

Nur € 5,90

Das führende Magazin für Eisenbahn- und Modellbahn-Freunde



# Modell Eisen Bahner

1 Januar 2025  
74. Jahrgang

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

Top-Neuheiten im Test

## Pfiffige Projekte für die Anlage

- Bahnbrücken nach Vorbild selbst bauen
- Gebäuderuine mit viel Leben als Blickfang



PLUS Film-Faszination

## Die E 94 Das deutsche Krokodil



Jetzt kostenlos zum Streamen  
Exklusiv für Abonnenten auf DVD!

22000 Tonnen pro Stunde!

Faszination pur:  
Schneeschleudern im Einsatz



# Zwei Ziffern – ein Mythos Baureihe 01

Darum ist sie die beliebteste Pacific



# Voll fetter Brummer

## EUROTRAIN®

... fährt für idee+spiel

Preis, Farbe und Modellabwägungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer. Modell bei unterschiedlichen idee+spiel-Handlern. Zu finden unter [www.idealenspiel.com/de/fachgeschaeft/](http://www.idealenspiel.com/de/fachgeschaeft/). Werbung konzipiert von: idee+spiel Betriebs GmbH, Dammring 4, 41135 Hildesheim.



Folge uns auf  
Instagram



**EUROTRAIN®**  
EXKLUSIV

# PIKO

Einmalige, limitierte Sonderauflage.  
Ausschließlich in den EUROTRAIN-  
und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich.  
Solange Vorrat reicht.

## H0 Diesellokomotive BR 212 Bahnbau

- Kraftvoller Motor für hervorragende Laufeigenschaften
- Feinste Lackierung und Bedruckung
- Separat angesetzte Handstangen
- Detailliert nachgebildeter Führerstand
- PluX22-Digitalschnittstelle

H0	VI	DB	AG		139	mm
----	----	----	----	--	-----	----

Gleichstrom Analog

Art.-Nr. 71323  
**€ 189,99**

Gleichstrom Digital mit Sound

Art.-Nr. 71324  
**€ 299,99**

Wechselstrom Digital mit Sound

Art.-Nr. 71325  
**€ 299,99**

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

Info-Telefon: 0 51 21/51 11 Montag - Freitag: 9:00 - 17:00 Uhr

[www.idealenspiel.com](http://www.idealenspiel.com)



Stefan Alkofer, Chefredakteur

# Überrascht?

Vor ein paar Monaten hatte ich es Ihnen bereits angekündigt. Nach vielen Jahren ändern wir das Erscheinungsbild des MODELLEISENBAHNER. Wir wollen ein wenig moderner und frischer werden und haben uns auch entschlossen die Fließtext-schrift umzustellen. Davon versprechen wir uns eine bessere Lesbarkeit. Hoffentlich gefallen Ihnen unsere Veränderungen am Heft. Ich bin gespannt auf Ihre Reaktionen.

Weit bedeutender als die Änderungen am MEB sind die politischen Veränderungen, die in den nächsten Jahren auf uns zukommen. In den USA wurde gewählt und es könnte sein, dass es in Europa ungemütlich wird. Gleichzeitig beschloss die aktuelle Bundesregierung, sich selbst abzuschaffen und deshalb dürfen auch wir uns in wenigen Wochen zur Wahlurne begeben.

Und man muss wahrlich kein Prophet sein, um vorauszusagen, dass die nächste Bundesregierung andere Farben als die einer Ampel aufweisen wird.

All das geschieht in ohnehin schwierigen Zeiten. Es stehen gewaltige Investitionen in die Infrastruktur, die Bildung und die Sicherheit an; von klimapolitischen Maßnahmen spricht gar niemand mehr.

Von einer veränderten Regierung könnten auch die Bahn und ihre Kunden betroffen sein: Ob die ehrgeizigen Modernisierungs- und Ausbaupläne weiterverfolgt werden, ist ungewiss. Viele Bahn-(Groß)-Projekte der nächsten Jahre sind längst nicht in trockenen Tüchern und auch über das Ende des Deutschland-Tickets wird unter anderen vom bayerischen Ministerpräsidenten öffentlich nachgedacht. Damit wäre dieses erfolgreiche Projekt zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene schon wieder beendet.

Einstweilen wünsche ich Ihnen im Namen der Redaktion trotzdem ein friedliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins kommende Jahr.

Ihr *Stefan Alkofer*

**Am 18. Oktober 2024 konnte die frisch hauptuntersuchte 118552 mit einem Sonderzug auf dem Viadukt in Putzkau beobachtet werden. Die Fahrt führte von Dresden nach Großschönau.**



## Viele schöne Überraschungen ...

... warten auch in unserem Adventskalender auf Sie! Vom 1. bis zum 24. Dezember gibt es jeden Tag tolle Preise zu gewinnen – von faszinierender Eisenbahn-Lektüre bis zu wertvollen Modellbahn-Artikeln. Schauen Sie bis Heiligabend jeden Tag hinter ein neues Türchen auf [plus.geramond.de/adventskalender](https://plus.geramond.de/adventskalender) oder scannen Sie einfach diesen QR-Code. Viel Glück!





**6 |** Kaum eine Dampflokomotive zieht die Eisenbahnfreunde bis heute so in ihren Bann wie die Baureihe 01. Doch was steckt hinter dieser fast kultartigen Verehrung? Unsere Titelgeschichte möchte einer Antwort auf diese Frage zumindest nahekommen.

## Vorbild

### ■ Titelthema

#### 6 Zwei Ziffern – ein Mythos: 01

Mit der Baureihe 01 begann vor 100 Jahren die Epoche der Einheitslokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die von Richard Paul Wagner entworfenen, kräftigen Schnellzug-Maschinen waren zwar nicht unumstritten, doch sie sollten rasch das Bild der Eisenbahn entscheidend mitprägen. Zur wahren Legende entwickelte sich die 01 dann bei der Bundesbahn, der Reichsbahn in der DDR und vor allem im Museumsbetrieb.

#### 18 Bahnwelt aktuell

### ■ Drehscheibe

#### 32 Bahnhof des Jahres: Bautzen

Seit fast 180 Jahren halten nun schon Züge in der Stadt an der Spree. Das Bahnhofsgelände geht noch auf diese Zeit zurück, wurde aber längst mehrfach umgebaut und erweitert. Nach der letzten Renovierung erhielt es endlich die verdiente Auszeichnung.

### ■ Geschichte und Geschichten

#### 34 Dreiecksfahrt

Am 7. Oktober 1973 lud der DMV zu einer Sonderfahrt mit der Werklok 3II des Raw Cottbus – einer preußischen T 13 – ein.

#### 38 Seddin 1924

Wir blicken auf die Fachtagung und Fahrzeugausstellung zurück, die vor 100 Jahren für Aufsehen in der Fachwelt sorgte.

### ■ Lokomotive

#### 44 Gegen den Schnee

In der kalten Jahreszeit macht die DB AG oft keine gute Figur, viel zu oft fallen Zugfahrten wegen verschneiter Gleise aus. Dabei müsste dies nicht sein, der Firma Beilhack sei Dank!

#### 50 Gescheitert an den Rocky Mountains

Krauss-Maffei war sich vor mehr als 60 Jahren sicher, dass ihre Neuentwicklung ML4000 die US-Bahngesellschaft Denver & Rio Grande Railroad begeistern würde – doch dann kam alles ganz anders.

## Modell

### ■ Test

#### 62 Bundesnebenbahnerin

Mit der DB-Lok 86 507 stellt Märklin eine wichtige Neukonstruktion für H0 vor.

#### 64 Der Vorort-ET

Der zweite Göppinger Streich folgt zugleich, mit dem H0-Elektrotriebwagen ET 85 der DB.

#### 66 TTenderlok

Was H0-Bahner schon länger haben, liefert Piko nun auch für TT: die DR-Baureihe 62.

#### 68 Das Schnuckelchen

Aus Sonneberg kommt mit dem Piko-Modell der DB-Altbau-E-Lok E 32 auch Neues für N.

### ■ Probefahrt

#### 70 Ein Vectron muss sein

Vectron-Elektrolok von Minitrix für N.

#### 71 Der Standard des Ostens

OSShD-Typ B-Wagen für Spur N von Arnold.

#### 72 Hintergründiges aus Sachsen

Modellbahn-Hintergründe von Elriwa.



**44 |** Jahrzehntlang stand die Firma Beilhack aus Rosenheim für leistungsfähige Schneeräumtechnik auf Schienen. Wir zeigen die Entwicklung von gestern bis heute auf.

**IMPRESSUM**

**Heft:** Ausgabe 01/2025, Jahrgang 74  
**Chefredakteur:** Stefan Alkofer (V.i.S.d.P.)  
**Redaktion:** Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba)  
**Editorial Director:** Michael Hofbauer  
**Mitarbeitende dieser Ausgabe:** Volker Emerleben, Dirk Endisch, Dr. Ralf Feltenberg, Karl-Ernst Klee, Rein Korthof, Michael Lorenz, Richard Oed, Dr. Helmut Petrovitsch, Martin Staebler  
**Redaktionsassistent:** Angelika Gäck, Caroline Simpson  
**Layout:** Claudia Reidl (fr)  
**Korrektorat:** Jana Müller (fr), Matthias Müller (fr)  
**Head of Magazine Brands:** Markus Pilzwegger  
**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 Wilgermeine, bettina.wilgermeine@verlagshaus.de  
**Anzeigendisposition:** Hildegund Roebler, 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, Verlagsguppe Bahn GmbH, ISSN 0026-7422  
 100%-Gesellschafterin der GeraMond Media GmbH ist die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH.  
**Geschäftsführender Gesellschafter:** Clemens Schüssler  
 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 eingesandte Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

**76 |** Der Harz ist und bleibt ein beliebtes Modellbahnthema. Wir stellen Ihnen eine besonders schöne H0m-Anlage nach dem Vorbild der Selketalbahn vor.



**94 |** Beim Vorbild sind ungenutzte Bahngelände oft dem Verfall ausgesetzt. Einige haben jedoch Glück und werden wieder instand gesetzt. Dies ist auch in unserer „Werkstatt“ der Fall: Fleißige H0-Hände möbeln einen Loksuppen auf.



**Außerdem**

- 72 Spritzguss-Debüt in 1:220**  
Corail-Wagen für die Spur Z von Azar Models.
- 73 Großstädtisch**  
Stadhäuser-Bausätze von „Spur-N-Teile.de“.
- 73 Gute Mischung**  
Busch-H0-Ausgestaltungsset mit Betonmischer.
- Szene**
- 74 Frohes Fest**  
Passend zur Adventszeit stellen wir Martin Staebler's großartige Weihnachtswaggons vor.
- 76 Gruß aus Hasselfelde**  
Arnold van Waes H0m-Anlage stellt Szenen an der Selketalbahn in feinsten Manier nach.
- Werkstatt**
- 90 Die junge Schwester**  
Karl-Ernst Klee baute sowohl die alte als auch die neue Hinterrheinbrücke der RhB nach.
- 94 Lost Place? Von wegen!**  
Noch nicht verloren ist das alte H0-Heizhaus von Michael Lorenz, das nun renoviert wird.

- 60 Termine & Treffpunkte**
- 82 Neuheiten**
- 86 BDEF**
- 88 Modellbahn aktuell**
- 98 Vorschau**



**Titel: 01 150 beschleunigt ihren Sonderzug zwischen Köln Hbf und Hansaring, 18. Oktober 2014. Foto: Joachim Bügel**

**VGB | GeraMond**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG**

✉ **MODELLEISENBAHNER ABO-SERVICE**  
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau  
 ☎ **+49 (0)89/46 22 0001**  
 Unser Kundenservice ist von Montag bis Freitag von 9 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](http://www.modelleisenbahner.de/abo)**  
 Die Abgebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshaus 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](http://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**

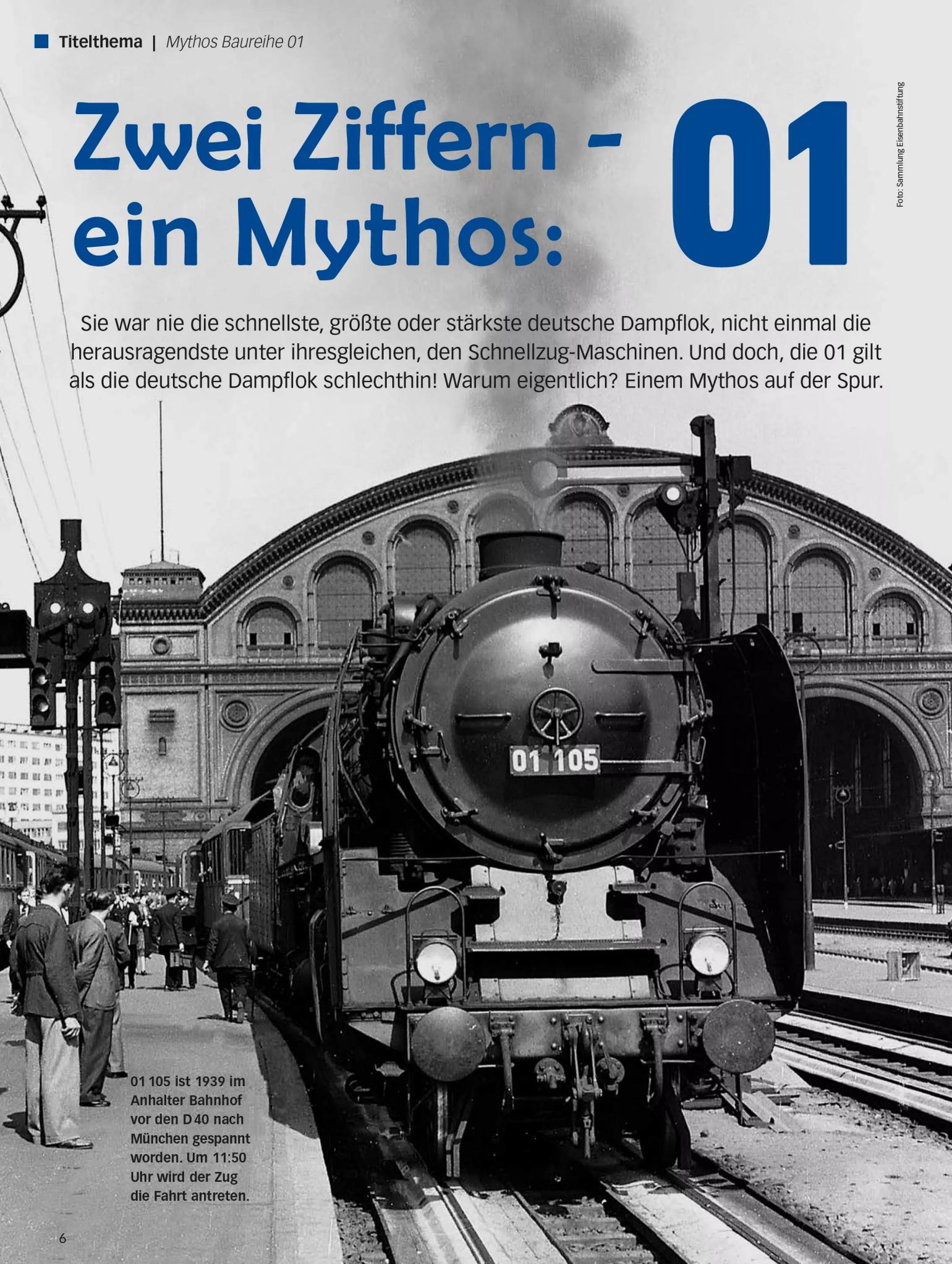
@ **anzeigen@verlagshaus.de**  
 Mediadaten: [www.media.verlagshaus.de](http://www.media.verlagshaus.de)  
 Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 05 vom 1.1.2025



# Zwei Ziffern - 01 ein Mythos: 01

Foto: Sammlung Eisenbahnstiftung

Sie war nie die schnellste, größte oder stärkste deutsche Dampflokomotive, nicht einmal die herausragendste unter ihresgleichen, den Schnellzug-Maschinen. Und doch, die 01 gilt als die deutsche Dampflokomotive schlechthin! Warum eigentlich? Einem Mythos auf der Spur.



01 105 ist 1939 im Anhalter Bahnhof vor den D 40 nach München gespannt worden. Um 11:50 Uhr wird der Zug die Fahrt antreten.

**M**it Mythen und Legenden ist es so eine Sache: Sie beruhen zwar in aller Regel auf wahren Begebenheiten, dennoch entspringt ein großer Teil derartigen Erzählungen dem Reich der Phantasie. Bei der Eisenbahn und ihrer Geschichte ist man dagegen stets bemüht, sich möglichst an die Fakten zu halten. Dies gilt nicht nur für die so beliebten „Lokführergeschichten“, sondern in besonderem Maße für die Historie des Lokomotivbaus. Nun ist es allerdings auch so, dass es seit dem Bau der ersten Dampflok vor inzwischen mehr als 220 Jahren unterschiedliche Schulen der Lokomotivbaukunst gibt, die teils parallel, manchmal sogar konträr zueinander verliefen. Insbesondere die deutschen Lokomotivbau-Ingenieure waren in früheren Zeiten durchaus bekannt dafür, teils sehr unterschiedliche Auffassungen davon vertreten zu haben, wie denn nun die für ihre jeweiligen Einsatzzwecke optimale Dampflok auszusehen habe.

### Auch die 01 musste sich ihren Sonderstatus erst erarbeiten

So gesehen stellt die Schnellzugdampflok, von der diese Titelgeschichte handelt, einen echten Präzedenzfall in dieser Hinsicht dar: Ihre Entwicklung fiel in eine schwierige Zeit, über ihre konstruktive Ausgestaltung wurde gerungen und diskutiert wie wohl noch nie zuvor bei einer deutschen Dampfloklokomotive. Verzögerungen beim Bau und weitere Probleme prägten die Epoche ihrer Entstehung, ihr Weg in den Bahnalltag war nicht frei von Hemmnissen. Sie stand zudem nie an der



Foto: Stg. Eisenbahnstiftung, Archiv Ludger Kenning

So sah der Stand des deutschen Lokomotivbaus vor rund 100 Jahren aus: Als 11000 gefertigte Lok lieferte Borsig 1922 die hier abgebildete P 10 „Elberfeld 2811“. Sie ist noch als 17 002 beschriftet, denn die preußische P 10 sollte zunächst als Schnellzuglok in das Nummernschema der noch jungen Reichsbahn eingegliedert werden.

Spitze der Lokomotivbau-Leistungsskala, war keine sonderlich spektakuläre Konstruktion und konnte auch sonst nicht mit Superlativen aufwarten. Sie war so gesehen vollkommen alltäglich, im Grunde nichts Besonderes.

Und doch war es genau diese Baureihe, die zu dem Mythos auf deutschen Schienen werden sollte, den noch heute jeder Eisenbahnfan, ja sogar ein Großteil der nicht ausgeprägt Bahn-affinen Öffentlichkeit kennt. Die Lokomotive, die weltweit das Bild des deutschen Dampflokbaus und der Eisenbahn an sich bis in die heutige Zeit prägt. Die noch immer die Herzen ihrer Verehrer höher schlagen lässt, wenn sie mit ihren Zwei-Meter-Rädern in flotter Fahrt an ihnen vorbeidonnert.

## Vor 100 Jahren begann die Ära einer legendären Schnellzuglok

Es sind nur zwei Ziffern, doch es handelt sich um einen Mythos: 01. Mehr braucht man eigentlich gar nicht mehr sagen, denn kaum eine andere Maschine dürfte so oft in den Fokus der Kameraobjektive geraten, in Abhandlungen der Dampflok-Experten erläutert oder auch nur in den manchmal hitzigen „Dampf-Diskursen“ unter Eisenbahnfreunden vorgekommen sein wie die Einheits-Schnellzugdampflok der Baureihe 01. Auch wenn sie nicht nur Anhänger, sondern stets auch Kritiker hatte und hat, ist ihr Status doch legendär und noch immer ungebrochen.

Doch worauf gründet eigentlich dieser kultartige Nimbus der 01? Liegt es wirklich nur daran, dass sie einfach und mehr aus dem Zufall ihrer Entstehungsgeschichte heraus die erstgenannte Baureihe im prägnanten Baureihen-Schema der damaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft war? Oder steckt doch etwas anderes dahinter? In den nachfolgenden fünf Kapiteln – von der Entwicklung der Einheitsloks vor über 100 Jahren bis hin zu den Einsätzen der Baureihe 01 im heutigen Museumsbetrieb – soll zumindest im Ansatz versucht werden, den „Mythos 01“ zu entschlüsseln.



Foto: Otto Perry Collection, Denver Public Library

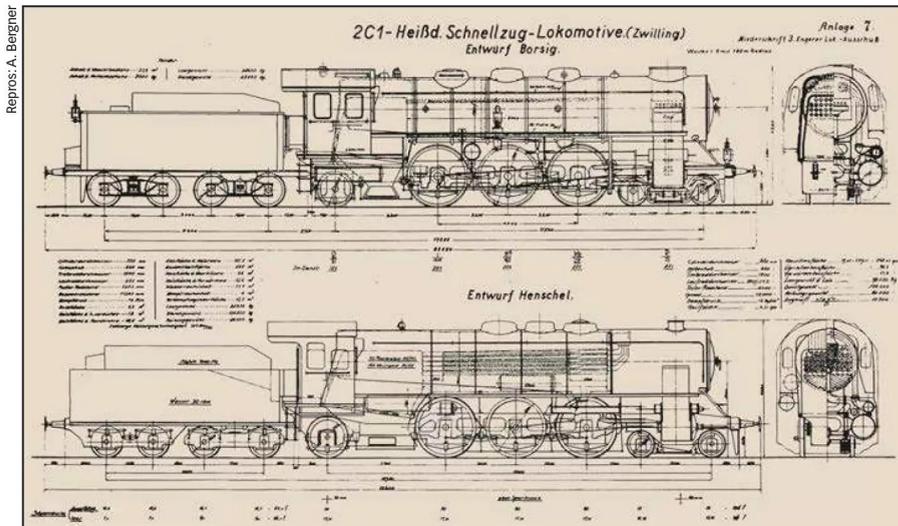
Lok 1367, Klasse Ps-4 der amerikanischen Southern Railway, ist eine den sogenannten „Heavy Pacifics“ der United States Railroad Administration (USRA) nah verwandte Konstruktion. Derartige große Heißdampf-Schnellzugloks mit einfacher Dampfdehnung lernte Richard Paul Wagner auf einer USA-Studienreise kennen und schätzen.



Foto: Sig. Robin Garn

Fast 100 Jahre ist es nun her: 01 008, die erste an die Reichsbahn gelieferte 01, steht im schicken Fitolack in den Borsig-Werkshallen.

## Der 01-Entstehungsprozess – ein steiniger Weg

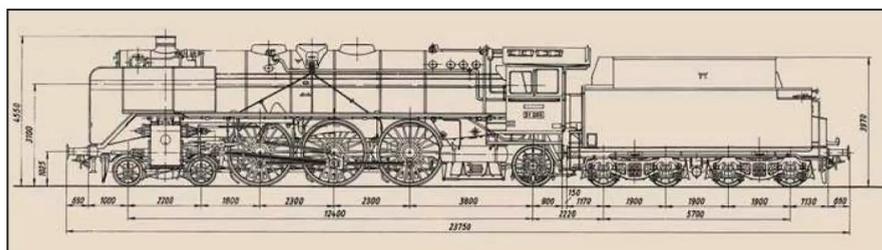


Die ersten Vorentwürfe der geplanten „einheitlichen Schnellzuglokomotive“ trugen noch erkennbar die Handschriften der Lokomotivfabriken, die sie eingereicht hatten.

So modern die Baureihe 01 vor 100 Jahren auch war, die hohen Erwartungen konnte sie doch nie ganz erfüllen.

Breit angelegt war das Programm der neuen Einheitslokomotiven, die unter der Ägide des Lokbau-Dezernenten R. P. Wagner entstehen sollten. Schließlich galt es, den weitgehend veralteten Länderbahn-Lokpark zu ersetzen und durch Reparationen an die Siegermächte des Ersten Weltkriegs fehlende Maschinen zu ergänzen. Bislang begnügte man sich mit dem Weiterbau bewährter Konstruktionen, etwa der preußischen P 10. Doch nun sollte es für alle Zuggattungen neue, nach einheitlichen Baugrundsätzen entworfene Dampflokomotiven geben.

Als besonders Vordringlich galt die Entwicklung einer neuen Schnellzuglok, da sich das Bild der D-Züge bei der jungen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft rasch veränderte: Statt vieler kurzer Schnellzüge waren nun weniger, dafür aber immer längere Garnituren mit schweren Stahlaufbau-Wagen unterwegs. Wagner schlug dafür eine große 2'C1'-„Pacific“-



Nach langem Hin und Her stand endlich fest: Basierend auf der Borsig-Planung wird die Baureihe 01 verwirklicht. Die Zeichnung stellt die Vorserien-Maschine 01005 dar.

# Geistiger Vater der Einheitslokomotiven: Richard Paul Wagner



Der gebürtige Berliner (1882–1953) wusste früh, dass er Lokomotiven entwerfen wollte. Nach dem Maschinenbau-Studium begann seine Laufbahn 1906 bei den Preußischen Staatseisenbahnen. Er stieg in der 1920 neu gegründeten Reichsbahn schnell zu einem der wichtigsten Lokomotivbau-Fachmänner auf. 1923 berief man ihn zum „Dezernenten für die Bauart der Lokomotiven“. In dieser Position konzipierte er das Baukasten-System der Einheitslokomotiven. Diese Idee war revolutionär und weit-sichtig, die konkrete Umsetzung derselben wegen seiner teils sehr eigenwilligen Lokbau-Grundsätze aber stets umstritten.

Wagner war von der 01 überzeugt und vertrat in Fachbeiträgen seine Standpunkte.



Foto/Repro: Borsig/A. Bergner

Für Rekordfahrten war die 01 ungeeignet. Wagner entwarf daher zusammen mit Borsig-Ingenieur Adolf Wolff die 2'C2' h3-Stromlinien-Baureihe 05. Am 11. Mai 1936 erreichte 05 002 200,4 km/h.



Schnellzuglok in Heißdampf-Ausführung mit einfachem Zweizylinder-Triebwerk vor. Als im Dezember 1925 mit 01 008 die erste Lok der neuen Baureihe an die Reichsbahn übergeben wurde, gab es ein Für und Wider: Die Leistung von über 2000 PS beeindruckte und die Verbrauchswerte waren gut, doch die 01 geriet zu schwer, der Kessel mit sehr langen Heiz- und Rauchrohren war unelastisch und wenig verdampfungswillig. Die 01 war letztlich aber vor allem eines: Im besten Sinne konventionell. Obwohl mit ihr in neue Größenordnungen bei Schnellzuglokomotiven auf deutschen Gleisen vorgestoßen wurde, liegt in ihrer Konstruktion der „Mythos 01“ sicher nicht begründet.

## Baureihe 02: Von Anfang an chancenlos

Repro: A. Bergner

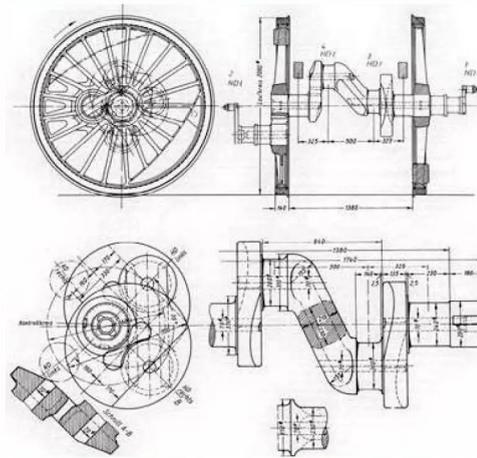
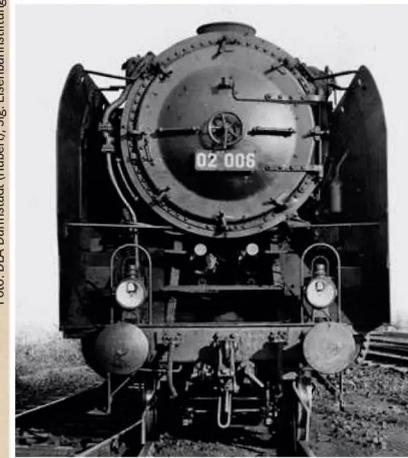


Foto: DIA Darmstadt (Hubert), Sig. Eisenbahnstiftung



Aufwendigstes Bauteil der 02 war zweifelsfrei die aus dem Vollen geschmiedete Kropfachse – ein wichtiges Argument gegen die Vierzylinder-Lok.

Die beiden Kolbenstangen der inneren Hochdruck-Zylinder sind an 02 006 unübersehbar.

Die Ingenieure aus Süddeutschland konnten es aus R. P. Wagners Sicht einfach nicht lassen. Da man dort wusste, wie gut sich Vierzylinder-Verbundloks im Schnellzugdienst bewährten, pochte man darauf, dass neben der 01 parallel auch eine Vierzylinder-Verbund-Heißdampf-ausführung der neuen Schnellzug-Einheitslok entworfen und gebaut wurde: die 02. Zu immerhin zehn Probeexemplaren konnte sich der Lokausschuss durchringen, die allesamt noch 1925/26 geliefert wurden – doch diese waren ein vergiftetes Geschenk an die Verbund-Verfechter bei der Reichsbahn. Wagner sorgte dafür, dass sein thermisch ungünstiger 01-Kessel mit einem schlecht durchkonstruierten Verbundtriebwerk kombiniert wurde. So konnte erst ab Geschwindigkeiten von etwa 70 km/h eine bessere Leistungsentfaltung als bei der 01 erreicht werden, der Dampfverbrauch der 02 lag sogar durch die Bank höher. Da auch der Kohleverbrauch nicht niedriger als jener der 01 war und man höhere Fertigungs- und Wartungskosten scheute, zog die 02 den Kürzeren. Bezeichnend, dass von den erfahrenen Verbund-Leuten keiner aktiv in die Konstruktion der 02 eingebunden wurde. Ende der 1930er-Jahre wurden alle 02 in 01 (Ordnungsnummern 01 011 und 233 – 241) umgebaut.



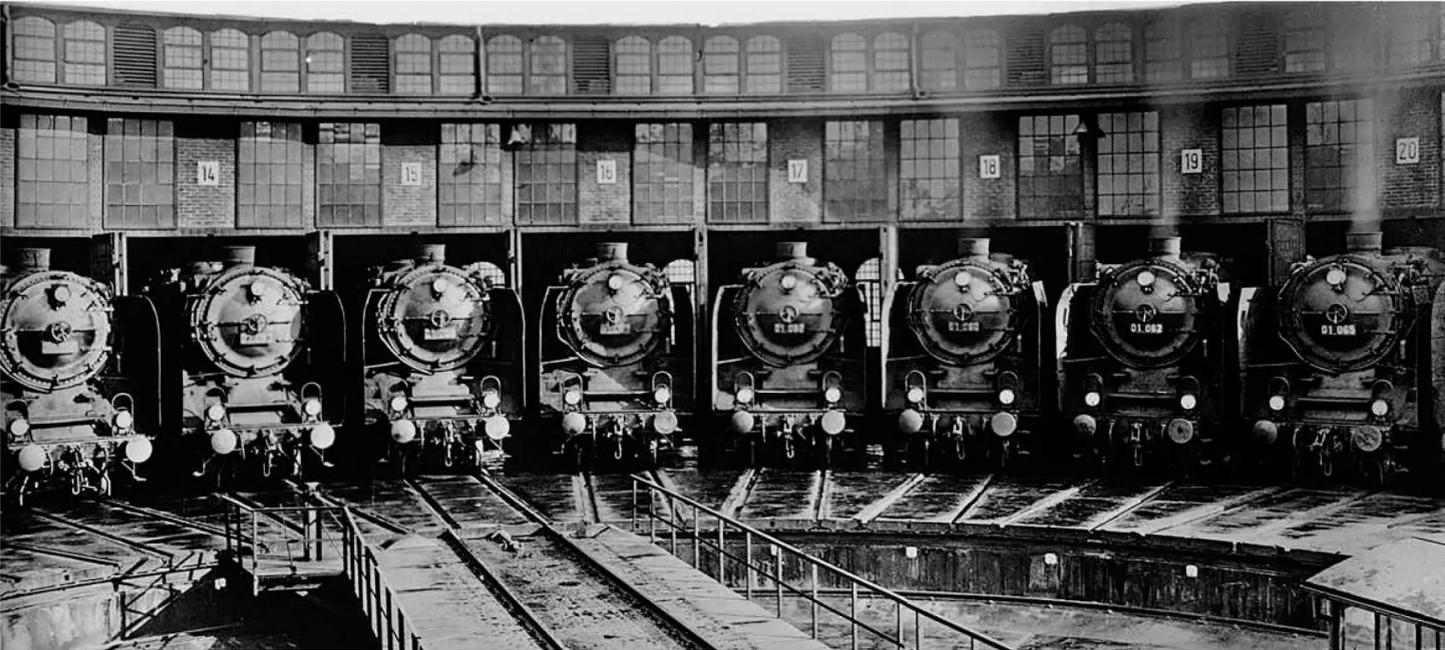
Die Werbeanzeigen in den Lokbau-Fachzeitschriften beschäftigten sich intensiv mit der 01. Die Schwarzkopff-Reklame (links) zeigt die „Evolution“ der 01 auf.



Fotos v.l.n.r.: RBD Köln (Fehlen) / RVM / Fritz Eschen, alle Sigs. Eisenbahnstiftung

Die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg war sicher die glanzvollste für die 01, trotz aller gesellschaftlichen und weltpolitischen Verwerfungen jener Jahre. Die großen, nagelneuen Maschinen verkörperten auch äußerlich das stolze Selbstbild der Reichsbahn.

Foto: Rudolf Kreuzer, Sigs. Eisenbahnstiftung



1931 wurden am Schuppen 2 des Bahnbetriebswerks Hannover die dort stationierten Lokomotiven 01 051, 053, 055, 057, 058, 060, 062 und 065 fotografisch festgehalten – ein ganzes Schnellzug-Bw voller neuer 01 war jedoch mehr ein Wunschbild denn Realität.

## Parade-Zugpferd der Reichsbahn in dunkler Zeit

Der Anfang einer Legende: Aller frühen Vorbehalte zum Trotz entwickelte sich die Baureihe 01 schnell zur bekanntesten Dampflok auf den Gleisen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Da das Budget der Reichsbahn in den 1920er-Jahren nicht gerade üppig war, setzte der Bau der neuen Reihe 01 nur zögerlich ein. Nach den zehn Vorausloks von 1925/26, die zudem erst einmal erprobt werden mussten, startete die Serienbeschaffung mit 01 012 im Jahr 1927. Auch wenn die 01 nicht der ganz große Wurf war, den man sich erhofft hatte, bewährte sie sich im Schnellzug-

dienst zunächst ordentlich. Die 120 km/h, die sie erreichte, war das damals mögliche Maximum auf Reichsbahngleisen. Auch äußerlich verkörperte sie mit ihrer massigen, aber doch technisch-nüchternen Gestaltung gegenüber den eklektizistisch daherkommenden Länderbahnloks den Fortschrittsglauben der Bauhaus-Epoche. Vor allem die großen Windleitbleche prägten ihr Erscheinungsbild nachhaltig.

Erst als in Deutschland bereits die Nationalsozialisten an der Macht waren, nahm die 01-Anzahl deutlich zu. Von der Reichsbahn wurde nun gefordert, die Fahrzeiten insbesondere der Schnellzüge zur Steigerung des internationalen Renommées drastisch zu kürzen. Doch für die hierzu beschafften Einheitsloks begannen nun die Probleme: Da der Kessel mit seiner geringen „Grenze“ von 57 kg/m<sup>2</sup>h Dampferzeugung keine Spitzenbelastung vertragen konnte, dieses Ziel mit der 01 nur bedingt erreicht werden. Die ab der dritten Serie nochmals um einen Meter auf stolze 6800 mm verlängerten Rohre machten die Situation nicht besser, denn R. P. Wagner lehnte es mit fadenscheinigen Argumenten strikt ab, stattdessen die Strahlungsheizfläche zu vergrößern. Immerhin konnte der vordere Laufdurchmesser um 200 mm auf den vollen Meter vergrößert und auch durch die Verstärkung der Bremsanlage nun 130 km/h gefahren werden.

Nach genau 232 Lokomotiven endete 1938 die Neubeschaffung der Baureihe 01. Da war sie trotz aller Einschränkungen längst zum Sinnbild einer deutschen Schnellzuglok geworden. So konnten sie auch neue Entwicklungen wie Stromlinienloks oder Schnelltriebwagen nicht von

ihrer Position als herausragendste Werbeträgerin der Reichsbahn verdrängen. Anders als die Länderbahn-Maschinen zuvor konnte sie im ganzen Deutschen Reich angetroffen werden. Wer den technischen Hintergrund nicht kannte, für den war die 01 auch ein willkommenes Propagandavehikel, etwa auf der Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen 1935 – auch das gehört zum „Mythos 01“! Nur vier Jahre später sank ihr Stern jedoch rapide, wofür sie aber nichts konnte: Der Zweite Weltkrieg wurde entfesselt, und Schnellzüge fuhren nur noch für Militärangehörige.



Nicht nur bei der großen Eisenbahn, sondern auch bei ihren damals noch meist aus Blech gefertigten Nachbildungen war die 01 „der Renner“ und oft das Spitzenmodell eines Herstellers: oben die 01 für Spur 1 von Bing, unten die von Bub in O.

## Auf schlanken Füßen: Die Baureihe 03

R. P. Wagner irrte bei der Konzeption der 01 in einem weiteren Punkt: Er ging optimistisch davon aus, dass gleichzeitig mit der geplanten Auslieferung des neuen Schnellzug-Stars die wichtigsten Hauptstrecken auf eine Achslast von 20 Tonnen ertüchtigt werden würden. Denn so viel brachte die 01 pro Kuppelachse auf die Waage. Doch der DRG fehlten sowohl die finanziellen Mittel als auch die Gleisbau-Manpower dafür. Da aber trotzdem ein Mangel an modernen Schnellzugdampflok herrschte, musste gehandelt werden. Dies geschah in Form der Baureihe 03, im Grunde eine „verschlankte“ 01 mit einem Kessel von geringerem Durchmesser. So drückte die 03 dann nur noch mit 18 Tonnen pro Radsatz aufs Gleis, der damaligen Hauptbahn-Norm. Allerdings erreichte die 03 dafür auch nicht ansatzweise die Leistungsfähigkeit der 01 – sie war kein Fortschritt gegenüber vielen Länderbahn-Schnellzugloks. Dennoch entstanden von 1930 bis 1938 stolze 298 Exemplare der Baureihe 03.

Im Bw Köln Bbf entstand 1932 diese Vergleichsaufnahme zwischen 03 068 und 01 032. Deutlich erkennbar: der „dünnere“ Kessel der 03.



Foto: DLA Darmstadt (Bellingrodt), sig. Eisenbahnstiftung

## Für Züge mit ordentlich Tempo: Die 01<sup>10</sup>

Foto: Werner Hubert, sig. Eisenbahnstiftung



Mit der 01<sup>10</sup> hatte die Reichsbahn endlich eine wirklich schnelle Schnellzuglok, doch wegen des Krieges konnte sie erst nach diesem reüssieren.

Ende der 30er-Jahre war klar, dass nur mit einer Dreizylinder-Maschine und deren perfekten Massenausgleich höchste Geschwindigkeiten auf Dauer laufruhig gefahren werden konnten. Aus der 01 wurde daher die neue 2'C'1h3-Baureihe 01<sup>10</sup> abgeleitet. Zunächst als Stromlinienloks in Dienst gestellt, wurde ihr Bau nach 55 Exemplaren kriegsbedingt abgebrochen. Alle kamen später zur DB, wo sie, mit neuen Hochleistungskesseln versehen, den schweren Schnellzugsdienst beherrschten.



Der Rolle der 01 als der bestimmenden Schnellzuglok ihrer Zeit trug auch die Reklame der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in vielen Publikationen Rechnung.

Die Einsätze der Baureihe 01 über die „Schiefe Ebene“ lockten vor fünf Jahrzehnten Eisenbahnfotografen aus der ganzen Welt nach Oberfranken: 001 150 vor D853 am 17. Oktober 1972.

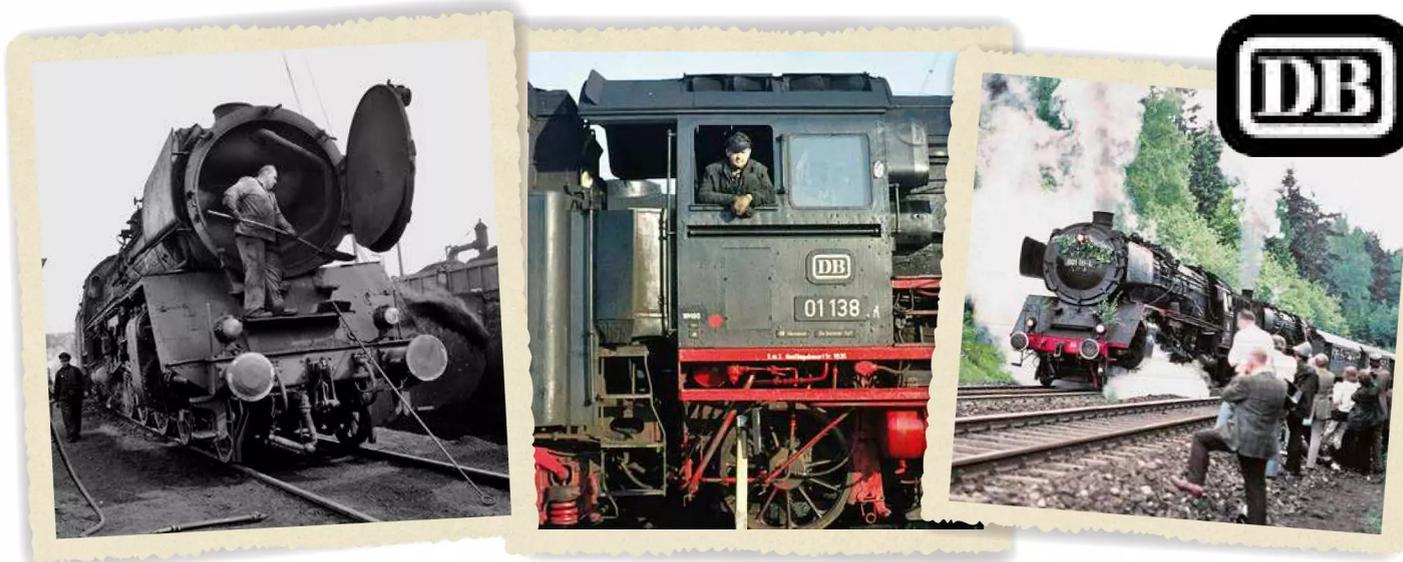
Foto: Peter Schiffer, AG Eisenbahnstiftung

## Über die „Schiefe Ebene“ auf dem Weg zur Legende

Die meisten Exemplare der Baureihe 01 verblieben nach dem Krieg bei der DB. Zum Ende ihrer Einsatzzeit gipfelte der 01-Kult in der alten Bundesrepublik.

So unterschiedlich sich die beiden deutschen Staaten nach 1949 entwickelten, so unterschiedlich verlief auch die Geschichte der Baureihe 01 bei den jeweiligen Staatsbahnen. Für die Deutsche Bundesbahn war die 01 zu Beginn noch eine der wichtigsten Schnellzuglokomotiven. 165 einsatzfähige Maschinen blieben ihr als Erbe der alten Reichsbahn.

Sie waren weiterhin auf dem gesamten Streckennetz der DB anzutreffen, die 01-Hochburgen der 1950er-Jahre stellten – wie auch schon in der Vorkriegszeit – unter anderem Hannover, Köln, Frankfurt, Hamm, Würzburg und Treuchtlingen dar. Doch bei der DB änderten sich die Vorzeichen bald, und dies nicht nur für die 01, sondern für alle Dampfloks: Elektro- und



Fotos v.l.n.r.: Dieter Kempf / Bernd Backhaus / Werner Wiering, alle Sg. Eisenbahnstiftung

Bei der Deutschen Bundesbahn geriet die 01 neben den neuen Elektro- und Diesellokomotiven schneller ins Abseits, als es ihren Fans lieb war. Der Abschied von den letzten 01 bei der DB in Hof im Laufe des Jahres 1973 war daher besonders wehmütig.

## Friedrich Witte

Witte (1900–1977) stammte aus Hannover. Er begann 1926 seine Laufbahn bei der dortigen Reichsbahn-Direktion, wo R. P. Wagner auf ihn aufmerksam wurde. So stieg er als dessen persönlicher Assistent beim Lokomotivbau-Dezernat ein. Doch schnell kriselte es zwischen den beiden Charakterköpfen. Witte zog sich zunächst als Leiter eines Maschinenamtes zurück, um dort erfolgreich sein Comeback vorzubereiten: 1942 wurde Wagner abgesetzt und Witte zum neuen Dezernenten für die Dampflokkonstruktion berufen. Er leitete den Bau der Kriegslokomotiven ein. Bei der Bundesbahn verantwortete Witte neben Neubau-Dampfloks die Modernisierung älterer Baureihen.



Foto: Bustorff, Sig. Eisenbahnstiftung

Die Baureihe 10 sollte die Zukunft des Dampf-Schnellzugbetriebs bei der DB werden, doch sie kam zu spät und geriet außerdem zu schwer.

Diesel-Lokomotiven sollten binnen zehn Jahren die Dampftraktion ersetzen. Dies gelang zwar nicht, doch die bedeutenden Hauptbahnen waren die ersten, wo schon bald elektrisch gefahren werden konnte. Die 01 geriet so zunehmend ins Abseits. Aber die DB konnte dennoch nicht gänzlich auf die Schnellzug-Boliden verzichten, sodass sie sogar noch in sie investierte: Nach einem Versuch, Altbaukessel-Loks mit Mischvorwärmern auszustatten, gab es für einige 01 sogar noch komplett neu entwickelte Kessel (siehe Kasten rechts).

Auch wenn die 01 dadurch nochmals deutlich aufgewertet wurde, retten konnte sie diese Maßnahme nicht mehr. Für den anspruchsvollen Schnellzugdienst reichten die leistungsfähigeren 01<sup>10</sup> vollkommen aus. Die „gewöhnliche“ 01 zog sich nun, wie die meisten Dampflokbauereihen bei der DB, immer mehr aus der Fläche auf weniger bedeutende Strecken zurück. Als die Betriebswerke Braunschweig und Ehrang Mitte 1972 ihre letzten 01 nach Hof abgegeben hatten, wurde die oberfränkische Eisenbahnerstadt endgültig zum Auslauf-Bw der 01 bei der DB. Mehr als das, in Hof wurde die 01 zur Legende! Vor allem auf der Hauptbahn von Bamberg her, die durch das herrliche Obermaintal und über die berühmte Steilrampe „Schiefe Ebene“ führt. Die Eisenbahnfreunde kamen dort in ihren letzten Einsatzjahren in Scharen zusammen, um die stolzen Renner – bis zuletzt Neubau- wie Altbau-Maschinen – vor D- und Eilzügen entweder in schneller Fahrt oder beim beeindruckenden Be-zwingen der Steigung zu erleben. Erst im Mai 1973 kam das Finale, doch da hatte sich der „Mythos 01“ längst manifestiert.

## 01 in neuem Gewand: Der DB-Neubaukessel

Trotz des forcierten Traktionswandels blieb die 01 bis in die 1960er-Jahre eine der wichtigsten Schnellzugloks. Es war jedoch geboten, den mäßigen Wagner-Langrohrkessel gegen eine deutlich verdampfungsfreudigere Neubau-Version zu ersetzen. Witte machte sich ans Werk und konnte von 1957 bis 1961 immerhin 50 Lokomotiven der Baureihe 01 mit einem Hochleistungskessel ausrüsten lassen. Dieser besaß nun eine große Verbrennungskammer zur Ausnutzung der wertvollen Strahlungsheizfläche. Der Rost wurde knapp bemessen, um Angriffen der Diesel-Fraktion auf den Brennstoffverbrauch einer Dampfloks (Stillstandsverluste) entgegenzutreten.

**Auch das äußere Erscheinungsbild der Bundesbahn-01 veränderte sich mit der Neubekesselung radikal.**



Foto: Manfred van Kampen, Sig. Eisenbahnstiftung

Foto: Dieter Junker, Sig. Eisenbahnstiftung



Die Neubaukessel-01 wurde für ihre gute Leistungs- und Dampfentwicklung geschätzt, wegen des unausgereiften Heißdampfreglers aber auch gefürchtet.

Repro: A. Bergner



Der Neubaukessel glänzte mit einer großen Verbrennungskammer. Die Rostfläche geriet jedoch etwas zu klein.

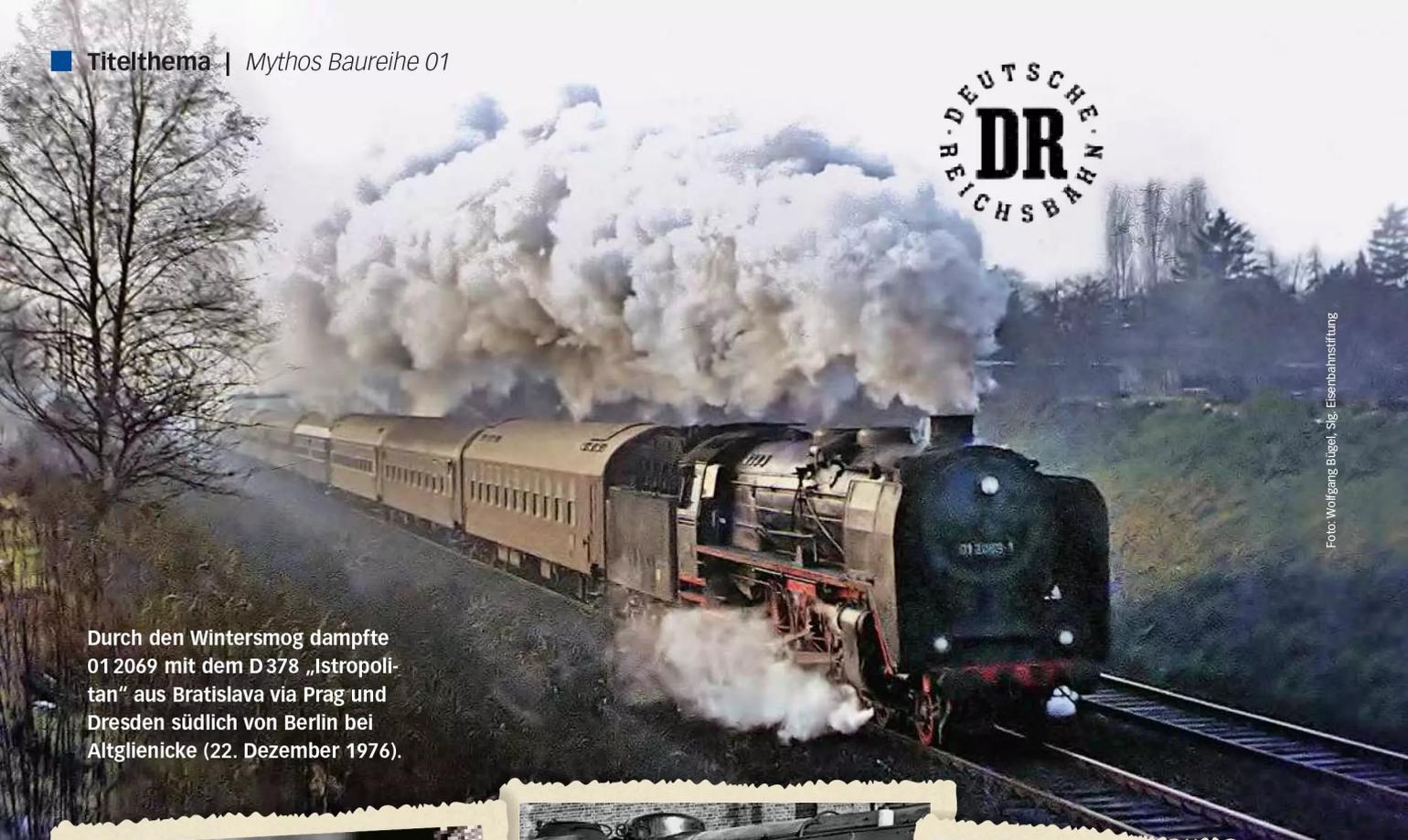
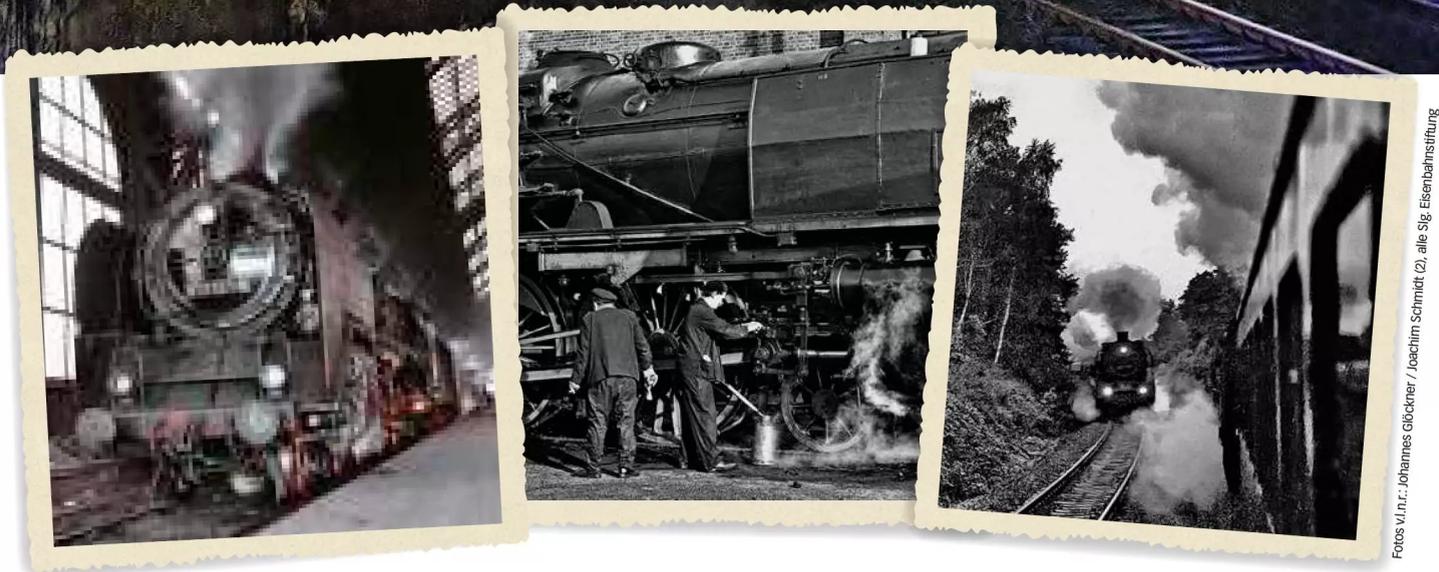


Foto: Wolfgang Buge, Sig. Eisenbahnstiftung

Durch den Wintersmog dampfte 01 2069 mit dem D 378 „Istropolitán“ aus Bratislava via Prag und Dresden südlich von Berlin bei Altglienicke (22. Dezember 1976).



Fotos v.l.n.r.: Johannes Gökner / Joachim Schmidt (2), alle Sig. Eisenbahnstiftung

Die DR ließ die Hälfte ihrer 70 übernommenen Exemplare der 01 zu Reko-Loks der Baureihe 01<sup>5</sup> aufrüsten (siehe Kasten rechts unten). Die anderen waren noch bis in den Herbst 1977 im klassischen Outfit der alten Vorkriegs-Reichsbahn unterwegs.

## Mit dem „Großbohr“ zwischen Dresden und Berlin

Die DR konnte noch lange nicht auf die zugkräftigen Maschinen der Baureihe 01 verzichten. Als größte und stärkste Schnellzugloks in der DDR mussten sie täglich Höchstleistungen erbringen.

Ganz anders als bei der DB war die Ausgangslage für die Baureihe 01 bei der weiterhin sogenannten Deutschen Reichsbahn in der jungen DDR. Auf ihrem Staatsgebiet waren nach Kriegsende meist die deutlich älteren Baureihen verblieben, von den noch relativ modernen Einheitsloks hatte die DR vergleichsweise wenige erhalten. So kam es, dass die 01 plötzlich wieder die

stärkste Schnellzugloks einer deutschen Bahngesellschaft war. Zunächst wurden viele von ihnen für die „Kolonnenzüge“ der Sowjets requiriert, eines der wohl bittersten Kapitel in der Geschichte der 01, vor allem für ihre Personale. Nach diesem entbehrungsreichen Frondienst standen erst ab 1955 wieder alle Lokomotiven für den nun auch bei der DR wieder verstärkt anlaufenden inländischen D-Zug-Dienst

zur Verfügung. Der Großteil war bis etwa 1960 in den Bahnbetriebswerken Erfurt P, Magdeburg und Wittenberge stationiert.

Da bei der DR an allen Ecken die Mittel fehlten, lief die 01 im nahezu unveränderten Vorkriegszustand weiter, obwohl man um ihre Schwächen wusste. Erst ab 1962 gelang es, immerhin die Hälfte des DR-Gesamtbestandes in die neue Hochleistungs-Rekobaureihe 01<sup>5</sup> zu verwandeln. Diese übernahm dann sofort die hochwertigsten Verkehre wie etwa die Transit- und Interzonenzüge über die Grenzen beider deutscher Staaten.

Aber auch das „Großohr“, wie die Altbau-01 von den Reichsbahnern genannt wurde, war noch nicht abgeschrieben. Im Gegenteil, sie sollte bald den Schnellzugdienst vor allem zwischen Berlin und Dresden dominieren. Mit der 01 verbanden sich bald klangvolle internationale Zugläufe wie „Pannonia“, „Istropolitan“ oder „Meridian“, die über die genannte Magistrale in die sozialistischen Bruderländer fuhren. Doch auch bei der DR setzte sich vor allem die Diesellok immer mehr durch, sodass dort am 30. September 1977 ebenso ein Schlussstrich gezogen wurde – als der „Mythos 01“ die Eisenbahnfreunde auch in der DDR längst erfasst hatte.

Den allerletzten Altbau-01, die jenen Stichtag überlebten, blieben zwar noch einige Jahre vor Eil- und Personenzügen im Thüringischen, doch die meisten davon wurden Anfang der 1980er-Jahre als Museumsloks in den Westen verkauft. Im Mai 1982 war es mit der 01-Herrlichkeit auf DR-Gleisen dann endgültig vorbei.

## Max Baumberg



Baumberg (1906–1978) kam in der thüringer Eisenbahner-Hochburg Arnstadt zur Welt. Schon als Kind faszinierten ihn Dampflokomotiven und deren Technik. Auch er stieg nach seinem Ingenieursstudium bei der Reichsbahn ein und leitete verschiedene Ausbesserungswerke. Während des Krieges nach Frankreich abkommandiert, lernte er dort die großen Verbund-Schnellzugloks kennen. Bei der DDR-Reichsbahn wurde er 1952 zum neuen Leiter der Fahrzeug- und Versuchs-Anstalt in Halle, der späteren VES-M, berufen. Dort verantwortete er neben der Konstruktion von Reko-Kesseln auch den Bau von Versuchsloks.

Foto: Erich Preuß, Sig. Eisenbahnstiftung



**Baumberg verstand es, selbst aus alten Länderbahnloks wie der badischen IVh 18 314 durch eine umfassende Rekonstruktion das Beste herauszuholen.**

Foto: Karsten Risch, Sig. Eisenbahnstiftung



**In ihren letzten Planeinsatzjahren nahm der Kult um die Baureihe 01 auch in der DDR immer größere Formen an: 01 2204 und 01 1512 vor einem Sonderzug (1975).**

## Kraftprotz unter den 01-Varianten: DR-Baureihe 01<sup>5</sup>

Ähnlich wie die DB hatte auch die DR ein Interesse daran, die Leistungsfähigkeit der Baureihe 01 durch den Einbau eines Hochleistungs-Dampfzeugers mit Verbrennungskammer deutlich zu steigern. Im Gegensatz zur Bundesbahn, bei der alle Maschinen der Dreizylinder-Reihe 01<sup>10</sup> verblieben waren, sah sich die Reichsbahn gezwungen, mit der 01 auch noch die schwersten Schnellzüge zu befördern. Entsprechend umfassend fiel Baumbergs Rekonstruktion der 01 aus, die weit über eine schiere Neubekesselung hinausging: Es gab auch neue Zylinderblöcke, Radsätze, Tender und veränderte Rahmen. Folgerichtig wurden die so entstandenen DR-Reko-Loks als neue Baureihe 01<sup>5</sup> geführt. Sie konnten alle in sie gesetzten Erwartungen erfüllen und dominierten den hochwertigen Schnellzugdienst bei der DR.

**Besonders modern wirkte die 01<sup>5</sup> mit den amerikanisch inspirierten Boxpok-Scheibenradsätzen, die sich jedoch leider nicht dauerhaft bewährten.**

Foto: Helmut Dahnheus, Sig. Eisenbahnstiftung



Foto: Wolfgang Bügel, Sig. Eisenbahnstiftung

**Wie die Neubaukessel 01 der DB zeigte auch die 01<sup>5</sup> ein völlig verändertes, eigenständiges Erscheinungsbild.**

# Kultlokomotiven unter Volldampf

Kaum eine andere Baureihe hat bei Eisenbahnfans den Status der 01 erreicht. Dass es noch Exemplare im Museumsbetrieb zu bewundern gibt, ist dem nimmermüden Engagement ihrer vielen Verehrer zu verdanken.

Foto: © Joachim Schmitt, Sg Eisenbahnstiftung

Mächtig gute Laune herrschte am 13. Dezember 2014 auf dem Führerstand der DB-Neubaukessel-Lok 01 180 des Bayerischen Eisenbahnmuseums nach ihrer erfolgreichen Wiederinbetriebnahme.



Lokführer Matthias Kopitzki und Heizer Niclas Eydt gaben auf 01 118 einst alles für eine pünktliche Sonderzugfahrt.



Die wohl bekannteste 01 aus früheren DB-Beständen ist 01 150 mit ihrem wahrhaft turbulenten Lebenslauf (Aufnahme in Balduinstein an der Lahn am 19. April 1990).

Es dürfte nicht zuletzt auch die hohe Präsenz im Museumsbetrieb sein, die viel zum Legenden-Status der 01 beiträgt. Die „zweite Karriere“ der erhalten gebliebenen und betriebsfähigen Traditionsloks dauert inzwischen fast so lange an wie ihr früherer Einsatz im Plandienst.

Rechnet man die Altbaukessel-Loks, die DB-Neubaukessel-Maschinen und die DR-Reko-Loks der Baureihe 01<sup>5</sup> zusammen, konnten immerhin 19 Lokomotiven bis in unsere Tage hinübergerettet werden. Die meisten davon zum Glück in einem sehr guten Zustand. Das zweite Leben der Baureihe 01 als fahrtüchtige Museumsloks begann früh: Bereits kurz nach



Foto: Rainer Steger

Bei einer Fotosession zur Verabschiedung von 01 118 (rechts) aus dem aktiven Museumsdienst traf diese am 10. Mai 2019 im Bw Arnstadt auf 01 531, 44 093 und 01 066.

dem 01-Abschied bei der Bundesbahn konnte die Altbau-Lok 01 173 von einem Privatmann erworben und bis zum DB-Dampflokverbot 1977 von den Ulmer Eisenbahnfreunden vor Sonderzüge gespannt werden. Heute befindet sie sich in der Sammlung des Berliner Technikmuseums. Auch in der DDR entgingen einige 01 dem Schneidbrenner, darunter die besonders wertvolle Vorserienlok 01 005. Die DR hielt viele Jahre 01 137 unter Dampf. Inzwischen hat sie eine Heimat im historischen Bw Dresden Altstadt gefunden, so wie in den 1970er-Jahren schon.

In der Bundesrepublik bekam der 01-Kult dank der Feierlichkeiten zum 150. Geburtstag der Eisenbahn in Deutschland 1985 nochmals einen Schub. Zum regelrechten „Dampflok-Star“ entwickelte sich dabei 01 150. Der Textilunternehmer Walter Seidensticker hatte sie bereits 1973 von der DB erworben und schon 1982 betriebsfähig aufarbeiten lassen. Als zum großen Bahn-Jubiläum endlich das Dampflokverbot fiel, wurde 01 150 bald eine der am häufigsten anzutreffenden Museumsloks. Und für sie startete ab 2012 sogar nochmals ein drittes Leben: Sieben Jahre zuvor beim Nürnberger Lokschuppenbrand schwer beschädigt, gelang mithilfe der Eisenbahnstiftung und des alten 01-Lokführers Olaf Teubert ihre neuerliche betriebsfähige Aufarbeitung.

## Eine Lokomotive mit vielen Gesichtern – bis heute!

Einen ähnlichen Status fuhr sich auch 01 118 der Historischen Eisenbahn Frankfurt ein. Sie wurde 1981 voll betriebsfähig von der DR erworben und in den Westen überführt. Rein optisch galt sie stets als diejenige 01, die noch am stärksten das ursprüngliche Erscheinungsbild dieser Einheits-Schnellzugloks aufwies. Bis 2019 kam sie viel herum, dann wurde sie zum großen Verdruss aller 01-Fans jedoch in die nicht öffentlich zugängliche Privatsammlung eines hessischen Heizungsfabrikanten verbracht. Auch 01 150 ereilte in jenem Jahr das Schicksal eines Radreifen-Risses, sodass sie seither nicht mehr unter Dampf stehen konnte.

Derzeit, im 100. Jahr der Baureihe 01, sind lediglich die DR-Altbau-Maschine 01 066 und die 01 180 mit DB-Neubaukessel betriebsbereit, die beide dem Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen gehören. So oder so, der „Mythos 01“ wird trotz alledem weiterleben! *A. Bergner*

Foto: Ulrich Suro, Sg. Eisenbahnstiftung



In der Schweiz ist heute 01 202 zu Hause. Am 9. November 2013 war sie gemeinsam mit 01 150 auf einer großen Franken-Rundtour – hier bei Burgkunstadt – unterwegs.



Die Herzen der Fans Witte'scher Lokomotivgestaltung lässt dagegen seit zehn Jahren 01 180 des BEM Nördlingen höherschlagen (Foto vom 8. Dezember 2018 bei Aitrang).

Fotos (2): Joachim Schmidt, Sg. Eisenbahnstiftung



Wer dagegen mehr auf den klassischen „01-Look“ steht, dem dürfte 01 066 gefallen, die ebenfalls dem Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen gehört. Lok-Legende vor Fotomotiv-Ikone: „Wartburgblick“ bei Eisenach (2016).



218 463 verlässt am 1. November 2024 bei schönstem Herbstwetter mit der Regionalbahn 45 von Mühldorf nach Freilassing soeben Laufen (Oberbay.).

INFRASTRUKTUR

## Umfangreiche Bauarbeiten im Chiemgau

□ Vom 15. Oktober bis 4. November 2024 fanden umfangreiche Gleisbauarbeiten im Oberland zwischen Prien am Chiemsee und Freilassing statt. Die betrieblichen Auswirkungen waren enorm: Weder der Zugverkehr über das Deutsche Eck noch der Personen- und Güterverkehr konnten über Traunstein geführt werden.

Während der Bauarbeiten wurden zahlreiche Fern- und Nachtzüge aus Richtung München über Landshut (Bay.) und den

Grenzübergang Passau nach Wien umgeleitet. Das betraf neben den RJX-Zügen und den Nachtzügen nach Warschau und Brüssel auch das Zugpaar IC460/461. Teilweise verkehrten die Fernzüge mit offiziellem Verkehrshalt in Passau, andere Züge verkehrten ohne offiziellen Halt non-stop von München bis Linz. Die Fernzüge nach Klagenfurt und Graz endeten bereits in München Hbf und wurden zwischen Salzburg und Klagenfurt beziehungsweise

Foto: Matthias Müller



EN 407 „Chopin“, Warschau – München, durchfährt am 15. Oktober 2024 den Bahnhof Vilshofen (Niederbay.).

Graz erneut kurzgeführt. Der innerösterreichische Verkehr über das Deutsche Eck wurde teils im Schienenersatzverkehr, teils über Zell am See abgewickelt.

Während der (Teil-)Sperrung zwischen Prien am Chiemsee und Freilassing verkehrten bereits seit 14. Oktober Umleitergüterzüge von München Nord über Mühldorf nach Freilassing. Dabei wurde die Baureihe 266 eingesetzt. Zudem wurden die Züge im Personenverkehr mit der Komplettsperre im Chiemgau vom 26. Oktober bis 4. November 2024 zwischen Mühldorf und Freilassing – dort endeten die Züge – teilweise verstärkt: Zum Teil wurden Leistungen mit einer Doppelgarnitur VT628 gefahren, die anderen Personenzüge verkehrten mit 218 und drei Doppelstockwagen. An Werktagen

Foto: Matthias Müller



077 027 bringt am 29. Oktober 2024 bei Surheim die Wagen für Hofham und Teisendorf nach Freilassing.



Foto: Jana Müller

außer Samstag war eine Doppelstockgarnitur im Einsatz, am Feiertag und an den beiden Wochenenden verkehrten zwei Garnituren mit Doppelstockwagen. Vereinzelt kam auch die Baureihe 245 vor diesen Zügen zum Einsatz. Neben den Umleiterzügen rollten auch zahlreiche Bauzüge über die KBS 945 und 947 zur Baustelle. Im Bauzugdienst kamen unter anderem Loks der Bauarten Gravita sowie Herkules und eine Voith Maxima zum Einsatz. Der VT08 der Staudenbahn, ein NE81-Triebwagen, bespannte einen Bauzug über die Traun-Alz-Bahn nach Traunstein. Mit einem Schotterzug waren zwei altrote 225 vor Ort.

Wegen der Streckensperre zwischen Freilassing und Rosenheim wurde der Traunsteiner Teil des Müllzuges vom 28. bis 31. Oktober über Trostberg geführt. Der Zug verkehrte in den Nachtstunden und wurde mit der Baureihe 266 bespannt. Im Zugverband liefen auch die Wagen aus den tagsüber erledigten Anschlussbedingungen von Siemens in Traunreut und dem Anschluss der Stadt Traunstein. Der Freilassinger Teil des Müllzuges verkehrte planmäßig über Laufen (Oberbay.) und führte auch die Wagen für die Anschlüsse im Raum Freilassing mit. Diese werden ansonsten über die Hauptstrecke zugeführt. Die Rückfahrt erfolgte am Nachmittag, da die Fahrt nach Traunstein und das Warten auf Wagen aus Rosenheim entfiel.



Foto: Matthias Altmann

Der Überführungszug hat soeben den Bahnhof Zittau Süd durchfahren und rollt an dessen Einfahrsignal vorbei dem Zittauer Haltepunkt entgegen.

## OSTSACHSEN

### Überführung in die Winterruhe

Der Herbst des Jahres 2024 hatte an vielen Orten Einzug gehalten, so auch in der ostsächsischen Region um Zittau. Entlang der Gleise der Zittauer Schmalspurbahn bietet sich bekanntlich manches Herbstmotiv an. Sonnenschein und Laubfärbung passten am 23.

Oktober 2024 gut zusammen, als die Diesellok 199013 die beiden Ferienwaggons KB970-616 und KB970-567 von ihrem Aufstellungsort am Bahnhof Kurort Oybin zurück in die geschützte Abstellung im SOEG-Betriebsgelände in Zittau überführte.



Foto: Markus Behrha

Am Samstag, dem 26. Oktober 2024, schickten die Bielefelder Eisenbahnfreunde einen Sonderzug auf zwei Runden um den Teutoburger Wald. Die unter „Bielefelder Rundfahrten“ laufenden Züge befuhren die Strecke Bielefeld – Detmold – Altenbeken – Paderborn und kehrten über die Sennebahn nach Bielefeld zurück. Gebildet wurde der Zug mit dem Wagenpark der Eisenbahntradition Lengerich und der Bochumer 382267. Die alte Preußin ersetzte die Lengericher 78468, die sich noch zur Hauptuntersuchung in Lippstadt befindet. Für diese Sonderfahrten wurde die 382267 bereits am Freitag von Bochum aus auf die Reise geschickt. Auf dem Bild ist die Lok bei Hamm Lerche unterwegs.

Foto: Bernhard Willen



## FRAGEZEICHEN

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



□ Tirano am 16. Oktober 2024 um halb sieben abends. Bernhard Willen, der diese Aufnahme machte, liebt diese herbstlichen Licht- und Wetterstimmungen am Bernina. Der Rhb-Triebzug ABe8/12 3507 „Benedet Fontana“ ist abfahrtsbereit nach Poschiavo. Wir wollen von Ihnen nicht wissen, wer „Benedet Fontana“ war, aber vielleicht wissen Sie, welchen Namen diese modernen Triebzüge der Rhätischen Bahn tragen?

**Schicken Sie die richtige Lösung** bitte bis zum 10. Januar 2025 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Infranterstr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an [fragezeichen@modelleisenbahner.de](mailto: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: „Leipziger Dampf Kultour“. Gewonnen haben: Steffen Martinat, 01109 Dresden; Ulrich Matthes, 04159 Leipzig; Frank Moosmüller, 08236 Ellefeld; Herbert Krüger, 14774 Brandenburg; Holger Dorn, 15366 Hoppegarten; Manfred Reiff, 21407 Deutsch-Evern; Frank Längen, 26605 Aurich; Uwe Levold, 37083 Göttingen; Dan Konopka, 44809 Bochum; Wolfgang Gräbing, 47249 Duisburg; Christian Scheuer, 54453 Nittel; Frank Bengel, 66280 Altenwald; Rüdiger Scheibner, 65824 Schwalbach am Taunus; Martin Reichert, 75045 Walzbachtal; Wolfgang Schrötter, 85290 Geisenfeld; Katharina Doll, 86179 Augsburg; Olaf Kriwolat, 99425 Weimar; Matthias Klaus, 99610 Sömmerda; Andrea Bernhofer, A-5020 Salzburg; Ferenc Horváth, HU-9241 Jánossomorja.

## REGIONALVERKEHR

# Neues Vergabeverfahren für Netz „Expressverkehr Ostbayern“

□ Weil die eingegangenen Angebote insgesamt um über eine Milliarde Euro über dem Ausschreibungsniveau liegen, schreibt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) den „Expressverkehr Ostbayern“ mit den Linien München – Hof und München – Prag neu aus. Somit ist zu erwarten, dass ab dem Jahr 2027 zunächst eine Übergangslösung gefunden werden muss. Die beiden Strecken nach Prag und Hof weisen nicht zuletzt durch die nötigen Traktionswechsel erhöhte Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge auf. Derzeit bedient die Länderbahn mit dem „alex“ die Strecke über Furth im Wald nach Prag mit Taurus-E-Loks und Diesellokomotiven der Bauart Herkules. Die Strecke nach Hof wird – bis auf einen einzigen „alex“-Zug – von DB Regio betrieben, welche zwischen Regensburg und Hof wieder auf grundüberholte Diesellokomotiven der Baureihe 218 zurückgreift. Bezüglich der Vergabe der Verkehrsleistungen nach Prag ist überdies eine Koordination mit dem Verkehrsministerium in Tschechien nötig.

■ Zu einer anstehenden Revision überführte SBB-Historic ihre B3/4 1367 am 5. und 6. Oktober von Brugg ins Dampflokwerk Meiningen. Da die Lok für Deutschland keine Zulassung besitzt, musste sie ab dem Grenzbahnhof geschleppt werden. Dafür rückte für die erste Etappe nach Nördlingen V100 1365 der BayernBahn an. Nach Übernachtung im Ries übernahm die frisch reaktivierte 50 4073 des Bayerischen Eisenbahnmuseums die Führung, die für Nacharbeiten (unter anderem Abschluss der Lackierarbeiten) ebenfalls nach Meiningen musste. Zur Absprache der Arbeiten mit dem Werkstattpersonal wurde noch direkt nach Ankunft eine Probefahrt rund um Meiningen unternommen.



Foto: Andreas Dollinger



Foto: Klaus-Henning Damm

**HESSEN:**  
**FRANKFURT (MAIN) –**  
**BRANDBERNDORF**

## Dieselbetrieb auf Taunusbahn

■ Als am Samstag, dem 19. Oktober, die ehemaligen DB-Dampflokomotiven 64518 und 23058 des Eurovapor e. V. mit ihrem Sonderzug des Veranstalters Nostalgiezugreisen in Würzburg eintrafen und anschließend für einen Einsatz am nächsten Tag vorbereitet wurden, wehte ein Hauch von Bundesbahn-Atmosphäre über das Gelände. Dort wartete auch bereits die Bügelfalte 110350 für die Rückfahrt des Sonderzuges. Die Gelegenheit ließen sich die Eisenbahnfreunde nicht entgehen und arrangierten mit 050622 eine kleine Fotoveranstaltung am Ringlokschuppen 1.

□ Mit großen Vorschusslorbeeren ist der Betrieb von Frankfurt nach Brandobendorf mit Wasserstofffahrzeugen gestartet. Auf der Taunusbahn erwägt man nun jedoch den Einsatz von Dieseltriebfahrzeugen, nachdem die eigentlich für diese Strecke vorgesehenen Wasserstofftriebwagen in puncto Zuverlässigkeit sehr zu wünschen übrig lassen. Zugausfälle und Schienenersatzverkehr gehören seit Einführung der neuen Wasserstofftriebwagen zum Alltag auf der Taunusbahn.

Anzeigen

**H0** 1:87

## DB AG, schwere sechsachsige Elektrolokomotive der Baureihe 171

**Rivarossi®**

### HR2961/HR2961S

DB AG, schwere sechsachsige Elektrolokomotive der Baureihe 171 in verkehrsroter Farbgebung, Ep. V



Weitere Varianten erhältlich, bitte informieren Sie sich im Fachhandel oder auf [www.rivarossi.com](http://www.rivarossi.com)

**HORNBY  
HOBBIES**

Foto: Michael Bastler



■ Am 17. Oktober 2024 verkehrte 218451 von MZE auf der Wutachtalbahn mit Wagen des Rheingold-Zuges aus Köln. Für eine Fernsehproduktion der englischen BBC setzte man unter anderem den Aussichtswagen AD4üm-62 (ADmh101) sowie den Buckelspeisewagen WR4üm-62 (WRmh131) ein. Der Zug erreicht gerade den Bahnhof Epfenhofen, mit dem Biesenbachviadukt im Hintergrund.

Foto: Matthias Müller



Im Rahmen der Bauarbeiten kamen Baufahrzeuge von Rhomberg Sersa zum Einsatz. Am 9. Oktober befindet sich ein Bauzug mit zwei Gleisbaumaschinen nach erledigter Arbeit bei Dreistetten soeben auf der Rückfahrt nach Wiener Neustadt.

### ÖSTERREICH

## Umfangreicher Bauzugverkehr im Piestingtal

□ Nicht zuletzt, um die durch das Hochwasser der Piesting entstandenen Schäden wieder zu beheben, fanden vom 7. bis 11. Oktober und vom 14. bis 18. Oktober jeweils am Vormittag umfangreiche Bauarbeiten im Piestingtal statt. Zu diesem Zweck wurde die Strecke zwischen Wöllersdorf und Gutenstein gesperrt, die Züge wurden im Schienenersatzverkehr geführt. Der Güterverkehr wurde so zum Teil erst nachmittags abgewickelt. Im Rahmen der Bauarbeiten kamen zum Teil Gleisbaumaschinen von Rhomberg Sersa zum Einsatz.

### REGIONALVERKEHR

## Kein Zugverkehr nach Bremen

□ Mangels verfügbarer Fahrzeuge – nach Wartungsarbeiten und Unfällen waren mehrere Fahrzeuge nicht einsatzbereit – verkehrten auf der RB 37 zwischen Bremen und Uelzen mehrere Wochen lang ausschließlich Busse. Auch auf der RB 38 zwischen Hannover und Soltau beziehungsweise Buchholz (Nordheide) musste das Zugangebot reduziert werden. Ende Oktober erhielt „Start Niedersachsen“ nun drei Leihfahrzeuge der Baureihe 648 von DB Regio, zudem hat die LNVG zwei Triebwagen aus ihrem Fahrzeugbestand an „Start Niedersachsen“ übergeben. Diese Züge tragen das Logo der Nordwestbahn. Unterdessen mehren sich seitens der politisch Verantwortlichen die Stimmen derer, welche die Vertragsübertragung von DB Regio auf deren Tochterunternehmen „Start Niedersachsen“ rückabwickeln möchten. Zu unzuverlässig und zu störanfällig präsentiert sich das neue Unternehmen am Markt.

■ Die Schiefe Ebene zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschoragast verspricht immer beeindruckende Rampenfahrten. So auch am Samstag, dem 3. November 2024, als 527596 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn e. V. mit dem „Mainfrankenexpress“ in schönstem herbstlichen Ambiente die große Stützmauer am Kilometer 79,5 erklommen hat.



Foto: Chris Spiller

## ZEITREISE

### Kein Schienenverkehr entlang der Wipper

Foto: Klaus-Dieter Tröger



1986

Am 29. Oktober 1986 waren 212 253 und 212 304 mit dem Gleisumbauzug US-3 am bereits aufgelassenen Bahnübergang der Lüdenscheider Straße in Wipperfürth unterwegs.

Foto: Korbintian Fleischer



2024

Die einstige Bahntrasse in Wipperfürth in Höhe des ehemaligen Haltepunkts Wipperfürth Ost wird als Rad- und Wanderweg genutzt. Der Fahrer des Stückgut-Lkw hat sich hier wohl verirrt.

■ Vom umfangreichen Streckennetz im Bergischen Land blieb wenig übrig. Eine wichtige Verbindung der Region war die Strecke Bergisch Born – Marienheide. Sie führte entlang des namensgebenden Flusses Wipper. Nur noch der Ausgangsbahnhof Marienheide ist heute wieder mit der Bahn von Köln und Meinerzhagen erreichbar. Der Niedergang der Wippertalbahn erfolgte in Etappen: Bereits 1960 wurde an den Bahnhöfen Winterhagen und Ohl-Rönsahl die Stückgutabfertigung geschlossen. Diese Maßnahme senkte das Güteraufkommen erheblich. Die in Wipperfürth abzweigende Strecke nach Anschlag an der

Wuppertalbahn wurde stillgelegt. 1975 gab es eine Stückgutreform, der im ganzen Oberbergischen Kreis Verladestellen zum Opfer fielen. Infolgedessen ging das Güteraufkommen noch weiter zurück. Wagenladungen wurden nur noch einmal pro Tag befördert. Hinzu kam die Wochenendruhe auf der Strecke. Der Busverkehr in der Region wurde ausgeweitet und fuhr als direkte Konkurrenz parallel zum Zug. Allerdings waren die Omnibusse länger unterwegs als die Schienenbusse. 1985 wurde der Gesamtverkehr zwischen Wipperfürth Ost und Marienheide eingestellt. Der knapp zwei Kilometer lange Abschnitt

zwischen Wipperfürth und Wipperfürth Ost musste jedoch für den Schülerverkehr des St. Angela-Gymnasiums mangels Omnibusersatz noch ein Jahr länger als die übrige Strecke bedient werden. Das Gleis zwischen Marienheide und Wipperfürth wurde nach Bekanntwerden der Absicht eines Vereins, hier eine Museumseisenbahn einzurichten, 1986 schnell abgebaut. Bis 1995 fand noch geringer Güterverkehr zwischen Bergisch Born und Wipperfürth statt. Inzwischen sind fast alle Gleise abgebaut und die Strecke wurde als Reaktivierungskandidat aus dem Regionalplan des Landes Nordrhein-Westfalen gestrichen.

## ■ Bahnwelt aktuell

■ Die ehemalige DB-Lok 151084, die jetzt in Diensten der Firma „TrainLog“ steht, zog am 29. Oktober 2024 einen Zug mit Betonschwellen aus dem Aschaffburger Hafen durch Kleinostheim in Richtung Norden.



Foto: Bernd Keller



Foto: Tata Steel

**Hybrid-Lokomotive 335 von Tata Steel mit Flüssigisenwagen vor einem der Hochöfen in IJmuiden.**

### MODERNE VERKEHRSTECHNIK

## Hybrid in den Niederlanden

□ Im Oktober 2024 wurde bei den Tata Steel Hütten- und Stahlwerken im niederländischen IJmuiden mit der Betriebsnummer 335 die erste Hybrid-Diesellok dem Betrieb übergeben. Es handelt sich dabei nicht um eine insgesamt fabrikneue Lokomotive, denn sie entstand auf Basis einer diesel-elektrischen Lokomotive aus einer Reihe, die bereits zwischen 1963 bis 1970 von General Electric (GE) in den USA geliefert wurde. Der Umbau entstand in Zusammenarbeit der Abteilung Schienenverkehr von Tata mit der Lokomotivfabrik Bemo Rail in Warmenhuizen. Die Konstruktion der bestehenden Lokomotive wurde bei Tata auf Rahmen und Radsätze reduziert und in Warmenhuizen erfolgte der Wiederaufbau mit neuen Teilen. Entstanden ist eine umweltfreundliche Lokomotive, deren Elektromotoren aus Batterien mit einer Gesamtleistung von 414kWh gespeist werden. Diese werden wiederum mit einem Diesellagregat aufgeladen, während auch Strom aus der elektrischen Lokbremse (die Wagen sind ungebremst) eingespeist wird. Gegenüber den bisher modernisierten GE-Lokomotiven, die eine Dieselmotorleistung von zweimal 275 PS hatten, ergeben sich Reduktionen von Treibstoff um 25 Prozent, Feinstaub um 97 Prozent und Stickstoff um 96 Prozent. Geplant ist der Umbau von sieben weiteren GE-Lokomotiven.

### REGIONALVERKEHR

## Skandalös

□ Derzeit hat DB Regio in Südbayern und insbesondere im Allgäu massive Vorhaltungs- und Wartungsprobleme mit Triebwagen aller Traktionsarten. Das zeigt sich auch an der mangelnden Verfügbarkeit der einstmals für den „Donau-Isar-Express“ beschafften Triebwagen der Baureihe 440, die seit zwei Jahren auf der neu eingeführten RB 74 zwischen München und Buchloe zum Einsatz kommen. Im vergangenen Sommer fiel die Linie wochenlang teilweise komplett aus und sorgte für extreme Kapazitätsprobleme bei den Zügen von München auf der KBS970. Seit einigen Wochen verkehrten auch Loks der Baureihe 111 vor Dosto-Garnituren und sorgten für etwas Entspannung. Dennoch fielen immer wieder Verbindungen mit obskuren Begründungen aus. Seit einiger Zeit rollen auch wieder 440-Züge, aber meist nur einteilig, was in Zeiten hoher Nachfrage im Berufsverkehr und an Wochenenden völlig unzureichend ist.



Foto: Alexander Bauer

Am 27. Oktober wurden beide Umläufe zwischen München und Buchloe lokbespannt gefahren. Der Fotograf hatte das Glück, eine Zugkreuzung auf freier Strecke beider an diesem Tag eingesetzten Ersatzgarnituren mit 111212 (rot-beige) nach Buchloe und 111114 nach München Hauptbahnhof vor dem altherwürdigen Kloster Fürstenfeld bei Fürstenfeldbruck ablichten zu können. Dies ist umso beachtlicher, als seit dem Ende der 218-bespannten Regionalzüge ins Allgäu und dem Ende des „alex“-Süd sowie der elektrischen Führung des Fernverkehrs in die Schweiz zwischen München und Buchloe planmäßig nur mehr Triebzüge zum Einsatz kommen.

# 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 bereits  
berücksichtigt.

## Eisenbahnträume auf der Isle of Man



**29.04. - 06.05.2025**

**Das Besondere auf dieser Reise:**  
**5 (Dampf-)Bahnfahrten,**  
**Rundfahrt über die Insel der Kontraste,**  
**Eisenbahnmuseum York**

### Reisepreis:

**Frühbucherpreis bis 31.01.2025**  
im Doppelzimmer pro Person: **2.298 €**  
Normalpreis im DZ p.P.: 2.398 €  
Doppelkabine außen, untere Betten, p.P.: 48 €  
Einzelzimmer/-kabine innen Aufpreis: 329 €  
Einzelkabine außen: 69 €

### INKLUSIVE:

- Beförderung:**
- ✓ Busfahrt im komfortablen Fernreisebus ab/ an Zustiegsort, alle Transfers im Zielgebiet
  - ✓ Fährfahrten Rotterdam - Hull und zurück in Innenkabinen / Etagenbetten
  - ✓ 2x Halbpension an Bord
  - ✓ Fähre Heysham - Douglas und zurück
  - ✓ Begleitung während der gesamten Reise
- Hotels und Verpflegung:**
- ✓ 4 Übernachtungen im Raum Douglas und
  - ✓ 1 Übernachtung im Raum Manchester/ Preston jeweils im guten Mittelklassehotel
  - ✓ 5x Halbpension (brit. Frühstück + Abendessen)
- Bahnfahrten & Besichtigungen:**
- ✓ Dampfbahn Isle of Man Steam Railway
  - ✓ Historische Straßenbahn Manx Electric Rly
  - ✓ Bergbahn Snaefell Mountain Railway
  - ✓ Schmalspur Groudle Glen Rly (Dampf geplant)
  - ✓ Dampfbahn West Lancashire Light Railway (Charter, Dampf geplant)
  - ✓ Eintritt Eisenbahnmuseum Port Erin
  - ✓ Eintritt Eisenbahnmuseum York
- Zustiege:** Dresden, Leipzig, Dortmund, Hafen
- Reisepass und ETA erforderlich  
Kreditkarte empfohlen  
MTZ: 20 Pers. bis 6 Wochen vor Abreise



## Ostfrieslands Küstenbahnen

**25.06. - 30.06.2025** ab 1.298 €

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



## "Olsenbande" in Dänemark

**18.06. - 24.06.2025** ab 1.898 €

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



## Dampf & Tulpen in Holland

**24.04. - 29.04.2025** ab 1.478 €

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

## 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 Panoramataour
- 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 Panoramataour
- 19.08. - 24.08.** Sachsendampf & Heizhausfest **Chemnitz**
- 22.08. - 29.08.** Dampfloks in **Schlesien**, Krakau & Breslau
- 02.09. - 07.09.** Dampfloksfestival in **Holland**
- 05.09. - 10.09.** „**Roter Pfeil**“ durch die **Schweiz**
- 10.09. - 17.09.** Schmalspurparadies **Wales**
- 13.09. - 19.09.** Dampfloks-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



☎ **0351 - 56 39 39 30**

facebook.com/EisenbahnRomantikReisen  
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de



Foto: Alexander Bauer

Vor prächtiger Alpenkulisse zieht die Kemptener Starlok 218446 den IC „Nebelhorn“ bei Thalhofen gen Augsburg, wo er mit dem IC „Königssee“ aus Berchtesgaden nach Hamburg vereinigt wird. Derzeit ist unsicher, ob man dieses Bild noch einmal wiederholen kann.

## FERNVERKEHR

# Stellwerkspose im Allgäu mit plötzlichen Wendungen

□ Der Zustand der Bahninfrastruktur in Deutschland ist weiter im Sinkflug und sorgt wie gerade im Allgäu für ein bislang kaum vorstellbares Possenspiel: Seit September ist die Bahnstrecke zwischen Sonthofen und Oberstdorf wegen Beseitigung von Biberschäden komplett gesperrt. Kurz davor kam es zu einem Schaden im Stellwerk von Oberstdorf. Nach Aussage von DB InfraGO haben sich in dem Druckasten-Relaisstellwerk aus dem Jahr 1983 die Kabelisolierungen derart zersetzt, dass ein Betrieb des Stellwerkes nicht mehr möglich sei. Eine Reparatur sei allerdings auch nicht möglich. Der allfällige Neubau eines ESTW solle samt Planungsphase mindestens fünf Jahre dauern. Für Alttechnik besteht in Deutschland ein Umbauverbot, eine Neuverkabelung würde nach Aussagen aus DB AG-Kreisen als Umbau anzusehen sein. Die Folgen dieser teils hausgemachten Problemlage sind fatal: Oberstdorf kann auf absehbare Zeit (die DB AG spricht von mehreren Jahren), nur im Stichstreckenblock angefahren werden, da nur ein Gleis nutzbar ist. Ein Teil der Regionalzüge sowie der komplette Fernverkehr mit den beiden IC-Zügen „Allgäu“ und „Nebelhorn“ nach Dortmund und Hamburg müssen ersatzlos entfallen, da in Kempten keine Vorheizanlage für Reisezugwagen mehr existiert. Diese hatte man nach dem

Ende der lokbespannten Regionalzüge im Allgäu vor geraumer Zeit aus Kostengründen demontiert. Der Aufschrei im Allgäu war gewaltig, wird dadurch doch eine der Top-Urlaubsregionen Deutschlands, samt der Städte Kempten, Immenstadt und Sonthofen, komplett vom Fernverkehr abgehängt. Der bayerische Verkehrsminister Bernreiter forderte, die Fernzüge zumindest bis Sonthofen, Immenstadt oder Kempten zu führen, was die Bahn allerdings ablehnte. Laut DBAG sei es „in den Umsteigeknoten, Augsburg und Ulm für die Reisenden komfortabler, auf den Regionalzugverkehr umzusteigen“. In der Region wurde dies als zynisch und ignorant empfunden, wo der sowieso schon stark mit personellen Unterkapazitäten und Fahrzeugmangel kämpfende Nahverkehr im Allgäu durch den Stellwerksausfall noch weiter massiv eingeschränkt wird. „Eine absolute Katastrophe für die ganze Urlaubsregion, zumal über den Bahnhof Oberstdorf ja auch das österreichische Kleinwalsertal angebunden ist“, äußerte sich Bayerns Verkehrsminister Bernreiter in der Süddeutschen Zeitung. Er forderte weiter die Option eines „Notstellwerks“ in Oberstdorf zu prüfen. Hinter vorgehaltener Hand wurde gemunkelt, dass dem Bahnkonzern die Lage in Oberstdorf gar nicht so ungelegen sei. Oberstdorf ist

neben Sylt die einzige Region in Deutschland, in der IC-Züge noch mit Dieselloks bespannt werden müssen. Für die DBAG sind diese Züge ein ungeliebtes Kind, das man nun zumindest im Süden der Republik elegant loswerden könnte. Schon seit Jahren besitzt der Fernverkehr keine eigenen Dieselloks mehr und musste von DB-Regio in Kempten zur Freude der Eisenbahnfreunde die rund 50 Jahre alten 218-Dieselloks anmieten, die dort nur noch für diese Einsätze vorgehalten wurden.

Eine überraschende Wende zeigte sich plötzlich Mitte November. Politischer Druck machte möglich, was zuvor kategorisch ausgeschlossen wurde. Die IC-Züge sollen ab kommenden März wieder nach Oberstdorf rollen. Die Bahn gab am 11. November überraschend bekannt, dass der massive Kabelschaden im Stellwerk doch zu beheben sei und die Reparaturarbeiten sogar bereits begonnen haben. Die Erleichterung in der Region war groß, aber die regionale CSU-Bundestagsabgeordnete Mechthilde Wittmann betonte: „Dennoch bleibt der Bau des neuen elektronischen Stellwerks bis Ende 2027 unerlässlich, um eine verlässliche und langfristige Anbindung an den Fernverkehr zu gewährleisten. „Dabei ist insbesondere die angestoßene Elektrifizierung unserer Region dringend mitzudenken.“

## Vorerst keine neuen ICE 5

□ Eigentlich sollte eine neue ICE-Generation ab Anfang der 2030er-Jahre auf der Schiene rollen. Nun wurde die Suche nach einem Anbieter von ICE 5-Garnituren eingestellt. Eine entsprechende Ausschreibung hat die Deutsche Bahn AG zurückgezogen. Bis dato ging kein Angebot der Industrie ein, welches den Kriterien der Deutschen Bahn AG entsprochen hätte.



Foto: Thorsten Feige

■ DB Regio Südost räumte das Stillstandsmanagement Niederau leer. 114031 und 143893 machten sich am Donnerstag, dem 17. Oktober 24, als Tzfz72860 auf den Weg von Dresden Altstadt nach Niederau, um dort die restlichen 15 Loks der Baureihe 143 nach Engelsdorf zu bringen. Folgende Loks waren im Zug: 114031 und 143893 (Zugloks), anschließend 143828, 597, 201, 558, 658, 896, 891, 036, 062, 903, 860, 943, 338, 957 sowie 807. In Engelsdorf wurden zwölf Loks im Gleis 89 abgestellt. 114031, 143893, 828, 597, 201 fuhren weiter nach Halle (Saale) Hbf. Das Foto zeigt den spektakulären Zug in der Einfahrt Leipzig-Engelsdorf.



Foto: Mollé

■ Am 6. November 2024 konnte man im Bahnhof Arnstadt einem außergewöhnlichen Lokzug begegnen. Folgende Loks waren beteiligt: RPRS-218319 und -218381, RSBG-228758 und -228714 sowie RPRS-295041. Die 228-Loks wurden zum Zeitpunkt der Aufnahme gerade für die Überführungsfahrt von Arnstadt nach Gotha vorbereitet.

Anzeige



# Das hat die Welt noch nicht gesehen!

**inkl. 5,- € Spendenanteil**

Abgashutzen steckbar



## PIKO

**Diesellok H0 V 164 DB III**

71343 DC Analog 59,99 €  
71344 AC Digital 99,99 €



**Vorbild:** Die BR 218 217 steht im DB Museum Koblenz. Um den Erhalt der TEE Rheingold BR 218 217 in beige/roter Farbgebung zu sichern, unterstützen die Modellbahnexperten das DB-Museum für den perfekten Erhalt dieser Lok. Die Lok V 164 in der Rheingold-Farbgebung beige/blau DB Epoche III ist auf 500 Stück limitiert. Bereits bei der Planung der V 160 (BR 216) wurde noch das Epoche-III-Nummernschema für die stärkere Variante der V 160 berücksichtigt. Die Typennummer wäre V 164 gewesen. Die V 164 gab es in dieser Variante noch nie im Modell. Fiktiver Betriebszustand. **Pro Lok spenden wir 5 € an das DB-Museum.**

**Highlight:** Der Lok liegen exklusiv steckbare Abgashutzen zur wahlweisen Montage bei!

**Modell:** Digital-Schnittstelle PluX22. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/weiß.

Lokführerfigur im Führerstand. LÜP: 180 mm



Sie erhalten diese Angebote - solange der Vorrat reicht - in folgenden Fachgeschäften:

<p><b>Eisenbahn Dörfler</b> Färberstr. 34-36 90402 Nürnberg 0911 / 227839 eisenbahn-doerfler.de</p>	<p><b>Matschke</b> Modellbahnen Schützenstr. 90 42281 Wuppertal 0202 / 500007 matschke.org</p>	<p><b>Modellbahnladen &amp; Spielparadies</b> Kampstr. 23 33332 Gütersloh 05241 / 26330 modellbahngt.de</p>	<p><b>Modellbahn Raschka</b> Dorstener Str. 215-217 44809 Bochum 0234 / 520505 modellbahn-raschka.de</p>	<p><b>Train and Play KG</b> Hildesheimer Str. 428b 30519 Hannover 0511 / 2712701 trainplay.de</p>	<p><b>W. Schmidt GmbH</b> Am Biessem 15 57537 Wissen 02742 / 9305-0 schmidt-wissen.de</p>
---	--	---	--	---	---



Foto: Patrick Welland

■ Rund um Zeit fand am 20. Oktober in Erinnerung an die Kohlezüge der Region ein Fotozug-Event statt. Gefahren wurde mit der Arnstädter 120274 und der LEG-132 158 mit einem leeren Kohlezug aus Profen. In Schkauditz konnte der Zug bei schönstem Herbstwetter abgelichtet werden.



Foto: Dirk Höllernage

■ Die letzten ET 420 verlassen NRW: Am 1. November 2024 konnte der mit einer Tafel „Letzte Fahrt“ beschriftete 420479/979 in Ennepetal letztmalig abgelichtet werden.



Foto: Michael Lorenz

■ Zu vorbereitenden Arbeiten für eine HU überführte V1001019 der Ulmer Eisenbahnfreunde den „General“ alias 608/908801 am 1. November von Mannheim nach Neuenmarkt-Wirsberg.



Foto: Heinz-Jürgen Reiss

997240 überquert nochmals die alte Uhlenbachbrücke. Dieses Bild ist nun Geschichte.

## HARZER SCHMALSPURBAHN

### Betriebseinstellung bei der Selketalbahn

□ Vom 17. bis zum 27. Oktober 2024 galt bei der Selketalbahn ein sehr eingeschränkter Fahrplan. Nur zwei Dampfzüge pro Tag verbanden die beiden Städte Quedlinburg und Harzgerode. Ein Triebwagen fuhr gar nicht. Grund dafür war die erneut notwendige Sperrung der Brücke über den Uhlenbach zwischen Silberhütte und Straßberg. Die Widerlager der alten Brücke waren zu sehr geschädigt. Durch den Abriss der alten Brücke und den Rückbau der Schienen im Baustellenbereich war die Selketalbahn zu einer Art Inselbahn geworden. Seit dem 28. Oktober war der Verkehr auf der Selketalbahn ganz eingestellt. Mindestens bis zum 28. November ruht der Verkehr, vorausgesetzt die Bauarbeiten können wie geplant beendet werden. Deshalb wurde das Wochenende vom 25. bis zum 27. Oktober von zahlreichen Fotografen und Filmern genutzt, um noch einmal Fotos und Videos der Bahn im goldenen Herbst zu machen.



■ Der Verein „E 10e.V.“ führte am 9. November 2024 eine Sonderfahrt nach Berlin durch. Aus dem Anlass „35 Jahre Mauerfall“ fuhr ein TEE des DB-Museums mit 103245 vom Rheinland nach Berlin und zurück. Am Abend steht der schöne Zug im Berliner Hbf zur Rückfahrt bereit.

## ZWISCHENHALT

■ **Wegen des Ausbaus** der Strecke Oberhausen – Emmerich ist die Verbindung seit 1. November 2024 zirka 80 Wochen lang bis Mai 2026 nicht oder nur eingleisig befahrbar. Zahlreiche Züge werden umgeleitet. Die Arbeiten finden im Zuge des Ausbaus der BETUWE-Linie statt. Es gelten die Kriterien des TÜLS (temporär überlasteter Schienenweg).

■ **Die Region Westsachsen** soll künftig besser an den Zentralraum Leipzig/Halle angebunden werden. Ab 2026 soll die Strecke Plauen – Leipzig im Zuge des neuen S-Bahn-Netzes daher in 90 Minuten zurückgelegt werden. Betreiber der Züge ist die Länderbahn.

■ **Am 30. Oktober 2024** haben die Deutsche Bahn AG und das Land Sachsen-Anhalt das 50-jährige Bestehen der S-Bahn in Magdeburg gefeiert, die seit Dezember 2014 unter der Bezeichnung S-Bahn Mittelbe läuft. Die erste in Betrieb genommene Linie war am 29. September 1974 die Linie A von Schöne-

beck-Salzelmen nach Zielitz (Kaliwerk). Aktuell bedient die S-Bahn insgesamt 30 Stationen auf einer Streckenlänge von 130 Kilometern.

■ **Beim Saxonia-Express** hielten mit der Einführung des Deutschlandtickets zum Teil unhaltbare Zustände Einzug. So sind die Züge zwischen Dresden und Leipzig zum Teil derart überfrequentiert, dass eine Mitfahrt nicht mehr möglich ist. Wirklich Abhilfe ist derzeit jedoch nicht in Sicht.

■ **In Trier** ist die Weststrecke wieder in Betrieb. Seit Ende Oktober verkehren dort wieder Güterzüge. Voraussichtlich noch im ersten Quartal 2025 soll auch der Personenverkehr wieder aufgenommen werden.

■ **Die DB AG** erneuert die Gleise zwischen Bad Ems und Nassau. Bis 3. April 2025 werden insgesamt 36 Millionen Euro in den Ausbau der Infrastruktur investiert. Auch der Bahnhof Bad Ems

wird saniert. Die Arbeiten erfordern eine Komplettsperre des Abschnitts ab 25. November 2024. Zwischen Nassau und Koblenz wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Ab 9. Januar 2025 wird der Bahnhof Bad Ems West für den Schülerverkehr zumindest temporär wieder per Schiene bedient. Zwischen Koblenz Hbf und Limburg (Lahn) werden ferner Expressbusse über die Autobahn eingesetzt. Zwischen Friedrichsgegen und Niederlahnstein verkehren Kleinbusse. Seit 28. Oktober fahren zwischen Albshausen und Weilburg indes wieder Züge. Ab Fahrplanwechsel am 15. Dezember können die Züge dann wieder bis Aumenau verkehren. Dort ist künftig das neue ESTW Lahntalbahn in Betrieb.

■ **Mit einem Betrag** von 2,3 Millionen Euro fördert der Freistaat Bayern die Planungen zur Elektrifizierung der Strecke von Holzkirchen nach Tegernsee. Die Kosten für die Arbeiten selbst werden derzeit auf 16 Millionen Euro taxiert.

Anzeige

# MODELLBAU LINGEN

vormalis Emslandmodellbau

**LINGEN/EMS**  
**Emslandhallen**

**11./12. Jan.**

Sa. u. So. 10-18 Uhr

**Messe für Modellbahnen,  
-autos & RC-Modellbau  
mit 20 Bahnen & großem Markt**

Alle Informationen unter:  
[www.bv-messen.de](http://www.bv-messen.de)

**2025**  
P vor den Hallen



# HO, HO, HO ...



## Weihnachtswagen 2024 „Arosa“ Limitiertes Sondermodell der Wilden 13+

Unser Weihnachtswagen 2024 auf Basis des Kühlwagens zeigt Santas Fahrt mit zwei Motiven in die schöne Schweiz zur Rhätischen Bahn. Das Modell ist offiziell lizenziert von der RhB!  
1:87 / Spur H0, System DC/AC:  
Wechselstrom / Märklin  
Auslieferung in kürze!



Motiv links



Motiv rechts

**Märklin 4415.767**

**34,95 €**



**Roco 7500094 - DC analog 279,90 €**  
**Roco 7510094 - DCC Sound 399,90 €**  
**Roco 7520094 - AC Sound 399,90 €**



## RailAdventure BR190 Taurus Ep.VI Sonderserie Wilde 13

Die RailAdventure GmbH aus München ist ein Bahndienstleister für besondere Aufgabengebiete. Dazu zählen Versuchs- und Überführungsfahrten, das Abschleppen von Fahrzeugen und Werkstattprobefahrten, sowie die notwendige Organisation und Betreuung der Bahnbetreiber.  
Maßstab 1:87 / Spur H0, Fahrzeug Typ Elektrolok, Epoche VI, Sondermodell Wilde 13+. Sofort lieferbar.

## VW T1b Pritsche „Gasolin“ mit 9 Fässer beladen

Dieser VW T1b wurde von der Firma Gasolin für Werbezwecke eingesetzt. Die neun Fässer werden durch eine transparente Plane geschützt.  
Limitiert auf 500 Stück, Maßstab 1:87 / Spur H0, Sondermodell Wilde 13+. Sofort lieferbar.



**Brekina 932818 25,95 €**



## BRAWA Bier-Wagen Sternla



Werbewagen Sternla Bier. Ein Bamberger Bier aus einem Bamberger Gasthaus mit sehr langer Tradition. Filigrane Umsetzung des Bierwagens mit vielen Details und sauberer Bedruckung. Maßstab 1:87 / Spur H0, Sondermodell Wilde 13+. Auslieferung voraussichtlich 1. Quartal 2025.

**BRAWA 50996 45,90 €**

**Modellbahnshop elriwa**  
01454 Wachau, Radeberger Str. 32  
Fon 03528-4779070  
www.elriwa.de

**Modellbahnladen & Spielparadies**  
33332 Gütersloh, Kampstr. 23  
Fon 05241/26330  
www.modellbahngt.de

**Modellbahn Kramm GmbH**  
40723 Hilden, Hofstr. 12  
Fon 02103/51032  
www.modellbahn-kramm.com

**Techn. Modellspielwaren Lindenberg**  
50676 Köln, Blaubach 26-28  
Fon 0221/230090  
www.lindenberg.koeln

**Modellzentrum Hildesheim**  
31135 Hildesheim, Peiner Landstr. 213  
Fon 05121/289940  
www.modellbahneck.de

**Modellzentrum Braunschweig**  
38118 Braunschweig, Kreuzstr. 15  
Fon 0531/70214313  
www.modellbahneck.de

**Modellbahn Raschka**  
44809 Bochum, Dorstener Str. 215-217  
Fon 0234/520505  
www.modellbahn-raschka.de

**Modellcenter Hünerbein**  
52062 Aachen, Markt 9-15  
Fon 0241/33921  
www.huenerbein.de

**DIE WILDE 13PLUS - DAS BESONDERE AUS LEIDENSCHAFT!**

# ... hier kommen die Geschenke.

## Lokliege Schaumstoff für Spur H0 34,5cm x 20,5cm

Dieser praktische Helfer gehört in jede Werkstatt! Die Lokliege besteht aus weichem PU-Schaum. Egal ob Wartung, Montage von Kleinteilen oder anderen Bastelprojekten, Sie können Ihr Modell gefahrlos ablegen und fixieren. Sofort lieferbar.



Lokliege H0 **9,90 €**



## VORANKÜNDIGUNG 2025: Diesellokomotive 218 137-8

1971 - Die Standarddiesellokomotive für Reisezüge auf nicht elektrifizierten Strecken

Die ab 1971 ausgelieferten Maschinen der Baureihe 218 waren technologisch auf der Höhe ihrer Zeit: Ein neu entwickelter Motor mit 2.500 PS versorgte nicht nur den Antrieb, sondern auch die elektrische Zugheizung mit Energie. Durch den Einbau einer hydrodynamischen Bremse konnte zudem die Höchstgeschwindigkeit gegenüber den Baureihen 216 und 217 von 120 km/h auf 140 km/h angehoben werden. In großer Stückzahl produziert, wurde sie rasch zur Standarddiesellokomotive für Reisezüge auf nicht elektrifizierten Strecken. Bis heute werden zahlreiche Loks der Baureihe 218 von der Deutschen Bahn eingesetzt.

Die Lokomotive 218 137-8 ist im DB Museum Koblenz mit der sogenannten „Pop-Lackierung“ in orange-kieselgrau ausgestellt, die sie 1984 zusammen mit neun anderen Fahrzeugen ihrer Baureihe für das DB-Projekt CityBahn Köln-Gummersbach erhalten hatte. Auslieferung 2025.



Vorbestellpreis

7300075 Diesellok - DC analog	219,90 €	<b>199,99 €*</b>
7300075 Diesellok - DCC Sound	344,90 €	<b>319,99 €*</b>
7300075 Diesellok - AC Sound	344,90 €	<b>319,99 €*</b>

\*bei Bestellung bis zum 31.12.2024

**W. Schmidt GmbH**  
57537 Wissen, Am Biesem 15  
Fon 02742/930516  
[www.schmidt-wissen.de](http://www.schmidt-wissen.de)

**Werst Modell Bahn und Bau**  
67071 Ludwigshafen, Schillerstr. 3  
Fon 0621/682474  
[www.werst.de](http://www.werst.de)

**Gleis11 GmbH**  
80335 München, Bayerstr. 16b  
Fon 089/45219090  
[www.gleis-11.de](http://www.gleis-11.de)

**Modelltreinexpress**  
NL-3135 HW Vlaardingen  
Voorstraat 43-45  
Fon +31 104357767  
[www.modeltreinexpress.nl](http://www.modeltreinexpress.nl)

**Modell Pelzer**  
58095 Hagen, Potthofstraße 2-4  
Fon 02331/13477  
[www.modellpelzer.de](http://www.modellpelzer.de)

**moba-tech - Der Modelleisenbahnladen**  
67146 Deidesheim, Bahnhofstr. 3  
Fon 06326-7013171  
[shop.moba-tech.de](http://shop.moba-tech.de)

**Eisenbahn Dörfler**  
90402 Nürnberg, Färberstr. 34-36  
Fon 0911/227839  
[www.eisenbahn-doerfler.de](http://www.eisenbahn-doerfler.de)

Preise verstehen sich  
in EUR inkl. der gesetzl.  
MwSt. ohne Dekoration.



**SIE ERHALTEN DIESE UND WEITERE ANGEBOTE SOLANGE DER VORRAT REICHT**

2020



Nicht nur in frischen Farben, sondern zukunftsfähig zeigt sich der Bahnhof Bautzen am 14. Juni 2020.

1989



Trabant, IFA-W50 mit Kohlenladung – im März 1989 zeigte sich noch das vollständige DDR-Ambiente.

2009



Attraktiv sieht im Jahr 2009 anders aus, doch ein überdimensioniertes Bauwerk zu vermarkten, fiel DB Immobilien sehr schwer.

# Bahnhof des Jahres: Bautzen

Längst ist die jährliche Auszeichnung durch die Allianz pro Schiene eine liebgewonnene Tradition geworden.

Bautzens Bahnhof wurde bereits 1846 gebaut, um die Verkehre auf den Verbindungen nach Dresden-Neustadt und Görlitz, zwischen Bautzen und Bad Schandau/Löbau wie auch nach Hoyerswerda zu bewältigen. Neben umfangreichen Anlagen für den Güterverkehr entstand dort ein repräsentatives Empfangsgebäude in der zweisprachigen Stadt an der Spree. Bautzen, obersorbisch Budyšin, ist bekannt als Schnittpunkt deutsch-slavischer Kultur, für ein einst übles Gefängnis und ganz klar für seinen Senf.

Einige Leser werden sich noch an die letzten Einsätze der SVT 175 im Binnenverkehr der Reichsbahn erinnern, als diese in den 80er-Jahren als „Sorben-Express“ von Bautzen nach Berlin verkehrten.

Fotos (6): Volker Emerleben



Die Länderbahn fährt wie hier am 14. Juni 2020 als „trilex“ im Auftrag des ZVON mit Desiros der Baureihe 642 Bautzen an.



Der „Sorben-Express“ mit SVT175, hier am 13. September 1983, stellte eine attraktive Verbindung nach Berlin dar.



Foto: Allianz pro Schiene

Das lichtdurchflutete Atrium im Bereich der ehemaligen Bahnhofshalle ist eine Attraktion des modernisierten Empfangsgebäudes.



Im Jahr 2009 sah die Bahnhofshalle noch reichlich trostlos aus – viel zu groß für viel zu wenige Reisende.

2002 zierten die Zugzielanzeiger noch „InterRegio“, „Schnellzug“ und „InterRegio-Express“ als hochwertige Produktnamen und Ziele wie „Warszawa“, „Wroclaw“ und „Wilthen“. Doch ein langjähriger Dornröschenschlaf deutete sich bereits an. In den Folgejahren blieben nur mehr die Hauptstrecke von Dresden nach Görlitz, ein darniederliegendes Güterverkehr sowie Regionalbahnen. Die einst ins Auge gefasste Aufwertung durch eine Elektrifizierung ist bis heute Wunschtraum. Der Putz blätterte nicht nur sprichwörtlich. 2014 musste das Empfangsgebäude gar für den Publikumsverkehr gesperrt werden. Die nur noch rund 2500 täglichen Reisenden mussten den Weg ums Gebäude zu den bauffälligen Bahnsteigen nehmen.

Die Große Kreisstadt Bautzen mit ihren rund 38000 Einwohnern beschloss 2016, den Bahnhof als Teil der Verwaltung zu nutzen. Da die Stadt das zum Verkauf angebotene Objekt nicht einmal zum Vorzugspreis von der Bahn übernehmen konnte, kam ein privater Investor aus Bautzen ins Spiel. Unter der Auflage einer denkmalpflegerischen Umsetzung wurde das Gebäude zwischen 2017 und 2020 durch die Hentschke Bau GmbH saniert. Im Rahmen der Rohbauarbeiten fand eine

vollständige Entkernung des Bahnhofs statt. Es wurden die Gründung, Bestandswände und -decken unterschiedlicher Konstruktionsarten umfassend erneuert. Die bestehende Dachkonstruktion über dem Hauptgebäude wurde gemeinsam mit der Dachkonstruktion der Nebengebäude entfernt. Durch den Ausbau des vorher nicht nutzbaren Dachgeschosses konnten noch einmal zirka 1800 Quadratmeter Bürofläche zusätzlich gewonnen werden.

Herzstück des renovierten Bahnhofs ist das lichtdurchflutete, etwa 20 Meter hohe Atrium im Bereich der ehemaligen Bahnhofshalle. Es verbindet alle Etagen und erinnert an die ursprüngliche Bahnhofshalle. Wo einst die Treppe zur Unterführung zu den Bahnsteigen war, entstanden ein Treppenhaus und ein Lift zu den oberen Etagen. Dort befinden sich öffentliche Verwaltungsräume des Landratsamtes Bautzen.

„Der Bahnhof Bautzen ist ein gelungenes Beispiel dafür, wie es mit neuen Nutzungsformen gelingen kann, ein vom Verfall bedrohtes Bahnhofsgebäude wieder zu einem lebendigen Ort für Reisende und Anwohner zu machen“, sagte der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege. *Volker Emersleben*



Foto: Allianz pro Schiene

## Kleiner Bahnhof ganz groß

Der diesjährige Sonderpreis der Allianz pro Schiene geht in den hohen Norden nach Sörup in Schleswig-Holstein. Der anerkannte Erholungsort hat einen kleinen Landbahnhof an der Bahnstrecke Kiel – Flensburg, der in beide Richtungen stündliche Verbindungen bietet. Doch anders als vielerorts ist hier für die Reisenden ein schmuckes Bahnhofsgebäude mit Warteraum und Toilette sowie WLAN verfügbar. An der neu gestalteten Wendeschleife ist der Bus fix erreichbar. Bäckerei und Eiscafé vervollständigen das Ambiente. Der Allianz-pro-Schiene-Jury imponierte der gesamthafte Ansatz der Gemeinde Sörup zur Aufwertung von Bahnhof und Umfeld.

# Dreiecksfahrt



Foto: Thomas Rieger, Sg, Dirk Englisch

Auf der Rückfahrt nach Cottbus führte der Sonderzug noch zwei Güterwagen mit, hier in Jänschwalde Ost.

Der Bezirksvorstand Cottbus des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR lud für den 7. Oktober 1973 zu einer Sonderfahrt mit der Werklok 3II des Raw Cottbus ein. Es war der letzte Streckendienst der einstigen 92 598 der Deutschen Reichsbahn.

Sang- und klanglos endete der Einsatz der Baureihe 92.5–10, der ehemaligen preußischen Gattung T 13, bei der Deutschen Reichsbahn (DR). Im Sommer 1965 gehörten nur noch fünf Exemplare zum Betriebspark, die in den Bahnbetriebswerken (Bw) Bautzen (92 598), Dessau (92 508, 92 607 und 92 657) und Magdeburg-Rothensee (92 901) stationiert waren. Nach der z-Stellung von 92 607 am 10. Mai 1969 stand lediglich 92 901 zur Verfügung. Das Bw Magdeburg stellte die Maschine am 15. Mai 1969 ab und wies sie am 22. Mai

1969 dem Schadpark zu. Damit galt der Einsatz der Baureihe 92.5–10 bei der DR offiziell als beendet. Doch das stimmte nicht ganz. Zwei Maschinen – 92 598 und 92 753 – fungierten nach ihrer Ausmusterung noch einige Zeit als Werkloks in

## Zwei T 13 überlebten noch einige Zeit als Werkloks

den Reichsbahnausbesserungswerken (Raw) Cottbus und Eberswalde. Während 92 753 bereits ab 10. September 1965 als Werklok (WL) 3II in Diensten des Raw Eberswalde stand, gelangte 92 598 am

14. Juni 1970 zum Raw Cottbus, wo sie ebenfalls als „WL3“ bezeichnet wurde. Das Werk hatte im Laufe der Jahre mit 92 625 als WL 3 (1961 bis 1967) und 92 1030 als WL 1 (1954 bis 1963) bereits zwei andere preußische T 13 eingesetzt. 92 598, alias „WL3“ in zweiter Besetzung war die letzte Dampflok, die für den Rangierdienst im Raw Cottbus genutzt wurde.

Die Maschine konnte auf eine bewegte Geschichte zurückblicken. 1912 von der Hannoverschen Maschinenbau-AG (Hanomag), vormals Georg Eggestorff, mit der Fabrik-Nummer 6409 gebaut,

wurde die Tenderlok nach ihrer Abnahme als "HANNOVER 7907" der Betriebswerkstätte Seelze zugeteilt. Fast drei Jahrzehnte war sie im Verschub auf dem Rangierbahnhof in Seelze im Einsatz. Dort erhielt sie im Herbst 1925 die Reichsbahn-Nummer 92 598. Während des Zweiten Weltkrieges gelangte die Maschine zum Bw Magdeburg-Buckau. Von dort wurde sie im Rahmen der sogenannten Gattungsbereinigung zum Bw Cottbus (2. Juli 1948 bis 28. Februar 1948) weitergereicht. In den folgenden Jahre wechselte die Dn2t-Maschine innerhalb der Reichsbahndirektion (Rbd) Cottbus mehrfach die Heimatdienststelle. Bis zum Frühjahr 1963 war 92 598 in den Bahnbetriebswerken Elsterwerda (25. August 1952 bis 4. Februar 1953), Hoyerswerda (29. Februar 1948 bis 1. Oktober 1950 und 28. Oktober 1950 bis 24. August 1952), Kamenz (2. Oktober bis 25. Oktober 1950 und 5. Februar 1958 bis 24. März 1958) und Lübbenau (25. März 1958 bis 3. August 1963) beheimatet. Von dort gelangte sie zum Bahnbetriebswerk (Bw) Luckau (ab 4. August 1963), bevor sie am 8. Januar 1966 im Bw Bautzen eintraf. Dort diente die Maschine, wie in den meisten anderen Dienststellen auch, als Rangierlok. Am 28. April 1969 wurde 92 598 abgestellt und einen Tag später in den Schadpark verfügt. Die Ausmusterung erfolgte am 10. März 1970. Doch der Weg zum Schrottplatz blieb der Maschine – vorerst – erspart. Das Raw Cottbus suchte



Beim Fotohalt im Bf Groß Gastrose begegnete dem von 92 598 bespannten DMV-Sonderzug eine zweiteilige LVT-Einheit.

für den Verschub ein neues Fahrzeug. Da eine Diesellok nicht verfügbar war, bot die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) dem Werk eines der letzten noch vorhandenen Exemplare der Baureihe 92.5–10 an. Die Wahl fiel schließlich auf die am 10. März 1970 ausgemusterte 92 598, da sich diese insgesamt in einem sehr guten technischen Zustand befand und ohne größeren Aufwand wieder in Betrieb genommen werden konnte. Ab 14. Juli 1970 gehörte 99 598 als „WL 3 II“ zum Inventar des Raw Cottbus. Ein gutes Jahr später erhielt die Maschine im Werk eine Hauptuntersuchung, die am 13. März 1972 abgeschlossen wurde. Zu diesem Zeitpunkt waren die Sonderfahrten des

## Der letzte Personenzug mit einer T 13

Für die Scheinanfahrt an der Abzweigstelle Forst hatte der Heizer der 92 598 sehr zur Freude der Fotografen gut aufgelegt.



Fotos (2): Sig. Dirk Endisch

Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV) noch ein Novum und meist kleine Veranstaltungen, die nicht immer unter der Rubrik „Mitteilungen des DMV“ im MODELLEISENBAHNER angekündigt wurden. Gleichwohl verbreiteten sich die Termine auch ohne Mobiltelefon und Internet ziemlich schnell unter den Dampflokfreunden in der DDR. Das galt auch für die vom Bezirksvorstand

(BV) Cottbus organisierte Sonderfahrt mit der 92598 am 7. Oktober 1973. Eigens für diesen Einsatz wurde die Maschine neu

### Geheimtipp für Dampflok-Fans: DMV-Sonderfahrten

lackiert und erhielt gemalte Nummernschilder. Auch der Zug ließ die Herzen der Fotofreunde höher schlagen, denn er wurde aus jeweils einem Abteilwagen der Gattungen D 21b, D 27 und B 21 gebildet.

Die Dreiecksfahrt durch die Niederlausitz begann als Personenzug (P) 22555 am Morgen des 7. Oktober 1973 in Cottbus und führte auf der damaligen Kursbuchstrecke (KBS) 206 in Richtung Forst. An der Abzweigstelle Forst verließ der Zug nach einem

Fotohalt die Hauptbahn und befuhr nun die Nebenbahn in Richtung Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, wo er nach einem weiteren Fotohalt in Groß Gastrose eintraf.

Am frühen Nachmittag ging es dann als Güterzug mit Personenbeförderung über die KBS 220 zurück nach Cottbus. Im Bf Wilhelm-Pieck-Stadt Guben wurden dem Sonderzug zwei zweiachsige offene Güterwagen beige gestellt. Nach weiteren Fotohalten, unter anderem in den Bahnhöfen Jänschwalde Ost und Peitz Ost, endete eine außergewöhnliche Sonderfahrt, die für die meisten Teilnehmer die letzte Begegnung mit einer betriebsfähigen Maschine der Baureihe 92.5–10 bei der DR war. Drei Jahre später hatte 92 598 ausgedient. Nach Ablauf ihrer Untersuchungsfristen wurde die Tenderlok abgestellt und im Dezember 1976 im Raw Cottbus verschrottet.

*Dirk Endisch*



Im Bf Guben setzte 92 598 zwei Güterwagen an den Sonderzug, der nun als Güterzug mit Personenbeförderung verkehrte.

---

## Allerletzte Gelegenheit: DMV-Sonderfahrt mit einer Reichsbahn-92

---



Während des Fotohalts in Jänschwalde wurde der DMV-Sonderzug von einem mit 120 102 (Bw Cottbus) bespannten Güterzug überholt.

Fotos (2): Stg. Dirk Endisch



www.mc-vedes.com

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

**EXKLUSIV NUR BEI UNS**

## Taschenwagen T3000e, DB AG



Beladen mit 2 THW 40' Containern. Schacht NEM 362 mit KK-Kinematik.

= 72238 / 11753051 **Auflage 350** **109,99**

~ 72239 / 11753060 **Auflage 150** **109,99**

HO VI 393

**PIKO**

## Aktions-Set „Max Bögl Containerkran“

HO **Auflage 500** **SET**



Bestehend aus Containerbrücke, 4 Containern sowie 7 Figuren. Container und Brücke digital bedruckt mit dem Logo des Bauunternehmens Max Bögl.

190405 / 14105395 **FALLER** **59,99**

## VW T1 (Typ 2) Kastenwagen „Melitta“

HO **Auflage 1000**



Hochdetailliertes Sammlermodell. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

878804 / 31359431 **WIKING** **30,99**

## Büro-Container „Max Bögl“

HO **Auflage 500**



Nachbildung eines Originalcontainers.

99649 / 31363969 **BUSCH** **15,99**

## Diesellok V100, SETG

HO VI 141 digital **Auflage 350**



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

**TRIX** **HQ** = T22795 / 11730353 **369,99**

## Diesellok G1206 ChemOil

HO VI 169



Mit filigranen Griffstangen und Geländer sowie fein geätzte Lüftergitter. Glasklare Scheiben und eine liebevoll ausgestaltete Führerstandeinrichtung.

= 71257 / 11738095 **Auflage 250** **139,99** = 71258 / 11738109 **Auflage 150** **264,99**

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Die abgebildeten Preise verstehen sich in Euro. MCM4

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

## IHR MC-FACHGESCHÄFT

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

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

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

**Modellbahnschop Lippe**  
(CASIOFF MindWare GmbH)  
Leonardo-da-Vinci-Weg 6-8, 32760 Detmold, Tel.: 05231 9807123

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

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

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

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

**Spielzeugparadies**  
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)  
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier, Tel.: 0935 46811

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

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

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

**Spielwaren Hegmann**  
(Beta Hegmann, Inh.: Marietta Brand e. Kfr.)  
Industriestraße 1, 63920 Großheubach, Tel.: 09371 6508013

**moba-tech e.K. - Der Modellisenbahnladen**  
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim, Tel.: 06526 7013171

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

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

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

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

**HEIGES Spielwaren**  
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)  
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen, Tel.: 0711 9969460

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

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

**Spielkiste**  
(Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen, Tel.: 07243 16706

**Spielwaren Reimann**  
(Spielwaren Reimann GmbH)  
Münchener Str. 7, 83395 Freilassing, Tel.: 07731 98990

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

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

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

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

**Spielwaren Mühle**  
Schranzenstraße 7, 86720 Nördlingen, Tel.: 09081 4228

**Spielwaren Härte**  
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)  
An der Säge 3, 87640 Bissenhofen, Tel.: 08442 420990

**Leo's Modellbahn-Stube**  
Färber Straße 18, 90507 Siegelstorf, Tel.: 0911 753175

**Spiel + Freizeit Fechter**  
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),  
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach, Tel.: 0981 989690

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

**Mikado Hobby, Spiel + Freizeit**  
(Mikado AG) Städte 19,  
FL-9490 Vaduz, Tel.: +423 2327994

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

**Zevenspoor**  
(Peter Schoonhoven)  
Noordelijke Diarweg 94 a,  
NL-2761 GD Zevenhuizen, Tel.: +31 65 4266093

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

**Het Spoor**  
(Kerolien's Henni)  
Parkstraat 90,  
BE-3053 Oud-Heverlee, Tel.: +32 16 407042



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com



Foto: Bundesarchiv/Wikidata

Mit neuer Reichsbahn-Nummer war 39 191 einer der Stars auf dem riesigen Ausstellungsgelände. Rechts steht die Kapspur-1'D+D1'-Mallet Nr. 621 für die brasilianische „Viação Férrea do Rio Grande do Sul“ (VFRGS) von Henschel.

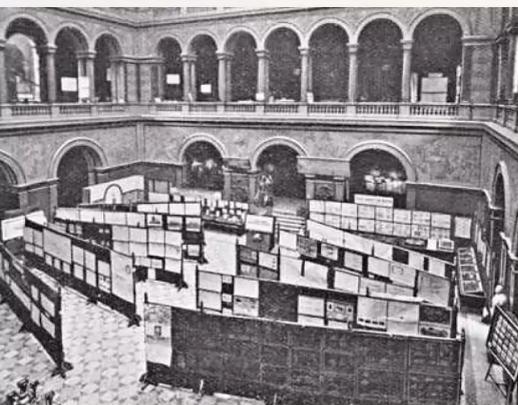
# Seddin 1924

Vor 100 Jahren wurde die Bahn „fit gemacht für die Zukunft“ – so würde man das Motto der Eisenbahntechnischen Tagung heutzutage vielleicht benennen. Wir erinnern an die Aufbruchsstimmung im Deutschland der frühen 1920er-Jahre.

**R**und 5000 Eisenbahnfachleute trafen sich damals, vom 21. bis 27. September 1924, an der Technischen Hochschule Charlottenburg in Berlin zur Eisenbahntechnischen Tagung. Fachingenieure aus fast allen europäischen Ländern, den USA, China, Japan und der Türkei stellten dort

ihre neuesten Ergebnisse zu den technischen Entwicklungen vor. Begleitend zur Tagung präsentierte man eine umfangreiche Ausstellung im frisch aus dem Boden gestampften Verschiebebahnhof Seddin. Aufgrund des unerwartet hohen Interesses wurde die Ausstellung sogar bis zum 19. Oktober verlängert.

Die zentrale Frage bei den Fachvorträgen an der TH Charlottenburg war die nach der zukünftigen Antriebsart. Nach über einem Jahrhundert der Nutzung der Dampfloks stellte sich die Frage, ob es möglich wäre, den Wirkungsgrad weiter zu steigern. Vorgestellt wurden Entwicklungen zur Speisewasser-Vorwärmung



Im Lichthof der Hochschule wurden zahlreiche Pläne und Entwürfe ausgestellt.



Foto: RWM/Eisenbahnstiftung

Zu Gast in Seddin war auch die Dampfturbinenlok T 18 1001 von Krupp mit Kondensentender. Die Lok war nach ersten Probefahrten schon mit neuer Verkleidung zu sehen.

sowie Dampfturbinen-Lokomotiven mit Abdampf-Kondensation. Ein Vortrag aus den USA zeigte die Vorzüge der Kohlenstaubfeuerung: Berichtet wurde über erfolgreiche Versuche mit dieser Feuerungsart bei umgerüsteten Dampfloks US-amerikanischer Bahnverwaltungen wie New York Central Railway, Delaware and Hudson Company und Chicago and Northwestern Railway. Der Vortrag enthielt ebenfalls die wirtschaftlichen Resultate unter realen Einsatzbedingungen. Zu der Zeit gab es bereits auch erste deutsche Arbeiten durch die 1923 gegründete Studiengesellschaft für Kohlenstaubfeuerung auf Lokomotiven (STUG) und die AEG. Der Betriebseinsatz begann damit allerdings erst 1927 beziehungsweise 1929.

Sehr umfangreich wurden Entwicklungen bei den E-Loks präsentiert. Dabei ging es um die Nutzung der unterschiedlichen Stromsysteme, die dafür notwendigen Motoren und Transformatoren und die geeignete Antriebsübertragung. Auch die Bauarten der Fahrleitung wurden diskutiert. Nicht nur die deutschen Erfahrungen mit den Schlesischen Gebirgsbahnen, sondern auch der große Kenntnisstand bei den österreichischen und Schweizer Bahnen bestimmten die Tagung. Bemerkenswert an den Vorträgen war, dass meist neben den technischen Vorteilen auch betriebswirtschaftliche Überlegungen herausgestellt wurden. Wie weit die deutschen Hersteller waren, zeigte sich auf dem Ausstellungsgelände in Seddin.

Ergänzend zu den Vorträgen wurden für die Tagungsteilnehmer Werksbesichtigungen bei der AEG-Lokomotivfabrik Hennigsdorf, den Siemens-Schuckert-Werken, der Knorr-Bremse AG sowie den Lokomotivfabriken von Borsig, Schwartzkopff und Orenstein & Koppel angeboten.

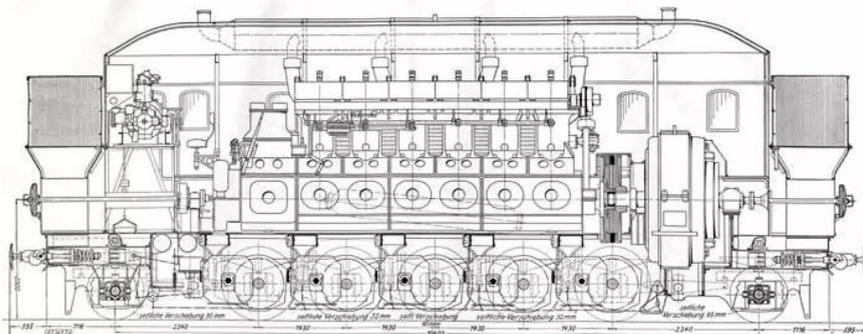
## Zahlreiche E-Lokomotiven und erste Dieselloks

Auf der Tagung wurde zudem über eine bei der Maschinenfabrik Esslingen projektierte dieselektrische Lokomotive berichtet. Die mit einem schnell laufenden Viertakt-Sechszylinder-Motor von MAN ausgerüstete Lok erzielte einen Wirkungsgrad von 29 Prozent. Als Einsatzgebiet der Lok waren die wasserlosen Wüsten Russlands (!) vorgesehen, denn Auftraggeber war die SŽD. In Seddin selbst konnte zu dieser Antriebsart eine normalspurige, 120 PS starke Diesellok mit hydraulischem Lentz-Getriebe der Linke-

### Zeitplan der Eisenbahntechnischen Tagung.

Tag	Besondere Veranstaltungen	a) Berichte b) Sonderberichte	a) Ausstellungen, b) Pendel- und Probefahrten, c) Besichtigungen.
Sonntag, 21. September	9 Uhr abends Empfang der Tagungsteilnehmer im Reichstag.		9 Uhr vormittags: a) Eröffnung der Ausstellungen in Seddin und in der Technischen Hochschule.
Montag, 22. September	9 Uhr vorm. Begrüßung der Tagungsteilnehmer in der Oper am Königsplatz.	<p>a) Vorsitz. Geh. Baurat Prof. Dr.-Ing. e. h. Dr. G. Klingenberg. Oberreg.-Baurat Laubenheimer, Berlin. Gütermassenverkehr, Groß-Güterwagen. Min.-Rat Staby, München. Eisenbahn-Bremsen.</p> <p>Vorsitz. Staatssekretär Kumbier. Prof. Streletzki, Moskau. Oberbau und Brücken. Reg.-Baurat Herwig, Berlin. Ausgestaltung des deutschen Oberbaues. Oberreg.-Baurat Schächterle, Stuttgart. Wirtschaftliche Ausgestaltung von Eisenbahnbrücken.</p> <p>b) Vorsitz. Min.-Rat Dr.-Ing. e. h. Schaper, Berlin, Y. Simonsen, Gotenburg. Verstärkung von eisernen Brücken durch Beton. Oberreg.-Baurat Dr.-Ing. Kommerell, Berlin. Wissenschaftliche Grundlagen für Neubau und Verstärkung der Brücken.</p> <p>Vorsitz. Geh. Baurat Ackermann, Berlin. Oberreg.-Baurat Laubenheimer, Berlin. Kugellager und Rollenlager. Oberreg.-Baurat Erich Schulze, Berlin. Gleitlager.</p> <p>Vorsitz. Reichsbahndirektionspräsident Hammer, Berlin. Gen.-Dir. Schwab, Düsseldorf. Güter- und Zubringerverkehr auf Straßen- und Kleinbahnen. Baurat Götz, Leipzig. Normalisierung und Austauschbau im Straßenbahnbau. Reg.-Baum. Semke, Berlin. Normalisierung und Austauschbau im Kleinbahnbau.</p>	<p>a) Ausstellungen Seddin und Technische Hochschule,</p> <p>b) Pendelfahrten Wannsee-Seddin, Probefahrten Seddin.</p> <p>c) 10 Uhr 30 vorm. A. E. G. Lokomotivfabrik, Hennigsdorf.</p>

Umfangreich war das Programm ab dem ersten Tag nach den Eröffnungsfeierlichkeiten. Parallel gab es Probefahrten und Exkursionen zu den Lokomotivfabriken.



Die Esslinger „Thermolokomotive“ aus dem Jahr 1924 für die SŽD (Baureihe Eel2) gilt als die erste betriebstaugliche Streckendiesellokomotive der Welt.



Die LHL-Diesellok scheint zumindest im werkseigenen Verschiebedienst vollends überzeugt zu haben. Im Tagungsband schwärmte man von der einfachen Bedienung und der „Weichheit der Kraftübertragung“.

Hofmann-Lauchhammer AG (LHL) beabsichtigt werden. Sie wurde als Werkslok im eigenen Werk in Breslau genutzt,

Eines der Highlights der Tagung und Ausstellung war die Kunze-Knorr-Bremse: In den 1920er-Jahren wurde nach den Wagen des Personenverkehrs auch der Güterwagenpark auf die Kunze-Knorr-Bremse, eine selbsttätig wirkende und mehrlössige

Druckluftbremse, umgestellt. Diese konnte sich gegen die Westinghouse-Güterzugbremse durchsetzen. Dadurch entfiel bei Güterzügen der bisherige personalintensive Einsatz von Bremsern zur Bedienung der Handbremse an jedem Wagen. Die Wirkungsweise der Bremse wurde den Tagungsteilnehmern bei mehreren Versuchsfahrten zwischen Berlin-Grunewald,



Foto: Werner Hubert/Eisenbahnstiftung

Der Bremsversuchszug mit den beiden S 10 „1005 CASSEL“ (17 127) und „1145 OSTEN“ (17 1144) im Bahnhof Belzig. Die nicht weniger als 23 vierachsigen D-Zugwagen ergaben eine Zuglänge von 512 Metern und ein Gesamtgewicht von 1255 Tonnen.

Belzig und Seddin am 24. September 2024 vorgeführt. An diesem Tag gab es kein Vortragsprogramm, sodass jedermann teilnehmen konnte. Trotz der eindrucksvollen Zuglänge betrug der Bremsweg mithilfe der Kunze-Knorr-Bremse bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h nur 540 Meter, und das erschütterungsfrei. Weiterhin demonstrierte die Firma Knorr-Bremse die Bremswirkung an mehreren Vorführversuchsständen auf dem Ausstellungsgelände in Seddin.

Berechnungen zeigten, dass sich die Einführung der Bremse nach acht Jahren

amortisieren würde und dann jährlich bis zu 60 Millionen Reichsmark eingespart werden könnten. Zusätzlich wurde durch den Vortrag und die anschließende intensive Diskussion angeregt, die Güterwagen beim Einbau der Druckluftbremse von den bisher üblichen Stangenpuffern auf Hülsenpuffer umzurüsten, weil deren Ringfedern durch Reibung einen Teil der eingebrachten Energie vernichten. Deshalb änderte die DRG während der 1924 bereits laufenden Brems-Umrüstung der Güterwagen die Puffer meistens mit. Zusätzlich wurde eine Verstärkung der Zugvorrichtungen durch festere Stähle vorgenommen.

Ein weiterer Schwerpunkt waren die Großraumgüterwagen. Nach der Tagung folgten sehr schnell erste dementsprechende Bestellungen durch die Eisenbahngesellschaften, zum Beispiel Selbstentladewagen mit 50 Tonnen Ladegewicht. Die großen deutschen Waggonbauer wie Orenstein & Koppel, Waggonfabrik Gustav

Talbot, Friedrich Krupp, Waggonfabrik L. Steinfurt, Waggonfabrik Uerdingen, Oberschlesische Eisenbahn-Bedarf AG und Linke-Hoffmann-Werke präsentierten in Seddin dazu in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Zentralamt ihre Prototypen. Einige Werke hatten Sattelboden-, andere hingegen Flachboden-Selbstentladewagen entwickelt. Die Deutsche Reichsbahn stellte sich damit für die Beförderung von Massengütern (Kohle, Koks, Erz, Sand, Kies) zwischen den Industriegebieten an Ruhr und Saar und in Oberschlesien neu auf. Es wurden auch geschlossene Pendelzüge gefordert, um den Wagenumlauf zu beschleunigen. Die DRG rechnete mit einem eintägigen Umlauf zwischen den Ruhrzechen und Duisburg-Ruhrort gegenüber dem bisherigen dreitägigen Umlauf bei 20-Tonnen-Waggons. Im Zusammenhang mit den Großraumgüterwagen wurde die Frage der Drehgestelle diskutiert. Vorgestellt wurde die Bauart Görlitz, die gegenüber den amerikanischen Dreh-

## Bremsversuche mit frappierenden Ergebnissen

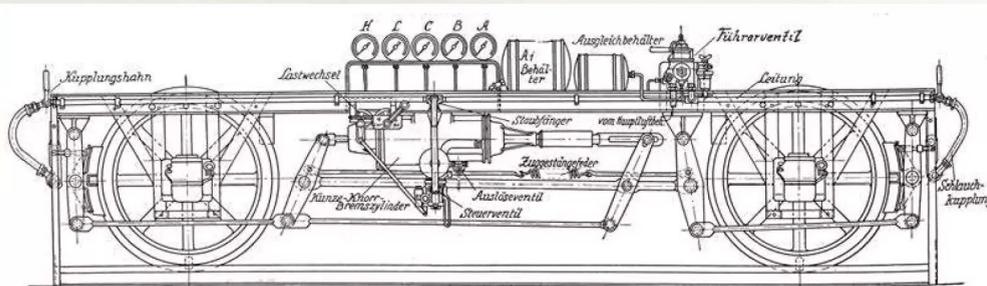
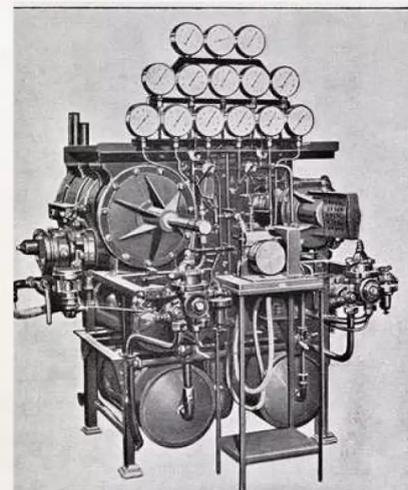
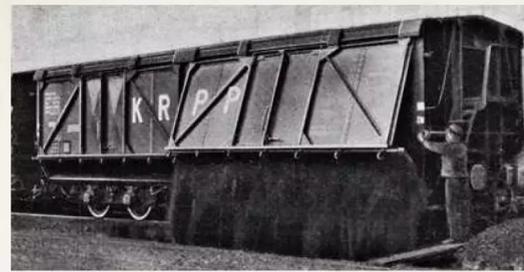
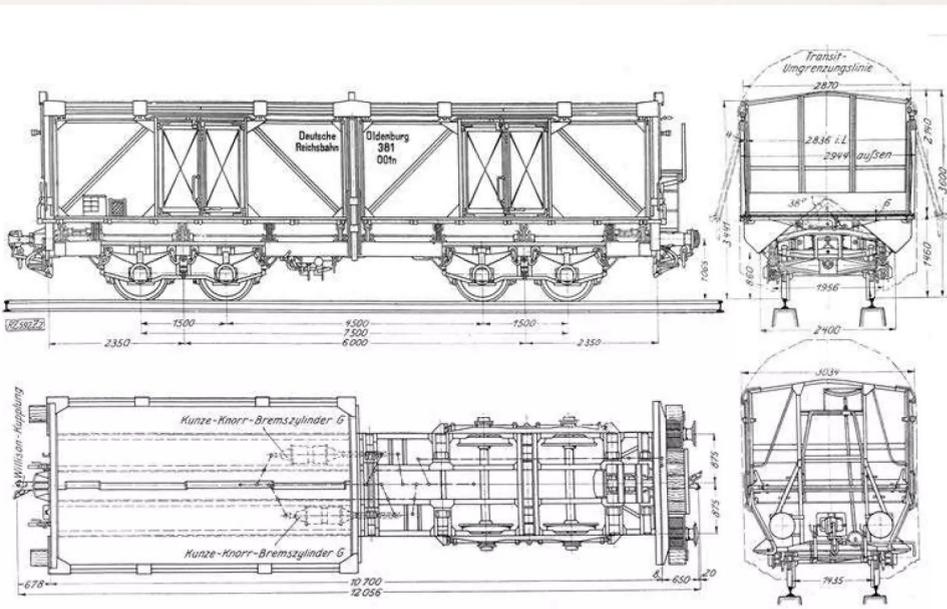


Abb. 4. Vorführensstand der Kunze Knorr-Güterzugbremse.  
Druckmesser: A = Arbeitskammer des Zweikammerzylinders, B = Vorderkammer des Zweikammerzylinders, C = Arbeitskammer des Einkammerzylinders, H = Hauptluftbehälter, L = Leitung.

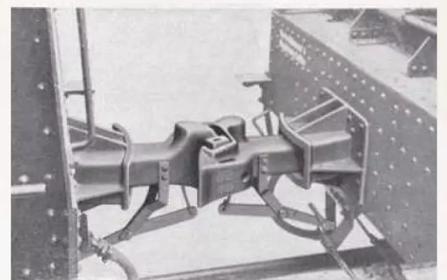


Ergänzend zu den geschilderten Versuchsfahrten wurde den Tagungsteilnehmern und Besuchern auf Prüfständen in der Ausstellungshalle die Wirkung der Kunze-Knorr-Bremsen für Per-

sonen- und Güterzüge vorgeführt. Zusätzlich erläuterten die ausgestellten und im Tagungsband veröffentlichten Zeichnungen deren Aufbau.



Der Krupp-Prototyp während der Entladung (gezeigt im Ausstellungskatalog).



Die Willison-Kupplung kam abgewandelt ab 1934 in der Sowjetunion zum Einsatz.

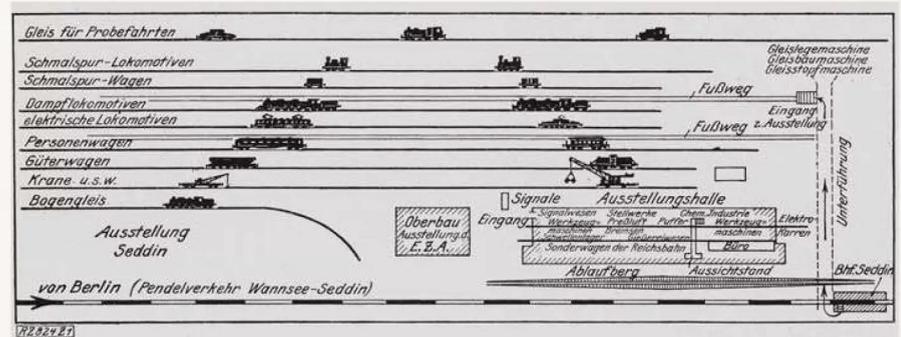
Zu den Prototypen großräumiger Selbstentladewagen gehörte auch diese von Krupp entwickelte Lenkachs-Bauart mit vier großen Klappen und zusätzlichen Seitentüren.

gestellen deutliche Vorteile aufwies. Die Tagungsergebnisse führten zum Einsatz neuer Schienenmaterialien, denn für die

## Zukunftstechnik, die heute noch nicht realisiert ist

Großraumgüterwagen wurden Loks mit höherer Radsatzlast erforderlich. Für solch einen stärkeren Oberbau wurde die S49-Schiene bei der Deutschen Reichsbahn als Regelprofil eingeführt. Gleichzeitig gab es neue Festlegungen für Schwellen, Schienenstöße und die Schienenbefestigung. Dementsprechend wurden auch neue, rationellere Gleisstopfmaschinen ausgestellt.

Kaum zu glauben: Es gab vor 100 Jahren bereits Entwicklungen, die jetzt erst vollumfänglich eingeführt werden sollen – das betrifft die 1924 in Seddin vorgestellte automatische Kupplung. Auf der Tagung wurden die Scharfenberg-Kupplung und die Willison-Kupplung, gebaut von der Knorr-Bremse AG, präsentiert. Die beispielsweise in Nordamerika oder der ehemaligen Sowjetunion standardmäßig genutzte automatische Mittelpufferkupplung kam in Mitteleuropa nur in einigen Fällen zum Einsatz. Heute, im Zuge der Digitalisierung, bei der die Kupplung viele weitere Funktionen übernehmen könnte, steht das Thema erneut an. Es bleibt abzuwarten, ob mit Unterstützung durch die EU eine europaweite Einführung beim Güterwagenverkehr noch gelingen kann.



Lageplan der acht Ausstellungsgleise im Verschiebahnhof Seddin – getrennt nach Traktionsarten, Wagengattungen und Spurweiten; oben das Gleis für Probefahrten.

Die Ausstellung im gerade fertiggestellten, aber noch nicht dem Verkehr übergebenen Rangierbahnhof Seddin war hervorragend organisiert. Die Anreise für alle rund 370 000 Besucher erfolgte mit der Bahn. Selbst als an einem Sonntag die Rekordbesucherschuld von 60 000 erreicht wurde, brachte das die Veranstalter nicht in Verlegenheit. Täglich verkehrten zwölf fahrplanmäßige Züge des Nahverkehrs und zwei Sonderzüge zwischen Berlin-Friedrichstraße und Seddin. Auch aus heutiger Sicht muss es faszinierend gewesen sein, auf sieben Ausstellungsgleisen mit neun Kilometern Länge fast 120 Lokomotiven und Triebwagen, zirka 150 Waggons, aber auch Eisenbahnkrane, Gleisbaumaschinen, Signale und jede Menge Eisenbahntechnik erleben zu können.

Es war an alles gedacht! Für Versuchsfahrten hatte die AEG auf einem Ausstel-

lungsgleis eine 200 Meter lange elektrische Oberleitung installiert. Deutsche Firmen zeigten in den Ausstellungshallen mit einer Fläche von 6000 Quadratmetern eine unglaubliche Vielfalt an Eisenbahntechnik. Das reichte vom Fahrkartendrucker über

## Telefonieren im Zug – damals eine Sensation

Radsätze und Puffer bis hin zu Mess- und Prüfständen, um nur einiges zu erwähnen. Damit nicht genug: Was sich heute angesichts der Entwicklung des Mobilfunks altertümlich anhört, war damals eine kleine Sensation. Es fanden Versuchsfahrten zur Vorführung der Telefonie über Funk statt – aus dem fahrenden Zug heraus.

Aus der Vielfalt der auf den Seddiner Gleisen gezeigten normal- und schmalspurigen Loks, Gruben- und Bauloks unterschiedlicher Spurweiten, Personen- und

Repros (6): Dr. Ralf Feilenberg

Güterwagen seien nur einige erwähnt: Publikumsliebbling war die S3/6 "Bayern 3709" (18 508) von Maffei. Alle deutschen Lokomotivbauer präsentierten sich, und so standen in Seddin die 1918 in Dienst gestellte sächs. XXHV 67 (19 001) von Hartmann, eine P8 von Hohenzollern (38 3858), eine von Borsig gebaute P10 (39 191) und eine Hanomag-Heißdampflok G9.1. Wesentlich mächtiger wirkten eine von Schwartzkopff gebaute 1'E-Güterzuglok, die der polnischen Ty23 entsprach (später LBE-Nr. 99, 58 2301) und die Mallet-Lok Gt2x4/4 „Bayern 5773“, geliefert von Maffei (96 023). Die einzige Zahnradlok war 97 501, welche 1923 in Esslingen für die Strecke von Honau nach Lichtenstein gebaut wurde.

Die Parade der E-Loks wurde angeführt von der Schnellzuglok „Halle 51“ (E06 01), gebaut von der BMAG, vorm. Schwartzkopff. Zu sehen waren ebenfalls die 1924 bei der AEG gebaute preußische EP215 (E42 15), die schlesische Gebirgslok „Breslau 582“ (E91 82), ebenfalls von der AEG, die von Siemens-Schuckert in Berlin stammende „EP5 21501“ (E52 01) und die bayr. „EP2 20006“ von Brown, Boveri & Cie in Mannheim (E32 06).

### Modernste Vertreterinnen aller Traktionsarten

Erwähnenswert bei den Personenwagen war ein Wegmann-Schlafwagen mit Einzelabteilen. Die deutschen Schienenfahrzeughersteller und viele Zulieferer präsentierten sich bei der Ausstellung kurz nach der Überwindung der Inflation in Deutschland optimistisch und zeigten sowohl den deutschen Besuchern als auch potenziellen Käufern aus dem Ausland die modernsten Entwicklungen, in vielen Fällen auf Weltniveau.

Tagung, Ausstellung und Beiprogramm wurden durch den Verein Deutscher Ingenieure (VDI) gemeinsam mit der gerade gegründeten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft organisiert. Sichtbar trug das Renommee der Verantwortlichen, wie dem VDI-Direktor Prof. Dr.-Ing. Matschoss und dem Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Ministerialdirektor Dr.-Ing. Anger dazu bei, dass Vorträge und Exponate ein außerordentlich hohes technisches Niveau aufzeigten. Das große internationale Interesse zeigte: Man hatte den Nerv der Zeit genau getroffen und vielfach zukünftige Entwicklungen angestoßen.

*Dr. Ralf Fellenberg*



In s/w leider nicht zu erkennen: Die bayerische S3/6 Nr. 3709 glänzte in Seddin in hellem Blau, zusätzlich verziert mit messingfarbenen Kesselringen und Kolbendeckeln.



Die ausgestellte mächtige 1'E-Maschine glich der polnischen Ty23, wurde aber von Schwartzkopff mit der Nr. 99 an die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) geliefert.



Der von der AEG Berlin neu angelieferten EP215, der späteren E42 15 war – im Gegensatz zur ebenfalls ausgestellten späteren E32 – kein langer Erfolg beschieden.

Foto: Werner Hubert/Eisenbahnstiftung

Foto: Sig. Johannes Glöckner/Eisenbahnstiftung

## Genau mein Zubehör!

Märklin bietet Zubehör genau auf Sie abgestimmt. Egal, ob für den Einsteiger oder für den Profi, der seine Lieblingsstrecken detailgenau mit Modellbahnen füllt.

Im breit gefächerten Märklin Sortiment finden Sie vom Signal bis zur raffinierten Steuertechnik genau das, was Sie für Ihre Strecken benötigen.

Besuchen Sie Ihren Fachhändler vor Ort oder stöbern Sie online unter [www.maerklin.de/zubehoer](http://www.maerklin.de/zubehoer).



# Gegen den Schnee

Auch wenn die Temperaturen weltweit ansteigen, bedeutet das nicht, dass es keinen Winter mehr geben wird. Im Gegenteil – Wintereinbrüche können im Rahmen des Klimawandels sogar heftiger ausfallen. Umso wichtiger ist es, darauf vorbereitet zu sein – zum Beispiel mit Beilhack-Schneeschilder.



Foto: H. Perovitsch

Das später für alle Bahnschneeschilder verwendete breite und hochreichende Räumwerk HB 291/292 wurde von Beilhack zunächst für die Freilegung von Passstraßen nach der Wintersperre entwickelt (Denkmal in Thusis GR).

Ab 1927 existierte die "Martin Beilhack Maschinenfabrik und Hammerwerk GmbH" im oberbayerischen Rosenheim. Das Werk lieferte schon in der Zwischenkriegszeit unter anderem Draisinen und einfache Schneeräumgeräte an die DRG. Bekannt wurde Beilhack in der Nachkriegszeit für Schneeschilder, vor allem mit dem gegenläufigen Zweirad-Hohl-schilderwerk samt Vorschneidpropellern, das 1948/50 zunächst für den Straßenwinterdienst beziehungsweise die Räumung von Flugfeldern entwickelt worden war.

Eine erste Anwendung im Bahnbereich war die bis 2012 eingesetzte Einachs-Vorstell-schilder der Bayerischen Zugspitzbahn aus dem Jahr 1952. Bei der DB wurden Beilhack-Kleinschneeschilder ab 1953 als Vorbaugeräte an Rottenkraftwagen KlV 50/51/53 eingesetzt.

Ein signifikanter eisenbahnspezifischer Entwicklungsschritt war 1958 auf Betreiben



Foto: ÖBB/Sig. Petrovitsch

Arbeitsbreite und 3600 mm Räumhöhe (dank der zusätzlichen verstellbaren oberen Vorschneidflügel) wurde 1962 primär nicht für Bahnanwendungen, sondern für die Räumung von Passstraßen nach der Wintersperre entwickelt, mit spezifisch ausgelegtem Träger-Radfahrzeug von Magirus-Deutz.

1965 beauftragte das BZA Minden Beilhack mit der Entwicklung der Hochleistungs-Bahnschneesleuder HB 8 B ohne Eigenfahrantrieb. Das schwere Nebenfahrzeug BA 831 wurde zwischen 1966 und 1969 in fünf Exemplaren (40 80 9475 153 bis 157, Nr. 153, anfänglich als „Augsburg

## 1965 bestellte die DB Hochleistungsschleudern

6400“) geliefert. 1972 bis 1974 wurden weitere fünf modifizierte Schleudern als BA 832 mit Wendezugsteuerung (9475 179, 180, 195 bis 197) in Dienst gestellt. Die Nummern 154 und 155 wurden 1990 als Übergangslösung bis zur Lieferung der BR 716 auf größere Räumbreite für die Neubaustrecke (NBS) Würzburg – Hannover umgebaut (BA 833, neu motorisiert nun als HB 900 G).

Die SBB verwendeten 1968 das geteilte große Beilhack-Schleuderwerk für die Xrotm 97 und 98 mit einem von SLM/Sulzer/SAAS eigens entwickelten dreiachsigen dieselelektrischen Trägerfahrzeug. Zwischen 1972 und 1978 lieferte Beilhack zweiachsige selbstfahrende Großschleudern HB 600/800 S an die SNCF (CN 1 bis 3), die NSB (DiR2 506) und die ÖBB (2080.01). Zwischen 1975 und 1989 wurden insgesamt zehn vierachsige Vollbahn-Schneesleudern mit mehr als 900 PS Auswurf-Förderleistung an die norwegische NSB (DiR3 511-513), die italienische FS (S 244.001-003), die SBB (Xrotm 95-96) und die ÖBB (2180.01, zweiachsige) geliefert sowie eine als BNSF-972590 in die USA. Den vorläufigen Abschluss der Entwicklung bildeten die zwei 1993 für die DB gebauten schnellfahrenden Hochleistungsmaschinen der Baureihe 716 mit 1600 PS Schleuderleistung für einen Auswurf bis 22000 t/h.

Die Doppelradssleudern arbeiten mit schnelllaufenden, gegensinnig rotierenden Schleuderrädern von 1300 mm Durchmesser. Deren Krummschaufeln beschleunigen das Schleudergut ohne übermäßige Komprimierung gleichmäßig und werfen es durch die verstellbaren Lenkkamine aus. Auf den nach vorne verlängerten Wurf-



Die erste Anwendung der Beilhack-Hohlschaufelschleuder im Bahnbereich war die Montage an dem aufgesattelten Einachs-Vorstellgerät G 7 der Zugspitzbahn (Räumwerk HB 2 F-Nr.: 21/1952).



Fotos (3): H. Petrovitsch

Die „Schleuderina“ genannte Beilhack-Konstruktion für die RhB war 1958 die erste mit auseinanderfahrbaren Schleuderhälften zur Abtragung von Randwällen.



Die ersten Lieferungen relativ schwach motorisierter selbstfahrender Bahnschneesleudern von Beilhack gingen nach Spanien (Bild: Renfe 300-102 Baujahr 1962), Jugoslawien und Schweden.



Foto: E. Kodrm/Sig. Petrovitsch

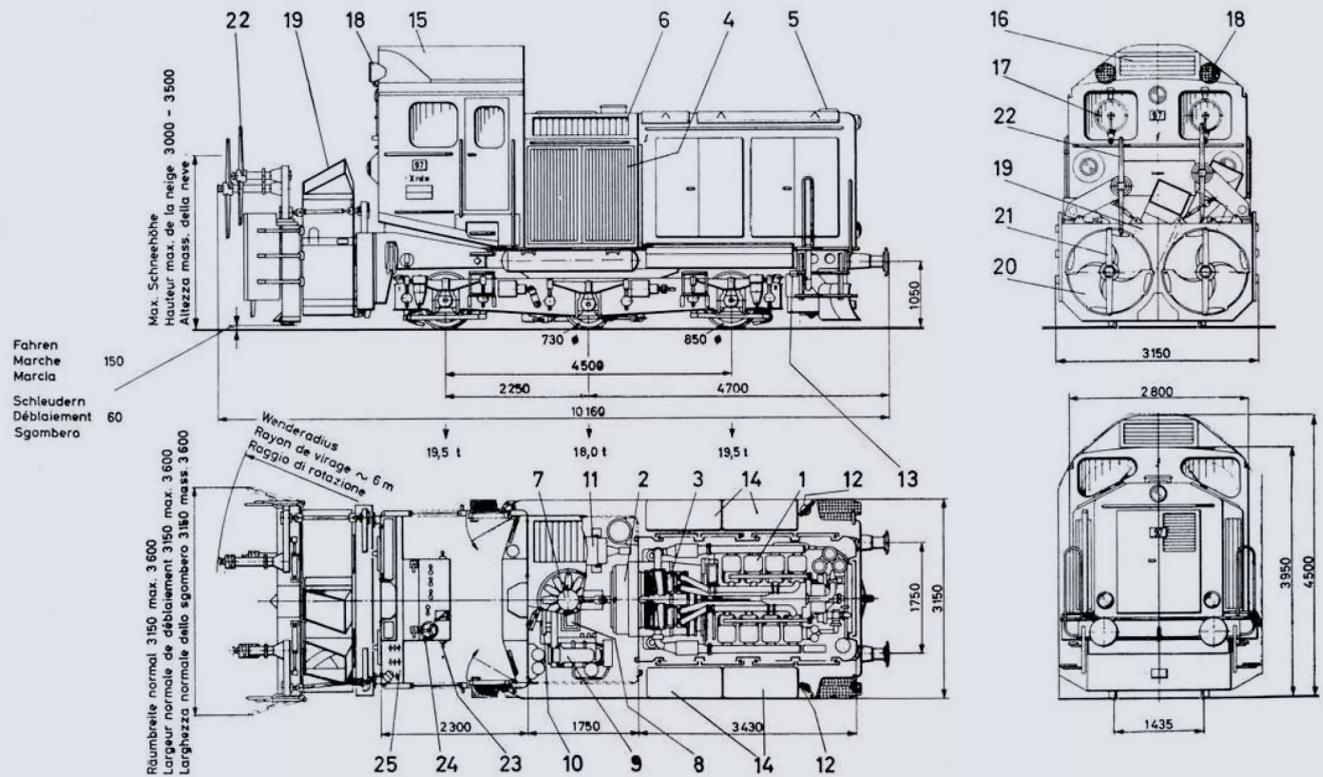
Für die meterspurige Zahnradbahn auf den Hochschneeberg beschafften die ÖBB 1964 die geschobene, nicht wendefähige Beilhack-Dieselschleuder HB 11.

## Die Rhätische Bahn machte den Anfang

der Rhätischen Bahn das geteilte, nach der Seite auseinanderfahrbare Schleuderwerk für die Xrotm 9216. Mit dieser konnten die von den Spurfplügen der Triebfahrzeuge aufgehäuften Randwälle direkt abgetragen werden, anstatt sie nur mit ausgestellten Rafferblechen einzukehren.

Die ersten kompletten Beilhack-Bahnschneesleudern des Typs HB 300 S mit Diesel-Eigenfahrantrieb (92 kW) und Drehaufbau wurden 1962 an die spanische RENFE, die schwedische SJ und die jugoslawische JŽ geliefert. Das große Beilhack-Schleuderwerk HS 291/292 mit 2900 mm

1 Dieselmotor; 2 Hauptgenerator; 3 Abgasturbolader; 4 Eintritt der Verbrennungsluft für den Dieselmotor und der Generator-Kühlluft; 5 Auspuff mit Schalldämpfer; 6 Eintritt der Kühlluft für den Wasserkühler; 7 Kühlventilator; 8 Fahrmotorventilator; 9 Kompressor; 10 Ölhydraulikpumpe; 11 Erreger- und Hilfsgenerator; 12 Brennstoff-Einfüllstutzen; 13 Stromanschluss für Ortsnetz 3 x 380 V; 14 Batterie; 15 Bremswiderstände; 16 Klappen; 17 Rotierende Klarglasscheiben; 18 Scheinwerfer; 19 Auswurfkamin; 20 Wurfrad; 21 untere Vorschneidepropeller; 22 obere Vorschneidepropeller; 23 Hauptfahrtschalter; 24 Hilfssteuerkontroller; 25 Schalthebel für das Schleuderaggregat.

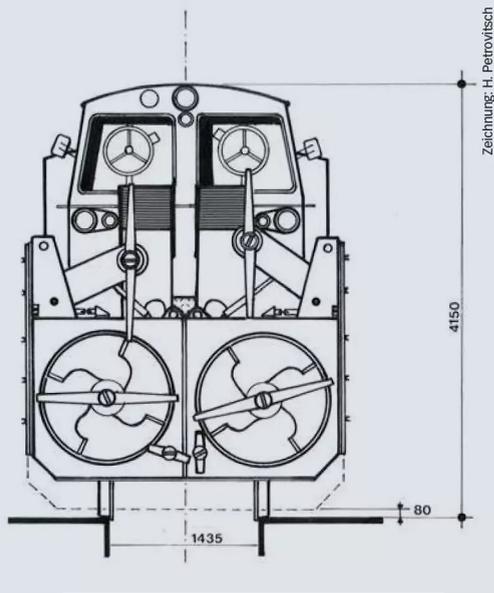


Zeichnung: SBB/Sig. Petrovitsch



Foto: H. Petrovitsch

Als mögliche Ablösung der Gotthard-Dampfschleuder beschafften die SBB 1967 zwei Beilhack-Schleudern Xrotm97 und 98 mit dieselelektrischem Fahr- und Schleuderantrieb auf einem dreiachsigen Trägerfahrzeug (Achsfolge A1A) von SLM/Secheron mit Wendeaufbau. Im Depot Erstfeld demonstriert sie im Jahr 2007 die 180-Grad-Wende.



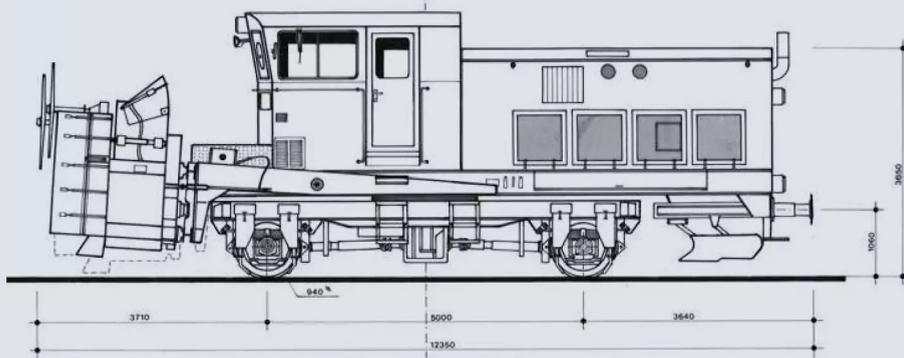
Zeichnung: H. Petrovitsch



Foto: H. Petrovitsch

Aus der geschobenen Schleuder HB 600 G (DB-BA 831 und 832) weiterentwickelt, bot Beilhack ab 1971 die selbstfahrende zweiachsige Maschine HB 600 S an, die in Varianten an die norwegische NSB (DiR2 506), die französische SNCF (CN 1 bis 3) und die ÖBB (2080.01 und die abgebildete stärkere 2180.01) geliefert wurde.

## Geschoben, selbstfahrend, zwei- oder vierachsig – es gibt unter- schiedlichste Schleudern



Zeichnung: H. Petrovitsch

wellen sind Vorschneidflügel angebracht, die verdichtete Altschneelagen aufwühlen und für die Hohlschleuderschaukeln fließfähig machen. Bei Schneeverwehungen über 1,5 Metern treten zusätzliche höher liegende verstellbare Vorschneidpropeller in Aktion. Die Unterkante des arbeitenden Aggregats lässt sich auf 10 oder 80 mm über SOK festlegen (profilwahrende Transportstellung 250 mm). Die mit Hydromotor um 180 Grad drehbare Brücke trägt Maschinenraum, Führerhaus und Schleuderaggregat, rückseitig den Pufferträger. Der Fahrtrieb erfolgt über eine durch den Drehkranzmittelpunkt gehende vertikale Welle zum Verteilgetriebe im Fahrwerk.

Die Wurfweite wird bei Windstille ausschließlich von der Rotationsgeschwindigkeit der Schaufelräder und dem Anstellwinkel der Auswurfkamme bestimmt. Die Raumdichte des Schnees, die von

Foto: R. Buch/Sig. Petrovitsch



Mangels Bedarfs zweier Schleudern an der NBS Würzburg – Hannover wurde 716001 im November 2005 nach München umgesetzt. Das Bild wurde am 21. Februar 2012 in Kempten aufgenommen.

30 kg/m<sup>3</sup> bei Pulverschnee bis 800 kg/m<sup>3</sup> bei gesetztem Altschnee variieren kann, schlägt im Leistungsbedarf zu Buche, den die Antriebsaggregate aufbringen müssen, um die Schleuderräder auf konstanten Touren zu halten. Das sekundlich erfasste Schneevolumen hängt ausschließlich von der Fahrgeschwindigkeit ab, mit der sich die Schleuder in den Schneekörper hineinfrisst. Bei dichter Altschneekonsistenz muss gegebenenfalls schleichend mit Teilfüllung gefahren werden, weil die begrenzte Motorleistung nicht den volumenmäßig möglichen vollen Durchsatz zulässt.

Das theoretische Schluckvermögen belief sich bei 370 U/min auf ein Volumen von 28300 m<sup>3</sup>/h oder 1,3 m<sup>3</sup> pro Rotorumdrehung. Das maschinelle Ausschleudervermögen begrenzt den Durchsatz einer HB 1000 S bei Nennwurfweite andererseits auf 12700 t/h oder 570 kg pro Umdrehung. Daraus folgt, dass nur bis zu einer Schneedichte von 440 kg/m<sup>3</sup> mit Vollfüllung der Schleuderräder gefahren werden kann. Die Hochleistungsschleuder der Baurei-



Fotos: ASH/Stg. Petrovitsch

Die 1975 von Beilhack an die norwegische NSB gelieferte HB 900 S-Vierachsschleuder DiR3 511 wurde 2006 von Schmidt in St. Blasien mit neuem Räumwerk und stärkerem Antrieb als HB 1200 S mit Förderleistung bis 22000 t/h neu aufgebaut. Im Jahr 2007 war sie bei Probefahrten auf der Bergenbahn unterwegs.

he 716 der DBAG (Beilhack-HB 1600 S) schafft dagegen 22000 t/h. Das Drehmoment der beiden Schleudermotoren wird mechanisch über Kupplung und Dreiganggetriebe auf ein Verbindungsgetriebe und von dort über Teleskop-Gelenkwellen zum Wurfrad- beziehungsweise Propellerantrieb übertragen. Durch das Zurückschalten auf eine niedrigere Schleuderraddrehzahl reduziert sich die Wurfweite, bei gleicher Motorleistung wird aber ein höherer Füllungsgrad der Wurfräder (höhere Arbeitsgeschwindigkeit) möglich. Das Schleuderschild überragt schon in der einfachen gesenkten Arbeitsstellung

die reguläre Fahrzeugumgrenzung, erst recht mit ausgeschwenkten Rafferblechen oder gar den bei Profilerweiterungsfahrten auseinandergefahrenen Schleuderhälften. Der hinten angeordnete Spurpflug greift zwischen die Schienen bis auf 70 mm unter SOK durch. Dementsprechend müssen diese Räummittel vor Hindernissen (Weichen, Brücken, BÜ) angehoben beziehungsweise eingezogen werden.

Im Jahr 2005 wurde die zuvor von Rosenheim nach Raubling ausgelagerte Beilhack Systemtechnik von "Schmidt Winterdienst und Kommunaltechnik" in St. Blasien übernommen. Dort wurde 2006 die 1975 gelieferte DiR3 511 der NSB als stärkere HB 1200 S neu aufgebaut, 2016

## Beilhack ist heute Teil einer Schweizer Holding

die Xrote 9219 der RhB, Baujahr 1967, zur Xrotm 4936 der MGB umgebaut. 2007 fusionierte Schmidt mit der Schweizer Aebi-Gruppe zur international tätigen Aebi-Schmidt-Holding (ASH). Die erste, nach 25 Jahren 2018/19 grundlegend neu konstruierte ÖBB-HB 1100 S trägt dementsprechend das Hersteller-Logo „Aebi-Schmidt-Beilhack“. Zulieferer für die Antriebsdrehgestelle war in diesem Fall ELH-Halle. Die neue Maschine ÖBB-X491.003 erscheint wesentlich bulliger als die BR 716 der DBAG (Bild S. 44/45). Mit ihrem 790 kW-Schleuderantrieb erreicht sie einen Auswurf von 10000 t/h, der Traktionsmotor mit 650 kW erlaubt Überstellfahrten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. *Helmut Petrovitsch*

## 22000 Tonnen Schnee pro Stunde



Bei einer Demonstration im Jahr 2007 mit der erneuerten NSB/JBV-Schleuder 0395011 zeigt diese, wie in einem zweiten Räumdurchgang mit seitwärts ausgefahrenen Schleuderhälften die von den Lokpflügen aufgehäuften Randwälle abgetragen werden und der Spurkanal wieder für künftiges Auspflügen verbreitert wird.

## H0-EXKLUSIVMODELLE VON ROCO – JETZT VORBESTELLEN! DIE AUSLIEFERUNG IST FÜR MITTE 2025 GEPLANT.

Exklusivmodell ab 224,90 € HO

Fotomontage



Roco

- 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 – Parteitagloks 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 € HO Fotomontage



Roco

2er Set

**Roco 6600208 2er-Set offene Güterwagen Es, DR, Ep.IV „OPW“**  
Diese Wagen waren im Original die „Brot- und Butterwagen“ der Deutschen Reichsbahn 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.



NEU! ELRIWA  
AUF WHATSAPP



WERDEN SIE  
ELRIWA-STAMMKUNDE!



Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft  
oder auf [www.facebook.com/elriwa](https://www.facebook.com/elriwa).

[www.elriwa.de](http://www.elriwa.de)

idee+spiel®

EUROTRAIN®



Unsere Exklusivmodelle für Sie!

# Gescheitert an den Rocky Mountains



Foto: Otto Baumgartner/Sammlung Richard Oed

Die zweite Lok besitzt noch die provisorischen Luftkanäle, während die 4002 bereits umgebaut ist (Sulfur Springs, April 1962).

Nur wenige Jahre waren die im eleganten Aspengold lackierten ML 4000 bei der Denver & Rio Grande Railroad unterwegs. Der anspruchsvolle Dienst vor schwersten Zügen auf den Gebirgsstrecken machte insbesondere den Motoren übermäßig zu schaffen.

**A**m 5. November 1959 bestellten die amerikanischen Bahnverwaltungen Southern Pacific (SP) und Denver & Rio Grande Western Railroad (D&RGW) bei Krauss-Maffei (KM) in München jeweils drei zweimotorige dieselhydraulische C'C'-Lokomotiven der Bauart ML 4000. Mit ihnen hofften die Bahnen, ihren Güterverkehr auf den Bergstrecken im Westen der Vereinigten Staaten effizienter zu ge-

stalten. Die Geschichte dieser Loks, von der Entstehung bis zur Lieferung und ihren Einsatz bei der SP beleuchtete der MODELLEISENBAHNER bereits in der Ausgabe 5/2024.

Aus Bremen kommend wurden die Lokomotiven beider Bahngesellschaften am 31. Oktober 1961 im Hafen von Houston, Texas, entladen. Die D&RGW überführte ihre Maschinen zügig nach Denver und setzte bereits am 7. November zwei der

Loks im Planbetrieb ein. Bei diesem und den folgenden Einsätzen zwischen Denver und Salt Lake City wurde den Loks nichts geschenkt: Die D&RGW spannte sie vor maximal ausgelastete Züge. Bereits am 24. November hatten die drei Loks zusammen mehr als 23800 Kilometer zurückgelegt und man zeigte sich zufrieden mit der Leistung der neuen Maschinen.

So zogen zwei KM-Lokomotiven mit Unterstützung durch eine EMD-FT-Dop-



Fotos (2): Werkfoto Krauss-Maffei

1961 trafen in der Lokmontage von Krauss-Maffei alle sechsachsigen Dieselloks des Hersteller aufeinander: Vorne die ML 3000, die spätere DB-V 300, dahinter die ML 2700 für die Türkei, gefolgt von den ML 4000 für die D&RGW und der SP.



Viele Projektbeteiligte von KM, den Zulieferern und den amerikanischen Bahnen versammelten sich am 29. September in Allach zur Verabschiedung der Loks.

## Nur drei anstelle von zuvor acht Lokomotiven

peleinheit mit 2700 PS 89 Güterwagen mit 4300 Tonnen über die 22 Kilometer lange Strecke zwischen Helper und Kyune, die durchgehend Steigungen zwischen 20 und 24 Promille aufweist. Andere Testfahrten zeigten, dass auf Steigungen von 33 Promille eine einzelne ML 4000 allein bis zu 1000 Tonnen befördern konnte. Für den leichten Schnellgüterverkehr mit

2500-Tonnen-Zügen, welche die D&RGW normalerweise mit acht EMD-GP7 bespannte, reichten drei KM-Loks, die außerdem schneller unterwegs waren. Durch die geringere Anzahl an Lokomotiven konnte zudem die nutzbare Anhängelast um 450 Tonnen gesteigert werden. Zum Entsetzen der von Krauss-Maffei, Voith und Maybach nach Denver entsandten Techniker erhöhte die D&RGW die Anhängelast nicht nur um diese 450 Tonnen, sondern nutzte zusätzlich die geringere erlaubte Dauergeschwindigkeit von 16 km/h der ML 4000: Sie mutete den KM-Loks noch schwerere Züge zu. Und so kam es, wie es kommen musste: Die Schwierigkeiten nahmen zu. So verursachten ein gebrochenes Rollenlagergehäuse und

eine gebrochene Radscheibe die ersten Ausfälle. Zudem liefen die Loks auf den versetzt verlegten Schienen schlecht und es mussten die Federspannung der Brückenabstützung erhöht und hydraulische Dämpfer angebaut werden.

Größer waren die Probleme mit der rein pneumatischen Steuerung der KM-Loks. Undichte Luftschläuche und Rohrleitungen machten das System unzuverlässig. Zudem beklagten sich die amerikanischen

### Die Probleme mit den ML 4000 begannen schnell

Lokführer aufgrund der Leitungslängen über drei Loks hinweg über eine langsame Ansprechzeit und eine ungenaue Regelung. Abhilfe schuf nur der vollständige

Foto: Werkfoto Krauss-Maffei/Sammlung Richard Oed



Am 4. Oktober 1961 wurden die Loks in Bremen auf den Frachter "Christen Smith" zum Transport in die Vereinigten Staaten verladen, wo sie am 31. Oktober ankamen.

Umbau auf die in den Vereinigten Staaten übliche elektropneumatische Steuerung von Motoren und Getrieben, welche die D&RGW schon von Anfang an gefordert hatte. Die Bahngesellschaft übernahm auch den Umbau, der aufgrund der Lieferzeit des Fahr Schalters von General Electric dann erst 1963 durchgeführt wurde. Danach konnten die KM-Maschinen auch gemischt mit den dieselektrischen Loks amerikanischer Bauart betrieben werden.

Noch schwerer wogen die Probleme mit der Sauerstoffversorgung und der Kühlung der Motoren in den Tunnel der Denver & Rio Grande Western. So war im zehn Kilometer langen Moffat-Tunnel die angesaugte Verbrennungsluft der hinteren Maschinen bereits so heiß und mit den Abgasen der davorliegenden Motoren gesättigt, dass nicht nur die Motorleistung zurückging, sondern auch unverbrannter Diesel in die Abgase gelangte. Nach dem

---

## Gewaltige Stichflammen am Ende des Tunnels

---

Foto: Werkfoto Krauss-Maffei



In der Wüste von Utah unterwegs sind hier im Jahr 1962 alle drei ML 4000 der D&RGW, zusammen mit dem Leistungsmesswagen, der auf allen Fahrten mit dabei war und der dem Personal von KM, Maybach und Voith auch als Quartier diente.



Ein Schild weist auf den Umbau der Steuerung hin, der eine Mehrfachtraktion mit DH- und DE-Loks möglich machte.

Verlassen des Tunnels entzündete sich dieser schlagartig, was zu hohen Stichflammen und einer weithin hörbaren Geräuschkulisse führte. Nach einigem Hin und Her beschlossen die Beteiligten, zusätzliche Lufteinlässe im unteren Teil des Lokkastens zu schaffen, um kühlere Luft aus Bodennähe anzusaugen, war doch die Kühlanlage der ML 4000 nur auf eine Außentemperatur von 50 Grad Celsius ausgelegt.

### Ausreichend Kühlluft wurde zum größten Problem

Zu Testzwecken stellte die Southern Pacific zunächst für alle Loks Luftkanäle aus Sperrholz her, die außen am Lokkasten angebracht wurden. Die Lösung bewährte sich und so wurde die neue Luftführung 1962 fest in den Seitenwänden verbaut. SP und D&RGW gingen dabei unterschiedliche Wege, wobei bei der D&RGW vom Führertisch aus schaltbare Jalousien von General Motors zum Einbau kamen. Die Lokführer nutzten diese nur in den Tunneln, um auf den anderen Strecken das Ansaugen von Sand zu verhindern. Zudem schlug Maybach vor, die Leistung der MD 870 Motoren bei höheren Temperaturen deutlich zu reduzieren. Ein Vorschlag, den die D&RGW mit dem Argument, dass man 4000-PS-Loks gekauft habe, ablehnte. Weitere Probleme



Foto: Sammlung Richard Oed

Typisch für die Zeit der ML 4000 bei der D&RGW ist der Aufenthalt einer oder mehrerer Loks in der Werkstatt, wie hier der 4002. Links steht eine F7 A-B Einheit und rechts eine Kiste mit Ersatzteilen von Krauss-Maffei aus München.

mit Maybach-Motoren, Einspritzgeräten, Motorreglern, Behr-Kühlerpumpen, Schleuderschutz sowie andere Schwierigkeiten ließen die Atmosphäre bei den regelmäßigen Besprechungen zwischen Hersteller und Bahn immer frostiger werden.

So zog die D&RGW viele Umbauten und Versuche später die Konsequenzen und verkaufte im Februar 1964 ihre drei ML 4000 an die Southern Pacific, die sie noch bis zum September 1967 einsetzte. An den Rocky Mountains aber waren die Loks gescheitert. *Richard Oed*

Fotos (2): Otto Baumgartner/Sammlung Richard Oed



Im Februar 1963 waren die Loks 4002 und 4003 für 19 Tage für Testfahrten an die New York Central ausgeliehen und kamen dabei auch nach New York.



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

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

**[bettina.wilgermeim@verlagshaus.de](mailto:bettina.wilgermeim@verlagshaus.de)**

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

## VERKÄUFE

TT, N, Z

### FIGUREN Z-G

[www.klingenhoefer.com](http://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](mailto: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](mailto:henning@modelleisenbahn-ankauf.com) G

[www.modellbahn-kepler.de](http://www.modellbahn-kepler.de)

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

gurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, [info@meiger-modellbahnparadies.de](mailto:info@meiger-modellbahnparadies.de) G

[www.carocar.com](http://www.carocar.com)

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder [red\\_dust61@web.de](mailto:red_dust61@web.de).

[www.Modellbau-Gloeckner.de](http://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](mailto:info@gebrauchtemodellbahn.de). Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

[www.modellbahnritzer.de](http://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](mailto:henning@modelleisenbahn-ankauf.com) G

## VERKÄUFE

H0

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

[www.modellbahn-apitz.de](http://www.modellbahn-apitz.de)  
[info@modellbahn-apitz.de](mailto:info@modellbahn-apitz.de)

Märklin Sondermodelle H0. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. [www.marco-denhartog.nl](http://www.marco-denhartog.nl) G

Besuchen Sie unseren neuen [www.vgbahn.shop](http://www.vgbahn.shop)

[www.modellmobildresden.de](http://www.modellmobildresden.de)

**ostparts**  
[www.ostparts.de](http://www.ostparts.de)  
**Neu im Shop!**  
Ihr Internetshop für 1:87 Ostmodelle  
Bausätze / Fertigmodelle / Zubehör  
Wiederauflage Nobas Bagger UB 80  
Bedruckt: VEB Tiefbau Berlin  
VEB Wasserbau Weimar

**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](mailto:simiwe@t-online.de)

  
Dirk Röhrich 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](http://www.modellbahnservice-dr.de)

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

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

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

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

[www.lokraritaetenstuebchen.eu](http://www.lokraritaetenstuebchen.eu)

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. [www.koll-verlag.de](http://www.koll-verlag.de) Tel. 06172-302456 G

[www.modellbahn-kepler.de](http://www.modellbahn-kepler.de)

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

Fleischmann H0 24 Zugpackungen mit Dampflok + 19 Loks und Roco H0 2 Zugpackungen + 9 Loks, alles Ep.1+2

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

(KPEV, KBStB, Würt., DRG), neu oder neuwertig. Bitte Liste anf.: 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. Laser-cutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. Preis: 5999 €. martinjrichter@gmx.de

Verkaufe günstig, da gebraucht: Märklin NoHAB-Diesellok (Norwegen), Nr. 39671 (mfx, Sound) (leider ohne Originalkarton), kaum gelaufen: 150,- €; Märklin BR 95 (Nr. 39095, aus Insider-Modell 2016), kaum gelaufen: 200,- €. Rainer Schmid, Mühlwies 12, 88267 Vogt; RB.Schmid@t-online.de

Bemo H0m abzugeben. Neu; Gebrauch; Defekt; An Nutzer oder Klub. Keine Händler, Ware muss überprüft werden. U.a. 4 Triebwagen 6 Loks 5 Personenwagen und circa 40 Güter-

wagen. 3 „Sartsets“ und 20 defekte Wagen. 0176-43665628

**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 Handwerksmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

[www.mbs-dd.com](http://www.mbs-dd.com)

[www.modelltom.com](http://www.modelltom.com)

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private

Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

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

[www.suchundfind-stuttgart.de](http://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.

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

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

**Modellbahn Pietsch**  
 Prühlstr. 34,  
 12105 Berlin-Mariendorf,  
 Tel.: 0 30/7 06 77 77  
[www.modellbahn-pietsch.de](http://www.modellbahn-pietsch.de)  
**Märklin - Auslaufmodell zum Sonderpreis**  
**34632 SBB BR460 Cargo statt 229,99 EUR 179,99 EUR**  
 Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 € Versand)

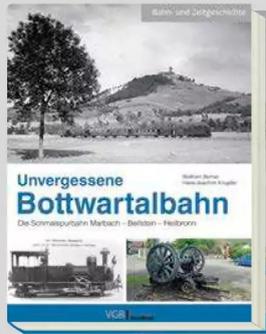
**ModellBahNland Magdeburg**  
 ModellbahNland Magdeburg GmbH  
 Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg  
 Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41  
[www.modellbahNland-magdeburg.de](http://www.modellbahNland-magdeburg.de)  
 E-Mail: mail@modellbahNland-magdeburg.de  
 Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für  
 Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör  
 Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

**NEU**

# Kult

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

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



Besuchen Sie unseren neuen [www.vgbahn.shop](http://www.vgbahn.shop)

Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

[www.jbmodellbahnservice.de](http://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](http://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](http://www.modellbahnzentrum-uerdingen.de)

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

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

[www.modelltechnik-ziegler.de](http://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 – Danke.

[www.wagenwerk.de](http://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](http://www.koelner-modell-manufaktur.de)

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

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice

**Jb Modellbahn Service**  
Lottner Straße 37  
49078 Osnabrück  
Tel. 0541.43 31 35  
[www.jbmodellbahnservice.de](http://www.jbmodellbahnservice.de)

**Vielfalt im Detail!**

**Ankauf - Verkauf - Neuware**  
[www.modellbahn-diehl.de](http://www.modellbahn-diehl.de)  
Mobil: 0172 / 71 58 412

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 oder E-Mail: albue@t-online.de.

Suche H0 SD Diesellok T678.0 in Orange. Tel.: 03461 81 30 65 oder JuliaSturm@web.de

## VERKÄUFE

### Große Spuren

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

[www.modellbahn-kepler.de](http://www.modellbahn-kepler.de)

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

## GESUCHE

### Große Spuren

[www.modellbahnservice-dr.de](http://www.modellbahnservice-dr.de)

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

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 4. Februar 2025

## Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m<sup>2</sup>

- Seit 1978 -



Märkische Str. 227  
44141 Dortmund

Telefon 0231/ 41 29 20  
[info@lokschuppen-berlinski.de](mailto:info@lokschuppen-berlinski.de)

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

[www.lokschuppen-berlinski.de](http://www.lokschuppen-berlinski.de)

**Lokschuppen Hagen-Haspe**  
**Exclusive Modelleisenbahnen**  
und mehr...vieles mehr



Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? • Listen kostenlos! • [www.lohag.de](http://www.lohag.de)  
Tel.: 02331/404453 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



63212613, E-Mail: nann-  
ankauf@web.de. G

**Brückenvielfalt von Spur Z  
bis Spur 1  
[www.hack-bruecken.de](http://www.hack-bruecken.de)**

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meigermodellbahn@t-online.de G

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

83 800 85 oder Dr. Thomas.  
Koch@t-online.de

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

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

[www.wagenwerk.de](http://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.eisenbahnbuecheronline.de](http://www.eisenbahnbuecheronline.de)

Verkaufe Modelleisenbahner: MEB 1/1952 – 2024; MEB 1956 - 1989 gebunden; MEB Schule 1- 50, Spezial 1-27; Eisenbahnmagazin 1/1990 –



**NEU**

**101 AHA-MOMENTE**  
für alle Eisenbahnfans

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

Best.-Nr. 13459 · € (D) 14,99

**Besuchen Sie unseren neuen [www.vgbahn.shop](http://www.vgbahn.shop)**

2024; TT- Kurier 2001- 2015; E- Mail: kaguesa@gmx.de; Tel. 03416897633

**[www.modelleisenbahn.com](http://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](http://www.nordbahn.net) / Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Modelleisenbahner Jahrgänge je 12 Hefte ohne Beilagen je 10,00 € inkl. Versand über Hermes. Jhrg:



1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2003 und 2006. E-Mail: ristesch@gmx.de

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)  
Feine Details und  
Eisenbahnmodelle

Verkaufe Eisenbahnmagazin komplett Jahrgänge 1994 bis 2020, altersbedingte Auflösung, VB, zusätzlich als Beigabe 56 Stück div. Magazine und Anleitungen, 1995 bis 2010 MIBA, DIMO, Züge, Eisenbahn Journal/Kurier, Abholung in 42659, 0170 3472185

**[www.nordbahn.net](http://www.nordbahn.net)**  
Qualität, Auswahl, preiswert

100 Bücher/Zeitschriften über Eisenbahn & Modellbahn, ab 5,00€ versandkostenfrei (in D). Liste anfordern unter lockpeter070@gmail.com

An- & Verkauf von Second Hand Modellen, hauseigene Werkstatt, nationaler & internationaler Versand, Auswahl an Fachliteratur, fachspezifische Beratung u.v.m.

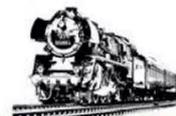
**Eisenbahn-Treffpunkt  
SCHWEICKHARDT**

**[www.modelleisenbahn.com](http://www.modelleisenbahn.com)**  
Biegelwiesenstr. 31 – 71334 Waiblingen  
E-Mail: ets@modelleisenbahn.com

Die ersten Modelleisenbahn-Neuheiten 2025 finden Sie unter  
**[www.modelleisenbahn.com](http://www.modelleisenbahn.com)**



**SHOP NOW**



„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn, denn – Eisenbahn sind WIR!“

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

### 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 - komme

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

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

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

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBAHNFEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG - Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsaufösungen und -Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089-85466877, 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. Scholzachtaler Märklin Freunde. Bei Interesse E-Mail SHZmaerklinfreunde@gmx.de oder Tel.: Herr Schwarz 0173 3723698 / Herr Curle 01714192579

www.modellbahnservice-dr.de

www.modell-hobby-spiel.de  
- News / Modellbahnsofa -

Besuchen Sie unseren neuen [www.vgbahn.shop](http://www.vgbahn.shop)

**Neuheit 2024/25**

Brücken - kundenspezifisch gefertigt  
Metal oder Kunststoff - versch. Bauweisen

**PATERNOSTER**

Vitrine - Schattenbahnhof

Individuelle Fertigung nach Kundenwunsch, alle Spurweiten ab N bis Spur II(m)

Platz sparend  
alle Züge sofort verfügbar

**Funktionsmodellbau**  
**RALF KESSELBAUER**  
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr  
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997  
www.thiel-gleis.de

### Fahrzeugmodelle in H0

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

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



**Oesling Modellbau**

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

**www.cdt-werbedruck.de**

Fotorealistische  
Kartonmodelle  
H0 + H0m  
fahrbereit vorbereitet  
Tel.: 0371/5362537

34 Jahre  
**Modellbahn Ehrhardt** EUROTRAIN

Wir wünschen unseren Kunden schöne  
Weihnachten und alles Gute für das neue Jahr

**Wir bieten noch folgende Startsets:**

Märklin 29243 H0 Set digital mit BR 24 DB	419,95 €
Trix 21528 H0 Set digital mit BR 74 DB	269,95 €
Roco 5110002 H0 Set digital mit BR 132 DR	369,90 €
Fleischmann 5170001 N Set digital mit BR 111 DR	324,90 €
Fleischmann 931706 N Set analog mit BR 80	149,90 €

Beuditzstraße 2a · Eingang Rudolf-Götze-Straße · 06667 Weißentfels · Telefon 03443/302509  
Internet: www.modellbahn-ehrhardt.de · E-Mail: shop@modellbahn-ehrhardt.de

**Ätztechnik**

Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzantagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien, Ätzstapel für Z.N., TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. versch. Metalle, Miniaturketten, Ausführl. u. informativer Katalog gegen nach Ihrer Zeichnung € 5,- (Scheinüberweisung) (wird bei Kauf angerechnet)

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

**www.Beckert-Modellbau.de**

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

**Ätzschilder**  
Nach Wunsch in allen Spurweiten!  
Farblich bereits fertig!

Handarbeitsmodelle

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

www.modellbahnen-berlin.de

hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

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. 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.

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

### BÖRSE

#### Auktionen, Märkte

modellbahnboerse-berlin.de  
jeweils von 10 bis 14 Uhr  
Herzog 01736360000  
14.12. Samstag Zwickau  
Neue Welt  
28.12. Samstag Dresden  
Johann Stadthalle

www.modellbahnboerse-berndt.de

**Modellbahn-Auto-Börsen,**  
99096 Erfurt Sam. 04.01. / 01.02. von 10-14:30, Steigerwaldstadion im Parksaal, Werner-Seelenbinder-Str., 34246 Vellmar So.05.01. / 02.03. von 10-14:30, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10, 36179 Bebra So. 09.02 / 16.03. von 10:00-14:30, Lokschuppen am Bahnhof, Gilfershäuser Str. 12, 04159 Leipzig Sam. 08.03. von 10-14:30, Leipziger Hotel, Hallesche Str.190 99867 Gotha Sam. 10.05. von 10-14:30, Stadthalle, Goldbachstr., Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Han-

**Modellbahn zur Adventszeit**  
60. Leipziger Modellbahnausstellung  
geöffnet Mo-Fr von 13.00 bis 19.30 Uhr  
Sonnabend/Sonntag von 10.00 bis 19.30 Uhr



**05.12. bis 22.12.2024**  
Historischer Speisesaal  
Zugang von der Buchhandlung Ludwig

PROMENADEN  
www.mev-friedrich-list.org

dy: 0176/89023526, E-Mail: jensberndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

26.01. BUTZBACH Modelleisenbahn- + Spielzeugbörse, 10-16 h, Bürgerhaus, 35510 Butzbach, Baum, 01590 1487459.

60. Leipziger Modellbahn zur Adventszeit. 5.12. - 22.12.2024; Montag - Freitag 13.00- 19.00 Uhr; Samstag und Sonntag 10.00 - 19.00 Uhr; Promenaden Leipzig; Hauptbahnhof, www.mev-friedrich-list.org

61. Modelleisenbahn- und Modellautobörse am 26.01.2025 in 66386 St. Ingbert, Im Schmel-

**Ingolstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugmarkt**  
Ankauf • Verkauf • Tausch  
Inh. Norbert Westphal • Tel. (08404)9399930  
Handy: (0173)3532052  
www.ingolstaedter-Modellbahnmarkt.de

**Termine 2025**  
So 19. 01. 2025  
So 09. 03. 2025  
von 10.00 - 15.00 Uhr  
Nibelungenhalle Großmehring  
Dammweg 1

**Modellbahn-Auto-Börsen**  
99096 Erfurt Sam. 04. 01. / 01. 02. von 10-14:30, Steigerwaldstadion im Parksaal, Werner-Seelenbinder-Str.  
34246 Vellmar So. 05. 01. / 02. 03. von 10-14:30, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10  
36179 Bebra So. 09.02 / 16.03. von 10-14:30, Lokschuppen am Bahnhof, Gilfershäuser Str. 12  
04159 Leipzig Sam. 08. 03. von 10-14:30 Leipziger Hotel, Hallesche Str.190  
99867 Gotha Sam. 10. 05. von 10-14:30 Stadthalle, Goldbachstr.

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

**ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE**  
Seit 1961 www.adler-maerkte.de

08.12. Neuss, Stadthalle, Selikumer-Str. 25  
15.12. Troisdorf, Stadthalle, Kölnerstr. 167  
22.12. Mönchengladbach, K.-Friedrich-Halle Hohenzollernstr. 15  
01.01. Köln-Mülheim, Stadthalle | 13 - 17 h  
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz

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

zerwald 51a, Turnhalle Leibniz Gymnasium von 10-16 Uhr. Info mec-igb.de

**Alle Angaben ohne Gewähr.**

# DIE ELLOK-BR E 01 UND E 71'

100 Jahre elektrische Serienlokomotiven der Königlich-Preussischen Staatsbahn. Vor 100 Jahren, im März 1914, nahm die Königlich-Preussische Staatsbahn ihre ersten elektrischen Serienlokomotiven in Betrieb. Dieses Jubiläum ist Anlass, eine umfassende Aufarbeitung der Lokomotivgeschichte der damaligen Entwicklungsepoche vorzulegen. Der Leser erfährt nicht nur viel über die ersten preussischen Serien-Elloks ES 9 bis 19 (ab 1926 Baureihe E 01), EG 511 ...

192 Seiten • Best.-Nr. 68109 • € (D) 19,99



GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80331 München

© Studio Dagdagaa - stock.adobe.com



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT** ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**  
Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | GeraMond  
VERLAGSGRUPPE WERNER

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

#### Fr 13.12. bis So 15.12.

- Weihnachtsmarkt in der Lokwelt Freilassing, Tel. 08654 3099320, [www.lokwelt.freilassing.de](http://www.lokwelt.freilassing.de)

#### Sa/So 14./15.12.

- Nikolausfahrten vom Bahnhof Wesel zum Alten Wasserwerk, Tel. 0281 20617960, [www.hsw-wesel.de](http://www.hsw-wesel.de)

#### Sa/So 14./15.12.

- Weihnachtsmarktdampfexpress mit 50 3616 von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg, [www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de](http://www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de)

#### So 15.12.

- Nikolausfahrten von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, [www.kleinbahnexpress.de](http://www.kleinbahnexpress.de)

#### So 15.12.

- Jahresabschluss mit der Diesellok auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, [www.museumsbahn-schoenheide.de](http://www.museumsbahn-schoenheide.de)
- Museums-Dampfbahn von Ludwigsburg über Nürtingen zum Neuffener Weihnachtsmarkt, Tel. 0711 988099701, [www.ges-ev.de](http://www.ges-ev.de)

#### Sa/So 21./22.12.

- Nikolausfahrten zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, [www.geesthachter-eisenbahn.de](http://www.geesthachter-eisenbahn.de)



KARSTEN FUCHS

#### Sa 21.12. bis Di 24.12., Do 26.12. bis So 29.12.

- Weihnachtsfahrten auf der Dampfstraßenbahn Hoorn – Medemblik (NL), Tel. 0031 229 255255, [www.stoomtram.nl](http://www.stoomtram.nl)

#### So 22.12.

- Weihnachtsmarkt-Express von Schorndorf nach Straßburg mit E 10 228 und Bundesbahnzug, Tel. 07951 9679997, [www.dbkev.de](http://www.dbkev.de)

#### Mo 23.12.

- Friedenslichtfahrt zwischen Endorf und Obing, Tel. 0151 67794888, [www.chiemgauer-lokalbahn.com](http://www.chiemgauer-lokalbahn.com)

#### Di 24.12.

- Weihnachtsfahrten auf der Kleinbahn Leeste – Thedinghausen, [www.pingelheini.de](http://www.pingelheini.de)
- Heiligabendfahrten auf der Blecker Kleinbahn, Tel. 04131 2296461, [www.heide-express.de](http://www.heide-express.de)
- Warten aufs Christkind bei der Hespertalbahn, Tel. 0201 80091330, [www.hespertalbahn.de](http://www.hespertalbahn.de)
- Heiligabendfahrten zwischen Preußisch Oldendorf und Bad Essen, Tel. 05474 302, [www.museumseisenbahn-minden.de](http://www.museumseisenbahn-minden.de)

#### Mi/Do 25./26.12.

- Weihnachtsfahrten auf der Meuselwitzer Kohlebahn, Tel. 03448 752550, [www.kohlebahnen.de](http://www.kohlebahnen.de)

#### Do 26.12.

- Weihnachtsfahrten nach Damme, Tel. 039861 70159, [www.eisenbahnmuseumgramzow.de](http://www.eisenbahnmuseumgramzow.de)
- Weihnachtsfahrt auf der Brohltalbahn, Voranmeldung erforderlich, Tel. 02636 80303, [www.vulkan-express.de](http://www.vulkan-express.de)

#### Do 26.12. bis Di 31.12., Fr/Sa 3./4.1.

- Glühweinfahrten mit Dampf zwischen Oschatz und Mügeln, Tel. 034362 37541, [www.doellnitzbahn.de](http://www.doellnitzbahn.de)

#### Fr 27.12. bis Di 31.12.

- Winterdampf im Hochschwarzwald zwischen Titisee und Seebrugg, [www.3seenbahn.de](http://www.3seenbahn.de)

#### Fr 27.12. bis So 5.1.

- Dampffahrten zum Jahreswechsel und ins neue Jahr zwischen Steinbach und Jöhstadt, Tel. 037343 808037, [www.pressnitztalbahn.de](http://www.pressnitztalbahn.de)

#### Sa 28.12.

- Dampfbahnzug mit 35 1097 von Treysa nach Wetzlar, anschließend Schnupperfahrt nach Weilburg, Tel. 06698 9110441, [www.eftreysa.de](http://www.eftreysa.de)

#### Sa/So 28./29.12.

- Lichtfahrten von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg, [www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de](http://www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de)

- Tunnelfahrten mit 52 7596 auf der Schwarzwaldbahn, Anfahrt von Rottweil zum Triberger Weihnachtszauber mit Dampf, Tel. 0741 17470818, [www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de](http://www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de)
- Glühweinfahrten zwischen Kassel und Naumburg, Tel. 0561 81029484, [www.hessencourrier.de](http://www.hessencourrier.de)

#### Di 31.12.

- Silvesterfahrt beim Pollo zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, [www.pollo.de](http://www.pollo.de)
- Panoramafahrt mit dem Schienenbus durch die Silvesternacht, Tel. 07254 131836, [www.roter-flitzer.de](http://www.roter-flitzer.de)
- Silvesterfahrt auf der Brohltalbahn, Voranmeldung erforderlich, Tel. 02636 80303, [www.vulkan-express.de](http://www.vulkan-express.de)
- Silvesterparty mit Livemusik im Lokpark Braunschweig, Tel. 0531 2640340, [www.eisenbahnerlebnis.de](http://www.eisenbahnerlebnis.de)
- Nächtliche Silvesterfahrt auf eine der Kölner Rheinbrücken mit Blick auf das Feuerwerk, Tel. 0162 4100637, [www.rimkoeln.de](http://www.rimkoeln.de)

#### Mi 1.1.

- Neujahrsfahrt beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I, Tel. 039200 54922, [www.kj-1.de](http://www.kj-1.de)

#### Sa 4.1.

- Neujahrsfahrt mit 35 1097 von Chemnitz nach Radebeul und

Mit 35 1097 durch die Winterlandschaft: So wie im Dezember 2017 bei Falkenstein, bespannt die 1'C1'-Dampflokomotive auch zum Jahreswechsel 2024/2025 verschiedene Sonderfahrten



Dresden, Tel. 0371 46400892, [www.sem-chemnitz.de](http://www.sem-chemnitz.de)

- Winterdampfahrt mit 78 468 und V 36 412 von Lengerich nach Warstein im Hochsauerland, Tel. 05482 929182, [www.eisenbahn-tradition.de](http://www.eisenbahn-tradition.de)

#### Sa 4.1. bis Mo 6.1.

- Dreikönigsdampf der Eisenbahnfreunde Zollernbahn, Tel. 0741 17470818, [www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de](http://www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de)

#### So 5.1.

- Neujahresfahrt von Stuttgart nach Garmisch-Partenkirchen mit E 10 228 und Bundesbahnzug, Tel. 07951 9679997, [www.dbkev.de](http://www.dbkev.de)

#### Mo 6.1.

- Sonderöffnungstag im Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen, Tel. 09081 24309, [www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de](http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de)
- Der „Feurige Elias“ fährt zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, [www.ges-ev.de](http://www.ges-ev.de)

#### So 12.1.

- Feldbahndampf und Glühwein im Frankfurter Feldbahnmuseum, Tel. 069 709292, [www.feldbahn-ffm.de](http://www.feldbahn-ffm.de)

#### So 12.1, 26.1.

- Winterfahrten auf der Brohltalbahn nach Oberzissen, Voranmeldung

erforderlich, Tel. 02636 80303, [www.vulkan-express.de](http://www.vulkan-express.de)

#### Fr 17.1.

- Knieperkohlfahrt beim Pollo zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, [www.pollo.de](http://www.pollo.de)

#### Sa 18.1.

- Winter-Rundfahrt mit nostalgischen Zügen ins Appenzellerland, Tel. 0041 43 2990880, [www.eurovapor.ch](http://www.eurovapor.ch)

#### Sa 25.1.

- „Das Prickeln im Schnee“: Dampfzug von Leipzig zur Rotkäppchen-Sekterlebenswelt oder zur Winzervereinigung nach Freyburg, Tel. 0176 62170200, [www.dampfbahnmuseum.de](http://www.dampfbahnmuseum.de)

#### So 26.1.

- Winterfahrten mit Musik zwischen Oschatz und Mügeln, Tel. 034362 37541, [www.doellnitzbahn.de](http://www.doellnitzbahn.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/So 14./15.12.

- Modelleisenbahnausstellung des Obervogtländischen Modelleisenbahnclubs in Adorf, 9.30–17.30 Uhr, Tel. 037423 2269, [www.modellbahn-adorf.de](http://www.modellbahn-adorf.de)
- 20 Jahre Modellbahnen im Bürgerhaus Weida: Ausstellung des MEC Weida und Börse, 10–18 Uhr, Tel. 036603 239573, [mecweida.wixsite.com](http://mecweida.wixsite.com)
- Modellbahnausstellung des MEC Dippoldiswalde in der „Alten Feuerwehr“, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 03504 612029, [www.mec-dippoldiswalde.de](http://www.mec-dippoldiswalde.de)
- Modellbahnmesse mit Ausstellung im Bürgersaal Erpel, 10–16 Uhr, Tel. 0160 99542327, [www.eisenbahnfreunde-wied-rhein.de](http://www.eisenbahnfreunde-wied-rhein.de)
- Modellbahnausstellung in der Festhalle Leutkirch, Samstag 10–17 Uhr, Sonntag 11–17 Uhr, Tel. 07564 9199960, [www.mbf-leutkirch.de](http://www.mbf-leutkirch.de)

- Modelleisenbahnausstellung des Obervogtländischen Modelleisenbahnclubs in Adorf, 9.30–17.30 Uhr, Tel. 037423 2269, [www.modellbahn-adorf.de](http://www.modellbahn-adorf.de)
- 20 Jahre Modellbahnen im Bürgerhaus Weida: Ausstellung des MEC Weida und Börse, 10–18 Uhr, Tel. 036603 239573, [mecweida.wixsite.com](http://mecweida.wixsite.com)
- Modellbahnausstellung des MEC Dippoldiswalde in der „Alten Feuerwehr“, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 03504 612029, [www.mec-dippoldiswalde.de](http://www.mec-dippoldiswalde.de)
- Modellbahnmesse mit Ausstellung im Bürgersaal Erpel, 10–16 Uhr, Tel. 0160 99542327, [www.eisenbahnfreunde-wied-rhein.de](http://www.eisenbahnfreunde-wied-rhein.de)
- Modellbahnausstellung in der Festhalle Leutkirch, Samstag 10–17 Uhr, Sonntag 11–17 Uhr, Tel. 07564 9199960, [www.mbf-leutkirch.de](http://www.mbf-leutkirch.de)

#### Sa/So 14./15.12., 11./12.1., 18./19.1., Do. 2.1.

- Ausstellung des Modellbahnclubs „Glück Auf“ Gersdorf im Kulturzentrum „Hessenmühle“, 10–18 Uhr, Tel. 03723 681515, [www.modellbahn-gersdorf.de](http://www.modellbahn-gersdorf.de)

#### Sa/So 14./15.12., 18./19.1., So/Mo 5./6.1.

- Vorführungen der H0-Anlage Modellbahn '65 Stuttgart von 11–17 Uhr, Eingang beim Stuttgarter Hauptbahnhof tief, S-Bahn-Ausgang Kronenstr./Kaufhof, [www.modellbahn65.de](http://www.modellbahn65.de)

#### Sa/So 14./15.12., 25./26.1.

- Modelleisenbahnausstellung des Obervogtländischen Modelleisenbahnclubs in Adorf, 9.30–17.30 Uhr, Tel. 037423 2269, [www.modellbahn-adorf.de](http://www.modellbahn-adorf.de)

#### 15.12.2024

- Modellauto- und Modellbahnmesse in der Festhalle Weende in Göttingen, 10–16 Uhr, Tel. 0551-372996, [www.modellboersen.de](http://www.modellboersen.de)

#### So 15.12., 29.12.

- Modellbahnausstellung der Modellbahner Backnang in ihren Vereinsräumen, 10–16 Uhr, [www.modellbahner-backnang.de](http://www.modellbahner-backnang.de)

#### So 15.12., 29.12., 12.1., 19.1.

- Hofer Modellbahn-Fahrtage im Ausstellungsraum am Q-Bogen, 10–16 Uhr, Tel. 09281 51391, [www.mec-hof.de](http://www.mec-hof.de)

#### So 15.12., 12.1., 26.1., Mo 6.1.

- Vorführtag der Clubanlage des MEC-Stuttgart in den Clubräumen im unteren Zwischengeschoss der S-Bahn-Station Universität in Vaihingen, 10–17 Uhr, [www.mec-stuttgart.de](http://www.mec-stuttgart.de)

#### So 15.12., 19.1.

- Ingolstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugmarkt in der Nibelungenhalle Großmehring, 10–15 Uhr, Tel. 08404 9399930, [www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de](http://www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de)

#### So 22.12.

- Modellbahn-Adventsfahrt der Eisenbahnfreunde München Süd Ost in ihrem Vereinsheim Otterfing, [www.emsev.de](http://www.emsev.de)

#### Fr 27.12. bis Mo 30.12.2024

- Modellbahnausstellung im Güterschuppen des Bahnhof Binolen, Tel. 02381 402286, [www.efhoennetal.de](http://www.efhoennetal.de)

#### Sa/So 28./29.12.

- Modellbahnwochenende auf dem Luckauer Bahnhof mit Dampfzugfahrten, Tel. 0176 20682179, [www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de](http://www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de)
- Modellbahntage „zwischen den Jahren“ im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, 10–17 Uhr, Tel. 06151 376401, [www.bahnwelt.de](http://www.bahnwelt.de)
- Modellbahnausstellung des Karow-Lübzer MBC in der Sporthalle der Klüschenbergsschule in Plau am See, Samstag 10–17 Uhr, Sonntag 10–16 Uhr, [www.modellbahnclub-karow.de](http://www.modellbahnclub-karow.de)

#### Sa 4.1.

- Modellbahnmesse der Modelleisenbahnfreunde Gerlingen in der Jahn-halle, 11–16 Uhr, Tel. 07156 436326, [www.mefgerlingen.de](http://www.mefgerlingen.de)
- Modellbahnmesse in der Festhalle Leutkirch, 10–15 Uhr, Tel. 07564 9199960, [www.mbf-leutkirch.de](http://www.mbf-leutkirch.de)

#### Sa/So 4./5.1.

- Neujahrs-Modellbahnausstellung des MEC 3/22 Lichtenstein in der Alten Färberei, 10–17.30 Uhr, Tel. 037204 95646, [www.modellbahnclub-lichtenstein.de](http://www.modellbahnclub-lichtenstein.de)

#### Sa/So 4./5.1., 11./12.1., 18./19.1., Mo 6.1.

- Modelleisenbahnausstellung im Landshuter Hauptbahnhof, 13–17 Uhr, Tel. 0160 7984246, [www.mecl-landshut.de](http://www.mecl-landshut.de)

#### So 19.1.

- 9. Modellbahntag der Modellbahnfreunde Osterholz-Scharmbeck in der Stadthalle, 10–17 Uhr, [www.kurtkarpinski.wixsite.com/mbfosterholz](http://www.kurtkarpinski.wixsite.com/mbfosterholz)

#### Sa/So 25./26.1.

- Modellbahnausstellung des MBC Greifswald (SMV 505) im Kulturbahnhof, 10–17 Uhr, [www.mbc-greifswald.de](http://www.mbc-greifswald.de)

#### Do 31.1. bis So 2.2.

- Ausstellung des Weschnitztal-Überwaldbahn-Projekts (Modulanlage) im Bürgerhaus in Groß-Breitenbach, 10–17 Uhr, Sonntag 10–16 Uhr, Tel. 0172 6516938, [www.rmcev.de](http://www.rmcev.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.



# Bundesnebenbahnerin

Die Baureihe 86 prägte auch zu DB-Zeiten noch den Betrieb auf vielen Sekundärbahnen. Märklin zollt dem nun mit einer H0-Neuentwicklung der formschönen „Mikado“ Tribut.

**B**evor die V 100 das Regiment auf den meisten Nebenstrecken der Deutschen Bundesbahn übernahm, beherrschten vor allem zwei Einheits-Tenderlokomotiven das dortige Betriebsgeschehen: die 1‘C1‘-Loks der Baureihe 64 und sogar noch stärker die 1‘D1‘-„Mikados“ der Baureihe 86. Erstere wurde von Märklin bereits vor geraumer Zeit als gutes H0-Modell umgesetzt, nur bei der 86 ließ ein solches in Nachfolge der altbekannten schwäbischen Miniaturkonstruktion mit den großen, genieteten Wasserkästen auf sich warten.

Damit ist es nun vorbei, denn die Göpinger stellten jüngst mit der Baureihe 86 im DB-Gewand ihre für viele Modellbahner vielleicht wichtigste Neuheit seit Langem vor. Märklin beweist mit dieser Neukonstruktion Mut, denn man entschied sich dafür, eine 86 mit sogenannten Ersatzwasserkästen nachzubilden (erkennbar an deren abgerundeten Längskanten), die es so nur bei der DB und dies auch nur von etwa 1960 bis in die 1970er-Jahre gab. Die gleichfalls bei der DR verbreitete Bauform mit geschweißten Wasserbehältern,

die stattdessen eine Rundung an ihren Vorderkanten aufweisen, ist aber bereits fest als nächste H0-Ausführung der 86 eingeplant. Es darf also mit einer großen Varianten-Vielfalt gerechnet werden – dann vielleicht auch wieder im ursprünglichen Erscheinungsbild der Baureihe 86 mit den genieteten Vorratsbehältern.

## Der Spielwert steht stets an erster Stelle bei Märklin

Doch zurück zur neuen „Erstausrüstung“ im Maßstab 1:87, der 86 507 des Bw Dieringhausen mit Scheiben-Vorläufer: Da ein bekannter Mitbewerber vor einigen Jahren ebenfalls ein sehr gutes Modell der Baureihe 86 in H0 herausgebracht hatte, ist auf den ersten Blick zu erkennen, dass man hier gegenzuhalten versucht. Und dies durchaus erfolgreich, denn die Neuentwicklung trifft nicht nur die ausgewogene Silhouette des Vorbilds auf den Punkt, sie gefällt auch in einer ausgesprochen reichhaltigen Detailverliebtheit.

Die Nachbildung wurde diesmal nicht als Ganzmetall-Modell ausgeführt, sondern in einer klugen Materialkombina-

tion: Kessel und Wasserkästen bestehen aus Metall, der Rahmen, das Führerhaus samt Kohlenkasten und auch die meisten Anbau- sowie viele Gestängeteile dagegen aus Kunststoff. Schlicht angeformte Details sucht man vergeblich, die gesondert



Die Stirnansicht der neuen 86 im Maßstab 1:87 kann sich sehen lassen – auch, weil die Puffer auf korrekter Höhe liegen.



Fotos: Alexander Bergner



Obwohl nur ein Nebenbahn-Arbeitstier, ist die 86 eine elegante Lokomotive, vor allem mit den DB-Neubau-wasserkästen. Das Märklin-Modell ist ein gelungener Kompromiss aus Feingliedrigkeit und Robustheit.



Am Dampferzeuger fehlt kein einziges Teil. Selbst die Durchbrüche zwischen Wasserkästen und Kessel sind vorhanden.



Freistehende Griffe, Tritte und Leitern sind auch bei Märklin längst Standard.

Vor rund 60 Jahren im Oberbergischen Land: Die Dieringhausener 86 507 ist mit ihrem Personenzug „raus auf die Dörfer“ unterwegs.

angesetzten Bauteile bestechen zudem mit einer vorbildgetreuen Formgebung. Das Modell ist bis hin zu den Speise- und Luftpumpen korrekt ausgestattet. Märklin erreichte dabei bei allen Einzelheiten eine gute Mischung aus Feingliedrigkeit und der für den nicht selten rauen Anlagen-Spielbetrieb notwendigen Stabilität.

Apropos „Spiel(be)trieb“: Der ist für viele Märklinisten ja besonders relevant. Und so überzeugt die neue 86 nicht nur in puncto Vorbildtreue und Finish, sondern

auch bei den Fahreigenschaften. Dank des modern konstruierten Antriebs mit ausreichend dimensionierter Schwungmasse rollt die Lok sanft und sicher über die Mittleiteingleise. Bei ausgeschaltetem Sound ist praktisch nur das Schleifegeräusch zu vernehmen, auch die Zugkraft der Lok enttäuscht nicht. Nur beim Thema Geräuschkulisse gibt es für Märklin noch etwas Nachholbedarf, denn das typische Dampflo-Stampfen klingt doch sehr generisch. Die fast zwei Dutzend

zuschalbaren Geräusche sind dagegen deutlich besser umgesetzt worden. Wer die Dampflokatmosphäre noch steigern will, der kann einen passenden Raucherzeuger (Art.-Nr. 72270) einfach nachrüsten.

**Fazit:** Die neue 86 ist ein Muss für echte Märklin-Fans – alle anderen könnten sich die Anschaffung überlegen. *A. Bergner*

## Steckbrief

- ▶ **Hersteller:** Märklin
- ▶ **Bestellnummer:** 37086
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall/Kunststoff
- ▶ **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf letzten Kuppelradsatz; zwei Haftreifen
- ▶ **Gewicht:** 295 Gramm
- ▶ **V<sub>min</sub>:** 2,5 km/h bei Fahrstufe 1
- ▶ **V<sub>max</sub>:** 96 km/h bei Fahrstufe 128
- ▶ **Ausstattung:** 22 zuschalbare Soundfunktionen; Weiß-Rot-Lichtwechsel; Führerstandsbeleuchtung
- ▶ **Zubehör:** Bremsschläuche; Kupplungshaken; Kolbenstangenschutzrohre
- ▶ **Preis:** 449 Euro (UVP)



Das Lokinnere zeigt sich in gewohnter Göppinger Manier sehr aufgeräumt. Der Lautsprecher für den obligatorischen Sound sitzt unter dem Führerhaus.



Ebenso filigran wie die Stirnseite des ET ist die des Steuerwagens gestaltet und ab Werk komplett zugestrichelt.

# Der Vorort-ET

Märklin überraschte die H0-Freunde mit der Ankündigung des Altbau-Elektrotriebwagens der Baureihe ET 85 samt passendem Steuerwagen. Nun ist er im Handel.

Die Münchner Eisenbahnfreunde verwenden gern den Spitznamen "Krautexpress" für den ET 85, war er doch zuletzt hauptsächlich auf der elektrifizierten Vorortstrecke nach Ismaning eingesetzt. Diese führte mitten durch das Anbaugelände des Weißkrautes. Zwischen 1924 und 1928 wurden die 36 Triebwagen und 34 Steuerwagen in Dienst gestellt und rund um München eingesetzt. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam die Dienststelle

Freiburg hinzu: Die ET 85 waren nun auf der Dreiseisenbahn im Schwarzwald sowie von Lörrach aus auf der Wiesen- und Wehratalbahn zu sehen. Außerdem verschlug es einige Exemplare nach Regensburg und Koblenz. Letzte Münchner Einsätze waren Pendelfahrten zu den AW Freimann und Neuaußing, und im Badischen ging die Einsatzgeschichte mit 485 005 und 019 am 28. September 1977 zu Ende. Erhalten blieben der Triebwagen 485 007 sowie zwei Steuerwagen.



Zwei Nachbildungen des SBS 10 (mit zu breitem Schleifstück) sowie feine Dachleitungen und Isolatoren zieren das Dach des ET.

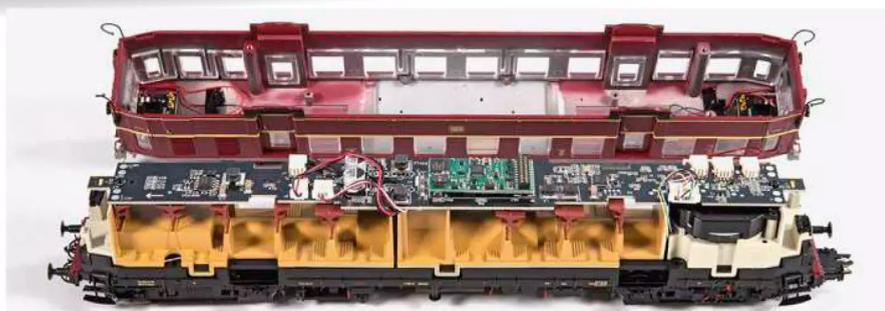


Den Münchener ET/ES 85 hat es wohl nach Baden-Württemberg verschlagen.

Märklin wählte einen Münchner Triebwagen zum Vorbild: ET 85 21 ist im dortigen Bw Hbf stationiert, das Untersuchungsdatum lautet „29.3.57“. Charakteristisches Merkmal des Fahrzeuges, das die Epoche IV nicht mehr erlebte, waren die hochliegenden Schlussleuchten. Im Vergleich zu Vorbildfotos wirken die Märklin-Nachbildungen etwas zu groß. Ansonsten ist das liebenswerte Triebwagen-Gespann rundum gelungen. Die Frontpartien sind eine Augenweide

### Altertümliches Gespann mit zahlreichen Reizen

und glänzen durch etliche angesetzte Teile wie die zierlichen Schlussleuchtenhalter. Die Griffstangen bestehen aus schwarzem Draht. Die mehrfarbig ausgeführte Dachausrüstung ist detailreich und weitgehend vorbildgerecht wiedergegeben. Noch interessanter wirkt



Der Motor sitzt unterhalb der Inneneinrichtung und ist kaum sichtbar. Der Lautsprecher ist im Trafo-Abteil untergebracht. Sehr schön wirken die Gepäckablagen.



Trieb- und Steuerwagen sind mit einer massiven, stromführenden Kupplungsstange verbunden, die leider keine Fahrt Puffer an Puffer zulässt.

fast der Bereich unterhalb des Rahmens mit zahlreichen Luftbehältern, Batteriekästen, Pumpen und vielem mehr. Die feinen Bremslösezüge sind rot angelegt. Für den Einsatz auf großen Radien oder das Dasein in der Vitrine sind vier Austausch-Drehgestellblenden beigelegt, die keinen Spalt zum Rahmen zeigen (siehe ET im Bild rechts unten). Lackierung und Bedruckung lassen wie immer bei Märklin keine Wünsche offen. Die Inneneinrichtung ist zweifarbig ausgeführt, über den Sitzen sind dunkelbraune, zierliche Gepäckablagen zu erkennen. Die Motorabdeckung ragt in der Mitte nur minimal über die Fensterunterkante hinaus. Sehr schön wirkt die Innenbeleuchtung, welche die alte Glühampen-Ausstattung simuliert. Der Sound klingt realistisch, das Schaltwerk ist zu hören, das Lüftergeräusch allerdings sehr laut.

**Fazit:** Ein charakteristisches Vorbild mit Ecken und Kanten, fast einwandfrei ins Modell umgesetzt. *abp*

## Steckbrief

- ▶ **Hersteller:** Märklin
- ▶ **Bestellnummer:** 39853
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse über Kardanwellen auf alle vier Radsätze, zwei Haftreifen
- ▶ **Gewicht:** 426 Gramm
- ▶ **V<sub>min</sub>:** 2,6 km/h bei Fahrstufe 1
- ▶ **V<sub>max</sub>:** 116 km/h bei Fahrstufe 128
- ▶ **Ausstattung:** 22 Digitalfunktionen; Weiß-Rot-Lichtwechsel; Innenbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung
- ▶ **Zubehör:** Pufferträger-Zurüstteile
- ▶ **Preis:** 599 Euro (UVP)



# TTenderlok

Mit der Baureihe 62 erfreute Piko vor Kurzem schon die H0-Modellbahner. Nun erhalten auch die TT-Enthusiasten ihre Miniatur der großen Einheits-Personenzug-Tenderlok.

**B**ereits in Ausgabe 7/2024 des MEB durften wir die rundum gelungene H0-Nachbildung der Baureihe 62 von Piko vorstellen, die alle unsere Testkriterien wie Maßstäblichkeit, Detaillierung oder Fahr- und Regeleigenschaften blendend meisterte.

Nun legen die Sonneberger mit dem TT-Modell nach. Konsequenterweise macht dabei eine Maschine der DDR-Reichsbahn den Anfang, denn bei vielen TT-Freunden dürfte die DR noch immer die am

häufigsten nachgefragte Bahngesellschaft sein, wenn es um rollendes Material geht. Bei 62 008 handelt es sich um eine Lok des Bw Rostock aus den späten 1960er-Jahren, somit entspricht das TT-Modell in dieser Hinsicht exakt seinem größeren H0-Gegenstück mit der Artikel-Nummer 50704. Aber auch in den meisten anderen Punkten wie konstruktiver Aufbau oder Detaillierung gibt es zwischen den beiden Nenngrößen starke Parallelen: So bestehen bei beiden Modellumsetzungen sowohl



**Die Rückansicht von Führerhaus und Tenderkasten offenbart das hohe Niveau. Auch Beschriftung und Farbfinish sind wohlgeraten, obwohl manche roten Teile ein klein wenig plastikhaft erscheinen.**

Der zu erwartenden Marktnachfrage entsprechend verzichtet Piko vorerst auf eine DB-Variante der Baureihe 62 in TT und bringt die 1:120-Miniatur entgegen ihres H0-Pendants nur als waschechte Reichsbahn-Lok 62 008.

Fotos: abp



In der Seitenansicht besticht vor allem die grazile, absolut maßstäblich wiedergegebene Steuerung aus Stanzblech neben den formgetreu nachgebildeten Speichenradsätzen.



Piko setzt mit seinen TT-Miniaturen neue Standards in dieser Nenngröße. Dazu zählen solche in vielen anderen Maßstäben längst alltägliche Dinge wie freistehende Anbauteile oder allerfeinste Gravuren.



wenige kleinere Leitungen entlang des Kessels sind angeformt, selbst die sehr zierlichen Sandfallrohre wurden als freistehende Bauteile verwirklicht. So perfekt die einzelnen Aggregate auch nachgebildet sein mögen, bei den Handrädern am Speisedom wurde auf eine durchbrochene Nachbildung derselben jedoch verzichtet – zur Gewährleistung einer gewissen folgenlosen Anfassbarkeit im Maßstab 1:120 ein nachvollziehbarer Schritt.

mer 47141. Diese Version von 62 008 hat einen PSD XP S-Decoder mit „Piko Train-Sound“ an Bord, schlägt gegenüber der einfachen Analogausführung aber auch mit 120 Euro mehr zu Buche.

**Fazit:** Noch mehr als die H0-Bahner vermissen die TT-Freunde ein vernünftiges Modell der Baureihe 62. Dies wird ihnen nun von Piko in überragender Ausführungsqualität geliefert. *A. Bergner*

der Kessel als auch der bei der Baureihe 62 sehr wuchtige hintere Vorratsbehälter aus Zinkdruckguss. Das Führerhaus und der für eine DR-62 vorbildgerechte, geschweißte Kohlenkastenaufsatz sind

## Gelungener Mix aus Metall und Kunststoff in 1:120

Aufsteckteile aus Kunststoff. Auch viele weitere Bauteile, vom Rahmen über die Radsätze (bis auf die Radreifen mit relativ niedrigen Spurkränzen versteht sich) über die Umlauf- bis hin zu den Windleitblechen wurden aus Kunststoff gefertigt. Die Gravuren aller Teile wurden formrichtig und scharfkantig ausgeführt. Die Detaillierung lässt keine Wünsche offen: Nur

Wie nicht anders zu erwarten, sind die Fahr- und Regeleigenschaften des analogen Testmusters ausgezeichnet. Dank der sowohl seiten- als auch höhenbeweglich gelagerten zweiten Kuppelachse wird stets eine gute Stromaufnahme gewahrt, der Auslauf aus der nur leicht überhöhten Endgeschwindigkeit (das Vorbild durfte maximal 100 km/h fahren) beträgt rund sieben Zentimeter. Für Personenzüge von üblicher Länge ist die Zugkraft absolut ausreichend. Die LED-Beleuchtung wirkt nicht wie so häufig zu grell, auch dies spricht für die Piko-Neuentwicklung.

Wer sich dieses wunderschöne TT-Modell gleich volldigitalisiert zulegen möchte, wird von Piko ebenfalls bestens bedient, nämlich unter der Artikel-Num-



## Steckbrief

- ▶ **Hersteller:** Piko
- ▶ **Bestellnummer:** 47140
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf letzten Kuppelradsatz; zwei Haftreifen
- ▶ **Gewicht:** 165 Gramm
- ▶ **V<sub>min</sub>:** Zirka 3 km/h bei 1,6 Volt
- ▶ **V<sub>max</sub>:** 127 km/h bei 12 Volt
- ▶ **Ausstattung:** Next18-Digitalschnittstelle nach NEM 662; Weiß-Rot-Lichtwechsel
- ▶ **Zubehör:** Bremsschläuche und Kuppelungsattrappen für Pufferträger; Kolbenstangenschutzrohre und Zylinderhähne
- ▶ **Preis:** 299 Euro (UVP)



# Das Schnuckelchen

Nach der E91 in N folgt nun die E32 als zweite Stangen-Altbau-E-Lok von Piko. Die Sonneberger legten sich bei dem kleinen Maschinchen richtig ins Zeug und haben bewiesen, dass sich die Neukonstruktion gelohnt hat.



Vorbildgerecht zeigen die Fronten der E32 12 zwei unterschiedlich große untere Lampen. Das macht das Lokgesicht besonders und einzigartig.

Manch einer rümpfte bei der Präsentation von Pikos N-Neuheiten im letzten Jahr die Nase: „E32? Brauch ich nicht, passt nicht in meine Epoche, gibt’s schon!“ Die wahren Liebhaber von Stangen-E-Loks unter den N-Bahnern aber freuten sich, denn die ehemals bayerische EP2 war eine wohlgelungene Konstruktion mit entsprechend sehr langer Dienstzeit. Das schnuckelige Äußere kommt noch hinzu und garantiert einen großen Freundeskreis. Fleischmanns N-Nachbildung der Personenzug-Lok hat schon Jahrzehnte auf dem Buckel – es war Zeit für eine Neukonstruktion, für die man in Sonneberg auf die Unterlagen zur H0-Konstruktion zurückgreifen konnte.

Von den 29 zwischen 1924 und 1926 gebauten 1‘C1‘-Maschinen überlebten 24 den Zweiten Weltkrieg. Die 75 km/h schnellen Loks verfügten über zwei Motoren, die mit denen in der E16 bau-

gleich waren. Die Bundesbahn setzte sie im elektrifizierten Streckennetz rund um München und auch, wie den ET 85 (siehe Seite 68), auf der badischen Wiesen- und Wehratalbahn ein. Die letzten 132 wurden erst 1972 in München ausgemustert, nachdem sie zuletzt Leerreisezüge zwischen dem Hbf und dem Abstellbahnhof Pasing

## Beliebte Personenzuglok perfekt in 1:160 verkleinert

beförderten. Als einziges Exemplar blieb E32 27 in Bochum-Dahlhausen komplett erhalten.

Von der von Piko im Maßstab 1:160 nachgebildeten E31 12 blieb immerhin der Führerstand im Verkehrsmuseum Nürnberg übrig. Die Sonneberger bildeten den Betriebszustand Ende der 50er-Jahre nach, als die Lok im Bw Haltingen stationiert war. Herausgekommen ist ein nur 81 Millimeter langes Schmuckstück.



Die neue E32 passt in ihrer Ausführung wunderbar zu den Piko-3yg-Wagen. Zusammen ergibt sich ein wirklich perfekter Zug im Maßstab 1:160.



Fotos: abp

Das E32-Dach sieht prima aus, die SBS9-Stromabnehmer sind filigran, die Leitungen dünn. Auch die Inneneinrichtung des Maschinenraumes macht sich gut.



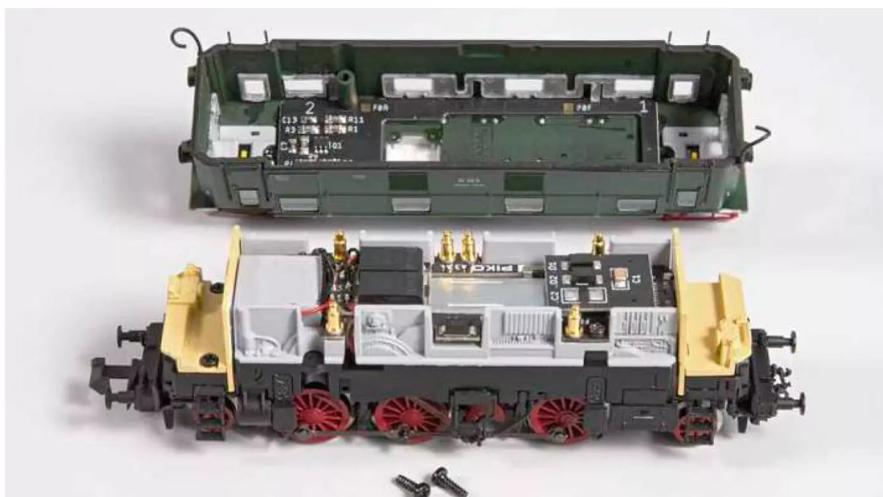
Das Fahrwerk ist eine Augenweide: filigrane, sauber rot ausgelegte Metallstangen, dünne Speichen, lackierte Radsatzwellenenden mit Zentrierbohrungen.

Besonders faszinierend ist der feingliedrige, über eine Vorgelegewelle auf die Kuppelstangen wirkende Schrägstangenantrieb. Auch der winzige Schmierpumpenantrieb auf der linken Lokseite wurde nicht vergessen. Die Radsätze sind perfekt wiedergegeben. Die Dachausrüstung ist im Vergleich zu modernen E-Loks einfach, aber es ist alles da, was das Vorbild bietet, beispielsweise die beiden filigranen

SBS9-Stromabnehmer, Dachleitungen aus Draht und messingfarbene Pfeifen. Das Gehäuse zeigt feinste Gravuren, was beispielsweise bei den farbig angelegten Türklinken schön zu sehen ist. Die Griffstangen bestehen aus lackiertem Draht. Sehr gut wirken auch die freigehaltenen und eingerichteten Führerstände. Hinter den jeweils vier Seitenfenstern ist der Maschinenraum mithilfe von re-

alistisch wirkenden Kunststoff-Blenden angedeutet. Das Analogmodell (Sound-Ausführung folgt) zeigt ausgeglichene Fahreigenschaften mit für Personenzüge sehr guter Zugkraft. Die Geräusentwicklung bleibt dezent.

**Fazit:** Pikos Neuentwicklung zeigt, was im N-Maßstab inzwischen möglich ist. Die E32 bereichert jede Vitrine und ist fit für den Betrieb auf der Anlage. abp



Nach Lösen von zwei Schrauben lässt sich das etwas fest sitzende Gehäuse abziehen.

## Steckbrief

- ▶ **Hersteller:** Piko
- ▶ **Bestellnummer:** 40820
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Motor mit zwei Schwungmassen auf ersten Treibradsatz, die beiden anderen Radsätze über Kuppelstangen; zwei Haftreifen
- ▶ **Gewicht:** 62 Gramm
- ▶ **V<sub>min</sub>:** 7,6 km/h bei 1,9 Volt
- ▶ **V<sub>max</sub>:** 121 km/h bei 12 Volt
- ▶ **Ausstattung:** Weiß-Rot-Lichtwechsel; Next18-Schnittstelle
- ▶ **Zubehör:** Pufferträgerdetails
- ▶ **Preis:** 230 Euro (UVP)



Sehr schick sieht der Siemens-Vectron auch im schlichten roten Kleid der DBAG aus – das trifft auch für das Minitrix-Modell zu.



Das „Schnurrhaar“-Gesicht des Vorbildes wird schön wiedergegeben. Auf winzige Brems-schlauch-Imitationen zum Anstecken wurde verzichtet.

#### AUF EINEN BLICK

**PRO:** Maßstäblichkeit; insgesamt sehr gute Detaillierung; Lackierung und Beschriftung; Fahreigenschaften; digitale Licht- und Soundfunktionen

**KONTRA:** Stromabnehmer

**BESTELLNUMMER:** 16831

**PREIS:** 329 Euro (UVP)

**URTEILE:**

## Ein Vectron muss sein

Bei Minitrix wurde nun der 2023 als Neukonstruktion angekündigte Vectron im Maßstab 1:160 ausgeliefert – zunächst als Mehrsystem-Maschine der DBAG.

Da war doch was – ich hatte es fast vergessen, aber als ich das Paket öffnete, war klar: Der Vectron ist brandneu für die N-Bahner! Die Siemens-Loks sind mittlerweile allgegenwärtig, für große Modellbahnhersteller darf dieser Loktyp daher nicht im Programm fehlen, auch wenn die Mitbewerber schon vorgelegt haben. Hobbytrain machte in N den Anfang, gleichzeitig mit dem Erscheinen der ersten Prototypen, und verbesserte sein erfolgreiches Modell im Laufe der Zeit. Fleischmann zog mit einer sehr gelungenen Nachbildung nach. Die Varianten beider Anbieter sind kaum zu zählen. Nun wirbt

auch Minitrix um die Gunst der vielen Vectron-Fans.

Das wohlproportionierte, fein gravierte Gehäuse bietet seitlich freistehende Drahtgriffstangen. Die zierlichen Scheibenwischer sind aus Kunststoff angesetzt, die Griffe unterhalb der Frontfenster sinnvollerweise angespritzt. Die Drehgestelle und die Bauteile unterhalb des Rahmens bieten jede Menge feiner Details. Lackierung und Bedruckung sind tadellos, nur unter der Lupe fällt der Digitaldruck des grauen Rahmens auf.

Auf dem Dach glänzen drei feine Lüftungsgitter aus geätztem Metall. Eindeutiges Manko des Modells sind jedoch

die Stromabnehmer mit unterschiedlichen Schleifleisten. Diese sind deutlich zu massiv und zu breit ausgefallen, auch die Gelenke und die Stromabnehmeraufnahmen aus gebogenem Blech wirken grob. So leidet das gesamte Modell unter den vier unschönen Bauteilen auf dem Dach – das ist bei E-Lok-Modellen aber fast der entscheidende Punkt. Den Besitzer der Minitrix-193, dank des Metall-Gehäuses immerhin 92 Gramm schwer, entschädigen jedoch sehr gute Fahreigenschaften (Vmin: 3 km/h; Vmax: 140 km/h) und viele schaltbare Lichtfunktionen, darunter die Führerraumbeleuchtung. Auch der digitale Sound klingt gut und bietet zudem viel Abwechslung für den N-Lokführer. Zur Zurüstung liegen Kupplungshaken und geschlossene Schienenräumer bei. *abp*



Die sehr plump wirkenden Stromabnehmer hat das ansonsten gelungene Modell nicht verdient.

#### UNSERE BEWERTUNG

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

# Der Standard des Ostens

Von Arnold sind nun die Nachbildungen der OSShd-TypB-Wagen für die Spur N erhältlich. Uns liegen zwei Reichsbahn-Zugpackungen vor, darunter der beliebte blaue „Touristen-Express“.



Machen sich auch in N gut: zwei Schlaf-, ein Salon- und der Speisewagen mit etwas niedrigerem Dach auf dem Weg nach Varna.

Von vielen Wagenliebhabern und Freunden der DDR-Reichsbahn wurden sie sehnlichst erwartet: die OSShd-B-Wagen, die bisher im N-Maßstab fehlten.

Nun wurden mehrere Sets ausgeliefert. Besonders viele Freunde dürfte der „Tourex“ der Epoche III finden, einst der Traum-Ferienzug in den Süden des Ostblocks. Die Arnold-

Waggons zeigen sich maßstäblich und detailliert ausgeführt, alle wichtigen Merkmale der Vorbilder von den Drehgestellen bis zum Dach sind gut getroffen, Lackierung und Bedruckung geben ebenfalls keinen Grund zur Klage. Nett ist der geschlossene Vorhang des Zugführerabteils am Bcm. Leider wurden die Fenstereinsätze teilweise falsch montiert: Entweder um 180 Grad verdreht, sodass die Übersetzfenster unten liegen (Bild

## AUF EINEN BLICK

**PRO:** Maßstäblichkeit und Detailierung; Lackierung und Beschriftung; eng gekuppelt

**KONTRA:** Produktionsfehler

**BESTELLNRN.:** HN4420/HN4423

**PREISE:** 194,90/ 147,90 Euro (UVP)

**URTEILE:**



Ein Teil des „Spree-Alpen-Express“ der DR für die Epoche IV.

oben, Wagen links), oder mit den Toilettenfenstern auf der Gangseite. Da die Einsätze oft eingeklebt sind, ist die Reparatur mühsam. *abp*

## › KOMPAKT



### V 100 von Piko mit Sound in H0

Kürzlich erreichte uns Pikos noch vergleichsweise neue Bundesbahn-V 100 (siehe MEB 8/2023) erstmals als digitale Soundvariante, zugleich

erscheint sie erstmals auch als Epoche-III-Lok. Das außergewöhnlich schöne Fahrzeug überzeugt auch bei den digitalen Eigenschaften: Der Motorsound ist gelungen und die zahlreichen Digitalfunktionen überzeugen. *al*

#### AUF EINEN BLICK

**PRO:** Gute Wiedergabe des Vorbilds; guter Sound; zahlreiche digital schaltbare Funktionen

**KONTRA:** –

**BESTELLNUMMER:** 52325

**PREIS:** 295 Euro (UVP)

**URTEILE:**

## › KOMPAKT



### Neue H0-Container von Tillig

Dem gelungenen Doppeltragwagen Sdggmrs 744, eingestellt bei der DBAG, spendierte Tillig mit Unterstützung des

Spezialisten „CHS Container Handel GmbH“ neu konstruierte 20-Fuß-Container. Es entstanden Standard- (blau) sowie Kühlcontainer (weiß). Die Transportboxen sind sehr gut graviert und ebenso gut bedruckt. Die Türen lassen sich nicht öffnen. *al*

#### AUF EINEN BLICK

**PRO:** Saubere Gravuren; Andeutung des Kühlaggregats; sehr gute Lackierung und Bedruckung

**KONTRA:** Türen nicht zu öffnen

**BESTELLNUMMER:** 77059

**PREIS:** 129,90 Euro (UVP)

**URTEILE:**

## ■ Probefahrt

Die bereits seit längerem erhältlichen Hintergründe entführten den Betrachter beispielsweise in den Harz. Hier eines von acht neuen Motiven aus dem Alpenvorland mit idyllischem Dorf.



# Hintergründiges aus Sachsen

Was wäre die schönste Modellbahnanlage ohne die passende „Umrahmung“? Nur halb so realistisch! Elriwa bietet daher eine Vielzahl neuer Modellbahn-Hintergründe in großer Motiv-Vielfalt an.

### AUF EINEN BLICK

**PRO:** Sauberer Druck mit kräftigen Farben; geringes Gewicht; einfache Handhabung

**KONTRA:** Reflexionen

**BESTELLNUMMERN:** M5-H55 A-H

**PREIS:** je 32,99 Euro (UVP)

**URTEILE:**

Auf der Hobby-Messe in Leipzig stellte der bekannte Modellbahnhändler aus dem sächsischen Wachau eine neue Serie seiner bereits erfolgreich eingeführten Hintergrundkulissen vor. Diesmal spielt die Szenerie

im frühlinggrünen Alpenvorland, den Hintergrund bilden verschneite Bergketten – ideal für Romantiker unter den Modellbahnern. Die acht Einzelmotive werden im UV-Verfahren direkt auf sehr leichte Forex-Hartschaump-

latten gedruckt, das macht die Handhabung einfach. Allerdings reflektiert die Oberfläche ein wenig, was vor allem bei Fotoaufnahmen störend sein kann. Die Abmessungen betragen jeweils 100 mal 55 Zentimeter. *abp*

Foto: Trainini



Ja, das ist wirklich Z! Die „Corails“ von Azar Models hinterlassen einen hervorragenden Eindruck.

## Spritzguss-Debüt in 1:220

Mit seinen neuen Corail-Wagen für die Spur Z wagt sich der französische Hersteller Azar Models nun auch auf den deutschen Modellbahn-Markt.

Zu den innovativen kleineren Anbietern modernen Rollmaterials für die Spur Z gehört Azar Models aus Frankreich. Die Anfänge dieses rührigen Pro-

duzenten lagen dabei auf französischen Vorbildern, die mittels 3D-Druck in den Maßstab 1:220 übertragen wurden. Azar Models bleibt der heimischen Eisenbahn zwar weiterhin treu,

aktuell wurde aber der Sprung zum Kunststoff-Spritzguss und damit zur Großserie vollzogen. Zum Debütmodell wurden die SNCF-Corail-Wagen A10tu und B10tu, die mit

ihren typischen Merkmalen für die 1. und 2. Klasse in Ursprungsfarben erscheinen. Proportionen, Maße und alle Details sind makellos, auch die Inneneinrichtungen sind angenehm wahrnehmbar. Zudem besticht die hohe Güte des aufwendigen Farbfinishes. Die tadellosen Laufeigenschaften sorgen ebenfalls für viel Freude im grenzüberschreitenden Reiseverkehr. Einzig der etwas zu groß geratene Kuppelabstand und die Radscheiben ohne Profilierung dämpfen den sehr guten Gesamteindruck ein klein wenig. *hsp*

### AUF EINEN BLICK

**PRO:** Sinnvolle Angebotsergänzung; Ausführungsqualität; absolut spaltfrei eingesetzte Fenster

**KONTRA:** Kuppelabstand; Räder

**BESTELLNRN.:** XV01-ORP1 (1./2. Klasse) / V01-ORP2 (2x 2. Klasse)

**PREIS:** je 119,00 Euro (UVP)

**URTEILE:**

# Gute Mischung



Für Kleinszenen wie das neue Set „Beton mischen“ findet sich immer ein Plätzchen auf der H0-Anlage.

## AUF EINEN BLICK

**PRO:** Sinnvolle Zusammenstellung; Feingliedrigkeit der beigefügten Teile; Farbfinish  
**KONTRA:** 3D-Druck des Mixers  
**BESTELLNUMMER:** 79901  
**PREIS:** 17,99 Euro (UVP)  
**URTEILE:**

Busch ergänzt seine „Action Set“-Szenarien um eine kleine Baustelle mit Betonmischer für H0.

Längst haben die „Action Sets“ von Busch einen gewissen Kultstatus unter Modellbahnern erreicht – enthalten sie doch alles, um eine nette, kleine Szenerie auszugestalten. Das neue Set „Beton mischen“ enthält neben dem als leider etwas grobes 3D-Druckteil ausgeführten Betonmischer Schubkarren, Sandhaufen, Werkzeuge samt Kisten, Benzinkanister, Sandbleche, Kabelrolle und Bauarbeiter. *ba*



Die Modelle passen auch gut zu N-Stadthäusern anderer Anbieter, etwa von Pola.

# Großstädtisch

Eine Serie neuer Stadthäuser ist bei „Spur-N-Teile.de“ zu haben.

Unter der Marke „Anlagen-Architekt“ bietet der Spur-N-Fachhändler Daniel Mech-

ling eine ganze Reihe neuer, attraktiver Großstadthäuser an. Der Rezensent baute das Eckhaus „Waßstraße 13“ mit Turm und Erker, die schmale angrenzende Haus-Nr. 13a sowie die hellblaue „Waßstraße 17“, ebenfalls mit Erker. Es sind noch fünf weitere Stadthäuser erhältlich. Die Lasercut-Bausätze zeichnen sich durch ihre hohe Passgenauigkeit und Detailverliebtheit aus. *abp*

## AUF EINEN BLICK

**PRO:** Detailreiche Ausführung mit vielen Schmuckelementen; Passgenauigkeit; Farben  
**KONTRA:** Bauanleitungen  
**BESTELLNRN.:** 4061/4070/4071  
**PREISE:** 37,50 bis 52,20 Euro  
**URTEILE:**

## KOMPAKT



Foto: Michael Lorenz

## Modell Center Hünerbein: Nadelbäume

Der bekannte Aachener Händler stellt unter „Hünerbein Natur“ eine eigene Modellbaum-Serie vor. Auf dem Bild stehen von links nach rechts die niedrige Lärche MPN3, die Fichte SWI3, die ausgewachsene Kiefer SOD3, die vertrocknete Lärche MSU3 und die hohe Fichte SWP2. Die Spur N-Figuren dienen dem Größenvergleich. *ba*

### AUF EINEN BLICK

**PRO:** Realistische Wirkung der mit Turf und Nadeln befleckten Bäume  
**KONTRA:** nur für kleine Maßstäbe  
**BEZUG:** [www.huenerbein.de](http://www.huenerbein.de)  
**PREIS:** ab 7,50 Euro pro Baum  
**URTEILE:**

## Wie viel Power brauchen Sie?

Die neue Boostergeneration

preiswert



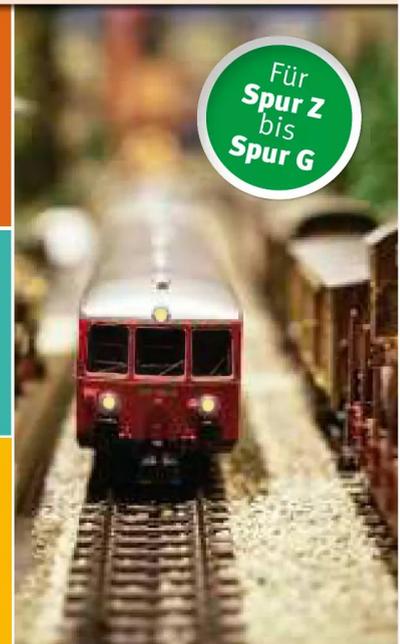
universell



stark



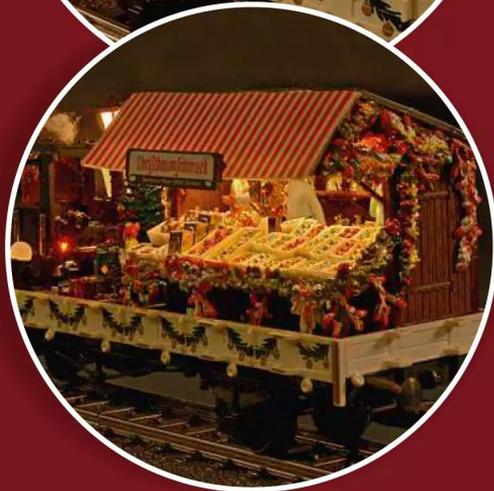
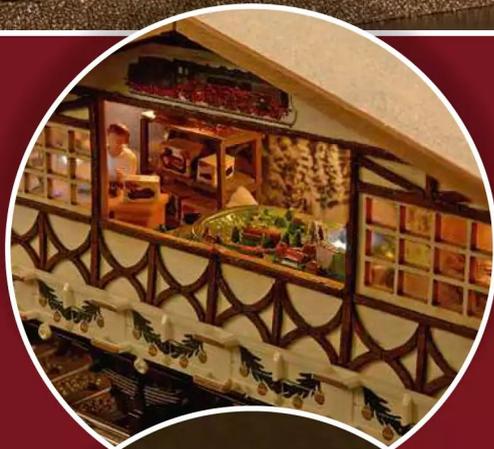
Für Spur Z bis Spur G



Uhlenbrock digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH  
 Mercatorstr. 6  
 46244 Bottrop  
 Tel. 02045-85830  
[www.uhlenbrock.de](http://www.uhlenbrock.de)

# Frohes Fest



Sehenswerte Hingucker auf den weihnachtlich geschmückten Waggons sind die beleuchtete Modellbahn (oben) oder die vielfarbig glänzenden Christbaumkugeln.

Manchmal erreichen uns Leserzuschriften genau zum richtigen Zeitpunkt: Für ein Weihnachtsthema war es eigentlich viel zu früh, aber wir arbeiten eben schon im Oktober an dem Heft, das dann im Advent erscheint.

Jeder der Waggons in meinem Weihnachtszug erzählt eine Geschichte: Der Bäckermeister zum Beispiel lauscht andächtig dem Chor und hat dabei wohl vergessen, den VW-Bus auszuladen. Das könnte aber auch an der Feuerzangenbowle liegen....

Die Leidenschaft für die Modelleisenbahn begleitet mich schon seit den Kindertagen, vom Vater und Großvater weitergegeben auch an die ganze Familie. Meine ersten beleuchteten Personenwagen waren mit einem einfachen LED-Streifen und Kabelverbindungen zwischen den Waggons ausgestattet. Neu geweckt wurde die Begeisterung durch den Christbaum-Weihnachtswagen von Märklin. Ich wollte, dass die Kerzen brennen und der Wagen erstrahlt. So wurde der Baum getauscht und der Waggon mit stromführenden Kupplungen und Achskontakten ausgestattet. Der kleine blaue Weihnachtswagen mit Mittelschleifer versorgt die anderen Waggons mit Strom.

Bald erhielten auch die Weihnachts-Personenwagen von Märklin eine Innenbeleuchtung, andere wurden mit weiteren leuchtenden Christbäumen, beleuchteten VW-Bussen oder Buden von Busch versehen. Eine besondere Freude war es, als ich in einem Eisenbahnladen auf die alten Sets der Weihnachtsbuden von Preiser stieß (Art.-Nrn. 519 und 523 bis 526).

## Die Waggons sind effektiv beleuchtete Kunstwerke

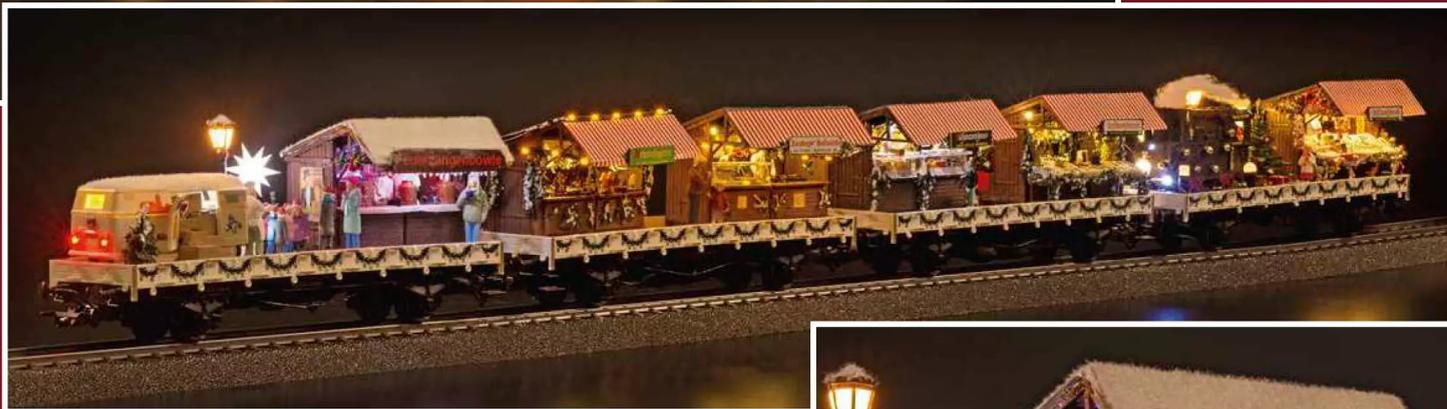
Sie ermöglichten eine unglaubliche Vielfalt für mein Hobby und eine liebevolle Gestaltung. Als fahrbare Grundlage dient jeweils der weiße Märklin-Weihnachtswagen (48406). Alle Buden werden im Dach sowie an den Läden mit LED versehen, um die Personen und die ausgestellte Ware zu beleuchten. Jeder Waggon erzählt eine Episode aus dem Alltag der Figuren und strahlt die Weihnachtsmarkt-Freude aus. Im Marktstand von Noch (14392) ist eine winzige Modelleisenbahn ausgestellt. Sie



Mit dem blauen Weihnachtswagen von Märklin fing die Sammel- und Bastelleidenschaft an. Mittlerweile entstand eine lange Reihe sehenswerter Unikate.



Der auf dem Zug verladene Weihnachtsmarkt bietet alles, was Herz und Magen begehren, zum Beispiel glasierte Lebkuchenmänner.



Die Preiser-Bausätze für die Weihnachtsbuden boten die Basis für diese mannigfaltig beleuchtete und detailreiche Attraktion auf Märklin-Schienen.

wurde sogar mit Tages- und Nachteffekt beleuchtet. Vor Kurzem konnte ich ein weiteres, gebrauchtes Set der Preiser-Weihnachtsbuden mit Zubehör erwerben. Sie waren sehr liebevoll gestaltet, aber in Einzelteile zerfallen. Ich wollte diese Bastelei würdigen und fortsetzen, und daraus entstand beispielsweise die „Feuerzangenbowle“: Der Zuckerkegel über dem Kessel wird mit einem Minilichteffekt „Brandflackern“ von Faller (180695) und zwei blauen LED angestrahlt.

Neben den Weihnachtswagen baute ich weitere Waggons für die übrigen Monate des Jahres, zum Beispiel für den „Tremberlesmarkt“ in Nürnberg. Ein „Werkstatt“-Waggon ist in Planung, aber das ist ein anderes Kapitel. Ich wünsche viel Freude mit der Modelleisenbahn und frohe Weihnachten! *Martin Staebler*

Hier ist der im Text erwähnte Bäckermeister zu sehen, außerdem die raffiniert beleuchtete Feuerzangenbowle.



Winzigste Figuren und Zubehör für die Weihnachtskrippe, alles kommt dank der Beleuchtung effektvoll zur Geltung.



# Gruß aus Hasselfelde

Statt eines zunächst geplanten Test-Dioramas zum Landschaftsbau entstand bei Arnold van Waes gleich eine komplette Anlage. Sie entführt uns in den Unterharz.

Vor vier Jahren entstand die Idee, für meinen Verein, den „Modelspoorclub Roeselare Pacific“, eine Testanlage mit den neuesten Techniken der Landschaftsgestaltung zu bauen. Wir versuchen als Club, bei solchen Entwicklungen mitzuhalten, wenn zum Beispiel neue Marken auftauchen, wie Martin Welberg oder MBR. In jenem Sommer verbrachten wir unseren Urlaub im Harz – dieses Mittelgebirge hatte mir immer

gefallen. Schon kurz nach der Wende war ich dort mit Clubmitgliedern auf Fotopirsch gegangen und ich kam immer wieder gerne zurück. Natürlich wegen der Dampfloks und der schönen Strecken, aber auch wegen der Ruhe und der Natur. Als ich vor einigen Jahren Hasselfelde mit dem Endbahnhof der Selketalbahn besuchte, kam mir die Idee, diesen Bahnhof nachzubauen. Unser Club baut fast immer nach konkreten Vorbildern, und so lag es nahe, die geplante

Testanlage mit dem Thema „Hasselfelde“ zu verbinden. Von einer kompletten Anlage konnte man damals noch nicht sprechen, ich dachte eher an ein Testdiorama.

Wie überall, veränderte die Corona-Zeit auch unsere Clubaktivitäten und man war gezwungen, zu Hause zu bleiben. Das hatte auch für mich viel Freizeit zur Folge. Einige Mitglieder fragten daher bei mir nach, ob ich nicht gleich den gesamten Bahnhof im Modell umsetzen wolle, wenn



Im Kopfbahnhof steht ein Personenzug abfahrtsbereit, es führt 99 6001, deren Vorbild kürzlich abgestellt wurde. Das Modell stammt von Weinert.



Über die Hochflächen rollt der nächste Personenzug in den Bahnhof und zuvor über einen unbeschränkten Bahnübergang. Zuglok ist die Neubau-Maschine 99 7239 (Weinert).



Auf Höhe des Wohnhauses verzweigen sich die Bahnhofsgleise, die vollständig und vorbildgerecht nachgebaut wurden.



Welch Glück für den Fotografen: Ein Foto-Sonderzug verlässt Hasselfelde, gezogen von 99 5902 (Weinert), der NWE-Mallet im grünen Lack als Museumslokomotive.

ich mich ohnehin schon mit dem Thema beschäftigte. So entstand diese Anlage.

Der Gleisplan entspricht weitgehend dem Zustand kurz nach der Wende, also etwa 1990/91. Um einen attraktiven Bahnbetrieb nachstellen zu können, existiert noch die örtliche Kohleverladung, aber sie liegt in den letzten Zügen. Dasselbe gilt für den Anschluss zur Palettenfabrik. Aber die von der noch jungen HSB durchgeführte Gebäuderenovierung ist – nach Jahren ohne Investitionen seitens der DR – schon fortgeschritten. Der Wasserkran steht auch noch am Lokschuppen, er ermöglicht etwas zusätzliche Bewegung auf der Anlage. Heute befindet er sich am Bahnsteigende.

Hasselfelde war ein stiller Ort, gelegen auf einem Hochplateau im Harz, wo damals nicht viel passierte. Diese ruhige



Hier kehrt der Sonderzug mit 995902 nach einer Pendelfahrt zurück und passiert die großzügige, nur selten benutzte Ladestraße.

Atmosphäre wollte ich auf meinem Modellbahnhof wiedergeben.

Die Anlage besteht aus vier identischen Modulen und einem Schattenbahnhof mit denselben Außenmaßen. Die landschaftlich gestalteten Module messen jeweils 110 mal 60 mal 60 Zentimeter. Jedes Modul ist komplett montiert, also mit Hintergrund und Deckenblende samt Beleuchtung. Auch Elektrik und Elektronik sind fest eingebaut. Alles wurde so einfach wie möglich ausgeführt. Die Erfahrung aus vielen Ausstellungen lehrte uns, dass vieles schief gehen kann, wenn die Anlage zu kompliziert ist. Auch die Tablets für die Anlagensteuerung sind integriert. Sie sind an eine Z21-Zentrale von Roco angeschlossen, die ebenfalls fest montiert ist.

Jedes Modul kann auch autonom bedient werden, denn es ist jeweils ein sechspoliger Stecker vorhanden, für den Digitalstrom, 15 Volt AC und 12 Volt DC (Weichen). Das erleichtert die Behebung von Störungen, denn das betreffende Modul kann einfach aus der Anlage entfernt und über den Stecker an die Stromquellen angeschlossen werden. Für die Beleuch-

tung ist jedes Modul mit einer 220-Volt-Steckdose ausgestattet. Die Beleuchtung besteht aus einer Meter langen LED-Lichtleiste. Pro Modul sind drei Leisten vorhanden: zwei für kaltes Licht (4000 K) und vorn zusätzlich eine für warmes Licht (2700 K). Das Licht wurde dabei schon vor der weiteren Gestaltung der Anlage montiert. Ich kenne viele schöne Anlagen, die eher enttäuschend wirken, weil keine oder nur eine schlechte Beleuchtung vorhanden ist. Mit schon vorhandenen Lichtquellen kann man die Farbtöne jedoch wesentlich besser unterscheiden und es entstehen auf diese Art später keine Überraschungen, was die Farbkombinationen betrifft.

### Gebäude von MaKaMo oder im Selbstbau

Alle Gebäude entsprechen dem Original und entstanden auf unterschiedliche Weise. Das Empfangsgebäude bietet MaKaMo (Walfried Fehse) als Kartonmodellbausatz an. Er besteht aus farbig bedruckten DIN A4-Bögen, die man vollständig ausschneiden und auf Zeichenkarton kleben muss. Unter normalen Umstän-

den wäre diese Konstruktion wohl stabil genug. Aber für die Ausstellungsanlage, die häufig auf- und abgebaut wird, baute ich einen Grundkörper aus Polystyrol. Darauf klebte ich alle Fassaden und konstruierte ein neues Dach mit Platten von Auhagen. Dazu kamen Verfeinerungen aus Holz- und Polystyrolprofilen sowie Messing-Bauteilen.

Das große Lagerhaus im Hintergrund, ein für den Harz typischer Fachwerkbau, entstand ebenfalls aus Polystyrol. Dabei testete ich eine sehr kreative Methode, ohne zu wissen, wie das Ergebnis aussehen würde: Auf die zwei Millimeter dicken Polystyrolplatten wurde das Fachwerk komplett mit 2x1- und 2x2-mm-Weichholz-Leisten aufgeklebt. Die 2x1-mm-Profile wurden hochkant verlegt, damit ergab sich eine einheitliche Oberfläche. Dann tränkte ich die Holzkonstruktion mit verdünnter schwarzer Farbe, damit diese möglichst tief eindringt. Nach dem Trocknen wurden die Öffnungen im Fachwerk mit beigefarbenem Hartgips ausgefüllt und dann geschmirgelt, bis das Fachwerk wieder vollständig sichtbar war.



Die feinen, aus Weinert-Bausätzen entstandenen Lokomotiven und Waggons tragen zur realistischen Wirkung des Bahnhofs-Ensembles wesentlich bei.

99 7239 schiebt zwei auf Rollwagen verladene Hochbordwagen und zwei gedeckte Schmalspur-Wagen in das Gleis am großen Fachwerk-Lagerhaus.

## Ganz wichtig: eine gute Beleuchtung

Alles wurde anschließend mit Firnis besprüht, damit die Farben besser zur Geltung kommen. Es war ein Experiment, das fast der Original-Fachwerkbauweise entspricht, und ich hätte ehrlich gesagt nicht gedacht, dass es gelingen würde. Aber meines Erachtens sieht das Ergebnis sehr realistisch und schön aus.

Der Lokschuppen entstand ebenfalls komplett aus Polystyrolplatten und -profilen. Für die Putz-Nachbildung verwendete ich die Stuckpaste von Vallejo. Auch das Wohnhaus und die Garage baute ich auf ähnliche Weise, dazu kamen Redutex-Ziegelfolien. Die Wellblech-Dächer der Garage lieferte Hugwa. Diese Materialien bezog ich bei Schildhauer-Modellbahn in Dresden, wo auch viele Spezialitäten anderer Kleinserienhersteller erhältlich sind, so zum Beispiel die Laternen von Kluba oder die Straßenfahrzeuge von Icar.

Dann war da noch die Kohle-Verladungsanlage: Davon existieren nur wenige Fotos und ich rätselte lange, wie sie aufzubauen wäre. Zum Glück fand ich noch einige Fotos einer ähnlichen Anlage. Mit einigen Anpassungen an die Situation in Hasselfelde wurde sie vollständig aus Messing nachgebaut.

Die drei Fotografen können zufrieden sein: Drei Baureihen in kurzer Zeit ermöglichen auch interessante Lokbegegnungen.



Aus dem Kartonbausatz von MaKa-Mo entstand mit einigen Verfeinerungen ein prächtiges Empfangsgebäude, das den Zustand nach der Renovierung durch die HSB darstellt.



In den ersten Jahren nach der Wende war der Tourismus noch bescheiden: Nur wenige Gäste finden sich ein und nehmen auf den nagelneuen Sitzgarnituren Platz.



Zum Thema neue Techniken und Hersteller für die Landschaftsgestaltung: Es handelt sich um die Produkte von Martin Welberg für Grasflächen und Sträucher sowie von MBR für Sträucher und Bäume, die ich dem Club auf der Anlage präsentieren wollte. Außerdem verwendete ich elektrostatisch aufgebraute Grasfasern von Mininatur und Noch.

### Selbstbau-Gleise von Hobby-Ecke Schumacher

Außerdem verwirklichte ich einen alten Traum und verlegte meine Gleise selbst – mit Bausätzen von Hobby-Ecke-Schumacher. Nach einigen Versuchen gelang mir das ganz gut. Auf eine perfekte Gleislage habe ich dabei bewusst nicht geachtet, es handelt sich ja um eine Nebenstrecke. Wer den Bahnhof Hasselfelde kennt, weiß, dass die Gleise dort auch nicht perfekt liegen. Mir erscheinen meine Gleise ziemlich authentisch. Die Schienenprofile wurden vor der Verlegung brüniert. Das erleichterte die Arbeit und die Holzschwelen behielten ihre Originalfarbe. Anschließend wurde Schotter von Minitec verwendet. Die Weichen werden samt der Weinert-Weichenlaternen mit MP5-Weichenmotoren von MTB gestellt. Die Zungen der Schumacher-Weichen bestehen aus einem Stück und benötigen ziemlich viel Kraft – dafür sind diese Motoren ideal.

Auch beim Bau der Asphaltstraßen experimentierte ich: Sie bestehen aus Tapetenpapier, das ich zufällig in einem Laden entdeckte. Es ist dafür gedacht, dass es Kinder mit Kreide bemalen. Bei näherer Betrachtung zeigte es die ideale

999237 hat die Rangieraufgaben abgeschlossen und ist vor den Lokschuppen gerollt, um dort Wasser zu fassen.

Körnung und die richtige, dunkelgraue Asphaltfarbe. Nach einigem Üben gelang es mir, das Papier richtig anzuwenden. Die Grundfarbe von Vallejo trug ich unterschiedlich stark mit der Airbrush auf – je neuer der Asphalt, desto weniger Farbe.

Für die Wiesenflächen verwendete ich die Matten von Welberg und auch von MBR, denn sie lassen sich gut kombinieren. Mit den Grasbüscheln („Tufts“) von Welberg wurde alles verfeinert und zur Angleichung erhielten einige Stellen noch „Fine Turf“ von Woodland Scenics in verschiedenen Farben. Die „Erde“ für einzelne offene Stellen stammt von Minitec,

ebenso das Material für die Kieswege, gemischt mit „Fine Turf“.

In der ersten Bauphase verwendete ich nur Bäume und Sträucher von Welberg oder MBR, doch später entstanden sie – für mehr Abwechslung – auch in Eigenanfertigung. In der klassischen Drahtmethode und mit Miniaturlaub bastelte ich junge, zwei- und dreistämmige Birken und einige Kiefern. Inzwischen muss ich fast nach ihnen suchen, denn sie fallen zwischen den Bäumen von MBR überhaupt nicht auf.

Die Hintergrundkulissen wurden so montiert, dass sie an beiden Ecken im

Bogen verlaufen. So entsteht ein optimaler „Guckkasten“-Effekt. Bemalt wurden sie von meiner Mutter. Sie ist schon jahrelang Mitglied des MSC Pacific und quasi die fest angestellte Malerin für alle unsere Anlagen. Diesmal arbeiteten wir allerdings etwas anders als sonst. Der linke Bereich mit dem weiten Blick über den Harz wurde fertig bemalt schon vor der Landschaftsgestaltung montiert. Nur das Gleis war zu dieser Zeit verlegt, alles andere wurde an den Hintergrund angepasst, damit eine optimale Tiefenwirkung entstehen konnte.

*Arnold Van Waes/Rein Korthof/abp*



Fotos: abp

Die Anlage wirkt wie aus einem Guss. Vegetation und Hintergrund tragen wesentlich dazu bei.

Anzeige

**Weihnachtsrabatt 15%  
auf alles - 01.12.2024 - 06.01.2025**

**Entdecken Sie „Die Vitrine“  
für Modelleisenbahnen!**

**Bestelle direkt in unserem  
Onlineshop [www.train-safe.de](http://www.train-safe.de)**

**Train-Safe®**

**HLS BERG**  
GmbH & Co. KG

**HLS Berg GmbH & Co. KG**  
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg  
Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40  
Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41  
[info@train-safe.de](mailto:info@train-safe.de)  
[www.train-safe.de](http://www.train-safe.de)

\*Weitere Rabatte finden keine Anwendung

**PIKO** > 62 008 der DR, NoHAB der DSB, DR-Postwagen und ICR-Wagen der NS in H0

Fotos: abp



Ein wahres Prachtstück ist das Modell der Baureihe 62 im Maßstab 1:87 von Piko, das keine Wünsche offen lässt.

Die dänische Staatsbahn war die erste, die NoHABs bestellte. Bis heute sind die buligen Maschinen Kult. Manch ein Exemplar ist noch im Einsatz.

□ Einen bunten Strauß an Farb- und Formvarianten lieferte Piko in den letzten Wochen aus. Die wichtigste darunter dürfte das Modell der 62 008 sein, die somit erstmals als Epoche-III-Variante der Deutschen Reichsbahn für H0 erscheint. Aber auch die NoHAB-Freunde sind eine große Gruppe, schließlich sind die „Rundnasen“-Dieselloks Kult! Deren Anhänger können sich mit der MY 1150 der Dänischen Staatsbahnen (DSB) jetzt ein Modell der dritten Lieferserie in der bekannten weinroten Ursprungslackierung mit großem Flügelrad und hellem Dach zulegen. Als die Post noch auf Schienen rollte, besaß auch die DR einen eigenen Fuhrpark. Im „CLASSICnostalgie“-Sortiment legen die Sonneberger den zweiachsigen Postaa im Epoche-IV-Outfit wieder auf. Die sogenannten ICR-Wagen prägten lange den lokbespannten Reisezugverkehr der NS in den Niederlanden. Die gelungenen H0-Modelle dieser Waggons erscheinen neu als Epoche-VI-Ausführung. DR-62 008: 50705, Preis: 489,00 €  
 DSB-NoHAB: 52502, Preis: 345,00 €  
 Post aa: 24504, Preis: 37,99 €  
 ICR der NS: 97645/97647, Preis: je 63,99 €



Der Postaa von Piko ist in Berlin beheimatet. Diese Wagen waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen. Das 1:87-Modell kann überzeugen.



Beim ersten Blick gleichen die Epoche-VI- den Epoche-IV-Wagen. Aber es gibt durchaus Unterschiede, etwa an den Einstiegen.

## RIVAROSSİ › Preußische G8<sup>2</sup> als Baureihe 56<sup>20</sup> der DB in H0

□ Im vorherigen MEB 12/2024 durften wir das neue H0-Modell der preußischen Güterzuglok G8<sup>2</sup> von Rivarossi vorstellen, das zuerst als Maschine der DR erschien. Nun folgt eine Ausführung der Baureihe 56<sup>20</sup> als Lokomotive der DB. Ausgewählt wurde die Maschine 56 2863 des Bahnbetriebswerks Rheydt, für welches sie vor allem auf dem dortigen Rangierbahnhof vor den Toren Mönchengladbachs tätig war und zu den letzten G8<sup>2</sup> der Deutschen Bundesbahn zählte. Die Lok mit dreidomigem Kessel trägt neben dem typischen „DB-Keks“ ein Dreilicht-Spitzensignal. **Bestellnummer: HR2889, Preis: 379,90 €**



## ESU › 212 100 der DBAG in H0

□ Unter den zahlreichen V 100-Auslieferungen des brandneuen H0-Modells aus Neu-Ulm findet man auch ein verkehrsrotes Exemplar der 212 100, dessen Vorbild in Kempten bei DB Cargo stationiert war, also eine echte Epoche-V-Variante. Auch wenn der exzellenten Nachbildung die leuchtend rote Lackierung gut steht, dürfte diese Ausführung am schwersten verkäuflich sein. **Bestellnummer: 31575, Preis: 479,00 €**



## ROCO › Städteexpress-Wagen der DR in H0

□ Städteexpress geht immer. Das liegt auch am auffälligen Erscheinungsbild innerhalb des meist grünen DR-Personenverkehrs. Von Roco kommt nun ein „Halberstädter“-Am-Schnellzugwagen der 1. Klasse. Das Modell gefällt dank einer überzeugenden Detaillierung und Farbgestaltung. **Bestellnummer: 6200041, Preis: 76,90 €**

## TILLIG › B4ü der DR und Steuerwagen in TT

□ Als Epoche-III-Variante der Reichsbahn legt Tillig einen preußischen B4ü-Schnellzugwagen für TT auf. Das Modell des Zweite-Klasse-Wagens ist insgesamt überzeugend, besonders gelungen sind die Detaillierung der Wagenübergänge sowie die Lackierung und Bedruckung. Deutlich jünger ist das neue Exemplar eines Steuerwagens mit sogenanntem „Wittenberger

Kopf“. Der Bnrdfz483 ist bei DB Regio Mittelfranken in Nürnberg stationiert. Markant ist das hinter dem Führerstand eingerichtete Lastenabteil, das für den Fahrradtransport vorgesehen ist. Die TT-Miniatur ist stirnseitig bereits zugestrichelt. **B4ü der DR: 12004, Preis: 75,70 €**  
**„Wittenberger“: 13835, Preis: 108,19 €**



Die preußischen Schnellzugwagen mit Oberlicht waren in der Epoche III bei der Deutschen Reichsbahn noch unverzichtbar.



Der Wittenberger-Steuerwagen ist inzwischen auch weitgehend Geschichte – lokbespannte Züge sind rar geworden.

## LILIPUT › Variantenreiche gedeckte Standard-Güterwagen Gmhs 50 / Glmehs 50 in N

□ Die gedeckten Güterwagen der Regelbauart Gmhs 50 / Glmehs 50, die von der Deutschen Bundesbahn zwischen 1953 und 1960 in einer Stückzahl von über 12000 Exemplaren beschafft wurden, waren bis in die 1990er-Jahre aus so gut wie keinem gemischten Güterzug wegzudenken. Neben diesem Umstand spricht auch die sehr fein ausgearbeitete Detaillierung für die N-Modelle dieses Brot-und-Butter-Güterwaggon von Liliput. Nun sind zwei neue Versionen des beim Vorbild mit einem großen Variantenreichtum gesegneten Fahrzeugs zu haben: Einmal als Gerätewagen und dann noch als „C&A“-Privatwagen. **DB-Gerätewagen: L265041 / „C&A“-Privatwagen: L265061, Preis: je 39,95 €**



Der im kräftigen Grün lackierte Gerätewagen „München 6719“ gehört in die Epoche III und ist auf dem Rangierbahnhof München-Nord beheimatet.

Der bei der DB eingestellte Wagen des bekannten Modehauses „C&A Brenninkmeyer“ entspricht der Epoche IV und weist zahlreiche Farbflicken auf.



## MINITRIX › Silberling-Set der Gesellschaft für Fahrzeugtechnik mbH in N



□ Die Gesellschaft für Fahrzeugtechnik mbH (GfF) besitzt in ihrem Fuhrpark noch Wittenberger Steuerwagen und nutzt diese meist im Ersatzzugdienst. Minitrix liefert nun ein Zweierset mit einem Bnrbdzf 480.1-Steuerwagen und einem gemischtklassigen ABnrz-Wagen in vorbildgetreuer Lackierung aus. Ein 2. Klasse-Wagen ist zudem einzeln erhältlich. **Bestellnr.: 18262, Preis: 165,00 €**



## TRAINSETTER › Modul-Bausätze in N und TT

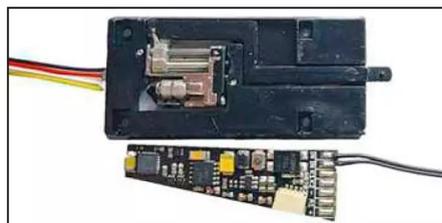
□ Ulli Liedtke beschäftigt sich mit Spur N nach japanischem Vorbild. Von dort stammt die nun auf den deutschen Markt übertragene Idee, kleine Modulbausätze aus gelasertem Sperrholz anzubieten. Es gibt sie in vielen Varianten (Gerade und Eckmodule für Kurven) für die Nenngrößen N und TT. Sie lassen sich einfach zu einer Modulanlage auf Tisch oder Boden zusammensetzen. **Infos / Bezug unter: <https://trainsetter.de/>**

## DECODERWERK › Digitale Weichenantriebe

□ Die neuen Weichenantriebe mit Metallgetriebe-Schrittmotor und RailCom-Decoder (DCC und Märklin) besitzen Anschlüsse für Herzstückrelais und Weichenlaternen. Sie können auch manuell ausgelöst werden, Verfahrweg und Stellgeschwindigkeit sind beliebig fein einstellbar. Es gibt bislang vier Ausführungen für RocoLine mit Bettung (80101), Märklin/Trix C-Gleis (80201), Tillig TT Bettungsgleise (80202) und einen Universal-Antrieb (80301). **Infos / Bezug unter: [www.decoderwerk.com](http://www.decoderwerk.com)**



Weichendecoder und Stellmotor bilden eine Einbaueinheit...



...oder sind, wie hier die Garnitur für das Tillig-TT-Bettungsgleis, so gestaltet, dass alles unterflur eingebaut wird.



Der Bausatz des Militär-Lastwagens Praga V3S FEK kommt auch als ziviler Zisternenwagen.

## IGRA › Böhmisches Spezialitäten

Im Zubehörbereich kann der tschechische Anbieter IGRA mit einigen interessanten Neuheiten aufwarten, von denen wir hier nur eine kleine Auswahl vorstellen können: Bemerkenswert ist das große Lagerhaus aus einer Kombination von UV-bedruckten Lasercut- und 3D-Druck-Bauteilen. Im letztgenannten Verfahren werden neue Ausschmückungsteile gefertigt, ebenso der Praga V3S FEK für H0. **Lagerhaus: 240008 (TT)/241008 (H0)/242008 (N), Preise: 62,50/72,50/55 €; Praga-Lkw: 66708108, Preis: 19,95 €; Kanister: 161006 (TT)/161106 (H0), Preis: 5,95 €**



Bis heute erhalten ist das Getreidelagerhaus des Bahnhofs Dačice (Datschitz) westlich von Brünn, das für TT, H0 und N erscheint.



Das noch vergleichsweise junge IGRA-Lieferprogramm an 3D-Druckteilen wird ab sofort um Benzinkanister für H0 und TT erweitert.

## MASSOTH › LED für LGB

Viele Gartenbahner setzen bis heute gerne ältere LGB-Fahrzeuge aus alten Lehmann-Tagen ein, die in der Regel über eine Spitzenbeleuchtung mittels Glühlampen verfügen. Massoth bietet zum Austausch nun warmweiße LED als Plug-in-Lösung an, die einfach in die LGB-Lampenfassungen eingesteckt werden können.

**LED - 5 Volt: 8311120 / - 24 Volt: 8311320, Preis: je 19 € für 6 Stück**



Links eine typische LGB-Loklaterne mit Glühlampe, rechts mit neuer LED.

Anzeigen

**Weite Welt auf kleiner Schiene**  
Die Geschichte der Eisenbahn im Modell

21.11.2024 – 02.02.2025  
**Sonderausstellung**  
im Käthe-Kruse-Puppen-Museum  
Do – So 14:00 – 17:00 Uhr  
25.12. – 06.01. täglich

**Käthe-Kruse-Puppen-Museum**  
86609 Donauwörth  
Pfliegstr. 21a  
Tel. 0906 789-170  
museen@donauwoerth.de  
www.donauwoerth.de

donauwörth

www.exPRESSzugreisen.de **PRESSNITZTALBAHN**

**Dampfschnellzug**  
rund um das Erzgebirge.

sa. 5. April 2025

Zum Saisonauftakt geht es traditionell durch das Erzgebirge, 2025 nach Chomutov, wo Sie unter anderem die Möglichkeit haben, das Depot des Nationaltechnischen Museums Prag zu besuchen.

Relation: Dresden Hbf., Freiberg, Flöha, Chemnitz Hbf., Hohenstein-Ernstthal, Zwickau Hbf., Reichenbach und Plauen ob. Bf. und zurück elbabwärts über Děčín und Bad Schandau zu Ihren Zustiegsbahnhöfen.

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)	Erwachsener 184 €	Kind (6-14J.) 109 €	Familie (2+2) 449 €
---------------------------------------	-------------------	---------------------	---------------------

Weitere Informationen unter Fon +49 (0) 375 60 61 79 79 oder Sie senden eine E-Mail an: [expresszugreisen@pressnitztalbahn.com](mailto:expresszugreisen@pressnitztalbahn.com).  
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt

**MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ**

Digitaltechnik preiswert und zuverlässig

Super Sparpaket ab 3,90€ je Stück  
Flackerfreie Lichtleiste LL-08-KW (20er Set)

- Maße (mm): 230,0 x 7,0 x 2,6
- Elektronik zur Stromstabilisierung
- in der Mitte teilbar in 2 gleichartige Lichtleisten
- 8 super helle, kaltweiße LEDs mit 120° Abstrahlwinkel, je 0,8mm hoch und 800mCd
- Helligkeit über 2 Potentiometer individuell einstellbar
- sehr geringer Stromverbrauch (je nach Einstellung 6 bis 42mA)
- analog nutzbar ab 8 Volt

info@firma-staerz.de www.FIRMA-STAERZ.de Tel./Fax: 03571/404027

Fachgeschäft und Onlinehandel für  
**Modelleisenbahnen**  
und Zubehör aller Spurweiten

**mein-MBS.de**

**Tel.: 035971 7899-0**

Fax: 035971 7899-99 | [info@mein-mbs.de](mailto:info@mein-mbs.de)  
Mo.-Fr. 08:00-18:00 Uhr | Sa. 10:00-16:00 Uhr

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

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

**mein-mbs.de**

## Die Jugend ist am Zug

# Schule macht Modellbahn

Unter diesem, unserem Motto zeigten wir Schüler der Modellbahn AG des Stutenseer Thomas-Mann-Gymnasiums unsere vielfältige Anlage im Rahmen der BDEF-Anlagenschau auf der Hobbymesse Leipzig im September 2024. Unsere Anlage auf einer so großen Messe präsentieren zu können, machte uns sehr stolz, riesigen Spaß und ist immer ein besonderes Highlight.

Am Dienstag vor der Ausstellung ging es für unseren Lehrer Matthias Wagner, unseren Technischen Leiter Dieter König und sechs Schüler des Thomas-Mann-Gymnasiums schon früh los. Wir trafen uns kurz vor acht Uhr an der Schule in unserem AG-Raum, um unsere Anlage noch einmal zu überprüfen und den bereitgestellten Lastwagen zu beladen. Bei jedem Modul mussten wir kontrollieren, ob alle Verbindungsschrauben und die passenden Füße dabei waren. Natürlich überprüften wir die Module auch auf irgendwelche Schäden. Um kurz nach neun waren wir mit dem Beladen des Lkw fertig und konnten uns endlich auf den Weg nach Leipzig machen.

Als wir dort ankamen, schauten wir uns erst einmal unseren Ausstellungsbereich an und entluden den Lastwagen. Anschließend ging es in unser Hotel. Am nächsten Tag begannen wir mit dem Aufbau. Wir befestigten die Füße an den Modulen und stellten sie Stück für Stück auf, sodass sich in der Leipziger Messehalle 3 langsam die Anlage erhob.



Fotos: TMG Modellbahn AG

Der Aufbau ist schon weit vorangeschritten, aber noch ist viel Kabelsalat zu sehen...



Es war schön zu sehen, wie sich die interessierten Besucher von uns begeistern ließen.

Danach begannen wir die einzelnen Abschnitte auszurichten. Da unsere Anlage modular ist, müssen wir bei jedem Aufbau die Schienen auf beiden Seiten eines Abschnitts ausrichten, damit die Züge geschmeidig darüberfahren können und nicht entgleisen. Dabei lohnt es sich, genau zu sein und sich Zeit zu lassen. Nachdem die Anlage zumindest im Rohbau stand, gingen wir wieder zurück ins Hotel.

Am Tag vor Ausstellungsbeginn bauten wir unsere Steuereinheit auf und verbanden die Module Stück für Stück. Da unsere Schienen nicht durchgängig sind, müssen

## Die Teilnahme an der Messe in Leipzig war ein Highlight!

wir jeden Abschnitt einzeln miteinander verbinden. Dafür führen wir unter den Modulen immer ein Kabel von einem zum nächsten. Nachdem wir das geschafft hatten, überprüften wir noch einmal alle Lampen und Funktionen. Alles funktioniert! Somit war unsere Anlage startklar für die Hobbymesse.

Am ersten Messetag konnten wir dann entspannt mit unseren Zügen fahren und den begeisterten Besuchern all ihre Fragen beantworten. Besonders große Beachtung fand unsere Feuerwehr, deren Schlauch mit Spritze in Richtung Publikum zeigt. Wir können dann einen dünnen Wasserstrahl aktivieren, der die Besucher überrascht und ein bisschen nassspritzt. Das ist ein lustiger Gag, der für viele Lacher und gute Laune sorgt – zumindest bei den allermeisten Zuschauern. So ging der erste Tag in Leipzig schnell vorbei.



Die Kommunikation zwischen uns Schülern lief während der Messe über Walkie Talkies.

Der Samstag verlief ähnlich wie der erste Tag und ebenfalls ohne größere Zwischenfälle. Dass hin und wieder ein Zug entgleiste oder steckenblieb, konnte trotzdem mal passieren und brachte zwischendurch etwas Spannung rein. Am Samstagabend fand für alle Aussteller ein Treffen statt, bei dem wir die Leitung der

## Die Messegesellschaft lud uns Schüler zum Empfang

Messe kennenlernen durften und unsere Eindrücke schildern konnten. Die Messeleitung war begeistert über unsere Teilnahme. Natürlich gab es auch reichlich zu essen und zu trinken. Insgesamt war es ein schöner Abend unter begeisterten Modellbauern.

Die Ausstellung am Sonntag verlief weiterhin ruhig. Am Sonntagabend mussten wir direkt mit dem Abbau beginnen. Das hieß leider, das Ergebnis der harten Arbeit der vorherigen Tage wieder auseinanderzunehmen. Aber da wir darin schon geübt sind, verlief das Ganze recht schnell und nach ein paar Stunden war alles wieder im Lkw verpackt.

Am nächsten Morgen hieß es dann nochmal früh aufstehen für die Rückfahrt. An der Schule angekommen, entluden wir den Lastwagen und gingen nach Hause, da wir am nächsten Tag alle wieder pünktlich zum normalen Unterricht um acht Uhr in der Schule sein mussten. Für uns war es eine gelungene und ereignisreiche Messe!

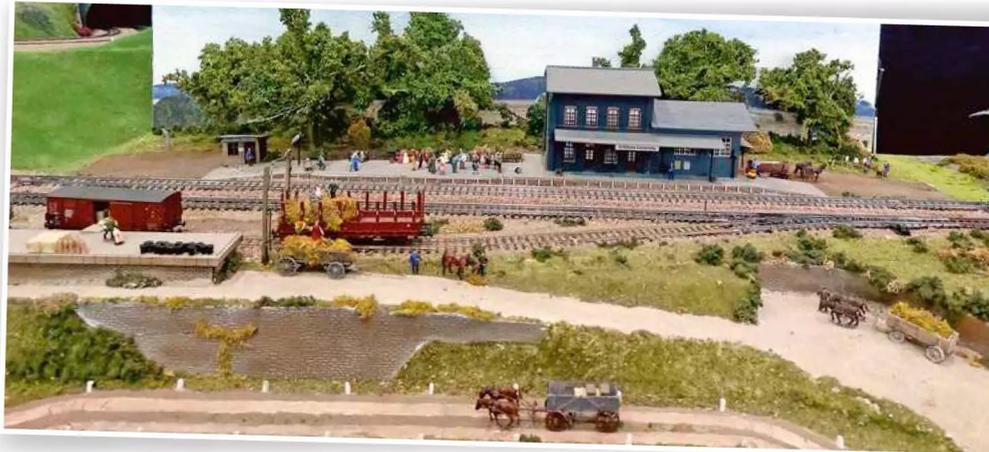
*Simon Sitzmann, Modellbahn AG des Thomas-Mann-Gymnasiums Stutensee*



In einer Ecke führt vom Bergwerk eine funktionsfähige Seilbahn hinauf zur Burg.



Geübter „Modellbahnerspagat“ zwischen aufzugleisendem Zug und Not-Halt-Taste.



Beschauliche, ländliche Idylle herrscht auf unserem kleinen Nebenbahn-Bahnhof.

Anzeigen

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

## Museumsbahn Steinbach - Jöhstadt Preßnitztalbahn

### Höhepunkte im Advent und zum Jahreswechsel 2024/2025

- 7./8. Dezember\***      Dampffahrten zum 2. Advent
- 7. Dezember**            Mettenschicht am Andreas-Gegentrum-Stolln  
Info unter: [www.joehstadt.de](http://www.joehstadt.de)
- 14./15. Dezember**      Dampffahrten zum 3. Advent
- 21./22. Dezember**      Dampffahrten zum 4. Advent
- 27. Dezember '24 bis 5. Januar '25**      Dampffahrten zum Jahreswechsel

Wir freuen uns auf ihren Besuch.

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

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

[www.pressnitztalbahn.de](http://www.pressnitztalbahn.de)

MÄRKLIN/MINITRIX/LGB

## Weitere Club-Modelle

□ Neben der mächtigen E95 für H0, die schon im letzten MEB vorgestellt wurde, kündigten die Göpinger auch in fast allen anderen Baugrößen des Hauses Club-Modelle für 2025 an: Ein kleiner Paukenschlag ist dabei der zweiteilige Dieseltriebwagen der Baureihe 628.2 für die Spur Z. Der inzwischen gar nicht mehr so moderne Retter der Nebenbahnen ist eine komplette Neukonstruktion, ausgestattet mit Glockenankermotor, Innenbeleuchtung und Pufferkondensatoren. Für die Spur N gibt es als Neukonstruktion immerhin den Kurtzender 2'2'T30, mit dem einige Exemplare der 01 ausgestattet waren, um sie auf kleineren Drehscheiben, beispielsweise an den Grenzbahnhöfen zur Niederlande, drehen zu können. Das DCC-Soundmodell ist mit vielen Extras ausgestattet, beispielsweise mit Triebwerksbeleuchtung und Feuerbüchsenflackern. LGB-Freunde können einen Funkmesswagen der RhB ordern. Bestellschluss für alle Modelle ist der 28. Februar 2025.



Der 628.2 wird sich auf Z-Anlagen gut machen und schließt eine Lücke.



Fotos (2): Märklin

Minitrix kombiniert sein Modell der 01 mit einem Kurtzender. Das Ganze spielt in den frühen 60er-Jahren, passend dazu trägt 01058 schon die Witte-Windleitbleche.



Foto: Volker Emerleben

In vielen markanten Details unterscheiden sich moderne Weichen von ihren Vorgängern.

ROCO

## Moderne Gleise für H0

□ In einem MEB-Spezial zur modernen Bahn wiesen wir vor Jahren darauf hin, dass die Nachbildungen moderner Gleise und insbesondere der dazu passenden Weichen im Modell fehlen. Für die Baugröße H0 will nun Roco diese Lücke füllen und kündigte, von vielen vielleicht unbemerkt, im aktuellen Zubehörcatalog ein entsprechendes neues

Gleissystem an. Es wird hinsichtlich der Geometrie zum bestehenden Roco-System passen, aber alle Merkmale des heute beim Vorbild dominierenden Fahrwegs zeigen. Dazu gehören selbstverständlich Betonschwellen, die für die Weichen anders ausgeführt sind als für durchgehende Gleise. Wir berichten, sobald Näheres bekannt ist.

MEC STETTEN

## Traditionstermin zu Jahresbeginn

□ Das Modellbahnevent Anfang Januar in Stetten/Donau ist bereits zu einer festen Einrichtung geworden. Die 23. Stettener Modellbahntage finden an drei Tagen vom 4. bis 6. Januar 2025 im Gemeindezentrum statt – wie gewohnt mit einer großen Vielfalt an Modellbahnen und interessantem Rahmenprogramm. Nicht weniger als 15 hervorragend gemachte Anlagen und Exponate und rund 20 Aussteller warten auf die Besucherinnen und Besucher. Dabei wird es wieder international zugehen, auch Aussteller aus Frankreich, Belgien, Luxemburg und der Schweiz werden zu Gast sein. Eines der Highlights ist die wunderschöne Ruhrgebiets-Anlage der Modellbahnfreunde Maifeld.

Fotos (2): MEC Stetten



Die Großanlage „Kirchberg/Baden“ der Werkstatt '87 wird eine der Attraktionen sein.

Gemütlich geht es auf der kleinen H0m-Anlage „Hachimette“ von Dany Machi zu.





© Marcus Henschel

# Der ModellEisenBahner

## – das Spiegelbild der Geschichte



**3 für**  
nur  
**€ 8,85**

statt € 17,70

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

### 3 Gründe, warum Sie ModellEisenBahner lesen sollten

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

**Wie geht es weiter?** Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *ModellEisenBahner* ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 5,70 pro Heft monatlich frei Haus\*.

Hier geht's  
direkt zum Abo



\* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter  
**[www.modelleisenbahner.de/miniabo](http://www.modelleisenbahner.de/miniabo)**



# Die junge Schwester

Ein kleines Stück Graubünden im Maßstab 1:160 – die beiden vorbildgerecht umgesetzten Brücken entstanden komplett im Selbstbau, im Wesentlichen aus Kunststoffprofilen.

Bei Reichenau-Tamins überqueren seit 2018 zwei RhB-Linien auf zwei unterschiedlichen Brücken den Hinterrhein. Die Situation wirkt auch im Modell sehr reizvoll.



Oberhalb der Straßenbrücke ist dieser Blick auf die neue RhB-Brücke im Vordergrund möglich. Dahinter ist der Fachwerkträger des alten Bauwerks zu erkennen.

Die alte Hinterrheinbrücke liegt westlich der RhB-Station Reichenau-Tamins direkt am Zusammenfluss mit dem Vorderrhein. Das 1895 errichtete Bauwerk aus genietetem Stahlfachwerk steht heute unter Denkmalschutz. Die Brücke ist dreifeldrig und 152 Meter lang. Der mittlere Teil hat eine Spannweite von 63 Metern und liegt auf zwei gemauerten Pfeilern. Erbauer der Stahlkonstruktion war die Firma Bell AG aus Kriens bei Luzern – bekannt unter anderem durch die geniale Konstruktion der Steffenbachbrücke an der Furka-Bergstrecke.

Da die Brücke nur eingleisig ist, entwickelte sie sich wegen des zunehmenden Verkehrs an der Verzweigung der Strecken immer mehr zum Nadelöhr. Aus diesem Grund plante die RhB eine zweite Brücke für die Albulalinie, um die alte Brücke zu entlasten. In einem Architekturwettbewerb wurde der Entwurf des Londoner

Architektenbüros Flint & Neill als Sieger auserkoren, umgesetzt und der Neubau am 18. Oktober 2018 eingeweiht. Die moderne Brücke mit dem Namen „Sora Giuvna“ (Junge Schwester) hat eine Länge von 198,5 Metern und ist eine Stahlkonstruktion, die als Trog ausgebildet ist. Dieser ist 6,3 Meter breit, 1,7 Meter hoch und steht auf drei V-förmigen Stahlpfeilern. Es wurde ein Schotter-Oberbau mit Beton-schwel-len verwendet. Die neue Brücke ist in Richtung Reichenau leicht gekrümmt, die Fahrbahnen liegen aber noch auf gleicher Höhe. Erst anschließend verzweigen sich die beiden Linien, deren Verkehr nun auf getrennten Brücken abgewickelt wird.

### Zwei Brücken und zwei Strecken – auch in N.

Mein Brückensegment hat die Abmessungen von 146 mal 41 Zentimetern. Die Basis bildet ein Sperrholzbrett auf dem eine 20 mm dicke Styrodurplatte aufliegt. Auch das Gelände ist mit diesen Platten aufgebaut. Zunächst schnitt ich die Trasse der Straße, welche die Bahngleise unterquert, aus Sperrholz zu. Zur Einfärbung wurde Heki-Straßenfarbe aufgerollt. Die Fahr-bahnmarkierungen aus aufgemalter weißer Farbe entstanden mithilfe von Frog-Klebeband, das sehr gut vor dem Unterlaufen der Farbe schützt. Nun konnte ich die Straße mit dem Styrodur-Untergrund verkleben.

Die moderne Brücke hat im Maßstab 1:160 eine Länge von zirka 1220 mm. Da sie eine Biegung aufweist, wurde sie aus Kunststoff gefertigt. Dafür verwendete ich den Deckel eines Kabelkanals mit einer Breite von 40 mm. Um die Biegung zu erreichen, schnitt ich ihn an fünf Stellen ein und verklebte diese Stellen mit dünnen Kunststoffplatten. Um das trapezförmige Profil der Trogbrücke herzustellen, klebte ich seitlich Winkelprofile von Evergreen an. Die Außenseiten bildet ein zurechtgeschnittener, 1 mm dicker Streifen aus Polystyrol. Die Pfeiler entstanden aus Holz, das mit Betonfarbe bemalt wurde. Die darauf sitzenden beiden V-förmigen Träger, die im Original, wie der Brückenüberbau, aus Stahl bestehen, fertigte ich aus Holzleisten. Sie haben eine Spannweite von 155 mm. In gleicher Weise baute ich die V-Stütze an der Straße. An der Unterseite der Brücke klebte ich dem Vorbild entsprechend in gleichmäßigem Abstand Streben aus dem Evergreen-Profil 144 auf. Innerhalb des Troges wurden links und rechts noch



1

Die beiden Widerlager der alten Brücke werden aus Sperrholz gefertigt und zusammengeklebt.



2

Für den Bau der Fachwerkträger werden zahlreiche unterschiedliche Evergreen-Profile zusammengesetzt.



3

Die alte Brücke erfährt über der Straße eine Verlängerung in moderner, leicht gebogener Trogform.



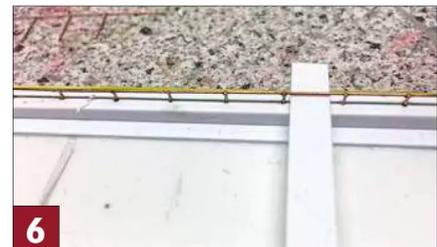
4

Die alte Brücke, lackiert mit Revell Nummer 53, ist fast vollendet, es fehlen noch das Gleis und die Oberleitung.



5

Das Profil des Brückentroges: Es entsteht aus einer Kabelkanalabdeckung und Evergreen-Profilen.



6

Die neue Brücke erhält an beiden Seiten eine niedrige Begrenzung aus einem halbierten Sommerfeldt-N-Geländer.



7

Das Sperrholz-Brückenportal der neuen Brücke mit Heki-Beton-Anstrich.



8

An der Unterseite der neuen Brücke werden Evergreen-Profile Nr. 144 verklebt.



**9** Im vorbereiteten Flussbett aus Sand und feinen Steinchen werden die Pfeiler der alten Fachwerkbrücke platziert



**10** Der Flussgrund wird zuerst in einem grün-blauen Farbton gestrichen und anschließend mit Woodland-C1211 ausgegossen.



**11** Die Straße, ausgesägt aus einer dünnen Sperrholzplatte, wurde schon vor den Brücken in die Landschaft eingebettet.



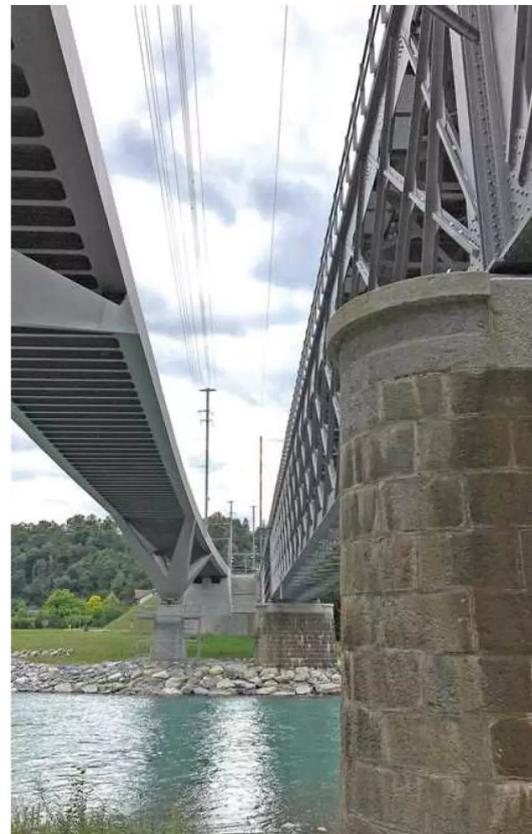
**12** Die futuristischen Träger der neuen Brücke bestehen, wie die Pfeiler, aus Holz und sind mit Ponal zusammengeklebt.



**13** Hier ist zu erkennen, dass die neue Brücke „Sora Giuvna“ in einem leichten Bogen neben der alten verläuft.



**14** Über der Straße treffen die beiden Brücken zusammen. Gerade entsteht die Selbstbau-Oberleitung.



Auch auf der Vorbild-Aufnahme ist die Biegung der neuen Brücke zu sehen.

Streifenprofile als Imitate der Randwege neben dem Gleis angebracht. Das niedrige Geländer auf der Brüstung besteht aus einer halbierten N-Nachbildung von Sommerfeldt, die in mittig gesetzte Boh-

### Evergreen-Profile werden zahlreich verwendet

rungen eingeklebt wurde. Nun konnte die gesamte Brücke mit Revell-Farbe 76 lackiert werden.

Die alte Brücke entstand ebenfalls aus Kunststoff, genauer gesagt aus Polystyrol-Profilen von Evergreen. Wie das Vorbild

besteht sie aus drei Teilen. Die beiden Außenteile sind 263, das Mittelteil 360 mm lang. Die Brückenköpfe entstanden aus Sperrholz. Nach der Besichtigung des Originals musste ich sie aber leider umarbeiten, denn im Internet waren damals keine aktuellen Aufnahmen der umgebauten Brücke zu finden. Im Inneren der Fachwerkträger befindet sich heute ein Steg für Fußgänger, über den man auf die andere Seite des Hinterrheins und weiter in Richtung Bahnhof Reichenau gelangen kann. Der neue Steg ist auch in meinem Modell in vereinfachter Form vorhanden,



Das Brücken-Diorama ist fertiggestellt und die ersten Züge können in Szene gesetzt werden. Auf den N-Gleisen wurde RhB-Rollmaterial von Kato verwendet.



Reichlich Grünmaterial wurde Vorbildentsprechend vor allem im Bereich der Uferböschungen und Widerlager platziert.



Fotos: Karl-Ernst Klee

Der Kontrast zwischen alt und neu macht die Vorbildsituation wie auch das Diorama besonders reizvoll. Die maßstäbliche und filigrane Umsetzung tut ihr Übriges.

und auch die dazugehörigen Türen in den Brückenköpfen sind angedeutet.

Auf die Brücke klebte ich beidseitig ein Geländer von Vollmer. Der Laufsteg besteht hingegen aus geätzten und vor der

## Aufwendige Gestaltung auch der Landschaft

Montage vorlackierten Messingteilen von Weinert. Die gesamte alte Brücke lackierte ich mit der Airbrush-Pistole im Revell-Farbtönen 53. Die Pfeiler am Fluss entstanden aus Holz und wurden mit Steinpflaster von Merkur beklebt. Die Gleise auf der alten Brücke stammen von Minitrix. Deren

Holzschwellen wurden vor dem Aufkleben mit Rostfarbe gealtert. Auf der neuen Brücke liegt das Betonschwellen-Gleis von Peco. Nach dem Aufkleben wurde es mit Noch-Schotter (09174) im bekannten Spülmittel-Weißleim-Verfahren eingeschottert und anschließend leicht gealtert.

Die Oberleitung lötete ich komplett selbst, aus Messing und verkupferten Eisendraht. Das war notwendig, weil Fahrdrähte in der für die Brücken notwendigen Länge weder von Viessmann noch von Sommerfeldt angeboten werden.

Das Wasser des Hinterrheins besteht im Modell aus der Gießmasse "Realistic

Water" von Woodland Scenics (C1211). Sie wurde nach der farblichen Gestaltung des Flussbettes eingegossen. Nach der Trocknung wurden mit Woodland C-1212 Wellen angedeutet und mit weißer Farbe etwas betont.

Für die Büsche und Bäume verwendete ich Naturmaterial von Heki. Nun fehlte noch ein Hintergrund. Wie bei allen meinen Projekten malte ich ihn selbst auf eine 6-mm-Holzplatte.

Nach der aufwendigen Vorbild-Recherche war ich doch sehr zufrieden, die beiden Brücken erfolgreich im N-Maßstab gebaut zu haben. *Karl-Ernst Klee*

**„Die beiden Brücken zu bauen, war sehr arbeitsintensiv.“**



## Teil 1

# Lost Place? Von wegen!

Die Zubehörhersteller haben das Thema Lost Place seit einiger Zeit im Visier und viele interessante Gebäuderuinen im Programm. Doch was ist, wenn solch ein Ort wieder zum Leben erweckt werden soll? Dann rücken die Handwerkerkolonnen an.

**E**in alter Lokschuppen am Ende einer längst stillgelegten Bahnstrecke, seit Jahren dem Verfall preisgegeben und teilweise von der Natur erobert. Doch Halt, was passiert denn da? Die Bahnstrecke wird als Museumsbahn reaktiviert, der Schuppen soll künftig die alten Lokschatze beherbergen und nun rücken die Handwerker an, um das alte Gemäuer aufzuhübschen.

Die Idee dazu hatte ich, als ich vor einigen Wochen durch Brandenburg fuhr und viele alte, verfallene, aber auch renovierte Bahnanlagen sah. Also überlegte ich mir, welches Grundmodell dafür geeignet

wäre und was ich noch an Ausgestaltung dazu benötige, um eine solche Szenerie zu basteln.

Es gehört schon eine große Portion Überwindung dazu, um einen neuen Bausatz, in diesem Fall einen Fallers-

### Mit Paste und Pulver frisch ans Werk

schuppen (120161), zu zerstören oder Teile davon bewusst zu beschädigen. Man darf es dabei auch nicht übertreiben, denn die Statik des Gebäudes soll ja erhalten bleiben. Ich beschränkte mich auf die Darstellung morscher und gebrochener Fachwerkteile, ausgebrochener Ziegel, geborstener oder

fehlender Scheiben und von Löchern im Dach. Im Internet fand ich schnell einige Bilder von verfallenen Gebäuden, die ich als Vorbild verwenden konnte und lernte auch, wie ein eingestürztes Blechdach aussehen soll. Dabei brechen jeweils einzelne Blechplatten ab oder sie sind an den Nahtstellen zumindest durchgerostet. Mit dem Seitenschneider von Fallers bearbeitete ich das Dach und fügte allen vier Dachteilen Schäden zu. Die grauen Blechkanten der schmaleren Dachhälften wurden dann mit Rostfarben von AK vorgestrichen und mit Pulverfarben von PanPastel nachgefärbt. Dabei streute ich erst eine Schicht dunklen Rost auf, tupfte



**Offensichtlich muss es mit der Sanierung schnell gehen, denn – welch Wunder – alle Gewerke arbeiten hier gleichzeitig.**

diese mit einem Borstenpinsel auf und besprühte dann alles mit Fixativ. In die noch feuchte Oberfläche streute ich als nächste Pulverfarbe ein helleres Rostrot ein und wiederholte den Vorgang. Zuletzt kamen ein paar kleine Pulversprenkel in Orange dazu, um einzelne Roststellen zu imitieren.

Das Hauptdach bekam zunächst eine neue Dachbeschichtung aus Teerpappe, die ich mit feinem Schmirgelpapier aus dem Baumarkt nachbildete. Eine kleine Bastelei am Küchentisch sind die Teerpapperollen – davon sollte man gleich mehrere anfertigen, denn die Jungs auf dem Dach brauchen einige davon. Auch wenn die alte Pappe stellenweise noch verwendet werden kann, müssen die Teerkocher etliche neue Bahnen verlegen und auch das klaffende Loch im Dach, wo einst der Abluftkamin war, muss noch verschlossen werden.

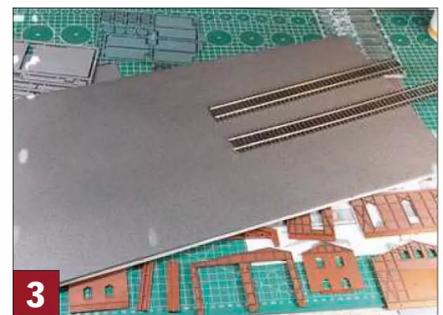
Leider spendierte Faller dem Inneren seines Lokschuppens keine Fachwerknachbildung, sodass man hier auf Mauerplatten



**1** Die vielfältige Zubehör-Sammlung für das Diorama wartet auf seine Verwendung.



**2** Der Faller-Bausatz 120161 ist ausgepackt, daneben stehen bereits die Materialien für die erste Patinierung bereit.



**3** Der Dioramaboden besteht aus einer stabilen Holzplatte, die mit fünf Millimeter dicker Trittschalldämmung beklebt wird.



**4** Das kostet Überwindung: Mit Seitenschneider und Cutter geht es zuerst den Außenmauern an den Kragen.



**5** Auch die Fenster sind als Opfer des Verfalls darzustellen und werden dementsprechend zerbrochen oder angebrochen.



**6** So sehen die Fenster nach dem Einbau in die Seitenwand aus. Die sind wohl nicht zu retten und müssen getauscht werden ...



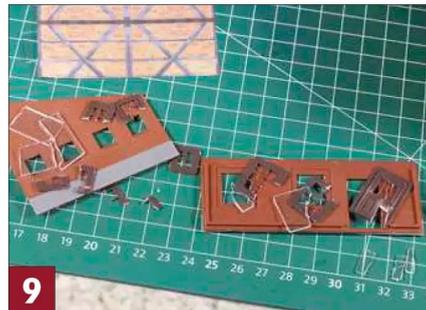
**7** Die Innenwände werden mit einer Fachwerknachbildung beklebt und mit „Concrete“ von AK grob verputzt.

oder Ausdrücke von Bildern aus dem Internet angewiesen ist. Letzteres Verfahren ist einfacher, man muss sich die Fotos nur auf die nötige Größe skalieren. Da ich die Stirnwände mit bröckeligem Verputz darstellen wollte, musste ich das Fachwerk nur für zwei Seiten drucken und bearbeiten.

Nach einer Stellprobe des Schuppens und der geplanten Fahrzeuge klebte ich



**8** Auch das Dach des hohen Anbaus hat im Lauf der Zeit einige Bleche verloren.



**9** Der Seitensneider hat auch am flachen Seitenanbau ganze Arbeit geleistet.



**10** Nach dem Zusammenbau wird der hohe Anbau schon mit Innenbeleuchtung versehen.



**11** Zwei Gleisreste genügen im Schuppen, denn sie werden noch fast komplett überdeckt.



**12** Alle Dachflächen sind nun probeweise aufgelegt, die Löcher erscheinen nicht zu groß.



**13** Unterschiedlich große Gehwegplatten von Juweela dienen im Schuppen als Belag.



**14** Die großen Platten sind aufgeklebt und die Randbereiche mit „Dark Earth“ bestrichen.



**15** Mit diesen drei Acrylfarben wird das Blechdach vor der Pulverfarben-Alterung bemalt.



**16** Eine dicke Schicht „Concrete“ wird als Grundlage auf der gesamten Fläche aufgetragen. Die vielen AK-Produkte eignen sich hervorragend zur Dioramen-Gestaltung.

aufbringen, je nachdem, wie stark man seinen Schuppen verwittern möchte.

Natürlich hat der Zahn der Zeit auch an den Schuppentoren genagt: Der alte Lack ist ab, die Bretter sind beschädigt und falls noch möglich, müssen sie repariert werden. Vom originalen Grün ist jedenfalls nicht mehr viel zu erkennen. Um diesen Zustand darzustellen, wurde auch hier wieder mit Pulverfarben von PanPastel gearbeitet; ich verwendete zwei verschiedene Brauntöne. Nach dem Aufpinseln des ersten Farbpulvers besprühte ich das Tor wieder mit Fixativ und bürstete dann noch eine zweite Pulverfarbe in die noch feuchte Oberfläche ein.

Großen Spaß machte mir die Dachgestaltung. Dank der kürzlich von Preiser ausgelieferten Teerarbeiter (10546) konnte ich die Arbeit der Dacherneuerung gut darstellen. Mit feinem schwarzen Schmirgelpapier, das man sich in etwa einen Zentimeter breite und vier bis fünf Zentimeter lange Streifen schneidet, kann man die Teerpappe gut nachbilden. Auch

## Fachkräftemangel ist hier nicht zu erkennen

die Rollen sind mit ein wenig Übung gut zu bauen. Ein Zahnstocher leistete dabei gute Dienste beim Aufrollen, mit einem Tropfen Sekundenkleber wurde das Ganze fixiert. Zur Darstellung von frisch aufgebrachtem Teer eignet sich die Paste „Asphalt“ von AK (8013). Während die eine Dachhälfte schon weitgehend fertiggestellt ist, arbeitet der Trupp nun auf der zweiten Seite. Nur sind sich die Fachleute noch nicht ganz klar, wie sie das große Loch im Dach schließen sollen. Ein Arbeiter inspiziert den Schaden schon einmal genauer.

Das große Dachteil bleibt abnehmbar und lässt den nachträglichen Einbau einer Beleuchtung zu.

Leider ist der „Ziegellift“ von Artitec noch nicht lieferbar, sodass die Teerpappe mühevoll über Leitern von Busch (7786) hinaufgetragen werden muss. Für einen Kran war auf dem Diorama kein Platz und ich wollte es auch nicht noch mehr überfrachten, denn es gibt schon jede Menge kleiner Szenen, über die ich im zweiten Teil berichten werde.

*Michael Lorenz*

**Nur die jahrelange Erfahrung des Bautrupps macht es möglich, dass sich hier niemand in die Quere kommt.**



17

Mit Pulverfarben von PanPastel werden die Dächer als stark verrostet dargestellt.



18

Auch die Wände im Inneren des Schuppens werden mit diesen Pulverfarben gealtert.



19

Ein Vergleich vorher – nachher: Auch die Schuppentore sind alt geworden.



20

Nach vielen Jahren zeigt manches Schuppentor zudem ziemliche Schlagseite.



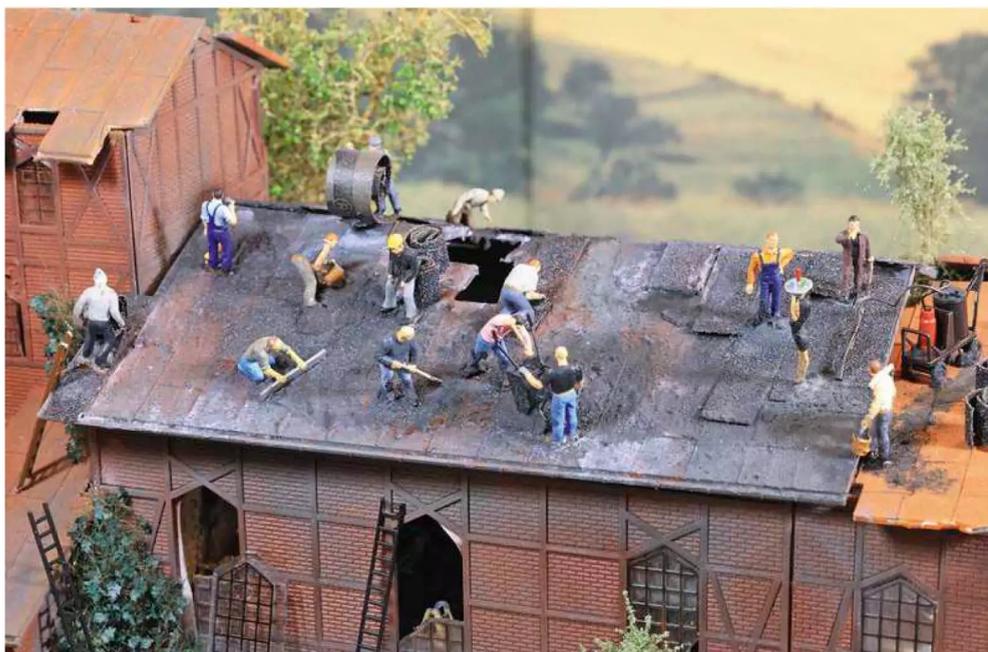
21

Die Teerarbeiter von Preiser (10546) geben auf dem Dach ihr Bestes.



22

Sobald die große Fläche fertig ist, wartet noch weiteres rostiges Blech.





## Abschied in Brandenburg

Die Maschinen der ehemaligen Baureihe V 180 gelten bis heute als der Inbegriff der Reichsbahn-Diesellok. Doch vor 30 Jahren, zum Jahreswechsel 1994/95, waren die Tage der „Dicken Babelsbergerinnen“ gezählt. Am 27. Mai 1995 endete ihr planmäßiger Einsatz. Grund genug für einen Rückblick auf die letzten Einsätze der Großdieselloks im ehemaligen Bahnbetriebswerk Brandenburg.

Foto: Thomas Rieger, Sig. Dirk Endlich

Unser Heft  
2/2025  
erscheint am  
**10. Januar**  
bei Ihrem Zeitschriften-  
Händler – immer an  
einem Freitag.



Foto: abp

## Wintermärchen

In Peter Roseggers „Waldheimat“ entführt eine wundervoll gestaltete, verschneite Kompaktanlage des Meister-Modellbauers Karl Sinn. Er zeigt, was im Maßstab 1:220 heute alles möglich ist.

## Erinnerungen

Die Südharz-Eisenbahn AG führte meist ein Schattendasein. Nach nur rund 60 Jahren war die im Sommer 1899 eröffnete Schmalspurbahn bereits Geschichte. Heutzutage sind nicht mehr viele Spuren zu finden.



Foto: Sig. Dirk Endlich



Foto: abp

## Mit der Bahn nach Wörlitz

Der „Arbeitskreis Modelleisenbahn e.V. Dessau“ machte es sich zur Aufgabe, der heimatlichen Bahnlinie ein Denkmal im Maßstab 1:87 zu setzen. Die große Modulanlage zeigt viele im Selbstbau entstandene, vorbildgerechte Gebäude und zahlreiche liebenswerte Details aus der DR-Zeit.

## Nicht verpassen

Falls Sie noch kein Abonnent sind: Verpassen Sie nicht die nächsten Modelleisenbahner-Ausgaben! Scannen Sie einfach den QR-Code, um die nächsten drei Hefte im günstigen Mini-Abo für nur € 8,85 (€ 2,95 pro Heft) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind, und sparen die Hälfte gegenüber dem Einzelverkaufspreis!



**50 % sparen –  
3 Hefte für  
8,85 Euro!**

[www.modelleisenbahner.de/miniabo](http://www.modelleisenbahner.de/miniabo)

## AUSSERDEM

### MEB-Weichen-Serie

Nach der Vorstellung der unterschiedlichsten Weichentypen geht es in dieser Folge um Weichenkombinationen.

### Viele aktuelle Test-Kandidaten

Schon jetzt liegen uns vor: 628 von Liliput in H0, Re4/4 I von Piko in H0, Re4/4 II von Fleischmann in N, E93 von Minitrix in N.

### Neue Digital-Zentralen

Heiko Herholz vergleicht die Angebote zweier kleinerer Hersteller, die noch neu auf dem Markt sind: YaMoRC und RailBox.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



## BoBo in grün



Die Elektrolokomotive 11131 (Re 4/4 II) der SBB präsentiert sich im Zustand passend zur Epoche IV in ihrer noch ursprünglichen tannengrünen Farbe. Die aus den Hallen der SLM / BBC stammende und 1967 gebaute Elektrolokomotive verkehrte noch bis zu einer grösseren R3 in ihrem damaligen Farbkleid, bis sie wie viele anderen Lokomotiven dieses Typs rot wurde. Die Lokomotiven der ersten Bauserie (11107–11155) weisen wie die Prototypen lediglich einen Stromabnehmer auf, sie sind allerdings um 10 cm länger als die Prototypen. Die Re 4/4 II ist mit 277 abgelieferten Lokomotiven die bisher grösste Triebfahrzeugserie in der Schweiz.

Das ROCO-Modell überzeugt mit feinsten Gravuren, separaten Ansteckteilen sowie der Verwendung von Ätzteilen. Ein besonderes Highlight sind die Chrom geprägten Anschriften und Ziffern. Die Fabrikschilder liegen auch als feine Ätzteile bei.

### Elektrolokomotive Re 4/4 II 11131, SBB



7500027	DC	
7510027	DCC	
7520027	AC	

- ▶ 1. Bauserie der Re 4/4 II
- ▶ Epoche-IV-Ausführung ohne Klimaanlage
- ▶ Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung





# PIKO

- Erstes Großserienmodell der 144 001
- Markante Front und plastische Gravuren
- Dachrüstung mit Metallstromabnehmern
- Fahrwerk mit zahlreichen separat angesetzten Teilen
- Digitale Modelle mit Maschinenraum- und Führerstandsbeleuchtung



## Elektrolok 144 001-5 Die Vorserienmaschine von PIKO!

FORM NEU  
2024



Elektrolok 144 001-5 DB Ep. IV

- 51180 Gleichstrom
- 51182 Gleichstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound<sup>®</sup> onboard**
- 51183 Wechselstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound<sup>®</sup> onboard**

254,00 €\*  
364,00 €\*  
364,00 €\*



\* 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 entdecken.

**You Tube**  
[www.piko.de](http://www.piko.de)