Nur € 6,50

Das führende Magazin für Eisenbahn- und Modellbahn-Freunde

4 191341 106509 10

Modell Eisenbahner

10 Oktober 2025
74. Jahrgang

Deutschland 6,50 €
Österreich 7,20 € Schweiz 10,40 CHF
B/NL/Lux 7,70 € Dänemark 72,95 DKK

Top-Neuheiten im Test

So geht Airbrush

Supern & Altern: Was Sie dazu brauchen und wissen müssen

H0-Großanlage

Reichsbahn-Feeling in den Epochen III/IV

Fototour in Ungarn

Auf der Jagd nach den letzten Diesellok-Legenden

Spurensuche in Sachsen

Erinnerungen an die Strecke Zwönitz – Scheibenberg

Ludmilla-Hochburg an der Elbe

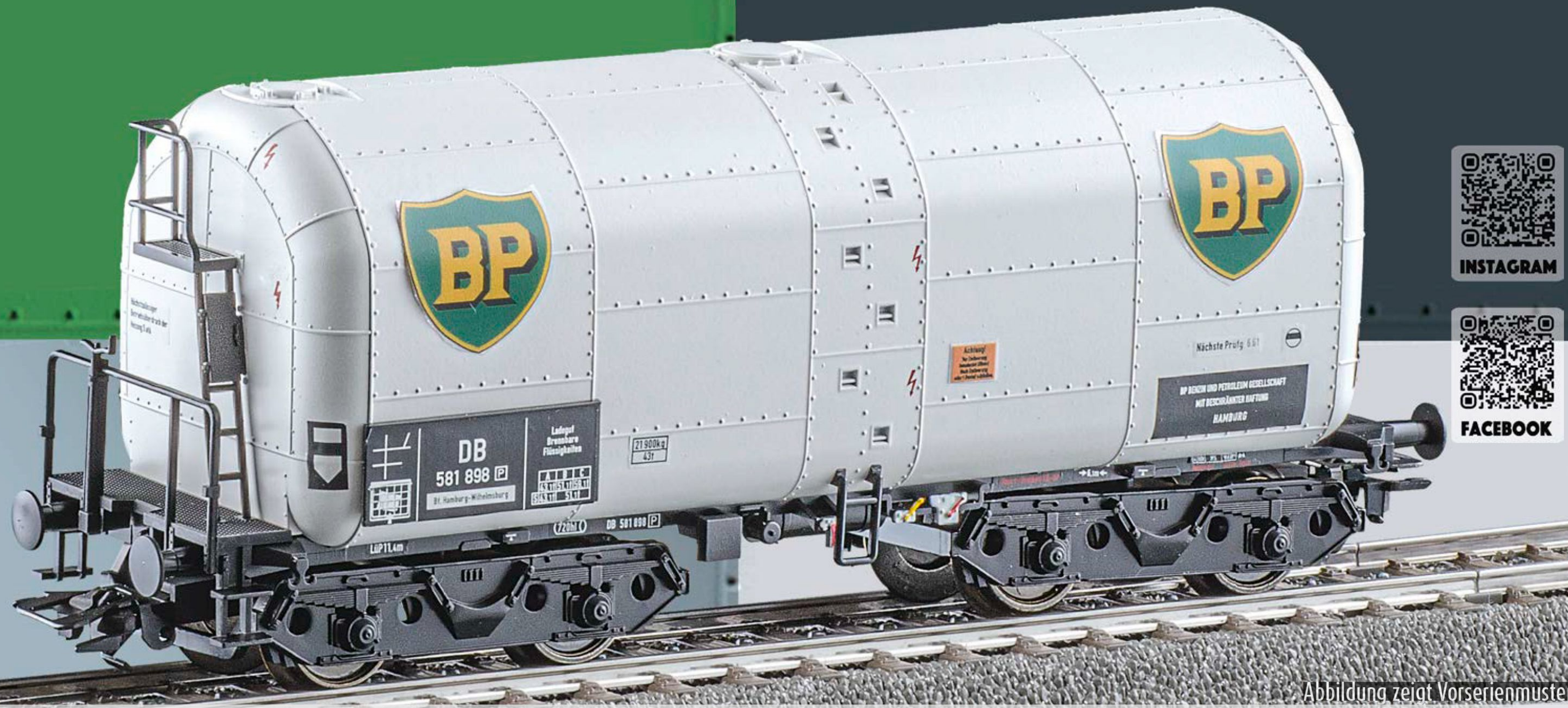
Aufstieg, Alltag, Abschied: Die spannende Ära der Baureihe 132 in Magdeburg

DB-Schienenschleifzüge in den 60er-Jahren

Darum war der Einsatz eine Herausforderung

NEU:ANSTRICH

EUROTRAIN®
... fährt für idee+spiel



INSTAGRAM

FACEBOOK

Abbildung zeigt Vorserienmuster

EUROTRAIN EXKLUSIV märklin

Verfügbar ab Oktober 2025

Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

H0 BP Schweröl-Kesselwagen

- Neues Modell zur Serie 47913, 47914 und 47916
- Vierachsig mit Bremserbühne
- Kupplungsaufnahme nach NEM
- Kinematik für Kurzkupplung

H0 | III | DB | ~ | 131 mm

Art.-Nr. 47919

€ 49,99

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

Es ist verFlixt

Stefan Alkofer

Wenn man denkt, schlechter als die DB AG geht nicht, muss man nur den Flixtrain nutzen: 85 Minuten Verspätung bei der Abfahrt in Berlin sind eine Ansage. Die Informationslage am Hauptbahnhof war beinahe noch miserabler als bei der staatlichen Bahn. Selbst die bedauernswerten Flix-Zugbegleiter konnten den frustriert wartenden Reisenden keine Auskünfte geben. Womit ich bei meinem Thema wäre: Warum erhalten Fahrgäste keine ehrliche Aufklärung? Die 85 Minuten Wartezeit hätten mich weniger gestört, wenn sie verbindlich gewesen wären, nach dem Motto: „Wir haben hier ein größeres Problem, es dauert mindestens eine Stunde.“ Dann hätte ich mit meiner Tochter noch einen Kaffee trinken gehen können, anstatt mir am Bahnsteig die Füße platt zu warten und live auf dem Handy mitzuverfolgen, wie ein Anschlusszug nach dem anderen flöten geht. Ich ärgere mich aber auch stets, wenn mir offensichtlich falsche Begründungen für Verspätungen mitgeteilt werden, weil die Bahnsteigdurchsage einen anderen Grund nennt als die Anzeige auf dem DB-Navigator.

Der Grund für die Startverzögerung in Berlin war wohl ein defekter Wagen, der ausgestellt werden musste. Sie ahnen es: Unsere reservierten Plätze befanden sich genau in diesem Waggon.

Ihr Stefan Alkofer

Glück hatte Felix Seraphin, als er die Begegnung der beiden auffälligen Exoten fotografieren konnte: 218 497 verlässt am 20. Juli 2025 mit dem IC 2075 nach Berlin Südkreuz den Bahnhof Niebüll und trifft auf 218 443, welche hier für einen Werkstattaufenthalt weilt.

6 | Magdeburgs Eisenbahner nannten sie ehrfurchtsvoll „Großrussen“: Die sechsachsigen dieselelektrischen Loks der Baureihe 132. Die Domstadt an der Elbe war von den 70er-Jahren bis zur Jahrtausendwende eine Hochburg dieser legendären Maschinen.

Vorbild

Titelthema

6 Von Ost nach West, von Nord nach Süd
Zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn waren teils rund 50 Lokomotiven der Baureihe 132 in Magdeburg beheimatet. Diese Kraftprotze unter den DR-Dieselloks bespannten von langen Transit- und Interzonenzügen über den schweren Gütertransport bis hin zum Nahverkehrs-Bummelzug so gut wie alles.

16 Bahnwelt aktuell

Drehscheibe

26 Der Coradia Max kommt
Das Bundesland Baden-Württemberg orderte beim Alstom-Konzern 130 Doppelstock-Triebwagen der neuesten Generation.

28 Bald wieder Personenzüge nach Friedland?
Der Fahrgastverband Pro Bahn warb mit Sonderzügen für die Wiederaufnahme des SPNV zwischen Friedland und Neubrandenburg.

30 Fototour durch Ungarn
Zwischen Puszta und Balaton lassen sich viele schöne Eisenbahnmotive aufnehmen, vor allem von historischem Zugmaterial.

Geschichte und Geschichten

34 Bahn mit Aussicht
Wir erinnern an die sächsische Nebenbahn von Zwönitz nach Scheibenberg, die schon vor 60 Jahren von der DR stillgelegt wurde.

Lokomotive

40 „Der Schleifzug kommt“
Wenn die Bundesbahner dies aussprachen, stand ein besonderes Ereignis bevor: Ein spezieller Arbeitszug machte sich daran, die Schienenoberfläche wieder glatt zu bügeln.

Reisetipp

46 Die Pyrenäen-Metro
Unsere Schienenreise durch Frankreich führt uns diesmal zum „Train Jaune“, einer Meterspurbahn mit Stromschienen-Elektrifizierung.

Modell

Test

58 E-Schwergewicht
Märklin bringt die Vorkriegs-Elektrolok der DRG-Baureihe E 95 als Insider-Modell in H0.

60 Gartendiesel
DB-Baureihe 221 von Piko für die Spur G.

62 Hobel mit Feinschliff
Die preußische T 13 als DR-Baureihe 92 für TT von Saxonia Modellbau und elriwa.

64 Der Regio-Schüttler
Märklins RegioShuttle RS 1 im Maßstab 1:87.

Probefahrt

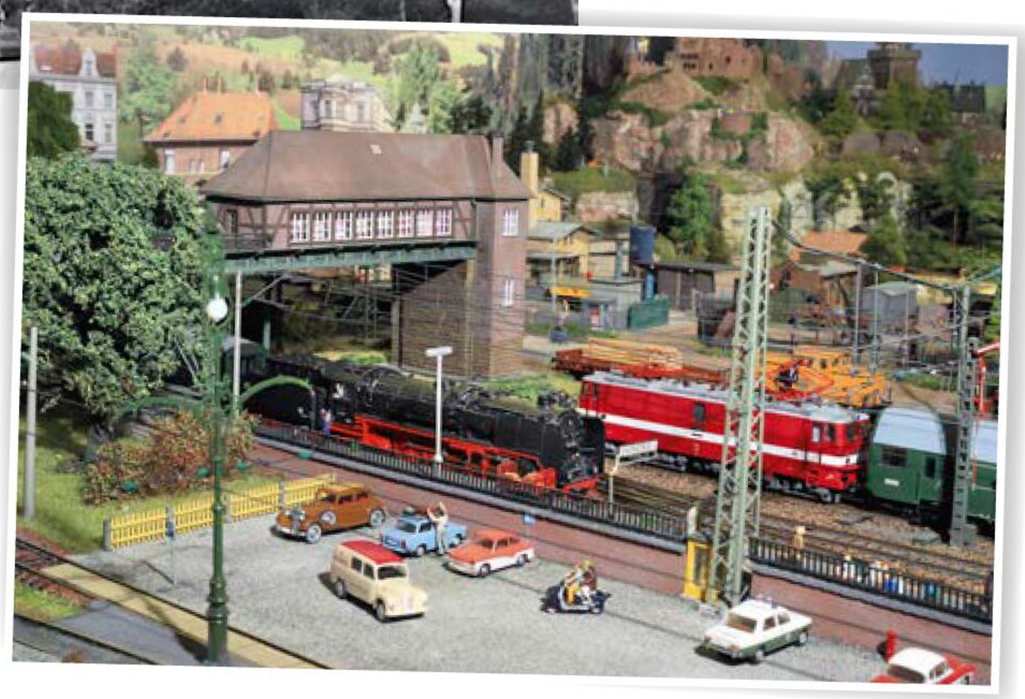
66 Monster in Schwarz-Rot-Weiß
Stadler EuroDual von Sudexpress für Spur H0.

67 Böhmischer Begleiter
ČSD-Güterzug-Begleitwagen von Roco in H0.

67 Kohle-Ganzzug nicht nur für die E 95
H0-Selbstentladewagen der DRG von Märklin.

67 Holz für die Shay
Drehschemelwagen-Set von LGB für Spur G.

34 | Heute trägt eine andere Strecke diesen klangvollen Beinamen, aber eigentlich war es die spektakuläre Linie Zwönitz – Scheibenberg, die sich „Erzgebirgische Aussichtsbahn“ nannte.



88 | Hans Christian Voigt hat in seinem Leben schon viele Modellbahnanlagen gebaut. Auch seine neue H0-Schöpfung widmet sich wieder seiner Lieblingsthematik, der Reichsbahn in den Epochen III und IV.

94 | In dieser Ausgabe des MEB dürfen wir ihnen ein selten schönes Meisterwerk eines der wohl besten Modellbauer der Niederlande vorstellen: Henk van Rhenen zeigt mit der wie ein altmeisterliches Gemälde aufgebauten Anlage „Blick auf ein Dorf am Fluss“, welche Modellbaukunst im Maßstab 1:160 möglich ist.

68 **80er-Rennsemmeln**
Kadett D-SR und Alfasud von PCX87 in H0.

68 **Für Sondereinsätze**
MB-Kurzhauber von Brekina im Maßstab 1:87.

69 **Pinzgauer Güterwagen aus Holz**
Hallings H0e-Schmalspurgüterwagen-Bausatz.

69 **Achtung Kontrolle!**
DB AG-Sicherheitspersonal für H0 von Preiser.

Küchentisch

70 **Der 3D-Kran**
Der Gittermastkran ZB 80 W kann nun auch in H0 auf DDR-Baustellen angetroffen werden.

Werkstatt

72 **Modell und Farbe**
Luftpinsel-Künstler Mathias Faber verrät in einer neuen MEB-Serie seine Airbrush-Tricks.

Szene

88 **Meine Neue**
Eine Heimanlage mit viel Betrieb in schöner Umgebung nach mitteldeutschen Motiven.

94 **Das Gemälde**
Modellbau-Perfektion im N-Maßstab 1:160, dafür steht der Niederländer Henk van Rhenen.

Außerdem

56 **Termine & Treffpunkte**
78 **Modellbahn aktuell**
86 **BDEF/SMV**
98 **Vorschau**

Titelbild: 132 523 vom Bw Magdeburg mit D 344 nach Bonn in Berlin-Grunewald, Oktober 1978. Foto: K. Risch/Eisenbahnstiftung.

Modell Eisen Bahner

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe Oktober 2025, 74. Jahrgang
Chefredakteur: Stefan Alkofer (V.i.S.d.P.)
Redaktion: Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba)
Editorial Director: Michael Hofbauer
Mitarbeitende dieser Ausgabe: R. Albrecht, Ed Booms, Thomas Böttger, Dirk Endisch, M. Faber, K. Fleischer, Jürgen Goller, Thomas Küstner, Benjamin Ludwig, Helge Scholz, Hans Christian Voigt
Redaktionsassistenz: Barbara Forster
Layout: Claudia Reidl (fr)
Korrektorat: Jana Müller (fr), Matthias Müller (fr)
Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler
Herstellung: Sabine Springer
Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Geschäftsführung: Clemens Schüssler
Head of Magazine Brands: Markus Pilzweger
Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Anzeigendisposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim, www.mzv.de
Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2025 GeraMond Media GmbH

ISSN 0026-7422
Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden. Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Jegliches automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckerzeugnisses (Text- und Datamining) ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Rechteinhabers untersagt. Dies gilt insbesondere gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/790 und den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes (UrhG). Zuwiderhandlungen werden rechtlich verfolgt.

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG

MODELLEISENBAHNER ABO-SERVICE
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau
+49 (0)89/46 22 0001
Unser Kundenservice ist von Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr telefonisch erreichbar.
leserservice@modelleisenbahner.de
www.modelleisenbahner.de

Preise: Einzelheft 6,50 € (D), 7,20 € (A), 10,40 CHF (CH), 7,70 € (B, NL, Lux), 72,95 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 75,60 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand).

Abo bestellen unter www.modelleisenbahner.de/abo

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

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

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

LESERBRIEFE UND BERATUNG

MODELLEISENBAHNER
Postfach 400209, 80702 München
+49 (0)89/13 06 99 669
service@verlagshaus24.de
www.modelleisenbahner.de

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

ANZEIGEN

anzeigen@verlagshaus.de
Mediadaten: media.verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 05 vom 1.1.2025

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

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Von Ost nach West, von Nord nach Süd

Mit bis zu 50 Maschinen war das Bw Magdeburg eine der Hochburgen der Baureihe 132 bei der Deutschen Reichsbahn. Das Aufgabengebiet der sowjetischen Großdiesellokomotiven reichte vom Nahgüterzug bis hin zu Städteexpress- und Interzonenzügen.

Foto: Dirk Endisch

232 154 passierte am 17. September 1997 mit einem Regionalexpress nach Thale den Bahnhof von Blumenberg in der Magdeburger Börde, der heute nur noch eine Ausweichanschlussstelle ist.

Das Bahnbetriebswerk Magdeburg gehörte einst zu den drei größten Bahnbetriebswerken der Deutschen Reichsbahn. Die Ursprünge der Dienststelle reichen zurück bis in das Jahr 1872: Magdeburg besaß in den Anfangsjahren der Eisenbahn keinen Hauptbahnhof. Die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft (MCHLE), die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft (MHE) und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft (BPME) unterhielten in Magdeburg, der Hauptstadt der preußischen Provinz Sachsen, eigene Bahnhöfe. Erst 1868 gelang es den drei Unternehmen, vom preußischen Staat ein 28 Hektar großes Areal für den Bau eines „Centralbahnhofs“ zu erwerben. Zwei Jahre später begannen die Bauarbeiten für den späteren Hauptbahnhof, der am 15. Mai 1873 seiner Bestimmung übergeben wurde. Die Titelgeschichte in Ausgabe 7/2023 des MEB widmete sich bereits ausführlich dessen weiterer Entwicklung bis heute.

Betriebswerkstätten zweier großer Bahngesellschaften

Bereits ein knappes Jahr zuvor, am 1. Juli 1872, hatte die BPME ihre neuen Betriebswerkstätten in Betrieb genommen. Diese befanden sich im südlichen Teil des Hauptbahnhofs zwischen den Streckengleisen nach Helmstedt/Schöningen und Leipzig/Halberstadt. Die BPME besaß hier einen Rundlokschuppen, eine sogenannte „Rotunde“ mit 16 Ständen und eine dreigleisige Rechteckhalle. Die MHE ließ einen Rundschuppen mit 22 Ständen und eine Halle mit ebenfalls drei Gleisen errichten. Nach der Übernahme der Betriebsführung auf den Strecken der BPME am 1. April 1880 und der MHE am 1. Februar 1880 durch die Preußischen Staatseisenbahnen wurden die vier Lokschuppen zur Betriebswerkstätte (Bwst) Magdeburg Centralbahnhof zusammengefasst. Die Königliche Eisenbahn-Direktion (KED) Magdeburg führte die Dienststelle zunächst ab 1. April 1910 als „Bwst Magdeburg“, bevor ein Jahr später die Bezeichnung „Bwst Magdeburg Hbf“ eingeführt wurde.

Anfang des 20. Jahrhunderts genügten die baulichen und technischen Anlagen kaum noch den betrieblichen Belangen. Daher ließ die KED Magdeburg die Betriebswerkstätte zwischen 1906 und 1913

Foto: Friedhelm Köhler, Slg. Dirk Endisch

Mehr als 25 Jahre prägte die Baureihe 232 (bis 1992: 132) das Bild des Bw Magdeburg. Dort gaben sich die Loks 232 033, 250 und 239 am 5. September 1992 ein Stelldichein. Unten: Die Magdeburger 132 382 donnert am 19. August 1984 durch Wiesenburg/Mark.

Foto: Werner Brutzer

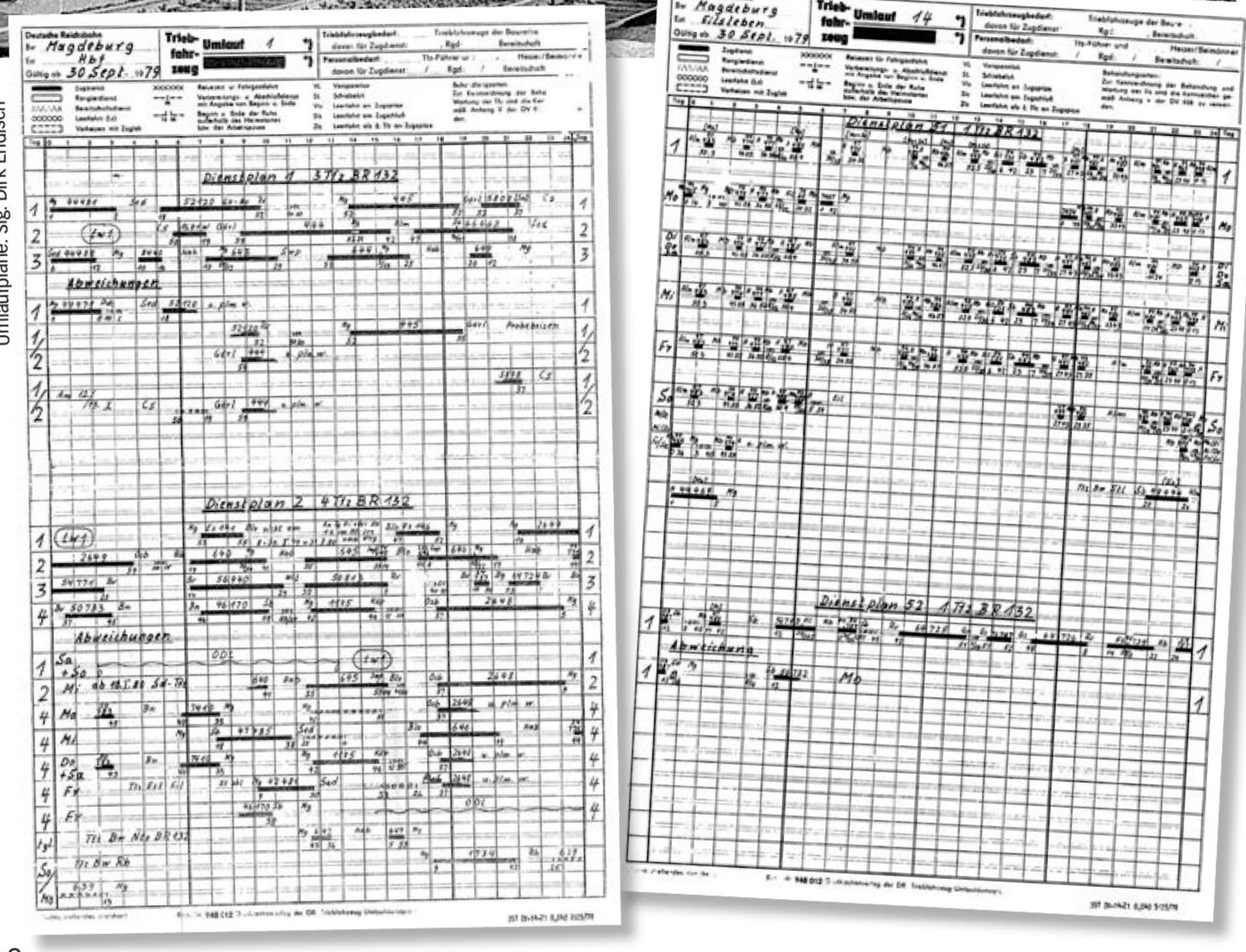
Foto: Slg. Dirk Endisch

An der am 6. Oktober 1969 eröffneten Werkstatt der Einsatzstelle Magdeburg Hbf standen im Herbst 1978 vier Loks der Baureihe 132, im Vordergrund die „Drehscheibe Süd“.

Foto: Slg. Dirk Endisch

Anfang 1977 herrschte Hochbetrieb in der Diesellokwerkstatt des Magdeburger Hauptbahnhofs. Neben 120 178 warteten 132 244, 139 und 120 342 auf ihre Instandsetzung.

132 254 passierte im Juni 1991 mit einem aus Bm-Reisezugwagen der DB gebildeten Schnellzug in Richtung Helmstedt den Bahnhof Kirchmöser.



Umlaufpläne: Slg. Dirk Endisch

erweitern und umbauen. Die Schuppen I (Rotunde der MHE) und IV (Rechteckschuppen der BPME) erhielten neue Drehscheiben von 16 Metern Durchmesser. Der nördlich der beiden Rotunden befindliche Rechteckschuppen III wurde auf insgesamt 28 Stände erweitert.

Die Bwst Magdeburg Hbf bespannte mit ihren Maschinen in erster Linie Schnell-, Eil- und Personenzüge auf den von der Domstadt ausgehenden Strecken. Daher waren hier hauptsächlich Schnell- und Personenzugloks stationiert. Anfang der 1920er-Jahre bildeten die Baureihen 17^{2} (preußische S 10^{2}), $38^{10\text{-}40}$ (preußische P 8) und $39^{0\text{-}2}$ (preußische P 10) das Rückgrat in der Zugförderung. Ab 1928 war die Baureihe 01 hier stationiert, der im Herbst 1933 die Baureihe 03 folgte.

Ein Bahnbetriebswerk für den hochwertigen Reisezugdienst

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg war das Bw Magdeburg Hbf ein klassisches Reisezug-Betriebswerk, das nun in erster Linie die Baureihen 01, $38^{10\text{-}40}$ und 41 für den Streckendienst vorhielt. Neben zahlreichen Eil- und Schnellzügen im Binnenverkehr oblag dem Bw Magdeburg Hbf ab 1949 auch ein erheblicher Teil der Leistungen im Interzonen- und Transitverkehr auf der Verbindung Helmstedt – Westberlin. Der Traktionswechsel im Streckendienst begann im Sommer 1966 mit der Baureihe V 180^{0}, die zum Fahrplanwechsel am 25. September 1966 die ersten Leistungen von der DR-Baureihe 01 übernahm. Ein Jahr später folgten die sowjetischen Großdieselloks der Baureihe V 200, die in erster Linie die Baureihe 41 vor den Transitgüterzügen auf der Strecke Helmstedt/Oebisfelde – Magdeburg – Seddin ersetzten.

Am 1. Januar 1969 wurden die bisher selbstständigen Bahnbetriebswerke Magdeburg Hbf, Magdeburg-Buckau und Magdeburg-Rothensee zum neuen Groß-Bw Magdeburg zusammengefasst. Mit mehr als 170 Triebfahrzeugen und fast 1200 Beschäftigten gehörte die neue Dienststelle zu den größten Bahnbetriebswerken der DR. Bereits 1973 erbrachte das Bw Magdeburg rund 76 Prozent seiner

Im Winterfahrplan 1979/80 bildete die Baureihe 132 das Rückgrat in der Zugförderung. Eine Maschine diente von Eilsleben aus als „Pendellok“ zwischen den Grenzbahnhöfen Marienborn und Helmstedt.

Mit einem langen Durchgangsgüterzug nach Magdeburg-Rothensee war 132 321 am 14. September 1991 bei Haldensleben unterwegs.

Leistungen mit Dieseltriebfahrzeugen. Für den Streckendienst standen am 1. Januar 1974 Loks der Baureihen 110 (18 Exemplare), 118^{0} (10 Loks), 118^{2-4} (11 Stück) und 120 (23 Maschinen) zur Verfügung. Allerdings hatten die im Interzonen- und schweren Schnellzugdienst eingesetzten Lokomotiven der Baureihen 118^{0} und 118^{2-4} inzwischen die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht. Außerdem wollte die Deutsche Bundesbahn für die im Transit- und Interzonenverkehr eingesetzten Züge ab 28. September 1975 nur noch Reisezugwagen mit elektrischer Zugheizung einsetzen. Daher benötigte das Betriebswerk Magdeburg dringend Ersatz in Form der Baureihe 132.

Fotos (2): Friedhelm Köhler, Slg. Dirk Endisch

Bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebs am 23. Mai 1993 bestritt die 132 auch den EC- und IC-Verkehr von und nach Helmstedt. Dort pausierte 132 527 im Herbst 1991.

Im Mai 1974 traf die erste 132 im Bw Magdeburg Hbf ein

Die Einsatzgeschichte der heute bei Eisenbahnfreunden als „Ludmillas“ weithin bekannten Großdiesellokomotiven begann in der Domstadt am 22. Mai 1974 mit dem Eintreffen der fabrikneuen 132 075. Zur Ausbildung der Personale setzte die Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb (Tb) die Maschine zunächst vor Personenzügen nach Dessau und Oebisfelde ein. Mit der Übernahme von 132 077 (am 2. August 1974) und 132 129 (am 14. Dezember 1974) stieg der Bestand bis Ende 1974 auf drei Exemplare an. Im Januar und Februar 1975 folgten sieben weitere Lokomotiven. Von diesen zehn Exemplaren setzte die Tb-Gruppe ab 25. Februar 1975 sieben Maschinen planmäßig ein.

Fotos (2): Jens-Peter Fried

Ohne Halt dröhnte 132 335 am 7. Mai 1983 mit dem Städte-Expresszug 141 „Börde“ von Magdeburg nach Berlin-Lichtenberg durch Brandenburg Hauptbahnhof.

Foto: Karl-Heinz Siebke

132 459 des Bw Magdeburg fährt mit dem P 8451 Halberstadt – Magdeburg aus Langenweddingen aus (26. August 1990).

Bestandsentwicklung der Baureihe 132/232 in Magdeburg

Stichtag	Anzahl der Lokomotiven
30. September 1974	2
30. September 1975	18
30. September 1976	28
30. September 1977	43
30. September 1978	47
30. September 1979	53
30. September 1980	53
30. September 1981	49
30. September 1982	49
30. September 1983	47
30. September 1984	47
30. September 1985	46
30. September 1986	45
30. September 1987	45
30. September 1988	43
30. September 1989	43
30. September 1990	46
30. September 1991	48
30. September 1992	49
30. September 1993	33
30. September 1994	12
30. September 1995	51
30. September 1996	43
30. September 1997	63
30. September 1998	58
30. September 1999	58
30. September 2000	56

Die alsbald von den Magdeburger Eisenbahnern als „Großrussen“ bezeichneten Lokomotiven übernahmen in erster Linie Aufgaben der Baureihen 118 und 120 im hochwertigen Personen- und Güterzugdienst. Dazu gehörte etwa das Schnellzugpaar D 444/445 Köln – Görlitz, das ab 27. September 1975 planmäßig mit der Baureihe 132 auf dem Abschnitt von Helmstedt bis Görlitz bespannt wurde und einer der längsten durchgehenden Zugläufe der Baureihe 132 bei der DR war. Ab dem 1. März 1976 trugen bereits 20 Exemplare der Baureihe 132 das Schild „Bw Magdeburg“ an ihren Führerhäusern. Die Diesellokomotiven waren in der Einsatzstelle Magdeburg Hbf auf die Pläne 5, 6, 7 und 8 verteilt, für die jeweils drei Maschinen benötigt wurden. Mit Schnellzügen kamen die Lokomotiven nach Bad Doberan, Berlin, Rostock und Wismar. Zu den Stammleistungen gehörte auch der für die Gruppe der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland (GSSD) bestimmte D 1084 (Brest –) Berlin-Köpenick – Magdeburg, der von den Eisenbahnern als „Russenzug“ bezeichnet wurde. Eil- und Personenzüge auf den Strecken nach Erfurt, Halberstadt und Wittenberge ergänzten die Umläufe.

Zudem hatte die Baureihe 132 in der Einsatzstelle Magdeburg Hbf weitgehend die Baureihe 120 ersetzt und bewältigte nun den größten Teil des Transitgüterverkehrs auf der Route Helmstedt/Marienborn – Seddin. Besondere Erwähnung verdienen hier vor allem die für die Versorgung der Kraftwerke in Westberlin eingesetzten Transitganzzüge TGdg 47485, 47487, 47491, 47493, 47497 und 47499. Vor den 1800 Tonnen schweren und aus vierachsigen Selbstentladewagen der Gattung Fad gebildeten Kohlezügen konnte die Baureihe 132 eindrucksvoll ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Bei erhöhtem Brennstoffbedarf wurden einzelne Züge auf bis zu 3000 Tonnen verstärkt. In diesen Fällen musste eine zweite Lok

Foto: Wolfgang Zeunert, Slg. Dirk Endisch

132 420 verließ im Frühjahr 1977 mit einem Interzonenzug nach Westberlin den Bahnhof Helmstedt. Links wartete 132 436 mit einem Güterzug gen Osten auf die Abfahrt.

der Baureihe 132 als Vorspannmaschine eingesetzt werden.

Auch im Güterverkehr auf der Nord-Süd-Magistrale nach Stendal/Wittenberge spielte die Baureihe 132 inzwischen eine wichtige Rolle. Dort kamen die Maschinen umlaufbedingt bis nach Güstrow und mit den Containerzügen Ce 46780/46781 sogar bis Rostock Seehafen. Auf dem Abschnitt von Schwerin nach Rostock Seehafen besetzten dann Lokführer des Bahnbetriebswerks Schwerin die Großdieselloks. Außerdem sahen die Umläufe auch Nah- und Durchgangsgüterzüge nach Brandenburg und Güsten vor.

Interzonenzüge, Städteexpress, Transitverkehr: Alles mit der 132

In der Folgezeit weitete die Tb-Gruppe den Einsatz der Baureihe 132 immer mehr aus. Ab dem 29. November 1976 gehörten die Städte-Expresszüge Ex 141 und 146 „Börde“ auf der Verbindung Magdeburg – Berlin zu den langjährigen Stammleistungen der Baureihe 132. Mit dem Fahrplanwechsel am 22. Mai 1977 löste die 132 die Baureihe 118$^{2\text{-}4}$ endgültig im Interzonenverkehr ab. Die Einsatzstelle Eilsleben besetzte fortan zwei Maschinen der Baureihe 132, von denen eine Lok (Plan 51) als „Pendellok Marienborn“ nahezu den ganzen Tag zwischen den Grenzbahnhöfen Helmstedt und Marienborn hin und her fuhr. Allerdings konnten nicht alle 132 im sogenannten Grenzüberschreitenden Verkehr (GÜV) nach Helmstedt beziehungsweise im Militär- und Transitverkehr nach Westberlin eingesetzt werden. Beispielsweise mussten die für diese Leistungen vorgesehenen Triebfahrzeuge mit einer induktiven Zugsicherung (Indusi) der Bauart I60 ausgerüstet sein. Außerdem wurden bestimmte Bereiche im Maschinenraum durch die Zollorgane verplombt, um Fluchtversuche von Eisenbahnern zu verhindern.

Die Nord-Süd-Verbindung nach Stendal/Wittenberge gehörte zu den Stammstrecken der Magdeburger 132, oben 132 385 im Juni 1983 mit einem Durchgangsgüterzug in Zielitz.

Foto: Friedhelm Köhler, Slg. Dirk Endisch

Am 27. Juli 1991 war 132 032 mit dem D 442 Görlitz – Aachen bei Eilsleben unterwegs. Auf der Verbindung Magdeburg – Helmstedt war die Baureihe 132 bis 1993 im Einsatz.

132 240 und eine Schwesterlok trafen am 17. August 1991 mit den Särgen der Preußenkönige Friedrich Wilhelm I. und Friedrich II. in Brandenburg ein.

Fotos (2): Jens-Peter Fried

Thomas Rieger, Slg. Dirk Endisch

Zu den Stammleistungen gehörten die sogenannten „Russenzüge“ D 1194/1195 von Brest nach Magdeburg, die nicht in den öffentlichen Fahrplänen verzeichnet waren. 132 129 stand im Sommer 1991 mit dem D 1194 in Brandenburg Hbf.

Foto: Jens-Peter Fried

Qualmen, das geht mit Diesel auch! Den Beweis lieferte 132 498 im Juli 1983 bei der Anfahrt im Bahnhof Kirchmöser …

Ab Sommer 1978 war die Baureihe 132 das Rückgrat in der Zugförderung des Bw Magdeburg. Im Winter 1978/79 bestanden in der Einsatzstelle Magdeburg Hbf acht Dienstpläne für insgesamt 27 Maschinen. Magdeburg-Rothensee besetzte in zwei Plänen jeweils drei Lokomotiven. Drei weitere Exemplare der Baureihe 132 wurden von Personalen des Bw Berlin Ostbahnhof besetzt. In der Einsatzstelle Eilsleben war eine Maschine stationiert. Dafür standen im Herbst 1978 insgesamt 47 „Großrussen“ zur Verfügung. Im Winterfahrplan 1978/79 erbrachte das Bw Magdeburg eine Zugförderungsleistung von mehr als 22 Millionen Bruttotonnenkilometern. Davon entfielen mit fast 12,9 Millionen über 57 Prozent auf die Baureihe 132. Diese bestritt seit dem 28. Mai 1978 auch den gesamten Schnellzugverkehr auf der Verbindung Halberstadt – Magdeburg – Berlin.

Ein Jahr später übernahm die Baureihe 132 das Zugpaar D 644/1649 nach Wolgast Hafen. Im Güterverkehr kamen die Maschinen nun nach Altengrabow, Brandenburg, Brandenburg-Altstadt, Genthin, Güsten, Harbke, Nordhausen und Wustermark. Diese Entwicklung schlug sich auch im Fahrzeugpark nieder: Am 31. Januar 1980 führte die Tb-Gruppe 53 Maschinen der Baureihe 132 in ihren Unterlagen. Dies war der höchste Bestand in der Geschichte der Dienststelle (zu DR-Zeiten), die inzwischen auch drei Triebfahrzeuge mit Lokführern des Bahnbetriebswerks Oebisfelde besetzte. Das Bw Brandenburg stellte wiederum die Lokführer für die Maschinen, die mit den sogenannten „Sputnik-Zügen“ auf der Strecke Brandenburg (Havel) – Werder (Havel) – Potsdam Hbf (– Berlin) im Einsatz waren.

Ab 1981 sank der Stern der Baureihe 132 in Magdeburg

Doch 1981 gab es erste Einschnitte in den Umläufen: Das Bw Halberstadt übernahm am 31. Mai 1981 mit eigenen Maschinen die Schnellzüge von Halberstadt nach Berlin. Nur wenige Monate später,

Fotos (2): Friedhelm Köhler, Slg. Dirk Endisch

132 289 wartete am 10. Oktober 1991 in der Est Magdeburg Hbf an der Drehscheibe II auf ihren nächsten Einsatz. Die Lok war seit Ende 1975 im Bw Magdeburg stationiert.

am 27. September 1981, musste die Einsatzstelle Magdeburg Hauptbahnhof den Langlauf D 444/445 (Köln –) Helmstedt – Magdeburg – Cottbus – Görlitz abgeben. Diese prestigeträchtige Leistung übernahmen Eilslebener Eisenbahner. Während der rund zwölfstündigen Wendepause wurde die Maschine an Görlitzer Personal übergeben, welches mit ihr anschließend den Pendel P 5808/E 1681 auf der Strecke nach Cottbus bespannte.

Mit der Aufnahme der elektrischen Zugförderung auf den Verbindungen (Magdeburg –) Zielitz – Stendal – Borstel am 29. September 1984, Borstel – Geestgottberg am 11. Januar 1986 und Geestgottberg – Wittenberge am 26. September 1987 verlor die Baureihe 132 schrittweise alle Leistungen auf der Nord-Süd-Strecke. Fortan wurden die Großdiesellokomotiven in erster Linie im Interzonen- und Transitverkehr sowie im schweren Reise- und Güterzugdienst auf der Strecke von Magdeburg nach Berlin eingesetzt. Personen-, Eil- und Güterzüge auf den Verbindungen nach Erfurt und Halberstadt/Thale ergänzten die Dienstpläne. In diesem Zusammenhang übernahm die 132 auch die letzten Leistungen der 118[2-4]/118[2-6] in der Einsatzstelle Magdeburg.

Mit den politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen in den Jahren 1989/90 änderte sich schlagartig die betriebliche Situation im Bw Magdeburg und seinen Außenstellen. Die Öffnung der innerdeutschen Grenze am 9. November 1989 führte zu einem sprunghaften Anstieg des Reiseverkehrs auf den Verbindungen

Die Wende 1989/90 sorgte für ein kurzes Revival der 132

Helmstedt – Magdeburg – Berlin und Wolfsburg – Oebisfelde – Magdeburg. Die zusätzlich eingelegten Schnellzüge wurden meist mit Maschinen der Baureihe 132 des Bw Magdeburg bespannt. Seit dem 27. Mai 1990 verkehrten auf der alten Transitstrecke je Richtung drei Interregios, die zwischen Helmstedt und Berlin mit 132 bespannt waren. Bei diesen Einsätzen traten zunächst immer wieder Probleme mit der Energieversorgung der Bistrowagen auf. Die Loks der Baureihe 132 waren zwar mit Blindlastkompensatoren ausgerüstet, doch deren Steuerung musste erst neu eingestellt werden.

Dank des Ost-West-Verkehrs gewannen die „Großrussen“ des Bw Magdeburg

Die Rheostat-Anlage des Bahnbetriebswerks Magdeburg

Der Einsatz der Großdieselloks der Baureihe 132 im Bw Magdeburg machte auch Investitionen in die Infrastruktur der Dienststelle notwendig, denn in regelmäßigen Abständen mussten die Zentrale Energieversorgung (ZEV) sowie die Abstimmung zwischen Motor und elektrischer Kraftübertragung kontrolliert werden. Für die Überprüfung der ZEV entstand 1975 in der Einsatzstelle Magdeburg Hbf ein sogenanntes Kleinrheostat. Die große Rheostat-Anlage wurde 1978 in der Einsatzstelle Eilsleben errichtet, da die DR in Magdeburg aufgrund des Motorenlärms mit Beschwerden der Anwohner rechnete. Die Reichsbahn schrieb nach 4500 bis 5500 Motorlaufstunden für ihre dieselelektrischen Maschinen eine Überprüfung auf der Rheostat-Anlage vor. Dies war auch nach größeren Reparaturen am Motor oder der elektrischen Kraftübertragung notwendig.

Das Rheostat bestand im Wesentlichen aus den fernbedienten, stufenlos regulierbaren Wasserwiderständen und den notwendigen Messeinrichtungen. Mit den Wasserwiderständen konnten alle betrieblichen Situationen vom Leerlauf bis zur Volllast simuliert werden. Die Anlage war für Ströme bis zu 8000 Ampere und eine elektrische Leistung von 3000 Kilowatt ausgelegt. Bei der Rheostat-Prüfung wurden die Fahrmotoren einer dieselelektrischen Lokomotive abgeklemmt und der Strom wurde in die Widerstände geleitet.

Die Rheostat-Anlage in Eilsleben befand sich östlich des Lokschuppens parallel zum Streckengleis in Richtung Magdeburg. Die Messeinrichtungen wurden in den ausgemusterten Steuerwagen 195 627 (Ex-VS 145 194) eingebaut, die Wasserwiderstände standen unter freiem Himmel. Ein Zaun begrenzte die Rheostat-Anlage, die nach der Schließung der Außenstelle am 1. Juni 1993 demontiert wurde.

Foto: Slg. Dirk Endisch

132 474 fuhr am 17. Juli 1991 mit dem IC 176 an der Rheostat-Anlage in Eilsleben (links im Bild) vorbei. Die Aufnahme rechts zeigt die vier großen Widerstände, die in die Wasserbehälter getaucht wurden. Die Messeinrichtungen befanden sich im ehemaligen Steuerwagen 195 627.

noch einmal an Bedeutung, im Winter 1990/91 wurden einschließlich der Reservemaschinen und der Fahrzeuge für den Sonderdienst täglich 30 Exemplare benötigt. Ab dem 12. Juni 1991 oblag der Baureihe 132 auf der Verbindung Helmstedt – Berlin auch die Bespannung der Intercity- und Eurocity-Züge. Die ersten Leistungen erbrachten 132 097 mit dem IC 171 „Andreas Schlüter“ und 132 032 mit dem EC 107 „Montblanc“. Doch diese Einsätze konnten nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Bw Magdeburg und seine Dieseltriebfahrzeuge langsam an Bedeutung einbüßten.

Erste massive Einschnitte brachte die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Magdeburg – Helmstedt am 23. Mai 1993. Damit entfiel für die jetzt als Baureihe 232 bezeichneten Maschinen eines ihrer wichtigsten Einsatzgebiete. Die nicht mehr benötigten Maschinen wurden abgegeben. Bei der Gründung der Deutschen Bahn AG am 1. Januar 1994 gehörten noch 37 Exemplare der Baureihe 232 zum Betriebspark, die weiterhin ihre Stammstrecken Magdeburg – Halberstadt, Berlin – Magdeburg, Magdeburg – Sangerhausen – Erfurt und Magdeburg – Loburg – Altengrabow befuhren. Außerdem übernahmen die Loks Leistungen von der Baureihe 219 (DR-Baureihe 119) auf der Verbindung Magdeburg – Haldensleben – Oebisfelde. Am 17. Dezember 1995 hatte die 232 auf der Hauptbahn Berlin – Magdeburg de facto ausgedient. Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs verblieben den sowjetischen Großdieselloks dort nur noch die Güterzüge zum Stahlwerk in Brandenburg.

Das Ende der Beheimatung an der Elbe leitete die DB AG ein

Das Ende der 232 im Betriebshof Magdeburg leitete die Aufteilung der Triebfahrzeuge auf die einzelnen Geschäftsbereiche (GB) ein. Ab 1. Januar 1997 gehörten die Maschinen zum GB Ladungsverkehr. In der Folgezeit schränkte der GB Nahverkehr die Einsätze der „Großrussen“ auf den Strecken rund um Magdeburg aus Kostengründen schrittweise ein. Bereits am 2. Juni 1996 hatte der GB Nahverkehr die 232 auf der Relation Magdeburg – Oebisfelde – Wolfsburg – Braunschweig durch die Baureihe 218 des Betriebshofs Stendal ersetzt. Im Januar 1998 löste die Baureihe 219 aus Halberstadt die 232 auf den Relationen Magdeburg – Halberstadt – Thale und Aschersleben – Güsten – Magdeburg ab. Diese Entwicklung schlug sich auch im Bestand der Baureihe 232 nieder. Der Betriebshof Magdeburg führte zwar am 1. Januar 2000 noch 56 Maschinen in seinen Unterlagen, doch deren Einsatz erfolgte nun fast ausschließlich durch den DB Cargo-Betriebshof in Magdeburg-Rothensee.

Zu diesem Zeitpunkt waren die Tage des ehemaligen Bw Magdeburg ohnehin bereits gezählt. Im Frühjahr 2000 begann DB Regio damit, die Gebäude schrittweise zu räumen. Einige Monate später, am 28. Februar 2001, wurde der Betriebshof offiziell geschlossen. Die noch in Magdeburg stationierten Maschinen der Baureihe 232 wurden der Cargo-Sparte im Magdeburg-Rothensee zugeteilt. Heute erinnern nur noch Fotos und Lokschilder an die Ära der sowjetischen Großdiesellokomotiven im einstigen Bw Magdeburg. Dafür immerhin sind einige der früher dort beheimateten Maschinen dieser bewährten Baureihe noch in ganz Deutschland unterwegs, und dies ein halbes Jahrhundert nach ihrer Indienststellung. *Dirk Endisch*

Foto: Slg. Dirk Endisch

Mit einem schweren Schotterzug passierte 232 420 am Abend des 14. Mai 1999 die Abzweigstelle Süplingen. Hier fädelt sie aus der Nebenbahn Haldensleben – Weferlingen in die Stichstrecke nach Dönstedt aus.

Faszination Modellbau

ECHTDAMPF HALLENTREFFEN

LEGO® FAN-AUSSTELLUNG

31. OKT. – 2. NOV. 2025

Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Öffnungszeiten:
Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00 – 17.00 Uhr

WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

faszination.modellbau faszination.modellbau FaszinationModellbau

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH . Gustav-Werner-Straße 6 . D-72636 Frickenhausen . T +49 (0)7025 9206-100 .
F +49 (0)7025 9206-88100 . modellbau@messe-sinsheim.de . www.messe-sinsheim.de

Foto: Jürgen Metzeler

Martin Bill, Staatsrat der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende in Hamburg, Susanne Henckel, Staatssekretärin für Verkehr und Arbeit im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, Ute Bonde, Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt des Landes Berlin, Ulrich Lange, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Dr. Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender der DB InfraGO, Detlef Tabbert, Minister für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, Ines Jesse, Staatssekretärin im Landesministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit des Landes Mecklenburg-Vorpommern (von links).

INFRASTRUKTUR

Statt Zug nun Bagger zwischen Alster und Spree

Mit dem ICE vom Berliner Hauptbahnhof fix nach Hamburg fahren, das ist seit dem 1. August 2025 für die nächsten neun Monate erst einmal nicht möglich. Über Stendal, Uelzen, Lüneburg geht es nun und damit gut 45 Minuten länger. Für viele Pendler entlang der „Berlin-Hamburger Bahn“ wird es trotz Ersatzverkehrs mit 170 Bussen deutliche zeitliche Verluste geben. Die Bietergemeinschaft mittelständischer Busunternehmen ecoVista hatte den Auftrag für den Ersatz-Regionalverkehr entlang der Strecke gewonnen. Am 1. August gab es in Ludwigslust, auf einer von rund 130 Baustellenflächen, durch Dr. Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender der DB InfraGO, und den Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Ulrich Lange, das offizielle Startsignal. Die „Berlin-Hamburger-Bahn“ ist 278 Kilometer lang, das entspricht etwa dem Vierfachen der Riedbahn zwischen Frankfurt (Main) und Mannheim, welche die DB AG im vergangenen Jahr als ersten Korridor gebündelt modernisiert hatte. Mit täglich rund 470 Zügen des Regional-, Fern- und Güterverkehrs gilt die Strecke als hochbelastet. Nun soll sie für einen zuverlässigen Betrieb fit gemacht werden. Beim Netzzustand hatte die Strecke nur die Note 3,7. Nach der Generalsanierung soll die Note trotzdem nur 2,2 betragen. Während der neunmonatigen Bauarbeiten erneuern rund 1000 Mitarbeiter insgesamt mehr als 165 Kilometer Gleise und fast 250 Weichen. Außerdem wird die einst zur Erprobung eingebaute sogenannte Feste Fahrbahn in den Abschnitten Wittenberge – Dergenthin sowie Breddin – Glöwen durch einen Schotteroberbau ersetzt. Sechs neue Überleitstellen sollen künftig mehr Stabilität und Flexibilität im Betrieb schaffen. Zudem werden Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik ausgeführt. Sechs neue Stellwerke werden errichtet und zudem 19 modernisiert. Ferner werden Stellwerke und Achszähltechnik für den künftigen Einsatz des Zugbeeinflussungssystems ETCS vorbereitet. Eigentlich war ETCS bei den ersten Planungen für die Generalsanierung hier zum Einbau vorgesehen.

Eine alte Dame wird 95: Mit 169005 ging‘s von München Hbf nach Garmisch-Partenkirchen. Beim Unterwegshalt in Murnau konnten die Fahrgäste aussteigen und bei einer fachkundigen Führung am Denkmal der Schwestermaschine E6904 ihre Ehre erweisen. Wer das nicht wollte, fuhr mit nach Garmisch-Partenkirchen, wo ein Ausflug mit der Bayerischen Zugspitzbahn auf Deutschlands höchsten Berg auf dem Programm stand. Auf der Rückfahrt zog 169005 ihren Zug wieder souverän nach München zurück und wurde bei Polling fotografiert.

Foto: Stephan Leichsenring

Foto: Niels Kunick

Der spektakuläre Umzug der Schwarzen Jule zog viele Schaulustige an.

MUSEUMSBAHN

Umzug der „Schwarzen Jule“

Am 18. Juli 2025 zog die ehemalige Forster Stadtbahn-Lokomotive 36, „Schwarze Jule“ genannt, in ihr endgültiges Domizil im künftigen Forster Tuchmacher-Museum um. Seitdem sie im Jahr 2012 aus der ständigen Ausstellung im Verkehrsmuseum Dresden entfernt wurde, stand sie unzugänglich im Feuerwehrdepot der Stadt. Inzwischen ist der eigens für sie geschaffene Ausstellungsraum rohbaufertig und der Umzug ins neue Domizil konnte vollzogen werden. Die endgültige Eröffnung der Ausstellung soll im November 2025 erfolgen. Bereits am 20. Juni 2025 wurde ein zweiachsiger gedeckter Güterwagen auf zwei meterspurige Rollböcke gesetzt. Er wird gemeinsam mit der „Schwarzen Jule“ die typische Formation der bis zum Jahr 1965 in Betrieb befindlichen Forster Stadteisenbahn repräsentieren.

DEUTSCHE BAHN AG

Negative Halbjahresbilanz

Erneut muss die Deutsche Bahn AG einen Verlust ausweisen: Im ersten Halbjahr 2025 häufte sich ein Minus von 760 Millionen Euro an. Das ist zwar eine Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr, wo sich der Verlust auf 1,6 Milliarden Euro belief, allerdings fiel in das erste Halbjahr 2024 der GDL-Streik. Zudem musste die Bahn damals mit einem mittleren dreistelligen Millionenbetrag für geplante Bauvorhaben in Vorleistung gehen. Zumindest hat sich der Umsatz um drei Prozent auf 13,3 Milliarden Euro verbessert. Überdies schreibt DB Regio nun wieder schwarze Zahlen. Insgesamt baute die DB AG im ersten Halbjahr ferner mehr als 2000 Stellen ab. Indes muss DB Fernverkehr einen Verlust von 59 Millionen Euro verantworten. Die Pünktlichkeit im Fernverkehr lag im ersten Halbjahr mit 63,4 Prozent weiterhin auf einem Tiefstand.

Foto: Felix Seraphin

Am 28. Juni 2025 gab es eine Sonderfahrt quer durch Mitteldeutschland anlässlich des zehnjährigen Betriebsjubiläums der Firma FLEX-Bahndienstleistungen. Am Abend konnte 143963 des EVU ITX mit dem DPE28065 in Chemnitz auf der Fahrt in Richtung Dresden fotografiert werden. Die Lok wurde kürzlich vom Gebrauchtzugpool der Deutschen Bahn AG übernommen und trägt nun statt der DBAG-Kekse ein DR-Logo. In diesem Zustand ist die Maschine äußerlich der Einzelgängerin 143161 nachempfunden.

Foto: André Hansch

Am 6. August 2025 wurde 232571 aus dem Werk Cottbus entlassen. Auf dem Weg nach Marktredwitz konnte die Maschine in Chemnitz-Furth fotografiert werden. Im Werk erhielt die Lok den Front-DBAG-Keks sowie eine „DB Cargo“ Seitenaufschrift.

FRAGEZEICHEN

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

☐ Finden Sie den Fehler: Auf den Zugangstüren zu den Speisewagen der Finnischen Eisenbahn VR, eingesetzt in den Nachtzügen von Helsinki gen Norden, ist den Ausstattern ein Missgeschick unterlaufen.

Foto: Dietmund Schwarz

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. Oktober 2025 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Augustheft lautete: „The Tube“. Gewonnen haben: Florian Leist, A-5071 Wals; Steffen Laske, 01108 Dresden; Jens-Uwe Rudel, 06618 Naumburg; Frank Ponikau, 09394 Hohndorf; Erwin Schneidewind, 15711 Königs Wusterhausen; Harald Randel, 17033 Neubrandenburg; Dirk Bonczek, 25560 Schenefeld; Hartmut Duls, 27442 Gnarrenburg; Gerd Hinz, 29699 Walsrode-Bomlitz; Heinz Geile, 37199 Wulften; Dieter Späth, 38259 Salzgitter; Norman Eiselt, 41564 Kaarst; Josef Peters, 54296 Trier; Ulrich Fenner, 55218 Ingelheim am Rhein; Erich Hantzsch, 64404 Bickenbach; Manfred Knopp, 73087 Bad Boll; Bernhard Senft, 79418 Schliengen; Daniel Schuhmann, 83629 Weyarn; Maria Luz, 97078 Würzburg; Bernd Seidenstücker, 99735 Kleinfurra.

Foto: Jana Müller

■ Im August wurde 363815 im Getreideverkehr zwischen Straubing und Sand Hafen eingesetzt. Nebenbahneinsätze dieser Baureihe sind mittlerweile eine absolute Rarität. Die Lokomotive bespannte dabei mehrmals täglich Getreidezüge zur Anschlussbahn zum Hafen Sand. Bis zur Anschlussgrenze befuhr die Lokomotive dabei die Nebenbahn Straubing – Bogen. Auf dem Bild ist das „Dreibein“ am Vormittag des 6. August zwischen Straubing Hafen und Ittling mit einem Getreidezug auf dem Weg nach Straubing.

REGIONALVERKEHR

Mehr Sitzplätze zwischen Leipzig und Chemnitz

☐ Seit Mitte Juli 2025 gibt es neuerliche Versuche, die Fahrzeugsituation beim RE6 zwischen Leipzig und Chemnitz zu entspannen. Nachdem der direkt hinter der Lok laufende Doppelstockwagen wegen Problemen der Luftansaugung in Fahrtrichtung Chemnitz bisher für Reisende gesperrt wurde, sind nun von DB Regio angemietete Wagen der Bauart DBpza 751.3 an diese Stelle gerückt. Die Luftansaugung zur Klimatisierung befindet sich bei diesen Wagen direkt über den Drehgestellen und nicht in der Dachschräge. Damit gibt es weniger Beeinträchtigungen durch angesaugte Dieselabgase der Zuglokomotiven und es werden alle drei Doppelstockwagen für die Reisenden freigegeben. Insgesamt drei Zuggarnituren konnten seit Mitte Juli in dieser Konstellation beobachtet werden. Hinzu kommt eine Garnitur aus zwei beziehungsweise drei LINT-Triebwagen (BR 648) der BRB als vierte Garnitur für den dreitägigen Umlauf zwischen den beiden sächsischen Großstädten.

Foto: Niels Kunick

An einem der ersten Einsatztage der von der DBAG geliehenen Doppelstockwagen der Bauart 751.3 ist ein Exemplar hinter der Lokomotive im RE74174 (RE6) nach Chemnitz Hbf eingereiht.

Schienenverkehr im Kochertal

Zahlreiche Triebwagen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft wurden zwischen Gaildorf West und Untergröningen eingesetzt. Das Bild zeigt den T 36.

Fotos: Korbinian Fleischer

Der Großteil der Streckengleise wurde abgebaut. Nur zwischen Laufen und einem Parkplatz vor Untergröningen liegt das Gleis noch für Fahrrad-Draisinen. Die Fotos entstanden in Wengen.

Bis Mitte der 1990er-Jahre betrieb die Württembergische-Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) noch zahlreiche Stichstrecken in Baden-Württemberg. Dazu zählte auch die Obere Kochertalbahn zwischen dem DB-Bahnhof Gaildorf West und Untergröningen. Bei Eisenbahnfreunden war die Strecke durch die Dampfzüge des Vereins Dampfbahn Kochertal überregional bekannt. Neben dem schwachen Personenverkehr diente die Bahn hauptsächlich dem Güterverkehr. Befördert wurde Holz: als Stammholz, als gesägtes Holz und als Hackschnitzel. Die WEG hatte dazu extra eine Diesellok (WEG-V 125, eine ehemalige DB-V100) im Einsatz. Sang- und klanglos wurde der Schienenverkehr aufgrund technischer Mängel an den Gleisen 2005 eingestellt. Der Personenverkehr wurde schon zuvor auf die Straße verlagert. Wenige Jahre später folgte der Rückbau der Gleise. Doch nicht ganz: Zwischen Laufen und kurz vor Untergröningen kann man mit der Kochertal-Draisine die Strecke erkunden. Rund zwei Stunden sollte man dafür einplanen. Ursprünglich sollte auch der Abschnitt Gaildorf West – Laufen als Bahnhofsgleis erhalten bleiben. Doch inzwischen fehlt der Anschluss an die DB AG-Gleise im Bahnhof Gaildorf West. Auch zwischen Laufen und Schönberg fehlen inzwischen die Gleise. Den Rest holt sich gerade die Natur zurück. An der Kochertalbahn hatte niemand Interesse.

Anzeige

exPRESSzugreisen 2025
Unsere Sonderfahrten — Ihr Bahn–Erlebnis
2. Halbjahr
Foto: Norman Timpe

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

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH
Am Bahnhof 78 • D-09477 Jöhstadt • Fon +49 (0) 375 60 61 79 79
Mail: expresszugreisen@pressnitztalbahn.com

PRESSNITZTALBAHN

20. September 2025
200 Jahre Eisenbahn, nach Holzhau
Dampflok Baureihe 86

18. Oktober 2025
Sonderzug ins DB Museum Nürnberg
Dampflok 01 0509-8 und E-Lok 242 001-6

29. November 2025
Spreewaldweihnacht Lübbenau
Elektrolok 242 001-6

13. Dezember 2025
Weihnachtsland Erzgebirge
Dampflok Baureihe 86

www.expresszugreisen.de

BAHNINDUSTRIE

Siemens stellt Mireo Smart Plus B vor

Im Rahmen einer Pressevorstellung wurde am 17. Juli 2025 in Wegberg-Wildenrath bei Siemens der als Mireo Smart Plus B bezeichnete Elektro- und Akkutriebzug aus der Mireofamilie für die Regiobahn vorgestellt. Ab Sommer 2026 sollen drei Triebzüge den RE 47 zwischen Remscheid und Düsseldorf endlich betriebsfest und sicher verkehren lassen. Derzeit findet der SPNV auf dieser Linie als Schienenersatzverkehr (SEV/RE 47X) statt. Die Frage nach der Namensgebung für den vorgestellten Zug 564 001 als Mireo Smart Plus B wurde von Siemens folgendermaßen beantwortet: „Dieser Mireo heißt Mireo Smart Plus B, da es sich um einen intelligent standardisieren Zug handelt, der von der Smart Train Lease in Rekordzeit bereitgestellt wird“. Innovativ ist der Mireo in der Tat, gerade was die Scheiben angeht. Eine innovative Hochfrequenz-Scheibenlösung verbessert den Mobilfunkempfang im Zug deutlich. Diese Technik ist durch eine deutlich sichtbare Wabenstruktur erkennbar. Diese Technik stammt aus der Desiro HC- und ICE 4-Familie und wurde weiterentwickelt. Der zweiteilige Triebzug kann unter Fahrdraht laden und hat eine Akku-Reichweite bis zu 120 Kilometern. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 140 km/h – sowohl im Oberleitungs- als auch im Batteriebetrieb erreicht. Der Zug verfügt in der Version für die Regio-Bahn über 122 Sitzplätze (davon acht Sitzplätze in der 1. Klasse) und Platz für bis zu zwölf Fahrräder. WLAN, barrierefreie Einstiege, zahlreiche Steckdosen und USB-Ladeanschlüsse sind heute Standard.

Foto: Axel Witzke

Auf dem Siemens-Testgelände in Wegberg-Wildenrath fand die öffentliche Präsentation statt.

Für die alljährliche äußerst beliebte Radltour des Bayerischen Rundfunks organisierte die Südostbayernbahn (SOB) auch dieses Jahr mehrere Sonderzüge. Am 2. August brachten zwei Züge die Tour-Teilnehmer nach Bad Neustadt an der Saale. Für die Heimreise ab Neuburg an der Donau am 9. August fuhren sogar drei Züge kreuz und quer durch den Freistaat. Das besondere an den Sonderzügen ist die Kombination aus Güter- und Personenwagen. Wie auch in den vergangenen Jahren kamen wieder Lokomotiven der Baureihen 146, 218 und 245 zum Einsatz, so wie hier am 2. August am Bahnhof Treuchtlingen, wo rund 40 Radler die einfahrende 146 245 mit Zug 27094 begrüßten.

Fotos: Andreas Dollinger

Foto: Niels Kunick

Am dritten Juli-Wochenende 2025 feierten die Gose-Brauerei und Gaststätte im Bayerischen Bahnhof zu Leipzig das 25-jährige Bestehen. Aus diesem Anlass gab es an zwei Abenden Video-Projektionen auf den Portikus und das angrenzende Gasthaus.

DEUTSCHE BAHN AG

Bahn muss Mehrkosten für Stuttgart 21 tragen

Die Deutsche Bahn AG muss die Mehrkosten für den neuen Tiefbahnhof Stuttgart 21 selbst tragen. Ein entsprechendes Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (VGH) in Mannheim entbindet das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, den Verband Region Stuttgart und den Flughafen Stuttgart endgültig von der Pflicht, sich an den Mehrkosten für das Projekt zu beteiligen. Dies hatte die DB AG gefordert, wobei sie zuvor bereits am Verwaltungsgericht Stuttgart gescheitert war. Der VGH hat nun einen Antrag der Bahn auf Berufung abgelehnt. Damit muss die Bahn als Bauherr nun Mehrkosten in Milliardenhöhe selbst tragen. Diese werden sich auf mindestens 6,5 Milliarden Euro belaufen.

Anzeige

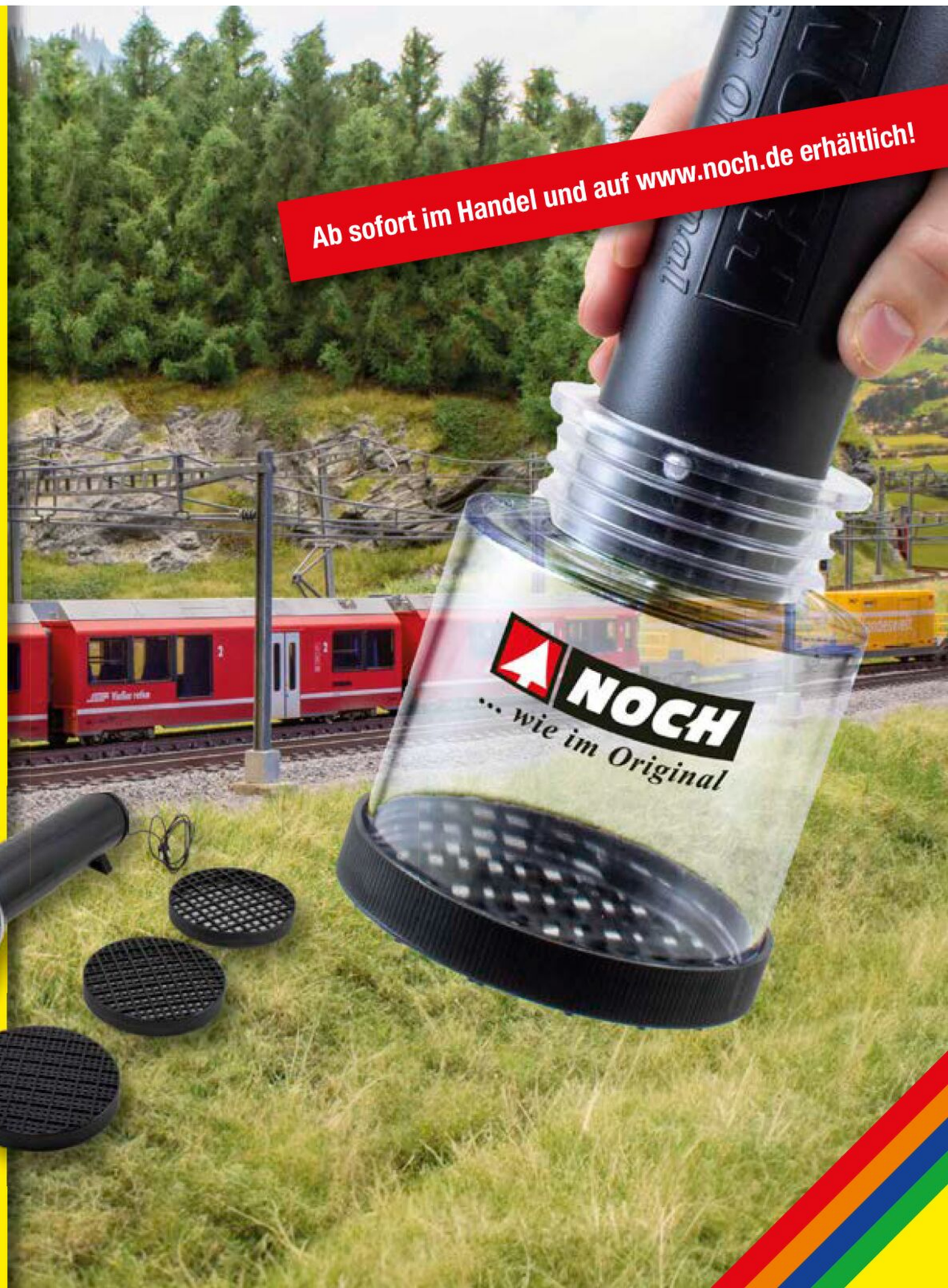
NOCH
... wie im Original

Gras-Master 4.0 &
Gras-Master 4.0 PROFI

Die neue Generation des Gras-Masters!

Mit dem NOCH Gras-Master 4.0 und dem NOCH Gras-Master 4.0 PROFI heben wir die elektrostatische Begrasung auf ein neues Level!
Beide Geräte sind mit wiederaufladbaren Akkus und dem innovativen Wechselbehälter-System ausgestattet. Beim PROFI-Gerät ist außerdem die Spannung je nach Anwendungsfall stufenlos regelbar.
Der ultimative Elektrostat für alle, die nach Perfektion im Modell-Landschaftsbau streben!

Entdecken Sie diese und viele weitere Features der neuen Gras-Master Generation von NOCH auf www.noch.de!



Füllstand erkennbar
USB-C-Laden
Wechselbehälter-Sytem
Integrierter Akku

www.noch.de • YouTube www.noch.de/youtube
NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-88239 Wangen im Allgäu

Foto: Tobias Rüther

Die Siemens Vectron Dual Mode entwickelt sich immer mehr zum Verkaufsschlager. Seit kurzer Zeit setzt auch die Bahnbau Gruppe der DBAG auf diese Lok. Das Modell der DB Bahnbau Gruppe ist ebenfalls mit Rangierbühnen ausgestattet. Die Lok trägt ein auffälliges gelbes Design. Am 10. August 2025 ist die neue DBG-249051 mit einem kurzen Bauzug in Neuhof (Kr Fulda) in Fahrtrichtung Süden unterwegs.

ZWISCHENHALT

Zum 1. November 2025 wird die IC-Linie 77 von Berlin nach Amsterdam auf ICE umgestellt. Damit ist die Zeit der IC 1-Garnituren auch auf dieser Strecke vorbei. Eingesetzt werden soll die Baureihe 408.

Wie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) verlautbarte, bleibt die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft gemäß einer Direktvergabe der Verkehrsleistungen bis Dezember 2031 für weitere fünf Jahre Betreiber der S 28 von Wuppertal über Dornap, Mettman und Düsseldorf nach Kaarst. Der aktuelle Verkehrsvertrag endet im Dezember 2026.

Die vollständige Inbetriebnahme von Stuttgart 21 verschiebt sich erneut bis zum Jahr 2027. So wird der neue Tiefbahnhof Ende 2026 nur partiell in Betrieb genommen. Zahlreiche Züge werden zunächst weiterhin vom alten Bahnhof abfahren. Das ist das Resultat einer Verständigung des Lenkungskreises, der sich aus Vertretern des Landes Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart und der Region Stuttgart zusammensetzt. Durch die Streckung der Inbetriebnahme können zahlreiche Zugausfälle und Ersatzverkehre eingespart werden, welche durch den Anschluss des neuen Tiefbahnhofs nötig werden.

Bis in die zweite Hälfte des Jahres 2026 wird der Knoten Gößnitz mit einem Aufwand von rund 330 Millionen Euro saniert. Im Zuge des Ausbaus der Sachsen-Franken-Magistrale werden ferner die Streckenabschnitte nach Altenburg und Werdau auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Vom 8. August bis 26. Oktober erfordern diese Arbeiten eine Vollsperrung zwischen Altenburg und Werdau. Es kommt zu Fahrplanänderungen, Zugausfällen und Ersatzverkehr mit Bussen.

Fortschritte auf Ausbaustrecke Dresden – Leipzig: Im Abschnitt Leckwitz – Zeithain konnten die Arbeiten zum Ausbau der Strecke Dresden – Leipzig vor Kurzem abgeschlossen werden. So wurden beide Streckengleise saniert. In Glaubitz wurden zwei Eisenbahnkreuzungen durch Brücken ersetzt. Im Jahr 2028 soll der Abschnitt Leckwitz – Zeithain auf ETCS umgestellt werden, ehe 2029 der Knoten Riesa saniert wird. Mittelfristig soll die Fahrzeit auf der 117 Kilometer langen Strecke von Dresden nach Leipzig nur noch rund eine Stunde betragen.

Die Eröffnung der neuen S15 von Berlin Hbf nach Berlin-Gesundbrunnen verschiebt sich auf das Jahr 2026. Betroffen sind vor allem Fahrgäste zum Flughafen BER, weil sich der Ersatz für den Flughafenexpress, der ab Fahrplanwechsel im Dezember 2025 seine Linienführung ändert, weiter verzögert.

Derzeitigen Planungen zufolge werden die Züge der Eschweiler Talbahn ab Fahrplanwechsel im Dezember wieder durchgehend unterwegs sein. Somit verkehren auch zwischen Stolberg Hbf und Eschweiler-West wieder Personenzüge. Zuvor war die Strecke seit der Flutkatastrophe im Jahr 2021 in diesem Abschnitt gesperrt. Zwischen 1. September und 14. November muss zuvor allerdings der Abschnitt Eschweiler-West – Langerwehe nochmals voll gesperrt werden.

Der ICE-L des spanischen Herstellers Talgo hat nun doch seine Zulassung erhalten. Allerdings darf der Zug nicht geschoben und nicht auf Steilstrecken eingesetzt werden. Folglich muss die Lok jeweils umgesetzt werden, alternativ kann eine Bespannung an beiden Zugenden im Sandwich-Betrieb erfolgen. Zudem ist der Zug nur in Deutschland zugelassen. Auf der Schnellfahrstrecke Köln/Rhein-Main darf der ICE-L ebenso nicht verkehren.

Am Donnerstag, dem 7. August 2025 war die Altmark-Rail im Stillstandsmanagment Engelsdorf einkaufen. Es wurden weitere Lokomotiven der Baureihe 151 abgeholt und nach Haldensleben gebracht. Folgende Fahrzeuge wurden überführt: 151046, 058, 048 und 035. Das Foto zeigt den Lokzug DbZ 89359 in Leipzig Engelsdorf. Altmark-Rail besitzt nun fünf Exemplare der Baureihe 151. Man darf gespannt sein, wie sie lackiert werden.

Foto: Thorsten Feige

Foto: Michael Lorenz

Am 13. Juli konnte die ungewöhnliche Diesellok namens Eymen, alias 0421007, bei Köln Gremberg in Richtung Rheinstrecke beobachtet werden.

PRIVATBAHN

Noch lange nicht im Ruhestand

0421 007 kann auf ein bewegtes Leben zurückblicken: Anfang Dezember 1963 wurde die von der OHE bestellte und von Klöckner Humboldt Deutz (KHD) unter Fabriknummer 57643 gelieferte Lok in Dienst gestellt und war dort bis August 2000 als 200091 „Celle“ im Einsatz. Danach war sie einige Jahre abgestellt, ihre Aufbauten wurden 2004 verschrottet. 2007 kamen die Reste der Lok zu Voith Turbo nach Kiel. Dort mutierte sie zur Revita-Twin 1700 CC mit neuem Caterpillar-Motor und neuer Loknummer: 0421007. Mitte des Jahres 2008 kaufte „northrail“ die fast neue Lok, lackierte sie in der Firmenfarbe Orange und vermietete sie über Jahre an verschiedene Unternehmen. Seit Januar 2024 ist nun die FSI-Bahnlogistik GmbH aus Bottrop neue Eigentümerin der Lok und beschert der 62-Jährigen in grauem Lack ein neues Leben.

Anzeige

Für unsere Reichsbahn (DR)-Fahrer in Spur 0!

1 Altbau Elektrolok E94
2 V 100 DR
3 Altbau Elektrolok E44
4 Dampflok BR 01
5 4-achsige Rekowagen

Art-Nr.: 40310-23
Art-Nr.: 40137-10
Art-Nr.: 40302-60
Art-Nr.: 40201-09

Lenz 0

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

Foto: Cameron Köder

Ein Triebzug des neuen Typs Alstom Coradia Max (Baureihe 3447, siehe Beitrag ab S. 26) im Landesdesign Baden-Württembergs unternahm zwischen 23. und 25. Juli 2025 Messfahrten auf der Geislinger Steige. Am 23. Juli konnte der Messzug, welcher mit den beiden Beacon-182 509 und -182 501 im Sandwich bespannt war, auf der Fahrt von Westerstetten nach Geislingen West kurz vor Amstetten (Württ.) fotografiert werden.

Foto: Bernd Keller

Das junge österreichische Unternehmen Adesso-Rail startete im Juli 2025 mit zwei auffällig gestalteten Vectron-Werbelokomotiven in den grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen Deutschland, Österreich und Italien. Am 26. Juli 2025 beförderte die markante Lokomotive 193 128 einen Containerzug über die Strecke Aschaffenburg – Gemünden in Richtung Süden und passierte dabei den Bahnhof Hösbach.

Als Folge des schweren Zugunglücks von Burgrain im Jahr 2022, bei dem defekte Schwellen als Ursache ermittelt wurden, will die DBAG mit eher provisorisch anmutenden Messzügen künftig derartige Schäden frühzeitiger erkennen. Im Juli/August wurde dabei Bayern befahren. Zum Einsatz kam ein Wittenberger Steuerwagen, an dessen Front mithilfe von Spanngurten der Sensorbalken mit speziellen Kameras installiert ist. Geschoben wurde die illustre Fuhre, in die auch ein ehemaliger Hilfsgerätewagen sowie ein Messtriebwagen eingereiht waren, von 223 152 der Privatbahn Integro.

Foto: Andreas Dollinger

Eisenbahn-Romantik Reisen 2026

Besondere Bahnerlebnisse - Dampf, Nostalgie & Technik

Für Sie inklusive: Anreise im Komfortreisebus ab ausgewählten Zustiegsstellen (Reiseziele außerhalb Sachsens) oder individuelle Anreise zum Hotel bzw. Fährhafen, begleitete **Bahnfahrten mit zahlreichen privaten Fotozügen, Eintrittsgelder, Transfers, Hotelübernachtungen, Halbpension**.

Ankündigung 2026:

Buchungen starten bald, Vormerkungen sind bereits möglich!

Japan Flugreise:
im Oktober Auf Schienen durch Tradition & Moderne ***NEU!***

Schweiz:
22.02.-27.02. Winterbahnen im Berner Oberland ***NEU!***
08.07.-13.07. Mythos Gotthard – Oldtimer Postbus & Bahnen
03.07.-10.07. Großes Panorama inkl. Glacier-Express
14.08.-21.08. Großes Panorama inkl. Glacier-Express
26.08.-31.08. Dampfbahnen inkl. priv. Sonderzug LOK 7
04.09.-11.09. Großes Panorama inkl. Glacier-Express
25.09.-30.09. Dampfbahnen inkl. priv. Sonderzug LOK 7
25.09.-30.09. Bahnen Berner Oberland bis Genfer See ***NEU!***

Skandinavien:
17.06.-30.06. Große Baltikumreise Polen bis Finnland ***NEU!***
im Juli Inlandsbana Schweden ***NEU!***
23.08.-01.09. Mit Dampfloks durch Norwegen (Sonderzüge)
05.09.-12.09. Museumsbahnen und Olsenbande in Dänemark

Großbritannien / Irland:
12.04.-23.04. Schottland Natur und Dampfloks ***NEU!***
28.04.-05.05. Isle of Man – Paradies für Eisenbahner
20.05.-31.05. Irland: Bahn- und Naturerlebnisse ***NEU!***
18.06.-25.06. Gärten, Schlösser u. Dampfloks in Südengland
16.09.-23.09. Schmalspurparadies Wales

Niederlande:
27.05.-01.06. DORDT IN STOOM - Dampffestival ***NEU!***

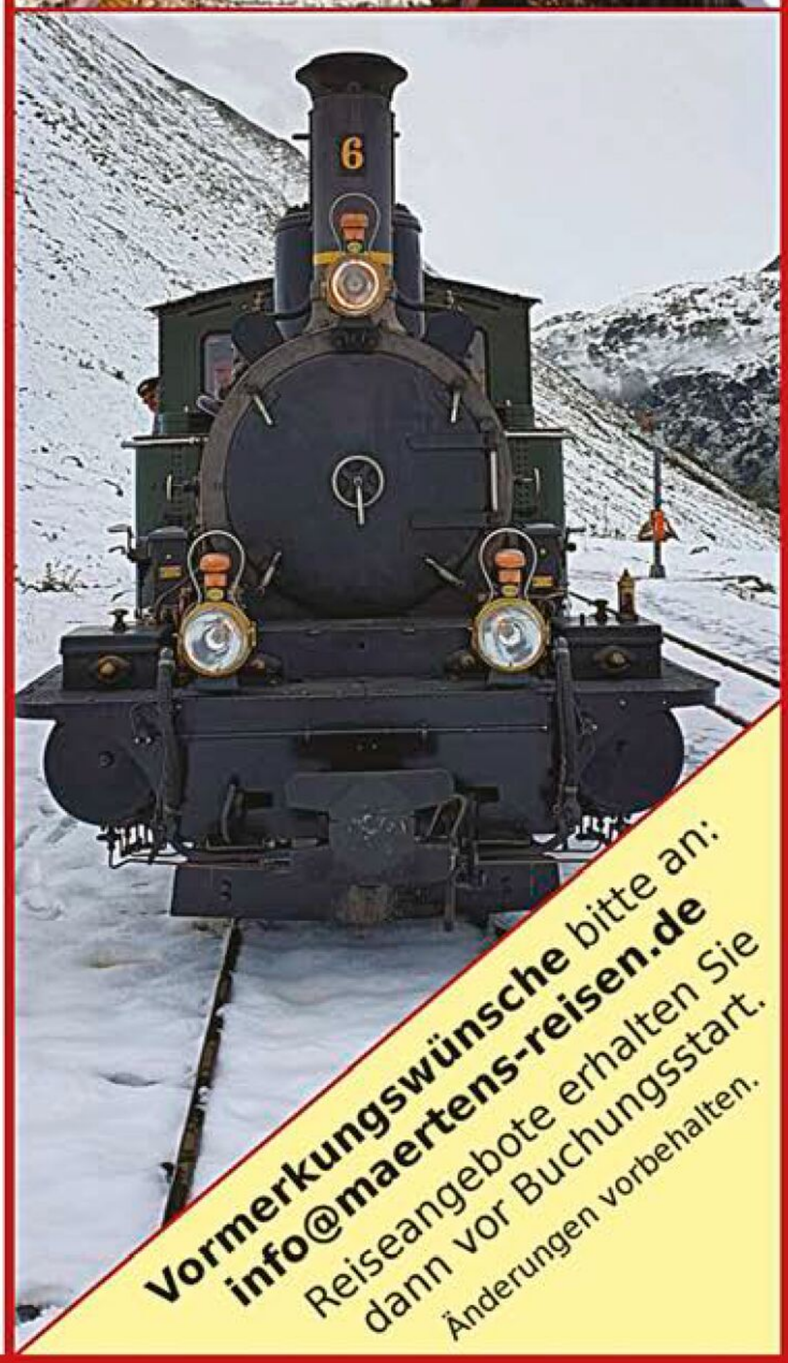
Frankreich:
09.05.-16.05. Gärten und Dampfloks an der Loire

Deutschland:
13.08.-19.08. Ostfriesland Inselhüfen (mehr Inselbahnen)

Polen:
16.05.-23.05. Dampfloks in Schlesien
07.06.-13.06. Dampf und Schmalspur in Pommern

Rumänien:
03.10.-13.10. Waldbahnen in Rumänien

Ungarn:
05.06.-11.06. Waldbahnen in Ungarn
15.09.-21.09. Schmalspurbahnen um den Balaton



Vormerkungswünsche bitte an:
info@maertens-reisen.de
Reiseangebote erhalten Sie dann vor Buchungsstart.
Änderungen vorbehalten.

Maertens - Meine Reisewelt GmbH
Prohliser Allee 10, 01239 Dresden
Öffnungszeiten: Mo-Fr 9-18 Uhr, Sa 9-12 Uhr
maertens Eisenbahn-Romantik Reisen
0351 - 56 39 39 30
facebook.com/EisenbahnRomantikReisen
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de

Bereits im vergangenen November wurde der erste Vorserienzug zu Testzwecken nach Deutschland überführt.

Der Coradia Max kommt

Im Jahr 2022 tätigte das Bundesland Baden-Württemberg die größte Bestellung im Regionalverkehr und orderte beim Alstom-Konzern 130 Triebzüge des Typs Coradia Max.

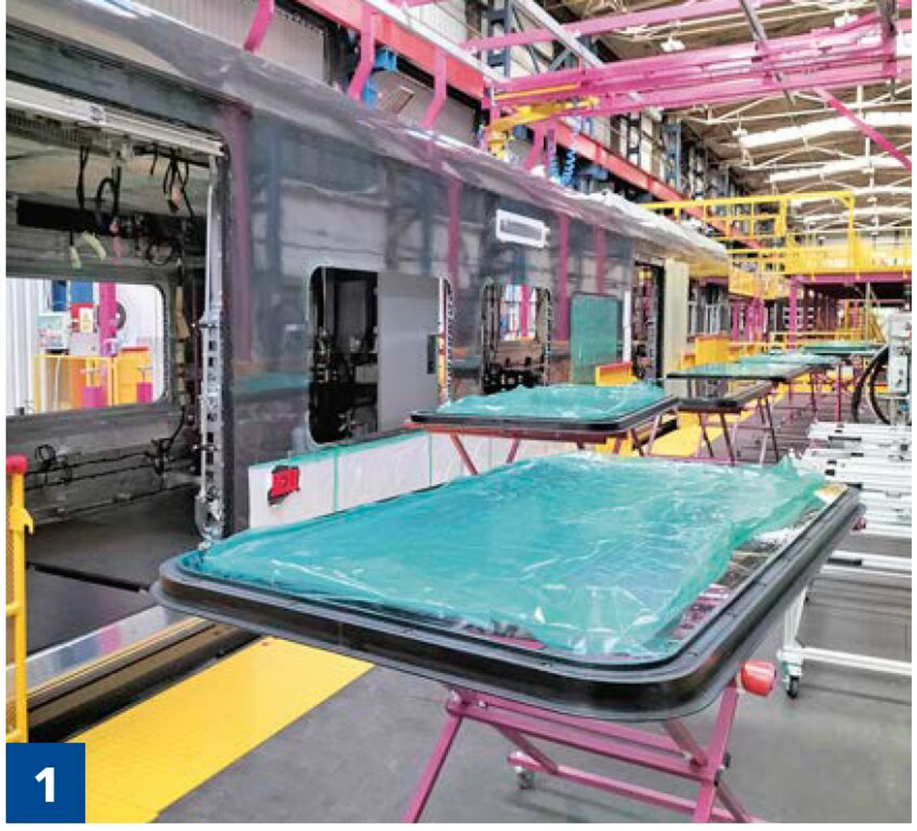
Genau genommen bestellte die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) die 130 Züge inklusive Wartung und Instandhaltung für 30 Jahre. Das Investitionsvolumen beträgt stattliche 2,5 Milliarden Euro. Mit den Coradia-Max-Zügen will das Land den Regionalverkehr in Baden-Württemberg ausbauen und qualitativ verbessern. Kein anderes Bundesland habe bisher einen so großen Einzelauftrag für Regionalzüge erteilt, erfährt man aus dem Verkehrsministerium. Die neuen Fahrzeuge werden im Alstom-Werk im polnischen Kattowitz gefertigt.

Die Züge sollen mit der Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs Stuttgart 21 im Jahr 2026 in Betrieb gehen. Sie seien technisch so ausgestattet, dass sie auf der digitalisierten Schiene im Digitalen Knoten Stuttgart eingesetzt werden können.

Schrittweise sollen die Coradia Max auf vielen Linien, die den Digitalen Knoten Stuttgart durchfahren, eingesetzt werden. Dazu gehören der neue Regionalexpress Karlsruhe – Friedrichshafen/Lindau ebenso wie weitere Linien im Großraum Stuttgart in Richtung Heilbronn, Schwäbisch-Hall, Aalen, Tübingen sowie Horb/Rottweil. Am 11. August 2025 verkündete das Verkehrsministerium den Zuschlag für das Netz Stuttgart-Bodensee: Netz 35a geht an DB Regio, Netz 35b an Arverio. In beiden Fällen sollen die Coradia Max-Doppelstockzüge zum Einsatz kommen.

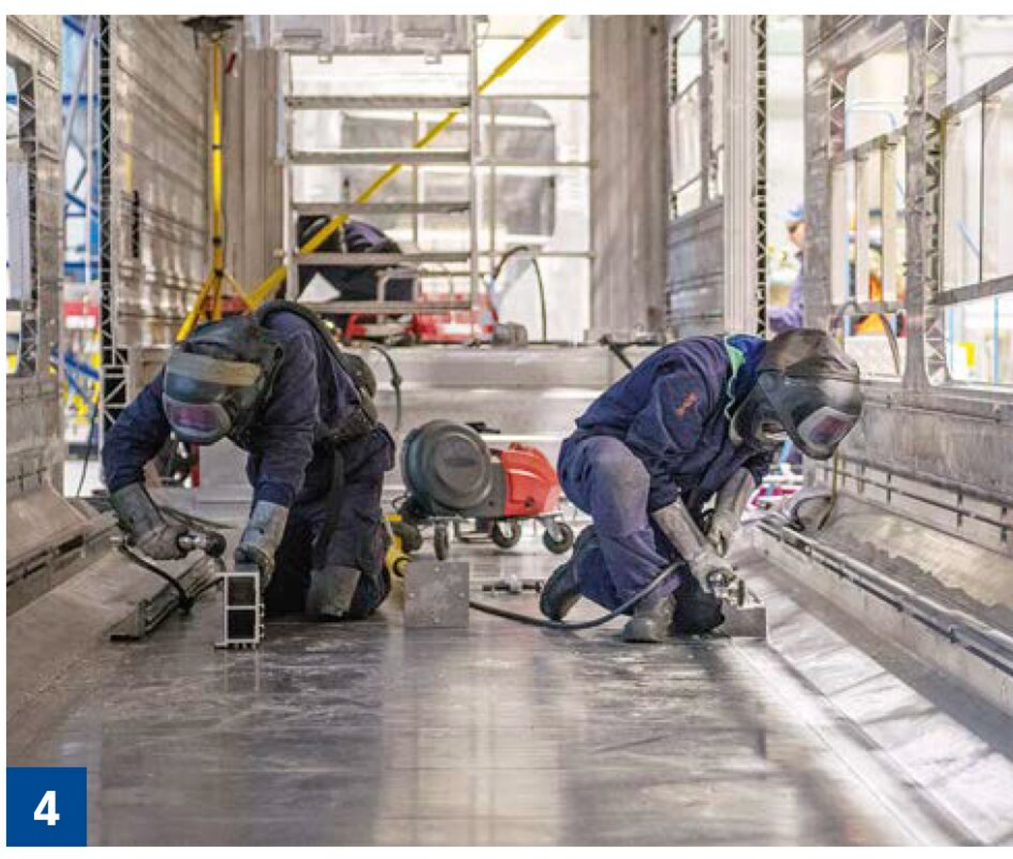
Die Coradia Max besitzen eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Die vierteiligen Fahrzeuge bestehen aus je zwei Doppelstock-Steuerwagen und zwei einstöckigen, angetriebenen Mittelwagen und verfügen über insgesamt 380 Sitzplätze.

Fotos: Alstom


1

2

3


4

5

6

(1) Die Scheiben liegen bereit zum Einbau. (2) Lackierte ein- und doppelstöckige Rohbauten vor dem Start der Endmontage. (3) Das Einbringen der Verkabelung legt die Basis für alle elektrischen Systeme im Fahrzeug. (4) Ein Wagenkastenrohbau erhält den letzten Schliff. (5) Die Fahrzeuge werden einfarbig lackiert und erhalten erst mit der späteren Folierung ihr finales Außendesign. (6) Die Fertigung der Züge erfolgt im polnischen Kattowitz. Im Bild ist ein fertig lackierter Mittelwagen in der Rohbauhalle zu sehen.

Die Länge beträgt 106 Meter. Die Triebzüge können in Vierfach-Traktion verkehren.

Die Fahrzeuge erfüllen die Anforderungen der „Digitalen Schiene Deutschlands“ und sind ausgerüstet mit ETCS/ATO, FRMCS sowie TSI 2027.

Für die Fahrgäste bedeuten die neuen Fahrzeuge mehr Komfort, dazu gehört eine für heiße Sommer ausgelegte, leistungsstarke Klimaanlage. In den Zügen befinden sich Steckdosen für Handys und Laptops sowie Leselampen. Die 1. Klasse bietet zusätzlichen Komfort und Möglichkeiten zum Arbeiten. Lounge-Bereiche, Konferenz- und Familienabteile sollen für verschiedenste Reisesituationen Raum bieten – zum Arbeiten im Zug oder für eine Urlaubsreise an den Bodensee.

Mehrzweckabteile bieten Platz für großes Gepäck, Kinderwagen und 36 Fahrräder. Die Fahrzeuge sind barrierefrei gestaltet. So ermöglichen die Türschwellen einen stufenfreien Zugang vom Standardbahnsteig mit 76 Zentimetern über der SOK. Für Bahnhöfe mit abweichenden Bahnsteighöhen gibt es für Reisende im Rollstuhl Hublifte oder Rampen. *al*

Bald wieder Personenzüge nach Friedland?

Mit einem Sonderzug warb der Fahrgastverband Pro Bahn für die Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Neubrandenburg und Friedland. Die Strecke hat als eine der wenigen Stichbahnen im Güterverkehr bis heute überlebt.

Der ausgebuchte Sonderzug ist im Endbahnhof Friedland angekommen. Der Bahnsteig wurde eigens freigeschnitten.

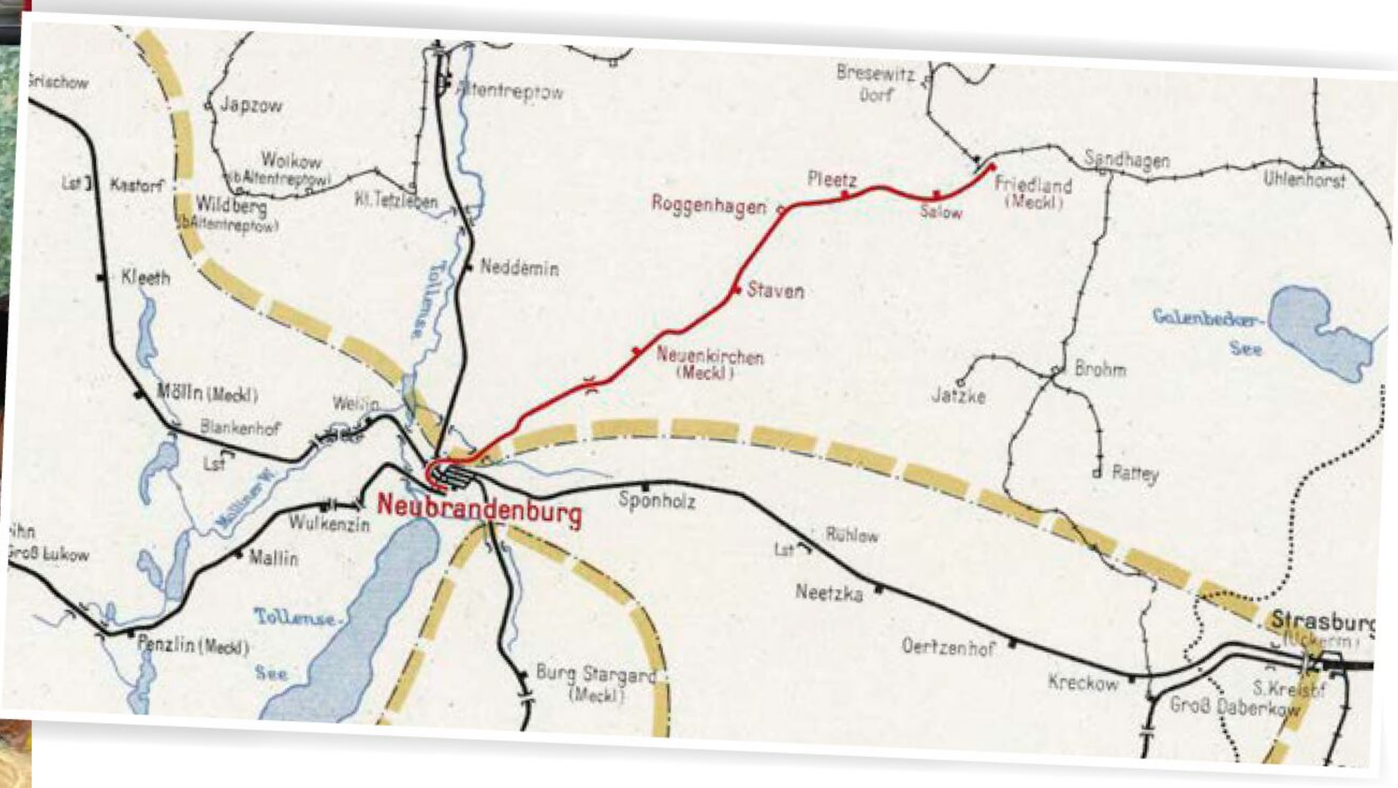
Mit über 100 Reisenden war die Triebwagengarnitur VT 172 001/VS 172 601 der Deutschen Bahn Stiftung gGmbH voll besetzt. Die Fahrzeuge werden vom Verein Hafenbahn Neustrelitz unterhalten und regelmäßig eingesetzt. „Um enttäuschte Fahrgäste zu vermeiden, war eine Anmeldung zur Fahrt im Vorfeld erforderlich", wie Marcel Drews, stellvertretender Bundesvorsitzender des Fahrgastverbands Pro Bahn, erläuterte.

Dass er damit richtig lag, wurde klar, als der Dieseltriebwagen wenige Minuten nach 9 Uhr im Bahnhof Neubrandenburg einfuhr. Die Nachfrage war groß, sodass das zweiteilige Fahrzeug schnell gut besetzt war. Es musste aber niemand abgewiesen werden. Als Fahrkartenverkäufer gefordert war auch der Ehrenvorsitzende des Fahrgastverbands, Karl-Peter Naumann, der kurzfristig für einen Kollegen einsprang und bewies, dass er noch nicht zum alten Eisen gehört. Trotz des kalten und verregneten Wetters war die Stimmung im Zug ausgesprochen gut.

Für die rund 26 Kilometer lange Strecke war eine Reisezeit von 92 Minuten kalkuliert, die aufgrund der teilweise geringen Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h benötigt wurde. Der Bahnsteig und Zugang zu den Gleisen im Bahnhof Friedland wurde im Vorfeld der Sonderfahrt herausgeputzt und freigeschnitten, sodass die erste stellvertretende Bürgermeisterin von Friedland, Undine Wölk, die Fahrgäste willkommen heißen konnte und in ihrer kurzen Begrüßung den Wunsch der Stadt Friedland äußerte, bald wieder regulär mit Nahverkehrszügen auf der Schiene erreichbar zu sein.

Der letzte planmäßige Personenzug fuhr am 14. Januar 1994 von Friedland nach Neubrandenburg. Zuletzt hatte es noch drei Zugpaare pro Tag gegeben. Derzeit findet nur noch Güterverkehr statt, der von DB Cargo durchgeführt wird. Die ursprüngliche Strecke in Neubrandenburg wurde in den vergangenen Jahren durch eine Verbindungskurve von der Industrieanschlussbahn ersetzt. Dass die Bahn

Der bekannte Pro-Bahn-Ehrenvorsitzende Karl-Peter Naumann ist bei der Sonderfahrt als Fahrkartenverkäufer eifrig im Einsatz.



Grafik: Slg. Korbinian Fleischer

Die Karte aus dem Jahr 1955 zeigt in Friedland noch den Anschluss an das MPSB-Schmalspurnetz.

Fotos: Korbinian Fleischer

Das Empfangsgebäude von Friedland steht seit vielen Jahren leer.

In Friedland gibt es ein kleines Museum zur ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen-Schmalspurbahn (MPSB).

im Gegensatz zu zahlreichen Stichstrecken in der Region bis heute überlebte, ist zahlreichen Akteuren zu verdanken. Zuletzt den aktuellen Infrastrukturbetreibern, der Friedländer Bahn GmbH (FLB) und der Stadt Neubrandenburg.

Die erforderliche Instandsetzung nimmt inzwischen konkrete Formen an. Die Stadt Neubrandenburg und der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte wollen mit Bürgschaften über jeweils 1,525 Millionen Euro Fördermittel des Bundes absichern. Diese Zusage zugunsten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) ist eine Voraussetzung für Fördergelder in Höhe von rund drei Millionen Euro, mit deren Hilfe die Sanierung realisiert werden soll.

Der erste Schritt war die Wiederaufnahme des Güterverkehrs im vergangenen Jahr. Allerdings ist die Betriebserlaubnis zeitlich begrenzt, und die Güterzüge benötigen wegen des schlechten Streckenzustands fast 70 Minuten. Die Bau- und Planungskosten für das Gesamtvorhaben mit vier Teilmaßnahmen belaufen sich laut Beschlussvorlage der Stadt Neubrandenburg auf rund 8,68 Millionen Euro. Davon entfallen auf die Bundesförderung 3,05 Millionen Euro, auf die Förderung des Landes 3,4 Millionen Euro, auf weitere Förderung durch Land und Landkreis 1,45 Millionen Euro, auf die Stadt Friedland 718 000 Euro und auf die FLB 50 000 Euro.

Eine Wiederaufnahme des SPNV steht im Raum

Die Städte Friedland und Neubrandenburg sowie der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte halten als öffentlich-rechtliche Körperschaften je sechs Prozent an der FLB, deren Hauptgesellschafter der Friedländer Landhandel ist. Rund 70 000 Tonnen werden pro Jahr auf der Schiene transportiert, das entspricht etwa 2800 Lkw. Das Transportvolumen soll nach der Erneuerung der Gleisanlagen auf 100 000 bis 120 000 Tonnen jährlich ansteigen. Der Friedländer Landhandel ist auf die Bahnanbindung angewiesen. Das Unternehmen ist einer der größten Arbeitgeber im Bereich Friedland und beliefert die Region Ostmecklenburg/Vorpommern mit Dünger und Saatgut.

Neben dem Ausbau des Güterverkehrs wünscht man sich in der Region auch die Reaktivierung des Personenverkehrs. Die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) gab dazu im Zuge der Mobilitätsoffensive Mecklenburg-Vorpommern zur Reaktivierung von Bahnstrecken eine Untersuchung in Auftrag. Dabei wurden 534 Fahrgäste an Werktagen prognostiziert, eine Zahl, die für den ländlichen Raum Mecklenburg-Vorpommerns tragbar sei, wie das Ministerium bestätigte. Weiterführende Untersuchungen laufen derzeit. *Korbinian Fleischer*

M62 187 ist am 29. Juni 2025 in Fényeslitke abgestellt. Schade, dass diese schöne Lok nicht beim Retro-Treffen am Balaton dabei sein konnte.

Fototour durch Ungarn

Das Internet kann bei Fototouren mit Funktionen wie „Zugradar“ gut helfen. Dumm nur, wenn es kurz vor Reisebeginn abgeschaltet wird. Dann ist wieder Geduld nötig.

Im Frühling fragte mich ein Fotofreund, ob ich in diesem Sommer mit nach Ungarn möchte. Nachdem ich die Urlaubsfrage klären konnte und die Familie es abgesegnet hatte, stand der Sache nichts mehr im Wege.

Ungarn, das Land der NoHABs und Trommeln, das Dieselparadies mit dem praktischen Zugradar, mit dem Züge so einfach zu verfolgen sind. Kurz vor Urlaubsbeginn kam der Hammer. Das ungarische Zugradar EMIG (https://iemig.mav-trakcio.hu/) wurde abgeschaltet. Das hatte zur Folge, dass wir wieder mehr im Blindflug unterwegs waren – Abklappern der Bahnhöfe, Ausreizen der Telefonjoker, stundenlanges Warten an der Strecke, bis vielleicht mal ein Zug kommt. Und das Hoffen, dass die wenigen Fahrpläne bei Sledování (https://www.55p.cz/mav_pecs_2025/) auch wirklich stimmen.

Und plötzlich ist die Infoseite abgeschaltet

Nun denn, wir hatten uns das jedenfalls etwas einfacher vorgestellt. Immerhin gab es noch eine nützliche Internetseite, wo zumindest die meisten Personenzüge sichtbar waren (https://vonatterkep.hu/).

Unsere erste Station in Ungarn war die Region um Záhony, Mándok und Kisvárda. Hier tingelten wir die Bahnhöfe der Region ab und hofften auf Erfolg. Sonderlich gut lief es am ersten und zweiten Tag jedoch nicht. Am dritten Tag wurde es endlich besser. Nach zähen Verhandlungen mit der Grenzpolizei durften wir an der Breitspurschiene 2M62-1107 und 2M62-1210 aus der Ukraine in Eperjeske-

Am 1. Juli 2025 ist 2M62-0378Б mit einem Kesselwagenzug von Dunaújváros nach Újvenyim unterwegs. Laut einem Lokführer erfolgen solche Bedienungen eher spontan.

Am 1. Juli 2025 hat der verspätete IC 814 (Budapest-Keleti – Pécs) mit der französischen E-Lok 490003 gerade den Bahnhof Bükkösd verlassen und eilt gen Pécs.

Der historische Triebwagen 485 156 ist am 2. Juli 2025 in Szentlőrinc unterwegs in Richtung Osten. Start und Ziel sind leider unbekannt.

Rendező ablichten. Unser eigentlicher Fotozug war an diesem Tag aber der Holzzug von Záhony nach Vásárosnamény mit 628 328. Diesen konnten wir in beide Richtungen dann mehrmals erfolgreich ablichten.

Am vierten Tag stand ein Wechsel der Region an. Über Budapest und Dunaújváros ging es in die Region um Pécs. Unterwegs hielten wir in Dunaújváros an und erspähten im Bahnhof 2M62-0378Б abfahrbereit mit einem Kesselwagenzug. Sofort wurde die Fotostelle an der Autobahnbrücke aufgesucht und nach nicht einmal 20 Minuten Warten kam der Zug. Man muss auch mal Glück haben. Später am Tag hielten wir an der elektrifizierten Hauptstrecke in Bükkösd. Hier konnten wir erstmals die französische Baureihe BB 36000 („Astride“) im Dienst der MÁV dokumentieren. Aktuell sind in Ungarn wohl drei Loks im IC-Dienst eingesetzt. 15 Loks sind geplant. In Ungarn sind sie als Baureihe 490 eingereiht.

Neue E-Lokomotiven kommen aus Frankreich

Der fünfte Tag stand erneut im Zeichen eines Holzzuges. Die Übergabe von Pécsbánya-rendező über Szentlőrinc nach Szigetvár stand an. Normalerweise geht die Übergabe sogar bis Bacs. 628 151 war die eingesetzte Lok. Rangiert wurde auch auf dem Unterwegsbahnhof Mecsekalja-Cserkút. In Szentlőrinc staunten wir dann nicht schlecht, als wir den Turmtriebwagen 485 156 sahen. Eine Gleisbaurotte oder Arbeitsgruppe nutzte ihn ganz normal als Einsatzfahrzeug.

Etwas mehr zu bestaunen hatten wir am sechsten Tag: Die Übergabe mit 628 235 von Pécsbánya-rendező über Szentlőrinc ging diesmal weiter nach Sellye. Von Sellye fuhr der leere Holzzug weiter nach Drávafok. Solo rollte die Lok zurück nach Sellye und weiter nach Vajszló. Dort wurde ein Holzzug abgeholt und nach Szentlőrinc transportiert. Beide Strecken, die von Sellye nach Drávafok und von Sellye nach Vajszló, dienen heute nur noch dem Güterverkehr. Dementsprechend trostlos sehen die Bahnhöfe aus. Lediglich im Bahnhof Sellye ist die Welt noch in Ordnung. In Szentlőrinc wurde wieder rangiert und ein leerer Holzzug ging weiter

1

2

3

nach Norden. Die Rückfahrt wollten wir dann in Bükkösd abfangen, doch staunten wir nicht schlecht, als wir einen Kesselzug mit 628 151 im Bahnhof entdeckten. Diese unbekannte Übergabe konnten wir zum Glück noch ablichten.

An Tag sieben brachen wir in Pécs unsere Zelte ab und fuhren in Richtung Tapolca. Unterwegs hielten wir abermals in Dunaújváros, in der Hoffnung, noch einmal einen Kesselzug ablichten zu können. Aber die schönen Trommeln waren im Bahnhof nur abgestellt. Weiter ging es nach Rétszilas. Dort gab es immerhin einige Güterzüge zu bestaunen. Abends bezogen wir unser Quartier in Tapolca.

Das bekannte Retrowochenende startete dann am achten Tag unserer Ungarntour. Unseren Schwerpunkt legten wir auf die M 62 127 und M 62 116. Schlussendlich wollten wir aber jede Lok wenigstens einmal ordentlich vor die Linse bekommen. Interessant war, dass Fotofreunde aus der

Internationale Fotografen treffen sich am Plattensee

ganzen Welt zu Gast waren. Sie kamen aus Polen, Tschechien, der Slowakei, Österreich, Deutschland, Dänemark, Japan, den Niederlanden, England, Wales und natürlich aus Ungarn. Trotz der vielen Fotografen ging es überwiegend friedlich zu.

Gefeiert werden sollte in diesem Jahr eigentlich 60 Jahre „Sergej“ in Ungarn. Wir erwarteten, dass viele Trommeln auf die Strecke gelassen würden. Doch das Ergebnis war ernüchternd: Lediglich M 62 127 und M 62 116 waren an beiden Tagen dabei. M 62 001 wurde nicht rechtzeitig fertig. M 62 194 bespannte den Sonderzug aus Budapest. Dieser ging Samstagvormittag nach Tapolca und Sonntagabend zurück. M 62 187 war überhaupt nicht eingeplant und verblieb vermutlich in

(1) 628 235 hat in Vajszló einen Holzzug abgeholt und passiert am 3. Juli 2025 das Einfahrsignal in Sellye. (2) Am 5. Juli 2025 fährt Sz 19787 (Tapolca – Balatonfüred) mit M 62 127 durch Ábrahámhegy. (3) M61 019 hat am 6. Juli 2025 in Badacsony neben dem Ex 1972 „Csabai Tekergő“ noch M 40 203 am Haken.

Záhony. Am Sonntag kam zumindest die Angstlok 628 191 zum Einsatz, weil eine M41 schadhaft geworden war.

Positiv hervorheben muss man, dass die Veranstalter mittlerweile passende Garnituren für die Züge zusammenstellen. Liefen die Retrozüge bis vor einiger Zeit noch knallbunt und baureihengemischt, so sind sie mittlerweile immer öfter stimmig und visuell ansprechend.

Unser Augenmerk legten wir am Samstag ausschließlich auf Dieselloks. Das Wetter spielte dabei wunderbar mit. Der geplante Dampfzug fiel jedoch aus, vermutlich wegen eines Schadens an der Lok.

Am neunten Tag der Tour versuchten wir uns an E-Loks. Völlig zu Unrecht wird den drei Retroloks nicht so viel Aufmerksamkeit geschenkt, sind sie doch wahre Hingucker. Nachdem V 43 1001, V 43 1008 und V 63 056 im Kasten waren, ging es zurück an die Dieselstrecke. Und dort kam überraschend M 61 019 anstelle von M 40 203 zum Einsatz, obwohl sie nicht eingeplant war. Neu in Ungarn sind dänische Loks der Baureihe ME. Fünf Loks befinden sich aktuell in Ungarn zu Testfahrten. Derzeit sind sie am Balaton im IC-Dienst zu finden.

Am zehnten Tag ging es erschöpft, aber zufrieden zurück nach Deutschland.

Fazit: Eine Ungarntour ohne EMIG ist möglich, aber schwieriger. Die Chance, dass das Zugradar zurückkommt, ist eher gering. Trotzdem bleibt Ungarn ein lohnenswertes Ziel für eine Fototour, da nach wie vor viele besondere Lokomotiven im Einsatz sind. *Benjamin Ludwig*

Am 5. Juli 2025 fährt M 40 203 glücklicherweise noch aus eigener Kraft, hier am Ex 1973 „Csabai Tekergő“ im Örtchen mit dem schönen Namen Badacsonytördemic-Szigliget.

Retro-Lok V 43 1008 fliegt leider etwas unter dem Fotografenradar. Am 6. Juli 2025 ist sie mit dem IC 19702 „Kék Hullám“ in Balatonalmádi in Richtung Balatonfüred unterwegs.

Fotos: Benjamin Ludwig

Die beiden Retros M 41 2103 und M 41 2112 fahren am 5. Juli 2025 mit dem IC 19707 „Kék Hullám“ durch Révfülöp in Richtung Balatonfüred. Dort erfolgt dann der Lokwechsel auf E-Lok.

Bahn mit Aussicht

2025 wäre die originale „Obererzgebirgische Aussichtsbahn“ 125 Jahre alt geworden, doch seit fast 60 Jahren sind zwischen Zwönitz und Scheibenberg keine Züge mehr unterwegs. Wir unternehmen dennoch eine Reise auf dieser längst verschwundenen Panoramabahn des Erzgebirges.

Am Sonntag, dem 11. Oktober 1964 fuhr eine 86 mit dem PmG 1996 nach Elterlein und überquerte dabei die Schlangenbachtalbrücke.

Als zum Ausklang des 19. Jahrhunderts die stählerne Spur in fast alle Täler des Erzgebirges eingedrungen war, gab es immer noch wichtige Orte, die abseits des neuen Verkehrsmittels lagen. Zu diesen gehörten die Bergstadt Elterlein sowie die Amts- und einstige Klosterstadt Grünhain. Deshalb wollte die sächsische Staatsregierung beide Kommunen an das Eisenbahnnetz anbinden und gleichzeitig bereits bestehende Schienenwege abkürzen. Außerdem spielten der Transport von Steinkohle aus dem Oelsnitz/Lugauer Revier in Richtung Annaberg sowie von böhmischer Braunkohle in die Gegenrichtung eine Rolle.

Als Ausgangspunkt wählte man den Bahnhof Zwönitz, gelegen an der 1875 eröffneten Chemnitz – Aue – Adorfer Bahn (CA-Linie). Einmünden sollte diese Nebenstrecke am Bahnhof Scheibenberg in die Buchholz – Schwarzenberger Bahn (BSg-Linie), welche 1889 ihren Betrieb aufgenommen hatte. Zunächst standen dafür drei Linienvarianten zur Auswahl. Um das erhoffte Verkehrsaufkommen zu erreichen, entschied man sich für die zweite Variante. So konnte das Industriedorf Bernsbach, bekannt durch seine Blech- und Eisenwarenproduktion, mit angebunden werden. Nach einer damaligen Studie hatte der kleine Ort mehr Frachtaufkommen aufzuweisen als die beiden größeren Städte zusammen. Auch

Foto: Sammlung Claus Schlegel

Der Bahnhof Elterlein 1915, schon mit Gasbeleuchtung ausgerüstet. Zudem ist er durch einen zweiten Güterboden ergänzt worden.

Streckenkarte: A. Bergner

2007

Foto: Thomas Böttger

Beierfeld profitierte so von der neuen Linie, wenn auch die dortige Haltestelle eine ziemlich ungünstige Lage zum Ortskern aufwies.

Im Vergleich zum bisher üblichen Eisenbahnbau entlang der Flüsse war eine Quertrassierung über das Gebirge für jene Zeit eine große Herausforderung. Zunächst sahen die Planer fünf große Talüberquerungen vor, deren Zahl aber 1898 auf sieben anstieg, denn wegen der Bodenbeschaffenheit mussten zwei geplante Dämme ebenfalls als Gerüstpfeilerbrücken ausgeführt werden. Nachdem der Bahnbau im Juni 1898 begonnen hatte, waren hier stets um die 1000 Arbeiter beschäftigt. Wegen Verzögerungen konnte der geplante Betriebsbeginn für Dezember 1899 nicht

Viele Kunstbauten waren für die Trasse im Erzgebirge erforderlich

gehalten werden, deshalb erfolgte die Streckeneröffnung erst am 1. Mai 1900. Entsprechend der sächsischen Gepflogenheiten bekam die neue Verbindung die offizielle Bezeichnung „ZS-Linie“. Bis in die Jahre um 1920 fuhren hier Dreikuppler-Tenderloks der sächsischen Gattung V T, welche für das Verkehrsaufkommen genügten. Nach Gründung der Deutschen Reichsbahn kamen auch preußische Lokomotiven und später die Einheitsloks der Baureihen 64 und vor allem 86 zum Einsatz.

In den meisten Betriebsjahren fuhren in jede Richtung vier Personenzüge, welche oft bis Schlettau beziehungsweise Stollberg durchgebunden wurden. Teilweise herrschte dabei auch gemischter Betrieb (GmP oder PmG) vor. Mit steigendem Frachtaufkommen erwies sich die Lage des Bahnhofes Beierfeld im Oberdorf immer mehr als hemmend für den Versand. Deshalb beschäftigte sich diese Gemeinde mit der Planung einer meterspurigen, elektrischen Güterbahn. Wegen des aufwendigen Transports auf Rollböcken sowie der extremen Neigungsverhältnisse kam es aber nie zu deren Verwirklichung.

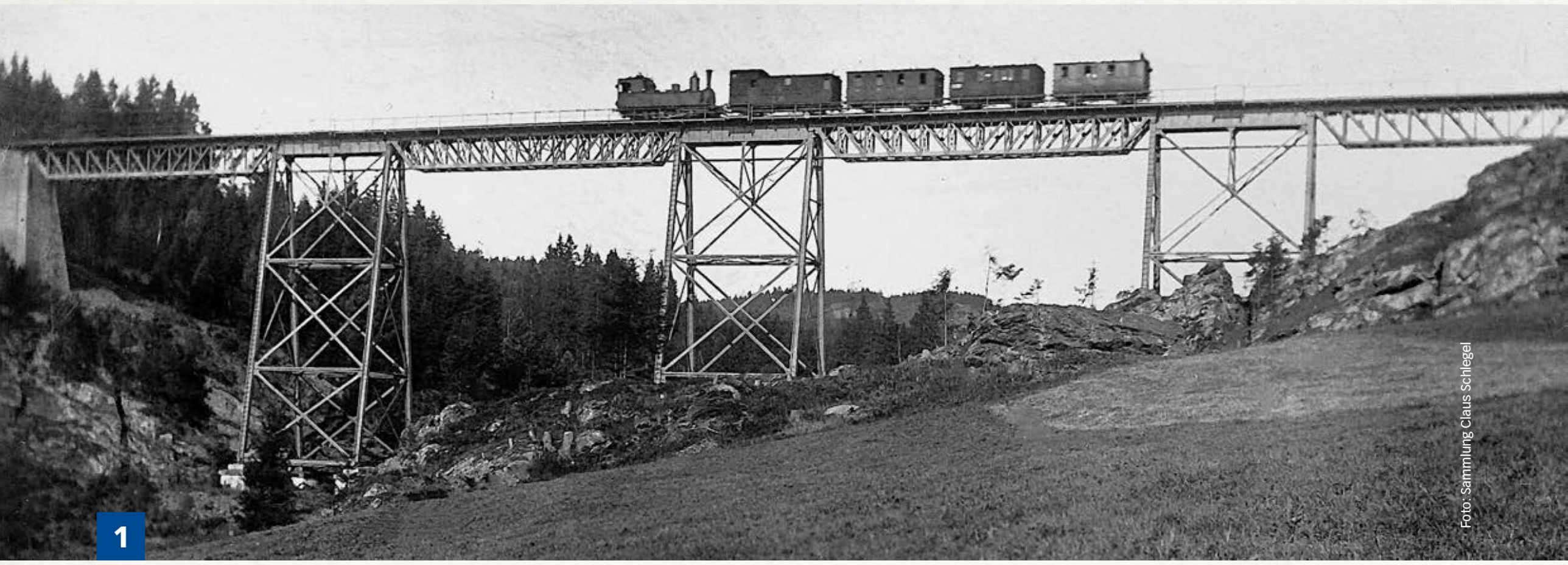
um 1935

Foto: Sammlung Claus Schlegel

Das Foto aus den 1930er-Jahren zeigt einen Personenzug nach Scheibenberg mit einer preußischen T9³ (Baureihe 91) auf der 63 Meter langen und 17 Meter hohen Fuchsbrunnbrücke, die in schlechtem Zustand heute noch existiert (oben).

Fotos (2): Günter Meyer, Slg. Manfred Meyer

Der Bahnhof Elterlein, 49 Jahre nach der Aufnahme auf der linken Seite: P 1998 nach Schlettau steht mit Zuglok 86 018 am 4. Oktober 1964 zur Abfahrt bereit.



(1) Die Flösselbrücke im Oswaldtal bei Grünhain war mit 34,60 Metern die höchste Gerüstpfeilerbrücke der Strecke. Die Talquerung erfolgte auf einer Länge von 136 Metern. In den Anfangsjahren waren noch Loks der sächsischen Gattung VT (2. Bauserie) im Einsatz. (2) 1972 sprengten NVA-Pioniere zunächst den Mittelteil, die Reste beseitigte man bis 1977. Heute sind nur noch Pfeilerfundamente vorhanden. (3) 86 126 mit dem aus MCi-Behelfspersonenwagen gebildeten P 1993 am 21. November 1965 am Haltepunkt Hermannsdorf.

Aufgrund der geringen Kriegseinwirkung im oberen Erzgebirge lief der Betrieb bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges konstant ab, wenn auch seit 1945 stark eingeschränkt. Zu einer Normalisierung kam es jedoch nie, denn am 19. August 1947 wurde von der Reichsbahndirektion Dresden angewiesen, die Strecke stillzulegen. Sie musste den Reparationsverpflichtungen an die sowjetische Siegermacht geopfert werden. Bereits neun Tage später begann die zügige Demontage der Gleisanlagen. Die Anlieger bemühten sich mit schriftlichen Bitten um den Streckenerhalt, welche aber bei den Besatzern erfolglos verhallten. Schließlich unternahm der Bürgermeister von Elterlein im September 1947 einen letzten Versuch: Er legte dem sowjetischen Bergbaugeneral Malzew in Aue umfassend dar, welche Nachteile sich aus einem Streckenabbau für den beginnenden Uranbergbau der Sowjets ergeben würden. Er hatte damit Erfolg. So konnte zumindest der Abschnitt Elterlein – Scheibenberg erhalten werden.

Nach dem Wiedereinbau von bereits entfernten Gleisen im Bahnhof Elterlein fuhren kurz darauf schon wieder Züge. Auch die Gesamtsperrung der ZS-Linie wurde aufgehoben und Güter konnten per Schienenersatzverkehr zu den bereits abgebauten Stationen transportiert werden. In den Jahren des Bergbaus der SDAG Wismut erreichte der Verkehr auf der verbliebenen Stichbahn bis Elterlein nie zuvor gekannte Ausmaße. Ein immer wieder erwünschter Aufbau der Gesamtstrecke scheiterte allerdings daran, dass es nach dem Krieg wichtigere Vorhaben für die Reichsbahn gab. Man hatte andere Sorgen, als vielleicht an einen späteren Eisenbahntourismus zu denken.

Fotos (2): Günter Meyer, Slg. Manfred Meyer

Das Elterleiner Bahnhofsgelände einmal aus Richtung Zwönitz aufgenommen. Am 24. September 1966 wirkt es schon verlassen. Abends wird 86741 eintreffen, um den letzten Güterwagen, der entsprechend beschriftet wurde, nach Scheibenberg zu bringen – dann ist der Betrieb vollständig eingestellt.

So zeigte sich der Bahnhof Elterlein im Jahre 1991. Das Empfangsgebäude dient weiterhin als Wohnhaus.

Weil der Bergbau im Annaberger Revier bis Ende der 1950er-Jahre zum Erliegen kam, nahm die Bedeutung der nur etwa acht Kilometer langen Reststrecke immer mehr ab. Inzwischen konnte der VEB Kraftverkehr die geringen Transportleistungen übernehmen. So verkehrte am 21. Januar 1965 der letzte Personenzug zwischen Scheibenberg und Elterlein, der Güterverkehr konnte sich noch bis zum 24. September 1966 halten. Bis zum Abbau der Gleise im Jahr 1967 nutzte man die Trasse noch, um Schadwagen abzustellen. Die großen Gerüstpfeilerbrücken wurden erst ab den 1970er-Jahren beseitigt. Zuerst die Langklotzbrücke und die Schlangen-

Der Verkehr auf der ZS-Linie wurde schon früh eingestellt

bachtalbrücke, welche im Februar 1972 von Pionieren der NVA gesprengt wurden. Den Abschluss bildete die Demontage der Stadtbrücke in Grünhain durch die Brückenmeisterei Flöha 1981. Wegen ihres Standortes zwischen Wohngebäuden war dies eine aufwendige Aktion.

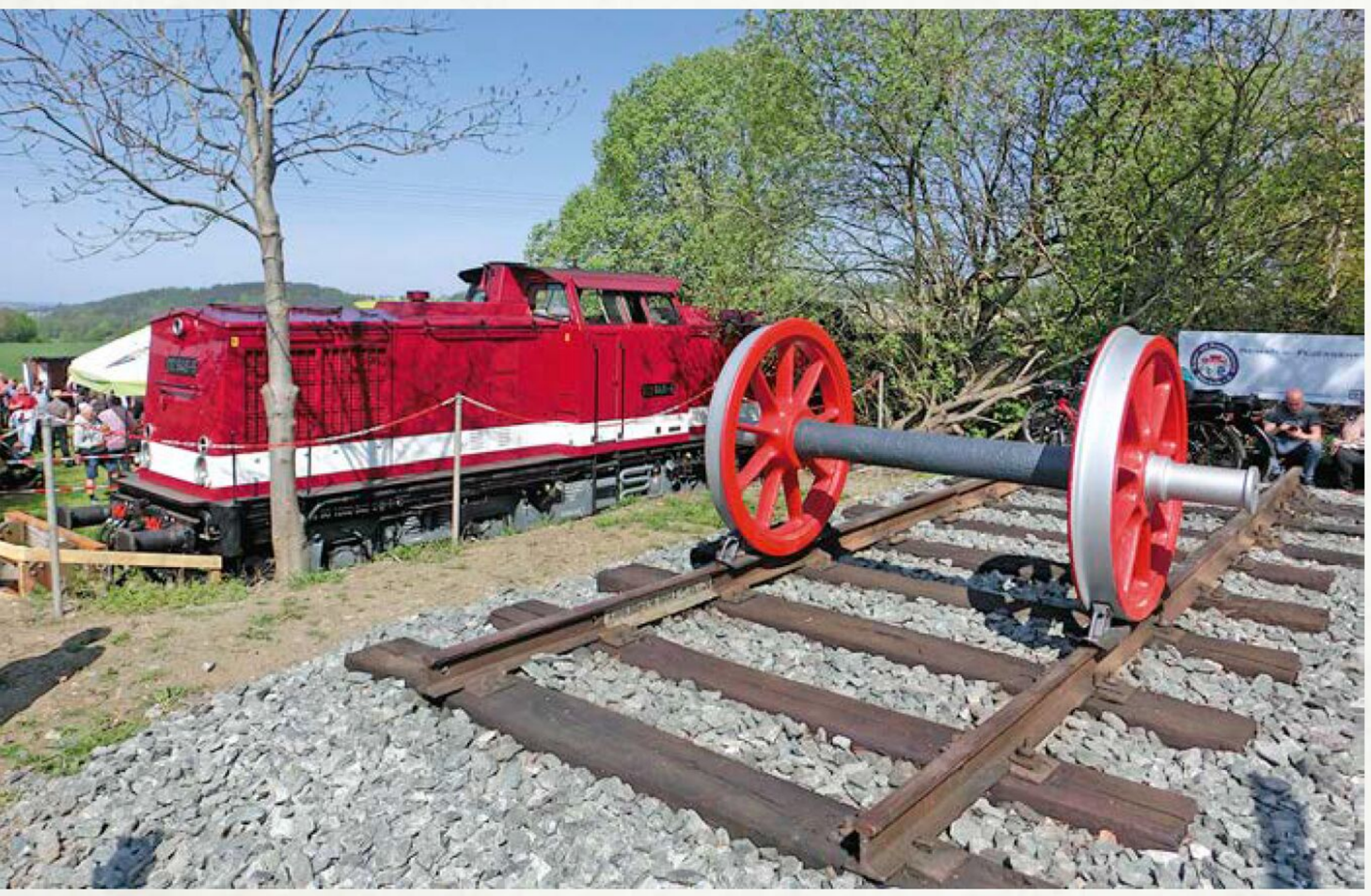
Nur ein Viadukt hat den Schrotthunger im kleineren Teil Deutschlands überlebt, nämlich die Fuchsbrunnbrücke am Streckenkilometer 4,044. Wegen des unzugänglichen Geländes an der Brücke zögerte sich der geplante Abriss immer wieder hinaus. Da mit der politischen Wende in der DDR 1989 bürgerschaftliches Engagement möglich wurde, konnte dieses Bauwerk als Denkmal früherer Ingenieurskunst gerettet werden. Eigentlich soll die Brücke Teil eines Fernradweges Chemnitz – Karlovy Vary (Karlsbad) werden, jedoch ist die Umsetzung wegen Inflation und knapper Kassen noch ungewiss.

Wegen ihrer möglichen Bedeutung als Ausflugsbahn bekam die Strecke in den 1990er-Jahren den Modenamen „Obererzgebirgische Aussichtsbahn“. In den knapp fünf Jahrzehnten ihrer Betriebszeit spielte aber ausschließlich der Transport von Personen und Gütern eine Rolle. Mit der Bezeichnung „Erzgebirgische Aussichtsbahn (EAB)“ schmückt sich inzwischen die nicht mehr im Regelverkehr bediente Linie Annaberg-Buchholz Süd – Schwarzenberg. Diese besitzt eine große Gerüstpfeilerbrücke in Markersbach und soll mit dem Namen besser touristisch vermarktet werden. Beide Bezeichnungen kann man verwechseln, aber es gibt heute

Fotos (2): Sammlung Stefan Nunner

1981 wurde die Stadtbrücke in Grünhain mithilfe eines Autokrans abgetragen.

Nach 78 Jahren verkehrte am 1. Mai 2025 auf dem letzten Rest der ZS-Linie wieder ein Reisezug. Gezogen wurde er von 112 646 der Triangula Logistik.



An Station 1 des 2024 eröffneten Zwönitzer Eisenbahnlehrpfades befindet sich ein Gleisstück aus drei verschiedenen Profilen mit Speichenradsatz.

Fotos (2): Thomas Böttger

nur noch eine „Aussichtsbahn“ im Erzgebirge, die zum Vergnügen des Publikums verkehrt.

Das 125-jährige Streckenjubiläum, welches am 1. und 3. Mai 2025 in Zwönitz und Elterlein begangen wurde, zeugte vom hohen Interesse an dieser außergewöhnlichen Erzgebirgsstrecke. Die Veranstaltungen am 1. Mai, welche im Zwönitzer Ortsteil Kühnhaide stattfanden, organisierte die IG Zwönitz-Scheibenberg mit ihren Partnern. Als letzter Rest der einstigen ZS-Linie existiert hier noch ein etwa 800 Meter langes Gleis vom Bahnhof Zwönitz zum Umspannwerk Vattenfall. Das eigentliche Anschlussgleis in das

Die Jubiläumsfeiern 2025 weckten alte Erinnerungen an die Bahnstrecke

Werk hinein ging 1929 in Betrieb. Dicht belagert von Fotografen und Schaulustigen war die Fahrt eines Sonderzuges, bespannt mit 112 646, bis zum heutigen Gleisende. Ab hier waren Ausflüge mit historischen Traktoren zur Fuchsbrunnbrücke möglich. Der Verein Sächsische Eisenbahnfreunde e. V. (VSE) führte Fahrten mit dem „Schienentrabi“ (Gleiskraftrad GKR Typ 1) auf der kurzen Reststrecke durch.

Der 3. Mai stand ganz im Zeichen des Bahnhofsfestes in Elterlein, der Endstation bis zum Jahre 1966. Im ehemaligen Empfangsgebäude konnte eine Foto- und Modellbahnausstellung zur Streckengeschichte besichtigt werden. Mangels vorhandener Gleise fuhr ein Büssing 5000 TU des Regionalverkehr Erzgebirge als Schienenersatzbus von Elterlein nach Scheibenberg, größtenteils entlang der alten Bahntrasse. Dort bestand dann Anschluss an die „Ferkeltaxe“ 772 376 der „Erzgebirgischen Aussichtsbahn“. Gegenüber dem Bahnhof Elterlein eröffnete ein Denkmalbereich, welcher aus Originalteilen der „Obererzgebirgischen Aussichtsbahn“ besteht. So konnte nach fast 80 Jahren des Verschwindens der Gesamtstrecke Zwönitz – Scheibenberg diese nochmals ins Bewusstsein der heutigen Generationen gerückt werden.

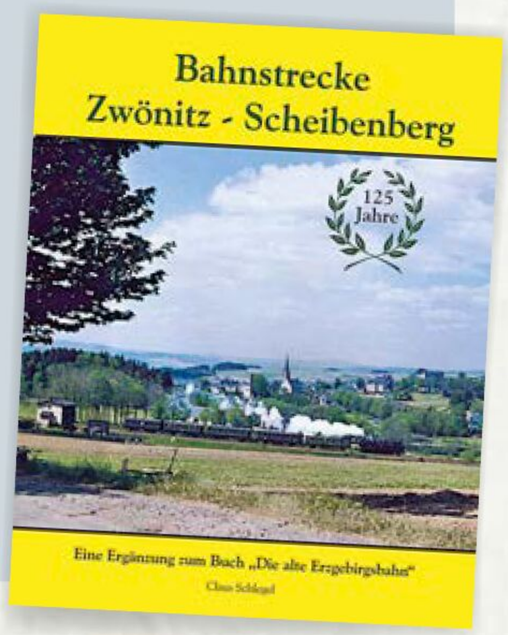
Thomas Böttger

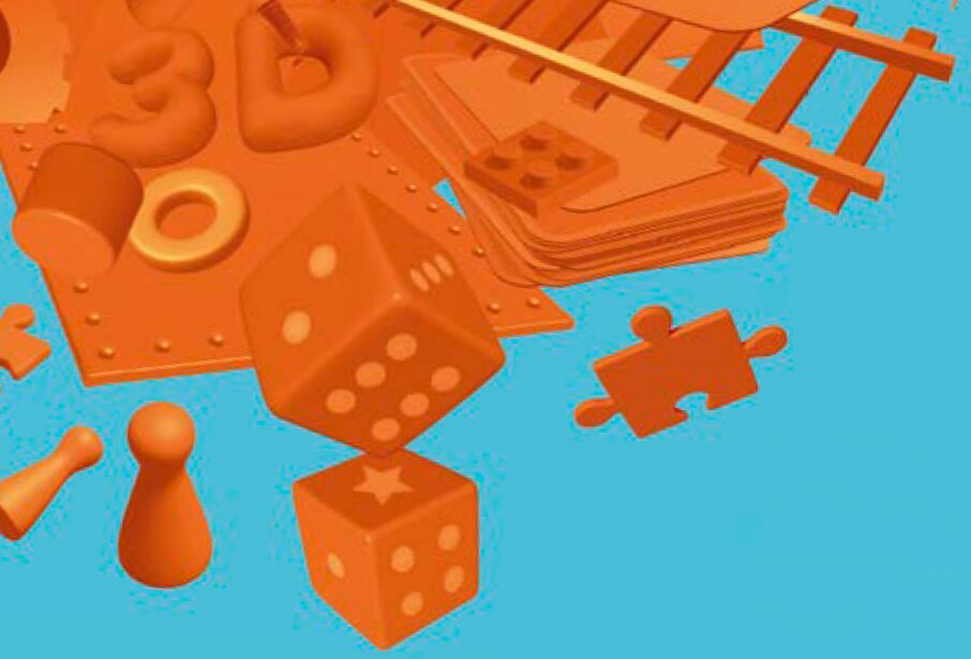
Die ZS-Linie machte ihrem Beinamen „Obererzgebirgische Aussichtsbahn“ durchaus alle Ehre, sicher auch aus Sicht des Lokpersonals einer 86 kurz vor dem Erreichen des Bahnhofs Scheibenberg mit dem Turm auf der gleichnamigen Erhebung.

Foto: Günter Meyer, Slg. Manfred Meyer

Buchtipp

Als Ergänzung zum 1992 erschienenen Buch „Die Alte Erzgebirgsbahn“ von Claus Schlegel ist nun anlässlich des Streckenjubiläums Zwönitz – Scheibenberg eine umfangreiche Publikation desselben Autors erhältlich: Bahnstrecke Zwönitz – Scheibenberg. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2025. ISBN 978-3-96564-030-6. Gebunden im Format 28,5 x 22,5 cm. 144 Seiten mit 194 S/W- und 61 Farbfotos, 71 Zeichnungen, 15 Fahrpläne und 10 Fahrkarten; Preis 29,80 Euro.





LEIPZIGER MESSE

hobby messe Leipzig

Deine Messe für
Modellbau, Modelleisenbahn,
Spiel, Kreatives, Technik, Sport

3. – 5. Oktober 2025

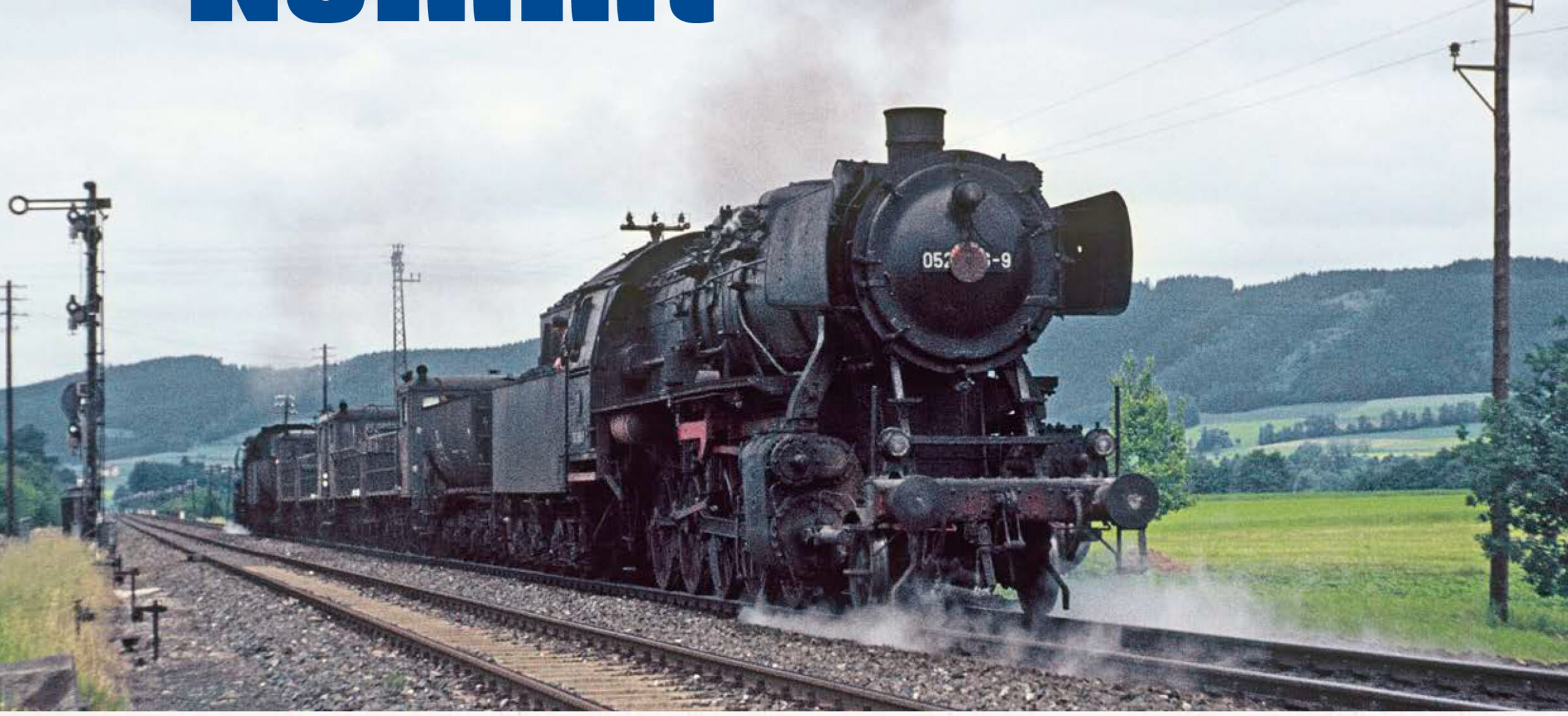
Jetzt Ticket sichern!

hobbymesse.de

/hobbymesseleipzig

„Der Schleifzug kommt“

Foto: Gerd Jahreis



Schleifzug im Einsatz um 1969 bei Neuenmarkt in Richtung Kulmbach: Das Falschfahrtsignal Zg2 (die rote Scheibe mit weißem Rand – hier dient es als Schlusssignal, denn die 50 fährt mit voll ausgelegter Steuerung rückwärts) verdeckt leider die Loknummer.

Von Zeit zu Zeit benötigen auch Schienen Pflege. Dann kommt der Schienenschleifzug zum Einsatz, um kleine Oberflächenfehler und Ausbröckelungen zu beseitigen.

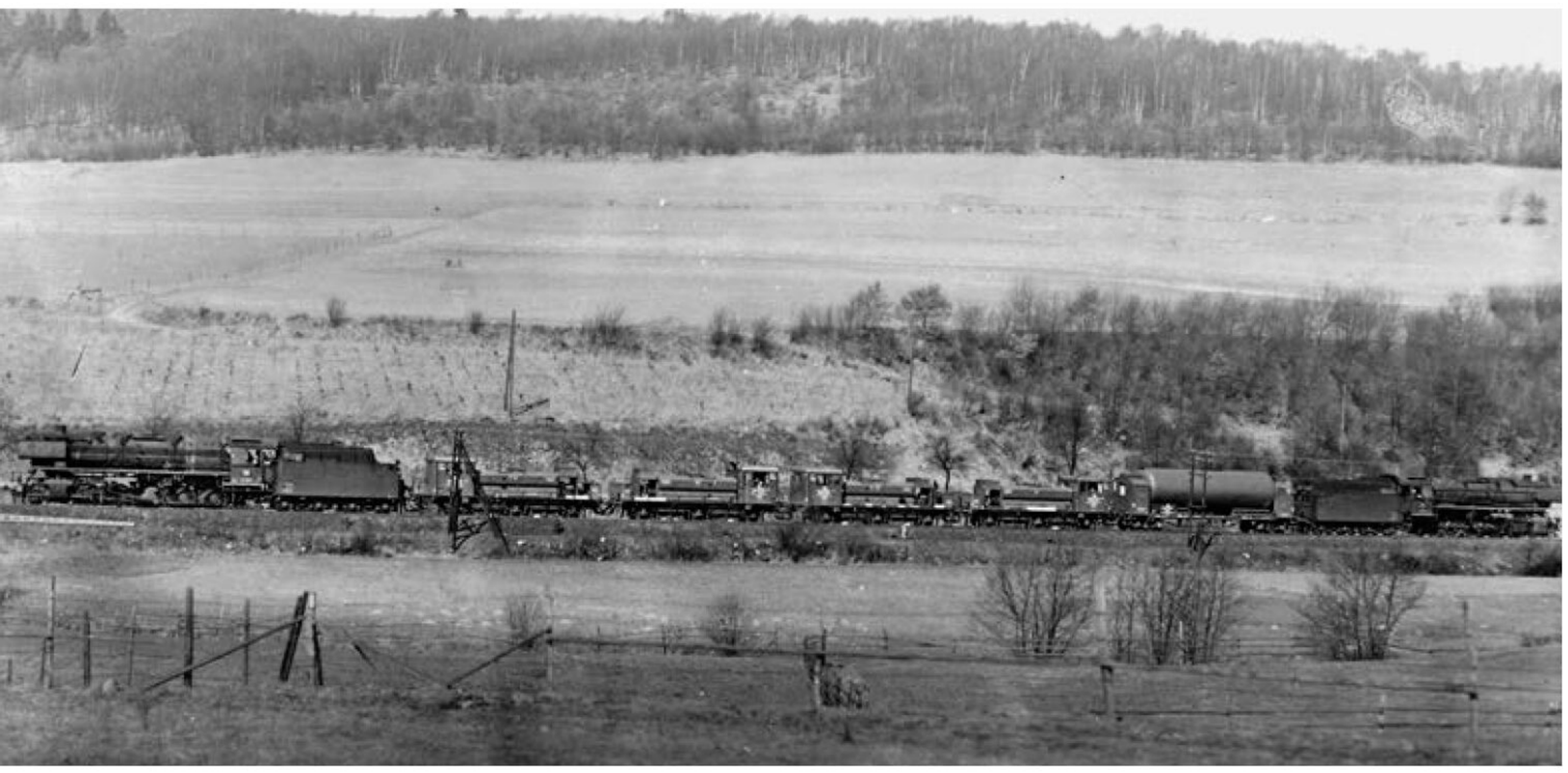


Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Günther Krall

44 1356 und 44 948, beide Bw Hagen-Vorhalle, vor 1965 mit Schleifzug bei Benolpe (auf der Rampe Altenhundem – Welschen Ennest) an der Ruhr-Sieg-Strecke.

Zu Zeiten des Dampfbetriebs verursachte der obige Ausruf bei manchem gestandenen Fahrensmann mitunter ein Schaudern, war doch der Dienst auf der Dampflok bei den Schleiffahrten alles andere als ein Kinderspiel – sowohl für die eingesetzten Lokomotiven als auch für die Lokführer und insbesondere die Heizer.

Aber der Reihe nach: Der Rad-Schiene-Kontakt hat im Eisenbahnwesen besonderen Stellenwert. Wegen der kegelförmigen Ausgestaltung eines Rades werden die Radlasten nur über eine knapp fingernagelgroße Fläche auf die Schiene übertragen. Die an dieser Kontaktfläche entstehenden Spannungen führen über die Zeit zu Verschleißerscheinungen.

Foto: Reinhard Gumbert

Der Schleifzug Augsburg wartet am 19. Juni 1971 in Husum Nord weitab der Heimat auf neue Aufgaben.

Schleiffahrten sind kein Kinderspiel – weder für das Personal noch für die Lokomotiven

Foto: Slg. Wolfgang Kreckler

Vorbereitung einer Schleiffahrt am 2. März 1969 im Güterbahnhof Ehrang bei Trier: Auf dem Umlauf liegen neue Rutschersteine (Schleifsteine) zum Einbau bereit.

Fehler in der Schienenoberfläche beeinflussen unter anderem das Rollgeräusch negativ. Vor allem in bebauten Gebieten löst der entstehende Lärm oft Anrainerbeschwerden aus. In Deutschland hat sich in den letzten Jahren an einzelnen Streckenabschnitten verstärkt öffentlicher Widerstand gegen den Bahnbetrieb organisiert. Dadurch war man häufig gezwungen, aktive (Umrüstung der Bremssohlen oder Behandlung der Schienenoberfläche) oder passive (Lärmschutzwände oder Lärmschutzfenster) Initiativen zu ergreifen.

Eine wichtige Maßnahme ist das maschinelle Schleifen der Schienen als routinemäßige Instandhaltung des stählernen Fahrwegs. Damit Schienen in gutem Zustand ein hohes Alter erreichen, sollten sie alle drei bis vier Jahre geschliffen werden. Dabei werden zwischen 0,6 und einem Millimeter abgeschliffen; Rillen, Dellen, Riffel oder andere Unebenheiten, die auch den Fahrkomfort beeinträchtigen können, werden bei dem Vorgang von den eingesetzten Spezialmaschinen entfernt.

Anfang der 50er-Jahre beschaffte die Deutsche Bundesbahn von der Firma Schörling in Hannover zwei Schienenschleifzüge, die mit je vier Schleifwagen die Schienenschleifzüge „Hannover“ und „Augsburg“ bildeten.

Die 1920 gegründete Firma Schörling baute zunächst Schienenreinigungs- und Weichenpflegefahrzeuge. Später kamen Turmwagen, Schienenschleif- und Kurvenschmierfahrzeuge hinzu. Bis 1995 produzierte Schörling Waggonbau in Hannover-Linden eine große Bandbreite an Spezialfahrzeugen für Straße und Schiene. Nach dem 75-jährigen Bestehen geriet das Unternehmen in wirtschaftliche Schwierigkeiten und Schweizer übernahmen 1994 das Werk. Am Stammsitz in Hannover-Linden werden nur noch Straßenkehrmaschinen produziert.

Die Schienenschleifzüge waren nicht selbstfahrend. Sie bestanden meistens aus vier Wagen zu je etwa 28 bis 33 Tonnen Gewicht und 11,5 m Länge, die häufig von zwei Lokomotiven der Baureihe 44 oder 50

Zwei schwere Güterzug-Dampfloks waren erforderlich

gezogen und geschoben wurden, jeweils mit dem Tender zum Zug. Teilweise wurden zwei zusätzliche Wasserwagen direkt hinter den Loktendern mitgeführt. Zu einem Schleifzug gehörten weitere Wagen, wie Wohn-/Schlafwagen, Werkstatt- und Lagerwagen, die aber bei der Schleiffahrt nicht mitgeführt wurden, sondern in einem Bahnhof abgestellt standen.

Die zwei Züge wurden als Schleifzug 1 „Hannover“ und Schleifzug 2 „Augsburg“ bezeichnet. Der Zug 1 (Fahrzeugnummern Han 8566 bis 8569) wurde im Jahr 1953 in Dienst gestellt und dem Gleisbauhof Hannover-Leinhausen zugeteilt. Der Zug 2 (Fahrzeugnummern Au 8515 bis 8519) folgte im Jahr 1956, seine Heimatdienststelle wurde der Gleisbauhof Augsburg. Ihre zulässige Höchstgeschwindigkeit bei Überführungsfahrten betrug 75 km/h.

Die Schleifwagen wurden aus dreiachsigen Reisezugdrehgestellen umgebaut. Sogenannte Rutschersteine bewirkten den Schleifvorgang. Die Rutschersteine (Abmessung 380 x 70 x 160 mm) wurden mittels Druckluft von 4 bis 5 bar angepresst. Eine Bedienerkabine sowie ein Wassertank vervollständigten das Fahrzeug. Zum Schleifen befuhr der Zug den zu bearbeitenden Abschnitt drei bis viermal mit zirka 30 km/h, um die Riffel auf den Schienenoberflächen zu entfernen. Ein Schleifzug konnte so im Jahr etwa 2500 Kilometer Gleis schleifen.

Die Züge standen bis Anfang der 70er-Jahre im Einsatz, die Ablösung erfolgte durch die bekannten Maschinen-Schleifzüge der Firma Speno aus der Schweiz.

Der Schleifzug Augsburg, bespannt mit 50 921 und 50 2827, beide Bw Schwandorf, mit weit ausgelegter Steuerung auf Schleiffahrt auf der Nebenbahn Amberg – Schnaittenbach im Oktober 1965.

Foto: Herbert Neudert

Foto: Slg. Wolfgang Kreckler

Der Augsburger Schienenschleifzug ist mit den Lokomotiven 50 436 und 50 1633 auf der Fahrt zur Eisatzstelle. Noch sind die Rutschersteine angehoben.

Neben den beiden genannten Züge gab es von 1953 bis 1959 einen dritten Zug, hergestellt von Krupp und ebenfalls in Hannover stationiert. Dieser Zug bestand aus drei Schleifwagen, die aus umgebauten Mci 43-Behelfspersonenwagen entstanden waren. In jedem Wagen befanden sich acht senkrecht stehende und motorisch angetriebene, rotierende Schleifteller. Dazu kamen weitere Wagen, wie Betriebsstoff-, Generator-, Werkstatt-, Wasser-, Büro-, Wohn-/Schlafwagen und Waschwagen. Der Generatorwagen war ein umgebauter Tiefladewagen, der mit zwei je 400 PS starken MAN-Dieselmotoren und Stromgeneratoren zur Versorgung der Schleifwagen mit Strom ausgestattet war. Dieser Zug wurde von den beiden Diesellokomotiven mit den Gerätenummern 9679 (Ex-V 36 301) und 9678 (Ex-V 36 310) befördert. Die 9679 wurde nach Abstellung des Zuges an die Mindener Kreisbahn und die 9678 an die Westfälische Landeseisenbahn verkauft, wo sie noch bis 1974 (9678) respektive 1975 (9679) im Einsatz standen.

Unterwegs mit dem Schienenschleifzug

Der Lokomotivbetriebsinspektor i. R. Manfred Lohneisen aus Hof erinnert sich noch an seine Dienstzeit als Heizer im Schleifzugdienst: „In meiner Dampflokzeit als Heizer musste ich dreimal so einen Dienst machen. Der Schienenschleifzug wurde eingesetzt, um die Schienenoberfläche zu glätten, von Riffeln zu befreien. Riffeln befinden sich häufig in kurvenreichen und geneigten Streckenabschnitten. Durch schleifende Abnutzung beim Bremsen und durch den Schlupf der Räder auf der Bogeninnenseite in engen Gleisbögen bei Kurvenfahrten entstehen unregelmäßige Abnutzungen, die unangenehme Geräusche erzeugen. In den Zügen stört es die Reisenden. In gewissen Zeitabständen kontrollieren deshalb Schienenprüfzüge die Gleise und die Riffel werden lokalisiert. Anschließend kommt ein Schleifzug zum Einsatz.

So wurde auch ich eines Tages zum nächsten Dienst auf einer Lok der Baureihe 50 eingeteilt, die den Schleifzug zu bespannen hatte. Auf einer Schleifzuglok fuhren neben dem Lokführer zwei Heizer. Da die Loks ständig mit größter Kraftanstrengung arbeiteten, war es für einen Heizer einfach zu viel. Zum Einsatz kamen immer zwei Güterzugloks – eine vorne, die andere hinten, gekuppelt immer mit dem Tender an den Zug. Das Bw Hof setzte dafür in der Regel zwei Loks der Baureihe 50 ein.

Der Lokleiter teilte nach Rücksprache mit dem C-Gruppenleiter und den Werkmeistern für diese Dienste immer solche Lokomotiven ein, die kurz vor einem AW-Aufenthalt standen, also schon relativ abgewirtschaftet waren. Denn nach dieser Schinderei für Mensch und Maschine waren die Lokomotiven endgültig reif für eine gründliche Untersuchung und Ausbesserung.

Der Schleifzug bestand auf einer Hauptstrecke meistens aus vier oder fünf Wagen. Jeder Wagen hatte unten auf jeder Seite über den Schienen vier Schleifsteine. Ein

Schleifkörper hatte die Größe von drei Ziegelsteinen. Die Lokomotiven wurden mit tragbaren Sprechfunkgeräten ausgerüstet, um untereinander und mit dem Wagen, wo die ‚Regie' drin war, zu kommunizieren.

Schienenschleifen ist ein aufwendiger Prozess

Die Abschnitte, die geschliffen werden sollten, wurden dem Lokpersonal schriftlich mitgeteilt. Das Gleis war für den Zugverkehr gesperrt, der Zugführer gab den Abfahrauftrag und los ging`s. Wenn die Einsatzstelle erreicht war – der Heizer hatte in der Feuerkiste schon einen ‚großen Brand' aufgebaut, das heißt genügend Kohle auf den Verbrennungsrost verteilt –, wurden die Schleifsteine wagenweise nacheinander auf das Gleis gepresst. Augenblicklich sank die Geschwindigkeit des Zuges und die Lokführer machten die Regler voll auf und legten die Steuerung weiter aus. Jetzt begannen die Loks zu toben, aber wie! Nun waren die Heizer gefragt, die gleißend weiß brennenden Höllenfeuer verlangten nach ständigem Nachschub an Kohle.

Das Leergewicht des Zuges lag bei etwa 300 Tonnen und erhöhte sich fast schlagartig auf etwa 2000 Tonnen, wenn alle Schleifsteine angepresst waren. Die Geschwindigkeit des Zuges sollte aber etwa 30 bis 40 km/h nicht unterschreiten. Die Heizer waren voll im Einsatz.

Die Abschnitte mussten mehrmals in beiden Richtungen befahren werden. Oft wurde in einem Bahnhof ins Überholgleis gefahren, um das Hauptgleis für den regulären Zugbetrieb frei zu machen. Der eine Heizer ruhte sich dann etwas aus und der zweite Heizer holte mit dem Schürhaken die Kohle auf dem Tender von hinten nach vorne, denn die Vorräte wurden schnell weniger.

Gegen Ende der Schleifaktion gingen die Vorräte an Wasser und Kohle zur Neige und die Rückfahrt nach Hof wurde angeordnet. Der Schleifzug wurde im Bahnhof abgestellt, die Lokomotiven kehrten ins Bw zurück, Kohle und Wasser wurden ergänzt, es wurde ausgeschlackt, das ‚Feuer wurde geputzt', wie man das in unserer Gegend

Foto: Wolfgang Kreckler

Foto: Hans-Jürgen Wenzel

Foto: Herbert Neudert

(1) Einer der beiden Wasserwagen; man erkennt die Heizkupplung, die für die Heizung der Bedienerkabinen erforderlich ist. (2) Schleifwagen 8566 des Schleifzuges Hannover am 19. Juni 1963 in Limburg (Lahn). Es ist warm, die Abdeckklappen des Dieselaggregats zur Drucklufterzeugung sind geöffnet. (3) Einer der beiden Wasserwagen des Augsburger Schleifzugs im Jahr 1965 ist ein ehemaliger amerikanischer Kesselwagen. Der zweite am anderen Zugende war ein ehemaliger Lokomotivtender.

nannte, eventuell die Lok abgeschmiert, das heißt, es wurde eine Nachschau gemacht; danach Fahrt ins Haus.

Der Lokführer meldete uns in der Lokleitung zurück und wenn man Pech hatte, wurde man am nächsten Tag noch einmal für die Schleifzug-Tour eingeteilt. Dann war die Freude groß.

Auch auf Nebenbahnen wurde der Schleifzug eingesetzt, allerdings mit einem Wagen weniger, aber auch mit schweren Lokomotiven. Es war anstrengend, hat aber auch Spaß gemacht und war aufregend. Wir waren ja jung!

Diese Schleif-Technik war in den 60er-Jahren üblich. Heute fahren die Schleifwagen mit maschinell angetriebenen, rotierenden Schleifscheiben nur einmal langsam über diese Abschnitte. Keine Schinderei mehr für Mensch und Maschine.

Schleifzüge gibt es immer noch, aber mit anderer Technik

Ich erinnere mich an eine nächtliche Begegnung mit so einem modernen Schleifzug in den späten 70er-Jahren. Ich kam aus Richtung Regensburg mit meiner Lok der Reihe 218 vor dem Nachtschnellzug D 408 hinter Schwarzenfeld Richtung Nabburg um die Kurve herum und dachte erst an einen Unfall im Nebengleis, als ich das Geschehen aus etwa 1,5 Kilometern Entfernung sah. Es sah aus wie Feuer. Ich war aufgeregt. Aber nein, es war nur so ein neuer Schleifzug. Die Funken flogen unten heraus wie bei einem Vulkanausbruch."

Jürgen Goller

Auffüllen des Kühl- und Spritzwasserbehälters, Inhalt 7,5 m³ (zum Binden des entstehenden Schleifstaubs), mittels Dampflok-Wasserkran.

Foto: Slg. Wolfgang Kreckler

Foto: Andreas Christopher

Die Firma Schörling baute auch Schleif-Triebwagen für Straßen- und U-Bahnen. Hier der Frankfurter Tw 2021, 1951 von Schörling gebaut. Er wurde an die Hamburger Hochbahn geliefert und kam 1960 nach Frankfurt. 1976 wurde er nach Karlsruhe weitergegeben.

Der Augsburger Schleifzug in voller Schleiffahrt am Einfahrsignal Amberg. 50 2827 fährt unter voller Kraftanstrengung.

Foto: Herbert Neudert

TRAXX-Lokomotiven. Eine Familie – Viele Typen

Die TRAXX-Lokomotiv-Plattform des Herstellers Bombardier ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrskonzepte vieler Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Bezeichnung TRAXX steht für „Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility“. Bei einem Gewicht von 84 t leisten sie 5,6 MW Dauerleistung und sind für 140 km/h zugelassen. Für grenzüberschreitende Einsätze wurden die Lokomotiven mit verschiedenen Länderpaketen ausgerüstet.

Die Feinheit der ROCO-Modelle mit gesondert angesetzten Ausrüstungsteilen – sowohl an den Drehgestellen als auch im Dachbereich – lässt keine Wünsche offen. Die aufwendige Bedruckung macht sie zu echten Hinguckern.

Elektrolokomotive 482 020-5, SBB Cargo International

- **Aufwendig bedrucktes Modell im „Alppiercer“-Design**
- **Mehrfarbiges Dach korrekt dem Original nachempfunden**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**
- **In Kooperation mit RAILCOLOR DESIGN**

7500169	DC	
7510169	DCC	🔊
7520169	AC	🔊

Elektrolokomotive 185 142-7, DB AG

- **Stromabnehmer mit innovativer Befestigung**
- **Mit detaillierter Dachgestaltung**
- **Aufwendig bedrucktes Modell im „Edelweiß“-Design**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**

7500129	DC	
7510129	DCC	🔊
7520169	AC	🔊

Hier gehts zu unseren TRAXX:

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

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

Nein, es ist nicht die Berliner U-Bahn, die hier verkehrt. Die seitliche Stromschiene ist eine besondere Kuriosität des Train Jaune.

Die Pyrenäen-Metro

Die Pyrenäen im Südwesten Frankreichs bieten unweit des Mittelmeers eine attraktive Wanderregion. Vom beliebten Badeort Argelès-sur-Mer erreicht man in rund einer Autostunde das sehenswerte Villefranche-de-Conflent, Ausgangspunkt eines nicht alltäglichen Bahnabenteuers, das zu Recht zum Weltkulturerbe erklärt wurde.

Der Gebirgszug der Pyrenäen, der Frankreich von Katalonien beziehungsweise Spanien trennt, war viele Jahrzehnte umkämpft. Davon zeugen noch heute zahlreiche mächtige Festungsbauwerke, wie etwa in Villefranche-de-Conflent oder Mont-Louis; aber auch zahlreiche Ruinen, Burgen und befestigte Städte aus der Zeit der äußerst blutigen Verfolgung der Glaubensgruppe der Katharer im 13. und 14. Jahrhundert sind heute viel besuchte Reiseziele in der Ferienregion Roussillon-Languedoc – allen voran die Stadt Carcassonne, die sich seit 1996/1997 sogar in zweifacher Hinsicht mit dem Label UNESCO-Welterbe schmücken kann: zum einen die mittelalterliche Stadt; außerdem der die Stadtgrenzen passierende ‚Canal du Midi', der zu einer entspannten Erkundungsreise im Hausboot einlädt. Zahlreiche Schleusen entschleunigen das Vorankommen auf dem Kanal. Die meisten Urlauber der Region verbringen ihre Ferien aber zweifellos an oder zumindest in der Nähe der Mittelmeerküste – ob auf der französischen Seite um die Stadt Perpignan oder an der spanischen Costa Brava jenseits der Pyrenäen. Wer der Hitze und dem Treiben an der Küste zumindest tageweise entfliehen will und den Ansporn hat, mehr als nur die zweifellos schönen Strände kennenzulernen, findet in der Region ein großes Betätigungsfeld: Neben den eingangs erwähnten Festungen, Burgen und Ruinen zum Beispiel auch Weingüter im Hinterland des „Pays de Kathare" und ausgedehnte Wandergebiete in den Pyrenäen. Oder aber eine gemütliche Eisenbahnfahrt mit dem „Train Jaune", dessen Züge sowohl visuell als auch hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit

In Deutschland mehr als Gesellschaftsspiel bekannt: Im berühmten UNESCO-Weltkulturerbe Carcassonne ist man allerdings selten allein unterwegs.

Gewitterstimmung im Mai 2018 bei der Zugkreuzung in Fontpédrouse: Die Stadler-GTW traten die Nachfolge an, die alten Züge dominieren jedoch nach wie vor den Betrieb.

Zweitgrößtes Brückenbauwerk ist die Pont Séjourné, die am 2. Juni 2018 von einem saisonbedingt kurzen Zug überquert wird.

den Charakter einer vergangenen Epoche vermitteln.

Der Ausgangspunkt der Schmalspurbahnfahrt in Villefranche-de-Conflent ist schon eine Reise wert: Die Festungsanlagen der Stadt sowie das oberhalb liegende, vom berühmten Festungsbaumeister Vauban erbaute „Fort Liberia“ laden zum Erkunden ein. Villefranche-de-Conflent ist allerdings seit Ende 2017 nicht mehr per Bahn aus Perpignan erreichbar, obwohl offensichtlich Normalspurgleise als Zubringerstrecke vorhanden sind. Nach einem schweren Unfall zwischen einem Regionalzug und einem Schulbus an einem Bahnübergang wurde der Bahnbetrieb dauerhaft eingestellt. Wer

(Strom-)Schienen überqueren verboten!

nicht per Bus anreisen will, ist also auf das eigene Fahrzeug angewiesen. Aber wer sich dem Vergnügen einer beschaulichen Bahnreise Richtung Spanien hingeben möchte, sollte unbedingt abklären, ob im entsprechenden Zeitraum die leider sehr streikerprobten französischen Eisenbahner ihren Teil zum Erlebnis einer Fahrt mit dem Schmalspurzug beitragen wollen. Im sehr sonnigen Juni 2014 rollten erst am Abreisetag wieder Züge; vier Jahre später erlaubte eine Regelung von jeweils drei Betriebs-, gefolgt von zwei Streiktagen zumindest einen planbaren Erfolg.

Die „Ligne de Cerdagne“ ist eine von heute fünf noch ganzjährig betriebenen Meterspurstrecken in Frankreich. Weitere Bahnen findet man um Valencay in der Nähe des bekannten Loiretals mit seinen Schlössern, in Savoyen in der Region Chamonix am Mont-Blanc (mit abzweigenden Zahnradbahnen), in der Provence (siehe Etappe 1 im MEB 11/24) und auf der Mittelmeerinsel Korsika. Für die meisten Gebirgsbahnen Frankreichs typisch ist eine relativ geringe Zugdichte, die zur Ferienzeit etwas verdichtet wird.

Die von Beginn an mit seitlich angeordneten Stromschienen elektrisch betriebene Bahn beginnt auf 427 Metern über dem Meeresspiegel und steigt mithilfe zahlreicher Kunstbauwerke (19 Tunnel und über 220 Brückenbauwerke) mit maximal 60 Promille Steigung zum Scheitelpunkt in Bolquère-Eyne auf 1592 Metern nahe Font-Romeu bei Streckenkilometer 34,9

1

2

3

(1) Ob die Fahrgäste der Triebwagen 109/116 mit offenem Aussichtswagen den Sonnenofen ‚Grand Four Solaire' wahrnehmen (Pfeil) oder eines der charakteristischen Bahnwärterhäuschen? (2) Der Blick ins Betriebswerk Villefranche-de-Conflent zeigt deutlich die seitlich angeordneten, im Bereich der Weichen unterbrochenen Stromschienen. (3) Pfingsten 2018 sind die Schneepflüge arbeitslos.

an, um dann in Latour-de-Carol-Enveitg das spanische Breitspurnetz bei Kilometer 62,6 auf 1228 Metern Meereshöhe zu erreichen. Die Fahrzeit beträgt pro Fahrtrichtung unerwartete drei Stunden – das ist der Streckentopografie und dem zwar modernisierten, aber aus der Zeit der Inbetriebsetzung stammenden Rollmaterial geschuldet. Das erste Teilstück bis Mont-Louis wurde 1910 eröffnet und der Anschluss in Spanien schließlich 1927 hergestellt. Die heute 14 vorhandenen, als Z 100 bezeichneten Drehgestelltriebwagen bekamen 2004 Verstärkung durch zwei von Stadler gebaute dreiteilige Triebzüge mit den Betriebsnummern Z 151 und 152, wie sie auch für viele andere Bahnen im In- und Ausland für verschiedene Spurweiten nach dem erfolgreichen Baukastensystem GTW geliefert werden konnten. Nach

19 Tunnel und über 220 Brückenbauwerke

der Feststellung von Gleisdeformationen wurden sie bald außer Betrieb gesetzt. Vermutlich seit 2017 werden sie zur Schonung des über 100-jährigen Rollmaterials wieder vereinzelt für in Font-Romeu wendende Zugkurse genutzt. Die Bahn setzte außerdem zehn Gepäcktriebwagen für den Güterverkehr, Güter- und Personen- sowie Aussichtswagen in Betrieb. Nach der Einstellung des Güterverkehrs 1975 verblieben noch die beiden Schneepflüge ZD 201 und 202 im Bestand.

Die stetig ansteigende Fahrt folgt nach dem Passieren des von Mauern umgebenen Ortes Villefranche-de-Conflent zunächst dem waldreichen Tal der Têt und überquert die Hauptstraße durch das Tal vor dem Kreuzungsbahnhof Fontpédrouse auf dem eindrucksvollen, gemauerten Brückenbauwerk Pont Séjourné mit 217 Metern Länge. Vor Mont-Louis mit seiner beeindruckenden Zitadelle folgt mit der 234 Meter langen Schrägseilbrücke Pont Gisclard über die Têt noch eine weitere Steigerung, was die Bauweise und Höhe von Brückenbauwerken angeht. In Mont-Louis ist die Hochebene mit weniger bewaldeter Vegetation erreicht. Das ‚Grand Four Solaire' von Odeillo – der größte Sonnenofen der Welt – fällt als weiteres außergewöhnliches Bauwerk ins Auge. Über Schleifen wird talwärts das auf 1302 Metern gelegene Saillagouse erreicht und hinter Bourg-Madame schließlich die Grenze nach Spanien überquert. Dort werden nach wenigen Kilometern Fahrt schließlich der Streckenendpunkt und das spanische Breitspurnetz erreicht.

Thomas Küstner

Fotos: Thomas Küstner

Nur noch wenige Kilometer bis zum westlichen Streckenende sind bei Ur unweit der spanischen Grenze zurückzulegen.

modellbahnexperten.com

PIKO

RHEINGOLD

Endlich für die Gartenbahn

Jetzt vorbestellen!

Streng limitiert - weltweit nur 99 Stück mit Zertifikat!

PIKO Spur G Diesellok V 200 103 „RHEINGOLD“ mit Zertifikat

#30200 DC Analog - 699,- € * #30201 DCC-Sound - 849,- €

Mit der V 200.1 in der Ausführung als V 200 103 bringen die ModellbahnExperten mit PIKO eine der wohl populärsten Diesellokomotiven der Bundesbahn im RHEINGOLD-Design auf die Spur G Gleise. Das liebevoll konstruierte Modell überzeugt durch die gelungene Umsetzung der Proportionen der universell eingesetzten Loks und wartet hierbei mit verschiedenen Highlights auf: Die Türen und Fenster des Führerstandes lassen sich öffnen. Darüber hinaus verfügt das Analog-Modell über einen in Fahrtrichtung wechselnden Lichtwechsel Rot/Weiß sowie beleuchtete Instrumente im Führerstand.

Digital-Version: Inkl. Digitaldecoder, Sound, Reed-Kontakt, Maschinenraum-beleuchtung, Fahrwerksbeleuchtung und gepulsten Verdampfer!

Sie erhalten diese Angebote ab Ende April 2026 - solange der Vorrat reicht - bei folgenden Fachgeschäften - bitte vorbestellen!:

Eisenbahn Dörfler
Färber Str. 34-36
90402 Nürnberg
Fon 0911/227839
www.eisenbahn-doerfler.de

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

Matschke Modellbahnen
Schützenstr. 90
42281 Wuppertal
Fon 0202/500007
www.matschke.org

Train and Play KG
Hildesheimer Str. 428 B
30519 Hannover
Fon 0511/2712701
www.trainplay.de

Gleis 11 GmbH
Bayerstraße 16 B
80335 München
Fon 089/45219090
www.gleis-11.de

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

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

Modellbahnen Walter Licht
Hammer Str. 157
48153 Münster
Fon 0251/9709919
www.modellbahnen-licht.de

MBS Modell+Spiel GmbH
Lange Str. 5/7
01855 Sebnitz
Fon 035971/7899-0
www.mein-mbs.de

Modellbahndiskont GmbH
Grazer Str. 63
AT 2700 Wiener Neustadt
Fon 0043/6766925910
www.modellbahndiskont.at

Güterbahnhof

GÜTERBAHNHOF

- Verkaufen
- Auktionen
- Tauschen
- Börsen
- Suchen
- Märkte

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

bettina.wilgermein@verlagshaus.de

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

Verkäufe TT, N, Z

Verkaufe meine komplett selbstgebaute, normalspurige analoge Modellbahnanlage. Maßstab 1:120 (TT). Sie zeigt die Reichsbahngeschichte von 1954 – 1970 in der ehemaligen DDR noch ohne EDV-Nummer. Es ist eine offene Gleisführung auf 5 Segmente verteilt, mit etwa 23 m Gleislänge. Bei Interesse bitte melden unter 0172/8666433. Jürgen Marschner, Zum Rachental 1, 92334 Berching.

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

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

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

www.modellbahn-keppler.de

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

www.carocar.com

Suche Modellbahn-Sammlung in Spur N und Z, gerne sehr umfangreich, auch mitviel Zubehör. Freundliche, faire und seriöse Abwicklung, Abholung und Barzahlung selbstverständlich. Kontaktieren Sie mich:Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de G

www.Modellbau-Gloeckner.de

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

Verkäufe H0

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

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

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

www.homerau.de
Lasercutbausätze

Verkaufe günstig, da gebraucht: Märklin BR 64 (Nr. 39645): 150,-; Märklin BR 38.10 (Nr. 37030): 150,-; Märklin BR 95.0 (Nr. 39097): 250,-; Märklin BR 58 (Nr. 37584): 220,-; Fleischmann BR 03 (AC) (Nr. 1103): 120,-; Roco BR 01 (Nr. 04119A), Gleichstrom mit Mittelschleifer: 80,-; Hobbytrain Dosto-Wagen DB Ep. III: 50,-. Rainer Schmid, Mühlwies 12, 88267 Vogt; RB.Schmid@t-online.de

www.kisten-klaus.de

Sammler verkauft in Teilen oder ganz H0 Sammlung 150 Loks, 300 Waggons und vieles mehr, größtenteils Märklin, alles original verpackt und unbenutzt. Bitte keine Anfragen von Wiederverkäufern. Katalog gerne per Mail: post4@rhett.de, Telefon 0176 64047913

www.lokraritaetenstuebchen.eu

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

www.modellbahn-keppler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,80 EUR bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

www.ho-module.eu
FREMO Module und Gleisanlagen

BEMO-MODUL-ANLAGE Hom mit den Stationen Filisur + Bergün ohne Züge umständehalber zu verkaufen! Weitere Informationen: maren.urban@balke-umzug.de

Gesuche H0

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

Suche von Sachsenmodelle Güterwagen 18681 Meinel Bräu,

www.modellmobildresden.de

www.ostparts.de
ostparts
Neu im Shop:
Dieselameise DK 2003
mit Futtermittelverteilaufbau
Ihr Internetshop für 1:87 Ostmodelle
Bausätze / Fertigmodelle / Zubehör

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

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

BLAU und Güterwagen 18586 Brauerei Füssen, BLAU. Info an 017622892801.

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

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

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

www.suchundfind-stuttgart.de

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

www.jbmodellbahnservice.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

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
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

www.koelner-modell-manufaktur.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, 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 per E-Mail: albue@t-online.de.

Märklin, Trix Express sowie Zwei-Leiter-Gleichstrom von Privat und Sammler gesucht. Ob alt, neu, gebrauchte oder defekte Modelle ist egal; bitte alles anbieten. Auch Zubehör und Literatur, wie z. B. alte Kataloge usw. Freue mich über jedes Angebot an: A. Schröter, Tränkweg 22, 60529 Frankfurt/M. oder Anruf: Tel.: 0171/7727408

Ihre H0-Modellbahn-Sammlung/- Anlage, gesucht, in Gleichstrom oder Wechselstrom, gerne groß und umfangreich, ebenso Schmalspur H0e/H0m. Abbau ist möglich, Abholung und Barzahlung sind selbstverständlich, seit über 30 Jahren fair, seriös und professionell. Überzeugen Sie sich von einer freundlichen Abwicklung und kontaktieren mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724 oder per e-mail: ahoiw@web.de, Danke! G

Suche Liliput Wien BBÖ-Personenwagen (Zweiachser) mit geschlossenen Bühnen (jeweils 1 Wagen 2. bzw. 3. Klasse); auch mit leichten Schäden, da für Umbau. Angebote an maiplacht@googlemail.com

Verkäufe Große Spuren

SAMMLUNG MODELLEISENBAHN; Spur 0 von privat. Märklin Loks+Wagen ab 1930; Bing Wagen ab 1935; Lenz Züge ab 2018; Hehr Loks; Darstaed Wagen. Anfrage unter: Modelleisenbahn-Sammlung@web.de

Sehr große Spur 0 Anlage aus gesundheitlichen Gründen abzugeben. 15 Loks, 92 Güt. Wagen, 22 Pers. Wagen 18 Weichen, 4 Vitrinen, teilweise in Modulform, sehr sehr viel Zubehör. Preis komplett 27T EUR (Das meiste ist von Lenz). Bei Fragen Tel. 017643187997.

www.modellbahn-keppler.de

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
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)

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

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

OST-MODELLE
Kleinserien in 1:87
www.ost-modelle.com

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

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

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

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

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1 www.hack-bruecken.de

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

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

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

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Suche von Sachsenmodelle Güterwagen 18681 Meinel Bräu, BLAU und Güterwagen 18586 Brauerei Füssen, BLAU. Info an 017622892801.

Verkäufe Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

www.modelleisenbahn.com

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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 + Das

www.Railio.de
Sammlungsverwaltung

www.moba-tech.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

Gesuche Dies + 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

www.modellbahnservice-dr.de

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

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.modellbahn-pietsch.com

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

Verschiedenes

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

www.modellbahnservice-dr.de

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 8. Oktober 2025

Fahrzeugmodelle in H0

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

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

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –

MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

**Märkische Str. 227
44141 Dortmund**

Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlinski.de

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

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

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

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice

Vielfalt im Detail!

Lotter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 0541.43 31 35

JB Modellbahn Service
www.jbmodellbahnservice.de

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

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

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V., Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Urlaub, Reisen, Touristik

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

Appartement in Großheirath: Liebevoll eingerichtet im OG in einem gepflegtem EFH mit großzügigem Balkon. Zentral gelegen, Thermen in der Nähe, Vierzehnheiligen, Bad Staffelstein/Lichtenfels/Coburg. Gut ausgebaute Radwege. Keine Online-Besichtigung. Kontakt: E-Mail: martina.roehse@t-online.de; Mobil: 0151-59490886.

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

Ferienwhg. im Museum & Countrybhf. Ebstorf/Uelzen an der RB37, Info: americaline.org Tel.: 04022886606

Ausstellungen, Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de Modellbahn- Auto- Börsen, 36179 Bebra So. 21.09. im Lokschuppen, Gilfershäuser Str.12, 34246 Vellmar So.12.10. Mehrzweckhalle - Frommershausen, Pfadwiese 10, 04159 Leipzig Sa. 15.11., Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190, 99847 Gotha Sa. 22.11., Stadthalle, Schützenplatz 1, Jeweils von 10 bis 14:30 Uhr , Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/89023526, E-Mail: jensberndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

modellbahnbörse-berlin.de, jeweils von 10 bis14 Uhr Herzog 01736360000, 13.09. Samstag Zwickau Neue Welt, 14.09. Sonntag Berlin Freizeitforum Marzahn, 28.09. Sonntag Plauen Festhalle

Oberkochener Modelleisenbahnbörse am 19.10.2025, Geöffnet 11-16 Uhr, Schwörzhalle Oberkochen, Aalener Straße 88 73447 Oberkochen, boerse.eaco@web.de

3. Regensburger Modellbahnschau, 04. und 05. Oktober 2025, 10 - 15 Uhr, , Mehrzweckhalle Obertraubling, Walhallastr.22, 93083 Obertraubling, Info: B. Heinrich, Tel.: 0157/76415997, info@rswe.de, www.rswe.de

58. Regensburger Modellbahnbörse, 05.Oktober 2025, 10 - 15 Uhr, Mehrzweckhalle Obertraubling, Walhallastr.22, 93083 Obertraubling, Info: B. Heinrich, Tel.: 0157/76415997, info@rswe.de, www.rswe.de

48. Internationaler Modellbahn-, Spielzeugtausch- und Markttag; Datum: Samstag, 08.11.2025; Ort: Dr.-Sieber-Halle, Friedrichstraße 17, 74889 Sinsheim; Uhrzeit: 10 - 15 Uhr. Veranstalter: Eisenbahnfreunde Kraichgau e. V.; Tel.: 07261-5809 Fax: 07261 - 91 111 90; www.eisenbahnfreunde-kraichgau.de

27.09.2025 + 28.09.2025 - Heft 10.2025; 7. Ponholzer Modellbahntage mit Regensburger Hauptbahnhof in HO, Modellbahnbörse usw., 10 - 16 Uhr, Geflügelhalle Ponholz, Amberger Str. 4, 93142 Maxhütte-Haidhof im Ortsteil Ponholz-Birkenzell, Tel. 0941/46 10 54 05, www.eisenbahnfreunde-regenstauf.de

15. Modelleisenbahnbörse am 05.10. 11-16 Uhr im HefeHof in Hameln. Spur Z bis Spur G, neu und gebraucht. Eintritt und Parken frei. Mehr unter www.efhm.de

23.11.BUTZBACH Modelleisenbahn-/ + Spielzeugbörse, 10-16 h, Bürgerhaus, 35510 Butzbach, Baum 01590 1487459, Nächster geplanter Termin: 25.01.26

ModellEisenBahn Börse Oberasbach am 05.10.25 von 9:00 bis 14:00 Uhr, 90522 Oberasbach, Jahnstraße 16, Tel.:0911/696914 zef.ev@web.de, www.Modellbahnteam-Oberasbach.de

ModellEisenBahn Börse Oberasbach am 08.11.25 von 15:00 bis 19:00 Uhr, Spur 1 und Spur HO Anlage, 90522 Oberasbach, St. Johannes Str. 4, www.Modellbahnteam-Oberasbach.de

Alle Termine ohne Gewähr

20 Jahre LausitzModellbau

Ingolstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugmarkt
Ankauf • Verkauf • Tausch
Inh. Norbert Westphal • Tel: (08404)9399930
Handy: (0173)3532052
www.ingolstaedter-Modellbahnmarkt.de
Termine 2025
Fr. 03. 10. 2025 Feiertag
Do 09. 11. 2025
So 14. 12. 2025
von 10.00 - 15.00 Uhr
Nibelungenhalle Großmehring
Dammweg 1

Modellbahn-Auto-Börsen
36179 Bebra So. 21.09. im Lokschuppen, Gilfershäuser Str.12
34246 Vellmar So.12.10. Mehrzweckhalle -Frommershausen, Pfadwiese 10
04159 Leipzig Sa. 15.11., Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190
99847 Gotha Sa.22.11., Stadthalle, Schützenplatz 1, jeweils von 10 bis 14:30 Uhr
Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666 (ab 18h)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de
www.modellbahnboerse-berndt.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE Seit 1981 www.adler-maerkte.de
Marktzeiten 11-15 h
07.09. Köln-Mülheim, Stadthalle Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
14.09. Mönchengladbach Kaiser-Friedrich-Halle Hohenzollernstr. 15
21.09. Troisdorf, Stadthalle Kölnerstr. 167
28.09. Aachen, Park-Terrassen Dammstr. 40
05.10. Neuss, Stadthalle Selikumer-Str. 25
ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7060703, E-Mail: info@adler-maerkte.de

www.ostmodelle.com
Kleinserienmodelle in 1/87
Hobby Messe Leipzig H3 G12

34 Jahre Modellbahn Ehrhardt EUROTRAIN
Angebote für Gartenbahnen:

Märklin 80012, 80013, 85836 Spur 1 Museumsw. Sinsheim	je 99,99 €
Märklin 85842 Spur 1 Museumswagen 1994	99,99 €
Märklin Maxi 85454 Schlepptenderlok vernickelt	250,00 €
LGB 20320 199 006-8 HSB V 10c	499,99 €
LGB 21936 BR 199 HSB (Köf)	599,99 €
LGB 24662 VT 133 525 DR (Schienenbus)	599,99 €
Piko 37652 Speisewagen DR Mitropa	239,99 €
Piko 37685 Rekowagen DR Traglasten 3-achsig	199,99 €
Piko 37796 Zementsilowagen DR	179,99 €
Piko 62040 Bahnhof Rosenbach	99,99 €
Piko 62064 Bäckerei Gramss	49,99 €
Piko 62209 Bahnhof GrizzlyFlats	169,99 €

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

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

www.cdt-werbedruck.de
fahrbereit vorbereitet
Fotorealistische Kartonmodelle
H0 + H0m
Tel.: 0371/5362537

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

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Bannewitz OT Gaustritz
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig !
Handarbeitsmodelle
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

Kalender im Format 49 x 34 cm

2026 IN BILDERN

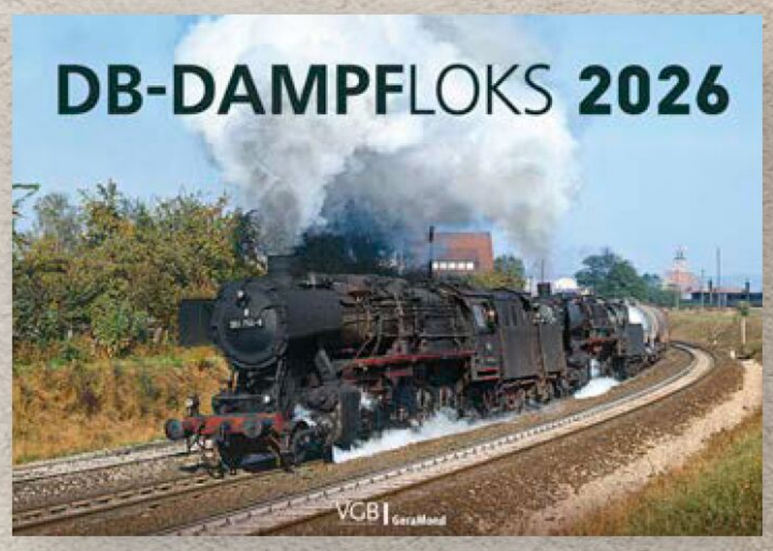
Josef Brandl – der bekannteste deutsche Modellbahn-Anlagenbauer – zeigt hier seine besten Modellbahnszenen in atemberaubenden Aufnahmen.

ISBN: 978-3-98702-163-3 · € (D) 24,99

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

ISBN: 978-3-98702-164-0 · € (D) 24,99

weitere Kalender



Seltene Farbfotos aus den 1960er- und 1970er-Jahren zeigen in traumhaften Motiven Dampflok-Legenden, berühmte Züge und schwere Lasten.

ISBN: 978-3-98702-165-7 · € (D) 24,99

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

ISBN: 978-3-98702-167-1· € (D) 22,99

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

Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort oder einfach in unserem Onlineshop bestellen:
www.vgbahn.shop/kalender

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

© GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München © stock.adobe.com/donatas1205

powered by

märklin
INSIDER CLUB

TRIX
CLUB

Im Club staunst Du über jede Menge Vorteile, denn hier ist für Dich vieles Exklusive inklusive. Werde noch heute Clubmitglied:
www.maerklin.de/fm

coooool!

Besuch uns auf der diesjährigen IMA und den Märklin Tagen vom 19. bis 21. September 2025 am Clubstand (Werfthalle im Stauferpark Göppingen). Dort kannst Du Dir gegen Vorlage dieses Coupons ganz unverbindlich ein exklusives Messepräsent abholen und noch das aktuelle Club-modell bestellen. Zudem informieren wir Dich gerne über die Vorteile des Clubs.

Jonas W., Clubmitglied seit 2019, findet die Clubvorteile einfach nur cool!

www.maerklin.de
www.trix.de

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

Aktuelles zu den Terminen

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

Vorbild

Dampfloks jeden Tag im Einsatz

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

Bis 3.10.

- Fahrbetrieb auf der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn jeden Samstag und Sonntag, Tel. 0177 7364849, www.mpsb-online.de

Bis 4.10.

- Die Mansfelder Bergwerksbahn fährt jeden Samstag, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de

Bis 5.10.

- Die Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de
- Die Buckower Kleinbahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 0334 3357578, www.buckower-kleinbahn.de
- Triebwagenfahrten auf der Blecke-der Kleinbahn jeden Sonntag, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de

Bis 12.10.

- Das Öchsle fährt jeden Sonn- und Feiertag sowie jeden ersten Samstag, Tel. 07352 922026, www.oechsle-bahn.de

Bis 19.10.

- Museums- oder Touristikfahrten jeden Sonn- und Feiertag auf der Lokalbahn Amstetten-Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.lokalbahn-lag.de, Tel. 0800 4447673, www.alb-bahn.com
- Das Rhön-Zügle fährt jeden Sonntag, außer 21.9., 5.10., Tel. 09778 91230, www.freilandmuseum-fladungen.de
- Fahrbetrieb jeden Sonntag zwischen Norden und Dornum, Tel. 04931 169030, www.mkoev.de

Bis 26.10.

- Die Sauschwänzle-Bahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 07702 51300, www.sauschwaenzlebahn.de
- Dampfzugfahrten jeden Sonntag zwischen Kandern und Haltingen, Tel. 07626 8990, www.kandertalbahn.com
- Fahrbetrieb zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 09194 725175, www.dampfbahn.net
- Besichtigungen im historischen Bahnwasserkraftwerk Kammerl jeden 2. und 4. Sonntag, www.historisches-bahnwasserkraftwerk-kammerl.de

Bis 31.10.

- Fahrbetrieb auf „De Lütt Kaffeebrenner“ jeden Donnerstag und Freitag, Tel. 038825 37165, www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de

Bis 2.11.

- Die Meuselwitzer Kohlebahn fährt jeden Sonn- und Feiertag,Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de
- Dampfzugfahrten zwischen Steinbach und Jöhstadt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 037343 808037, www.pressnitztalbahn.de

Sa/So 20./21.9.

- Einheitsloktage des Vereins „Baureihe E 10“ mit E 10, E 40, E 41 und E 50 im DB-Museum Koblenz-Lützel, www.einheitsloktage.de

Fr 3.10.

- Museumsfahrten Harpstedt – Delmenhorst, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de
- Museumsfahrten Harpstedt – Delmenhorst, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de
- Saisonabschluss bei der Mueumseisenbahn Rahden - Uchte, Tel. 0175 9998584, www.museumsbahn-rahden.de
- Fahrtag im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna, Tel. 0157 74322298, www.feldbahn-fortuna.de
- Oktoberdampf im Feld- und Kleinbahnmuseum Deinste, Tel. 0171 3607104, www.kleinbahn-deinste.de
- Kinderfest im Eisenbahnmuseum Neustadt (Weinstraße), Tel. 06321 30390, www.eisenbahnmuseum-neustadt.de
- Aktionstag im Lokschuppen Aumühle mit Fahrzeugschau, Filmvorführungen, Modellstraßenbahnen, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de
- Sonderfahrten auf der Windbergbahn, Tel. 0351 4013463, www.saechsische-semmeringbahn.de
- Museumsfahrten auf der Kleinbahn Leeste – Thedinghausen, www.pingelheini.de
- Saisonabschluss im Zechenbahnhof Piesberg, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de
- Rundfahrt mit dem VT 95 über die Stadtbahn und Teilen von Außen- und Innenring, Tel. 033397 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de
- Hessenrundfahrten von Treysa über Gießen und Frankfurt a. M., Tel. 0172 5801026, www.eftreysa.de
- Mit 03 2155 von Berlin in die Lokwelt Braunschweig, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com

Fr bis So 3.10. bis 5.10.

- Museumsfahrten zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de
- 16. Rottweiler Dampftage, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

Fr 3.10., So 5.10.

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

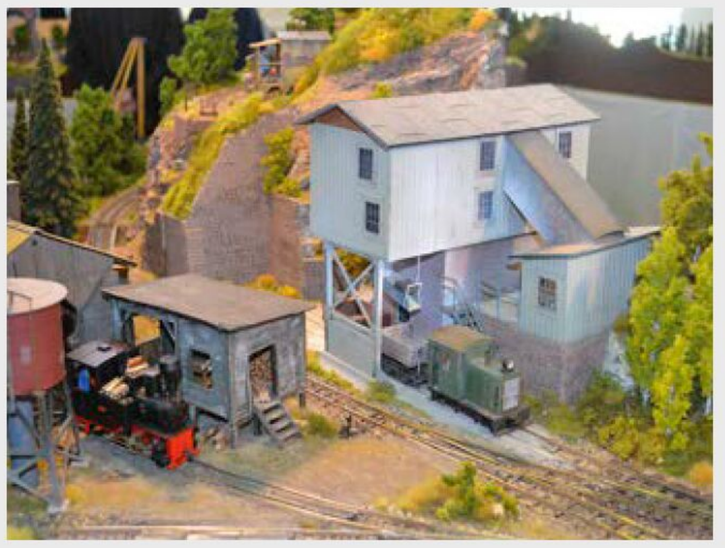
Fr 3.10., So 19.10

- Museumsverkehr zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.de
- Die Wanderbahn fährt zwischen Viechtach und Gotteszell, Tel. 0170 2425013, www.wanderbahn.de

Fr 3.10., 31.10.

- Der Kleinbahnexpress fährt von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de

Schmalspur-Expo beim Öchsle



Zur Schmalspur-Expo 2025 lädt die Arbeitsgemeinschaft Schmalspur vom 3. bis 5. Oktober 2025 in die Kapfhalle in Ochsenhausen ein. Anlass für die Wahl Ochsenhausens als Gastgeber für die Schmalspur-Expo ist das 125-jährige Bestehen der Schmalspurbahn Biberach – Ochsenhausen. Präsentiert werden historische und aktuelle Exponate von schmalspurigen Eisenbahnen in Vorbild und Modell und Anlagen verschiedenster Baugrößen. Der Schwerpunkt liegt dieses Jahr auf den württembergischen Schmalspurbahnen. Auf dem Öchsle verkehren an allen drei Tagen Dampfzüge. Geöffnet hat die Expo Freitag 12 bis 18 Uhr, Samstag 10 bis 18 Uhr, Sonntag 10 bis 17 Uhr. Mehr Informationen unter www.arge-s.de.

Sa 4.10.

- 100 Jahre Baureihe 01: Oberfranken-Express mit 01 066 und 01 180 von Nördlingen in das Deutsche Dampflokomotiv-Museum Neuenmarkt-Wirsberg mit Pendelfahrt über die „Schiefe Ebene“, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Mit dem Schienenbus von Bietigheim-Bissingen zur Parallelfahrt mit den Museumsschiffen „Hohentwiel“ und „Oestereich“ auf dem Bodensee, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de

Sa/So 4./5.10.

- Tage der offenen Tür im Feldbahnmuseum Riedlhütte, Tel. 08138 1229, www.feldbahn-riedlhuette.de
- Herbstdampf im Lokschuppen Wittenberge, Tel. 03877 561230, www.dampflok-wittenberge.de
- Museumsfahrten zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, www.geesthachter-eisenbahn.de

Sa/So 4./5.10., 18./19.10.

- Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de

So 5.10.

- Herbstdampf und 75 Jahre 1040.01 im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com
- Fahrbetrieb im Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven, Tel. 02183 8068377, www.gillbachbahn.de
- Fahrten auf der Murgtalbahn von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.uef-dampf.de
- Erntedank auf der Sauerländer Klein-

Fotos: Adobe Stock/Alva Steury/Markus Herzog

bahn, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de
- Saisonabschluss bei der Härtsfeld-Museumsbahn, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de
- Loktoberfest im Bahnpark Augsburg, Tel. 0821 450447100, www.bahnpark-augsburg.de
- Mit 212 079 ins Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
- Der „Feurige Elias" fährt zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de

So 5.10., 12.10.

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

So 5.10., 12.10., 19.10., 26.10.

- Betriebstage der Museumsbahnen Schönberger Strand, Tel. 0431 5458241, www.vvm-museumsbahn.de

So 5.10., 19.10.

- Die Ruhrtalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de
- Der „Kaffkieker" fährt von Syke über Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup, Tel. 04251 93550, www.vgh-hoya.de

So 5.10., 19.10., Fr 3.10.

- Betriebstage bei der Hespertalbahn, Tel. 0201 80091330, www.hespertalbahn.de

Sa 11.10.

- Mit 23 1097 von Dresden in die „Škoda-Stadt" Mlada Boleslav, Tel. 0351 56393930, www.fluegelradtouristik.info, Tel. 0171 2601802, www.igbwdresden-altstadt.de

Sa/So 11./12.10.

- Rieser Dampftage in Nördlingen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Eisenbahnfest zum Zwiebelmarkt und Saisonausklang im Eisenbahnmuseum Weimar, Tel. 0177 3385415, www.eisenbahnmuseum-weimar.de
- Eisenbahnwochenende im Mansfelder Land bei Wipperliese, Parkeisenbahn Vatterode und Bergwerksbahn, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de
- Herbstdampf mit 50 3616 zwischen Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de
- Öffentliche Fahrtage der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

So 12.10.

- Feldbahnmuseum Lengerich geöffnet, Tel. 05481 6330, www.eisenbahnfreunde-lengerich.de
- Herbstfest im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de
- Herbstfahrtag und Erntedankfest in Lohsdorf, Tel. 035022 40440, www.schwarzbachbahn.de
- Museumsfahrten in Minden mit T 9.3 „Kattowitz 7348", Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de
- Fahrten zwischen Bornum am Harz und Derneburg, Tel. 039245 2042, www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de

So 12.10./26.10.

- Nachsaisonfahrten mit dem Ameisenbären auf der Bleckeder Kleinbahn, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de
- Das Alb-Bähnle verkehrt zwischen Amstetten und Oppingen, Tel. 07331 7979, www.uef-dampf.de
- Museumsfahrten von Kappeln nach Süderbrarup, Tel. 04642 9251653, www.angelner-dampfeisenbahn.de

Fr/Sa 17./18.10.

- Mondscheinfahrten zwischen Ochsenhausen und Warthausen, Tel. 07352 922026, www.oechsle-bahn.de

Sa 18.10.

- Verborgene Orte: Dampfrundfahrt um Chemnitz, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de
- Herbstliche Rundfahrt mit dem BDe 3/4 43 „Apfelsaft-Express" von Romanshorn kreuz und quer durch den Jura, Tel. 0041 43 2990880, www.eurovapor.ch
- Sonderfahrt mit dem Schienenbus der Wisentatalbahn von Gera zur Brauerei Chodovar in Chodova Plana (Kuttenplan), Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de
- „Moldau-Express" mit 243 005 (ab Cottbus) und 232 701/155 273 (ab Halle) sowie 475.101 und T.478.3001 (ab Decin) nach Prag, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de
- Grünkohlfahrt von der Rheinpromenade zum Alten Wasserwerk, www.hsw-wesel.de
- Mit 242 001 und 01 509 von Dresden und Zwickau zum Verkehrsmuseum Nürnberg, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com
- Fahrtag auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de
- Fahrten auf der Albtalbahn von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.uef-dampf.de

Sa/So 18./19.10.

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

So 19.10.

- Fahrten mit Dampf von Kassel nach Naumburg, Tel. 0561 81029484, www.hessencourrier.de
- Herbstliche Zeitreise mit Dampf durch das Erzgebirge nach Schlettau, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de

Sa 25.10.

- Fahrt in die Dämmerung im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. 06222 9599517, www.feldbahnmuseum-wiesloch.de
- Dampfrundfahrt von Leipzig durch das Muldental und entlang der Bankrottmeile, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de
- Rundfahrt mit 78 468 über das Lipperland ins Eggegebirge und von Paderborn aus zurück nach Bielefeld, Tel. 05224 9839100, www.bielefelder-eisenbahnfreunde.de

Sa/So 25./26.10.

- Halloweenfahrten bei der Selfkantbahn, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de
- Pendelzüge zum Fisch- und Waldfest in Moritzburg, Tel. 0351 79696277, www.traditionsbahn-radebeul.de

So 26.10.

- Abdampfen im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com
- Kindertag in der Lokwelt Freilassing, 10–17 Uhr, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de

Do 30.10.

- Gruselfahrten mit Halloweenfest am Mügelner Bahnhof, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de

Fr 31.10.

- Gruselexpress zwischen Luckau und Lübben, Tel. 0544 129950, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

Fr/Sa 31.10./1.11.

- Halloweenfahrten und „Geister vertreiben" zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de

Modell

Bis 2.5.

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

Sa/So 4./5.10.

- Herbstausstellung in der Modellwelt Naumburg, 10–17 Uhr, Tel. 0152 26700854
- H0e-Modulanlage „Schmalspurbahn von Philippsheim nach Binsfeld" in der Salholzhalle Binsfeld, 10–18 Uhr, www.mec-lahnstein-koblenz.de
- Jubiläumsausstellung „20 Jahre Trainini" im Sprachhof in Wasserkurl, Tel. 0231 95987867, www.trainini.de

Sa/So 11./12.10.

- Modellbahnausstellung bei der Meuselwitzer Kohlebahn, 10–18 Uhr, Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de
- Modellbahnausstellung Interessengemeinschaft Modellbahn Oschatz im „das O" im O-Schatz-Park, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr

Sa/So 18./19.10.

- Modelleisenbahntage der Lippstädter Eisenbahnfreunde mit Ausstellung in verschiedenen Spurweiten und Börse im Bürgertreff Dedinghausen, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 02941 79062, www.lef1984.de

Sa 25.10.

- 91. Modellbahn-Tauschmarkt des Naumburger Modellbahn-Clubs 1963 in der ehemaligen Marienschule, 9–13 Uhr, Tel. 03445 201826

Sa/So 25./26.10.

- Modellbahnausstellung mit Flohmarkt im Vereinsheim der Rodgauer Modellbahn Connection, Samstag 11–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, www.rmcev.de

So 26.10.

- 33. Internationale Modelleisenbahn-Tauschbörse im Centre de Loisirs „Norbert Melcher" in Steinsel (Luxemburg), 10–16 Uhr, Tel. 00352 661 682404, www.module-club.lu
- 78. Modellbahnbörse des MEC Schleswig im Schleicenter, 10–15 Uhr, Tel. 04621 305290, www.modellbahnclub-schleswig.org

Fr bis So 31.10. bis 2.11.

- Faszination Modellbau in Friedrichshafen, Leser des Modelleisenbahner erhalten mit dem Gutscheincode FN2025MEB eine Ermäßigung von 3 Euro auf die reguläre Tageskarte im Online-Ticketshop, GeraMond ist am Stand 1320 vertreten, Tel. 07025 9206100, www.faszination-modellbau.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 01.01.2025. Bitte beachten Sie auch den jeweiligen Anzeigenschluss.

E-Schwergewicht

Die richtige Zugmaschine für lange Ganzzüge der Vorkriegszeit: Mit dem neuen Modell der Baureihe E 95 bringt Märklin die schwerste deutsche Elektrolok auf H0-Anlagen.

Genau für diesen Zweck wurde das Vorbild 1927 beschafft: die Bespannung schwerster Kohle-Selbstentlader-Ganzzüge in Schlesien.

E 95 01 gibt als Doppellok mit den großen Transformator-Vorbauten für heutige Betrachter ein ungewohntes Bild ab. Dieses Gestaltungskonzept basierte noch auf älteren Länderbahn-Elektrolokomotiven.

Nur noch wenigen Eisenbahnfreunden dürfte die vor nicht ganz 100 Jahren an die Reichsbahn gelieferte Baureihe E 95 ein Begriff sein, obwohl mit E 95 02 sogar ein Exemplar erhalten blieb. Nicht weiter tragisch, denn die lediglich sechs gebauten Maschinen – damals die leistungsfähigsten Elektroloks der DRG und bis heute mit fast 140 Tonnen die schwersten deutschen E-Loks – dienten nur einem einzigen Zweck: die Abfuhr schwerster Ganzzüge, gebildet aus damals neuartigen vierachsigen Großraum-Selbstentladewagen, vom Schlesischen Kohlerevier gen Westen.

Märklin fand es nun an der Zeit, dieses elektrische Schwergewicht seinen Insidern als exklusives H0-Modell zu kredenzen. Die Göppinger haben sich diesmal besonders mächtig ins Zeug gelegt: Entstanden ist eine den wichtigsten Ansprüchen der Mittelleiter-Fraktion unter den H0-Bahnern in allen Belangen gerecht werdende, nicht alltägliche Altbau-Elektrolok.

Die beiden Kastenhälften der Doppellokomotive bestehen nahezu vollständig aus Zinkdruckguss. Dies sorgt auch im

Das wohl beste Modell einer Altbau-E-Lok aus Göppingen

Modell für ein stolzes Reibungsgewicht und ordentlich Zugkraft. Lediglich die Führerräume sind eingepasste Kunststoffelemente. Man erkennt das an der etwas schärferen Gravur der generell sehr fein ausgefallenen Nietköpfe beziehungsweise am dünneren Farbauftrag der Plasteteile. Sehr gut wurden die Fenster eingepasst, die dahinter zu erblickende Inneneinrichtung ist allerdings nur als rudimentär zu

Die Scherenstromabnehmer der E 95 sind die filigransten, die Märklin je an einer H0-Lok verbaut hat. Auch die restliche Dachausrüstung kann überzeugen.

Fotos: abp

In der Seitenansicht werden die Dimensionen der E 95 mit 20900 mm Vorbildlänge über Puffer erst so richtig deutlich – das zeigt, wie gut das H0-Modell geraten ist.

bezeichnen. Vorsichtig sein sollte man mit den Umlaufgeländern der Trafovorbauten, diese sind nur gesteckt und zudem für Märklin-Verhältnisse sehr empfindlich.

In exzellenter Plastizität präsentieren sich die Fahrgestelle mit den Tatzlager-Antrieben samt Sandbehältern, Federpaketen, Bremseinrichtungen und Trittstufen. Die Räder mit ihren weiß lackierten Radreifen weisen sehr feine Speichen auf. Beweglich dargestellt ist die Fahrluftpumpe auf der rechten Seite der zweiten Lokhälfte. Die Pufferplatten sind mit feinen Nietgravuren verziert und besitzen Zug- und Stoßvorrichtungen auf korrekter Höhe.

Ebenso schön zeigt sich der „Dachgarten" der E 95. Grazil ausgeführte Gravuren; alle Laufbretter, Isolatoren und die aus nur 0,3 mm starkem Draht bestehenden Elektroleitungen sind extra angesetzt.

Einen neuen Maßstab für eigene H0-Elektroloks setzt Märklin mit den Scherenstromabnehmern der Bauart SBS 9, die aus zierlichen Schleifleisten, sehr sauber und mehrfarbig lackierten feinsten Drähten und Stanzteilen zusammengesetzt sind und sich digital heben und senken lassen.

Überhaupt ist das Farbfinish der E 95 im dunkelgrauen Erscheinungsbild der 1920er-Jahre bis hin zur messingfarbenen Beschriftung vorbildgetreu geraten. In technischer Hinsicht entspricht die Miniatur den Hersteller-Standards: Die Fahrkultur ist akzeptabel, die umgerechnete Modell-Höchstgeschwindigkeit des nur 70 km/h laufenden Vorbilds noch in Ordnung und die hauseigene Digitalausstattung ausgesprochen umfangreich. **Fazit:** Märklin hat mit der exotischen E 95 ein unter Insidern sicher sehr begehrtes neues H0-Modell entworfen. *A. Bergner*

Selbstverständlich besitzen beide Lokhälften auch in Miniatur ihren eigenen Antrieb. Ansonsten ist die Konstruktion in technischer Hinsicht durch und durch Märklin-like.

Steckbrief

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 38950
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** Je Lokhälfte ein Motor mit Schwungmasse; insgesamt vier Treibradsätze angetrieben; zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 664 Gramm
- **V_{min}:** Zirka 0,5 km/h bei Fahrstufe 1
- **V_{max}:** 89 km/h bei Fahrstufe 125
- **Ausstattung:** mfx+-Spielewelt-Sounddecoder; Stirn- und Innenbeleuchtungen; Pufferspeicher; 14 Geräuschfunktionen
- **Zubehör:** Bremsschläuche; Originalkupplungsattrappen; Luftbehälter
- **Preis:** 699 Euro (UVP)

Im lichten Schatten eines Ahorn: Pikos 221 hat die Ehre, die (fast) frisch verlegten Gartenbahngleise des Redakteurs einzuweihen – ein rundum erfreuliches Ereignis.

Steckbrief

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 37461
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Ein Motor pro Drehgestell wirkt auf beide Radsätze, zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 4400 Gramm
- **Ausstattung:** XP-Sound-Decoder mit zahlreichen Funktionen; Führerraum-, Führerpult-, Maschinenraum- und Fahrwerksbeleuchtung; drei Verdampfer
- **Zubehör:** Brems- und Heizschläuche sowie Kupplungsattrappen, offene und geschlossene Schürzen
- **Preis:** 850 Euro (UVP)

Gartendiesel

Piko lieferte nach der Ludmilla eine weitere kultige Großdiesellok für die Gartenbahn aus: Die 221 im klassischen Rot der Bundesbahnzeit.

Endlich hat es auch im Voralpenland aufgehört zu regnen. Meinem kleinen Enkel, einem großen Eisenbahnfreund, hatte ich versprochen, die neue Diesellok mit ihm zusammen im Garten zu testen. Seine Mama hatte ihm schon ein Bild gezeigt, die Vorfreude war groß, doch der Termin war wegen des grausligen Wetters einfach nicht zustande gekommen. Nun sind die Gleise des neu verlegten Teils der Gartenbahn frisch geputzt, die Stromanschlüsse neu verlegt und die Piko-Digitalzentrale samt Freiland-Netzteil und Handregler steht, auf einem Holzbrett montiert, auch bereit. Es kann losgehen.

Sehr gut getroffene Proportionen, zahlreiche Details, Lackierung und Bedruckung ohne Fehl und Tadel – was will man mehr?

Fotos: abp

Die mit den Zurüstteilen bestückte Front kann überzeugen, so wie auch alle anderen Details an der Lok.

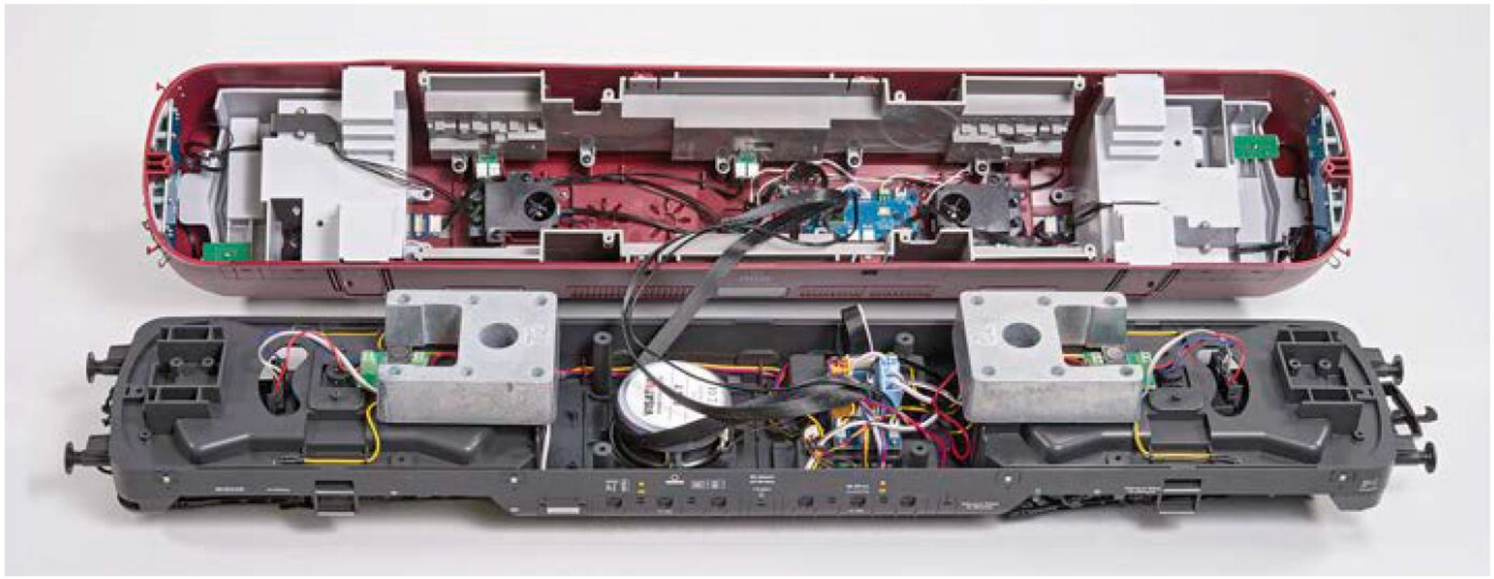
Die Drehgestellblenden sehen sehr gut aus, auch wenn sie zu weit hinten liegen, und durch die Tür könnte man in den Führerraum schauen.

Das Licht im Führerraum geht an, dann folgt die Führerpultbeleuchtung. Einen Motor anlassen, und anschließend den zweiten. Die Funktionstasten musste man natürlich vorher schon mal gelernt haben. Die Augen werden größer, doch auch ein bisschen Ehrfurcht vor der immerhin 70 Zentimeter langen Lok macht sich breit.

Äußeres und Technik erfreuen Jung und Alt

Nun fängt sie auch noch an zu rauchen (Opa hat die Zugheizung eingeschaltet), ein kurzes „Tuut“ und los geht´s. Sehr schön langsam setzt sich das rote Ungetüm in Bewegung und durchquert das üppige Grün, das diese Gartenbahn anstatt einer Modell-Landschaft begleitet. Leider ist die Fahrt nach vielleicht 15 Metern schon zu Ende, denn, wie erwähnt, ganz geschlossen ist die große Acht von Opas Strecke noch nicht. Nach ein bisschen Zuschauen traut sich auch Emilian an den Handregler. Dass die Lok ziemlich weit ausrollt, macht ein bisschen Übung nötig, aber eigentlich macht uns das realistische Fahrverhalten von Anfang an Spaß. Dazu kommt noch dieses Quietschen der Bremsen. Laut ist sie, die Piko-221, gut, dass zum Nachbarn hin eine Holzwand steht. Zum Test der üppigen Zugkraft wird alles angehängt, was verfügbar ist – egal ob Normalspur-Waggons von Piko oder die klassischen und ziemlich benutzten LGB-Wagen, mit denen schon Emilians Mama gespielt hat. Alles kein Problem für die kräftige und schwere Lok. Dass die Türen und Fenster der Führerstände zu öffnen sind und dass am Pufferträger viele Anbauteile (beides erstmals bei Piko) zu erklären wären, dazu bleibt während des anschließenden Spielens gar keine Zeit.

Fazit: Die neue Großdiesellok made in Sonneberg bietet jede Menge Spiel-Spaß und bietet außerdem für den ernsthaften Eisenbahnfreund erstaunlich viel Realismus und Betriebssicherheit. *abp*



Im Inneren zeigt sich, welchen Aufwand Piko bei seinen G-Loks mittlerweile treibt. Ein großer Visaton-Lautsprecher, drei Verdampfer und zahlreiche LED sind verbaut.

Die preußische T 13 in ihrem Element: der Verschub von Güterwagen auf Anschlussgleisen zwischen DR-Bahnhof und Volkseigenen Betrieben. Da wünscht man sich doch als nächste Ausführung gleich 92 638, die bis 1976 als Lok 5 bei der Erfurter Industriebahn eingesetzt wurde.

Hobel mit Feinschliff

Mit der exlusiv für den Händler „elriwa“ entwickelten TT-Nachbildung der preußischen T 13 beweist Saxonia Modellbau einmal mehr, was im Maßstab 1:120 alles möglich ist.

Hersteller und Händler entschieden sich bewusst dazu, eine fiktive Epoche IV-Version als 92 1657 anzubieten. Sämtliche T 13 waren bei der DR mit Ausnahme einiger Werksloks bis 1970 ausgemustert. Das tut der Qualität des Modells jedoch keinen Abbruch.

Eine neue Dampflok im Maßstab 1:120 ist in Anbetracht der weiterhin ausbaufähigen Marktposition der „Spur der Mitte“ immer etwas Besonderes. Dies trifft par excellence auf die Nachbildung der preußischen Rangiertenderlok T 13 in der einst weit verbreiteten „Normalbauart Union“ zu: In Kooperation eines jungen Herstellers mit einem alteingesessenen Händler, beide aus dem Freistaat Sachsen, ist ein besonders schönes TT-Modell entstanden.

Beim Lok-Produzenten handelt es sich um Saxiona Modellbau. Inhaber Nico Tschiersky hatte mit der Reko-G 12 (58^{30} der DR) bereits einen fulminanten Start hingelegt. Nun folgt eine Länderbahnlok für die 12-mm-Spur. Wie bereits das Erstlingswerk überzeugt auch die Baureihe 92

Fotos: abp

Bemerkenswert vollständig und vor allem feingliedrig zeigt sich die Kesselausrüstung von 92 1657. Sämtliche Anbauteile bestehen aus Kunststoff. Auch das Farbfinish der Lok gefällt.

92 1657 trägt keinen Kohlenkastenaufbau, entgegen der meisten T 13 bei der DR. Die unter den Lampengläsern sichtbaren, eckigen SMD-LED geben ein warmweißes, nicht zu grelles Licht ab und stechen nur in der fotografischen Großaufnahme störend hervor.

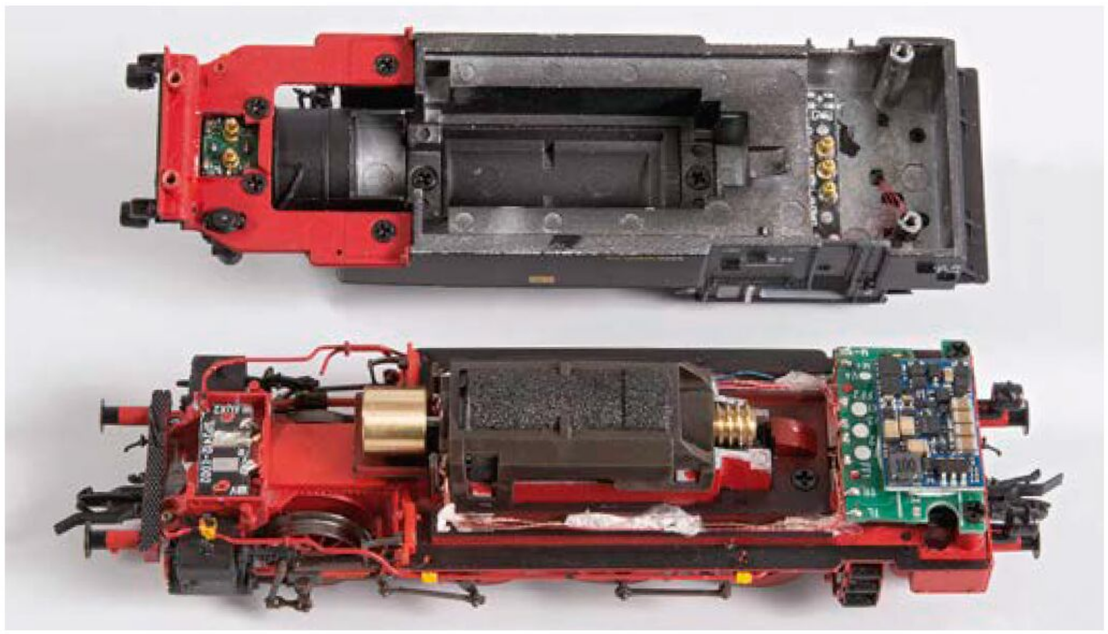
– so die Bezeichnung für die T 13 bei der Reichsbahn – in allen Belangen: Die absolut maßstäbliche Konstruktion offenbart den hohen Stand des Formenbaus nicht allein in Form des präzise gravierten Gehäu-

Formenbau, Detaillierung und Technik in Perfektion

ses, sondern auch in der freistehenden und feinteiligen Umsetzung aller Anbauteile. Dies reicht von hauchfeinen Nietnachbildungen an den richtigen Stellen bis hin zu Anstell-Handrädern mit durchbrochenen Speichen. Eine wahre Augenweide ist auch das Nassdampf-Triebwerk. Das Gestänge besteht aus plastisch ausgeformten, stabilen und dennoch grazilen Kunststoffteilen, selbst der Schmierpumpenantrieb wurde beweglich ausgeführt. Die Metallradsätze entsprechen ebenfalls diesem Niveau. Kurz gesagt: Besser geht‘s kaum in TT!

Auch die Technik des Modells muss sich nicht verstecken, was sie aber wortwörtlich im allerbesten Sinne – es herrscht selbst beim digitalen Soundmodell freier Führerhausdurchblick – dennoch tut: Der Motor mit Schwungmasse und das gut abgestimmte Schnecken-Stirnrad-Getriebe gewährleisten die Kraftübertragung auf die letzte Kuppelachse. Die beiden mittleren Radsätze federn, was für eine gute Stromabnahme und ausgezeichnete Fahreigenschaften der zugkräftigen Lok sorgt. Den Sounddecoder steuert der Digitalspezialist ESU bei, dessen Geräuschkulisse durch die Bank glaubhaft geraten ist.

Fazit: Ein phänomenales TT-Modell des preußischen Rangierhobels, das exklusiv bei „elriwa“ erhältlich ist. *A. Bergner*



Beim konstruktiven Aufbau setzt man auf erprobte Konzepte: Lokgehäuse in Kunststoff-Zinkdruckguss-Bauweise, Motor im Kessel, Elektronik im Führerhaus. Federkontakte ersetzen Drahtverbindungen zum Gehäuse.

Steckbrief

- **Hersteller:** Saxonia Modellbau
- **Bestellnummer:** 120162
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metalldruckguss-Mischbauweise
- **Antrieb:** Vom Motor im Kessel auf den letzten Kuppelradsatz; keine Haftreifen
- **Gewicht:** 110 Gramm
- **V_{min}:** Zirka 2 km/h bei Fahrstufe 1
- **V_{max}:** 58 km/h bei Fahrstufe 128
- **Ausstattung:** ESU LokSound 5 nano, Schnittstelle Next18, Stirn- und Führerhausbeleuchtung, 20 Soundfunktionen
- **Zubehör:** keines; Lok voll zugerüstet
- **Preis:** 364,99 Euro (UVP)

Der Regio-schüttler

Mit einigen Jahren Verspätung entwickelte auch Märklin einen RegioShuttle RS 1. Beim Vorbild werden bereits die ersten Fahrzeuge nach rund drei Jahrzehnten abgelöst und der Nachfolger RS Zero steht in den Startlöchern.

Sehr gut gelungen ist die Platzierung der Technik. Hier stört wenig den ungetrübten Blick in den Fahrgastraum. Auch die Gehäusedemontage geht leicht von der Hand, jetzt müssten nur mehr Lokführer und ein paar H0-Passagiere Platz nehmen.

Es hat eine Weile gedauert, bis sich Märklin entschloss, den Regio-Shuttle, bei Eisenbahnfreunden gerne despektierlich Regioschüttler genannt, in H0 aufzulegen, obwohl das Fahrzeug gerade in Baden-Württemberg, rund um das heimische Göppingen, weit verbreitet ist. Ein Grund dafür ist, dass die Fahrzeuge oftmals bei kleinen EVU sehr lokal eingesetzt werden und deshalb die Auflagen einzelner Varianten vermutlich klein ausfallen müssen.

Jetzt gibt es den RS 1 – als 650 020 in neutraler DB AG-Lackierung, mit der er bundesweit eingesetzt werden könnte.

Mit dem RegioShuttle möchte Märklin den Modellbahnern ein freundli-

Der RegioShuttle ist das ideale Fahrzeug für alle Modellbahner, die ein modernes Nebenbahnmotiv auf ihrer Anlage betreiben.

Fotos: abp

gastraum zu ermöglichen. Ebenso gelungen ist die erhabene Bedruckung der Scheiben, welche die unverwechselbare Fachwerkstruktur des RegioShuttle schön wiedergibt. Sicherlich hätte man das ein oder andere Detail noch herausarbeiten können, aber das ist nicht nötig, um trotzdem ein gutes Modell anbieten zu können.

Auch die Fahr- und Soundeigenschaften sind vorzüglich. Das Motorengeräusch klingt authentisch und die eingestellte Höchstgeschwindigkeit ist vorbildlich.

Fazit: Ein dickes Lob an die Märklin-Verantwortlichen: Ein gelungenes H0-Modell, volldigitalisert zu einem Preis, der auch ein tolles Angebot an den Modellbahnnachwuchs ist, der den RS 1 vielleicht täglich auf dem Weg zur Schule nutzt? *al*

Steckbrief

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 36965
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf beide Radsätze eines Drehgestells; zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 228 Gramm
- **V_{min}:** Zirka 1 km/h bei Fs 1
- **V_{max}:** 126 km/h bei Fs 28
- **Ausstattung:** Märklin mfx-Decoder mit 18 Licht- und Soundfunktionen
- **Zubehör:** Für Doppeltraktionsbetrieb liegen geöffnete Blenden, kürzere Steuerleitungen und eine Kuppelstange bei
- **Preis:** 249 Euro (UVP)

Lackierung und Bedruckung sind eine große Stärke der Göppinger und auch am RegioShuttle kann man dies erneut sehr gut nachvollziehen.

Auch aus dieser Perspektive macht das 1:87-Fahrzeug einen guten Eindruck mit zugerüsteter Front, großer Scheibe und dem typischen riesigen Scheibenwischer.

ches Angebot machen. Das Modell kostet unverbindlich nur 249 Euro inklusive eingebautem Sounddecoder und ist vollständig zugerüstet. Das ist eine Ansage, vor allem wenn man sieht, dass die Konkurrenz rund 265 Euro für ein analoges DC-Modell verlangt.

Sehr gutes Modell zu einem vernünftigen Preis

Ein Metallgehäuse gibt es zu diesem Preis allerdings nicht. Das gut gemachte Kunststoffgehäuse gibt das Vorbild jedoch sehr gut wieder. Wichtiger ist, dass es den Konstrukteuren gelang, den Innenraum fast von jeder Technik frei zu halten, um einen ungetrübten Einblick in den Fahr-

Unglaublich, was heute an Lok-Designs möglich ist. Die Privaten nutzen ihre Freiheiten und kreieren einmalige Maschinen.

Monster in Schwarz-Rot-Weiß

Sudexpress, der portugiesische Modellhersteller mit Exklusivrechten, was Stadler-Loks angeht, lieferte eine vollausgestattete Digitalvariante der EuroDual in H0 aus.

Es hinterlässt einen nachhaltigen Eindruck, wenn man einer dieser ewig langen Stadler-Loks, etwa der EuroDual oder der Euro 9000, an der Strecke oder im Bahnhof begegnet. Immer häufiger sind die mächtigen Co´Co´-Loks auch auf hiesigen Schienen unterwegs. Sudexpress setzt diese Stadler-Loks im Modell um. Neu im Programm ist eine Version nach Vorbild des Erfurter Bahnservices (90 80 2159 451-4 D-EBS). Das Modell im exakten Maßstab 1:87 ist kaum weniger beeindruckend als das Vorbild und besticht zunächst einmal durch seine bemerkenswerte Lackierung, vorbildgerecht einschließlich des Logos des Modellherstellers. Die vielfarbigen und umfangreichen Anschriften sind vollständig und sehr sauber wiedergegeben.

Herausragend sind jedoch die vielen Details. Das Vorbild geizt nicht mit diversen Anbauteilen und Leitungen, sie sind allesamt freistehend und filigran nachgebildet. Besonders fein sind die Lüftungsgitter auf dem Dach aus Ätzbauteilen. Zwei davon überdecken die bei diesem Modell beweglichen Ventilatoren mit dünnen Rotorblättern. Die beiden Stromabnehmer lassen sich digital heben und senken (nicht mit der Hand!), einschließlich der passenden Geräuschkulisse aus dem ESU-Sounddecoder. Dieser sorgt für realistische Klänge auch während der Fahrt. Die Fahreigenschaften sind ausgezeichnet: In vorbildgerechter Geschwindigkeit, geschmeidig und (ohne digitalen Sound) leise bewegt sich die sechsachsige, 606 Gramm schwere Maschine über die Modellgleise. Das Sudexpress-Modell ist zweifellos ein gutes Argument dafür, die Epoche VI auf der Modellbahn umzusetzen. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; sehr gute Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; digitale Sonderfunktionen (Stromabnehmer, Lüfter); Fahreigenschaften; Zurüstteile

KONTRA: –

BESTELLNR: S1599990

PREIS: 522 Euro (UVP)

URTEILE: ✕✕✕✕✕

Viel zu sehen gibt es auf dem Dach: je zwei bewegliche Stromabnehmer und Ventilatoren und jede Menge weitere Details.

Böhmischer Begleiter

H0-Modell des Güterzug-Begleitwagens der Gattung Ds-k der tschechoslowakischen ČSD von Roco.

Noch bis in die 90er-Jahre waren diese Begleitwagen in Güterzügen oder auf Bahnhöfen in der Tschechoslowakei anzutreffen.

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Proportionen; Gravuren; perfekte Detaillierung; Inneneinrichtung; vollständige Bremsanlage; passgenaue Fenstereinsätze; Lackierung und Beschriftung

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 6200141

PREIS: 59,90 Euro

URTEILE: ★★★★★

Vom Anbieter MTB aus Tschechien gib es zwar bereits ein H0-Modell des bei den ČSD einst weit verbreiteten Begleitwagens der Gattung Ds-k, was Roco aber nicht davon abhielt, eine eigene Neukonstruktion dieses wichtigen Vorbilds aufzulegen. Das hat sich gelohnt, denn es gelang eine virtuose Umsetzung. Feinste Gravuren und viele angesetzte Details zieren das Epoche IV-Modell. Die Bühnengeländer sind verblecht, auf dem Dach sitzt ein Kamin. Die etwas schmal und grob erscheinende Holzverschalung ist bei diesem Waggon korrekt, denn die ČSD nutzten handelsübliche Nut-und-Feder-Bretter. *ba*

Kohle-Ganzzug nicht nur für die E 95

Im Zehner-Set offeriert Märklin neu konstruierte H0-Selbstentladewagen des Gattungsbezirks Oldenburg.

Drei von zehn – weitere zehn Wagennummern gibt es bei Trix.

Richtig gut: Die Großraumwagen der Gattung OOt erfüllen sehr hohe Ansprüche, was Detaillierung und Maßstäblichkeit angeht. Beispiele sind feinste Nietenreihen, die zierlichen Signalstützen und auch das Ladegut aus echter Kohle. Die beim Original vorhandenen Lenkachsen wurden „imitiert“, schreibt Märklin, also durch Modell-Drehgestelle ersetzt. Anders wären kleine Radien nicht zu meistern. Die unterschiedlich beschrifteten Modelle entsprechen der Epoche II und ergänzen die auf den Seiten 58/59 getestete E 95. Jedes schwere Dampfross eignet sich ebenfalls als Zuglok. Das Set ist den Club-Mitgliedern vorbehalten. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; sehr gute Detaillierung; NEM-Pufferhöhe; vollständige Beschriftung; Ladegut aus echter Kohle

KONTRA: nur für Clubmitglieder

PREIS: 449 Euro (UVP)

URTEILE: ★★★★½

Holz für die Shay

LGB lieferte ein Drehschemel-Set mit dickem Baumstamm für seine Gartenbahn-Shay-Loks aus.

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; sehr detailliert ausgeführte Drehgestelle; täuschend echte Ladung; Kuppelstange liegt bei

KONTRA: Eben doch kein Holz

BESTELLNUMMER: 46775

PREIS: 199 Euro

URTEILE: ★★★★½

Es ist tatsächlich Kunststoff, was da mit zwei feinen Ketten auf den Drehschemeln befestigt ist. Der mächtige Stamm mit borkiger Rinde und über sechs Zentimetern Durchmesser sieht täuschend echt aus. Ein so dicker Ast aus echtem Holz fällt nicht in jedem Garten automatisch an und sieht vielleicht sogar weniger realistisch aus. Der Gartenbahner wird die subjektiv am besten geeignete Ladung sicher finden. Auf jeden Fall wird der Waggon die Blicke auf sich ziehen. *abp*

Man könnte meinen, der Baumstamm ist echt – stimmt aber nicht.

80er-Rennsemmeln

Von PCX87 kommen neue H0-Nachbildungen des Opel Kadett D-SR und des Alfa Romeo Alfasud.

Das Metallic-Beige des links abgebildeten Opel Kadett D-SR war damals eine Trendfarbe, das Alfasud-Blau wirkt dagegen bieder.

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; perfekte Detaillierung; Innenraum; Farbgebung und Chrombedruckung; passgenaue Scheiben

KONTRA: –

BESTELLNUMMERN: 871137 (Alfa Romeo Alfasud); 871138 (Opel Kadett D-SR)

PREIS: je 22,95 Euro

URTEILE: ★★★★★

Solche Fahrzeuge waren vor 45 Jahren der Traum vieler jüngerer Autofahrer: kompakt, praktisch, aber dennoch sportlich. Dem trugen der Kadett D in der leistungsfähigen SR-Version von Opel und der Alfasud von Alfa Romeo voll und ganz Rechnung – nur leider war es bei Ersterem mit dem Ansehen (der Manta färbte ab) und bei Letzterem mit der Fertigungsqualität nicht weit her. PCX87 hat diesen modernen Klassikern des Autojahres 1980 dennoch ein würdiges Denkmal im Maßstab 1:87 gesetzt. Beide gefallen in ihrer kompromisslos maßstäblichen und detaillierten Umsetzung, bis hin zu den farbigen Blinkergläsern oder den teilverchromten Sportfelgen. Auch die authentische, zeittypische Farbgebung wurde perfekt umgesetzt. *ba*

Brachial erscheint der Wasserwerfer, den mancher vielleicht in schlechter Erinnerung haben könnte. Der Flutlicht-Träger dient friedlicheren Zwecken, vor allem im Katastrophenschutz.

Für Sondereinsätze

Von Brekina kommen zwei Spezial-Lkw in H0 auf Basis des Mercedes-Benz-Kurzhaubers.

Mit einem Wasserwerfer MB-LA 1113 des Bundesgrenzschutzes und einem MB-LA 911-Lichtmastwagen des THW lieferte man zwei Sonderfahrzeuge aus, für die auf der Modellbahn erst einmal ein entsprechendes Szenario entwickelt werden müsste. Nicht jeder hat eine Großdemo oder eine Überschwemmung auf seiner Anlage parat. Man kann die sehr gut gemachten Fahrzeuge aber auch einfach in den Betriebshof stellen. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Ungewöhnliche Vorbilder für Spezialeinsätze; Detaillierung; Bedruckung; Zurüstteile (Rückspiegel, Peilstangen) und Zusatzaufbauten einfach zu montieren

KONTRA: Kleine Unsauberkeiten

BESTELLNRN.: 47184, 47194

PREISE: je 29,95 Euro (UVP)

URTEILE: ★★★★

› KOMPAKT

Busch: Fiat 500 als Cabriolimousine in H0

Neben all den Alfas, Ferraris und Lamborghinis steht er wie kein zweiter für die italienische Automobil-Kultur schlechthin: der knuffig-putzige Fiat 500, genauer gesagt der „Nuova 500“ von 1957. Bei Busch ist eine hinsichtlich Maßstäblichkeit und Proportionen sehr gut gelungene 1:87-Nachbildung schon seit Langem im Programm. Nun jedoch erscheint der kleine „Cinquecento“ erstmals mit großem Faltschiebedach als Cabriolimousine, auf Italienisch „Trasformabile“ genannt. *ba.*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Proportionen; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Farbgebung; fein ausgestalteter Innenraum; zahlreiche Chromteile

KONTRA: Fensterscheiben nur hinterlegt, Spritzgussansätze

BESTELLNUMMER: 48782

PREIS: 17,99 Euro (UVP)

URTEILE: ★★★★

Pinzgauer Güterwagen aus Holz

Halling bietet eine neue Serie mit H0e-Schmalspurwagen nach österreichischen Vorbildern an. Die einfach zu montierenden Bausätze bieten gelaserte und bedruckte Holzgehäuse und viele feine Metall-Anbauteile. Nur das Fahrwerk besteht aus Kunststoff.

Etwas Sorgfalt lässt aus dem „Fast-fertig-Bausatz" von Halling tatsächlich einen ansehnlichen ÖBB-Gw/s 10011-0 entstehen. Besonders ansprechend sind die vielen Anbauteile wie Trittstufen, Griffstangen und Bühnengeländer aus geätztem Metall.

Dem „Fast-fertig-Bausatz" liegen sogar etwas Schleifpapier und eine kleine Tube Sekundenkleber bei. Letzterer sorgte aber für Ungemach beim Basteln. Die Holz-Bauteile montierte ich gleich mit dem mir passender erscheinenden Holzleim, auch das sorgt für stabilen Halt. Für das Waggondach, bei dem die Dachpappen-Nachbildung auf ein Holzbauteil aufgesetzt werden muss, testete ich den Sekundenkleber. Die Bauanleitung spricht davon, das Dach nach dem Klebstoffauftrag noch leicht zu wölben. Das funktionierte nicht, denn der Klebstoff bindet blitzartig ab. Ergebnis: ein arg schiefes Dach (mit Photoshop korrigiert). Ansonsten machte der Bau aber Spaß und gelang problemlos. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Sehr ansehnliches äußeres Erscheinungsbild, fertig bedruckter Aufbau; Zurüstteile; einfacher Zusammenbau; gute Rolleigenschaften

KONTRA: Etwas glänzender Druck; ungeeigneter Klebstoff

BESTELLNR.: 810-311-P-BS

PREIS: 44,90 Euro

URTEILE: ✖✖✖✖

Achtung Kontrolle!

Für moderne Großstadtbahnhöfe bringt Preiser nun Personal von DB Sicherheit im Maßstab 1:87.

Das Sicherheitspersonal zeigt realistische Körperhaltungen.

Das Image von DB Sicherheit könnte besser sein. Sogar der Autor hatte schon Ärger mit dieser Truppe während des Bahnfotografierens, bis ihm seitens der Bundespolizei bestätigt wurde, nichts Verbotenes getan zu haben. Für größere Bahnhöfe heutiger Tage sind Angehörige von DB Sicherheit dennoch unverzichtbar. Das neue H0-Set enthält sechs davon in sommerlicher Dienstbekleidung. Leider sind Formgebung und Materialqualität nicht wirklich gut, eine Figur zerbrach bereits beim Aufstellen fürs Foto. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Körperhaltungen und Posen; feine Bemalung in sieben verschiedenen Farben

KONTRA: Eher grob modellierte Figuren; brüchiger Kunststoff

BESTELLNUMMER: 10811

PREIS: 21 Euro (UVP)

URTEILE: ✖✖✖

Anzeige

Der 3D-Kran

Der 3D-Drucker ermöglicht heutzutage Modelle, von denen man früher nicht zu träumen wagte. Dazu zählt auch der Gittermastkran ZB 80 W.

Neben vielen Kraftfahrzeugen und anderen Ausstattungsdetails hat der Hersteller „3D Druck Garage“ auch den polnischen Gittermastkran ZB 80 W nebst Kranbahn in H0 im Angebot (www.3ddruck-garage.de).

Der Bausatz ist nicht vergleichbar mit einem gewöhnlichen Plastikbausatz anderer Hersteller. Die gedruckten Bauteile sind mit vielen feinen Kanälen an einem Grundgerüst fest verbunden. Sie müssen erst vorsichtig mit einem feinen, spitzen Seitenschneider getrennt und anschließend versäubert werden. Aber Achtung, erst genau hinschauen, was abgeschnitten wird, sonst kann es passieren, dass man mal etwas Falsches trifft. Dann werden alle Teile vorsichtig verschliffen und geglättet. Der Kran kann fest aufgebaut werden – die Teile liegen bei –, aber auch mit einem Fahrwerk versehen werden. Apropos: Die Bauanleitung finden Sie auf der Internetseite des Herstellers.

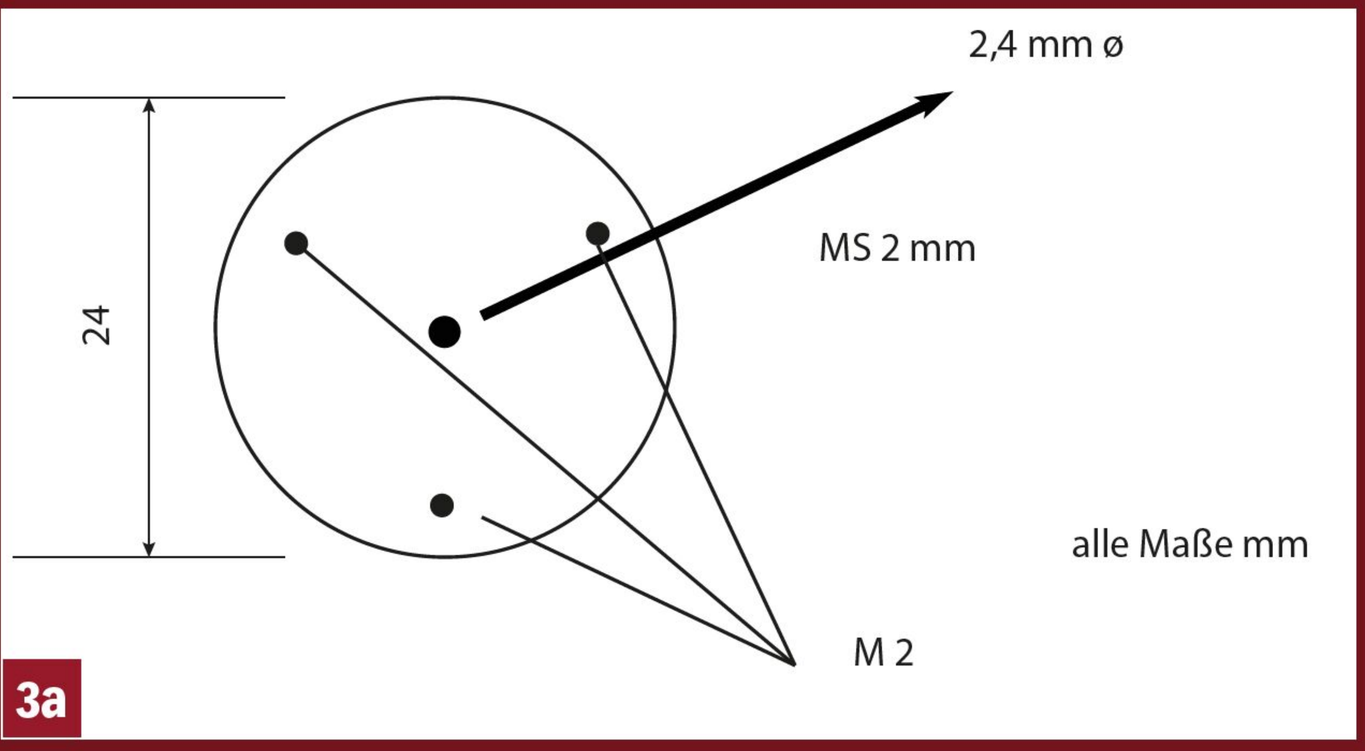
Egal wie, der Kran soll sich auf jeden Fall drehen können. Das tut er auch – aber nicht perfekt, denn es gibt einen bestimmten Winkel, an dem es nicht mehr weitergeht. Ich wollte aber einen um 360 Grad drehbaren Kran. Also drehte ich eine Messingplatte, die in den unteren Kasten passt, und habe den Steg ausgearbeitet, sodass die Platte mittig verschraubt werden kann (Skizze). Außen werden drei M 1,4-Gewinde im Winkel von 120 Grad geschnitten und mit Schrauben M 1,4x5 mm versehen. Wenn dann die Platte mittig mit einer selbstschneidenden Schraube M 2 befestigt ist, werden die drei Schrauben so weit eingedreht, dass sich der Kran noch leicht drehen lässt. Dann kann der Kran Stück für Stück zusammengebaut und mit Sekundenkleber verklebt werden.

Die Gittermastteile sollte man etwas aufbohren (zirka ein Millimeter im Durchmesser), damit sich die nächsten Bauteile gut und stressfrei einpassen lassen. Um den Gittermast gerade zusammenbauen und verkleben zu können, empfehle ich eine ebene Glasplatte und zwei gerade Sperrholzstreifen, die in Mastbreite parallel fixiert werden. Danach können die Einzelteile mit Klebstoff versehen und zusammengefügt werden.

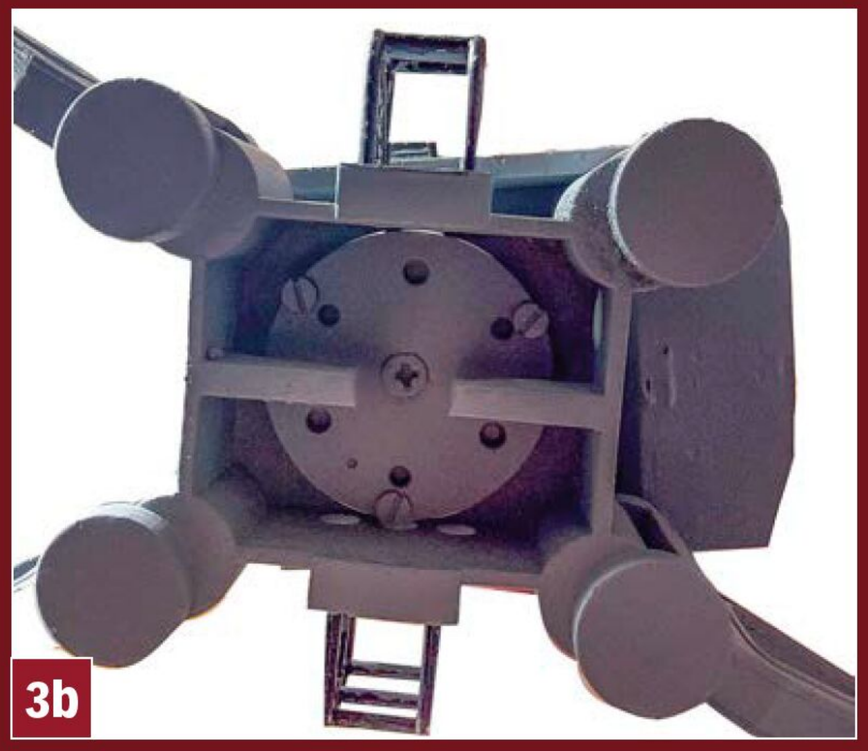
Die Kabine besitzt keine Verglasung und es ist auch kein Platz etwa für Scheiben aus der Restekiste vorgesehen. Man kann sich aber mit „Micro Kristal Klear“ behelfen. Bitte probieren Sie es aber erst an anderen Objekten aus, damit Sie die

1

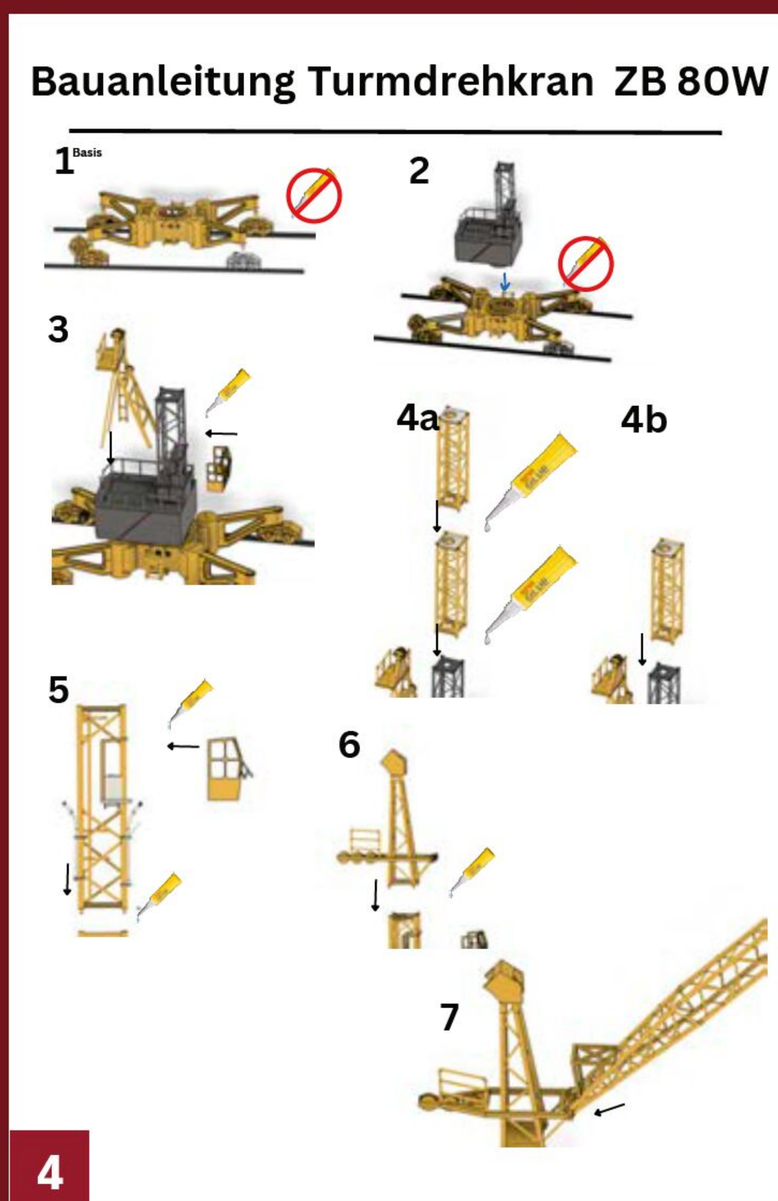
2



3a

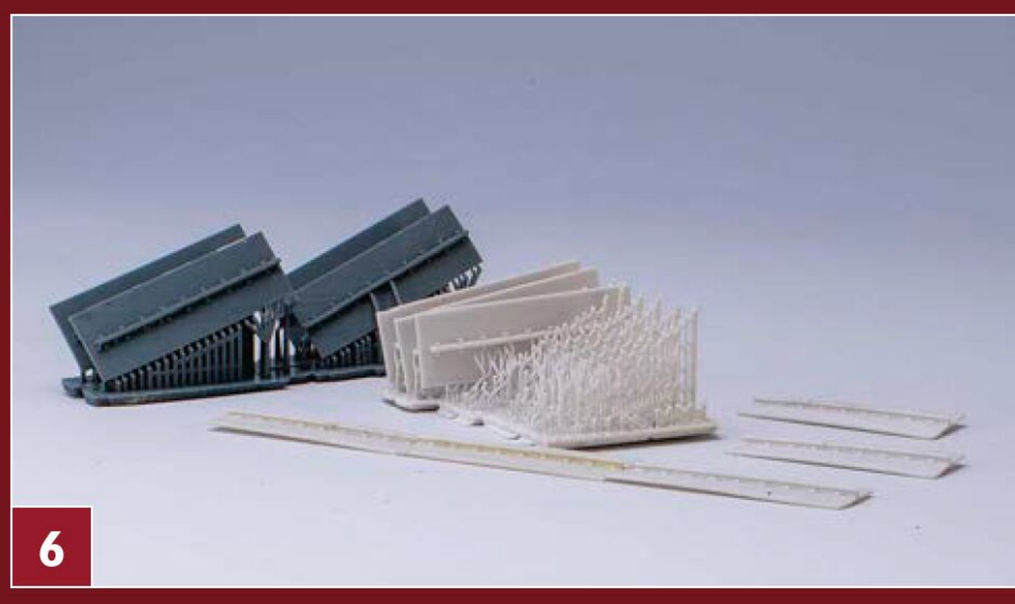


3b



4

5



6

(1) Noch sind die meisten Bauteile an ihrem Träger befestigt und müssen zunächst sorgfältig abgeschnitten werden. (2) So sehen die freigeschnittenen und versäuberten Einzelteile aus. Die Anzahl ist sehr übersichtlich. (3a) Die Skizze zeigt, wie die Messingscheibe aussehen muss, welche die Drehbarkeit des Krans um 360 Grad ermöglicht. (3b) Die Messingscheibe nach dem Einbau unter dem Kran und der anschließenden Lackierung. (4) Die Bauanleitung ist auf der Internetseite des Herstellers erhältlich. Der Zusammenbau ist vergleichsweise einfach und sehr übersichtlich. (5) Es ist stets mit Vorsicht vorzugehen, denn die Bauteile sind empfindlich und schnell kann ein kleiner Schaden entstehen. (6) Auch die Einzelteile der Kranbahn sind auf einem Träger befestigt und müssen zunächst versäubert werden, bevor sie zusammengesetzt werden können .

richtige Konsistenz auf den Pinsel bekommen. Man streicht dann ein- bis zweimal innen über die Fensterrahmen, bis die Spannung hält und nach dem Trocknen eine Glasscheibe entsteht.

Die Farbe des Krans kann jeder für sich wählen. In den Jahren, in denen dieser Kran im Ostblock und in der DDR eingesetzt wurde, waren auf den meisten Baustellen grau-grüne Töne zu sehen.

Für die Seile nutzte ich Polyamid-Garn der Stärke 0,12 mm. Das ist reißfest und lässt sich problemlos verarbeiten. Um das Garn in den Seiltrommeln arretieren und führen zu können, wurden in die Seiltrommeln Löcher mit einem Durchmesser von 0,4 mm gebohrt. So kann man die Seillänge variieren und dann verkleben. Die Kranbahn entsteht aus etwa 50 Millimeter langen Teilen. Insgesamt reicht es für 340 Millimeter. Beim Aufkleben der Bahn bitte ganzflächig und unter Belastung verkleben. Die Kranbahn erhält bei mir wie beim Vorbild auch ein Schotterbett. *ras*

Die allermeisten Modellbahner trauen sich nicht, ihre wertvollen Modelle mit Betriebs- und Alterungsspuren zu versehen. Wir wollen diese Scheu ein wenig abbauen.

Neue Serie

Modell und Farbe

Viele Eisenbahnmodelle genügen heute sehr hohen Ansprüchen hinsichtlich ihrer Detaillierung und Maßstäblichkeit. Wirklich vorbildgetreu wirken solche Modelle, wenn sie darüber hinaus ein farblich stimmiges Äußeres haben. Für die Farbgebung bedeutet das, dass auch diese maßstäblich realistisch ausfallen muss. Dies gilt in besonderem Maße für das Nachstellen von Betriebs- und Schmutzspuren, die den Erhaltungszustand des Vorbildes sowie dessen typischen Einsatz unterstreichen. Passend zur ausgewählten Lok- oder Wagennummer gelingt so die überzeugende Gestaltung des rollenden Materials im Modell. Für diese Arbeiten gilt es, die Frage zu klären, die sich dabei als erstes stellt: Was steht idealerweise an einem Arbeitsplatz, an dem sich eine solche Gestaltung verwirklichen lässt?

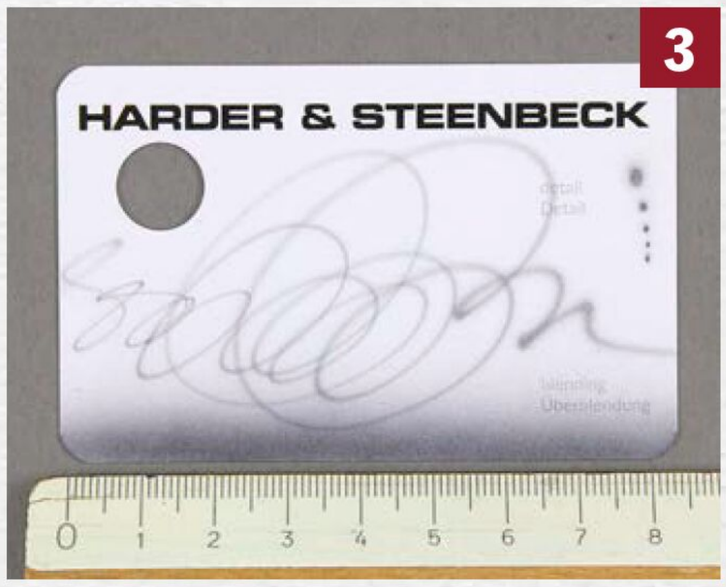
Die besten Voraussetzungen zum Auftragen feinster Farbschichten bietet ein hochwertiger Airbrush.

Ein Bedienhebel mit unabhängiger Doppelfunktion, der sich weich, also sehr gleichmäßig und ohne zu haken, betätigen lässt, ist wichtig für eine ausgewogene Steuerung des Farbauftrages. Wenn der Airbrush aus präzise gefertigten Bauteilen besteht, die zudem eine exakte Ausrichtung der farbführenden Bauteile nach jedem Auseinandernehmen zum Reinigen des Apparates sicherstellen, ermöglicht dies einwandfreie Spritzbilder. Geräteoberflächen auf den farbführenden Bauteilen, die einem guten Farbfluss zuträglich sind und Farbanhaftungen gering halten, erweisen sich als arbeitserleichternd und zeitsparend. Der hier stellvertretend gezeigte Airbrush ist das Model „Evolution AL+“ von Harder & Steenbeck.

Für die Airbrushnadel, die Farbdüse und die dazugehörige Saugkappe (Düsenkopf) sind die Materialgüte und die Qualität der Verarbeitung besonders wichtig.

Diese Teile gehören zu den Airbrushteilen, die nur einwandfrei funktionieren, wenn keine Farbanhaftungen den Farbfluss und das Zerstäuben der Farbe behindern. Dafür ist die Hochwertigkeit ihrer Oberflächen absolut entscheidend. Ein empfehlenswerter Airbrush ist daher ein Präzisionswerkzeug, für das letztlich auch die Binsenweisheit des Handwerks gilt, dass allzu oft zweimal kauft, wer billig kauft.

Ein Airbrush mit einer selbstzentrierenden Steckdüse, die einen großen Fußbereich besitzt und qualitativ hochwertig ist, wird bei der Neuanschaffung eines Spritzapparates einem Airbrush mit eingeschraubter Düse vorzuziehen sein – schon aus Gründen der einfacheren Handhabung. Zudem trifft bei Farbdüsen mit einem zwangsläufig sehr feinen Gewinde auch schnell die bekannte Feststellung zu: „Nach fest kommt lose“.



Jeder fabrikneue Airbrush sollte mit einer Original-Spritzprobe ausgeliefert werden, die tatsächlich mit dem jeweiligen Gerät gefertigt wurde.

Diese Spritzprobe belegt zum einen, wie fein das Spritzbild des gelieferten Apparates wirklich ist. Zum anderen dient sie als nachvollziehbare Messlatte für den Anwender, der den Anspruch hat, ohne Schwierigkeiten ein solches Spritzbild zu erzeugen. Denn nur so lässt sich mit einer eigenen Spritzprobe auch später klären, ob ein Airbrush in Ordnung ist. Nur mit diesem Können des Anwenders werden Farbaufträge möglich, die den Aufgabenstellungen im Modellbahnbereich vollends genügen. Ausreichende Grundkenntnisse und entsprechende praktische Fähigkeiten im Umgang mit dem Airbrush werden hier vorausgesetzt. Wer dazu noch ein wenig mehr Anleitung und Übung braucht, dem sei das GeraMond-Buch „Airbrush im Modellbau“ empfohlen, das darauf ausführlich eingeht und fundierte Grundlagen für alles Weitere schafft.

Ein sauberes schwarzes Tuch auf dem Arbeitstisch kann beim Reinigen und Instandsetzen helfen. Man hat damit alle Teile besser im Blick.

Sorgfalt beim Säubern und Pflegen des Präzisionswerkzeugs Airbrush stellt sicher, dass stets gute Farbaufträge möglich sind. Passende Bürsten für die Farbkanäle und eine Reinigungsnadel für die Farbdüse helfen dabei. Eine Reinigungsnadel, wie sie auf dem Foto zwischen Airbrushnadel und Farbdüse liegt, wird dann gebraucht, wenn sich Farbreste und Schmutz in der Farbdüse verfestigt haben (was nicht allzu oft passieren sollte) und sich diese mit den Borsten eines starken Borstenpinsels nicht mehr durchstoßen und entfernen lassen.

Wichtig ist bei der Auswahl der Reinigungsnadel, dass sie exakt zur Düse passt, die sie reinigen soll. Damit ist gemeint, dass die Steigung zur halbierten Spitze der Reinigungsnadel genau der Wandungssteigung der Düse entspricht. Trifft dies nicht zu, kann die Reinigungsnadel eine eher zerstörerische Wirkung entfalten – dies gilt auch für eine verbogene Farbnadel, welche die Düse zerstört!

Auch aus reinigungstechnischen Gründen ist ein zweiter Airbrush am Arbeitsplatz spätestens dann empfehlenswert, wenn mit unterschiedlichen Farbsorten gespritzt werden soll.
Ölfarben (Enamel-Farben) und Acrylfarben sind die wichtigsten Farbsorten unter den Modellbaufarben, die auch für die Modellbahn relevant sind. Ihre unterschiedlichen Verdünnungsmittel lassen ein Vermischen dieser Farbsorten nicht zu. Für die Verarbeitung mit dem Airbrush bedeutet dies, dass (unentdeckte) Farbreste einer Farbsorte zu Problemen beim Spritzen mit einer anders verdünnten Sorte führen. Wer einmal einen mit einer Ölfarbe getränkten Pinsel in eine Acrylfarbe getaucht hat (oder umgekehrt), kennt diese Problematik. Das Reinigen des Airbrushs ist dann wenig lustvoll. Meine Empfehlung lautet deshalb, Spritzapparate stets sortenrein einzusetzen, also nur mit einer Farbsorte.
Wenn Metallgrundierungen, die besonders gut auf Metall haften sollen und spezielle Verdünner brauchen, gespritzt werden sollen, ist vorab zu klären, ob Oberflächen und Dichtungen des zu benutzenden Airbrushs den jeweiligen Verdünnungs- und Reinigungsmitteln standhalten, also lösemittelbeständig sind. Der gezeigte Airbrush von Harder & Steenbeck ist das Modell „Evolution CR+ Silverline“.

Zum Ablegen des Airbrushs am Arbeitsplatz sind Airbrushhalter unverzichtbar.
Es gibt sie in ganz unterschiedlichen Ausführungen. Der Klassiker ist der am Arbeitstisch festgeschraubte Halter aus Metall, der auch mehrere Geräte aufnehmen kann. Bei Halterungen aus Kunststoff wird möglicherweise das Thema der Verdünnungs- und Reinigungsmittel wieder zu berücksichtigen sein. Nicht alle Geräte passen in die jeweiligen Halterungen, sodass beim Neukauf auf die Herstellerangaben zu achten ist. Freistehende Airbrushhalter wie der fotografierte haben den Vorteil, dass sie sehr flexibel – auch auf der Anlage oder auf Dioramen – platziert werden können.

Eine Ablage für den Airbrush kann auch an einem Ausspritzbehälter befestigt sein.
Diese Behälter, auch als „Spray Out“ bezeichnet, sind besonders zum Ausspritzen von lösungsmittelhaltigen Farben und Reinigungsflüssigkeiten aus dem Airbrush geeignet. Die aufschraubbaren Glasbehälter ermöglichen es, lösungsmittelhaltige Materialien später umzufüllen und fachgerecht zu entsorgen. Wenn mit wasserverdünnbaren Acylfarben gespritzt wurde, reicht ein einfacher kleiner Eimer mit Wasser zum Ausspülen und Ausspritzen des Airbrushs gegen die Eimerwand. Anschließend wird der Spritzapparat von außen abgetrocknet und es kann weitergehen.

Ein kleiner Atelierkompressor dient als einfache Luftquelle.
Als Atelierkompressoren werden Geräte bezeichnet, die kaum mehr Lärm machen als ein Kühlschrank. Auf der Vorderseite des Kompressors mit Lufttank befindet sich der Druckminderer mit Schlauchanschluss. Der Druckschlauch zum Airbrush wird mit dem Druckminderer über eine Schnellkupplung verbunden. Mithilfe des Manometers lässt sich der am Airbrush wirksame Luftdruck gut einstellen, wenn dazu ein Airbrush angeschlossen und die Luft am Airbrush freigegeben wird. Ein Wasserabscheider sorgt dafür, dass die Bildung von Kondenswasser im Schlauch hinausgezögert wird.
Entscheidend für die grundsätzliche Eignung einer Luftquelle ist, ob sie den zum Betrieb eines Spritzgeräts benötigten gleichmäßigen Arbeitsdruck liefern kann. Dieser liegt für einen Airbrush mit geöffnetem Luftventil in der Regel bei 1,4 bis 2 bar, abhängig vom jeweiligen Hersteller und Modell. Ein Druck von über 2 bar ist kaum noch sinnvoll, da zu viel Farbe über dem Spritzgrund verwirbelt wird. Unterschieden wird bei den Atelierkompressoren zwischen ölfreien, einfachen Kolbenkompressoren und großen Silent-Kompressoren mit Kühlschrankmotoren.

9

Große Atelierkompressoren mit Kühlschrankmotoren arbeiten mit einer Ansaugleistung von 25 bis 50 Litern Luft pro Minute.
Ihre Tanks haben ein Volumen von 9 bis 24 Litern. Bei einem Druck von 8 bar fassen die Tanks also zwischen 72 und 192 Liter Luft. Der automatische Einschaltdruck für Atelierkompressoren liegt deutlich höher als der benötigte Arbeitsdruck eines herkömmlichen Airbrushs, sodass Druckschwankungen ausgeschlossen sind.
Der durchschnittliche Luftverbrauch eines Airbrushs beträgt bei einem Druck von 2 bar etwa 7 bis 15 Liter pro Minute. Bei einzelnen Spritzapparaten kann dieser Wert jedoch auch höher liegen. Eine als brauchbar zu bezeichnende Druckluftquelle muss somit die jeweils erforderliche Luftmenge mit dem entsprechenden Arbeitsdruck (also bei geöffnetem Luftventil des Airbrushs) über einen längeren Zeitraum abgeben können und sollte dabei nicht heißlaufen.
Umfangreichere Informationen dazu finden alle, die sich ausführlicher, als es hier erst einmal notwendig ist, mit der Gerätetechnik beschäftigen möchten, im Nachschlagewerk „Erste Hilfe Airbrush“ aus dem GeraMond-Programm.

Wasserverdünnbare Acrylfarben sind die erste Wahl im großen Angebot der Modellbaufarben.
Sie trocknen wasserfest auf und sind in einer großen Vielfalt an Farbtönen erhältlich. Achtung: Wasserverdünnbare Modellbaufarben der verschiedenen Anbieter unterscheiden sich spürbar hinsichtlich ihrer Bindemittel und Rezepturen. Sie weisen qualitativ deutliche Unterschiede bezüglich ihrer Haftfestigkeit und Spritzbarkeit auf. Hinzu kommt, dass der Begriff wasserverdünnbar nicht damit gleichzusetzen ist, dass die Spritzbarkeit einer Farbe durch die Zugabe von Wasser verbessert wird. Spezielle „Thinner“ (Spritzverdünner) und „Flow Improver“ (Fließverbesserer) werden zu den Sortimenten angeboten, um in dieser Hinsicht Abhilfe zu schaffen.

10

Es gibt aber auch Farben, die ohne Verdünnungsmittel einwandfrei spritzbar und problemlos aufzuschütteln sind. Wasser spielt lediglich zum Ausspülen des Airbrushs eine Rolle. Mein Tipp: Ausprobieren! Das gilt im Übrigen auch für die „Surface Primer“ (Grundierungen) in einigen Sortimenten, welche die Haftfestigkeit der darüber gespritzten Farbaufträge verbessern sollen.
Die unterschiedlichen Eigenschaften der Farben bedeuten in der Praxis zudem: Wasserverdünnbare Farben von verschiedenen Herstellern müssen nicht untereinander mischbar sein. So kann es sein, dass sich ein Blau des Herstellers A nicht unbedingt mit dem Rot von Hersteller B direkt mischen lässt und spritzbar ist. Werden solche Farben aber sachgerecht übereinander aufgespritzt, gibt es in der Regel keine Probleme. Lösemittelhaltige Farben lassen sich nach dem Durchtrocknen problemlos mit wasserverdünnbaren Farben überarbeiten – und umgekehrt.

11

Zu den lösemittelhaltigen Modellbaufarben gehören Ölfarben, die auch als Enamel- oder Emailfarben bezeichnet werden.
Diese klassischen Modellbaufarben sind mit organischen Lösemitteln zu verdünnen und in glänzend, seidenmatt und matt erhältlich. Email- oder Enamelfarben sind ebenfalls von unterschiedlichen Anbietern auf dem Markt. Beim Verarbeiten ist es empfehlenswert, stets den Verdünner einzusetzen, der zur jeweiligen Farbsorte gehört. Sie sollten, soweit nicht spezifische Produkt- und Fachkenntnisse vorhanden sind, trotz der etwas höheren Kosten nicht durch Pinselreiniger oder Fremdprodukte ersetzt werden (außer zum Reinigen). So kann ein Pinselreiniger das Bindemittel verderben und so die Festigkeit der verarbeiteten Farbe gefährden. Zur Gerätereinigung eignen sich die herkömmlichen Reiniger wie etwa Terpentinersatz. Die unterschiedliche Farbdosengestaltung der abgebildeten Auswahl zeigt, dass hier auch ältere Farbdosen dazwischen sind. Die danebengestellten japanischen Produkte sind mit umfangreichen Gefahrenhinweisen gekennzeichnet. Damit wird klar, dass diese Produkte Stoffe enthalten, die nur mit entsprechender Vorsicht zu verarbeiten sind, was aber in unterschiedlichem Maße für alle Farben gilt.

Für ein Washing wird eine sehr stark verdünnte Farbe oder Pigment (Pulverfarbe) auf das Modell aufgetragen – in der Regel mit dem Pinsel.
Washings werden zum Betonen von Gravuren und feinen Details sowie zur Darstellung von Verschmutzungen benutzt. Eine Möglichkeit, eine Washfarbe in nahezu jedem Farbton zu erhalten, besteht darin, eine Künstlerölfarbe aus der Tube mit Terpentinersatz sehr flüssig aufzurühren. Dies geht auch mit den Enamel- oder Emailfarben. Bei den vorgefertigten Wash-Produkten auf Ölfarbenbasis, die speziell für den Modellbau erhältlich sind, können Zusätze wie sogenannte Fließverbesserer und Ähnliches enthalten sein. Solche Additive erleichtern das Einfließenlassen in Gravuren, Stöße und Kanten. Wash-Farben gibt es auch auf der Basis von Acrylics. Wichtig ist, dass Wash-Produkte darunterliegende Farbaufträge nicht anlösen. Sie müssen also gegensätzliche Verdünnungsmittel haben. Also: Ölfarben auf wasserverdünnbaren Acrylfarben, wasserverdünnbare Acrylfarben auf Ölfarben! Washings mit Pigmenten erfolgen zum Schluss.

12

13

Klarlacke gibt es als Mattlack, als Seidenglanzlack und als Glanzlack sowohl in den wasserverdünnbaren wie in den lösemittelhaltigen Sortimenten.
Soweit sie aus dem Sortiment eines einzigen Anbieters stammen, sollten die Klarlacke untereinander problemlos mischbar sein. Durch gezieltes Mischen werden feinste, äußerst vorbildgetreue Abstufungen im Glanzgrad auf einem Modell möglich. Gerade bei pigmentierten (also bunten), wasserverdünnbaren Acrylfarben sind es die Klarlacke, die letztendlich den Glanzgrad der Farbtöne festlegen, denn die wasserverdünnbaren Airbrushfarben trocknen meist seidenmatt bis matt auf. Darüber hinaus kommt den Klarlacken eine Schutzfunktion bei zum Teil sehr fein gespritzten Farbaufträgen zu, denn die zusätzlichen Lackschichten erhöhen natürlich die Griff- und Kratzfestigkeit des Farbauftrags.

14

Zwei Tamiya-Drehständer für den Modellbau können Modellen und Modellteilen den nötigen Halt geben.
Diese Spezialhalterungen für Modelle eignen sich unter anderem für Vorarbeiten, zum Säubern, Entfetten, Abkleben, Lackieren oder für Washings. Die Grafik auf der Karton-Verpackung zeigt, wie sich die Halterung durch Umstecken der Bügelenden an das jeweilige Modell anpassen lässt. Die leicht zusammendrückbaren Federbügel halten das zu bearbeitende Objekt idealerweise von der Innenseite, sodass die Farbe von außen in einem Arbeitsdurchgang aufgebracht werden kann. Außerdem hat das Modell so viel Abstand zum Drehteller, dass beim Airbrushen keine Farbe von dort nach oben gewirbelt wird und so zu einem ungewollten, ungleichmäßigen Farbauftrag auf dem Modell führt. Auf dem alternativ verwendbaren großen Drehteller halten Metallklammern oder auch Krokodilklemmen, die in den runden Teller zu stecken sind, die zu bearbeitenden Teile auf ausreichendem Abstand zur Bodenfläche. Direkt auf der Bodenfläche können dort Teile, deren Farbauftrag bereits unempfindlich gegen Staub ist, zum Durchtrocknen abgelegt werden.

Auf dem Drehständer: Ein Güterwagen mit Farbproben auf seiner Unterseite.
Ein wichtiges Qualitätsmerkmal einer geeigneten Modellbaufarbe ist zuerst einmal neben der Spritzbarkeit die Haft- und Grifffestigkeit. Bei Materialien und Modellen, bei denen noch keine eigenen Erfahrungen vorliegen, kann es ratsam sein, mit Arbeitsproben zu beginnen. Es bietet sich an, dafür Teile oder Modelle zu benutzen, die im Zweifelsfall unbrauchbar werden dürfen. Oder man unternimmt die Tests – wie im hier gezeigten Beispiel – an später verborgenen Partien.
Die Einschätzung, wie gut eine Farbe für den Modellbau tatsächlich geeignet ist, hängt immer auch von der Art ihrer Verwendung ab. Die Untergründe, die Form des Auftragens (mit dem Pinsel, dem Airbrush) und das angestrebte Aussehen der Farbgebung sind letztlich mitentscheidend. Maßgeblich sind auch die eigene Arbeitsweise und persönliche Vorlieben.

15

16

Das randscharfe Begrenzen eines gespritzten Farbauftrags geht nur, wenn das Umfeld abgedeckt ist.
Maskierband gehört mit zu den wichtigen Arbeitsmaterialien bei der farblichen Gestaltung mit dem Airbrush. Unabhängig davon, ob einzelne Bretter, ganze Farbfelder, Rungen oder Wagenteile – am gezeigten Güterwagenmodell ist es die Türe – farblich verändert werden sollen: Für die notwendige scharfe Begrenzung des gespritzten Farbauftrags ist Maskierband aus dem Modellbau (Tamiya) oder Maskierfolie aus dem Künstlerbedarf (FRISK FILM) sehr hilfreich. Ein scharfer Cutter hilft dabei, maßgenaue Abschnitte des Maskierbandes vorzubereiten.Der Vorteil von klarem Maskierfilm: Er lässt sich vorsichtig mit dem Cutter – fallweise auch direkt auf dem Modell – passgenau zuschneiden.

17

Gebraucht wird Maskierband mit 6, 10 und 18 Millimetern Breite in den dazugehörigen Abrollern.
Abdeckband oder „Masking Tape“ (hier von Tamiya) muss während des Überspritzens sicher halten, darf aber beim späteren Entfernen den zu schützenden Untergrund keinesfalls beschädigen oder gar Klebstoff auf dem Modell zurücklassen. Das gilt gleichermaßen für Maskierfilme und Maskierflüssigkeiten, die auch aus dem Bereich der künstlerischen Anwendungen stammen können. Mein Tipp lautet auch hier: Ausprobieren, was für die eigenen Bedürfnisse geeignet ist.

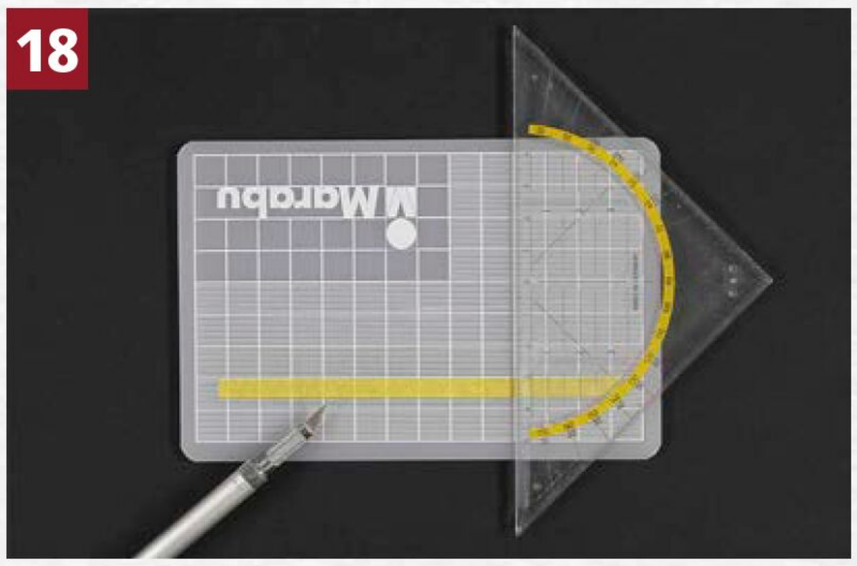
19

Auf dem großen Drehteller liegt das Gehäuse einer US-Diesellok.
Das Gehäuse einer GE-G12 (H0, Frateschi) ist nach den ersten Farbaufträgen, die auf dem kleinen Drehteller mit dem Airbrush ausgeführt wurden, hier abgelegt. Spritzvorgänge sollten nicht unmittelbar auf der Drehtelleroberfläche erfolgen. Von der Telleroberfläche aufgewirbelter Staub und zurückgeworfener Farbstaub würden zu einem unsauberen Spritzbild führen, besonders auf den weiß grundierten Außenflächen unter dem Umlauf. Die zum Spritzen mit Krokodilklemmen fixierten Seitenteile des Führerstands lassen sich am Rand zum Durchtrocknen einstecken.

21

Der Rollenprüfstand als Modellhalter.
Beim Herstellen von Betriebs- und Schmutzspuren, speziell auf Dampfloks, übernehmen auch Rollenprüfstände die Funktion eines Modellhalters. Solange vor dem Überspritzen des Fahrwerks bei einem stehenden Dampflokmodell die Antriebsgestänge nicht demontiert werden, bleiben Stellen auf den gekuppelten Radsätzen schattenhaft ungefärbt. Wird die Stellung der einzelnen Stangen über den Rädern jedoch durch schnelles Drehen verändert, kann auf das Abnehmen des Gestänges verzichtet werden.
Das langzeitbelichtete Foto einer 043 (N, Roco) auf einem Rollenprüfstand zeigt, wie die Stangen über den gekuppelten Radsätzen beim Drehen quasi verschwinden. Gespritzt werden sehr feine Farbaufträge bei ständig veränderter Gestängestellung. Dafür müssen die umliegenden Bauteile, die keine Farbe abbekommen sollen, abgedeckt werden. Für diese Arbeit ist es sinnvoll, den Rollenprüfstand nicht direkt auf den Arbeitstisch zu legen, sondern erhöht auf stabile Sockel zu stellen. Dann kann Farbe auch schräg von unten gespritzt werden. Zu sehen ist diese Vorgehensweise schon auf dem Aufmacherbild einer ELNA 6 (H0, TILLIG). Diese Momentaufnahmen geben einen ersten Eindruck, wie vielfältig und kreativ die Wege zu einem farblich realistischen Modell sein können. *Mathias Faber*

18



Eine kleine Schneidematte mit einer Millimetereinteilung, auf der direkt mit dem Bastelmesser geschnitten werden kann, ist sehr hilfreich.
Das verwendete „Masking Tape“ lässt sich auf die Schneidematte aufziehen, dort ganz gerade ausrichten und in der benötigten Länge auf die gewünschte Breite zurechtschneiden. Ein nachteiliger Klebkraftverlust ist dabei nicht zu befürchten, solange die Schneidematte sauber und fettfrei ist.

20

Die Darstellung erster Rußablagerungen auf dem Dach gelingt schon mittels sehr fein gespritzter Farbaufträge.
Ausgehend vom Auspuff der Privatbahnlok – ursprünglich eine NSB-SKD 224 (H0, NMJ Topline Models) – wiederholt sich der Spritzvorgang, bei dem nur sehr wenig Farbe freigegeben wird, mehrere Male, bis langsam das gewünschte Spritzbild sichtbar wird.
Mit Blick auf die zum neuen, hochwertigen Airbrush gehörende Spritzprobe ist damit auch verständlich, dass beim sachgerechten Spritzen mit wasserverdünnbaren Acrylfarben auf Modellen der Baugröße H0 (und kleiner) keine spezielle Absauganlage erforderlich ist. Trotzdem liegen alle Vorsichtsmaßnahmen zur Arbeitssicherheit im Ermessen und in der Verantwortung jedes Einzelnen. Dies gilt insbesondere für den Umgang mit kennzeichnungspflichtigen Stoffen, etwa bei den verwendeten Verdünnern und Reinigungsmitteln.

ROCO › 244 der DR, DB Systemtechnik-Messzug, P 8 als PKP-Lok und Kesselwagen in H0

In Form von 244 127 bringt Roco für die E-Fraktion unter den DR-Bahnern nun eine E 44 im typischen Epoche-IV-Erscheinungsbild.

Der moderne Messzug von DB Systemtechnik in Minden, dem früheren Bundesbahn-Zentralamt, kommt deutschlandweit herum.

Sehr interessante H0-Neuerscheinungen von Roco haben die MEB-Redaktion diesmal erreicht: Da wäre die 244 127 im rot-schwarz-grünen Farbkleid der Deutschen Reichsbahn des Bw Leipzig-Wahren. Sie trägt makellos gestaltete Scherenstromabnehmer der DR-Neubauform RBS 58 mit Doppelwippe, die allerdings auch etwas empfindlich geraten sind. Auch die übrige Dachausrüstung wie etwa der Hauptschalter entspricht dem DR-Standard. Ebenfalls ein feinst detailliertes Modell ist die preußische P 8, die nun als Ok1 der Polskie Koleje Państwowe, kurz PKP, mit großen polnischen Loklaternen anrollt. Bei den Wagen dürfte das Dreierset mit Messbeiwagen von DB Systemtechnik alle Freunde der aktuellen Bahn erfreuen, genauso wie das Zweierset mit Zans-Kesselwagen von OnRail.

244 127 der DR: 7500079, Preis: 289,90 €
Ok1-360 der PKP: 71383, Preis: 449,90 €
Messzug-Set: 74013, Preis: 219,90 €
Kessel-Set: 6600147, Preis: 115,90 €

Die ehemalige P 8 als Ok1-360 der PKP für H0 zeigt einige Formänderungen.

Die OnRail-Kesselwagen der Gattung Zans bringen Farbtupfer in aktuelle Güterzüge.

BRAWA › NAH.SH-Twindexx in N, F-Zug „Merkur“ und weitere UIC-X-Wagen der DB in H0

Im besten Sinne „zeitgeistig“: die graue Lackierung mit neongrünen Applikationen des NAH.SH-Twindexx Vario für die Spur N.

Für viele Modellbahner dürfte der F-Zug 3/4 „Merkur“ der Bundesbahn in H0 dagegen „klassische Eisenbahn“ verkörpern.

Die aktuelle Neuheiten-Auslieferung von Brawa legt ihren Fokus klar auf den Reiseverkehr: Modern geht es im Maßstab 1:160 zu, denn für N kommt der Doppelstock-Elektrotriebwagen Twindexx Vario als dreiteilige Einheit des Nahverkehrsverbunds Schleswig-Holstein, der unter der Marke NAH.SH auftritt. Das digitale Modell wartet mit umfangreichen Licht- und Soundfunktionen auf. In die 50er-Jahre bei der Deutschen Bundesbahn geht es mit dem H0-Set des Fernschnellzugs 3/4 „Merkur“. Es enthält die analoge Zuglok 01 115, drei blaue Bm-Neubauwagen der 1. Klasse und einen roten DSG-Altbau-Speisewagen der Bauart WR4ü-28/51. Der Zug darf in dieser Zusammenstellung als authentisch betrachtet werden. Von den wirklich exzellent gelungenen UIC-X-Waggons im Maßstab 1:87 erscheinen weitere Formvarianten, wie die um 1980 von der DB auf Drehfalttüren umgerüsteten Erstlieferungen Bm^{232} von 1955 als in Bm^{238} umgezeichnete Wagen.

Twindexx in N: 64551, Preis: 489,90 €; F-Zug „Merkur“ in H0: 50843, Preis: 844,50 €; UIC-X-Wagen der DB in H0: siehe Bildunterschriften, Preis: je 89,90 €

Von links nach rechts: Bm^{238} (Art-Nr. 58094), Am^{208} (Art-Nr. 58091) und Gepäckwagen Dm^{902} (Art-Nr. 58097) in Ozeanblau-Beige für die Spur H0. Die Sitzwagen stammen aus der ersten Serie UIC-X-Wagen für die DB und wurden auf Drehfalttüren umgebaut.

Der Halbgepäckwagen $BDüms^{272}$ erscheint in chromoxidgrüner Farbgebung mit Epoche-IV-Anschriften (Art.-Nr. 58089), ebenso wie der zweiklassige $ABüm^{223}$ (Art.-Nr. 58085) in Spur H0.

HOBBYTRAIN › Touropa-Ferienzug und Baureihe 189 in N

Zwei Liegewagenmodelle mit Vorzugsabteilen und zwei der Standardbauart, bespannt von einer 30 Jahre älteren Roco-V200.

Das zweite Vierer-Set enthält drei weitere Standard-Liegewagen und den Touristik-Speisewagen mit Zierlinie. Alle Modelle (mit Touropa-Schriftzug auf den Bcm) entsprechen der Epoche III.

Im letzten MEB stellten wir Ihnen die neuen Ferienzug-Modelle von Hobbytrain anhand der Scharnow-Zugsets vor. Gleichzeitig wurden auch zwei Vierer-Sets für einen Touropa-Zug ausgeliefert. Auch in diesem Fall sind drei Wagenbauarten vertreten (Bcm 53, Bcm 53/60, WRtüm 51/60), ein Waggon ist mit Schlusslicht ausgestattet, alle mit Innenbeleuchtung. Gleiches gilt auch für das DSB-Set. In überarbeiteter Version kamen vier neue Modelle der Baureihe 189 in den Handel. Sie bieten neue Stromabnehmer, einen überarbeiteten Antrieb und eine Next-18-Schnittstelle. Das Sammeln wert sind vielleicht die derzeit fünf Graffiti-Ausführungen der neuen Hbbillns-Wagen mit jeweils unterschiedlichen Seiten.

Touropa-Zug: H22200 und H22201, je 299 €
DSB-Zug: H 22209, 224,90 €
189 091: H29273, 184,90 €
189 030: H29271, 179,90 €
Hbbillns: H24663, H24669, je 45,90 €

Ein weiteres Zugset zeigt drei immer noch aktive Liegewagen im DSB-Kleid der Epoche V.

Überarbeitete 189-Modelle: links 189 091 der „Rotterdam Rail Feeding", daneben 189 030 mit „Niederlande-Latz" und gelben Markierungen an den Pufferträgern, die auf den Einsatz mit automatischer Kupplung hinweisen. Die ebenfalls gelbe N-Kupplung ist als Gag zu verstehen.

Neben Wagen in Standardlackierung (siehe MEB 9/2025) sind auch fünf Versionen des Hbbillns mit ansprechenden Graffiti zu haben.

JÄGERNDORFER › Viele Varianten der ÖBB-1142 in N

Was der Verlagsgruppe Bahn (VGB) trotz einiger Gedankenspiele nie gelang, schaffte der Mitbewerber aus Freiburg: Eine eigene Lok, also zumindest eine, die für den Verlag wirbt. In Zusammenarbeit mit dem österreichischen EVU „Centralbahn" folierte man die ehemalige ÖBB-1142 520 im Jahr 2006 zum EK-Geburtstag um. Einige Jahre später fuhr dieselbe Maschine dann mit Werbung für das Lok-Magazin/GeraMond durch die Lande (damals ebenfalls noch in Konkurrenz zur VGB). Mittlerweile ist die Lok, so wie 1142 704 (oben links im Bild), in „Rheingold"-Farben unterwegs. Die sehr gelungenen Jägerndorfer-Modelle (mit unterschiedlicher Stromabnehmer-Anordnung) entstammen einem Händler-Display mit weiteren vier Versionen.
Bestellnrn.: 60100_4, 60100_5, Preise: je 187,90 €

RIVAROSSI › Vierteilige Doppelstockeinheit DB 13 der Deutschen Reichsbahn in H0

Unter dem Rivarossi-Label erscheint im Hornby-Konzern nun die H0-Nachbildung eines Nahverkehrsvehikels, welches für nicht wenige Modellbahner, die sich der Deutschen Reichsbahn der frühen 1970er-Jahre verschrieben haben, nahezu unverzichtbar sein dürfte: die vierteilige Doppelstockeinheit der Bauart DB13 in der Ausführung noch ohne nachträglich eingebautes Steuerabteil, aber bereits mit EDV-gerechten Anschriften. Dergestalt passt sie perfekt hinter einige der großen Dampflok-Neuheiten im Maßstab 1:87 der letzten Jahre, etwa der 83^{10} von Piko, aber natürlich auch zu vielen anderen typischen DR-Zugpferden. Die grün-graue Lackierung in authentischen TGL-Farbtönen ist ebenso gelungen wie die epochentypische Detaillierung oder die vollständig nachgebildete Inneneinrichtung der Modelle.
Bestellnummer: HR4393, Preis: 282,90 €

FLEISCHMANN › „Getreide"

Als neues Dreier-Set legt Fleischmann die sehr schön detaillierten N-Modelle der Schwenkdachwagen der Gattung Tdgs, auf. Die als DR-Waggons beschrifteten Modelle dienen gemäß Anschrift dem Getreidetransport. Solche Zweiachser wurden auch zusammen mit vierachsigen Schwenkdachwagen eingesetzt.
Bestellnr.: 6660071, Preis: 109,90 €

TILLIG › 243 im Original-Lack und Hochbordwagen in TT

Abgebügelt zeigt sich die neue Variante des Tillig-„Trabi“. Die Stromabnehmer sind aber ohnehin nicht die allerfeinsten.

Tillig stellt den aktuellen Piko-Modellen der 243 eine Usprungsausführung entgegen (243 352 des Bw Leipzig Hbf West). Würde man dem Modell feinere Stromabnehmer und exakt passende Zurüstteile spendieren, wäre es eine gute Alternative zur neueren Konkurrenz. Die Plux12-Schnittstelle und der mögliche Einbau eines Lautsprechers sind schließlich zeitgemäß. Aus vergleichsweise jungen Formen stammt der gelungene zweiachsige UIC-Standard-Hochbordwagen, der es noch in die Epoche V geschafft hat. Älteren Jahrgangs sind hingegen die drei Vierachser der DR in der Epoche III, die für den sogenannten „G-I-Pendel“ rollen. Es handelte sich dabei um den „Grundstoffindustriependel“ für die WISMUT-Industrie in der DDR.

243: 4348, 235,91 €
Es 026 der DB AG: 14096, 32,20 €
OOr-Set DR: 502699, 125 €

Mit Ausbesserungsflicken und auch ansonsten sauber lackiert zeigt sich der Es 026, ein „letzter Mohikaner“ aus der Epoche V.

Schon einige Jahre auf den Modellradsätzen haben die drei Drehgestell-Hochbordwagen, die im G-I-Pendel eingesetzt sind.

PIKO › Zweimal in Grau: SNCF-Waggons in N und Packwagen in H0

Für einen „Corail Intercités“ der 2000er-Jahre in Spur N sind diese beiden SNCF-Abteilwagen mit Carmillon-Logo gedacht.

Man sagt den SNCF-Corail-Wagen von Piko bisweilen schlechte Laufeingenschaften nach. Die aktuell ausgelieferten Varianten laufen jedoch allesamt sehr gut, das gilt auch für die oben abgebildeten Versionen aus der Epoche VI. An den Türen direkt am Wagenende erkennt man die klassische Abteil-Bauart. Diese war weniger häufig in den SNCF-Corail-Zügen vertreten. Eine graue Maus ist aus dem ehemals grünen Packwagen in der späten Epoche IV geworden. Zu sehen waren die Waggons in ganz unterschiedlichen Zügen.

SNCF-Corail in N: 94507, Preis: 129 €
Dm 902 in H0: 59653, Preis: 61,99 €

Der Bauart Dm 902 stammt aus den 60er-Jahren, stand aber als Sonderling in Schnell- und Eilzügen auch noch in den Produktfarben im Einsatz.

MINITRIX › Bayerischer PmG in N

Solange die N-Bahner auf die kleinste N-Soundlok, die 89.8 (bay. R3/3) noch warten müssen, zieht eine 70 (bay. Pt 2/3) von Fleischmann diesen schmucken Zug aus den zwei ehemals bayerischen ABie und Bie, einem „Siechen"-Bierwagen aus Nürnberg und einem Gmhs 53. Die Anschriften entsprechen dem Jahr 1958.
Bestellnr.: 15002, Preis: 149 €

Ob der Cafébetreiber schon bereut, seinen Gästen freies WLAN anzubieten?

PREISER › „Café WLAN"-H0-Figuren

Unter dem Titel, „Café WLAN" offeriert der fränkische Figurenspezialist ein neues Set mit sieben Mini-Menschen beiderlei Geschlechts. An Kaffeehaustischen sitzend, starren sie entweder auf die Bildschirme ihrer Handys oder plaudern ohne Unterlass. Ein typischer Anblick in unserer Zeit, der sehr realistisch nachgestaltet wurde.
Bestellnummer: 10807, Preis: 35,20 €

Anzeigen

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

Sie haben exzellente Produkte.
Sie bieten den perfekten Service.
Setzen Sie Ihre Firma in Szene!
HIER ist Platz für Ihre Anzeige

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

BREKINA › Epoche IV-Straßenverkehr in H0

Osnabrücker Standard-Linienbus Büssing BS 110V mit Reklame.

Brekinas hellgelber Citroën DS bildet das Cabrio von 1963 nach, der sportliche 1982er-Rover 3500 SD1 rollt in Gold-Metallic an.

Der VÖV-Standard-Linienbus der ersten Generation ist nun mit Büssing-Front als BS 110V der Stadtwerke Osnabrück erhältlich. Die farbenfrohe Kaufland-Werbelackierung im typischen Stil der 70er-Jahre gefällt auch in Miniatur. Dies gilt ebenso für das Citroën-DS-Cabrio und die Kombilimousine Rover 3500 SD1. **Büssing-Standardbus: 59152, Preis: 34,95 €; Citroën DS Cabrio: 14232, Preis: 18,95 €; Rover 3500 SD1: 15152, Preis: 17,95 €**

BUSCH › Bunte Automobil-Vielfalt für H0

Mit drei Modellen bereichert Busch sein Auto-Sortiment im Maßstab 1:87. Darunter ist die „Göttin" auf vier Rädern, „la déesse" von Citroën. Sie erscheint in der Ursprungsausführung von 1955 als DS 19 mit einfachen Rundscheinwerfern. Das Dreirad Ape 50 von Piaggio kommt als blaues Aral-Werbemobil, der neue Ford Transit als Lieferwagen mit Hochdach. **Citroën DS 19: 48020, Preis: 17,99 €; Piaggio Ape: 48498, Preis: 19,99 €; Ford Transit: 54508, Preis: 27,99 €**

Der DS 19 trägt eine schicke Zweifarb-Lackierung und reichlich Chromzierrat, ein netter Werbegag ist die Aral-Ape.

Der aktuelle Ford Transit als DHL-Lieferwagen ist ein gewohnter Anblick auf heutigen Straßen.

Modellbahn aktuell

ECHTDAMPF HALLENTREFFEN

Faszination Modellbau

Fotos (2): Messe Friedrichshafen

Das Echtdampf-Treffen sorgt für zusätzliche Attraktionen.

Großanlagen wie diese aus Tuttlingen wissen zu begeistern.

FRIEDRICHSHAFEN

Mit Volldampf

Drei Tage lang, vom 31. Oktober bis 2. November 2025, treffen sich am Bodensee wieder die Modellbau-Fans aus aller Herren Länder, mindestens aber aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Traditionell sind dort auch die Sparten Flug-, Schiffs- und Auto-Modellbau sowie RC-Modelle vertreten. Aber auch unser Hobby wird nicht zu kurz kommen: In den Hallen A1 und A2 dreht sich alles um die Eisenbahn. Die führenden Hersteller werden genauso vertreten sein wie viele kleinere Anbieter. Außerdem präsentieren zahlreiche Vereine und Privatpersonen ihre kleinen, mittleren und ganz großen Anlagen in Friedrichshafen. Wie immer sind so gut wie alle gängigen Baugrößen von Z bis G vertreten. Beispiele sind die N-Bahn-Freunde München, der Modellbahn-Club Guben mit TT oder die LGB-Freunde Niederrhein. H0 ist wie gewohnt am stärksten präsent, und sogar Trix-Express-Liebhaber finden ihren Treffpunkt – an Stand 1174. Das Angebot unseres Verlags finden Sie an Stand 1320.
Mit dem Gutscheincode FN2025MEB (einzugeben im Warenkorb) erhalten unsere Leser und Leserinnen eine Ermäßigung von 3 € auf die reguläre Tageskarte im Online-Ticketshop auf der Website www.faszination-modellbau.de.

EINSTEIGER-ANGEBOT

Der *ModellEisenBahner*
– das Spiegelbild der Geschichte

3 für nur € 9,75
statt ~~€ 19,50~~

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

3 Gründe, warum Sie *ModellEisenBahner* lesen sollten

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

* nur im Inland

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *ModellEisenBahner* ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 6,50 pro Heft monatlich frei Haus*.

Hier geht´s direkt zum Abo

Jetzt online bestellen unter

abo.modelleisenbahner.de/testen

Foto: Eddy de Wilde

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Eddy de Wilde aus Belgien stellt seine kleine, aber feine Berninabahn-Anlage mit Motiven in der Nähe von Poschiavo aus.

BDEF-Anlagenschau auf der hobby-messe Leipzig 2025

International und regional

„International und regional“, auch in diesem Jahr wurden diese beiden sich eigentlich widersprechenden Prämissen bei der Auswahl der siebzehn Modellbahnanlagen für die diesjährige Anlagenschau des BDEF als Partner der hobby-messe Leipzig gelungen miteinander vereint. Daneben galt es wieder, vom 3. bis zum 5. Oktober 2025 möglichst die ganze Bandbreite an Nenngrößen dort zu präsentieren.

Die Niederlande, Belgien, Österreich, die Schweiz und Polen sind mit mit Botschafter-Modellbahnanlagen in Leipzig vertreten. Während die Anlage „Märstetten-Industrie“ des Schweizers Heinz Rüegg in Spur 0 dem ein oder anderen bereits ein Begriff ist, feiert die Vereinsmodulanlage der Modellbahn-Interessengemeinschaft Linz (MIGL) in eben dieser Baugröße ihre Deutschlandpremiere: „Petershausen am Müllerberg“ ist ein kleiner Nebenbahnbahnhof im Osten Österreichs mit angeschlossener Zugförderungsstelle.

Vom Sopot Railway Modelers Club aus Polen werden vorbildgerecht umgesetzte Motive der Stadt Sopot in den 1970er-Jahren gezeigt. Der Belgier Eddy de Wilde ließ sich durch die Berninabahn in der Nähe von Poschiavo inspirieren. Er zeigt seine kleine Schauanlage, auf der ausschließlich die typischen Bernina-Fahrzeuge bis zum Jahr 2000 zu sehen sein werden.

Eine H0/H0e-Anlage mit drei originalgetreu nachgebauten sächsischen Bahnhöfen zeigt der MEC Saxonia Dresden. Betriebsmittelpunkt ist der Bahnhof Hetzdorf, von dort zweigen eine normalspurige Nebenbahn nach Zwönitz und eine Schmalspurbahn in das Erzgebirge nach Großrückerswalde ab. Die IG Spur II demonstriert auf ihrer Sauerland-Segmentanlage, „Awanst (Ausweichanschlussstelle) HilMa und Bf. Robern“ vorbildgerechten Fahrzeug- und Gleisbau im Maßstab 1:22,5 samt einer voll funktionstüchtigen Rollwagen-Verladerampe.

Der MEC Elstertal Gera e. V. nimmt die Besucher auf seiner H0m-Anlage mit auf eine Zeitreise in die 1960er-Jahre. Die Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mumsdorf (GMWE) verband die Industriestadt Gera und das Braunkohlengebiet rund um Meuselwitz miteinander. Ihre Hauptaufgabe bestand in der Versorgung der Geraer Betriebe mit Kohle aus dem Meuselwitzer Revier. Die GMWE beförderte die Kohlezüge von den Brikettfabriken bis nach Gera-Pforten. Dort übernahm die Geraer Straßenbahn mit ihren Güter-Elektroloks den Weitertransport, denn über 50 Fabriken in Gera besaßen einen Anschluss an das Straßenbahnnetz. Das Umsetzen der Kohlewaggons auf die Straßenbahngleise erforderte umfangreiche Rangierarbeiten, die auch im Modell nachvollzogen werden können. Findet kein Güterverkehr statt, pendelt ein Straßenbahnwagen auf der Verbindungslinie zum Bahnhof Gera-Pforten. Mit einem eng am Vorbild orientierten Nachbau im Maßstab 1:87 halten die Elstertaler die Erinnerung an diese heimatliche Schmalspurbahn wach.

Der Wald – auf der Modellbahn oft in die Kulisse verbannt – sowie die multifunktionale Forstwirtschaft mit den drei Waldfunktionen Schutz, Nutzen und Erholung ist das Thema der dreizehnteiligen Modulanlage „Holz auf der Spur“ des Villinger Eisenbahn-Clubs e. V. in H0.

Faszinierende Kunstwerke unter den Modellanlagen

In den Modellwäldern gibt es zahlreiche Unikate von Forstspezialmaschinen zu entdecken. Sämtliche Arbeiten, welche durch Forstpersonal erledigt werden, sind dargestellt. Kleinste Details, seltene Tierszenen und die Darstellung des Kreiskehrtunnels „Großer Stockhaldetunnel“ der Sauschwänzle-Bahn laden zu einer visuellen Entdeckungstour ein.

Dagmar & Maximilian Sailer

Fotos: MEC Elstertal Gera / Villinger Eisenbahn-Club

Auf der H0-Anlage „Holz auf der Spur“ des Villinger Eisenbahn-Clubs sind neben vorbildgetreuen Wäldern viele Forstarbeiten dargestellt.

Der H0m-Nachbau der einstigen Schmalspurbahn von Gera-Pforten nach Wuitz-Mumsdorf des MEC Elstertal Gera e. V. zeigt die letzten Jahre der GMWE.

In stillem Gedenken an Wim Moerman

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

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

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

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

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

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

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

08 **W. Schmidt GmbH**
57537 Wissen, Am Biesem 15
Fon 02742/930516
www.schmidt-wissen.de

09 **Modell Pelzer**
58095 Hagen, Potthofstraße 2-4
Fon 02331/13477
www.modellpelzer.de

10 **Werst Modell Bahn und Bau**
67071 Ludwigshafen, Schillerstr. 3
Fon 0621/682474
www.werst.de

11 **moba-tech – Der Modelleisenbahnladen**
67146 Deidesheim, Bahnhofstr. 3
Fon 06326-7013171
shop.moba-tech.de

12 **Gleis11 GmbH**
80335 München, Bayerstr. 16b
Fon 089/45219090
www.gleis-11.de

13 **Modeltreinexpress**
NL-3135 HW Vlaardingen
Voorstraat 43-45
Fon +31 104357767
www.modeltreinexpress.nl

Die Wilde 13 nimmt Abschied von ihrem langjährigen Mitglied, Kollegen und Freund Wim Moerman.

Mit seinem Wirken hat er über viele Jahre hinweg maßgeblich zur Entwicklung und zum Erfolg seines Fachgeschäfts beigetragen.

Trotz der tiefen Trauer um diesen Verlust wird das Fachgeschäft in seinem Sinne weitergeführt.

Wir danken ihm für die gemeinsame Zeit und bewahren ihm ein ehrendes Andenken.

Die Wilde 13

DDR-Paradezug, unverwüstliche „Stangen-Elli“ und „Goldbroiler“ – alles was das Herz begehrt, ist auf der Anlage unterwegs.

Meine Neue

Teil 1

Hans Christian Voigt baute schon eine Menge Modellbahn-Anlagen in unterschiedlichen Größen. Nun stand ihm ein ganzes Zimmer zur Verfügung – die Grundlage für eine ganz große Lösung. Seinem Lieblingsthema „DR in den Epochen III und IV“ ist er treu geblieben. Wir stellen die Rundum-Anlage in zwei Folgen für Sie vor.

Fotos: Helge Scholz

Parallel fahren 244 108 und 98 001 mit ihren Personenzügen in „Radeburg“ ein. Die Kulisse bilden mehrere Gewerbebetriebe mit ihren verschachtelten Gebäuden.

Der Parkplatz vor dem Bahnhof ist nur spärlich besetzt, der Hauptverkehr rollte in der DDR auf der Schiene, hier mit 01089 sowie 211009 vor einem Doppelstock-Zug.

Ein Zimmer von 35 Quadratmetern stand mir für diese Anlage zur Verfügung. Am PC erstellte ich einen Plan. Mein Ziel dabei: Mit meinen Zügen wollte ich auf der Paradestrecke und durch den Bahnhof um mich herumfahren. Das gelang!

Im ersten Teil zeige ich den Bahnhof „Radeburg“ und seine Umgebung. Ein großer Durchgangsbahnhof mit abzweigender eingleisiger Hauptbahn sollte es werden. Auf keinen Fall wollte ich Radien unter 600 Millimetern verwenden. Die Selbstbeschränkung bezüglich der Bögen ergab sich beispielsweise aus Lokomotiven wie der 45 von Liliput, welche

Von der eingleisigen Strecke aus ist auch die Einfahrt auf Gleis 1 mit dem Hausbahnsteig möglich.

Die schon gezeigte 01 hat einen Schnellzug aus Bghw-Wagen am Haken.

Offensichtlich ist „Radeburg" neben dem Hauptbahnhof eine frequentierte Station.

ich einsetzen wollte. Die großen Radien ergeben auch einen besseren, eleganteren Fahrzeuglauf, daher lohnte sich diese Planungsvorgabe auf jeden Fall.

Ein konkretes Vorbild habe ich nicht, aber die Anlage ist, wie man unschwer erkennt, in den DR-Epochen III und IV angesiedelt und ein wenig sächsisch angehaucht.

Nun erfreue ich mich am Fahren der schönen Züge, welche sich im Laufe der Jahre angesammelt haben, auch wenn

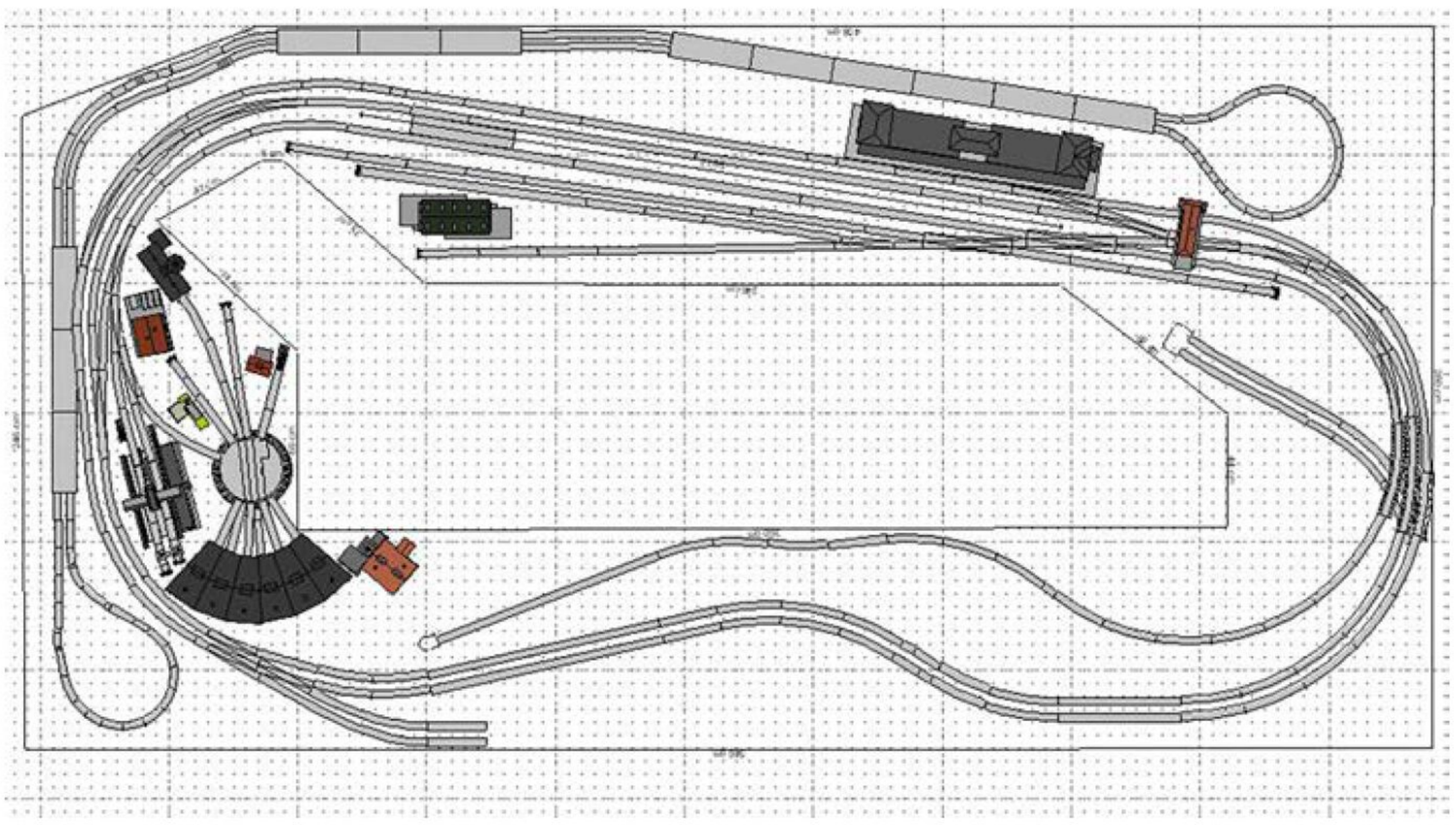
Die schönsten Züge aus der Sammlung dürfen hier fahren

einige vielleicht nicht ganz zur den erwähnten Epochen passen. Ich will zwar keine Züge der Epoche IV an Verkehrsschildern oder Werbung der Epoche II vorbeifahren sehen. Doch Sonderzüge, welche die Epochen I oder II nachbilden, dürfen manchmal fahren.

Ideal während der Bauzeit war es, dass die Holzarbeiten außerhalb des Eisenbahnraumes erledigt werden konnten. Gerade der Sägestaub setzt sich vor allem dort ab, wo man ihn am wenigsten gebrauchen kann. Deshalb erledigte ich diese Arbeiten auf dem Balkon. Die An-

Eine eingleisige Hauptbahn ergänzt den Betrieb

Der Personenzug mit 94 2136 (ehemals sächsische XI HT) befährt, rechts aus „Radeburg“ ausfahrend, die eingleisige Hauptbahn.



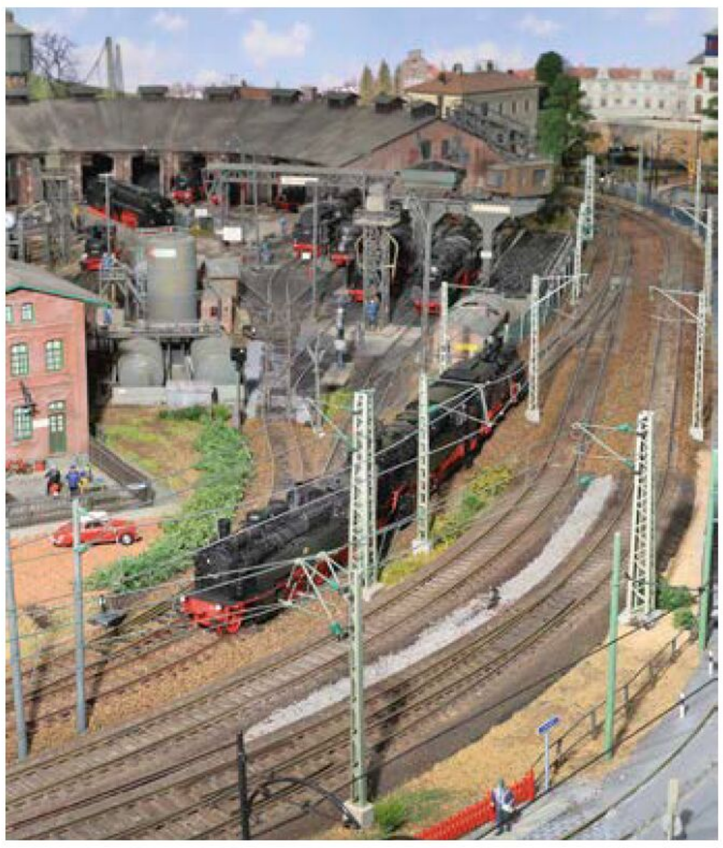
Ein großer Bahnhof, zwei Hauptbahn-Paradestrecken, die Straßenbahn und ein kompaktes Bw, alles findet seinen Platz, ohne den vorgegebenen Rahmen zu sprengen.

Auf derselben Strecke ist auch 58 1436 mit einem Güterzug unterwegs.

lage wurde mit 16-mm-Spanplatten zum Teil modular aufgebaut. Dieses Material arbeitet nicht und bietet eine einzigartige Laufruhe. Der Rest entstand in offener Rahmenbauweise. Das ist besonders beim Bauen ein großer Vorteil, weil man alles gut erreichen kann.

In den verdeckten Bereichen verarbeitete ich das vorhandene Roco- und Pilz-Gleis, im sichtbaren Teil liegt Roco-Line. Dort wo das Gleis direkt auf der Spanplatte liegt, hört man kaum Fahrgeräusche. Im sichtbaren Teil wurde ASOA-Schotter verwendet, entsprechend entstehen lautere Geräusche. Allerdings sehen die geschotterten Gleise hervorragend aus. Für die Landschaftsgestaltung kamen die Materialien der einschlägigen Anbieter zum Einsatz. Straßen und Plätze wurden aus Pflasterbändern von CH-Kreativ hergestellt. Die Häuser habe ich von meiner letzten Anlage abgebaut und in die neue Anlage integriert.

Möglichst einfach wurde die Elektrik gehalten. Einen vollautomatischen Zugbetrieb gibt es nicht. Ich möchte mich an jedem einzelnen Zug, der durch die Landschaft rollt, erfreuen und ihn selbst



Das mittelgroße Bw, das hier nur zum Teil zu erkennen ist, stellen wir im zweiten Teil des Artikels genauer vor.

Auch die Straßenbahn, welche die Hauptbahngleise parallel begleitet, wird im nächsten Artikel noch Thema sein.

steuern. Der Schattenbahnhof ist so geschaltet, dass nie ein Zug auf einen anderen auffahren kann und natürlich besitzen Signale und Züge eine fahrtrichtungsabhängige Zugbeeinflussung. Zur besseren Übersicht habe ich ein elektronisches S.E.S.-Gleisbildstellpult eingebaut. Wenn es Nacht wird, werden Häuser und Laternen von vielen kleinen Birnen und Dioden erhellt. Bei allen Weichen, bei denen dies vom Antrieb her möglich ist, sind die Weichenlaternen drehbar und beleuchtet. Die gesamte Anlage wurde mit Sommerfeld-Profi-Fahrleitung überspannt. Für mich ist es eine Augenweide, wenn der Pantograf der fahrenden E-Lok, vielleicht sogar einer mit Stangenantrieb, am Fahrdraht liegt. Der Fahrdraht ist wie beim Original richtig abgespannt, was sich beim Betrieb positiv bemerkbar macht.

Um der Modellbahn Leben einzuhauchen, versuchte ich, viele kleine Szenen zu gestalten. In jedem Gewerbebetrieb auf der Anlage herrscht reges Treiben: jemand putzt die Fenster, ein Bauarbeiter nagelt einen Flaschenzug zusammen, ein anderer erlöst sich von seinem Harndrang. Auf der Anlage steht kein Haus, das nicht patiniert oder durch Umbau dem Bedarf angepasst wurde. Zum Teil sind Gebäude im Halbrelief aufgestellt. Die hinter der Paradestrecke verlaufende Kulisse wurde von mir am PC mithilfe des von Busch angebotenen Programms und mit Photoshop hergestellt. So konnte ich die Landschaft auf der Hintergrundkulisse passend weiterführen.

Die zweigleisige Hauptstrecke führt in einem weiten Bogen zum Bahnhof Radeburg. Schon beim Befahren der Einfahrweichen wird nach Güter-, Nahverkehrs- oder Schnellzügen getrennt. Für die Güterzüge dient das Gleis 2 zwischen den Bahnsteiggleisen. Die Gleislängen sind so ausgelegt, dass ein Schnellzug mit zehn Vierachsern und einer 05 bequem Platz

Als Dreifach-Lz rollen 75555, 84002 und 86184 in den Bahnhof. Das reduziert die Gleisbelegung. Die Loks werden wohl anschließend in das Bw zurücksetzen.

Ein Bahnhof mit Platz auch für lange Reichsbahn-Züge

findet. Der Bahnsteig ist dann immer noch länger als der Zug, sodass interessierte Preiserlein noch schnell ein Foto der mächtigen Lok machen können.

Die Gleise 4 und 5 sind für Nahverkehrszüge gedacht. Im Gleis 5, einem Kopfgleis enden zumeist Triebwagen. In der Verlängerung von Gleis 5 liegt ein Anschlussgleis für ortsansässige Betriebe. Links sind die Güterhallen angeordnet.

„Radeburg“ ist der letzte Halt vor dem gedachten Hauptbahnhof. Dadurch sind die Betriebsabläufe vielfältig. Es können Züge bereitgestellt werden, Dampf- und Diesellokomotiven kommen nach getaner Arbeit vom Hbf zurück und fahren zum Bw, wogegen E-Lok-bespannte Züge in

Parallele Streckenführung für intensiven Eisenbahn-Genuss

Ein VT25-Einheitstriebwagen fährt ein. Ein realistisches Detail sind die zwischen den Gleisen liegenden Austausch-Schienen.

„Radeburg“ meist nur kurz anhalten. Die Stadt wird durch rechts und links stehende Häuserzeilen und ein Gebäudeensemble um einen freien Platz angedeutet.

Nachdem die Züge am Bw vorbeigerollt sind, fahren sie entweder über den doppelgleisigen Abzweig in einen Tunnel oder es geht links über die lange Paradestrecke. Die abzweigenden Züge gelangen über eine Wendel mit 1,50 Metern Durchmesser und einem Gefälle von 2,5 Prozent in zwei hintereinander liegende Schattenbahnhöfe. Auch für lange Züge ist diese Steigung kein Problem. Auf der eingleisigen Hauptbahn, die unter den Bahnhof „Radeburg“ führt, durchfahren die Züge eine Kehrschleife, um einen weiteren Schattenbahnhof zu erreichen, oder sie fahren in „Train Safe“-Plexiglasröhren, die dann an der Wand wie in einer Vitrine präsentiert werden. *Christian Voigt*

Ein bisschen dauert es noch, dann rumpelt die 132 mit dem Städteexpress fast direkt am Fotografen vorbei.

„Blick auf ein Dorf an einem Fluss“ – schon Jan Bruegel der Ältere und Jan van Goyen nutzten den Ausdruck als Titel für Bilder. Um Kunst handelt es sich in allen Fällen, nicht nur wegen des Bilderrahmens.

Das Gemälde

Zweifellos dreht es sich in diesem Artikel um die Niederlande. Das erschließt sich nicht nur auf den ersten Blick durch das Motiv mit Windmühle. Auch die feine Art der Gestaltung und schließlich die außergewöhnliche Präsentation des Meisterwerks von Henk van Rhenen sind typisch niederländisch. Unser Nachbarland und dessen Modellbaukünstler setzen weiterhin Maßstäbe und können uns als Vorbild dienen.

Fotos: abp

Das bewegte Boot: Hier kommt es aus einer Unterführung zum Vorschein. Der markante Uhrtum trägt zur charakteristischen Silhouette des Dorfes entscheidend bei.

Henk van Rhenen ist ein niederländischer Dioramenbauer mit einer großen Liebe sowohl für die Epoche rund um den Ersten Weltkrieg als auch für den Maßstab N (1:160). Anfangs baute er ausschließlich Dioramen im A4-Format, aber während der Corona-Zeit entstanden auch einige Werke in A5- oder A6-Größe und sogar im Format einer Kreditkarte oder eines Mobiltelefons. Mehrere seiner Dioramen wurden preisgekrönt. Schon sein erstes Diorama erhielt im Jahr 2014 direkt den zweiten Preis der Publikumsjury, das machte Lust auf mehr. Auch seine jüngste Einsendung für die Nederlandse Modelspoordagen in der Broodfabriek in Rijswijk (Januar 2025) gewann den ersten Preis.

Sein Opus Magnum ist der Beitrag zum achten Minianlagenwettbewerb des Modelspoor Magazins am 28. und 29. September 2024 in Wieze. Der Name dieser Anlage lautet „Gezicht op een dorp aan de rivier“ (Blick auf ein Dorf am Fluss), meist wird sie aber schlicht „das Gemälde“ genannt.

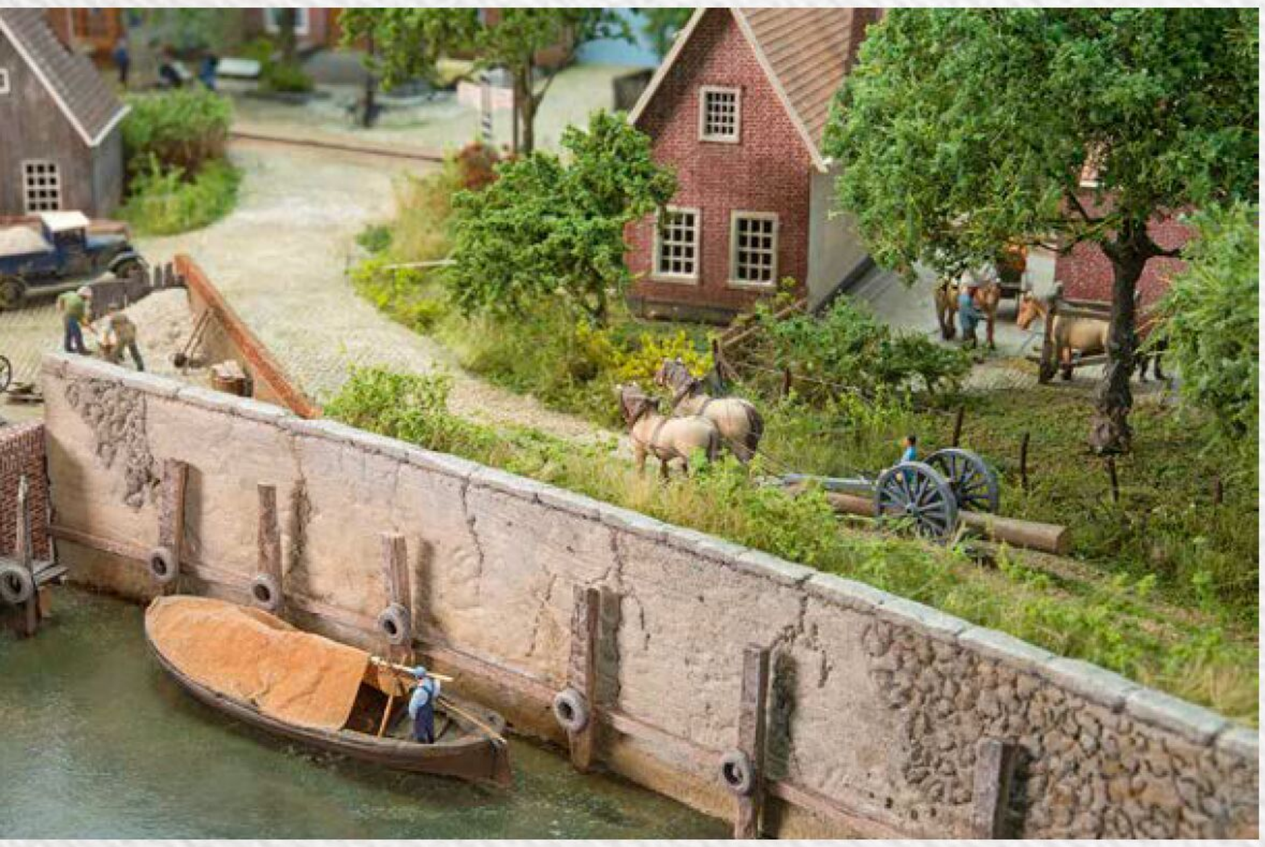
Henk liebt das Wasser, schöne Bäume, versteckte Details und das Einfügen passender Figuren in diese Szenerien. Beim „Gemälde“ kam eine zusätzliche Dimension hinzu: die Gestaltung eines passenden Hintergrunds in Form einer eindrucksvollen Wolkenlandschaft. Aufgrund der Größe der Anlage (950 mal 380 mal 550 Millimeter) war das ein bedeutender Bestandteil. Es war eine neue und spannende Erfahrung, aber das Ergebnis ist gelungen. Auch hier arbeitete Henk mit Vorstudien, bei denen er Gemälde alter Meister analysierte.

Seit er Dioramen baut, interessiert er sich noch mehr für alte Gebäude, Landschaften sowie für Fahrzeuge zu Wasser

Bewegte Elemente sorgen für Aufmerksamkeit

und zu Land. Auf Spaziergängen und bei Museumsbesuchen macht er Fotos zur Inspiration. Dazu kommt die Recherche mit Büchern und im Internet.

Besucher auf Messen fragen Henk oft, ob er im Voraus eine Gesamtplanung erstellt, bevor er mit dem Bau beginnt. Das macht er nie. Bei ihm ist alles „work in progress“. Er beginnt einfach und entscheidet während des Baus, was weiter dazu passen könnte. Da er ein Liebhaber von bewegten Modell-Objekten ist – insbesondere von Booten – beginnt er häufig mit der Frage: Welchen Weg nimmt die Bewegung? In der Vergangenheit hatte Henk weniger



Für diese Straßenansicht mit Tramway-Zug muss man sich vorsichtig etwas in das Diorama hineinbeugen.

Das Züglein überquert eine Straßenkreuzung. Nach rechts sind es laut Wegweiser noch 0,7 Kilometer zum Zentrum. Die Lok verdeckt leider fast den Polizisten mit Rad, das Markenzeichen von Henks Dioramen.

Die „gute alte Zeit“: Vieles erledigt noch die Muskelkraft der Menschen und der Pferde.

mit Bahnanlagen am Hut, weil diese seiner Meinung nach oft zu simple „Modelleisenbahnen“ seien. Er möchte vielmehr ein atmosphärisches Bild erschaffen. Im „Gemälde“ fährt nun doch ein Zug, das sich bewegende Boot durfte aber nicht fehlen. Henk hat festgestellt, dass ein bewegtes Element die Neugier der Besucher weckt, und hofft, dass sie dadurch auch länger die Details betrachten.

Verwendet werden gerne Materialien von Redutex sowie Produkte von Crafftiq und Artitec, sehr vieles wird aber selbst hergestellt – insbesondere die Bäume und Gebäude. Dabei versteht er es, viele Haushaltsgegenstände in brauchbares Modellbaumaterial zu verwandeln.

Bei den meisten Wettbewerben gelten strenge Vorgaben seitens der Organisation – aber Henk hat auch eigene Regeln: So möchte er, dass seine Szenen mehrere Perspektiven bieten und dass Dynamik gegeben ist. Dazu kommen die Details: passende Fahrzeuge und Figuren (am liebsten im Dialog miteinander), belebende Elemente wie Zäune, Tiere, Laternen oder Schriftzüge an Gebäuden.

Sein witziges Markenzeichen ist eine Figur in Polizeiuniform mit oder auf einem Fahrrad, sie darf nie fehlen.

Henk achtet nicht nur auf die Gestaltung der Anlage selbst, sondern auch auf die Präsentation. Er sorgt dafür, dass seine Kunstwerke – und auch die anderer Aussteller – in einer angemessenen Höhe präsentiert werden. Zu diesem Zweck hat er „Präsentationsinseln“ gebaut, die er für das von ihm mitgegründete „Diorama Collectief“ zu Ausstellungen und Wettbewerben mitnimmt. Diese Inseln sind mit LED-Leisten ausgestattet, welche die Ausstellungsstücke optimal ausleuchten.

Für sein „Gemälde“ baute er eine stilvolle Umrahmung mit Holzverkleidung – fast in Wohnwagengröße. Eine Beleuchtung, mit der sich unterschiedliche Lichtstimmungen erzeugen lassen, bringt das Diorama noch besser zur Geltung. Der goldfarbene, beleuchtete Bilderrahmen und ein kleines Messingschild mit dem Namen des Exponats runden das Gesamtbild perfekt ab.

Der Bau dieser Anlage dauerte fast ein Jahr. Henk gewann in Wieze sowohl den Publikums- als auch den Jurypreis. Auf der „On traXS“ in Utrecht belegte er den zweiten Platz. *Ed Booms*

Hier treffen sich die beiden bewegten Elemente, das Boot und die Dampf-Tramway.

Das Schiff von Artitec wurde um ein zeittypisches Ladegeschirr aus Holz ergänzt. Verladen wird für das Unternehmen „Zand en Grind z.s.e.m.“ (Sand und Kies) im Besitz von Henk van Rhenen.

Foto: Först, Slg. Eisenbahnstiftung

Privatbahn-Diesel und DB-Exotin

Die 15 Lokomotiven der Baureihe V 65 waren ein Sonderfall unter den Dieselloks der Deutschen Bundesbahn: Ursprünglich einer Serie sogenannter „MaK-Stangenloks" der Kieler Maschinenfabrik für Privatbahnen entstammend, entsprachen die kompakten Vierkuppler in konzeptioneller Hinsicht so gar nicht den Gepflogenheiten der DB. Das wiederum macht ihre Geschichte nur spannender! Wir stellen natürlich auch die MaK 600 D für NE-Bahnen vor.

Unser Heft 11 erscheint am 10. Oktober bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Freitag.

Foto: Wilfried Rettig

Grenzlinie an der Neisse

Auf stolze 150 Jahre blickt die Bahnstrecke Zittau – Görlitz anno 2025 zurück. Aufgrund der geschichtlichen Ereignisse in der Oberlausitz waren dies für diese wichtige Linie 15 turbulente Jahrzehnte.

Foto: Eckart Erb

Gutes Ende in Klütz

Der Endbahnhof Klütz ist kein unbekannter, mehrfach war er schon Thema in unterschiedlichen Eisenbahn-Publikationen – vielleicht ein Grund, warum Real-Modell nun auch das ansehnliche Empfangsgebäude als Bausatz für die Spur 0 auflegte. Wir berichten über den aufwendigen Zusammenbau und erinnern gleichzeitig an die interessante und wechselhafte Geschichte des großen Vorbilds.

Fränkische Heimat

Mit sehenswert gestalteten und ansprechend präsentierten Modulen im Maßstab 1:160 bildete Reinhard Hiller eine imaginäre Nebenbahn in Unterfranken nach.

Foto: abp

Testabo-Sommeraktion

Jetzt über 60 % sparen! Die Sommer-Testabo-Aktion bis 21.9.

Sommerzeit ist Lesezeit – auf der schattigen Terrasse, am Strand oder im Zug auf der Fahrt in den Urlaub. Ich empfehle Ihnen ein dreimonatiges Probeabo, bei dem Sie mit unserer Sommeraktion jetzt **zusätzlich 25 Prozent sparen**. Scannen Sie einfach den QR-Code oder gehen Sie auf abo.eisenbahn.de/som25 und geben Sie im Warenkorb beim Bezahlvorgang den **Gutscheincode „som25"** ein.

Ihr Stefan Alkofer

AUSSERDEM

Schmalspurig an die Havel
Lange ist es her, dass Schmalspurzüge von Glöwen nach Havelberg dampften. Wir erinnern an das brandenburgische Kleinod.

Letzter Zug auf der Schmalspurbahn
Vor genau 40 Jahren verkehrte der letzte reguläre Zug auf der meterspurigen Strecke von Amstetten nach Laichingen.

Wie eine Modellbahn entsteht
Schritt für Schritt – eine neue große H0-Anlage befindet sich im Bau. Wir berichten regelmäßig über den Werdegang, zu Hause bei Walter Busse.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen . A4 Abfahrt 84
Tel. 03528 / 477 90 70 . info@elriwa.de

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

H0 BRAWA elriwa® Exklusiv

EP.I

elriwa® 20 Jahre Onlineshop

*UVP je 46,90 €

je 42,99 €

Exklusivmodell "20 Jahre Onlineshop elriwa"!

Auf der Suche nach besonderen Exklusivmodellen für unser Jubiläum sind wir auch auf den neu entwickelten G10 von Brawa gestoßen. In traditioneller Verbundenheit mit unserer Heimatstadt Radeberg lag es nahe, diese Modelle umzusetzen - zumal wir sie bereits vor einigen Jahren sehr erfolgreich mit Tillig im Maßstab 1:120 vertrieben haben.

EP.II

In den Zehner-, Zwanziger- und Dreißigerjahren waren die G 10 bei Brauereien weit verbreitet. Auch die Radeberger Exportbierbrauerei nutzte diesen Wagentyp und konnte als einer der führenden deutschen Bierproduzenten damit ihren Erfolg weiter ausbauen.
Alle relevanten Unterschiede wie z.B. die Puffer, die Räder und die Bremssysteme werden vorbildgerecht umgesetzt.

Brawa 50641 - Bierwagen G10, K.Sächs.Sts.E.B., Ep.I 'Radeberger' • BN: 600055 • Exklusivmodell "20 Jahre Onlineshop elriwa"
Brawa 50642 - Bierwagen G10, DRG, Ep.II 'Radeberger' • BN: 555 028 • Exklusivmodell "20 Jahre Onlineshop elriwa"

H0 Roco

*UVP 279,90 € • *UVP 379,90 € (m. Sound)

Aktion analog **189,99 €**
Aktion Sound **249,99 €**

Modell in fein detaillierter Ausführung mit vielen separat angesetzten Steckteilen, Stromabnehmer mit innovativer Befestigung, aufwendige Gestaltung des Dachbereichs sowie der Lüfterlamellen mit freiem Durchblick, filigrane Ausgestaltung der Drehgestelle sowie der Speichenräder, mit beiliegenden Bahnräumern und Luftkesseln

Roco 7500052 - E-Lok 180 004-4, DR, Ep.IV
Roco 7510052 - E-Lok 180 004-4, DR, Ep.IV, DC-Sound

H0 Roco

*UVP 69,90 €

Aktion 49,99 €

Roco 6600053 - Doppeltragwageneinheit Laabkkmms, DB, Ep.IV 'Birkel', Doppeltragwageneinh., Gattung Laabkkmms, der Deutschen Bundesbahn beladen mit Efkr-Behältern der Firma „Birkel“, fein detaillierte Ausführung

** Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers*
Aktionen verfügbar nur so lange der Vorrat reicht

NEU! ELRIWA AUF WHATSAPP

SCANNEN FÜR MEHR AKTIONEN

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

www.elriwa.de

idee+spiel® EUROTRAIN®

Unsere Exklusivmodelle & Aktionen für Sie!

PIKO

Nahverkehr im Wandel:
Die Halberstädter Mitteleinstiegswagen von PIKO!

Mit den maßstabsgetreuen Wagenmodellen lässt PIKO Eisenbahnnostalgie aufleben: Diese unverwechselbaren Fahrzeuge prägten das Bild des Reisezugverkehrs bei der DR und später der DB AG – und jetzt als detailverliebe und authentisch umgesetzte Wagen im Maßstab H0. Die Wagen erscheinen in unterschiedlichen Ausführungen im PIKO H0-Sortiment.

FORM NEU 2025

PSD XP

Halberstädter Mitteleinstiegssteuerwagen DB AG Ep. V, mintgrün

28024 Gleichstrom **130,00 €***

28025 Wechselstrom, inkl. PSD XP **170,00 €***

FORM NEU 2025

Halberstädter Mitteleinstiegswagen DB AG Ep. V, mintgrün

28006 2. Klasse **69,99 €***

28007 1./2. Klasse **69,99 €***

Abbildung zeigt #28007

FORM NEU 2025

28004 Halberstädter Mitteleinstiegswagen DR Ep. IV, beige grün mit braunem Dach, 2. Klasse **69,99 €***

FORM NEU 2025

28005 Halberstädter Mitteleinstiegswagen DR Ep. IV, beige grün mit braunem Dach, 2. Klasse, andere Wagennummer **69,99 €***

* unverbindliche Preisempfehlung

Unsere Neuheiten für das 2. Halbjahr 2025 finden Sie im Fachhandel und direkt auf www.piko-shop.de.
Entdecken Sie über 250 Neuheiten in den Spurgrößen G, H0, TT und N.

YouTube

www.piko.de