzer Park bei Dessau. Die Baracke dort war zwar größer, ähnelte aber ansonsten sehr dem Artitec-Modell. *Thonis van der Weel*

Der Weg zum Meer ist nicht weit, aber man muss immer über diese Bimmelbahn-Linie, auf der tatsächlich ab und an noch ein Dampfzug vorbeipoltert.



„Gibt es noch Eiheis?" „Ja natürlich", antwortet Mitarbeiter Jan, „drinnen in der Kühltruhe".

VORSCHAU

FOTO: NORMAN KÜNEMUND, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

DIE 01 – SINNBILD DER DEUTSCHEN DAMPFLOKOMOTIVE

Selbst den meisten Nicht-Eisenbahnkennern sagen die beiden Ziffern „01“ etwas. Vor 100 Jahren wurde damit begonnen, die wohl populärste deutsche Dampflok zu entwickeln. Wir stellen ihre Geschichte im MEB einmal ein wenig anders dar.

Unser Heft 1/2025 erscheint am

6. Dezember

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Freitag.

FOTO: WOLFGANG BÜGEL/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

FRÄNKISCHE EPISODE

Für einige Jahre fuhren die Triebwagen der Baureihe 624 auch rund um Bayreuth.

FOTO: MICHAEL LORENZ

VERFALL GESTOPPT!

Dieser ehrwürdige Fachwerk-Lokschuppen geriet in Gefahr, zum „Lost Place“ zu werden. Doch nun wird er komplett saniert - im Maßstab 1:87.

AUSSERDEM

Geschichte der Schleudern

Mit der Vorstellung der Beilhack-Schneeschleudern setzen wir unsere Artikelserie fort.

Rhätische Brücke

Wir berichten über den Bau eines eindrucksvollen Fachwerk-Bauwerks.

Liebenswerter Oldie

Märklin liefert den Altbau-Elektro-Triebwagen der Baureihe ET 85 aus.

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 Sie die Hälfte gegenüber dem Einzelverkaufspreis!
www.modelleisenbahner.de/miniabo

50 % sparen – 3 Hefte für 8,85 Euro!

Modell Eisen Bahner

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 12/2024, Jahrgang 73

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

Redaktion: Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba)

Editorial Director: Michael Hofbauer

Mitarbeitende dieser Ausgabe: Dirk Endisch, Dr. Rolf Löttgers, Karl-Heinz Metzner, Jana und Matthias Müller, Richard Oed, Rainer Schnell, Helge Scholz, Thonis van der Weel, Bernhard Willen

Redaktionsassistenz: Angelika Gäck, Caroline Simpson

Layout: Claudia Reidl (fr)

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

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweger

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Herstellung: Sabine Springer

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

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein

Director Sales B2B, Media Gesamtleitung: 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 [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG

MODELLEISENBAHNER ABO-SERVICE
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau

+49 (0)89/46 22 0001

Unser Kundenservice ist von Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr telefonisch erreichbar.

leserservice@modelleisenbahner.de

www.modelleisenbahner.de

Preise: Einzelheft 5,90 € (D), 6,70 € (A), 9,80 CHF (CH), 7,20 € (B, NL, Lux), 65,90 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 68,40 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand).

Abo bestellen unter www.modelleisenbahner.de/abo

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

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

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

LESERBRIEFE UND BERATUNG

MODELLEISENBAHNER
Postfach 400209, 80702 München

+49 (0)89/13 06 99 872

redaktion@modelleisenbahner.de

www.modelleisenbahner.de

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

ANZEIGEN

anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: www.media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 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-EXKLUSIVMODELLE VON ROCO – JETZT VORBESTELLEN! DIE AUSLIEFERUNG IST FÜR MITTE 2025 GEPLANT.

Exklusivmodell ab 224,90 € **H0**

Roco

Fotomontage

Roco 7300076 Diesellok V 180 005, DR, Ep.III „VI. Parteitag“ ***224,90 €***
Roco 7310076 Diesellok V 180 005, DR, Ep.III „VI. Parteitag“, DC-Sound ***349,90 €***
Roco 7320076 Diesellok V 180 005, DR, Ep.III „VI. Parteitag“, AC-Sound ***349,90 €***

V180 005 von 1963 – Parteitagslok und erstes Serienexemplar der einzigen Großdiesellokbaureihe der Schienenfahrzeugindustrie der DDR!

Anfang 1963 wurde die Lok mit Aufschriften und Emblemen des VI. Parteitages der SED versehen und war so mehrere Jahre teilweise „mit“ und „ohne“ oder nur „einem Teil“ der Schriftzüge im Einsatz. Wir werden das historische Vorbild in seiner Berliner Zeit (Bw Berlin-Karlshorst) ab 1963 darstellen.

Exklusivmodell 37,90 € **H0** *Fotomontage*

Roco

Roco 6600208 2er-Set offene Güterwagen Es, DR, Ep.IV „OPW“
Diese Wagen waren im Original die „Brot- und Butterwagen“ der Deutschen Reichbahn Ost. Typisch und sehr oft vertreten war die Ausführung mit OPW-Beschriftung ohne Bremserbühne in Epoche IV. Das Set besteht aus einem Wagen mit schwarzem und einem Wagen mit braunem Rahmen, typisch für die Übergangszeit um 1980.

Unsere Exklusivmodelle für Sie!

NEU! ELRIWA AUF WHATSAPP

WERDEN SIE ELRIWA-STAMMKUNDE!

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

www.elriwa.de

idee+spiel® EUROTRAIN®

PIKO 1949 2024 75 JAHRE

HIGHLIGHTS

- Gepulster Verdampfer
- Digital schaltbare Kupplung
- Beleuchtung des Führerstandes und des Fahrwerkbereiches
- Inkl. PIKO SmartDecoder XP Sound

Digitaltechnik auf höchstem Niveau: Die Baureihe 003 als Expert Plus Modell von PIKO!

Vorbildgerechter Dampflok-Betrieb auf Ihrer Modellbahnanlage wird durch das Expert Plus Modell der Baureihe 003 von PIKO neu definiert. Dank des radsynchron angesteuerten gepulsten Verdampfers greifen Radbewegung, Sound und Dampf perfekt ineinander – genau wie bei der großen Schwester!

XP-Dampflokomotive BR 003 DB Ep. IV

55922	Gleichstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound®** *onboard*	**549,00 €***
55923	Wechselstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound®** *onboard*	**549,00 €***

* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt bei PIKO. Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen und alle PIKO Neuheiten 2024 entdecken.

YouTube

www.piko.de