

Nur € 6,50

Das führende Magazin für Eisenbahn- und Modellbahn-Freunde



Modell Eisen Bahner



6 Juni 2026
75. Jahrgang

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

Sormitztalbahn in Thüringen:
Warum sie immer eine Reise wert ist



Goldenes Gleis:
Diese 21 Sieger haben Sie gewählt

H0-Herrlichkeit in Epoche II
Landschaft und Lanz-Fabrik in Vollendung



Spannende Geschichten an der „Lauterthalbahn“

7 aktuelle Neuheiten-Tests!



215 der Bundesbahn von Piko in H0



Piko: „Mirage“ in H0



KM 1: „Glaskasten“ in O

- NS-1100 von Märklin in H0
- BB-15000 von Roco in H0
- 628 von Märklin in Z
- TGV von Azar in Z

Baureihen 232, 233, 234 und 241

Ludmilla-Karriere nach der Wende

Was hinter den Umbauten steckte und welche Maschinen bis heute fahren



Zum 100. wiederbelebt
Wo dieser AEG-Triebwagen fährt



EUROTRAIN

Yee-Haw!



Abbildung zeigt Vorseienmuster

H0	VI	ERR/ Captrain	~	136 [mm]
----	----	------------------	---	-------------

H0 Schiebeplanenwagen ERR/Captrain

- Kurzer, vierachsiger Schiebeplanenwagen
- Bauart Shimms 6
- Neu konstruierte Drehgestelle der Bauart Y25Lsi-C
- Separat angeordnete Griffstangen
- Attraktive Gestaltung

EUROTRAIN
EXKLUSIV **märklin**

Verfügbar ab August 2026
Limitierte Sonderauflage - Solange der Vorrat reicht.

Art.-Nr. 47233

€ 49,99

www.duo.de

Ausschließlich in den EUROTRAIN-Fachgeschäften erhältlich.
EUROTRAIN vereint Fachhändler, die sich auf Modelleisenbahnen spezialisiert haben, unter einer gemeinsamen Marke. Rechtlich ist sie Teil der Fachhandelskooperation duo schreib & spiel, Berlin.

Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Preise inkl. Mehrwertsteuer. Angebot erhältlich bei teilnehmenden EUROTRAIN-Fachhändlern. Werbung konzipiert für duo schreib & spiel. Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vertriebs Kg, Berlin, Stand: Dez. 2025

Leidgeprüft



Stefan Alkofer

Als Pendler hat man es aktuell nicht leicht. Eigentlich bin ich aus Überzeugung Bahnfahrer und käme normalerweise nie auf die Idee, morgens mit dem Auto nach München zu fahren. Aber die Bahn schafft es, mich zur Verzweiflung zu bringen. Die Zuverlässigkeit im Nahverkehr und auch die Zumutungen haben hier in der Region eine solch tiefe Talsohle erreicht, dass ich seit einigen Wochen immer wieder der Versuchung widerstehen muss, das Auto zu nehmen. Selbst inklusive unvermeidlichem, morgendlichem Stau wäre ich bedeutend schneller an meinem Arbeitsplatz. Das war nicht immer so. Noch vor ein, zwei Jahren betrug meine tägliche Bahn-Fahrzeit mindestens eine gute Stunde weniger. Leider gibt es im Fahrgastrechteformular nicht die Rubrik „Schadenersatz wegen verlorengangener Lebenszeit“ aufgrund von „Reparatur

an einem Signal“ (es müssen scheinbar ständig durchgebrannte Glühbirnchen gewechselt werden), „Verspätung aus vorheriger Fahrt“, „Personen im Gleis“, „Weichenstörung am Ostbahnhof“ oder, meine Lieblingsausrede, „Wegen behördlicher Anweisung“, was immer das auch sein mag.

Das Auto ist aber aktuell keine Alternative, außer man ist Krösus. Das, was wir gerade an der Tankstelle erleben, wird in den nächsten Monaten auch den Modellbahnetat belasten. Das erforderliche Rohöl für den Kunststoff der Modelle dürfte aufgrund der geringen benötigten Mengen noch der kleinste Kostentreiber sein. Aber Transporte werden teurer, und da ein Großteil der Fahrzeugmodelle heutzutage aus Asien stammt, werden auch wir Modellbahner uns auf Preissteigerungen einstellen müssen.

Ihr Stefan Alkofer



03 2155 am 30. März 2026 bei Dreitzsch im Rahmen einer Fotozugveranstaltung zwischen den diesjährigen Publikumsfahrten „Voll-dampf ab Saalfeld“ der WFL GmbH & Co. KG.



6 | Die leistungsstarken Großdiesellokomotiven aus sowjetischer Produktion sind nach wie vor nicht von hiesigen Gleisen wegzudenken. Wir zeigen die Bauartunterschiede dieser Baureihenfamilie auf und stellen die entsprechenden TT-Modelle vor.

Vorbild

■ Titelthema

6 Diesel-Saurier im Wandel

Die „Ludmillas“ aus der großen V 300-Baureihenfamilie der Deutschen Reichsbahn sind in zahlreichen Varianten unterwegs – da kann man schnell den Überblick verlieren. Sebastian Koch zeigt in seiner Titelgeschichte alle relevanten Unterschiede im Detail auf.

16 Bahnwelt aktuell

■ Drehscheibe

28 Prag – München mit Leo Express

Ein neuer Anbieter sorgt für neuen Schwung.

29 DAK besteht Wintertest

Die Digitale Automatische Kupplung wurde 2026 erstmals bei Schnee und Eis erprobt.

■ Geschichte und Geschichten

30 Vom Saaletal auf die Höhen des Thüringer Waldes

Im Süden Thüringens ist die Sormitzalbahn in herrlicher Landschaft einen Besuch wert.

■ Lokomotive

36 Zurück auf den Gleisen

Einer der ältesten Verbrennungstriebwagen Deutschlands erstrahlt als betriebsfähiges Museumsfahrzeug in neuem Glanz.

■ Abenteuer Eisenbahn

40 Luxusdinner auf Schienen

Der Veranstalter Bushtracks Africa bietet mit dem „Royal Livingstone Express“ in Sambia eine ganz besondere Eisenbahn-Tour an.

Modell

■ Test

52 Zwischenlösung

DB-Baureihe 215 als H0-Miniatur von Piko.

54 Eine Mirage in Weinrot

Piko bringt den RABDe 12/12-Elektrotriebzug der SBB als Nachbildung im Maßstab 1:87.

56 Edel-Glaschaise

Der niedliche bayerische „Glaskasten“ PtL2/2 erscheint nun bei KM1 für die Nenngröße 0.

58 Nebenbahn aktuell

Baureihe 628.2 der DB AG in Z von Märklin.

59 TGV für Zetties

Azar Models bringt den TGV Sud-Est für Z.

60 Bullaugenlok

Elektrolok der Serie 1100 der Nederlandse Spoorwegen als H0-Modell von Märklin.

61 Frisch geknickt

Roco stellt die SNCF-Elektrolok BB 15000 der vierten Bauserie auf die H0-Gleise.

■ Probefahrt

62 Das Harzkamel

Baureihe 199.8 der DR in H0m von Brawa.

63 Güldenes Güterzugpferd

Brawas neue DR-V 100 als Baureihe 111 in H0.

63 Leicht und schnell

DB-Leig-Einheit Gilmehs 52 von Brawa in H0.

64 Schweizer Städteexpress

L.S.Models/Models World bietet den „Swiss Express“ der SBB als Set im Maßstab 1:87 an.

64 Nachtzug-Zeiten

Bvcmz 248-Liegewagen von Rivarossi in H0.



40 | Die Bahn dient auf dem afrikanischen Kontinent vor allem dem Alltagsleben. Es gibt aber auch einige besondere Angebote, wie etwa den „Royal Livingstone Express“ in Sambia/Ostafrika.

70 | Auf dem Dachboden von Walter Busse geht es mit großen Schritten voran: Im dritten Teil unserer Werkstatt zu seiner neuen H0-Anlage erläutert er Planung und Aufbau des weitläufigen Schattenbahnhofs.



82 | Die OnTraxs konnte sich auch 2026 mit einer Vielzahl ansprechender und oft auch originell gestalteter Modellbahnanlagen profilieren. Wir zeigen die schönsten Motive der neuesten Schaustücke zahlreicher bekannter Eisenbahnmodellbau-Profis.

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe Juni 2026, 74. Jahrgang
Chefredakteur: Stefan Alkofer (Vi.S.d.P.)
Redaktion: Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba), Claudio Ludwig (cl)
Editorial Director: Michael Hofbauer
Mitarbeitende dieser Ausgabe: Walter Busse, Hans-Jürgen Credé, Bruno Kaiser, Sebastian Koch, Rein Korthof, Jana Müller, Richard Oed, Holger Späing, Christian Spiller
Redaktionsassistent: Barbara Forster
Layout: Claudia Reidl (fr)
Korrektur: 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 Pilzwegger
Gesamtanzenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Anzeigenposition: Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim, www.mvz.de
Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2026 GeraMond Media GmbH, ISSN 0026-7422

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 Dataming) 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 | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

KUNDENSERVICE: Alles rund ums Abo, Adressänderungen, Abbestellungen, Einzelheftbestellung - rund um die Uhr unter

modelleisenbahner.de/service

oder Mo.-Fr. 08:00-20:00 Uhr über den Kundenservice:

✉ MODELLEISENBÄHNER Abo-Service,

Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau

☎ +49 (0) 89 46 22 00 01

🌐 service@verlagshaus24.com

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 DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

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

LESERBRIEFE UND BERATUNG

✉ MODELLEISENBÄHNER
 Postfach 400209, 80702 München

☎ +49 (0)89/13 06 99 669

📧 redaktion@modelleisenbahner.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 2026/06

Außerdem

65 Feiner Lastenträger

T5-Taschenwagen von MoBaBro im Vertrieb von Modellbahn Union im Maßstab 1:87.

65 Effektvolle Beleuchtung

Neue DDR-Laternen von Busch für Spur H0.

■ Werkstatt

66 Ikarus im Bau

Bruno Kaiser zeigt, wie er bei der Montage des Ikarus 260 in TT von Auhagen vorgegangen ist.

70 Dachboden frei!

Teil 3 unserer großen MEB-Anlagenbau-Serie.

■ Szene

82 OnTraxS 2026

In Utrecht trafen sich die Modellbau-Künstler.

84 Großdiesel in TT

Passend zu unserer Titelgeschichte zeigen wir, welche „Ludmilla“-Modelle es in 1:120 gibt.

88 Die Lauterthalbahn

Dr. Sebastian Litters H0-Anlage der Epoche II hat eine Traktorenfabrik als Betriebsmittelpunkt.

94 Für jeden etwas

Sie haben auch dieses Jahr gewählt: Das sind die Gewinner des „Goldenen Gleises“ 2026!

43 Buchtipps

50 Termine & Treffpunkte

76 Modellbahn aktuell/Neuheiten

81 BDEF/SMV

98 Vorschau



Titelbild: 232 669 mit EZ 51716 von Nürnberg nach Hof am 8. April 2018 in der Ausfahrt Freihöls.
Foto: Patrick Weiland





DIESEL- SAURIER IM WANDEL

Über fünf Jahrzehnte prägen sie nun das Bild auf deutschen Schienen: sechssachsige „Ludmillas“, gebaut im sowjetischen Woroschylowgrad, dem heutigen Luhansk. In den Jahren nach der Wende erfolgten zahlreiche Umbauten, die zu einer erstaunlichen Bauartvielfalt führten.

Ganz allmählich beginnt der Stern der Baureihe 232 nun doch zu sinken: Erst kürzlich beendete man die Hauptuntersuchungen an der Baureihenfamilie 232/233 im Werk Cottbus. DB Cargo erhielt mit 232 280 am 20. November 2025 ihre letzte frisch hauptuntersuchte „Ludmilla“. Doch die 232 – so heißt die in den Jahren 1973 bis 1982 in insgesamt 709 Exemplaren von der DR beschaffte ursprüngliche Baureihe 132 – steht bis heute im aktiven Dienst. Bei vielen privaten EVU laufen ehemalige 232 ebenfalls noch, aber auch dort zeichnen sich die letzten Unterhaltungsperioden ab. Der Aufwand zur Instandhaltung der schweren Sechssachser aus den 70er- und 80er-Jahren zeigt steigende Tendenz, und im Güterverkehr sowie im Bahnbau kann

eine moderne DualMode-248 von Siemens bis zu drei Loks der Baureihe 232 ersetzen.

Dennoch haben die Sechssachser aus sowjetischer Produktion eine beachtliche Karriere nicht nur bei der DR, sondern auch bei der DBAG hinter sich. In den 90er-Jahren, nach der Wende, konnte man auf die zuverlässigen Großdieselloks keinesfalls verzichten und investierte viel Geld und Aufwand für Neumotorisierungen, Umbauten und Auslandszulassungen. Aus diesen Anstrengungen der letzten Jahrzehnte resultiert bis heute eine interessante Variantenvielfalt.

Die Baureihe 132 der DR entstand als konsequente Weiterentwicklung der zunächst gelieferten Baureihen 130 und 131, die für den Güter- und Personenverkehr



Warten auf den Gegenzug: Wegen einer Sperrung zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) werden Umleiter über die Ostbahn gefahren. Am 22. Juli 2006 wartet 233 285 vor dem Bahnhof von Trebnitz auf die entgegenkommende 233 118. Die Baureihe 233 entstand ab 1997 durch den Einbau neuer Motoren von Kolomna. Die Luftansaugung des Turboladers wurde neu konzipiert und zu einer Fahrzeugseite geführt. Gegenüber baute man ein sechstes Maschinenraumfenster in die Seiten ein. Das ist an 233 285 gut zu erkennen.



Foto: Frank Steinbach

Die erste Nachrüstung an den Loks der Baureihe 132 war der Einbau einer geänderten Stromversorgung der Zugsammelschiene. Sie war für den IC-Verkehr nach Berlin ab 1991 erforderlich geworden. Äußerlich zu erkennen ist das am Gerüst für die Blindleistungskompensation auf dem Dach hinter den Bremswiderstands-Lüftern. 132 534 passiert den Block Parey an der Strecke Berlin – Magdeburg mit dem IC 601 „Rheinland“ am 13. September 1991.



Fotos (2): Andreas Wegemund

232 227 trägt am 30. April 1994 in Alt-Hüttendorf noch den Originallack der DR. Als Umbauten sind nur die nachträglich eingefügten Klammern an den Frontfenstern zu erkennen.



Am 22. April 1996 erstrahlte 232 434 in Schwedt (Oder) neu lackiert im Orientrot der DBAG, aber noch in der alten Farbaufteilung der DR. Auch an dieser Maschine sind als bauliche Veränderung nur die Frontscheiben zusätzlich geklammert.

Chorin am 21. Mai 1998, zu Christi Himmelfahrt: 234 630 bespannt den IR328 „Mare Balticum“ von Berlin-Lichtenberg ins polnische Elk. Bei der Lok handelt es sich um ein mit einem MaK-Motor remotorisiertes Exemplar. Dies ist an den beiden MD-Gittern an der Position des fünften Seitenfensters und der alten Luftansaugung zu erkennen. Die wieder in DR-Farben lackierte Maschine trägt die großen Siemens-Lüfter und erhielt neue, breitere Rahmen um die Frontscheiben.



Oben: Den Zustand nach dem 1992 und 1993 erfolgten Umbau der Luftansaugung verdeutlicht 232 567 im September 1999 in Letschin. In der Lage des ehemaligen vierten Seitenfensters sind die beiden übereinander angeordneten MD-Gitter zu erkennen. Beim Umbau ab 1999 wurden sie stillgelegt und mit einer Platte innen verschlossen. Die Lok verfügt über die neuen Siemens-Lüfter und MD-Gitter in den Dachschrägen. Befördert wird der RE7 (drei Wagen in drei Farb-Schemata) des VBB von Berlin-Lichtenberg nach Frankfurt (Oder).



ausgelegt waren. Die neuen Loks besaßen ab Werk nun eine elektrische Bremse, eine elektrische Zugheizanlage und waren mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h im Betrieb bei der DR flexibel einsetzbar. Die DR benötigte einige Jahre, um die Standfestigkeit der Motoren sicherzustellen, seitdem standen die Loks aber zuverlässig im Einsatz.

Die sowjetischen Loks sind deutlich zu laut

Ein erheblicher Nachteil der Maschinen war stets die immense Geräuschkulisse, die hauptsächlich durch die schnelllaufenden Turbolader und die Ventilatoren des Kühlsystems entstand. Bereits die DR stattete daher versuchsweise erste Loks mit Klatten-Gittern an den Ansaugöffnungen in den Dachschrägen aus.

Ein weiteres Problem kam hinzu: Ende der 80er-Jahre forderte die Deutsche Bundesbahn klimatisierte Wagen in den Transitzügen nach Berlin. Dafür war die

232 601 fährt heute bei der WFL (Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG). Sie ist eine der Lokomotiven, die sich noch heute weitestgehend im Originalzustand befinden. Am Lokkasten sind die stabilen Fensterrahmen und die darunter neu installierten Lufteinlässe für die Führerstandsheizung zu erkennen. Auf dem Dach sind zwar die Änderungen der 90er-Jahre zu finden (MD-Gitter in den Dachschrägen, Blindleistungskompensation und breite Befestigungsbänder der Dachhauben), aber es sind noch die Original-Lüfter vorhanden.

Energieversorgung in den 132, die auf den nicht elektrifizierten Strecken vor diesen Zügen damals fast ausschließlich zum Einsatz kamen, aber nicht ausgelegt. Bereits vor der politischen Wende in der DDR gab es Projekte zwischen DR und DB bezüglich der Zugenergieversorgung der 132. Als ab Ende 1989 die vielen neuen grenzüberschreitenden Personenzüge bespannt werden mussten und man in den Folgejahren ein starkes Verkehrswachstum auf der Schiene zwischen Ost und West prognostizierte, war das Thema Energieversorgung hoch brisant. Der hohe Energieverbrauch der teils klimatisierten Wagen und der Speisewagen mit eingebauten Transformatoren machte eine Anpassung der Energieversorgung in den sowjetischen Dieselloks nun zwingend erforderlich.

Strom für klimatisierte IC-Züge

In Zusammenarbeit mit dem BZA München testete man die sogenannte Blindleistungskompensation. Deren Einbau in den Loks erkennt man an den Gittern mit darunter liegenden Widerständen, die hinter den Lüftern der E-Bremse auf dem Dach installiert wurden. Diese Nachrüstung erfolgte ab Anfang 1990. Danach waren die Loks frei im IR-/IC-System mit klimatisierten Wagen der DB einsetzbar.

Zum Fahrplanwechsel am 2. Juni 1991 wurde daher der IC-/IR-Verkehr nach Berlin mit der Baureihe 132 aufgenommen. Die 3200 PS leistenden Loks konnten nun im IC-Taktsystem zeigen, was sie konnten. Die Verkehre ab Braunschweig, Helmstedt und Hannover nach Berlin sowie von Hof und Bebra nach Leipzig waren die wohl prestigeträchtigsten, aber auch herausforderndsten Aufgaben in der Einsatzgeschichte der Baureihe.

Ab 1992 reihte man die Loks als Baureihe 232 ein – mit dieser Bezeichnung sollten sie die längste Zeit ihres Daseins in ganz Deutschland, von Sassnitz bis Friedrichshafen, unterwegs sein. Zunächst waren die robusten Loks nicht nur im Güter-, sondern auch Personennah- und Fernverkehr unverzichtbar.

Im Rahmen eines ersten nennenswerten Umbaus entstand in den Jahren 1991 und 1992 die 140 km/h schnelle Baureihe 234. Von den 64 Loks für den Personenverkehr erhielten 23 eine Wendezugsteuerung. Um die Geschwindigkeit heraufsetzen zu können, griff man auf Antriebskomponenten der von Beginn an für 140 km/h zugelassenen Baureihe 130 zurück und verstärkte zusätzlich die Bremsanlagen. Äußerlich unterschieden sich die 234 kaum von den 232, sie wurden bei Abnahme auch weiterhin entsprechend der DR-Farbaufteilung neu lackiert. Man setzte die Loks anfangs vorrangig im Fernverkehr ein, doch mit fortschreitender Streckenelektrifizierung wanderten sie in den Nah- und Regionalverkehr ab.

Bis Ende 1997 existierte unter dem Dach der DBAG der Geschäftsbereich Traktion, der die Lokomotiven frei disponieren konnte. Mit dessen Auflösung schlug man die Baureihe 232 der Güterverkehrssparte und die 234 der damaligen Fernverkehrstochter DB Reise & Touristik zu.

Auch viele der 120 km/h schnellen 232 musste man bis zur Erneuerung der Fahrzeugflotte weiterhin im Reisezugverkehr einsetzen. Sie standen in den neuen Bundesländern vielerorts vor Regionalzügen im Einsatz. Die letzten Leistungen, welche die 232/234 im Fernverkehr erbrachten, waren die IC-Verkehre zwischen Angermünde und Stettin sowie von Ulm nach Friedrichshafen am Bodensee. Für letztere nutzte man die 234 ab 2002 in Verbindung



Für die Baustoffentsorgung der Baustelle am Potsdamer Platz in Berlin entwickelte die DBAG neue Seitenkipptwagen des Typs Fas 128. 232 586 erhielt auf den Führerständen Bedienpulte für die Fernsteuerung der Wagen. An den Seiten zeugte davon ein Schriftzug. An der Lok sind die MD-Gitter und die nachgerüsteten Befestigungsbänder in den Dachschrägen gut zu erkennen.



In den 90er-Jahren wurden viele 232 in Orientrot lackiert und mit einem „Latz“ versehen. 232 406 beschleunigt im Winter 2001 einen Zug nach Angermünde aus dem Bahnhof Passow (Uckermark). Zum Aussehen der Epoche V gehörten auch Rechteckpuffer.

mit IC-Steuerwagen. 2010 erfolgte schließlich die Umstellung auf die Baureihe 218 im IC-Verkehr in Richtung Bodensee.

Anpassungen an den Loks wurden auch wegen geänderter Sicherheitsvorschriften erforderlich: Von außen gut sichtbar waren die neuen Befestigungen der Dachhauben. Ab 1992 setzte man dazu breite Befestigungsbänder zwischen den Hauben ein.

Kleinere Änderungen an Dach und Frontfenstern

Die ursprüngliche Einfassung der großen Frontscheiben wurde ab 1992 ebenfalls geändert. Zuerst fügte man deutlich sichtbare Klammern für den zusätzlichen Halt ein, später baute man komplett neue Fensterbefestigungen ein, die seitdem an breiteren Rahmen zu erkennen sind.

Ihr markanter Sound machte die Loks der Baureihe 132/232 zwar bei den Fans beliebt, führte aber auch zu Beschwerden bei Anwohnern, Reisenden und beim Bahnpersonal. Weil abzusehen war, dass man auf die Sechssachser für längere Zeit nicht verzichten konnte, investierte man viel Mühe in die Reduktion des Geräuschpegels. Anfangs konzentrierte man sich auf kleinere und schnell auszuführende Anpassungen, später baute man umfangreicher um. Diese Anstrengungen führten bis heute zu einer auf den ersten Blick eher



Auch auf dem Gebiet der früheren DB wurden die Dieselloks aus sowjetischer Produktion heimisch: Im südostbayerischen Chemiedreieck konnten die mit einem 3600PS-Motor versehenen Loks der Baureihe 233 ihre Stärken ausspielen. Am Abend des 25. April 2007 wartet 233 586 mit einem Zug in Richtung München in Dorfen auf die Kreuzung.

undurchschaubar wirkenden Vielfalt im Aussehen der Lokbaureihe.

Die Lüftungsgitter in den Dachschrägen (ursprünglich mit waagrecht Lamellen) tauschte man ab 1991 gegen sogenannte Mehrfachdüsengitter (MD-Gitter) der Bauform Klatte, zu erkennen an den eckigen Rahmen und den senkrechten Lamellen. Dies führte zu einer geringen Geräuschminderung, größtenteils, weil die

Geräusche der im Innenraum arbeitenden Lüfter und Aggregate nicht mehr so leicht nach außen traten. Über die Luftansaugung in den Dachschrägen wurde die Kühlung der Heizgeneratorlüfter und die der elektrischen Verbraucher versorgt. Anfangs gab es auch Loks, bei denen nur drei der fünf Gitter umgebaut wurden, später standen die Loks nur noch mit den neuen Lüftungsgittern im Betrieb.

Die wichtigsten Bauartänderungen an Loks der Baureihe 232

Zeitraum des Umbaus	Umbau	Bemerkung
1990/1991	Einbau der Blindleistungskompensation	Für den Einsatz von Klimatisierten DB-Wagen und Speisewagen mit Transformatoren in IC-Dienst
ab 1991	MD-Gitter in den Dachschrägen	
1991/1992	Umbau in die Baureihe 234 mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit	64 Loks, davon 23 mit Wendezugsteuerung
ab 1992	Breite Bänder zur Befestigung der Dachhauben	
ab 1991	zusätzliche Klammern an den Frontscheiben	
ab 1992	Einbau neuer Fensterrahmen der Frontscheiben	
1992/1993	Neumotorisierung der Baureihe 234	Je zwei Loks mit Motoren von Kolomna, MaK und Caterpillar
1992/1993	Neue Ansaugung der Verbrennungsluft	Zwei übereinander angeordnete MD-Gitter an der Stelle des vierten Seitenfensters. 24 Loks der BR 232, 16 Loks der BR 234
Ab 1997	Einbau Dachlüfter von Siemens	
2002/2003	Neumotorisierung mit 3600 PS-Dieselmotor von Kolomna	65 Loks zur Baureihe 233 umgebaut, Luftansaugung über vier MD-Gitter auf der A-Seite, Einbau eines sechsten Seitenfensters auf der anderen Lokseite
1999	Neue Ansaugung der Verbrennungsluft	Umbau der Serie von 1991/1992, nun an der Stelle der alten Luftansaugung
ab 1998	Umbau der Luftansaugung und Erneuerung der Heizung der Führerstände	
1999–2001	Neumotorisierung mit 4000 PS Dieselmotor von Kolomna	Prototyp 232 800, Serie als Baureihe 241 bezeichnet, Luftansaugung beidseitig zwei übereinander angeordnete MD-Gitter an der Stelle der ursprünglichen Luftansaugung; fünf Loks für Einsatz in Belgien angepasst
2001	Einbau des niederländischen Zugsicherungssystems	Baureihe 232.9

Auf der A-Seite der Baureihe 233 erkennt man hinten die vier MD-Gitter für die Ansaugung der Verbrennungsluft des Dieselmotors. Auf der anderen Lokseite sind dort zwei Fenster angeordnet. 233 233 ist am 26. April 2007 zwischen Altötting und Kastl mit einem Güterzug im Öttinger Forst unterwegs.



232 800 war der Prototyp für die Neumotorisierung mit dem 4000 PS leistenden Kolonnenmotor des Typs 2-5D49M. Bei dieser Lok änderte man die Luftansaugung noch nicht. Sie trägt noch die alten Dachlüfter und die Blindleistungskompensation von 1990. Am 14. Januar 2009 wurde sie mit dem Seddiner Hilfszug in Priort fotografiert.

Das typisch pfeifende Geräusch der 232 entstand durch die Ansaugung der Luft für den Abgasturbolader des Typs 6TK. Ein Turbolader wird von den Motorabgasen angetrieben und arbeitet als Turbine, welche die Verbrennungsluft verdichtet und so die Leistung des Motors erhöht. Der Turbolader der 132 arbeitete mit einer Drehzahl von über 20000 Umdrehungen pro Minute. Angesaugt wurde die Luft durch Gitter in den Seitenwänden neben den großen Lüftungsöffnungen in Höhe der Seitenfenster.

Die Motor-Turbolader brauchen mehr Luft

Durch Umbauten der Luftansaugung und kleinere Maßnahmen ab 1991 reduzierte man das Pfeifen des Turboladers nachhaltig. Eine geringere Luftansaugung führte aber zu Leistungseinbußen, weshalb die Verantwortlichen bei der DR weiterreichende Umbauten entwickelten. Die Luftansaugung für den Dieselmotor wurde völlig neu entworfen. In einer Umbause-rie ab 1992 wurden in beide Lokseiten

je zwei übereinander angeordnete MD-Gitter eingebaut, der Prototyp dafür war 232 676. Neue Papierfilter übernahmen die Aufgabe der alten Ölbadluftfilter. Die neuen, übereinander angeordneten Gitter befanden sich an der Position des vierten Maschinenraumfensters. Ab 1992 baute das Raw Cottbus während V7-Instandhaltungsstufen einige Loks um, zusätzlich erfolgte der Umbau im Bw Cottbus während der laufenden Unterhaltung. Bis Ende 1993 passte man auf diese Weise 24 Loks der Baureihe 232 und 16 der 234 an. Im Betrieb stellte sich heraus, dass der lange Weg der Luftansaugung zu einem Druckabfall in der Verbrennungsluft und wiederum zu Leistungseinbußen führte. Daher wurden die Arbeiten ab 1994 eingestellt. Bei den noch originalen Loks modifizierte man die bestehende Luftansaugung durch Umbauten der Ansaugschächte, den Einbau zweistufiger Verdichterräder und eingeklebte Isolierfilme.

Die 1992/93 umgebauten Loks unterzog man ab 1999 einem zweiten Umbau, um die Leistungseinbußen wieder



An den Serienloks der Baureihe 241 änderte man die Luftansaugung des Turboladers, die an den übereinander angeordneten MD-Gittern vor den Lüftungsöffnungen zu erkennen sind. Die Blindleistungskompensation hat man entfernt (2. August 2006 bei Martinlamitz in Oberfranken).

zu beseitigen. Die neuen MD-Gitter zur Luftansaugung lagen nun an der Stelle des Wabengitters der alten Ansaugung mit Ölbadluftfilter, den man nun entfernte. Der Weg zum Turbolader war so kürzer.



Bei 233 511 handelt es sich um eine 232, die 1992 bereits neue MD-Gitter für die Luftansaugung erhalten hatte. Sie wurden beim Umbau 1999 stillgelegt und beim Umbau in eine 233 nicht entfernt. Auf der B-Seite der Baureihe 233 sind sie funktionslos und von innen verschlossen (4. September 2020 in Gerstungen).

Auch bei diesem Umbau erhielten die Loks zwei übereinander angeordnete Gitter auf beiden Lokseiten. Das Werk Cottbus, welches nun für die 232 verantwortlich war, beließ die alten MD-Gitter in den Loks und verschloss sie von innen mit einer Platte. Die 16 in den Jahren 1992/1993 umgebauten 234 wurden im Werk Neustrelitz bearbeitet. Die Schlosser in Mecklenburg verschlossen die Öffnungen und bauten wieder das vierte Seitenfenster sowie die gesickten Seitenwände ein.

Parallel zu den Umbauten der Luftansaugung untersuchte die DR auch die Neu-

motorisierung an Loks der Baureihe 234. Je zwei Loks wurden 1992/1993 mit den Motoren Kolomna 1-2D49 (234 440 und 657), CAT 3608 (234 548 und 565) sowie MaK 12 M 282L (234 555 und 630) ausge-

Probe- und Serienumbauten mit neuen Motoren

rüstet. Die Umbauten mit den Kolomna-Motoren führten zu keinen Anpassungen an den Seitenwänden. Bei den CAT-Loks verbaute man sechs MD-Gitter auf einer Lokseite im Bereich des vierten und fünften Seitenfensters. Auf der anderen Seite

ersetzte man das Wabengitter der alten Luftansaugung durch ein sechstes Fenster. Die Loks mit MaK-Motor erhielten auf beiden Seiten im Bereich des fünften Seitenfensters und des Lufteinlasses des Ölbadluftfilters zwei nebeneinander angeordnete MD-Gitter.

Eine größere Serie von Neumotorisierungen erfolgte aber erst ab 1997, die Prototypen waren diesmal 232 349 und 413. Die Versuche erfolgten wieder mit dem Kolomna-Motor des Typs 1-2D49, der schon 1992 getestet wurde. Die 3600 PS des Aggregates erforderten einen größeren Turbolader. Die Ansaugung erfolgte nun nur noch von einer Fahrzeugseite, die dazu vier MD-Gitter in 2+2-Anordnung an der Position des fünften Fensters und des alten Ölbadluftfilters erhielt. Auf der gegenüberliegenden Seite baute man ein sechstes Maschinenraumfenster ein. Die erfolgreiche Neumotorisierung führte zum Serienumbau von 64 Lokomotiven, die fortan die Baureihenbezeichnung 233 erhielten. Im Februar 1997 rüstete



Bei 232 901 der WFL handelt es sich um eine für die Niederlande angepasste Lok. Als ehemalige 234 072 trägt sie seitlich die MD-Gitter an der Stelle des alten Lufteinlasses, die man 1999 eingebaut hat. Die Gitter an der Stelle des vierten Fensters aus dem ersten Umbau baute das Werk Neustrelitz 1999 wieder zurück. Das Dach ist im Zustand der 90er-Jahre erhalten geblieben – von links nach rechts: große Siemens-Lüfter, Haube über dem Schalldämpfer, Typhone, Blindleistungskompensation und Lüfter der E-Bremse in Originalausführung (6. September 2023 im Rbf Wustermark).

man 232 702 ebenfalls mit dem 1-2D49-Motor aus. Sie sollte als Baureihe 233.8 steilstreckenfähig sein. Es blieb bei dem Probeumbau. Die 233 behielten ihre alte Ordnungsnummer bei. 232 702 wurde später zur 233 702.

Sonderlinge sind 233 281, 306, 452 und 511: Sie verfügen auf der A-Seite der Lok über sechs MD-Gitter. Hier sind noch die funktionslosen Gitter aus dem Umbau von 1992/1993 auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden.

Eine weitere Neumotorisierung erfolgte 1997 mit dem 4000 PS-Motor des Typs 2-5D49M von Kolomna. Unter Beibehaltung der alten Luftansaugung versah man 232 237 mit dem Aggregat und zeichnete sie in 232 800 um. Von 1999 bis 2001 rüstete man zehn Loks mit dem neuen Motor aus, es entstand die neue Baureihe 241. Fünf Loks erhielten für das belgische

Neue Motoren mit bis zu 4000 PS

Lichtraumprofil etwas niedrigere Motorlüfter, sie bezeichnete man dann als 241 801 bis 805. Diese Loks benötigte man für den grenzüberschreitenden Einsatz auf der steigungsreichen Strecke zwischen Aachen und Montzen. Bei den Umbauten im Werk Cottbus erhielten die 241 beidseitig zwei MD-Gitter im Bereich der alten Luftansaugung. 241 803 verfügt als einzige 241 über beidseitig zwei funktionslose MD-Gitter aus dem Umbau von 1992/1993. Die fünf nur für Deutschland vorgesehenen 241 behielten ihre Ordnungsnummer.

Als weitere Anpassungen waren neue kleinere Luftansaugungen für die Führerstandsheizung unter den Frontfenstern sowie Befestigungsmöglichkeiten für Gitter vor den Frontscheiben. Mit Letzteren rüstete man acht 232 aus, die man vor Castor-Zügen einsetzte und so die Führerstände vor Wurfgeschossen schützte.

Eine deutlicher sichtbare Änderung an den Loks war der Einbau neuer Kühlerlüfter von Siemens. Nachdem Versuche zwischen 1992 und 1997 mit Klappen und Anpassungen an den Originallüftern von 232 558 zu keiner nennenswerten Reduzierung des Geräuschpegels der



232 359, eine weitere WFL-Lok im Detail: In der Seitenwand sind vorn die MD-Gitter aus dem Umbau von 1992/93 zu erkennen. Diese wurden beim Umbau 1999 funktionslos und innen mit Platten verschlossen. Die neue Luftansaugung erfolgte über die beiden MD-Gitter hinten an der Stelle der alten Ansaugung (oben). Auf dem Dach erkennt man wiederum die Mehrfachdüsengitter (MD) mit senkrechten Lamellen in den Dachschrägen. Links auf dem Dach sind die Lüfter der elektrischen Bremse zu erkennen, daneben das Gerüst für die Blindleistungskompensation (Mitte). Die neuen Lüfter von Siemens sind an ihrer höheren Bauform zu erkennen und gaben den Loks in der Epoche V/VI ihr typisches Aussehen. Sie reduzierten den Geräuschpegel und wurden ab 1997 eingebaut (unten). Die fast frisch lackierte Lok stand am 6. September 2023 im Rbf Wustermark.



233 662 bespannte am Abend des 8. Juli 2007 einen IC von Amsterdam nach Szczecin. Ab Angermünde spannte man auf Diesel um. Die typischen Bauart-Änderungen an der Lok dürften nun jedem Leser geläufig sein.

Drehstrommotoren der Lüfter führte, rüstete man ab 1997 nahezu alle Loks der Baureihenfamilie mit den neuen, dem Betrachter sofort auffallenden Lüftern von Siemens aus. Probeweise erhielt zunächst 232 437 im Jahr 1996 diese Lüfter.

Die Unterbaureihe 232.9 entstand durch die Anpassung von ehemaligen Loks der Baureihe 234, die wieder auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zurückgebaut und mit der Sicherungstechnik für den Einsatz in den Niederlanden angepasst wurden. Die Loks besaßen den verkehrsroten Anstrich, erhielten abweichend aber

ein großes weißes Kontrastviereck an den Lokfronten.

Auch viele Exemplare der hier beschriebenen Baureihen, die von privaten EVU, beispielsweise bei der Wismut AG, von der Staatsbahn übernommen wurden, erfuhren anschließend einen Umbau, ebenso von Adtranz übernommene Loks. Diese Maschinen stellen wir noch gesondert vor.

Noch ist die „Ludmilla“ also in unterschiedlichsten Varianten und Unterbaureihen unterwegs und zu Recht widmen sich zahlreiche Fans fotografisch diesen letzten „Diesel-Sauriern“. *Sebastian Koch*



Über den Autor:
Sebastian Koch,

geboren 1977 in Eberswalde, ist seit einem Usedom-Urlaub 1982 von Eisenbahnen fasziniert und bekam mit sechs Jahren seine erste TT-Modellbahn. Später studierte er Verkehrswesen an der TU Berlin, unterrichtete angehende Eisenbahner und arbeitet seit 2007 bei der Havelländischen Eisenbahn AG.



Für Fans der Baureihe 232 ist die heute bei WFL im Einsatz stehende 232 356 in den alten DR-Farben eine wahre Augenweide. Auf dem Dach sind nur die breiten Befestigungsbänder und die Funkantenne neu, es sind sogar noch die alten Lüfter vorhanden. Ansonsten zeigen aber auch die eckigen Puffer, die MD-Gitter in den Dachschrägen und Seitenwänden sowie die Frontscheiben, dass die Epoche IV doch schon Vergangenheit ist. Die Lok wurde am 3. November 2021 mit einem Schotterzug bei Ruhland fotografiert.

Alle Fotos, soweit nicht anders angegeben: Sebastian Koch

Planen - bauen - steuern

Jetzt Digitale Modellbahn oder MIBA Spezial mit über 30 % Rabatt kennenlernen



3x
für nur **17,90 €**
(statt 26,70 € im Einzelverkauf)



2x
für nur **17,90 €**
(statt 25,80 € im Einzelverkauf)

Digitale Modellbahn bietet Praxis- und Erfahrungsberichte, Tests, Marktübersichten sowie alle Neuigkeiten aus der Welt der digitalen Modellbahntechnik und -elektronik und der entsprechenden Software

MIBA Spezial widmet sich mit jeder Ausgabe einem angesagten Modellbahnschwerpunktthema mit herausragenden Tipps, Anregungen, Bildern und Anleitungen zu Planung, Bau- und Gestaltung von Anlagen.

+ Geschenk Ihrer Wahl

1x
gratis



1 | MIBA Neuheiten-report 2026
Das MIBA-Neuheitenheft bietet einen einzigartigen Überblick über die wichtigsten Modellbahn- und Zubehörneuheiten des Jahres 2026



2 | Modellbahn-Schule 53 „Städte gestalten“
Wissenswertes rund um die Stadt, deren typische Bauten und Einrichtungen sowie den Straßenverkehr für die perfekte Modellbahnanlage.



3 | MIBA Spezial 153 „3D-Druck und Lasercut“
mit wertvollen Tipps für den Einsatz von 3D-Druck und Lasercut-Technologie und interessanten Projekte zum Selberbauen.

Jetzt Magazin Ihrer Wahl testen und Geschenk sichern unter



BAHNWELT AKTUELL

Meldungen des Monats



Das Foto des Prototypen ist auf der Messe „transport logistic 2019“ in München am 5. Juni 2019 entstanden. Die Lok basierte noch auf der ebenfalls niemals realisierten SDE 1800 der Schalker Eisenhütte.

Foto: Stephan Karkowski

LOKOMOTIVINDUSTRIE

Toshiba-Loks verschrottet

□ Im Jahr 2017 verkündeten DB Cargo und Toshiba eine Technologiepartnerschaft zur Entwicklung einer umweltfreundlichen Hybrid-Rangierlokomotive: die HDB 800. Zwei Jahre später wurde sie erstmals in München gezeigt. Erstkunden sollten die DB Cargo und Railpool werden. Der Bahnkonzern beabsichtigte, 50 Exemplare zu kaufen und weitere 50 bei Railpool zu leasen. Acht Exemplare wurden gebaut, die nun im März 2026 nagelneu verschrottet wurden. Die Gründe sind vielschichtig: Toshiba ist zwar ein Technologie-Gigant, aber kein erfahrener Lokomotivbauer für den europäischen Markt. Es wurde versucht, mit der HDB 800 nicht nur eine neue Batterieart (SCiB), sondern



Fotos (2): Bernd Piplack

Mitte März wurden insgesamt vier sogenannte „Toshiba-Loks“ zum Schrotthändler Bender in Leverkusen-Opladen überführt.

eine komplett neue Lokomotive von Grund auf zu entwickeln. Toshiba unterschätzte, wie komplex die Integration der Batterie in das Gesamtfahrzeug (Zugsicherung, Brandschutz, mechanische Belastung) nach europäischen Normen (TSI) ist. Die SCiB-Zelle funktionierte, aber das Projekt scheiterte am Lokomotiventwurf. Die HDB 800 war als „Series-Hybrid“ konzipiert. Das bedeutet: Der gesamte Antriebsstrang läuft über den Zwischenkreis, der von der Batterie gepuffert wird. Die Batterie war das zentrale Herzstück. Das System war extrem komplex und intolerant gegenüber Fehlern in der Abstimmung zwischen Diesel, Batterie und E-Motoren. Das komplexe Zusammenspiel aus Antriebssoftware und den strengen Re-Validierungsanforderungen des EBA war in Kombination mit der räumlichen Trennung von Entwicklung (Japan) und Zulassung (Deutschland) sehr ineffizient. Im Herbst 2025 wurde das Projekt begraben und die bereits produzierten Fahrzeuge rollten nun quasi fabrikneu auf den Schrottplatz.



Am 18. März 2026 wurde an 1018001 bereits mit der Verschrottung begonnen. 1018002 stand dahinter.

DBAG

ICE L nimmt Fahrt auf

□ Mit den Eckdaten Wagenzuglast 240 Tonnen, Wagenzuglänge 106 Meter, Gesamtzuglänge 165 Meter raste ein Zug mit der neuen 105 022 an einem und einer 183 sowie einer 193 am anderen Zugende mit bis zu 200 km/h zwischen dem 10. und dem 13. März 2026 mehrmals am Tag auf der Anhalter Bahn hin und her. Wendepunkte der Messfahrten waren Zahna im Norden und Bitterfeld im Süden. Das auf solche Abnahmefahrten spezialisierte Verkehrsunternehmen „RailAdventure“ hatte von Talgo, dem Hersteller der neuen Mehrsystem-E-Lok der Baureihe 105, diesen Auftrag im Rahmen der Zulassungsfahrten auf dem Netz in Deutschland erhalten. Dicke Kabelbäume hingen aus dem seitlichen Führerstandsfenster der 105 022 und zeigten auch von außen an, dass es sich um Messfahrten handelt. Die Baureihe 105 ist nach deren finaler Abnahme, voraussichtlich im Jahr 2027, für die Bespannung der Talgo 230-Züge unter Fahrleitung vorgesehen. Beim Fernverkehr der DB ist damit der Markenname „ICE L“ verbunden. Bei den Tests kamen vier Bimz-Wagen der GfF im ehemaligen „Interregio“-Design zum Einsatz. Nur wenige Tage zuvor war der ICE L mit einem Vectron DualMode der Baureihe 248.5 auf sogenannter „Betriebs-einführungsfahrt“. Zum einen testete der Fernverkehr gemeinsam mit Talgo- und Siemens-Technikern den zukünftigen



Fotos (2): Jürgen Metzeler

Die für den Einsatz vor den ICE L bestellte, neu entwickelte Baureihe 105, ebenfalls vom spanischen Hersteller Talgo, kommt schrittweise zum Laufen. Das auch auf Zulassungsfahrten spezialisierte Eisenbahnverkehrsunternehmen RailAdventure führte dazu in der Woche vom 9. bis 13. März zwischen Bitterfeld und Pratau auf der Anhalter Bahn umfangreiche Testfahrten mit 105 022 durch; hier bei der Rückfahrt nach Pratau an der Elbebrücke Lutherstadt Wittenberg am 12. März 2026.

Einsatz von Hamburg nach Westerland auf Sylt sowie auch den Zuglauf von Immenstadt nach Oberstdorf im Allgäu. Dabei wurden im Vorfeld der Zuführung ins Allgäu auch die Geislinger Steige und die Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm befahren. Dabei ging es unter anderem darum, ob der geöffnete Türbereich zu den Bahnsteigen der möglichen Unterwegsbahnhöfe passt und ob die lokalen Techniker und das Reinigungspersonal mit dem neuen Zug klar kommen. Das Fazit fiel sowohl Hohen Norden als auch an den Alpen positiv aus. Der Vectron fuhr die Touren mit Bravour, der baldigen Produkteinführung steht nichts im Wege. Der Talgo-Steuerwagen ist weiterhin in seiner Funktion noch nicht einsatzfähig.



Nach einer Übernachtung auf der Insel Sylt steht, im Rahmen der Produkteinführungsfahrt von DB Fernverkehr, der von Talgo hergestellte ICE L mit der Vectron-DualMode (Baureihe 248.5) am 4. März 2026 zur Rückfahrt nach Hannover am Bahnsteig 2 in Westerland.



Foto: Jara Müller

■ Die Waldbahn Plattling – Bayerisch Eisenstein wird während der Streckensperre zwischen Obertraubling und Passau nur im Abschnitt Deggendorf – Bayerisch Eisenstein befahren. Die Ersatzbusse der RB 35 verkehren von Landau (Isar) über Plattling nach Deggendorf. 650 654 und 650 658 überqueren am 15. August 2025 soeben als RB 83921 Plattling – Bayerisch Eisenstein die Ohebrücke zwischen Triefenried und Regen.

VERKEHRSPOLITIK

EuGH erklärt deutsche Schienenmaut für rechtswidrig

□ Der Europäische Gerichtshof hat die deutsche Schienenmaut respektive den Preisdeckel zur Schienenutzung im Nahverkehr als rechtswidrig eingestuft. Die Berechnung der Trassenpreise sei zu unflexibel und verstoße gegen EU-Recht. Zuvor war DB InfraGO bezüglich der Jahre 2024 bis 2026 zusammen mit anderen Netzbetreibern gegen das derzeitige Trassenpreissystem, welches den Nahverkehr deutlich bevorteilt, vor Gericht gezogen. Preissteigerungen für den Nahverkehr waren bis dato auf 1,8 Prozent, ab 2026 auf drei Prozent jährlich gedeckelt. Zuvor war bereits das Verwaltungsgericht in Köln bezüglich der Trassenpreisbremse konsultiert worden. Als Konsequenz wurde der Europäische Gerichtshof angerufen. Mit dem nun erfolgten Urteil drohen dem Nahverkehr erheblich höhere Trassenpreise, was die Streichung von Zugleistungen und höhere Fahrpreise zur Folge haben könnte. Auch Nachzahlungen sind nicht auszuschließen.



FRAGEZEICHEN

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



Foto: Hans-Jürgen Warg

□ Schon seit Jahren ist der „Historische Nahverkehr“ zwischen Bergen und Lauterbach Mole (KBS 198) auf der Insel Rügen eine lieb gewordene Tradition. Dabei kommen wechselweise mit Dampf- beziehungsweise Diesellokomotiven gefahrene Wagenzüge oder auch die LVT der Press zum Einsatz. Vom 26. bis 29. März 2026 waren wieder einmal die LVT an der Reihe und ersetzen den sonst dort verkehrenden RS 1. Auf dem Bild sind 172 140 und 141 am 26. März als PRE 74883 nach Bergen bei Pastitz unweit von Putbus unterwegs. Wir wollen von Ihnen einen der legendären Spitznamen dieser DR-Triebwagen wissen?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. Juni 2026 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete: „Modula“. Gewonnen haben: Ramona Becker, 01665 Klipphausen; Roland Mansfeld, 06406 Bernburg; Matthias Kain, 08371 Glauchau; Ulrich Neef, 08529 Plauen; Roy Clausner, 09430 Drebach; Rainer Werdermann, 16225 Eberswalde; Stephan Göttisch, 23774 Heiligenhafen; Hartmuth Schulz, 24159 Kiel; Christoph Neeb, 35584 Wetzlar; Torsten Sauer, 36433 Bad Salzungen; Sven Pape, 38106 Braunschweig; Thomas Förster, 38895 Langenstein; Sascha Föllmer, 45473 Mülheim; Daniel Robenek, 55457 Gensingen; Dietmar Nagel, 58579 Schalksmühle; Leo Schuler, 67158 Ellerstadt; Dirk Neumann, 67574 Osthofen; Wolf-Holger Hinsche, 73733 Esslingen; Hans-Peter Junglas, 93049 Regensburg; Matthias Klaus, 99610 Sömmerda.



Foto: Sven Wölle

■ Anlässlich des Frühjahrslokfests in Staßfurt wurde die Möglichkeit für Nachtaufnahmen mit den Dampfloknummern 01 005, 01 531, 41 1144, 50 380 und 58 311 geboten. Die drei letztgenannten standen dabei unter Dampf. Dank der Staßfurter Eisenbahnfreunde und aller beteiligten Vereine unter der Regie von Dietmar

Kramer entstanden somit hervorragende Nachtaufnahmen wie zu den Zeiten der Deutschen Reichsbahn. 01 531 wurde zwischenzeitlich zur 01 1512, als Erinnerung an die Einsätze dieser leider verschrotteten Maschine in der Reichsbahndirektion Magdeburg Anfang der 1980er-Jahre.



Foto: Frank Heilmann

462 616/116 der ODEG am 5. März 2026 mit dem RE 1 von Frankfurt (Oder) nach Cottbus. Die Aufnahme entstand nahe Peitz Ost.

PRIVATBAHN

ODEG baut Desiro HC um

□ Aktuell baut die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) ihre Desiro HC-Flotte um. Aus den sechsteiligen Zügen werden vierteilige Züge. Diese kann die ODEG flexibel zu achteiligen Zugeinheiten kuppeln. Achteilig verfügt ein Zug der Desiro HC-Flotte über zirka 800 Sitzplätze und sorgt für eine deutliche Entlastung auf der stark frequentierten Einsatzstrecke des RE 1 von Brandenburg Hbf über Berlin nach Frankfurt (Oder) zu den Hauptverkehrszeiten. Umgebaut werden die Desiro HC-Züge bis August 2026 beim Hersteller Siemens Mobility. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 sollen nach derzeitiger Planung die Vierteiler in Doppeltraktion verkehren können. Ein achteiliger Desiro HC-Zug bringt es auf eine Leistung von rund 4000 kW sowie auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Gleichzeitig werden im Rahmen des Infrastrukturprojekts „i2030“ unter anderem an den Stationen Potsdam Park Sanssouci, Hangelsberg sowie an weiteren sechs Haltepunkten dafür die Bahnsteige verlängert.



Foto: Frank Heilmann



Foto: Jörg Schneider

■ 120 144 von Schlunß Eisenbahn Logistik (SEL) überführte am 11. März einen Siemens-Velaro-Triebzug für Ägypten. Am Morgen passierte die Garnitur Rodleben in Sachsen-Anhalt.

Anzeige

FORM NEU
2026



Vielseitig und zuverlässig – Die preußische T 9.3 in 1:120

PIKO



Die PIKO TT-Dampflok der Baureihe 91.3 DR vereint authentische Nachbildung und moderne Technik zu einem detailreichen Highlight für jede TT-Anlage.

- Ausführung mit DR Führerhaus und DRG Lampen
- Mit Kohlekasten, Luftpumpe Bauart Knorr und feinen Speichenrädern
- Digital schaltbare Beleuchtung im Führerhaus und Fahrwerkbereich
- Filigran ausgeführte, freistehende Leitungen am Kessel

Dampflokomotive BR 91.3 DR Ep. III
47150

☛ 47151 inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound® onboard**

269,00 €*

389,00 €*

* unverbindliche Preisempfehlung



Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und in unseren aktuellen Katalogen. Kostenfrei heruntergeladen auf www.piko-shop.de





■ Die bestens gepflegte 106 886 „Ruth 13“ von WFL brachte am 26. März 2026 zwei Schüttgutkipperwagen mit Kohle von Nossen über Gera nach Saalfeld (Saale). Die Kohle ist für die Dampflokfahrten rundum Saalfeld (Saale) an den nachfolgenden Wochenenden gedacht. Der Zug passiert gerade Pöbneck oberer Bahnhof.

Foto: Alexander Hertel

ZEITREISE

Der Weg auf die Inseln

1952



Foto: Eisenbahnstiftung

Der Triebwagen T3 rangiert in Dagebüll Mole. Als Ersatz für den hölzernen Anleger aus der Schmalspurzeit entstand erst 1952 eine aufgeschüttete Mole.

■ Dagebüll Mole ist der Endbahnhof der seit 1926 auf Regelspur verkehrenden, zuvor meterspurigen Stichbahn, die in Niebüll Anschluss an die Marschbahn-Züge in Richtung Hamburg und Westerland auf Sylt hat. Unter Eisenbahnfreunden wurde diese kurze Bahnstrecke insbesondere deswegen bekannt, weil bis 2025 noch IC-Kurswagen mit Dieseltriebwagen der Norddeutschen Eisenbahn Niebüll (NEG) transportiert wur-

den. Diesen Service für Urlauber gibt es leider nicht mehr. In Niebüll muss man nun umsteigen, um nach Dagebüll und weiter mit den Schiffen zu den Inseln Föhr und Amrum zu gelangen. Dafür ist der Umstieg in Dagebüll Mole um so einfacher. Sie endet nicht wie einst im Hafensbahnhof, sondern befährt die Mole selbst. Als Mole wird der befestigte Damm bezeichnet, von dem in Dagebüll die Schiffe ablegen. Seit 1952 können

2024



Foto: Korbinian Fleischer

Von 1972 bis 1974 wurde die Mole umfassend erweitert. Bis ins Jahr 2024 erreichte man den Urlaubs-Zielbahnhof auch noch mit Kurswagen der DBAG.

die Züge in Dagebüll bis auf die Mole fahren. In den Jahren von 1972 bis 1974 wurde die Mole umfassend erweitert. Bei Sturmflut und geschlossenen Deichtoren wird der 1992 als regulärer Halt aufgelassene und heute nur als Betriebsstelle genutzte Bahnhof Dagebüll Hafen statt Dagebüll Mole bedient. Derzeit verkehren noch Dieseltriebwagen. Diese sollen jedoch durch elektrisch betriebene Fahrzeuge ersetzt werden.

HN4522

Intraflug/CIWL, 6-tlg. Set „50 Jahre Nostalgie-Istanbul-Orient-Express“, 1976, Ep. IV



Foto: Ludwig Wurschel

■ Anlässlich des 66-jährigen Bestehens der Firma Roco stellte die Modelleisenbahn GmbH am 8. April 2026 ihre Jubiläumslokomotive vor. Im Rahmen der Feierlichkeiten taufte die Salzburger Landeshauptfrau, Karoline Edtstadler, die neu folierte E-Lok 1216006 im Salzburger Hauptbahnhof. Die Modellseite des zweiseitigen Designs von Markus Huber „66 Jahre Roco – Modellbahntechnik, die begeistert“ ist mit technischen Bauteilen gestaltet, die in jeder Roco-Lok verbaut sind. Die Vorbildseite „Taurus – ein Stier bewegt Europa“ stellt die „Sage von Europa“ dar, die nicht nur Roco als internationale Marke, sondern auch den Einsatz der Taurus-Lokomotiven in ganz Europa repräsentiert.



Foto: Bodo Schulz

■ Kurz bevor die neue Linie S15 ihren Betrieb auf der neuen Strecke zum Berliner Hauptbahnhof offiziell aufnimmt (das soll noch im Frühjahr erfolgen), bot die historische S-Bahn Berlin mit ihrem Museumszug eine Rundfahrt an. Nach rund 16 Jahren Bauzeit wurde Ende März 2026 der erste Abschnitt der neuen Nord-Süd-S-Bahnverbindung in Berlin eröffnet. Die Strecke verbindet den nördlichen S-Bahnring mit dem Hauptbahnhof. Am 29. März 2026 fuhr der alte Triebwagen auf der neuen Trasse.



Foto: Volkhard Stern

■ Das DB-Museum Koblenz hatte für den Ostermontag einen Sonderzug Koblenz – Remagen – Kreuzberg (Ahr) ausgeschrieben: Je ein Bm- und ein Bmvz- sowie ein Avvmz-Wagen im Sandwich von 212 372 und 111 001. Soweit bekannt, handelte es sich um die erste Fahrt einer angebugelten E-Lok auf der seit Mitte Dezember 2025 elektrifizierten Ahrtalbahn. Der Einschub des Sonderzuges in das enge Taktgefüge im Ahrtal erwies sich jedoch als problematisch. Aufgrund der noch nicht wiederhergestellten Zweigleisigkeit im Bereich Heimersheim kann der Abschnitt Remagen – Bad Neuenahr derzeit nur eingleisig befahren werden. Der Sonderzug sorgte sofort für erhebliche Fahrplanabweichungen.

ZWISCHENHALT

■ **Nicht zuletzt aufgrund** der schwierigen Baubedingungen durch den langen und intensiven Winter verlängert sich die Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin um mehrere Wochen bis 14. Juni. Zuvor soll ab 15. Mai zumindest der Nordabschnitt von Hamburg Richtung Schwerin in Betrieb genommen werden.

■ **Im Herbst dieses Jahres** muss die Schnellfahrstrecke Ingolstadt – Nürnberg für sechs Wochen gesperrt werden. Grund sind dringend nötige Schienenwechsel in den Tunnelstrecken. Zahlreiche Züge müssen über das Altmühltal und Treuchtlingen geführt werden.

■ **Die Landesregierung in Magdeburg** stellt zusammen mit der DBAG im Rahmen des Bahnhofsprogramms Sachsen-Anhalt weitere 45 Millionen für den Ausbau und die Modernisierung von Bahnhöfen in Sachsen-Anhalt zur Verfügung. Das bereits laufende und bis 2029 terminierte Programm wird damit in den Jahren 2030 und 2031 fortgesetzt. Mit diesen Mitteln soll der Halt in Drübeck neu errichtet werden, in Biederitz wird die Unterführung am Bahnhof erneuert. Auf der Strecke Stendal – Tangermünde werden Bahnsteige neu gebaut und verlängert. Auch in Angersdorf und Oberröblingen profitiert man mit dem Neubau der Unterführung respektive dem Umbau der kompletten Verkehrsstation von den Investitionen.

■ **Seit 30. März** verkehren auf der Eifelstrecke von Köln nach Trier wieder durchgehende Züge. Die Elektrifizie-

rungsarbeiten finden nun vorrangig nachts statt, allein auf dem nordrhein-westfälischen Abschnitt der Strecke wird an Wochenenden auch tagsüber gearbeitet. Im Jahr 2027 und 2028 sind indes erneut Teilsperren auf der Eifelstrecke nötig, insgesamt müssen bis zum Ende der Arbeiten 300 Kilometer Oberleitung verlegt sein.

■ **Seit 15. März** ist die Ahrtalbahn drei Monate früher als geplant komplett dekarbonisiert. Seit diesem Tag verkehren die Züge der RB 30 und alle weiteren Züge im Ahrtal ausschließlich elektrisch. Auf der RB-Linie 30 werden nun Talent 2 eingesetzt. Die SPNV-Aufgabenträger go.Rheinland und der Schienenpersonennahverkehr Rheinland Pfalz-Nord (SPNV-Nord) haben den bestehenden vareo-Verkehrsvertrag für die Strecke bis zum Jahr 2033 entsprechend modifiziert.

■ **Nachdem der Lumdatalbahn** (Lollar – Londorf) ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,27 attestiert wurde, kann nun mit der Genehmigungsplanung begonnen werden. Eine Reaktivierung des Personenverkehrs ist allerdings vor dem Jahr 2032 unrealistisch. Mit dem Wegfall des einzigen Kunden im Güterverkehr, der RHI Magnesita in Mainzlar, ist eine Wiederaufnahme des Güterverkehrs indes nicht zu erwarten.

■ **Die Steierische Ostbahn** soll mit 390 Millionen Euro bis zum Jahr 2030 elektrifiziert werden. Die 80 Kilometer lange Strecke führt von Graz über Gleisdorf, Feldbach und Fehring nach

Ungarn. Derzeit findet hier in geringem Maße sogar internationaler Verkehr statt. Zwei IC-Zugpaare verbinden Graz mit Budapest. Sie führen ungarische IC-Wagen und sind mit einer Diesellok der Baureihe 1616 bespannt. Auf Teilabschnitten soll auf der Strecke künftig ein 20-Minuten-Takt eingeführt werden. Im Jahr 2027 wird infolge der Elektrifizierung eine Großbaustelle eingerichtet, welche Busersatzverkehr erfordert. Der Güterverkehr muss umgeleitet werden.

■ **Im Mai soll die Strecke** Hersbruck (rechts Pegnitz) – Neuhaus (Pegnitz) nach der Sperrung der Strecke wegen schadhafter Pegnitzbrücken wieder in Betrieb gehen. Die Sanierung des Folgeabschnittes bis Pegnitz wird indes bis mindestens Mitte September dauern.

■ **Im Tiroler Inntal** finden derzeit Testfahrten mit Frecciarossa 1000 statt. Die Fahrzeuge werden ab Fahrplanwechsel 2026/2027 im Fernverkehr zwischen München und Rom beziehungsweise Mailand über Innsbruck zum Einsatz kommen. Die Züge erreichen Geschwindigkeiten von bis zu 300 km/h.

■ **Karfreitagszüge nach Bouzonville:** Am 3. April verkehrten auf der Niedtalbahn, welche dieses Jahr ihr 125-jähriges Bestehen feiert, wieder Sonderzüge von Dillingen (Saar) nach Bouzonville zum dortigen Karfreitagmarkt. Der erste Zug des Tages verkehrte ab Saarbrücken Hbf, einzelne Züge starteten in Saarlouis. Das Regelzugangebot wurde bis zum Abend durch einen Sonderfahrplan ersetzt. Eingesetzt wurden VT 628.



Foto: Thomas Küstner

■ Der Uhinger Schmalspur-Modellbahnhersteller BEMO startet in sein „50-Jahre-Jubiläum 1976-2026“ mit der Folierung des Klimacontainers Y 11630, montiert auf dem Tragwagen Sb 65616 der Rhätischen Bahn. Am 25. März wurden beide Wagenseiten mit Motiven verschiedener Fahrzeugmodelle beklebt: Auf einer Seite drei markante E-Loks des Stammnetzes mit dem RhB-„Krokodil“, einer Ge 4/4 II und III; auf der anderen mit einem gelben Nostalgetriebwagen der Berninalinie, dem „Ahnenzug“, sowie einem „Capricorn“ als Vertreter des neuesten Zuges der Bündner Meterspurbahn. Der Wagen wird ein Jahr lang im Jubiläumsdesign von Landquart/Chur aus für Lebensmitteltransporte eingesetzt.

Foto: Axel Witzke



■ Seit Kurzem ist 218451 von MZE an Werktagen außer Samstag mit einem Ersatzzug aus n-Wagen auf der RE-Linie 10 zwischen Düsseldorf und Kleve im Einsatz. Wie berichtet kommt es auf dieser RE-Linie seit Monaten zu zahlreichen Zugausfällen aufgrund fehlender Fahrzeuge. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hatte die RheinRuhrBahn infolge von Minderleistungen auf dem RE 10

„Niers-Express“ daher drastisch abgemahnt und eine Pönalzahlung in sechsstelliger Höhe verhängt. Seit dem 9. März greift das Ersatzkonzept von Transdev bei der RheinRuhrBahn. Durch den Einsatz zweier 620-Triebzüge von DB Regio und der MZE-218 mit GfF-Wagen im Einsatz über „LokPartner“ kann nun der normale RE 10-Takt zwischen Kleve und Düsseldorf gefahren werden.

Anzeige

WORMSER AUKTIONSHAUS

seit 1985®

4 x Auktionswoche im Jahr



SPIELZEUG
AUKTION



MILITARIA
AUKTION



KUNST/ SCHMUCK/
NUMISMATIK
AUKTION



WORMSER
AUKTIONSHAUS
SEIT 1985

Wormser Auktionshaus • Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH

Weinbrennerstraße 20 • 67551 Worms • Tel. 06247 90460 • Email: info@wormser-auktionshaus.de

www.wormser-auktionshaus.de



Hier ist der verunfallte Kopf des ICE4 mit der Beschädigung im Frontbereich zu sehen. Aus der geöffneten Tür beobachten einige noch nicht evakuierte Reisende interessiert den Stillstand.



Fotos: Stephan Karkowski

Die Feuerwehr Gelnhausen entfernt mit schwerem Gerät Stück für Stück die Bugklappe, die sich nach der die Kollision nicht mehr öffnen ließ.

DBAG

ICE-Unfall in Gelnhausen

■ Ein ICE 4 (Tz 9001) kollidierte am 23. März 2026 im Bahnhof Gelnhausen mit einem Bagger. Der Kopf des ICE 4 wurde dabei im Frontbereich beschädigt. Die Feuerwehr Gelnhausen entfernte mit schwerem Gerät Stück für Stück die Bugklappe, die sich durch die Kollision nicht mehr öffnen ließ. Hinter der Bugklappe befindet sich die Schaku, die mittels Adapter mit zwei zum Abschleppen angerückten 218 gekuppelt werden sollte. Der Baggerführer wurde nach dem Unfall leicht verletzt ins Krankenhaus gebracht. Ein Mast der Fahrleitung wurde umgerissen. Teile der Fahrleitung lagen auf dem Zug. Die Fahrgäste durften den Zug nicht verlassen und saßen teilweise an den geöffneten Türen und warteten auf das Eintreffen eines zweiten ICE (Tz 9044), der nach zirka drei Stunden gegen 13:00 Uhr eintraf. Das DRK brachte mit Lkw Getränke für die Fahrgäste. Anschließend erfolgte die Evakuierung von zirka 610 Fahrgästen über eine Brücke von Tz 9001 in den Tz 9044. Dieser rangierte in den Bf Gelnhausen und verließ ihn gegen 15:00 Uhr in Richtung Hanau. Zirka fünf Stunden nach dem Ereignis konnten die Fahrgäste erst ihre Reise fortsetzen. Die Strecke blieb bis 24. März 2026 vollständig gesperrt. Danach gab es nur eingleisigen Betrieb und ab 27. März 2026 war die Strecke erneut für über zwei Wochen wegen Bauarbeiten gesperrt. Schlechte Zeiten für Bahnkunden.

VERKEHRSPOLITIK

22-Punkte-Plan für mehr Pünktlichkeit

■ Verkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) hat im März einen 22-Punkte-Plan für mehr Pünktlichkeit vorgelegt, welcher unter anderem eine rechtzeitige Bereitstellung der Züge, sogenannte „Jokergleise“ für verspätete Züge und den Einsatz von KI vorsieht. Nicht deutlich wird, wie diese Maßnahmen in hochfrequentierten Knotenbahnhöfen wie Köln Hbf oder Dortmund Hbf realisiert werden sollen, wo ohnehin zu wenig Gleise für den Fernverkehr vorhanden sind. Zusätzlich zu diesen Maßnahmen wurde eine „Task Force zuverlässige Bahn“ zum Thema „Pünktlichkeit“ einberufen. Insgesamt bieten die Maßnahmen wenig Neues, partiell sind die Vorschläge bereits im Bericht der Beschleunigungskommission Schiene 2022 zu finden. Viele Maßnahmen sind bereits umgesetzt, andere Vorschläge wie die Jokergleise oder Flex-Abfahrten sind in Fachkreisen höchst umstritten, was Abläufe im Bahnverkehr oder Fahrplanplanung betrifft.



Foto: Bodo Schulz

■ Am ersten Verkehrstag, dem 19. März 2026, ist der „GoVolta“-Zug GV328 von Berlin nach Amsterdam Centraal unterwegs. Von Berlin Gesundbrunnen geht es über Hannover Hauptbahnhof, Osnabrück Hauptbahnhof nach Amsterdam Centraal. Die Fahrten finden dienstags, donnerstags und sonntags statt. Tickets für die Fahrt kosten online ab 35 Euro. Mit den günstigen Angeboten will das niederländische Unternehmen künftig der DBAG, der niederländischen NS oder dem Eurostar Konkurrenz machen.



Lok Hilax (Jung 8293/1938) bei ihren ersten öffentlichen Betriebseinsätzen über Ostern auf der Waldeisenbahn Muskau. Am 6. April 2026 ist nahe Bad Muskau mit einem Touristenzug über Weißwasser/Teichstraße nach Kromlau unterwegs.

MUSEUMSBAHN

Lok Hilax wieder im Einsatz

□ Nach mehrjähriger Aufarbeitungszeit konnte bei der Waldeisenbahn Muskau (WEM) die Lok des Typs Hilax der Firma Jung aus Jungental (Baujahr 1938, Fabriknummer 8293) nach einer Hauptuntersuchung wieder in Betrieb genommen werden. Die Lok fand in früheren Jahren im Kamenz-Bernbrucher Steinbruch/Schotter-

werk ihr langjähriges Einsatzgebiet. Nach fast 40 Einsatzjahren wurde die Hilax nach der Stilllegung des Steinbruchs im Jahr 1976 an die Geraer Pioniereisenbahn abgegeben. Dort kam die Lok jedoch nicht zum Einsatz. Der nächste Halterwechsel erfolgte per 9. März 1998 zur WEM. Auch dort kam die Lok vorerst nicht zum Einsatz. Erst mit

dem Projekt „Hilax“ kam Dynamik in die betriebsfähige Aufarbeitung der Lok. Mit viel Eigenleistung und der Leistung der Koliner Lokomotivgesellschaft für Reparatur und Bau von Dampflokomotiven im tschechischen Zamborg konnte das Projekt nach weit über zehn Jahren an Ostern 2026 erfolgreich abgeschlossen werden.

Anzeige



Ein Reise-Erlebnis wie in den 1960er und 1970er Jahren: mit dem Dampfzug durch romantische Erzgebirgslandschaft

DAMPFFAHRBETRIEB
an jedem Samstag
und Sonntag
bis 1. November

Museumsbahn Steinbach - Jöhstadt
Preßnitztalbahn



Höhepunkte im Frühsommer 2026

14. bis 17. Mai* Dampf zu Himmelfahrt

23. bis 25. Mai* Pfingsten mit Bahnhofsfest und verschiedenen Erlebnispunkten entlang der Museumsbahn sowie Modellbahnausstellung in der Fahrzeughalle
Bitte Sonderfahrplan beachten!

13. Juni „30 Jahre Haltepunkt Forellenhof“

Wir freuen uns auf ihren Besuch.

* An diesen Tagen verkehrt ein historischer Bus zwischen Steinbach und Bahnhof Wolkenstein mit Anschluss zu Zügen der DB Erzgebirgsbahn.

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

www.pressnitztalbahn.de





Foto: Michael Basler

■ Mit 218 155 der NESA und einem n-Wagenpark der Eisenbahnfreunde Zollernbahn wurde am 15. März das Ende der Dieseltraktion am Hochrhein eingeläutet. An diesem Tag konnte man sich nochmals das sonore Brummen des Dieselmotors einer 218 an-

hören. Mit Fahrten von Singen und Waldshut nach Basel Bad. Bf wurde die Strecke gebührend verabschiedet. Nun wird die lang ersehnte Elektrifizierung in Angriff genommen, was eine über einjährige Sperrung der Strecke nach sich zieht.



Foto: Andreas Dollinger

■ Nach umfangreichen Testfahrten zur elektromagnetischen Verträglichkeit auf dem Münchner Nordring sowie auf der Geislinger Steige wurden drei der bislang sechs fertiggestellten Hybridlokomotiven des Typs „Modula“ durch DB Systemtechnik am 16. März von München zurück nach Minden überführt. Die Maschinen wur-

den zwar in Kiel von Vossloh Rolling Stock konstruiert, da Vossloh RS aber mittlerweile zum chinesischen Konzern CRRC gehört, werden auch umfangreich Komponenten „Made in China“ verbaut. Erste Loks sollten bereits seit Längerem ausgeliefert werden, bislang wurde aber wohl noch nicht mit der Serienfertigung begonnen.

Eisenbahn-Romantik Reisen 2026

Erleben Sie Dampfloks und Schmalspurbahnen, berühmte Panoramazüge sowie exklusive Fotozüge mit Scheinanfahrten - kombiniert mit Hotelübernachtungen, Bus-Transfers und optionaler Anreise ab ausgewählten Zustiegsorten.



Dampfloks & Fjorde in Norwegen



23.08. - 01.09.2026

- ✓ 7 nostalgische (Dampf-)Bahnfahrten inklusive 3 Foto-Sonderzüge
- ✓ Flåmbahn ✓ Bahnmuseum Hamar
- ✓ Gamle Vossebanen ✓ Bergenbahn

Pro Person ab 3.498 €



Mythos Gotthard

Oldtimer Postbus, Wasserkraft & Bahnen

08.07. - 13.07.2026

- ✓ 3 (Dampf-)Bahnfahrten
- ✓ Erlebniszug San Gottardo
- ✓ Führung Gotthard Tunnel
- ✓ Führung Depot Erstfeld
- ✓ Historischer Postbus
- ✓ Grimsel Kraftwerk
- ✓ Furka Dampfbahn

Pro Person ab 1.898 €



Stehkessel-Dampflok auf die Rigi, die Königin der Berge

26.08. - 31.08.2026

25.09. - 30.09.2026

- ✓ 7 (Dampf-)Bahnfahrten
- ✓ inkl. Sonderzug Lok 7
- ✓ inkl. Sonderzug "Wagen 6"
- ✓ Brienz Rothorn-Bahn
- ✓ Reichenbachfall-Bahn
- ✓ Furka-Dampfbahn
- ✓ Pilatus-Bahn / ab 2.498 €



Auf den Spuren der Olsenbande Bahnromantik in Dänemark

05.09. - 11.09.2026

- ✓ 4 (Dampf-)Bahnfahrten, alles private Fotozüge
- ✓ Bunkermuseum Hanstholm
- ✓ Dän. Eisenbahnmuseum
- ✓ Nordisk Film Studio
- ✓ Themenstadtführung durch Kopenhagen

Pro Person ab 2.198 €



Rumänien: Waldbahnen, Dracula & Siebenbürgen

03.10. - 13.10.2026

- ✓ 5 (Dampf-)Waldbahnen inkl. 4 Foto-Sonderzüge mit Wassertalbahn
- ✓ Stadtführungen durch Schäßburg, Brasov, Sibiu
- ✓ Besuch Burg Bran
- ✓ Klosterbesuch Moldovita

Pro Person ab 2.598 €



Berner Oberland - Eisenbahnen zwischen Thunersee und Jungfrauoch

25.09. - 30.09.2026

- ✓ 4 (Dampf-)Bahnfahrten
- ✓ GoldenPass Express
- ✓ Jungfraubahnen
- ✓ Wengernalpbahn
- ✓ Schynige Platte-Bahn
- ✓ Brienz Rothorn Bahn
- ✓ Brünigbahn

Pro Person ab 2.398 €



Schmalspur um den Balaton Bahnen zw. Plattensee und Weinreben

15.09. - 21.09.2026

- ✓ 6 (Dampf-)Bahnfahrten inklusive 4 Foto-Sonderzugfahrten
- ✓ Hotel direkt am Balaton
- ✓ Schloss Festetic inkl. Modellbahnausstellung
- ✓ Weinprobe in Szekszárd

Pro Person ab 1.698 €



Maertens - Meine Reisewelt GmbH

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



0351 - 56 39 39 30

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



Foto: Ulrich Oed

Prag – München mit Leo Express

Es tut sich etwas zwischen München und Prag. Auf der lange vernachlässigten Verbindung will sich ein neuer Anbieter beweisen.

Zum Fahrplanwechsel 2026 gibt es bei den bisher von České dráhy (ČD) und der Länderbahn (DLB) gemeinsam betriebenen Zügen zwischen Prag und München Änderungen: Das private tschechische Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Leo Express setzte sich bei einer Ausschreibung über den tschechischen Teil der Linie RE/Ex 36 gegen die ČD durch. Diese kann gegen diese Entscheidung noch Widerspruch einlegen.

Leo Express plant ab Dezember 2026 täglich acht durchgehende Zugpaare im Zweistundentakt auf der bisher als RE 25 bezeichneten und unter dem Namen

So sahen die Prager Züge über viele lange Jahre hinweg aus: Eine Lok der Länderbahn und Wagen von ČD und DLB. Hier am 28. Dezember 2023 in der Kurzversion im Münchener Hauptbahnhof.

„alex“ vermarkteten und 439 Kilometer langen Strecke Prag – München über Pilsen und Regensburg. Als Fahrzeuge sollen modernisierte Intercity-Reisezugwagen zum Einsatz kommen, die man sich über die strategische Partnerschaft mit der spanischen Renfe gesichert hätte, so Leo Express. Die spanische Staatsbahn hält 50 Prozent der Anteile an dem tschechischen EVU. Für die Traktion sei der Einsatz von Mehrsystemlokomotiven geplant.

Die aufgearbeiteten Wagen sind für 200 km/h geeignet und bieten Klimaanlage, Fahrgastinformationssystem, WLAN, Steckdosen sowie Stellflächen für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle; ein gastronomisches Angebot ist ebenfalls vorgesehen. Derzeit stellen die ČD und die DLB gemeinsam das Rollmaterial, das aus normalen Reisezugwagen besteht. Zur Übernahme der Strecke sagte Peter

Köhler, CEO von Leo Express, dass die Verbindung es verdiene, „nach Jahren der Unzufriedenheit der Kunden wiederbelebt zu werden.“

Künftig übernimmt Leo Express den tschechischen Anteil. Der deutsche Teil soll laut dem tschechischen EVU in Kooperation mit einem deutschen Verkehrsunternehmen betrieben werden, das einen Vertrag mit dem Aufgabenträger BEG des Freistaats Bayern besitzt.

Noch bis Ende 2028 ist dies die DLB. Sie setzt zwischen Pilsen und Regensburg eigene Dieselloks der Baureihe 223 sowie ab Regensburg bis München meist gemietete Tauri ein. Für den deutschen Abschnitt läuft bis zum 26. Mai 2026 eine Ausschreibung für einen Übergangsvertrag für die Jahre 2028 bis 2031, ehe 2031 ein neuer, ebenfalls ausgeschriebener, Verkehrsvertrag in Kraft tritt. R. Oed

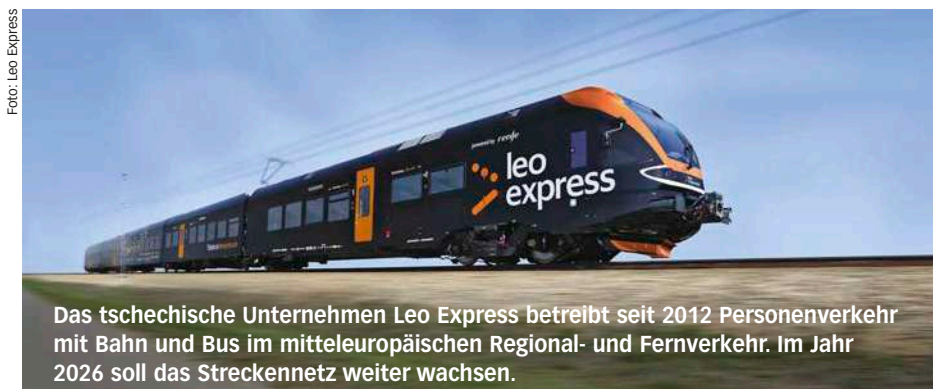
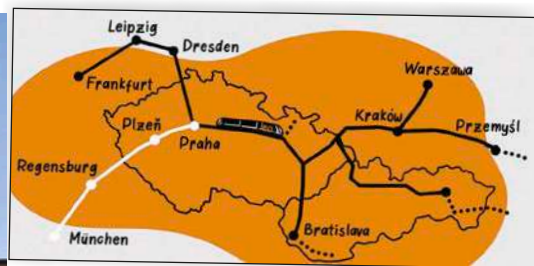


Foto: Leo Express

Das tschechische Unternehmen Leo Express betreibt seit 2012 Personenverkehr mit Bahn und Bus im mitteleuropäischen Regional- und Fernverkehr. Im Jahr 2026 soll das Streckennetz weiter wachsen.



Karte: LEO Express

Das Streckennetz von Leo Express. Für 2026 sind die Verbindungen von Przemysł nach Frankfurt und von Prag nach München geplant.

DAK besteht Wintertest



Der DAK-Testzug, bestehend aus der 1293 122, zwei Eanos, zwei Shimmns, einem Sgnss, einem Talns, einem Facns und einem über 20 Meter langen Habbiins für palettierte Güter.

Fotos: ÖBB

Im Güterverkehr soll der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) die Zukunft gehören. Dazu muss sie sich auch unter widrigen Bedingungen behaupten.

Ab 2030 soll die Digitale Automatische Kupplung (DAK) bei Güterzügen die bisherige Schraubekupplung ersetzen, um den Kuppelvorgang zu automatisieren. Dabei ermöglicht sie nicht nur das mechanische Kuppeln und Entkuppeln, sondern sie stellt auch die pneumatische Verbindung für das Bremssystem her und versorgt alle Wagen mit Strom und einer digitalen Datenleitung. Damit werden automatische Bremsproben und eine Integritätsprüfung des Zugs möglich.

Um sie unter den in Österreich herrschenden Bedingungen wie engen Kurven, starken Steigungen und Tunneln zu erproben, stellten die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) Ende 2025 ihren eigenen DAK-Demozug zusammen. Dieser besteht momentan aus acht Wagen, die ÖBB will ihn aber bis Mitte des Jahres auf 24 Waggons verlängern. Dabei verbauten

die ÖBB beziehungsweise deren Tochter Rail Cargo Group (RCG) DAK unterschiedlicher Hersteller, darunter Dellner, Voith und Knorr-Bremse.

Jeder Wagen erhielt zudem eine CCU (Consist Control Unit / Zugsteuereinheit) für Stromversorgung und Kommunikation. Zusätzlich rüstete Siemens Mobility zwei Vectron-Lokomotiven der ÖBB mit Hybridkupplungen aus, die mit Waggons mit DAK oder mit Schraubekupplungen kuppelbar sind, sowie mit einer LCU (Lead Control Unit / Hauptsteuereinheit) und einer Stromversorgung für den Zug. Damit lassen sich auch Versuche mit Doppeltraktion durchführen.

Anfang 2026 führten die ÖBB mehrere Tests bei Winterwetter durch. Das Ziel war, das fehlerfreie Zusammenwirken von Mechanik, Elektrik und der Datenverbindungen unter realen Bedingungen zu erproben. Begonnen wurde im Januar



Auch Schnee und Eis konnten den DAK nichts anhaben. Auf dem Bild ist eine Kupplung des Herstellers Dellner zu sehen.

im Bahnhof Schwarzach-St. Veit mit einer dreiwöchigen Testphase unter extremen Wetterbedingungen bei Temperaturen von bis zu minus 15 Grad Celsius, Eisregen und 20 Zentimeter Neuschnee.

Im Februar folgte ein zehntägiger Abstelltest im Bahnhof Böckstein an der Arlbergstrecke, um die im Güterverkehr üblichen Standzeiten zu simulieren. Dabei zogen die Techniker den Zug auseinander, damit Schnee in alle Komponenten eindringen konnte, um mögliche Problemstellen zu erkennen. Beide Tests zeigten: Die DAK bewährt sich auch unter schwierigen Witterungsbedingungen. R. Oed

Die Sandwich-Traktion aus 261 062 und 261 019 hat am 30. Mai 2016 soeben Hockeroda verlassen und macht sich nun im Sormitztal auf den Weg bergwärts.



Foto: Sig. Müller

Vom Saaletal auf die Höhen des Thüringer Waldes

Ungemein reizvoll ist die Sormitztalbahn von Hockeroda nach Unterlemnitz mit ihrem Streckenverlauf durch unberührte Natur. An ihrem Endpunkt trifft sie auf die nur noch in Teilen bestehende Verbindung von Triptis nach Marxgrün in Oberfranken. Die Region ist allemal – aus eisenbahntechnischer und touristischer Perspektive – einen Besuch wert.

Bevor die heutige Bahnlinie entstand, gab es schon einige letztlich nicht verwirklichte Bahnprojekte durch das Sormitztal. Ursprünglich war gar eine Fernbahn geplant, welche die Gebiete nördlich des Thüringer Waldes mit Bayern verbinden sollte. Doch letztlich kam alles anders und die bekannten Ma-

gistralen, wie etwa die Frankenwaldbahn, nahmen eine andere Route. So wurde das Projekt einer Sormitztal-Strecke erst als reine Verbindungsbahn wieder aufgenommen, welche die Lücken zwischen den Nebenbahnen, von denen die Region des Thüringer Schiefergebirges um 1900 bereits erschlossen wurde, füllen sollte.

Da auch diese Strecke einige Grenzen der damals noch aus zahlreichen kleinen Fürstentümern bestehenden Gegend kreuzte, mussten die Preußische Staatsbahn und die am Streckenbau interessierten Anrainergemeinden – wie bei den anderen Bahnlinien der Region – zunächst in den Abschluss entsprechender Staatsver-



Die Karte verrät, was es im Thüringer Schiefergebirge alles an für Eisenbahnfreunde Interessantem zu Entdecken gibt.

träge investieren. Zudem wollte Wurzbach unbedingt eine direkte Linienführung über eigenes Gemeindegebiet. Dies ließ sich aber nur mittels eines Spitzkehren-Bahnhofs realisieren. Letztlich setzten sich die Wurzbacher durch.

Die Planungen für die Trasse konnten 1904 abgeschlossen werden. Erst am 14. März 1905 gelang indes die Unterzeichnung des Staatsvertrages über den Bau der

Kleinstateerei verhinderte lange den Eisenbahnbau

Sormitztalbahn und erst im Jahr darauf, nach der endgültigen Ratifizierung, begannen die Bauarbeiten. Die Nebenstrecke wurde in zwei Abschnitten in Betrieb genommen: Zunächst erfolgte am 16. Dezember 1907 die Eröffnung der 19,5 Kilometer zwischen Hockeroda und Wurzbach (Thür), am 1. März 1908 schließlich die des restlichen, neun Kilometer langen Teilstücks bis Unterlemnitz. Die Bahn verband wie vorgesehen die Saaletal- und Frankenwaldbahn mit der Strecke Triptis – Marxgrün in Oberfranken, von wo aus man weiter bis nach Hof gelangen konnte. Der Verkehr im Sormitztal entwickelte sich gut. Neben dem stets starken Güterverkehr für die Forstwirtschaft und die Steinbrüche des Thüringer Schiefergebirges entlang der Strecke setzte schon früh ein reger Ausflugsverkehr ein. Daran änderte auch die deutsche Teilung nach 1945 wenig – trotz der Randlage, welche die Strecke nun einnahm, denn hinter Blankenstein lag der Eiserne Vorhang.



VT314 der Erfurter Bahn lässt am 27. Mai 2016 als EB81039 Saalfeld – Blankenstein auf seiner Fahrt bergauf soeben Leutenberg in Richtung Lichtentanne hinter sich.



Einige Kilometer weiter liegt der Bahnhof Lichtentanne mitten im Wald. 285 103 durchfährt am 9. Mai 2016 mit ihrem Holzzug nach Ebersdorf-Friesau die kleine Station.

Die Strecke nach Blankenstein (Saale) verlässt Hockeroda in südlicher Richtung und verläuft zunächst zwischen Wiesen und Feldern, einige unbeschränkte Bahnübergänge passierend, durch das Sormitztal. Nach wenigen Kilometern ist Leutenberg mit seinem noch existierenden Bahnhofsgebäude erreicht. Dort finden Zugkreuzungen statt. Die Trasse windet sich nach links und passiert einige gepflegte Fachwerkhäuser, um dann entlang der Sormitz an Höhe zu gewinnen. Nach neun Kilometern – immer in idyllischer Landschaft verlaufend – ist der Bahnhof Lichtentanne erreicht. Er befindet sich

mitten im Wald und ist nur wenig frequentiert. Die Station fungiert heute als Bedarfshaltestelle. Steil ansteigend weiter an Höhe gewinnend, wird ein stillgelegtes Granitwerk passierend, Kurvenreich und einen imposanten, leider ziemlich zugewachsenen Viadukt querend, erreicht die Strecke Wurzbach (Thür). In der Spitzkehre dieses Zwischenhalts müssen alle Züge die Fahrtrichtung wechseln.

Noch weiter stark ansteigend und dabei immer wieder Feldwegübergänge passierend, läuft die Trasse auf Heinersdorf zu. Von der einstigen Betriebsstelle ist nahezu nichts mehr auszumachen. Durch typische

Die noch relativ junge 86 096 wurde am 15. Juni 1935 von Altmeister Carl Bellingrodt mit dem P 3048 Saalfeld – Lobenstein – Marxgrün auf dem imposanten Naturstein-Viadukt bei Wurzbach (Thür) angetroffen. Die Lok gehörte damals zum Bw Hof.

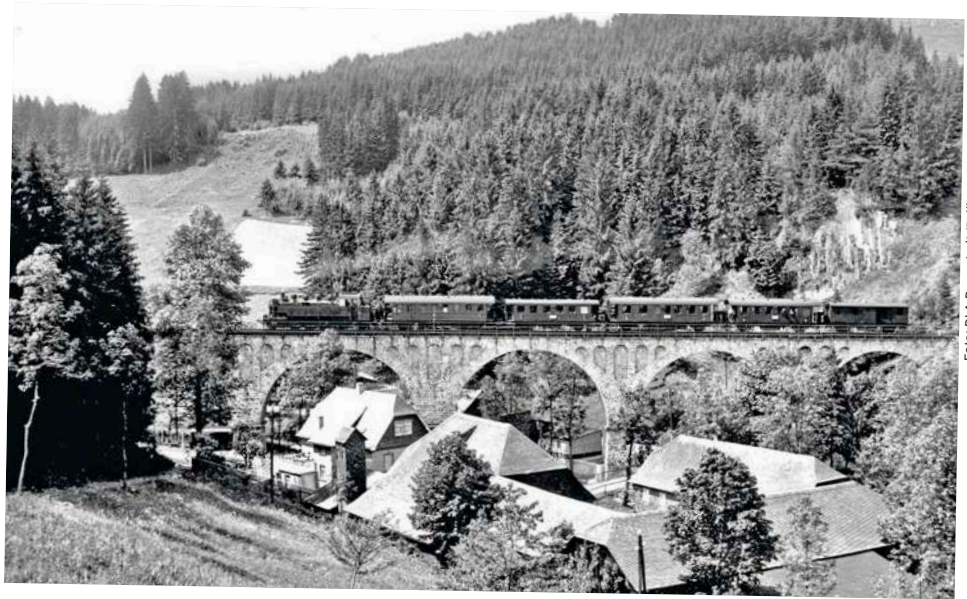


Foto: DLA Darmstadt (Bellingrodt), Sg. Eisenbahnstiftung



Fotos (2): Rainer Albrecht

71 Jahre später, am 3. Mai 2006, wurde 218 356 mit einem Messwagen zur Vorbereitung der Funkstrecken für das 2010 in Betrieb genommene ESTW Wurzbach am selben Ort aufgenommen.

Im Bahnhof Unterlemnitz zweigte die Sormitztalbahn einst von der Strecke nach Triptis ab, die heute nur noch bis Ebersdorf-Friesau befahren wird (Aufnahme vom April 1983).

Thüringer Schiefergebirgslandschaft steigt die Trasse weiter an und verläuft unterhalb der Ortschaft Oberlemnitz. Bald ist der Keilbahnhof Unterlemnitz mit seiner hübschen Bahnhofsüberführung erreicht. Er verfügt über zwei Gleise, ein weiteres erschließt die Strecke nach Ebersdorf-Friesau. Dort zweigt aus Richtung Bad Lobenstein die einstige Linie nach Triptis ab, welche noch bis Ebersdorf-Friesau im Holzverkehr bedient wird. Die Transporte werden derzeit von der Firma Raildox mit „EuroDual“-Lokomotiven durchgeführt. Durch Felder und Wiesen verlaufend geht es über das Reststück der einstigen „Thü-



Fotos (3): Stg. Müller

204 347 schiebt am Nachmittag des 9. Mai 2016 einen schweren Holzzug bei Unterlemnitz Richtung Ebersdorf-Friesau.

In Bad Lobenstein wartet am 2. Juni 2025 die „Gravita“ 265 019 vor einem langen Güterzug die Kreuzung mit dem Personenzug ab.

ringer Oberlandbahn“ auf Bad Lobenstein zu, der dortige Bahnhof wurde erst vor Kurzem renoviert. Er verfügt noch immer über Formsignale und konnte sich bis in die heutige Zeit sein Reichsbahnflair bewahren. Ein Fahrdienstleiter versieht dort noch immer seinen Dienst.

Die Bahntrasse beschreibt nun eine leichte Rechtskurve, passiert den längst stillgelegten einstigen Bahnhof Lobenstein Süd – welcher heute ein Bild morbiden

Landschaftliche Reize an allen Ecken und Enden

Charmes abliefern und einst Lemnitzhammer hieß – und verläuft oberhalb der Straße am Hang auf Harra Nord mit seinem Haltepunkt nahe der Saale zu. Über Harra wird dann nach zwei Kilometern der heutige Endbahnhof erreicht: Blankenstein. In der Bahnhofseinfahrt dominieren die Werksanlagen der Papierfabrik Mercer, welche der Strecke heute das Überleben sichert. Der Bahnhof wurde vor einigen Jahren umgebaut, der zweite Bahnsteig aufgelassen und der verbliebene erhöht. Das Gleis liegt noch wenige Meter bis kurz vor dem ehemaligen Bahnhof Lichtenberg (Oberfr) im Ort Bleichschmidtenhammer, im Bahnhof Blankenstein sind stets zahlreiche Güterwagen abgestellt.

Immer wieder gibt es Diskussionen über eine Wiederaufnahme des Güterverkehrs Richtung Marxgrün an der Nebenbahn Hof – Bad Steben. Hier fehlt seit der einstigen Teilung Deutschlands die Weiterführung durch das Selbitzetal nach Marxgrün im fränkischen Hölletal. Im

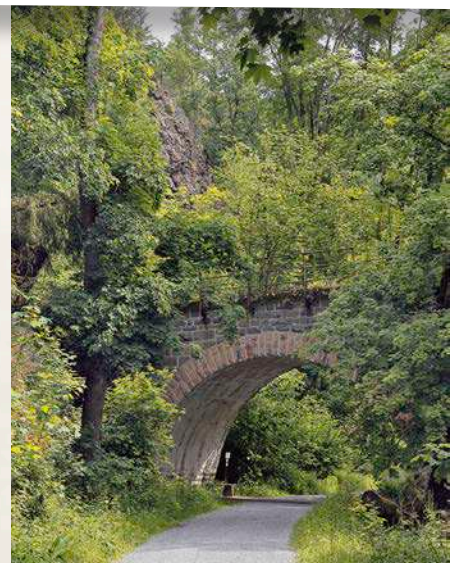


Foto: Burkhard Wolny, Stg. Eisenbahnstiftung

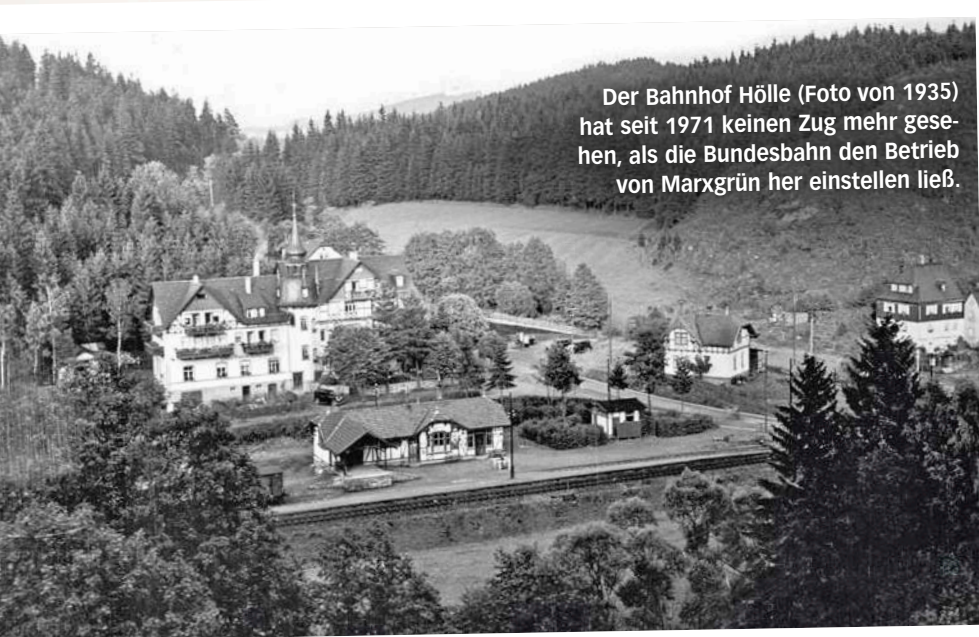
Vom „Westen“ aus gelang am 11. April 1971 dieser Blick auf den Bahnhof Blankenstein mit der dort rangierenden G 12.

sehr gepflegten Bahnhof Bleichschmidtenhammer erinnert eine Wagengarnitur an den einstigen Bahnbetrieb. Im Bahnhof selbst ist eine liebevoll gestaltete Modellbahnanlage zu besichtigen, welche die Strecke nach Marxgrün darstellt. Von dieser Bahnlinie sind immer noch Viadukte, Durchlässe und ein Tunnel auszumachen. Vor Ort steht man einer Wiederaufnahme des Verkehrs jedoch skeptisch gegenüber, ein „Aktionsbündnis“ spricht sich sogar explizit gegen die Reaktivierung aus!

Der Anfangs von der preußischen T 9³ (Baureihe 91³) und später von den Einheits-Tenderloks der Baureihe 86 geprägte Dampfbetrieb, der während der DR-Ära



Im Selbitzetal sind noch Relikte der einstigen Bahnstrecke nach Marxgrün in Oberfranken erkennbar (Foto vom 2. Juni 2025).



Der Bahnhof Hölle (Foto von 1935) hat seit 1971 keinen Zug mehr gesehen, als die Bundesbahn den Betrieb von Marxgrün her einstellen ließ.

Foto: RVM, Sg. Eisenbahnstiftung



Fotos (2): Jana Müller

Im gepflegten Bahnhof Lichtenberg (Oberfranken) erinnert eine historische Zuggartur an den einstigen Bahnbetrieb.

auch von den preußischen G 10 (Baureihe 57) und G 12 (Baureihe 58), vor allem aber der T 14 (Baureihe 93) mitbestimmt wurde, wuch Mitte der 1970er-Jahre der Dieseltraktion in Form der V 100. Die ist gelegentlich noch heute im Sornitztal anzutreffen, allerdings ausschließlich vor Sonder- und Güterzügen. Im Personenverkehr bestimmt heute die Erfurter Bahn mit RegioShuttle-Triebwagen der Bauart RS1 den Betrieb. Diese verkehren meist im angenäherten Zweistundentakt. Im Güterverkehr setzt DB Cargo mittlerweile planmäßig die Baureihe 265 ein, welche

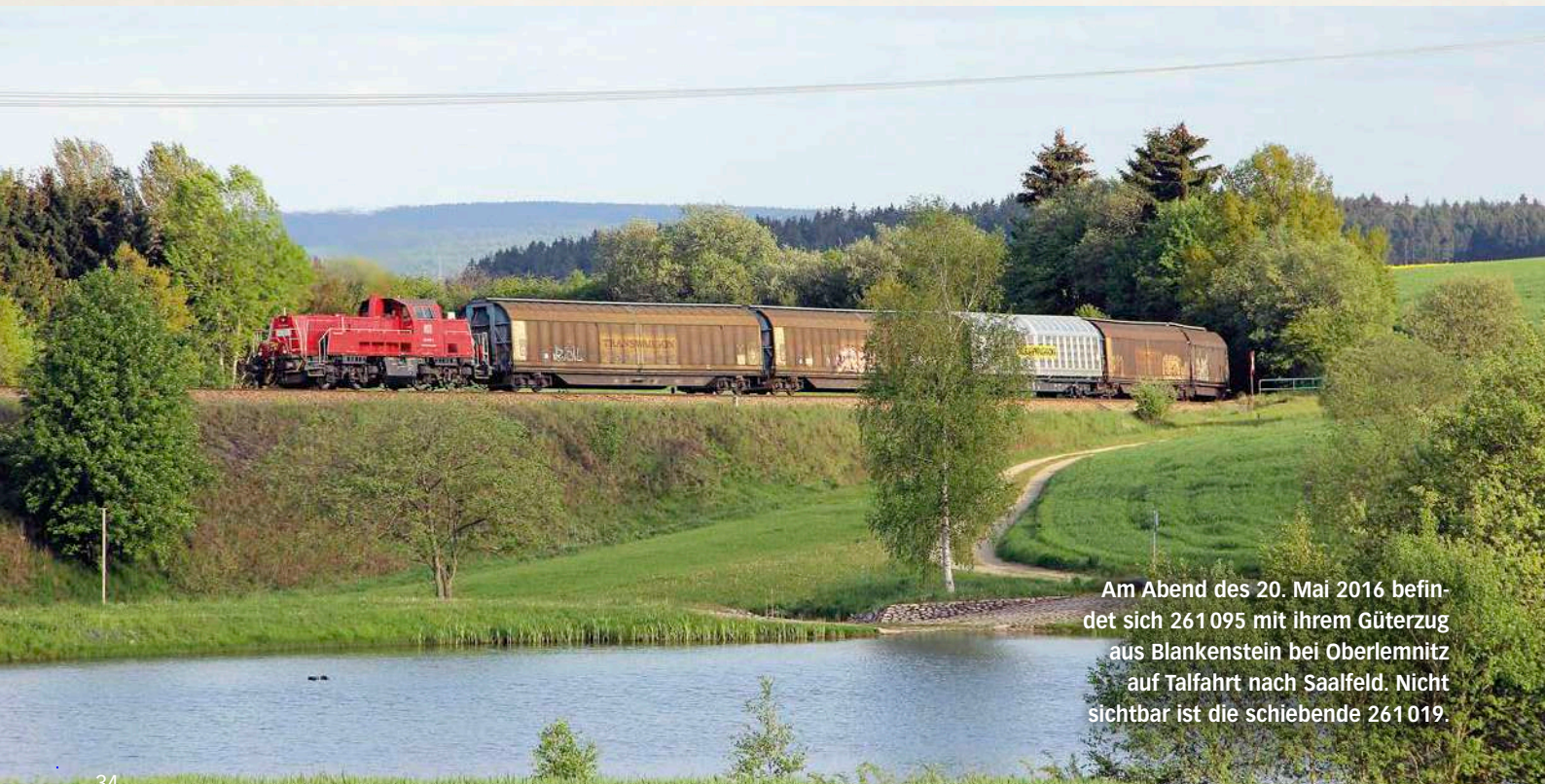
die meist sehr schweren Güterzüge nach Blankenstein bespannt. Sie hat die schwächeren „Gravitas“ der Baureihe 261 ersetzt, während die Loks der Baureihe 290/294 nicht mehr hier eingesetzt werden. Die Züge führen an beiden Zugenden eine Lok, was das Umsetzen im Spitzkehren-Bahnhof Wurzbach entbehrlich macht und die Rangierarbeiten in Blankenstein erleichtert. Zur Bedienung von Ebersdorf-Friesau kommen immer wieder verschiedene bei Privatbahnen eingestellte Lokomotiven zum Einsatz. Der erste Güterzug von Saalfeld nach Blankenstein verkehrt dabei schon in den frühen Morgenstunden. Er ist auch an Samstagen unterwegs. Ein zweiter Güterzug erreicht an Werktagen außer samstags Blankenstein um die

Eisenbahnfotografen bietet das Sornitztal so einiges

Mittagszeit, die Rückfahrt erfolgt sofort nach Erledigung der Rangierarbeiten.

Touristisch ist die Region bis heute von großem Interesse: Das Höllental kann per pedes oder Rad erkundet werden, bei Blechschmidtenhammer verläuft der Weg sogar direkt auf der ehemaligen Höllentalbahn-Trasse. Interessante Ausflugsziele stellen die Saaletalsperre bei Harra und die Kurstadt Bad Lobenstein mit einigen Sehenswürdigkeiten dar. Und das wildromantische Sornitztal selbst ist ohnehin nicht nur für Eisenbahnfreunde ein Geheimtipp.

Jana Müller/ba



Am Abend des 20. Mai 2016 befindet sich 261 095 mit ihrem Güterzug aus Blankenstein bei Oberlemnitz auf Talfahrt nach Saalfeld. Nicht sichtbar ist die schiebende 261 019.

GROSSARTIGE LOKS. KLEINE PREISE.

BUCH-SCHNÄPPCHEN BIS ZU 60% REDUZIERT!

320 Seiten
ca. 400 Abb.

Jetzt **€ 29,99***
statt € [D] 55,-



Blättern Sie jetzt online
im **aktuellen Schnäppchen-
Prospekt** und sichern Sie
sich Ihre Lieblingstitel!

verlagshaus24

[verlagshaus24.com/
sale-eisenbahn-und-modellbahn](http://verlagshaus24.com/sale-eisenbahn-und-modellbahn)



Zurück auf den Gleisen

Die Aufarbeitung des AEG-Triebwagens der ehemaligen Schleswiger Kreisbahn war pünktlich zum 100. Geburtstag abgeschlossen. Seit Oktober 2025 ist das Fahrzeug wieder im Einsatz.

Foto: Dieter Junker/Eisenbahnstiftung



Foto: Gerd Wolff/Eisenbahnstiftung

Er kam wie ein Phönix aus der Asche und gab gleich den Anlass für eine Veranstaltung auf den Gleisen der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH) und der Verden-Walsroder Eisenbahn (VWE). Es handelt sich um den von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft Berlin (AEG) an die Schleswiger Kreisbahn (SK) gelieferten Triebwagen des Typs Schleswig. Dieser wurde 1925 zusammen mit einem baugleichen Fahrzeug geliefert und war mit der Nummer T 2 bis 1973 im Einsatz. Nach Einstellung des Personenverkehrs wurde er an das „Museum Buurt Spoorweg Haaksbergen“ in den Niederlanden und später an die in Belgien ansässige Vereinigung „Chemin de fer à vapeur des 3 vallées“ weitergereicht. Bei beiden Zwischenstationen kam er nicht mehr

Der VT 2 erreichte am 14. April 1965 den Haltepunkt Arnis-Grödersby. Dieser befand sich auf dem Streckenast von Kappeln nach Schleswig-Altstadt.

zum Einsatz. Vor gut 17 Jahren bestand die Chance, ihn nach Norddeutschland zurückzuholen. Viele Jahre verschwand er in der Versenkung. Kaum jemand wusste noch von seiner Existenz. In der Zwischenzeit wurde jedoch fleißig an dem Ziel gearbeitet, den Triebwagen wieder betriebsfähig herzurichten. Sein heutiger Eigentümer, Jochen Ewald, und seine Studenten von der Universität Wilhelmshaven schafften es, das Fahrzeug wieder in einen sehr ansehnlichen Zustand zu bringen und an die heutigen Sicherheitsbestimmungen anzupassen. Der Abschluss dieser Arbeiten fiel zusammen mit dem 100. Geburtstag des Triebwagens.

AEG-Benzoltriebwagen: ein Geschäft mit mäßigem Erfolg

Das Interesse der AEG an Brennkraftfahrzeugen ist wie folgt zu begründen: Anfang des 20. Jahrhunderts waren die Lösungen zur mechanischen Kraftübertragung in Form von Zahnrad-Wechselgetrieben unbefriedigend. Der Elektromotor als Medium zur Leistungsregulierung hatte den Beweis für Funktionsfähigkeit und Zuverlässigkeit unter anderem bei Straßenbahnen bereits erbracht. In Verbindung mit einem elektromotorischen Antrieb an der Achse und einem Generator zur Stromerzeugung ließen sich allerdings auch bei Brennkraftfahrzeugen die unterschiedlichen Kraftanforderungen im Betrieb erbringen. Dieser, wegen der verwendeten Benzolmotoren, so bezeichnete benzolelektrische Antrieb hat sich bis in die Gegenwart unter Verwendung von Dieselmotoren als dieselektrischer



Der Triebwagen der Schleswiger Kreisbahn steht am 14. April 1965 im Bahnhof Süderbrarup. Dort bestand Anschluss zu Zügen in Richtung Flensburg und Kiel.

Antrieb erhalten. Es war selbstredend, dass die AEG bei der Entwicklung dieser Motorwagen dabei sein wollte – nicht zuletzt, weil sie erwiesenermaßen bereits elektrische Komponenten bereitstellen konnte. Ein Entwicklungsauftrag der preußischen Staatsbahn kam im Jahr 1906. Dieser erreichte neben der Gasmotorenfabrik Deutz auch die AEG. Da das Unternehmen bereits seit 1901 an der Nationalen Automobilgesellschaft (NAG) beteiligt war, waren erste Erfahrungen auch im Bereich von Verbrennungsmotoren vorhanden. Die NAG wurde somit Lieferant für den Antriebsstrang von Verbrennungstriebwagen. Bei der Beauftragung von zehn benzolelektrischen Triebwagen lieferte die

AEG für sieben Fahrzeuge die elektrische Ausrüstung und die NAG die Verbrennungsmaschine für einen Wagen. Der wagenbauliche Teil erfolgte bei speziellen Waggonbauunternehmen. Ab 1920 bot sich eine andere Lösung. Die AEG war seit diesem Jahr mit der Linke-Hofmann-Werke AG in Breslau verbunden. Diese hatte sich durch den Betrieb von Stahlwerken sowie durch Zukäufe von Lokomotiv- und Waggonbauunternehmen zu einem bedeutenden Hersteller von Schienenfahrzeugen entwickelt. Eine Zusammenarbeit lag nahe. Die ersten Benzoltriebwagen entstanden ab 1920 als Gemeinschaftsprojekt von AEG, LHW und NAG. In dieser Verbindung konzentrierte sich die Rolle der AEG eher auf die Konstruktion der Fahrzeuge, während die Fertigung bei den Projektpartnern mit ihren Komponenten lief. So waren die Brennkrafttriebwagen mit einem 75 PS-Motor und einem Getriebe der NAG ausgestattet. Bereits 1925 endete der Unternehmensverbund mit der LHW wieder, sodass die AEG erneut eine Zusammenarbeit mit externen Waggonbauunternehmen einging. Bekannt ist auch die bloße Lizenzvergabe an Fahrzeugbauunternehmen, die dann in Teilen auch individuelle Wünsche der Auftraggeber realisierten. Beim Antriebsteil mussten weiterhin die Vorgaben der AEG berücksichtigt werden. Brennkrafttriebwagen waren in den 1920er-Jahren noch eher Experimentierfelder für die Eisenbahngesellschaften. Selbst die Staatsbahnen übten sich in Zurückhaltung, sodass große



Im Gemeinschaftsbahnhof Süderbrarup begegnen sich im Mai 1972 der MAN-Triebwagen T5 und der modernisierte Triebwagen T2 der Schleswiger Kreisbahn.



Foto: Hans-Jürgen Crede



Foto: sig. Hans-Jürgen Crede

Die Überführungsfahrten zu den Veranstaltungsorten übernahm die ebenfalls nach historischen Plänen restaurierte E40002 der PRESS, hier im Bahnhof Oldenburg.

Stückzahlen gleicher Fahrzeuge kaum zustande kamen. Die AEG startete daher 1923 einen Versuch zur Typisierung ihrer Konstruktionen, um größere Serien zu erreichen. Das Programm umfasste fünf Fahrzeugmuster: drei Zweiachser (A1 bis A3) für Regelspur und zwei Vierachser (B1 und B2) für 1000 mm Schmalspur. In der Praxis zeigten die gebauten Fahrzeuge dennoch Unterschiede gegenüber den Entwürfen, sodass faktisch kein größerer Effekt aus der Serienfertigung eintrat.

Ein zweites Typenprogramm (bezeichnet als Einmannwagen) kam nie zur Umsetzung. Zwischen 1921 und 1928 wurden insgesamt 107 Benzoltriebwagen mit AEG-Projekt design an deutsche und ausländische Bahnen geliefert. Davon gingen lediglich zwölf an die Deutsche Reichsbahn. 13 Waggonbau firmen waren neben der LHW an der Fertigung beteiligt. Die an das Typenprogramm angelehnten, tatsächlich gebauten Fahrzeuge nach dem Baumuster A 3 erhielten später den Zusatz

Auf den Gleisen VGH verkehrte der T2 mit dem Wagen 55 der Verdener Eisenbahnfreunde. Das Foto zeigt das interessante Gespann nach der Ankunft im Bahnhof Eystrup. Der Fahrgastraum ist im Zustand der 50er-Jahre erhalten.

Typ Schleswig, während die Entwürfe der schmalspurigen Wagen B 1 mit dem Zusatz Typ Flensburg angeboten wurden. Fabriknummern wurden seitens AEG nicht vergeben. Im Jahr 1928 endete der Bau unter AEG, nachdem die Aktivitäten in die mit den Deutschen Werken Kiel gemeinsam gegründete Triebwagenbau-Aktiengesellschaft eingebracht wurden.

Der T2 der Schleswiger Kreisbahn

Der T2 der ehemaligen Schleswiger Kreisbahn geht zurück auf den Fahrzeugtyp A 3 des AEG-Typenprogramms (allerdings mit Änderungen im wagenbaulichen Teil). Die vorgesehenen eingezogenen Einstiege wurden bereits bei LHL zugunsten eines größeren Fahrgastraums geändert. Mit diesen Änderungen der Wagenkastenkonstruktion entstanden fünf Triebwagen für Kleinbahnen in Schleswig-Holstein. Zwei Fahrzeuge wurden an die Schleswiger Kreisbahn, zwei

an die Südstormarnsche Kreisbahn und ein Fahrzeug an die Kreis Oldenburger Eisenbahn geliefert. Die NAG-Motoren behielten die Triebwagen bis in die 1930er-Jahre. Danach erfolgte die Umrüstung auf Dieselmotoren anderer Hersteller (unter anderem Junkers, Deutz und Büssing), wobei auch der an einer Frontseite hochgezogene Kühlschacht zugunsten eines dritten Stirnfensters entfiel. Die schleswiger Triebwagen erhielten 110 PS-Motoren. Ein grundlegender Umbau des T2, der auch eine Modernisierung des Wagenkastens umfasste, erfolgte in den Jahren 1961/62. Spätestens seit diesem Umbau verfügt der Triebwagen über den Büssing-Motor des Typs S 11. In dieser Form war er bis 1972 im Einsatz.

Schwierige Zeiten

Der Individualverkehr eroberte auch den ländlichen Raum, sodass den Initiativen der Verkehrsbetriebe zur Attraktivitätssteigerung des Personenverkehrs nur ein bescheidener Erfolg zuteil wurde. Zudem reichte das Budget bei den meisten Kleinbahnen für die Anschaffung moderner Fahrzeuge nicht aus. Auch bei der Schleswiger Kreisbahn reichte es

Die wichtigsten Daten des Typs Schleswig wurden wie folgt angegeben:

NAG-Benzolmotor (75 PS), später ein Büssing-Motor (110 PS)

Achsstand: 6,00 Meter

Länge über Puffer: 12,8 Meter

Leergewicht: 14,8 Tonnen

Sitzplätze: 50

Stehplätze: 15-27

nur für die Anschaffung eines einzigen Fahrzeugs für den Personenverkehr. Man entschied sich für einen Schienenbus, den die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) 1956 für Nebenbahnen entwickelt hatte. Die restlichen im Personenverkehr eingesetzten Trieb- und Beiwagen wurden, angelehnt an das MAN-Design, modernisiert, lediglich das Schwesterfahrzeug des T2, der noch bis 1965 eingesetzte T1, entkam dieser weitgehenden Umgestaltung.

Ein außergewöhnliches Event zur Wiederinbetriebnahme

Zur Würdigung des AEG-Engagements auf dem Sektor der Kleinbahntriebwagen und des Aufarbeitungsprojektes der Eisenbahnenthusiasten der Hochschule Wilhelmshaven organisierten der Deutsche

Eisenbahn Verein und die Verdener Eisenbahnfreunde e. V. am 4. und 5. Oktober 2025 ein Betriebsprogramm mit dem T2 der Schleswiger Kreisbahn. Beide Vereine wollten damit auch an den früheren Einsatz von AEG-Triebwagen bei ihren gastgebenden Bahnen VGH und VWE erinnern. Auf den Gleisen der VGH wurde einiges geboten: Die Initiatoren vermittelten mit einem anspruchsvollen Programm Kleinbahnatmosphäre der 50er- und 60er-Jahre par excellence. Neben dem Gastfahrzeug, ergänzt durch einen Beiwagen der Verdener Eisenbahnfreunde, kamen hier auch einige Fahrzeuge der äußerst gepflegten Regelspur-Sammlung des DEV zum Einsatz. Zugkreuzungen, gemischter Personen- und Güterverkehr und Begegnung mit der Schmalspur im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen wurden perfekt inszeniert. Sowohl der T1 (Gotha, Fabr.-Nr. 2550) als auch der T2 des DEV (Esslingen, Fabr. Nr. 24846) sind ansonsten im planmäßigen Freizeitverkehr auf der VGH-Strecke eher selten eingesetzt. Ihr gemeinsamer Einsatz mit den Gastfahrzeugen war daher ein gut durchdachtes Angebot und vermittelte viel über den Betriebsdienst der Kleinbahnzeit. Emotion geht (manchmal) auch ohne Dampf.

Hans-Jürgen Credé



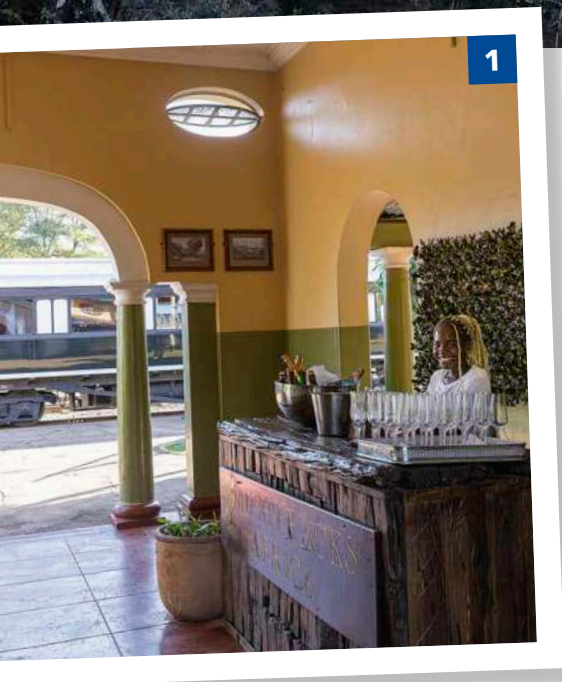
Foto: Hans-Jürgen Credé

Hell leuchtet das Spitzensignal des T2: Umsetzen zur letzten Fahrt des Tages im Bahnhof Eystrup. Derartige Szenen waren zu Zeiten des Personenverkehrs auf der VGH nahezu tägliches Geschäft.



Luxusdinner auf Sch

Der Veranstalter Bushtracks Africa bietet mit dem Royal Livingstone Express in Sambia eine spannende Bahnfahrt an. Eine gute Gelegenheit, Eisenbahn und Reiselust zu verbinden.



Meine beiden Großväter waren bei der Bahn beschäftigt, und sehr wahrscheinlich hat das den Grundstein meines Interesses an historischen Eisenbahnen gelegt. Als kleiner Junge stand ich damals am Bahnsteig in Bamberg und habe noch die letzten 01 aus dem Bahnhof dampfen sehen. Mein zweites großes Hobby sind die Reisen in das südliche Afrika – hier bin ich in der glücklichen Lage, dass meine Lebensgefährtin selbstständig ist und Individualreisen in ebendiese Region für ihre Kunden plant. Als nächste Reise stand diesmal das Länderdreieck Botswana, Sambia und Simbabwe auf dem Reiseplan. Viele werden wohl die Bilder kennen, die den Dampfzug auf der historischen Victoria Falls-Brücke

im Abendlicht zeigen. Eine perfekte Gelegenheit, beide Leidenschaften in dieser Reise zu vereinen. Im Rahmen unserer Vorbereitungen hatten wir bereits auf der ITB (Internationale Tourismus Börse) in Berlin die Gelegenheit, mit dem Team von Bushtracks Africa, dem Veranstalter des Royal Livingstone Express, ins Gespräch zu kommen. Wir verabredeten, dass wir zwei Fahrtage begleiten wollen. Bushtracks organisierte uns einen Fahrer, der uns mit Hintergrundinformationen versorgte und uns an die jeweiligen Orte bringen konnte.

Die zwei Tage ermöglichten uns einen Einblick in die Vorbereitungen des Zuges und die Arbeiten an der Wiederaufarbeitung der Dampflokomotive ZSR No. 156, einer 10th Class Lokomotive (Achsfolge 2D1). Die 1922 von North British ge-



2

ienen

baute Maschine soll im Herbst wieder fertiggestellt werden und dann den Luxuszug, wie gewohnt, ziehen. Bis dahin übernimmt eine Diesellok den Job. Im Anschluss soll auch die Garratt No. 523 (Achsfolge 1C1 - 1C1) wieder aufgearbeitet werden. Das wäre sicherlich ein Highlight

Viel Arbeit wartet in der Freiluft-Werkstatt

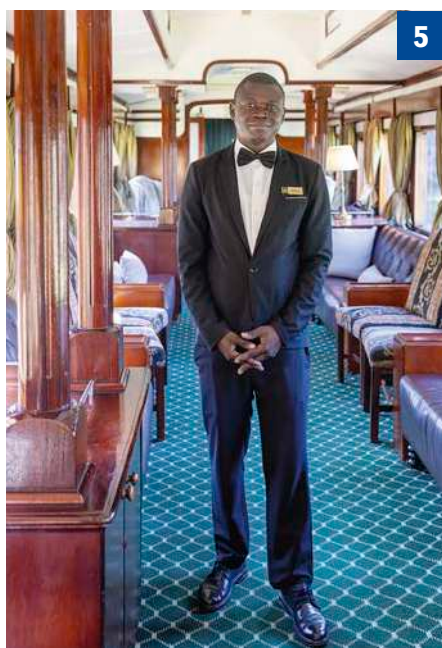
für viele Eisenbahnfreunde. Die Arbeiten erfolgen sowohl in einer improvisierten Freiluftwerkstatt in Livingstone als auch in enger Zusammenarbeit mit Werkstätten in Großbritannien. Einige der dringend benötigten Ersatzteile können vor Ort nicht gefertigt werden und müssen über den Seeweg eingeführt werden – eine logistische Herausforderung, die Geduld



3



4



5

- (1) Der Bubbly (Schampus) ist bereits gekühlt. Im Bahnhof werden die Gäste mit einem Lächeln begrüßt. Auf Gleis 1 wartet bereits der Sonderzug.
- (2) Zum Sonnenuntergang hält der Zug direkt auf der Vikoriafalls-Brücke. Die Gäste können aussteigen und ein Glas Wein oder Bier mit Blick auf die berühmten Wasserfälle genießen.
- (3) Viel Arbeit wartet noch auf dem Gelände von Bushtracks.
- (4) Im Bahnhof Livingstone steht der Zug zum Einstieg der Gäste bereit, aktuell mit der Diesellok „Funkey“ bespannt. Bald soll der Zug wieder dampfbespannt sein.
- (5) Im luxuriösen Barwagen werden die Gäste für einen Aperitif vom Zugchef Sidney empfangen.

erfordert. Doch das eigentliche Erlebnis ist die Fahrt im Luxuszug selbst. Die originalgetreu restaurierten Wagen des Royal Livingstone Express lassen einen eintauchen in den Luxus vergangener Zeiten. Die vier Wagen sind ausgestattet mit feinen Hölzern, Messingdetails und

weiß gedeckten Tischen – stilecht und detailverliebt. Das gesamte Ambiente bereitet den Gast auf eine stilvolle Reise vor. Der historische Zug startet wahlweise vom Bahnhof Victoria Falls in Simbabwe oder vom Betriebshof des Veranstalters Bushtracks Africa in Livingstone



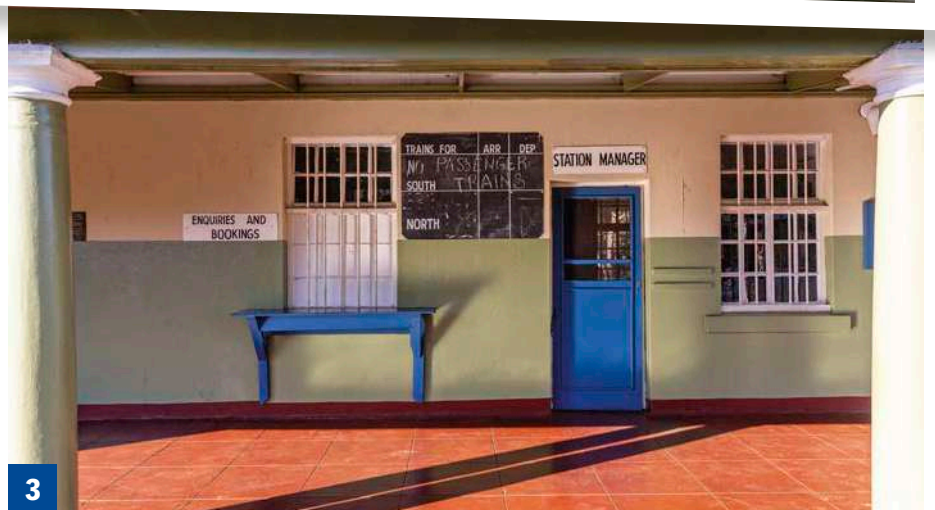
2



1



4



3

- (1) Stilvoll Reisen lässt es sich in den liebevoll erhaltenen Wagen.
- (2) Reparaturen, die sich vor Ort erledigen lassen, werden in der Freiluft-Werkstatt in Livingstone erledigt.
- (3) "NO PASSENGER TRAINS": "Keine Passagierzüge" steht mit Kreide auf der Ankunfts- und Abfahrtstafel. Bis auf die Sonderzüge verkehren aktuell nur Güterzüge auf der Strecke.
- (4) Bereits der Gruß aus der Küche war ein leckerer Start des edlen Dinners. Alle Gerichte werden vom Küchenteam im Zug zubereitet.

in Sambia. Langsam rollt der Zug durch das afrikanische Buschland, bis die Sonne langsam über den tosenden Viktoriafällen versinkt. Kurz vor Sonnenuntergang erreicht er die Victoria Falls-Brücke. Ein Meisterwerk kolonialer Ingenieurskunst. Die 1905 gebaute Stahlbogenkonstruktion überspannt in 128 Meter Höhe den Sambesi. An diesem atemberaubenden Aussichtspunkt wird gehalten, die Gäste steigen aus, lassen den Wind der Schlucht über sich streichen und bekommen hin und wieder eine kleine Brise Sprühnebel der Wasserfälle ab. Dabei genießt man das einmalige Panorama, und essenziell in Afrika: seine Sundowner-Drinks. Je nach Gusto einen Sekt, ein kühles Bier oder ein edles Glas Wein. Nach dem Aperitif unter freiem Himmel wird im Zug gespeist. Serviert wird ein mehrgängiges Gourmet-Menü, begleitet von ausgesuchten Weinen aus Südafrika. Der Service ist aufmerksam, ohne aufdringlich zu sein – die Atmosphäre: entschleunigt, elegant und durchdrungen von Eisenbahn-Nostalgie. Die Gerichte werden im Zug zubereitet.

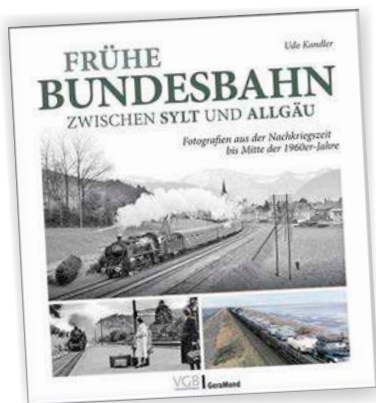
Eintauchen in den Luxus vergangener Zeiten

Diese exklusive Dinner-Zugfahrt über die Victoria Falls-Brücke ist mehr als nur ein Ausflug – sie ist ein Gesamterlebnis. Für Eisenbahnliebhaber bietet sie eine seltene Verbindung von technikgeschichtlicher Tiefe, historischem Ambiente und luxuriösem Zugdinner. Sobald die Dampflok No. 156 wieder dampft, wird das Erlebnis umso authentischer. Bis dahin bleibt der Blick auf das Zusammenspiel aus einzigartiger Natur und Vergangenheit eine ebenso reizvolle Perspektive. Es lohnt sich also, diesen Nachmittag in eine Reise einzubauen, bevor es weiter auf Safari geht. Hier lebt die große Zeit der Eisenbahn – mitten in Afrika.

Christian Spiller

Die gute alte Zeit

Udo Kandler: **Frühe Bundesbahn zwischen Sylt und Allgäu.** GeraMond, München 2025. ISBN: 978-3-98702-246-3. Gebunden, 192 Seiten mit zirka 220 Farb- und s/w-Abbildungen; Preis: 59 Euro.



Ein Blick zurück über gute zwei Generationen: Bilder aus den 50er- und 60er-Jahren wirken heute tatsächlich wie aus einer anderen Zeit, teilweise wirkt das Gezeigte wie Geschichte zum Anfassen: Drei Burschen mit kurzen Hosen und rutschenden Socken am Bahnsteig vor einer 03, heute fast vergessene Autos und Lkw auf den Straßen – es ist nicht nur die frühe Bundesbahn, die in

diesem Bildband fasziniert. Auch so manche Stadtansichten überraschen, wenn man die heutige Situation kennt. Das Buch ist erfreulicherweise nach den damals noch 16 Bundesbahndirektionen gegliedert, das hilft beim Schmökern und Entdecken. Dank des mittlerweile schier unendlichen Fotoschatzes der Eisenbahnstiftung findet man die Werke zahlreicher namhafter Fotografen wie Karl-Ernst

Maedel, Joachim Claus, Gerhard Greß, Helmut Röth, Gerhard Moll und vieler weiterer Koryphäen. Fast alle Bilder sind sehr gut reproduziert, doch es sind auch einige eklatante Ausrutscher zu beklagen, deren Betrachtung wenig Freude macht. *abp*

Fazit: Ein weiteres Bundesbahn-Bilderbuch mit vielen interessanten Motiven aus der ganzen Bundesrepublik.

Bilddokumente aus alter Zeit

Hans Müller: **Dampfbetrieb der DR – Ein Streifzug von Nord nach Süd.** EK-Verlag, Freiburg 2025. ISBN: 978-3-8446-6231-3. Gebunden im Format 28 x 26 cm, 192 Seiten, 287 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 45 Euro.

Der 2022 verstorbene, einstige Eisenbahn-Ingenieur Hans Müller war einer der ersten in der DDR, der systematisch begann, den Reichsbahn-Betrieb in herausragendem Stil fotografisch zu verewigen. Der nun wieder aufgelegte EK-Bildband zeigt eine gut kuratierte Auswahl seines Schaffens in qualitativ hochwertig gedruckten Abbildungen. Schade nur, dass auch viele der einmaligen Farbaufnahmen in dem Werk ausschließlich in Graustufen wiedergegeben sind. *ba*



Fazit: Gelungener Streifzug durch die frühen DR-Jahre, nur leider etwas farblos.

Eine Bibel für die HBE

Dirk Endisch: **Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft – Die Geschichte ihrer Strecke, Fahrzeuge und Tochterunternehmen.** Verlag Dirk Endisch, Stendal 2025. ISBN: 978-3-947691-741-8. Gebunden, 210x280 mm, 591 Seiten mit über 700 Abbildungen; Preis: 59,50 Euro.

Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft (HBE) war sicherlich keine normale Privatbahn. Ihre herausfordernden Gebirgsstrecken im Harz forderten innovative Ideen, die maßgeblich zur Entwicklung der Eisenbahntechnik insgesamt beitrugen. Auch nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn war die Geschichte der HBE noch nicht zu Ende erzählt, man denke nur an die Elektrifizierung. Schon beim ersten Durchblättern wird deutlich: Dieses Buch ist mit beachtlicher Begeisterung und Hingabe zum Thema entstanden. Dirk Endisch ist es gelungen, 145 Jahre Eisenbahngeschichte zu sammeln, einzuordnen und mit der Veröffentlichung dieser Publikation der Nachwelt zu erhalten. Dabei werden immer wieder die Stimmen aus der Vergangenheit deutlich, ohne die dieses Buch nicht hätte entstehen können. Viele Informationen ließen sich heutzutage wahrscheinlich nicht mehr herausfinden. Eine Arbeit, die alleine schon aus historischem Interesse großer Wertschätzung bedarf. Das Buch ist mit seinen 591 Seiten sehr umfangreich und durch viele Abbildungen, Tabellen und Gleispläne sehr gut illustriert. Die Geschichte rund um die HBE, ihre Strecke und Fahrzeuge wird gut strukturiert bis ins letzte Detail vermittelt. *cl*

Fazit: Ein Buch, welches durch Umfang und Exaktheit vollends überzeugt.



Mit der Straßenbahn in die Sächsische Schweiz

Stefan Müller: **Anekdoten und Geschichten zur Lockwitztalbahn und zur Kirnitzschtalbahn.** Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2025. ISBN: 3-9978-6564-035-1. Gebunden im Format 24 x 16 cm, 256 Seiten, 130 Schwarzweiß- und 356 Farbfotos, über 50 Faksimile; Preis: 26,50 Euro.

Stefan Müller hat seine längst etablierte Reihe „Anekdoten und Geschichten“ um einen weiteren Band ergänzt, der diesmal keine Eisenbahnstrecke, sondern zwei Überland-Straßenbahnlinien zum Thema hat. Beide führen durch liebe kleine Täler der Sächsischen Schweiz – oder in einem Fall besser gesagt führten, denn während die Kirnitzschtalbahn allen Widrigkeiten trotzen konnte und bis heute eine beliebte Touristenattraktion geblieben ist,

trat die legendäre Lockwitztalbahn vor fast 50 Jahren ihre letzte Fahrt von Niedersiedlitz nach Kreischa an. Der Autor hat auch zu den beiden Meterspur-Straßenbahnchen wieder viel interessantes Material von kundigen Zeitzeugen zusam-

mengetragen und in kurzweiligen Beiträgen verpackt. Auch die Bilder, die erneut viele historische Fotos enthält, geriet ansehnlich. Es fällt aber rasch auf, dass die Kapitel zur Lockwitztalbahn die lesenswerteren des Buches sind. *ba*

Fazit: Für Freunde uriger Überland-Straßenbahnen ein Muss.





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

! Cinema City ! Eine prämierte Anlage steht zum Verkauf. Cinema City, eine fiktive Großstadt in Spur N sucht neuen Besitzer. Infos unter: www.spur-n.com oder Mobil unter 0160 960 266 02

Verkaufe Schaukasten SPUR N Beste u. stabile Schreinerarbeit 110 X 43 cm mit 7 Gleisebenen auf stabilen Brettern je 4 cm tief, 105 cm lang. Davor in 2 Schieberillen 2 Plastikscheiben a 55 X 42 cm. Preis 80 EUR., 7,35 m Spur N gerade Gleise versch. Hersteller aus Schaukasten für insges. 20 EUR, H. Schlieper, Straubing, T 09421-3309255

FIGUREN Z-G

www.klinghoefer.com

Gesuche TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht.

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 9. Juni 2026

Liste bitte an: Werner Kunze, Nalaeer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche und seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, mobil: 0176/26733931, E-Mail: onlinebenz@gmx.de

Maste/Quertragwerke N der alten VOLLMER Oberleitung, lothar.decher@web.de

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

www.modellbahn-kepler.de

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

0151/50664379, info@meigermodellbahnparadies.de G

www.carocar.com

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

www.Modellbau-Gloeckner.de

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

Spur Z, N, TT, HO, Spur 1, suche laufend Modellbahnen aller Marken, Märklin, Roco, Fleischmann, LGB usw. einfach alles anbieten. Baue auch Anlagen ab. Ich komme persönlich vorbei und garantiere eine seriöse Abwicklung. Kaufe und al-

les Zubehör wie z.B. Modellautos!!! Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle!!! Sigi Nann, 88339 Bad Waldsee, 0176 63212615 oder signann56@gmail.com

Suche für TT(Fertigmodell) Bekohlungskran EDK 6 mit Bekohlungschaufel in gutem Zustand Angebote an: 034345/20558 od. rub-koenig@gmx.de

Verkäufe HO

Suche und verkaufe: **US – Messinglokomotiven** 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
de info@modellbahn-apitz.de

www.ho-module.eu Lasercutbausätze

www.kisten-klaus.de

Straßenbahn Bielefeld HO www.bus-und-bahn-und-mehr.de

Neu im Shop !

ostparts
www.ostparts.de

Weimarlader T-172
LPG „roter Oktober“
Deutsche Reichsbahn
VEB Wasserbau Weimar



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

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

MODELLBAHNSERVICE

NEU! Jetzt für Spur Z, N, TT, HO **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

Verkaufe aus Altersgründen meine analoge Modellbahn-Sammlung (Märklin/Roco AC/DC, Fleischmann AC, Hobbytrain AC). Überwiegend Vitrinenmodelle bzw. wenig gefahren. Liste der Modelle (Excel-Liste) kann unter gue.haase2@arcor.de angefordert werden.

www.lokraritaetenstuebchen.eu

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

www.modellbahn-kepler.de

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

www.ho-module.eu

FREMO Module und Gleisanlagen

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-eisenbahnweber@t-online.de G

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, mobil: 0176/26733931, E-Mail: onlinebenz@gmx.de

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Alle Angebote

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,- EUR oder www.kuswa.de

Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,- EUR Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus" 8er Set aufbaufertig grau lackiert: 10,- EUR

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

www.gassner-beschriftungen.de

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

gen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstaholer. 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 Selbstaholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de

Spur Z, N, TT, HO, Spur 1, suche laufend Modellbahnen aller Marken, Märklin, ROCO, Fleischmann, LGB usw. einfach alles anbieten. Baue auch Anlagen ab. Ich komme persönlich vorbei und garantiere eine seriöse Abwicklung. Kaufe und alles Zubehör wie z.B. Modellautos!!! Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle!!! Sigi Nann, 88339 Bad Waldsee, 0176 63212615 oder signann56@gmail.com

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFTE 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

Güterbahnhof

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

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-95960 oder per E-Mail: albue@t-online.de.

Märklin Aussichtstriebwagen 37580 (gerne defekt, da als Ersatzteilständer benötigt - VHB 50 EUR) oder Märklin Ersatzteil E154 575 (neuwertig) gesucht. Angebote bitte an Tel. 0162-4081206 oder nobreltec@web.de

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, ahoiw@web.de G

Verkäufe Große Spuren

Umstände halber zu verkaufen: Spur 0 Lenz Loks, Waggons und Zubehör. Bitte Liste anfordern. eisenbahnexklusiv@gmail.com

www.modellbahn-kepler.de

Professionell gebaute 0e-Segmentanlage zu verkaufen, 9 Segmente. Aufbaufläche entweder in U-Form 4,40 (5,65) x 2,0 m oder im Winkel 4,40 x 5,50 m. Mit Hintergrundkulisse, Anlagenthema Mittelgebirgsvorland um 1970. Digital mit Roco MultiMaus; Weichendecoder; motorische Weichenantriebe; sehr viel Kleinserienmaterial (z.B. Segmentdrehzscheibe) verbaut, Gebäude teilweise mit Inneneinrichtung; viele Unikate. Materialpreis ca. 11.500 EUR, Preis Verhandlungssache! Weitere Infos per Mail skodafreak@web.de oder 0716/53250691

Umstände halber zu verkaufen: Spur 0 Fleischmann von 1950. Zweigleisige Schauanlage möglich ca. 2,00m breit x ca. 5,00m lang. Bitte Listen anfordern. eisenbahnexklusiv@gmail.com

Liebmann / Stadtilm Spur 0, 3 Loks, 41 Wagen, Schienen, Weichen, Zubehör bei Interesse Liste anfordern unter hussa31@gmx.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

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

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

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur 1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm!

Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesbaden, 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. 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

Verkäufe Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnuecher-online.de

Verkäufe von privat fast neue MIBA Jahrg. 1975-90 je 12 Hefte mit Einband pro Jahrgang zu je 30 EUR und Eisenbahn-Magazin Jahrgang 1990-2020 je 12 Hefte pro Jahrgang zu je 20 EUR. Abholung von privat in Frankfurt am Main Tel: 069-344448 o. Mobil 0160-8508690. Auf Nachfrage mehr.

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

Auftragsätzen nach Zeichnung. Material: Messing, Neusilber, Bronze, Edelstahl ab 0,1mm. Stückzahl ab 1 Blech im Format 200 x 300mm. Mehr Infos bei: SAEMANN Ätztechnik Zweibrücker Str. 58 D-66953 Pirmasens Tel. 06331 / 12440 Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de Internet: www.saemann-aetztechnik.de

Ätztechnik

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice

Vielfalt im Detail

Job Modellbahn Service

Lotter Straße 16 49078 Osnabrück Tel. 0541-43 31 35 www.jobmodellbahnservice.de

Oesling Modellbau

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

www.MB-TT.DE
DER MODELLBAHNBSCHRIFTER

N - TT - HO

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


fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

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



www.modelleisenbahn.com

www.bahnundbuch.de

Verkaufe: Transpress Dampflokarchiv 1-4, Lokomotivarchiv Sachsen 1 und 2, Diesellokarchiv, Triebwagenarchiv. E-mail: fam.haserodt@arcor.de

Gesuche Literatur, Film und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, 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

Große Vitrine für Modelle von Spur N (ganze Züge) bis große Spuren. Maße 200 x 50 x 28 cm (B x H x H). Zwei Glasplatten auf verstellbaren Trägern, Glas-Schiebetüren. Per Whatsapp/Mail auf Wunsch Fotos. Preis 75 EUR. Transport möglich nach Absprache. Tel. 0175-4419309

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.

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

35 Jahre

Modellbahn Ehrhardt

Angebote zur Gartenbahnsaison:

LGB 20320 199 006-8 HSB V 10C	499,99 €
LGB 21936 BR 199 HSB Kof	599,99€
LGB 24662 VT 133 525 DR Schienenbus	599,99€
Märklin 85454 Maxi US-Schleppenderlok vernickelt	199,99€
GMTS EM22356 Volvo FH04 Kipp-Sattelzug	52,50 €
Piko 35200 gerades Gleis 320mm	7,95€
Piko 35201 gerades Gleis 280mm	7,95€
Piko 37652 Speisewagen DR Mitropa	249,99€
Piko 37685 Rekowagen DR Traglasten	199,99€
Piko 62040 Bahnhof Rosenbach	99,95 €
Piko 62209 Bahnhof Grizzly Flats	169,99€

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

novum VERLAG FÜR NEUAUTOREN

Neuerscheinung

ANDRÉ SCHWEDA

Der Eisenbahn-Virus

40 Jahre voller Abenteuer auf dem Schienenstrang, 1984-2024

40 Jahre voller Abenteuer auf dem Schienenstrang, 1984-2024

André Schweda

„Der Eisenbahn-Virus“ – so nennt André Schweda die ansteckende Begeisterung bei der Arbeit mit Lokomotiven auf den Bahnstrecken Deutschlands. In diesem Buch erzählt er von pflichtbewussten Dienstleistern, eigenwilligen Schienenfahrern und brisanten Fahrten. Und natürlich auch vom schmalen Grat zwischen Eisenbahn-Liebe und Eisenbahn-Frust. Denn es gibt auch Momente, in denen Privates und Berufliches aufeinandertreffen. In denen die Technik streikt, in denen der Eisenbahner die richtige Entscheidung treffen muss. Ob das immer gelingt – und was es mit dem Bremsenstiel, dem Holzroller und dem Eisenbahner-Seemannsgarn so auf sich hat – erfahren Sie in diesem Buch. Mit großartigen Bildern, authentischen Berichten und vielen Anekdoten aus 40 Jahren Dienstzeit. Ist „Der Eisenbahn-Virus“ eine Pflichtlektüre für alle Technik- und Bahnbegeisterten.

EXKLUSIV FÜR SIE ALS ABONNENT

Ihre Zusatz-Vorteile im PlusAbo
GRATIS FÜR SIE als Print-Abonnent

- Alle Ausgaben auch als digitale eMag-Version
- Mobil lesen wo immer Sie sind – geräteübergreifend
- Gratis-Zugriff auf das digitale Heftarchiv – von jedem Gerät aus
- Mit praktischer Vorlese- und Einzelartikelfunktion

IHR GRATIS-UPGRADE



So erhalten Sie Zugriff auf Ihre digitalen Gratis-Ausgaben
www.abo.eisenbahn.de/plusabo

Güterbahnhof

Buschmann, München, Tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Verschiedenes

www.modellbahnservice-dr.de

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

www.modellbahnen-berlin.de

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

Ausstellungen, Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de Modellbahn- Auto- Börsen, 99867 Gotha Sam. 13.06., Stadthalle, Goldbacherstr., 34246 Vellmar So. 04.10. Mehrzweckhalle - Frommershausen Pfadwiese 10, 36179 Bebra So. 18.10., Lokschuppen, Gilfershäuser Str. 12, 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

modellbahnboerse-berlin.de jeweils von 10 bis 14 Uhr Herzog 0173 636 0000 02.05.

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
Seit 1981 www.adler-maerkte.de

25.05. Köln-Mülheim, Stadthalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz

07.06. Neuss, Stadthalle
Seilkumer-Str. 25 Marktzeiten
11-15 h

Sommerpause: 08.06. - 05.09.2026

ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7090703, E-Mail: info@adler-maerkte.de

Samstag Dresden JohannStadthalle, 03.05. Sonntag Berlin FreizeitforumMarzahn

ModellEisenBahn Börse Oberasbach am 17.05.26 von 10:00 bis 14:00 Uhr, 90522 Oberasbach, Jahnstraße 16, Tel.: 0911/80194967

Modellbahn-Auto-Börsen

99867 Gotha, Sa. 13.06. Stadthalle, Goldbacherstr.
34246 Vellmar, So. 04.10. Mehrzweckhalle - Frommershausen Pfadwiese 10
36179 Bebra, So. 18.10. im Lokschuppen, Gilfershäuser Str. 1 jeweils von 10-14:30 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



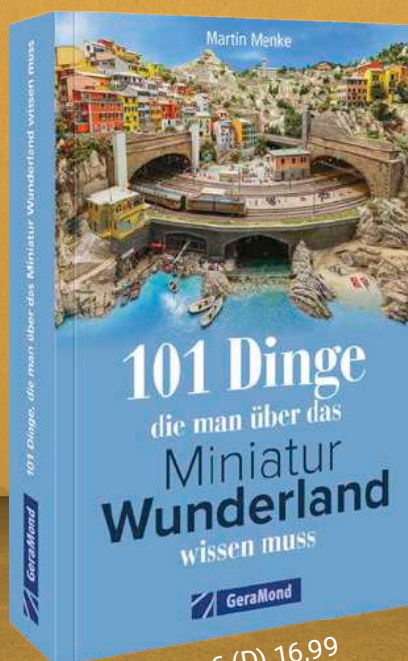
Alle Termine ohne Gewähr

REISE DURCH DAS WUNDERLAND

Erstaunliches und Wissenswertes zu der größten Modelleisenbahnanlage der Welt

Spannende Hintergrundinfos, Rekorde und kuriose Fakten

Für echte MiWuLa-Fans und alle, die es werden wollen

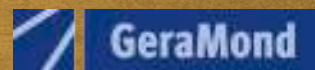


Hier mehr erfahren!



192 Seiten · € (D) 16,99

JETZT ÜBERALL, WO ES BÜCHER GIBT UND AUF GERAMOND.DE



DAS SPIEGELBILD DER GESCHICHTE

3 passende Angebote mit Wunschprämie

1 Testabo

Erst lesen, dann entscheiden

Einsteigen und überzeugen lassen



3x
nur € **12,90**
statt € 19,50

Exklusive Texte und starke Bilder aus der Eisenbahnwelt bieten pures Lesevergnügen. Für Modellbahner kompetente Tests, spannende Basteltipps und den kompletten Modellbahn-Neuheitenüberblick.

2 Geschenkabo

Freude schenken

Ein Jahr Lesespaß und die Prämie gleich selbst auswählen



3 Jahresabo

Volles Lesejahr, starke Prämie

Jetzt 12x MEB lesen, Buch-Bestseller wählen und sparen!



NEU Inklusive digitale Ausgaben

- > 12 Ausgaben gedruckt + digital im Jahresabo
- > Dankeschön-Geschenk für Sie
- > Nach dem ersten Jahr jederzeit kündbar
- > plus Sofort-Zugriff auf Ihr digitales Archiv

+ Ihr neues PlusAbo

Exklusiv für Sie als Abonnent *

Flexibles Lesen, wann und wo Sie möchten? Egal ob (wie bisher) die klassische Heftausgabe in der Printversion oder als eMag-Ausgabe für unterwegs – kostenfrei und überall verfügbar.

Ihre Zusatz-Vorteile im PlusAbo

GRATIS FÜR SIE als Print-Abonnent

Alle Ausgaben auch als digitale eMag-Version

- > Mobil lesen wo immer Sie sind – geräteübergreifend
- > Gratis-Zugriff auf das digitale Heftarchiv – von jedem Gerät aus
- > Mit praktischer Vorlese- und Einzelartikelfunktion





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
- Löföfnitzgrundbahn (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 12.7.

- Eisenbahn-Postkarten-Ausstellung in der Lokwelt Freilassing, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de

Bis 30.8.

- Im Bann der Bahn: Ausstellung zu 200 Jahre Eisenbahn im Technisches Museum Wien, Tel. 0043 1899 980, www.technisches-museum.at

Bis 20.9.

- Fahrten mit Schienenbus jeden Samstag (ab 30.5. bis 13.9.) von Kappeln nach Flensburg, außerdem jeden zweiten Sonntag mit Diesellok nach Süderbrarup, Tel. 04642 9251653, www.angelner-dampfisenbahn.de

Bis 27.9.

- Fahrten von Endorf nach Obing jeden Sonntag, Tel. 0151 67794888, www.chiemgauer-lokalbahn.com

Bis 3.10.

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

Bis 4.10.

- Die Buckower Kleinbahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, 30.5. mit Bahnhofsfest, Tel. 0334 3357578, www.buckower-kleinbahn.de
- Die Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf fährt jeden Samstag,

Sonn- und Feiertag, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de

Bis 11.10.

- Das Öchsle fährt jeden Sonn- und Feiertag sowie jeden ersten Samstag, vom 16.7. bis 10.9. auch donnerstags, Tel. 07352 922026, www.oechsle-bahn.de

Bis 18.10.

- Fahrbetrieb jeden Sonntag auf der Küstenbahn Ostfriesland, Tel. 04931 169030, www.mkoev.de

Bis 25.10.

- Die Sauschwänze-Bahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, von 4.6. bis 27.9. auch donnerstags und freitags, Tel. 07702 51300, www.sauschwaenzlebahn.de
- Dampfzugfahrten jeden Sonntag von Kandern nach Haltingen, Tel. 07626 8990, www.kandertalbahnhof.de
- Die Dampfkleinbahn Bad Orb fährt jeden Sonn- und Feiertag, außer 4.6. und 3.10., Tel. 06661 1840, www.dampfkleinbahn-bad-orb.de
- Fahrbetrieb zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 09194 725175, www.dampfbahn.net

Bis 27.10.

- Fahrbetrieb jeden Sonn- und Feiertag auf der Selfkantbahn, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de
- Der Schluff fährt jeden Sonntag, Tel. 02151 982364, www.schluff-krefeld.de

Bis 31.10.

- Fahrbetrieb auf „De Lütt Kaffeebrenner“ jeden Donnerstag und Freitag, von 1.7. bis 31.8. auch Montag bis Mittwoch, Tel. 038825 37165, www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de
- Museumsbahn Walsrode fährt jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 05161 6098737, www.museumsbahn-walsrode.de

Bis 1.11.

- 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
- 120 Jahre Strohgäubahn: Jubiläumsausstellung im „Alten Pfarrhaus“ in Schwieberdingen jeden 1. und 3. Sonntag im Monat 14:30 bis 17 Uhr

Sa 23.5. bis Mo 25.5.

- Private Loksammlung im Bw Falkenberg ob. Bhf. ist geöffnet, www.dmhk.de
- Pfingstrummel im Museumsbahnhof Markersdorf-Taura, Tel. 037202 539746, www.chemnitztalbahn.de

Sa 23.5. bis Mo 25.5., Sa/So 6./7.6.

- Fahrbetrieb zwischen Mesendorf

und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de

Sa 23.5. bis Mo 25.5., Sa/So 6./7.6., 20./21.6.

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

Sa 23.5. bis Mo 25.5. Sa/So 13./14.6.

- Pfingst- und Sommerfahrten zwischen Oschatz und Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de

Sa/So 23./24.5., 27./28.6.

- Museumsfahrten zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, www.geesthachtereisenbahn.de

So/Mo 24./25.5.

- Pfingstfahrten im Feld- und Kleinbahnmuseum Deinste, Tel. 0171 3607104, www.kleinbahn-deinste.de
- Pfingstfahrten bei den Museumsbahnen Schönberger Strand, Tel. 0431 5458241, www.vvm-museumsbahn.de
- Münchner Isarbrücken-Fahrten mit 70 083 und E69 05, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
- Dampfbetrieb bei der Stumpfwaldbahn Ramsen, Tel. 0160 96442288, www.stumpfwaldbahn.de
- Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de

So/Mo 24./25.5., Do 4.6., So 7.6., 28.6.

- Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn, 28.6. Stadtfest Neresheim, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de

So/Mo 24./25.5., So 7.6., 21.6.

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

So/Mo 24./25.5., So 14.6.

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

So/Mo 24./25.5., Sa 20.6.

- Fahrten auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de

So 24.5.

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

So 24.5., 7.6., 21.6., 28.6.

- Das Rhönzüge fährt nach Mellrichstadt, Tel. 09778 91230, www.freilandmuseum-fladungen.de

So 24.5., 14.6.

- Museumsfahrten Harpstedt – Delmenhorst, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de

Mo 25.5.

- Pendelfahrten mit 78 468 zwischen Lengerich und Bad Laer, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- Dampffahrt von Neustadt über die Alsenzbahn nach Bingen, Tel. 06321 30390, www.eisenbahnmuseum-neustadt.de
- Der Kleinbahnexpress fährt von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de
- Dampfzugfahrt von Neustadt nach Darmstadt-Kranichstein ins Eisenbahnmuseum, Tel. 06321 30390, www.eisenbahnmuseum-neustadt.de
- Fahrtage im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna, www.feldbahn-fortuna.de
- Sonderfahrten zum Trossinger Pfingstmarkt, Tel. 07425 940236, www.trossinger-eisenbahn.de

Mo 25.5., So 7.6.

- Museumsverkehr zwischen Otterweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.de

So 31.5., 7.6., 21.6.

- Triebwagenfahrten auf der Bleckeder Kleinbahn, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de

So 31.5., 21.6.

- Fahrten von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.dampfnostalgie-karlsruhe.de
- Dampftage im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

Do 4.6.

- Dampfsonderfahrt von Neustadt über Sinsheim (Technik-Museum) und Bad Friedrichshall-Kochendorf (Salzbergwerk) nach Heilbronn, Tel. 06321 30390, www.eisenbahnmuseum-neustadt.de

Do 4.6., So 7.6., 21.6.

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

Fr 5.6. bis So 7.6.

- Tage der offenen Tür im Feldbahnmuseum Riedlhütte, Tel. 08138 1229, www.feldbahn-riedlhuette.de

Sa 6.6.

- Sonderfahrt mit Dampfloks von Leipzig zum Sachsen-Anhalt-Tag in Bernburg, Tel. 0176 62170200, www.dampfahnmuseum.de
- Lokschuppen Wismar zur Besichtigung geöffnet, Tel. 03841 4725476, www.lokschuppen-wismar.de
- Kinderfest im Eisenbahnmuseum Dresden, Tel. 0171 2601802, www.igbwddresden-altstadt.de
- Mit 78 468 von Bad Laer nach Bremerhaven, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- „Montan Express 3“: Rundreise mit

212 079 und V160 002 über teils selten befahrene Güterzugstrecken durch das Ruhrgebiet, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

Sa/So 6./7.6.

- Feldbahnfest im Frankfurter Feldbahnmuseum, Tel. 069 709292, www.feldbahn-ffm.de
- Ausflugsdampf mit IV K 176 v on Radebeul nach Moritzburg und Radeberg, Tel. 0351 79696277, www.traditionsbahn-radebeul.de
- Zubringerfahrten mit der Museumslokomotive V 100 003 zum Sachsen-Anhalt-Tag in Bernburg, Tel. 03925 383800, www.lokschuppen-stassfurt.de

So 7.6.

- Fahrbetrieb im Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven, Tel. 02183 8068377, www.gillbachbahn.de
- Fahrten von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.dampfnostalgie-karlsruhe.de
- Der „Feurige Elias“ fährt zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Dampfzugfahrten von Kassel zum Bahnhofsfest in Naumburg, Tel. 0561 81029484, www.hessencourrier.de
- Tag des Eisenbahners am Schaulplatz Eisenbahn, aktive oder ehemalige Eisenbahner zahlen den ermäßigten Eintritt, Tel. 0371 46400892, www.schauplatz-eisenbahn.de
- „Anheizertag“ mit Pendelfahrten vom Osnabrücker Hauptbahnhof zum Zechenbahnhof Piesberg, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de
- Tunnelfahrten mit Diesel auf der Schwarzwaldbahn, Anfahrt von Rottweil, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

So 7.6., 21.6.

- Fahrtage auf der Sauerländer Kleinbahn, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de
- Der „Kaffkieker“ fährt von Syke über Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup, Tel. 04251 93550, www.vgh-hoya.de

Sa 13.6.

- BBQ-Express auf der Extertalbahn, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de
- „Ostseelebe“: Schnellzug mit 155 273 nach Rostock und Warnemünde, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de
- Sonderzug von Schwarzenberg über Johannegeorgenstadt in den vergessenen Kurort Gießhübel-Sauerbrunn (Kyselka) und zurück über Chomutov, Tel. 0371 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
- Harz erleben: Mit einer historischen Diesellokomotive von Chemnitz nach Wernigerode, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de

- Sonderfahrt und Fotohalte mit der Dampfstraßenbahnlokomotive „Rur“ von 1899 auf der Brohltalbahn, Tel. 02302 8788900, www.dgeeg.de

Sa/So 13./14.6.

- Sommerdampf im Lokschuppen Wittenberge, Tel. 03877 561230, www.dampflok-wittenberge.de
- Lokschuppenfest im historischen Bahnbetriebswerk Hanau, Pendelfahrten vom Hanauer Hauptbahnhof, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de

So 14.6.

- Fahrtage der Museumsbahn Rahden – Uchte, Tel. 0175 9998584, www.museumsbahn-rahden.de
- Museumsfahrten in Minden mit T 9.3 „Kattowitz 7348“, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de
- Diesel-Fahrtage bei der Jagstalbahn, Tel. 07937 277, www.jagstalbahn.de
- Güterverkehrstag auf dem Altbahnhöfen zwischen Amstetten und Oppingen, Tel. 07331 715650, www.uef-alb-baehle.de
- Feldbahnmuseum Lengerich geöffnet, Tel. 05481 6330, www.eisenbahnfreunde-lengerich.de

So 14.6., 21.6., 28.6.

- Die Schwäbische Waldbahn fährt mit Dampf oder Diesel von Schorndorf nach Welzheim, Tel. 07182 80080, www.schwaebische-waldbahn.de

Fr 19.6. bis So 21.6.

- Öchsle-Fest in Ochsenhausen: Stadtfest mit Dampfzugfahrten am Samstag und Sonntag, Tel. 07352 922026, www.oechslefest-ochsenhausen.de

Fr 19.6. bis So 21.6., 26.6. bis 28.6.

- Im Nachtzug zu den Störtebeker-Festspielen, Tel. 037343 8080, www.pressnitzalbahn.com

Sa 20.6.

- Dresdner Museumsnacht im Eisenbahnmuseum, 16–24 Uhr, Tel. 0171 2601802, www.igbw-dresden-altstadt.de
- Mit dem Schienenbus von Bietighem-Bissingen zum „Öchsle“, nach Biberach oder nach Bad Schussenried, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
- „Müritzer in Flammen“ und „Rügen-Express“: Mit 243 567 von Cottbus zum Seespektakel in Waren oder zum Ostseebad Binz und den Störtebeker-Festspielen, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
- Mit der Wipperliese zur Traditionsbrauerei Wippra, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de
- Mit 50 3616 von Schwarzenberg nach Chodova Plana (Kuttenplan) zur Brauerei Pivovar Chodovar und zum Brauereimuseum, Tel. 0371 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

- Sonderzug mit einer Diesellokomotive der Baureihe 218 ab Ilmenau über den Rennsteig zum „Tag der offenen Tür“ der Firma PIKO nach Sonneberg, www.dampfbahnfreunde-rennsteig.de

Sa/So 20./21.6.

- Sommerfest bei der Feldbahn Schlanstedt, Tel. 0172 5349229, www.feldbahn-schlanstedt.de
- Öffentliche Fahrtage der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

So 21.6.

- Museums-Dampfzug „Sofazügler“ von Ludwigsburg über Nürtingen nach Neuffen, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Tag des Rangierbahnhofs am Schaulplatz Eisenbahn, Tel. 0371 46400892, www.schauplatz-eisenbahn.de
- Sonderfahrt von Hanau zum Hesenstag in Fulda, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de

Sa 27.6.

- Fahrtage beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I, Tel. 039200 54922, www.kj-1.de
- Nebenbahnromantik in Thüringen: Rundfahrt mit „Ferkeltaxe“ von Weimar und Erfurt entlang der Werrabahn, über Oberhof und Straußfurt sowie auf der Pfefferminzbahn, Tel. 0177 338541, www.eisenbahnmuseum-weimar.de
- Bäderexpress: Mit einer historischen Diesellokomotive von Chemnitz nach Karlsbad (Karlovy Vary), Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de

So 28.6.

- Sommerfahrt im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. 06222 9599517, www.feldbahnmuseum-wiesloch.de
- Großer Familientag im Eisenbahnmuseum Lokschnuppen Aumühle, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de
- Die Wanderbahn fährt zwischen Viechtach und Gotteszell, Tel. 0170 2425013, www.wanderbahn.de

Sa/So 30./31.5.

- 32. Eisenbahnfest im Bahnbetriebswerk Weimar, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de
- 25 Jahre DB Museum Koblenz, Tel. 0345 2152932, www.dbmuseum.de
- Historischer Nahverkehr auf Rügen mit 86, DR-V100 und Ferkeltaxen, Tel. 037343 8080, www.pressnitzalbahn.com
- Bahnhofsfest beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I, Tel. 039200 54922, www.kj-1.de
- Dampfzugwochenende bei der Schwarzbachbahn, Tel. 035022 40440, www.schwarzbachbahn.de

Modell

Sa/So 23./24.5., 27./28.6.

- Tag der offenen Tür der MEF Hamburg Walddörfer in Bergedorf, 11–17 Uhr, Tel. 0176 30186712, www.mef-hamburg-walddorfer.de

So 24.5.

- Modellbau- und Spielzeugbörse des Modellbauclubs Freisen in der Bruchwaldhalle, Tel. 06855 9966179, www.mbcf.de

So 31.5.

- Modellbahnausstellung des MEC Limburg Hadamar im Clubheim in Holzheim, 10–16 Uhr, Tel. 06482 5732, www.mec-limburg-hadamar.de

Do 4.6. bis So 6.6.

- Modellbahnausstellung bei der Selfkantbahn in Schierwaldenrath, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de

Sa/So 13./14.6.

- 80 Jahre Spurweite TT und 80 Jahre Bundesland Hessen: Ausstellung der TT-Modellbahnfreunde Hessen im Dorfgemeinschaftshaus Momburg, www.tthessen.de
- 22. Internationale Modell-Straßenbahn-Ausstellung „Kleine Bahn – ganz groß“ anlässlich des Jubiläums 150 Jahre Trambahn in München im MVG-Museum, Tel. 0421 55967642, www.kleinebahnganzgross.de

Sa 20.6.

- „Tag der offenen Tür“ bei PIKO in Sonneberg, Tel. 03675 897242, www.piko-shop.de

Sa/So 20./21.6.

- Dampfgartenbahn- und Modellbahntreffen am Bahnhof Brand-Erbisdorf, 10–17 Uhr, Tel. 037322 41951, www.eisenbahnverein-langenau.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 01.01.2026. Bitte beachten Sie auch den jeweiligen Anzeigenschluss.

Zwischenlösung



Da der Endpunkt der V 160-Entwicklung in Form der 218 nicht schnell genug serienreif wurde, beschaffte die DB ab 1968 die „Zwischenbaureihe“ 215. Auch bei Piko folgt auf die 216 wie beim Vorbild mit der 215 die nächste Variante dieser Dieselloks für Spur H0.

Eigentlich war die Beschaffung der Baureihe 215 gar nicht geplant. Doch die Deutsche Bundesbahn stellte fest, dass ihre finale Ausprägung der sogenannten V 160-Baureihenfamilie, die 218, nicht schnell genug vom Reißbrett auf die Schiene gelangen würde, um den fortschreitenden Traktionswandel von der Dampf- auf die Diesellok auf nicht elektrifizierten Hauptbahnen im bisherigen Tempo fortsetzen zu können. Also wurde sozusagen der Lokaufbau der geplanten 218 mit bereits vorhandener Technik ausgestattet: Dazu gehörte neben den bereits in den Vorgänger-Modellen bewährten Dieselmotoren vor allem ein Zwangsdurchlaufkessel für die Zugheizung – fertig war die neue Baureihe 215.



Das Innere der Baureihe 215 von Piko bietet glücklicherweise wenig Überraschendes, stattdessen beherrscht der bewährte Mittelmotor-Aufbau mit oben aufgeschraubter Platine das Bild. Es fand sich genügend Platz für gelungene Motorraum-Andeutungen.

Sonst brummt immer eine 211 oder 212 heran, doch heute hilft 215 054 auch einmal vor dem Hecken-eilzug aus.

Fotos: abp



215 054 rollt im purpurroten Auslieferungslack daher – für viele Fans der V 160-Familie neben dem ozeanblau-beigen Farbschema immer noch der schönste Anstrich dieser zeitlos-elegant wirkenden Diesellok-Reihen.



Auch Piko geht gewissermaßen den Weg der Vorbilder und bringt nun nach der V 160 / 216 die einst als „Zwischenlösung“ gedachte V 163, deren 150 Exemplare von 1968 bis 1971, jedoch allesamt schon als 215 bezeichnet, ausgeliefert wurden.

Vom Formenbau her betrachtet hat man in Sonneberg also schon genügend

Die 215 setzt die Linie der V 160-Familie bei Piko fort

Erfahrung gesammelt, um auch die 215 im gewohnten Standard nachbilden zu können. Dieser umfasst ein absolut formrichtig proportioniertes Lokgehäuse und trennscharf ausgeführte Gravuren. Die Anordnung der Seitenfenster, der zahlreichen Lüftungseinlässe und Luftansaugöffnungen wurden zur Baureihe 215 passend gewählt und in bester Manier aus der Gehäuseform herausgearbeitet. Wie bei allen Ausprägungen der V 160-Lokfamilie unterscheiden sich beide Lokseiten in dieser Hinsicht voneinander. Etwas weni-

ger nuanciert, aber immer noch sehr gut wurde die Dachgestaltung realisiert. Hier ist ebenfalls kein Fehler in der Anordnung der Bauelemente festzustellen. An den Fronten sitzt der typische „Flesche-Knick“ (nach dem Designer Klaus Flesche) auf der korrekten Höhe, damit hatten schon so einige Modellbahnhersteller ihre Probleme. Bei der 215 von Piko stören eigentlich nur die etwas zu dick wirkenden Rahmen der eingeklebten Frontfenster, auch die Führerraum-Einrichtung fällt eher einfach aus. Sehr schön sind dagegen die Drehgestelle, die freistehenden Griffstangen und vor allem die durchbrochen dargestellten Rangiertritte. Das Finish entspricht dem Ablieferungszustand der Lok an das Bw Hagen-Eckesey vom 28. April 1970.

Antriebstechnik und Sound gleichen in ihrer hohen Qualität weitgehend den Vorgängermodellen der Baureihe 216, geben also keinerlei Anlass zur Kritik.

Fazit: Gelungene Fortsetzung der V 160-Diesellok-Familie in H0. *A. Bergner*

Wirklich überzeugend fällt bei Piko stets die Wiedergabe der Beleuchtung aus, auch die 215 macht da keine Ausnahme. Neben dem Spitzenlicht sind Maschinen- und Führerraum-Illumination zuschaltbar.

Steckbrief

- ▶ **Hersteller:** Piko
- ▶ **Bestellnummer:** 22062
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen per Kardan-Getriebe auf alle vier Radsätze, zwei Haftreifen
- ▶ **Gewicht:** 520 Gramm
- ▶ **v_{min}:** Zirka 1,5 km/h bei Fahrstufe 1
- ▶ **v_{max}:** 149 km/h bei Fahrstufe 128
- ▶ **Ausstattung:** PSD XP Sounddecoder mit authentischem Klang des 16-Zylinder-Dieselmotors MB 16V 952; Weiß-Rot-Lichtwechsel; Innenbeleuchtungen
- ▶ **Zubehör:** Bremsschläuche und Originalkupplungsattrappen; Ersatz-Sandkästen
- ▶ **Preis:** 309 Euro (UVP)



Die Front der Mirage-Züge wurde perfekt in den Maßstab 1:87 übertragen. Zahlreiche freistehende Teile unterstreichen das sehr gelungene Erscheinungsbild.

Für die Strecke Zürich – Meilen – Rapperswil entlang des Zürichsee-Nordufers beschafften die SBB im Jahr 1969 insgesamt 20 dreiteilige RABDe 12/12-Triebzüge. Diese im Volksmund Mirage (Jagdflugzeug der Schweizer Luftwaffe) genannten Garnituren sollten auf dieser Strecke einen Halbstundentakt im Regionalverkehr in die Schweizer Bankenmetropole ermöglichen. Sie blieben dort bis zur Einführung der Zürcher S-Bahn mit Doppelstock-Triebzügen.

Die Züge bestanden aus zwei Zweite-Klasse-Endwagen sowie einem Zwischenwagen mit erster Klasse und einem Gepäckabteil; sie erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h. Außergewöhnlich beim Erscheinen war die

Eine Mirage in Weinrot

Der Mirage-Triebzug der SBB ist bei Schweizer Eisenbahnfreunden ein Kultobjekt. Jetzt liefert Arwico ein neues Piko-H0-Modell des eleganten Dreiteilers aus.

weinrote Lackierung im Gegensatz zum damals üblichen grünen Einerlei der SBB.

Die drei Fahrzeuge eines RABDe 12/12 konnten im Normalbetrieb nicht getrennt werden. Meist waren Mehrfachtraktionen aus zwei Garnituren im Einsatz; die Vielfachsteuerung ermöglichte das Kuppeln von bis zu vier Einheiten. Auffällig an der

Die Mirage-Züge – Düsenjets auf zwölf Achsen

Konstruktion war der Antrieb auf alle Achsen, was für Regionaltriebzüge ungewöhnlich und eher ein Merkmal heutiger Hochgeschwindigkeitstriebzüge ist. Gepaart mit hoher Leistung verschaffte das den RABDe 12/12 eine gute Beschleunigung und gleichzeitig den Spitznamen Mirage.

Der bekannte Schweizer Importeur Arwico ließ, wie schon bei anderen Schweizer Modellen, den Mirage bei Piko fertigen. Aktuell ist der Triebzug nur bei Arwico erhältlich. Das Modell, das den Zustand der 80er-Jahre darstellt, kennzeichnet sich durch eine hervorragende Formwiedergabe aus. Kaum zählbare Details sind an den drei Wagenteilen zu entdecken, viele davon extra angesetzt. Die eingezogenen Einstiegsbereiche mit goldfarbenen Türen sind eine Augenweide, ebenso wie die Gestaltung der Fronten oder der Drehgestelle.

Die Lackierung ist über jeden Zweifel erhaben und die Bedruckung gestochen scharf. Beinahe schon selbstverständlich besitzt der Triebzug eine mehrfarbige Inneneinrichtung.

Der RABDe 12/12 ist als Dreiteiler auch ideal für kleinere Anlagen geeignet. Insgesamt hinterlässt der neue Triebzug einen außerordentlich guten Eindruck.



Fotos: abp



Auch die filigrane Dachausrüstung ist erstklassig gelungen. Die feinen Gitter verbessern den Gesamteindruck zusätzlich.



Die Fahrzeuge sind mit einer stromführenden Kupplung schön eng verbunden. Besonders die markanten Einstiege überzeugen.

Die digitalen Fahreigenschaften sind tadellos. Der auf dem Decoder gespeicherte Sound des Mirage klingt sehr gut. Ansonsten besitzt der Triebzug die heutzutage üblichen schaltbaren Funktionen.

Fazit: Formenbau und Fahreigenschaften sprechen eindeutig für das neue Modell. Außerdem haben die Züge Kultcharakter und eignen sich aufgrund ihrer Länge auch für kleinere Anlagen. *al*



Der Blick von unten lohnt sich ebenso: Hier wurde vermutlich kaum ein Detail vergessen. Gut zu erkennen ist auch die stromführende Kupplung.

Steckbrief

- ▶ **Hersteller:** Piko
- ▶ **Bestellnummer:** 97258
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf beide Drehgestelle des Mittelwagens
- ▶ **Gewicht:** 428 Gramm (angetriebener Mittelwagen)
- ▶ **V_{min}:** Zirka 1 km/h bei Fs 1
- ▶ **V_{max}:** 162,1 km/h bei Fs 128
- ▶ **Ausstattung:** Piko PSD-XPS-Sounddecoder; PluX22-Digitalschnittstelle;
- ▶ **Zubehör:** Kupplungen für Mehrfachtraktion
- ▶ **Preis:** 839 CHF (UVP)

Edel-Glaschaise



Fotos: abp

„Etz schaut's euch amol mei neies Lögglä oh, is des ned schai?!“, meint der Schneider-Schorsch zu Frau, Kind und Schwiegermutter irgendwo auf einem fränkischen Landbahnhof vor fast 120 Jahren. Und recht hat er, die neue PtL 2/2 von KM1 ist wirklich bildschön!

Neben der S 3/6 dürfte die PtL 2/2 die beliebteste Dampflok der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen sein. Der putzige „Glaskasten“ erscheint nun bei KM1 im Maßstab 1:45.

Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert waren die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen bestrebt, den Verkehr auf ihren inzwischen zahlreichen Lokalbahnen noch weiter zu rationalisieren. Ein neues Konzept war das der „Omnibuszüge“ im Personennahverkehr, welches sich bereits bei einigen Privatbahnen bewährt hatte: Eine kleine Kastendampflok zog ein oder zwei Waggons, die nicht selten sogar doppelstöckig waren, hinter sich her.

Nach ersten vergleichbaren, sogenannten Motorlokomotiven, beschafften die K.Bay.Sts.B. schließlich ab 1908 immerhin 36 moderne Heißdampf-Lokalbahnloks für Einmannbedienung der Gattung PtL 2/2

Eine kleine, flinke Lok für leichte Lokalbahnzüge

in zwei leicht unterschiedlichen Ausführungen. Diese sollten fortan über fast fünf Jahrzehnte das Zugbild vor allem auf den kurzen Stichstrecken in Bayern prägen.

Nachdem die liebevoll als „Glaskastl“ (im altbairischen Raum) oder „Glaschaise“ (zu deutsch „Glassänfte“; dies war ihr Spitzname in Franken) bezeichneten Loks bereits für viele Modellbahn-Nenngrößen verfügbar sind, fehlte im Maßstab 1:45 ein ansprechendes Modell. Dies blieb dem seit einiger Zeit auch in Spur 0 tätigen Anbieter KM1 nicht verborgen. Und so machte man sich in Lauingen ans Werk und kann nun einen bildhübschen Glaskasten für 0 vorlegen, der es wahrlich in sich hat!



Beide Führerhaustüren lassen sich öffnen, ebenso wie die Rauchkammer – in welcher aber nur der Dampfgenerator zu sehen ist.

Auch die Klappen für Kohle, Wasser und Sand können geöffnet, die Übergangsbleche zum Zug heruntergeschwenkt werden.



Die typische Blindwelle besaßen nur die 23 Loks des ersten Bauloses von 1908, zu der auch Maschine 4533 gehörte. Das Farb- und Beschriftungsfinish entspricht dieser Zeit.

Praktisch die gesamte Miniatur wurde aus Messing erstellt. Die beiden Radsätze besitzen feinste, beidseitig elliptisch profilierte Speichen und Radreifen aus Edelstahl. Auch das Gestänge, welches auf die für eine PtL 2/2 der ersten Lieferserie charakteristische Blindwelle arbeitet, besteht vollständig aus Stahlätz- und Metallgussteilen. Die Federpuffer verstehen sich da fast schon von selbst. Der kleine Kessel wird vom schmalen Prüssmann-Schlot und dem großen Kohlenbehälter für die halbselfsttätige Schüttfeuerung geprägt. Sämtliche Leitungen und Aggregate wur-

den enorm detailliert umgesetzt. Auch die Umlaufgeländer sind hauchzart, aber stabil ausgeführt. Wirklich phänomenal geriet der mehrfarbig ausgestaltete Führerstand

Detailierung und Technik sind von höchster Güte

in seiner grandiosen Detailverliebtheit – die Manometer besitzen ablesbare Skalen hinter Glas und die Decke weist die typische Holzverschalung auf! Auf dem Dach finden sich Glocke, Helmholtz'sche Dampfpeife, Lüfter und Auslässe für Laternenabwärme und Sicherheitsventile.

In technischer Hinsicht liefert KM1 ebenso eine Spitzenleistung ab: Der Hochleistungsmotor treibt per Kardananwelle und kugelgelagertem Getriebe beide Achsen an, die ebenfalls Wälzlager besitzen. Die Fahr- und Regeleigenschaften der PtL 2/2 sind entsprechend tadellos. Dank des Multiprotokoll-Decoders mit Energiespeicher und KM1 High-Quality-Sound verströmt die Lok viel Vorbild-Atmosphäre. Auch der dynamische Rauchausstoß sowie die sehr realistisch wirkende LED-Beleuchtung tragen ihren Teil dazu bei.

Fazit: Eine herausragende Spur-0-Nachbildung des liebenswerten „Glaskastens“ mit Flair und Spielwert. *A. Bergner*



Steckbrief

- ▶ **Hersteller:** KM1
- ▶ **Bestellnummer:** 169831
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse per Kardananwellen auf beide Radsätze
- ▶ **Gewicht:** 812 Gramm
- ▶ **V_{min}:** Zirka 0,5km/h bei Fahrstufe 1
- ▶ **V_{max}:** 56km/h bei Fahrstufe 128
- ▶ **Ausstattung:** Decoder mit 16 zuschaltbaren Soundfunktionen, Führerhaus- und Spitzenbeleuchtung; Rauchgenerator
- ▶ **Zubehör:** Originalkupplung; digitale Rangierkupplung (gegen 100 Euro Aufpreis)
- ▶ **Preis:** 1490 Euro (UVP)

Nebenbahn aktuell

Mit dem Clubmodell nach Vorbild der Baureihe 628.2 modernisiert Märklin den Nahverkehr auf Nebenstrecken im Maßstab 1:220



Fotos: Trainini

Mit sehr guten Proportionen und feinen Details sowie einer weitgehend vollständigen Inneneinrichtung kann der 628 punkten.

Nach inzwischen 53 Jahren des Schienenbusses in Z wurde es Zeit für einen zeitgemäßen Nachfolger. Er steht nun in Form der Baureihe 628.2 als Clubmodell 2025 vor uns. Die Unterbaureihe 628.2 aus den frühen 90er-Jahren brachte es auf eine Stückzahl von 150 Fahrzeugen. Warum Märklin nicht auf den deutlich verbreiteteren 628.4 setzte, bleibt unklar.

Wie das Vorbild, wirkt auch das Modell zunächst eher unspektakulär. Technische Innovationen wurden nicht umgesetzt, der klassisch konstruierte Fahrwerksblock ohne Längsteilung spricht eher dafür, dass die Konstruktion schon einige Jahre in der Schublade lag. Das schmälert die guten Eigenschaften des Modells aber in keiner Weise. Der Zug fährt sanft an und lässt sich gefühlvoll regeln. Die Fahrkultur verdankt diese Miniatur einem Glockenankermotor. Überraschenderweise erfolgt die Beleuchtung des Steuerwagens über Litzenverbindungen, eine eigene Strom-



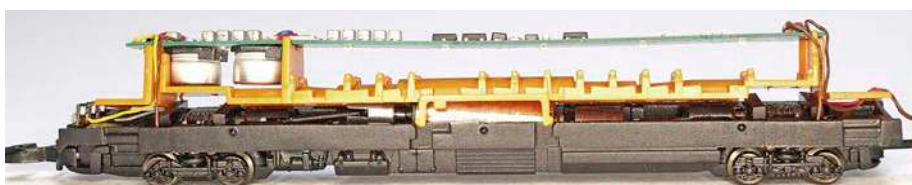
Motor- und Steuerwagen sind beim Z-Modell fest gekuppelt, der Übergang ist eng.

abnahme über die Räder besitzt er nicht. Die LED-Innenbeleuchtung sowie Spitzen- und Schlussignal leuchten dank der Pufferkondensatoren trotzdem flackerfrei, auch die Zugzielanzeige „Sonderfahrt“ wird indirekt ausgeleuchtet. Das äußere Bild ist tadellos. Dazu gehören scharfe Gravuren im Bereich der Drehgestelle, eine saubere Wiedergabe der Details am Wagenkasten und auf dem Dach sowie die fehlerfreie Lackierung und Bedruckung. Krönender Abschluss sind die federnden

Faltenbälge zwischen den Wagen, die auch bei Bogenfahrten für ein geschlossenes Zugbild sorgen. *Holger Späing*

Steckbrief

- ▶ **Hersteller:** Märklin
- ▶ **Bestellnummer:** 887000
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/metallgefüllter Kunststoff
- ▶ **Antrieb:** Vom Glockenankermotor auf alle Radsätze im Motorwagen; keine Haftreifen
- ▶ **Gewicht:** 40 Gramm
- ▶ **V_{min}:** 11,6 km/h bei 2,5 Volt
- ▶ **V_{max}:** 121 km/h bei 10 Volt
- ▶ **Ausstattung:** Pufferkondensatoren; Innenbeleuchtung; Weiß-Rot-Lichtwechsel
- ▶ **Preis:** 339 Euro (UVP)



Unter der (hier etwas angehobenen) Inneneinrichtung liegt der Motor, der keine Schwungmasse erhielt. Wichtig sind daher die Pufferkondensatoren links im Bild.



Die Nachbildung des Weltrekordzuges war nur für die Crowdfunding-Mitglieder zu haben. Es sind aber zwei weitere Versionen verfügbar.

TGV für Zetties

Azar Models bringt den berühmten französischen Weltrekordzug als Neuheit für die Spur Z.



Ein Highlight der Eisenbahngeschichte – nun auch im Maßstab 1:220.

Wer auf dem französischen Markt, aber auch international punkten will, kommt am Nationalstolz in Form des TGV nicht vorbei. Das weiß man auch bei Azar Models und lieferte den Urahn, den TGV Sud-Est zeitgleich in drei Versionen aus. Die gezeigte siebenteilige Garnitur des Weltrekordzuges Nr. 16 wurde durch Crowdfunding finanziert.

Gesamtansicht und Proportionen wirken stimmig, das bestätigt auch die Prüfung der Modellmaße. Nur die Gesamtlänge bildet einen Ausreißer, was sich aus den Wagenübergängen ergibt. Die

darunterliegenden Jakobsdrehgestelle sind korrekt und gut detailliert wiedergegeben, bilden mit einer Luftfederung aber nicht den Zustand der Weltrekordfahrt ab. Auch die Antriebsdrehgestelle an den Triebköpfen und den folgenden Zwischenwagen zeigen alle wichtigen Merkmale und sind hervorragend graviert.

Die Inneneinrichtung in den Sitz- und Bistrowagen wird von warmweißen LED in Szene gesetzt. Die Stromabnahme erfolgt von allen Achsspitzen, die Jakobsdrehgestelle leiten den Strom an beide angrenzenden Leiterplatten weiter, hier ist das Zusammensetzen des Zuges genau

nach Anleitung wichtig. Der Antrieb mit Glockenankermotor und zwei Schwungmassen sitzt in einem der Triebköpfe. Eine Digitalisierung mit dem Decoder DH05C von D+H ist werksseitig vorbereitet und kann direkt geordert werden.

Die zwei identischen Faiveley-AM-Stromabnehmer bestehen aus Kunststoff. Zwei Züge lassen sich mittels beiliegender Kuppelstange verbinden, die Bugklappen-nachbildungen sind daher als Steckteile ausgeführt.

Holger Späing



Der Glockenankermotor und zwei Schwungmassen sind in einem der beiden Triebköpfe vorhanden.

Steckbrief

- ▶ **Hersteller:** Azar Models
- ▶ **Bestellnummer:** T01-WR
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Auf alle Radsätze im Triebkopf 1; zwei diagonal versetzte Haftreifen
- ▶ **Gewicht:** 106 Gramm
- ▶ **V_{min}:** 1,7 km/h bei 0,3 Volt
- ▶ **V_{max}:** 441,6 km/h bei 10 Volt
- ▶ **Besonderheit:** Exklusivmodell für die Vorfinanzierer; auf zehn Teile erweiterbar
- ▶ **Preis:** 649 Euro (UVP)



Die Serie 1100 eignet sich hervorragend für die Bespannung internationaler Fernzüge der 1970er-Jahre.



Die filigranen Stromabnehmer des Typs Faively G5 wurden für dieses Modell neu konstruiert.



Beim Blick auf die Platine ist der Pufferspeicher gut zu erkennen.

Fotos: d

Bullaugenlok

Ein niederländischer Klassiker in neuem Glanz: Anlässlich des Jubiläums „75 Jahre E-Lok Serie 1100“ kündigte Märklin 2025 eine Neukonstruktion im Maßstab 1:87 an.

Die Nederlandse Spoorwegen (NS) gaben 1948 und 1949 die Konstruktion elektrischer Universalloks bei Alstom in Frankreich in Auftrag. Zwischen 1950 und 1956 wurden insgesamt 60 Maschinen an die NS geliefert und als Serie 1100 in Dienst gestellt. Die runden Fenster ihres Maschinenraums brachten den Lokomotiven schnell den Spitznamen „Bullaugenlok“ ein. Bis zu ihrer Ausmusterung 1999 kamen die E-Loks gleichermaßen vor Güter- und Personenzügen zum Einsatz. Im internationalen Fernzugdienst bespannten sie auch den prestigeträchtigen „Rheingold“ sowie andere TEE-Züge.

Märklins Modell erscheint als einmalige Serie im Betriebszustand der 1970er-Jahre. Den Göppingern ist durch die besonders feine Detaillierung mit vielen separat angesetzten Teilen eine authentische Umsetzung des Vorbilds gelungen. Besonders hervorzuheben sind die erhabenen Zierleisten und Lokschilder des Metallgehäuses. Für das überzeugende Fahrverhalten des kompakten Modells sorgt ein Motor mit Schwungmasse, der alle vier Achsen über Kardanwellen antreibt. Die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h wird bei Fahrstufe 28 erreicht. Zur Überbrückung kurzer stromloser Abschnitte ist ein Pufferspeicher verbaut. Die vielseitigen

Sound- und Lichtfunktionen ermöglichen einen vorbildgerechten Betrieb. Lediglich die beiden unteren Lampen des Dreilicht-Spitzensignals wirken etwas zu dunkel.

Fazit: Märklins H0-Modell der Serie 1100 überzeugt durch vorbildgerechte Detaillierung und sehr gute Fahreigenschaften. *lw*

Steckbrief

- ▶ **Hersteller:** Märklin
- ▶ **Bestellnummer:** 38110
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- ▶ **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf alle Radsätze; zwei Haftreifen
- ▶ **Gewicht:** 352 Gramm
- ▶ **V_{min}:** 3 km/h bei Fst. 1
- ▶ **V_{max}:** 120 km/h bei Fst. 28
- ▶ **Ausstattung:** 25 Digitalfunktionen inklusive Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung
- ▶ **Zubehör:** Bremsschläuche und Kupplungsattrappen; maßstäbliche Puffer
- ▶ **Preis:** 399 Euro (UVP)



Die BB 15000 wurden mit Grand-Confort-Garnituren zwischen Paris und Straßburg auch im TEE-Dienst eingesetzt. Den H0-Waggon im Bild lieferte Jouef.

Frisch geknickt

Roco liefert die Nachbildung der französischen BB 15000, einer Wechselstromlok, als technisch überarbeitete Formvariante aus. Sie entspricht der vierten Bauserie.

Die vierachsigen „Knicknasen“ der SNCF sind schon seit Jahrzehnten im Roco-Programm heimisch und wurden variantenreich auf den Markt gebracht. Zuletzt überarbeitete man die Gleichstrom-Version (BB 7200) und die Mehrsystemlok (BB 22200), nun war die Wechselstrom-

ausführung für 25000 V/50 Hz an der Reihe. Als Vorbild wählte man mit BB 15056 die erstgelieferte Lok aus der vierten und letzten Bauserie, die sich durch vergrößerte Führerstände und einen daher weniger ausgeprägten Knick auszeichnet. Dargestellt wird der Auslieferungszustand in Grand-Confort-Farbgebung mit Beton grau als Grundfarbe sowie mit dem SNCF-„Logo encadré“ an den Fronten. Die symmetrisch angeordneten großen Lüftungsgitter waren schon an den Loks der zweiten und dritten Vorbildserien zu finden. Das neue Roco-Modell ist rundum ausgezeichnet gelungen. Das Dach

Äußerlich und technisch auf dem neuesten Stand

stammt wegen der Ausführung mit nur einem Stromabnehmer und der speziell geformten Lüftungshaube (darunter versteckt sich der Pufferkondensator) aus neuen Formen, daraus resultiert eine perfekte Detaillierung. Gleiches gilt für die Fronten und die Drehgestelle. Die Führerhaus-Seitenfenster sind grünlich



Die Dachausrüstung ist übersichtlich, aber alles ist filigran ausgestaltet.

gefärbt. Fahreigenschaften und Sound überzeugen ebenfalls zur Gänze.

Fazit: Die Roco-Knicknase ist für frankophile Modellbahner ein Muss, für alle anderen eine Empfehlung! Die Analog-Version kostet 279,90 Euro. *abp*

Steckbrief

- **Hersteller:** Roco
- **Bestellnummer:** 7510136
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit zwei Schwungmassen auf alle Radsätze; zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 482 Gramm
- **V_{min}:** 0,4 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 192 km/h bei Fst. 28
- **Ausstattung:** 28 digitale Licht- und Soundfunktionen, Führerraumbeleuchtung
- **Zubehör:** Pufferträgerdetails
- **Preis:** 379,90 Euro (UVP)



Der größere Führerstand führte zu einem weniger ausgeprägten Knick. Auch hier stimmen alle Modelldetails.



Wie beim Vorbild überragt die 199 die H0m-Harzwaggonen von Tillig erheblich. Das macht den besonderen Reiz aus.

Das Harzkamel

Brawa überarbeitete kürzlich seine Modelle der DR-V 100. Auch die extravagante Schmalspur-Version aus dem Harz wurde dabei berücksichtigt.

Das neue Harzkamel ist keine komplette Neukonstruktion: Gehäuse, Umlauf und Drehgestelle stammen aus den alten Formen, wurden aber leicht angepasst. Am Führerhaus sind die Griffstangen neben den Frontfenstern nun eingesteckt, die neuen geätzten Scheibenwischer wirken sehr filigran. Im Abgasschacht erkennt man ein eingesetztes Abgasrohr. Alle Griffstangen sind bereits montiert, an den Lokfronten lassen sich Luft-

schläuche nachrüsten. Bei den Kupplungen kann man sich zwischen den funktionsfähigen oder vorbildgerechten Imitaten entscheiden. In letzterem Fall lässt sich unter der Kupplung auch die Aufnahme für die Kuppelstangen von Rollwagen ergänzen.

Zur Demontage ist weiterhin das Zusammendrücken der Gehäuseteile nötig, um die Rastnasen im Umlauf lösen zu können. Im Inneren des Modells hat sich im Vergleich



Markantestes Merkmal sind die dreiachsigen Drehgestelle, die durch zahlreiche Anbauteile detailreich gestaltet sind. Auch die Rahmenenden sind nun vorbildentsprechend angepasst.

zu den älteren Modellen einiges getan. Unter den Vorbauten findet man nun zwei Platinen, im kurzen Vorbau liegt die PluX22-Schnittstelle, in unserer Lok mit D&H-Sound-Decoder. Unter der Platine des langen Vorbaus ist der Lautsprecher montiert. Im Führerstand ist eine LED-Beleuchtung vorhanden. Decoder und Lautsprecher lassen sich auch nachträglich einbauen. Der Antrieb erfolgt nun über einen kleineren Motor, der über Kardanwellen die Schnecken in den Drehgestellen antreibt. Auf deren Überarbeitung hat man im Gegensatz zu den Regelspur-Modellen aber

verzichtet. Die Stromabnahme erfolgt nun nicht mehr nur über die Achsen, sondern die Räder. Dem werkseitig als Meterspurversion ausgelieferten Modell liegen Tauschradsätze und Getriebeabdeckungen für H0e bei. sk



Die Platinen liegen nun unter den beiden Vorbauten. Das ermöglicht eine detaillierte Inneneinrichtung im Führerstand.

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäbliche und detaillierte Ausführung; gute Fahreigenschaften; gut wirkende digitale Licht- und Soundfunktionen

KONTRA: Nur teilweise Überarbeitung von Gehäuse und Drehgestellen

BESTELLN.R.: 41273 (Sound)

PREIS: 469,90 Euro (UVP)

URTEILE:

Güldenes Güterzugpferd

Dem Güterverkehr Beachtung geschenkt: Neben weiteren Versionen der DR-V 100 brachte ESU auch ein H0-Modell der DR-Unterbaureihe 111 auf den Markt.



Langsam tastet sich 111 030 an der Ladestraße voran. Alles kein Problem, denn Lokführer und Rangierer sind ein eingespieltes Team.

Zwischen 1981 und 1983 beschaffte die Deutsche Reichsbahn 37 Lokomotiven

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; perfekte Detaillierung; alle Bauartunterschiede berücksichtigt; Sound; Fahreigenschaften; Digitalfunktionen

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 31763

PREIS: 479 Euro (UVP)

URTEILE:

der Baureihe 111. Die Maschinen wurden aus der Baureihe 110 abgeleitet und waren für den Güterzug- und Rangierdienst ausgelegt. Neben der auffälligen orangefarbenen Lackierung wurden die Fahrzeuge unter anderem mit zusätzlichen Umläufen und Warnanstrichen ausgestattet. Die Höchstgeschwindigkeit wurde zugunsten der Zugkraft durch eine veränderte Übersetzung auf 65 km/h reduziert.

Im Zuge der Neukonstruktion der V 100 hat ESU auch die charakteristische 111 nicht vergessen. Am Modell wurden alle wichtigen Formänderungen berücksichtigt und die entsprechenden CVs für eine vorbildgetreue Fahrdynamik angepasst. Die Lok überzeugt durch ihr hervorragendes äußeres Erscheinungsbild, die zahlreichen Digitalfunktionen und ein ausgezeichnetes Fahrverhalten. *cl*



Die Nachbildungen der offenen Lüfterklappen liegen als Zurüstteile bei.

Leicht und schnell

Leichtgüterzüge für den Stückgut-Schnellverkehr waren noch bei der DB unterwegs. Brawa bildete die Doppel-Einheit aus Gilmehs 52 in H0 nach.



Die charakteristische Seitenwand-Aufschrift „Stückgut-Schnellverkehr“ weist die H0-Modelle als besondere Güterwagen aus.

Die Leichtgüterzüge (Leig) für den Stückgutverkehr waren ein typisches Kind der Vorkriegsepoche, um dem aufkommenden Lkw-Verkehr Paroli bieten zu können. Diese schnellen Güterzüge mit ihren typischen Doppel-Garnituren waren jedoch auch unter DB-Regie in der Epoche III noch häufig zu sehen. Brawa übertrug mit dem Doppelwagen der Gattung Gilmehs 52 nun einen Vertreter des Leig-Verkehrs bei der Bundesbahn perfekt in den Maßstab 1:87. Dabei handelt es sich um zwei formneue, per Faltenbalg-Übergang verbun-

dene, gedeckte Güterwagen der Gattung Gilmehs 50. Alle Vorbildmerkmale, etwa das Zugführerabteil im Waggon mit der Bremserbühne, wurden tadellos umgesetzt. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Proportionen; feine Gravuren; perfekte und vorbildgetreue Detaillierung; schöne Radsätze; für Innenbeleuchtung vorbereitet

KONTRA: –

BESTELNRN.: 51300 (DC-Achsen) / 51301 (AC-Achsen)

PREISE: je 99,80 Euro (UVP)

URTEILE:



Ein farbenfroher Anblick. Die Waggons von L.S. laden zum genaueren Hinsehen geradezu ein.



Am Zugschluss wurden die Tunnelübergänge mit einem Deckel verschlossen.

Schweizer Städteexpres

Von L.S.Models/Models World ist ein achteiliges Set des beliebten Swiss Express erhältlich. Die Wagen sind exakt im Maßstab 1:87 nachgebildet.

Mit dem achteiligen Set des Swiss Express ist L.S.Models/Models World eine perfekte Nachbildung des Schweizer Kultzugs gelungen. Neben der authentischen Formgebung und der eingebauten In-

nen- und Zugschlussbeleuchtung überzeugen die Wagen in jeglicher Hinsicht durch ihre Detailvielfalt. Im Fahrgastbereich wurde auf feinste Details geachtet: In Weiß gehaltene Kopfstützen, in unterschiedlichen Höhen

angebrachte Sonnenrollos, die WC-Tür mit lackiertem Türgriff, das sind nur einige der kaum zu zählenden Feinheiten an diesen Supermodellen. Es besteht kein Zweifel: Das ist ein SBB-Zug zum Verlieben. *cl*



Ein besonderer Hingucker ist der im Set enthaltene Speisewagen mit filigranem Stromabnehmer.

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; perfekte Detaillierung; Lackierung; Laufeigenschaften; Innen- und Zugschlussbeleuchtung digital schaltbar

KONTRA: Empfindliche Trittstufen

BESTELLNUMMER: MW 2108-1 DC (digital)

PREIS: 1139 Euro (UVP)

URTEILE:

Nachtzug-Zeiten

Von Rivarossi kommen neu konstruierte Liegewagen der Gattung Bvcmz248 in den Farben der DB AG als Zweier-Set.

Schon historisch: Die Zeit der Nachtzüge unter DB-Regie ist (bis auf Weiteres) vorbei. In die Zeit der Epoche V entführen zwei sehr schön ausgefallene Liegewagen nach Vorbild der mit Klimaanlage

modernisierten DB-Waggons. Detaillierung, Lackierung und Bedruckung sind prima gelungen, und auch die vollständige Inneneinrichtung mit zehn feinen Aufstiegsleitern kann sich sehen lassen. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; sehr gute Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Inneneinrichtung

KONTRA: Griffstangen etwas zu dick

BESTELLNUMMER: HR4416

PREIS: 166,90 Euro

URTEILE:



Eine Bereicherung für lange Nachtzüge nach Vorbild der DBAG: zwei modernisierte Liegewagen.

Feiner Lastenträger

Kennern waren die KLV-Waggons von MoBaBro schon länger ein Begriff. Nun vertreibt Modellbahn Union die vortrefflichen H0-Modelle.

Auf den großen Modellbahnmessen war MoBaBro schon öfter vertreten, und mancher Freund des modernen KLV-Verkehrs im Maßstab 1:87 holte sich am Stand von Alexander Brock seine Favi-

ten ab, seien es Waggons oder Container. Nun übernimmt Modellbahn Union (MU) den Vertrieb in Deutschland. Zunächst sind neue Modelle des T5-Taschenwagens der Gattung Sdgnss in mehreren Varianten zu haben. Das Chassis der H0-Fahrzeuge ist vollständig aus Metall gefertigt, die vielen feinen Ansetzteile aus Kunststoff. Ein kleines Highlight sind die klappbaren Containerverschlüsse. Das Aufsetzen eines aktuellen Kühlcontainers, ebenfalls aus dem MU-Programm, klappte problemlos. Ein winziger Makel ist allein der simple Kuppelshaken als Zurüstteil. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; sehr gute Detaillierung; Farbgebung und Beschriftung; sehr gute Fahreigenschaften durch Metall-Chassis; vorbildgetreue Befestigung der Container

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 00504.03

PREIS: 59,95 Euro (UVP)

URTEILE: 



Nicht nur 40-Fuß-Container, auch Sattelaufleger lassen sich mit dem T5 transportieren – beim Vorbild wie auch im Modell.

Die Detaillierung der MoBaBro-Modelle ist hervorragend. Die feinen Ansetzteile sind mehrfarbig ausgeführt, auch die farbige Hervorhebung der Details sowie die Beschriftung sind bestens gelungen.



Effektvolle Beleuchtung

Bei Busch ist eine neue Serie mit fein detaillierten Lampen nach DDR-Vorbildern erschienen. Die Modelle mit LED-Leuchtkörper werden anschlussfertig ausgeliefert.



Je nach Vorbild-Version (Natriumdampf- oder Quecksilberdampf-Leuchten) sind in den Modellen gelbe oder kaltweiße LED eingebaut. Die Lichteffekte wirken in beiden Fällen realistisch.



Feine Lampen gehören zu den wichtigen Erkennungsmerkmalen wirklich guter Modellbahnanlagen. Zu grobe Exemplare aus früheren Zeiten zerstören oft die ansonsten fast perfekte Illusion. Für H0-Bahner mit Vorliebe für DR-Themen ist nun eine neue Serie von Modellleuchten erschienen, die sich durch möglichst hohen Realismus auszeichnen. Die Gittermast-Ausführungen überzeugen durch eine filigrane Metallkonstruktion, die einfacheren Straßen- und Bahnhofsleuchten zeigen einen Mast aus Echtholz. Die eigentlichen Leuchten sind fast maß-

stäblich klein ausgefallen und wirken authentisch. Es sind weitere Versionen lieferbar, so ein Gittermast ohne Leuchte (1752, 12,49€) oder eine hohe Bahnhofsleuchte mit Holzmast (4119, 18,49€). *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahr; Maßstäblichkeit; sehr feine Detaillierung; realistische Lichtwirkung; anschlussfertig für 14–16 Volt mit Vorwiderstand und Schutzdiode; Verpackung ohne Kunststoff

KONTRA: –

BESTELLNRN.: 4184 (Gittermastleuchte); 4154 (Straßenleuchte)

PREISE: 19,99/17,99 Euro (UVP)

URTEILE: 



Die V 180 mit der Plaste-Kanzel ist schön, aber hier geht es um den Ikarus 260, der als Linienbus in der Stadt unterwegs ist.

Ikarus im Bau

Auhagen nahm den weitverbreiteten Stadtbus „Ikarus 260“ als Bausatz in sein TT-Programm auf. Wir stellen ihn bereits kurz im MEB vor. Weil das Modell nicht ganz einfach zu montieren ist und modifiziert werden kann, geben wir noch einige Tipps.



1 Die Bausatzschachtel aus Karton dient mit dem Farbbild auf der Rückseite als hilfreiche Vorlage beim Zusammenbau.

Der neue Bausatz aus Marienberg zeichnet sich durch absolute Passgenauigkeit, feine Detaillierung und authentische Bedruckung aus. Aufgrund des kleinen Maßstabs erfordert das aber für den Modellbauer präzises und sauberes Arbeiten. Bei dem fast komplett aus Kunststoff hergestellten Bus haben sich die Marienberger einiges einfallen lassen, damit der Modellauto-Fan zu einem perfekten Modell gelangen kann. Um zum gewünschten Ergebnis zu kommen, sollte man aber bei der Montage die im Folgenden beschriebenen Tipps beachten.

Das vorbildgerecht in Gelb gehaltene, aus einem Teil bestehende Gehäuse ist so

konstruiert, dass sich die Verglasungen alle von innen in die Aussparungen einclippen oder einschieben lassen. Sind die Front- und Heckscheiben in deren Rahmen eingehakt, werden die verbleibenden Verglasungen über seitlich angespritzte Führungen eingeschoben. Sie geben dadurch der vorderen und hinteren Vergla-

Montage der Verglasung ganz ohne Klebstoff

sung zusätzlichen Halt. Die Verglasung kann also ohne Klebstoff befestigt werden, eine Gefahr, die Gläser zu verunreinigen, ist ausgeschlossen. Sitzt die Verglasung, können schon die Zielschilder hinter die Front- und Seitenscheibe geklebt werden.



2 Der Bus-Bausatz besteht bis auf die Dekorationen und Achsen aus Kunststoff und beinhaltet teilweise sehr kleine Bauteile.



3 Zur preiswerten Belegung von Fahrzeugen gibt es bei Preiser unbemalte TT-Figuren, alle in sitzender Position.



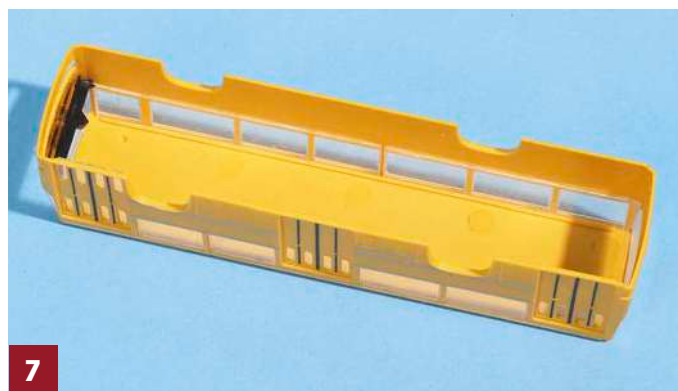
4 Das Bemalen mit matten Lackfarben erfordert zwar etwas Geschick, spart aber einige Kosten. Eine detaillierte Bemalung ist bei den im Bus sitzenden Personen nicht notwendig.



5 Die Vorderachse kann in Geradeausfahrt oder nach rechts oder links abbiegend montiert werden. Verwendet man Fotokleber, lässt sich deren Einstellung später noch verändern.



6 Das Chassis weist drei Befestigungen für die Vorderachse auf. Für die Starrachse ist die mittlere Bohrung vorgesehen, die anderen Löcher dienen der Montage für einen Kurveneinschlag.



7 Die Verglasung des Modells erfolgt durch Einklipsen und Einschieben der Scheiben, wodurch Verunreinigungen an den Gläsern durch Klebstoffflecken ausgeschlossen sind.

Bei der komplett in Braun gehaltenen Inneneinrichtung habe ich die Bodengruppe samt Aufritten in dunklem Grau farbig abgesetzt und das Lenkrad eingesteckt. Jetzt geht es darum, dem Bus Leben einzuhauchen. Der dem Bausatz beiliegenden unbemalten Fahrerfigur helfen ein paar Farbtupfer zu Authentizität. Wenn schon Farben und Pinsel bereitliegen, kann es

an das Kolorieren unbemalter Preiser-Figuren gehen, um den Modell-Busfahrten einen Sinn zu geben. Feine Pinsel und gut deckende, matte Lackfarben führen dabei in überschaubarer Zeit zu guten Ergebnissen. Wem das zu mühselig ist, kann auch auf Fertigbemaltes zurückgreifen. Die empfohlene Alternative ist jedoch deutlich preiswerter und der Aufwand

nicht allzu hoch, weil eine einfache Kolorierung für diesen Fall völlig ausreicht. Die Sitzreihen im Bus sind so gestaltet, dass beim Einsetzen der Figuren so gut wie nichts abgeschnitten werden muss.

Auhagen hat erfreulicherweise daran gedacht, die Vorderachse in unterschiedlichen Lenkpositionen einstellen zu können. Standardmäßig werden die Vorderräder



8

Neben der dem Bausatz beiliegenden, 3D-gedruckten Fahrerfigur haben nach der Kolorierung auch die Fahrgäste im Bus Platz genommen. Nun wartet die Montage der Kleinteile.



9

Insbesondere die Rückleuchten erfordern ein sorgsames Vorgehen. Mit Klebefilm auf Karton fixiert, können sie mit einem Skalpell vom Spritzling gelöst werden, ohne davonzuspringen.



10

Zum sicheren Transportieren und Einbauen der Rücklichter in die Lampenöffnungen dient ein flachgefeilter, mit Fotokleber benetzter Zahnstocher. Abschließend werden die Lampengläser von innen mit minimaler Menge flüssigen Plastikklebers an der Zahnstocherspitze fixiert.

mittels durchgehender Stahlachse im Geradeauslauf montiert. Dabei bleibt die Rollfähigkeit des Fahrzeugs prinzipiell erhalten. Zusätzlich liegen dem Bausatz aber auch zwei starre Achslager in abgewinkelter Stellung bei, die am Chassis wahlweise nach links oder rechts einschlagend montiert werden können. Sie stellen, wenn auch vereinfacht, die Enden des Lenktrapezes dar. Um diese unterschiedlichen Radstellungen aufnehmen zu können, weist das Chassis beidseitig jeweils drei Bohrungen auf, welche wahlweise die Aufnahmestifte der jeweiligen Radlenker oder die Stahlachse aufnehmen können.

Werden die Achslager und Vorderräder nur mit Foto-Kleber fixiert, kann man den Radeinschlag nachträglich noch ändern.

Alle Lampen des Busses, seien es die Scheinwerfer oder die Blinker, Rück-, Brems- und Rückfahrleuchten, weisen transparente Lampengläser auf. Letztere sind auf separaten Spritzlingen gegossen.

Sie sind in Aussparungen im Gehäuse einzubauen. Wegen der Kleinheit muss bei der Verarbeitung der Rücklichteinheiten wirklich vorsichtig vorgegangen werden, denn es besteht die Gefahr, einzelne Teile bereits beim Abknipsen vom Spritzling unauffindbar zu verlieren. Das gilt aber auch für die Montage.

Um solche Verluste zu vermeiden, habe ich auf Hilfsmittel zurückgegriffen. Zum Ablösen der Rücklichtgläser klebt man die entsprechenden Spritzlinge zuerst einmal mit durchsichtigem Klebefilm auf einen Karton als Schneideunterlage. Darauf können die einzelnen Gläser mit einem Skalpell sauber vom Spritzling abgetrennt werden. Für die Montage kommen ein zuvor vorn flach gefeilter Zahnstocher und der schon erwähnte Fotokleber ins Spiel: Nachdem das kleine Rücklicht vorsichtig unter der schützenden Klebebandfolie herausgezogen ist, bestreicht man das flache Ende des Zahnstochers mit einer winzigen Menge Fotokleber und fixiert damit dort ganz leicht das Lampenglas. Mit dem Zahnstocher lässt sich nun das daran

haftende Rücklichtglas in der Öffnung am Bus-Heck positionieren. Von innen erfolgt dann deren dauerhafte Fixierung mit ganz wenig flüssigem Plastikkleber. Diese Vorgehensweise verhindert garantiert das ungewollte Verschwinden der kleinen Teile.

Zur Rückleuchtenmontage sind starke Nerven gefragt

Nach dem Aufsetzen des Aufbaus erfolgt dessen Befestigung durch Einstecken der mit zwei Zapfen versehenen Stoßstangen. Verwendet man dabei wieder Fotokleber, kann der Aufbau sogar wieder abgenommen werden. Abschließend sind noch Spiegel, Scheibenwischer (an denen man zuvor mit schwarzem Filzstift die Gummilippe imitieren kann) und Kennzeichen anzubringen. Werden dabei insbesondere die Außenspiegel mit elastischem Klebstoff angeheftet, brechen sie bei unvorsichtiger Handhabung nicht so schnell ab. Damit ist das Werk vollendet und der Ikarus kann seinen Betrieb im TT-Nahverkehr aufnehmen.

Bruno Kaiser



Beim Abbiegen wirken die eingeschlagenen Vorderräder sehr authentisch.

kleine Länge, große Last!



Exklusiv für
die Wilde 13+

Containertragwagen Sgmmns – Epoche VI (H0)

Für den Transport schwerer Schüttgutcontainer benötigte der inzwischen zu VTG gehörende Güterwagenvermieter AAE vierachsige Containertragwagen mit 70 t Tragfähigkeit. Da bei den vorhandenen 60-Fuß-Wagen des Typs Sgns 60 bei Beladung mit Abraum-Mulden ein Ladeplatz ungenutzt geblieben wäre, entschied man sich, ältere Wagen zu verkürzen und als Sgmmns 173 mit 40 Fuß Nutzlänge weiterzuverwenden. Über 100 Fahrzeuge wurden entsprechend umgebaut.

Die Vierachser können einen 40- oder 30-Fuß-Container beziehungsweise zwei 20-Fuß-Container aufnehmen. Zunächst kamen sie in der Baustellen-Logistik rund um Stuttgart 21 zum Einsatz, später auch im regulären Containerverkehr.



ESU 36612

2 Containertragwagen in H0
ohne Container
Bauart Sgmmns
79,95 €

ODER

ESU 36613

2 Containertragwagen in H0
ohne Container
Bauart Sgmmns
andere Betriebsnummern
79,95 €



**DIE WILDE 13 PLUS - DAS BESONDERE AUSLEIDENSCHAFT!
SIE ERHALTEN DIESE UND WEITERE ANGEBOTE SOLANGE DER VORRAT REICHT**

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

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim, Dingworthstr. 30
Fon 05121/289940
www.modellzentrum.de

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

Modellzentrum Braunschweig
38104 Braunschweig, Baumschulenweg 2
Fon 0531/70214313
www.modellzentrum.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



Der Baufortschritt im Bahnhof „Bad Brockhöfe“ eilt unserer Serie vernünftigerweise voraus: Hier findet eine Schneepflugtestfahrt mit 93 1049 statt.

Teil 3

Dachboden frei!

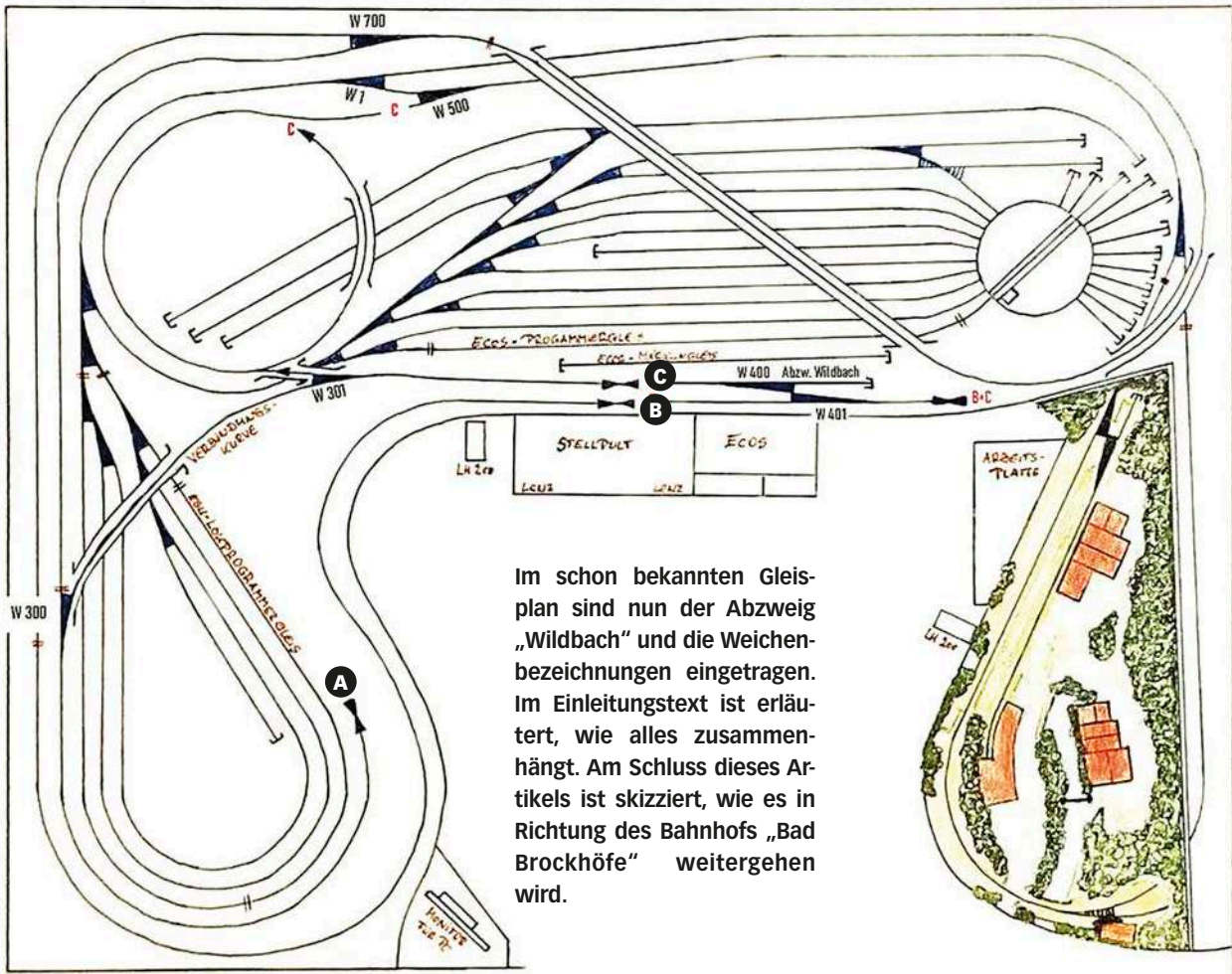
Eine neue Modellbahnanlage entsteht – in Spur H0 und mit digitalem Fahrbetrieb.
Teil 3: Gleise verlegen im Schattenbahnhof und Trassenbau zur Abzweigstelle „Wildbach“.

Der Gleisplan zu dieser Bauserie (bereits erschienen im MEB 11/2025) zeigt mittig oben die Weiche W 700. Sie ist ein zentraler Verzweigungspunkt aus dem Schattenbahnhof heraus: Abzweigend erreichen die Züge den Punkt A im Gleisplan, wird der gerade Weichenstrang befahren, erreichen die Züge den Punkt B. Hier liegt die „Abzweigstelle Wildbach“, die zudem das Streckenende (Punkt C) aus Richtung des tiefer gelegenen Nebenbahnhofs „Emmingen (Wildb)“ bildet. Der Punkt A und die Punkte B und C führen zum Namensgeber der Modellbahn, in den höher gelegenen

Bahnhof „Bad Brockhöfe“. Die Strecke über den Punkt A ist elektrifiziert, während die Strecken über B und C nur mit Dampf und Diesel zu befahren sind. Im verdeckten Anlagenteil liegen die Weichen 300 und 301. Diese dienen in abzweigender Lage einem Rundkurs durch den Bahnhof Bad Brockhöfe über die Punkte A und C zum Einfahren von neuen Lokomotiven oder für Testzwecke nach einem Werkstattbesuch. Die Abzweigstelle Wildbach liegt wie gewünscht 25 Zentimeter über dem Schattenbahnhof.

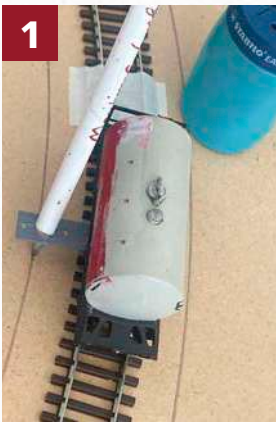
Der kleine Nebenbahnhof „Emmingen (Wildb)“ ist bereits farbig eingezeichnet, er

wird über eine Kehrschleife befahren und liegt drei Zentimeter über dem Niveau des Schattenbahnhofs (Sbf). Er kann aus allen Gleisen des Sbf erreicht werden (über die Weichen 1 und 500). Über diese Weichenverbindung wird auch die Gleiswendel zum Punkt C befahren. Ist „Emmingen (Wildb)“ überhaupt ein Bahnhof? Ja, denn laut Fahrdienstvorschrift DV 408 ist ein Bahnhof eine betriebliche Einrichtung mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, halten oder wenden können; das trifft voll und ganz auf meinen kleinen Bahnhof zu. Ich berichte weiter.
Walter Busse



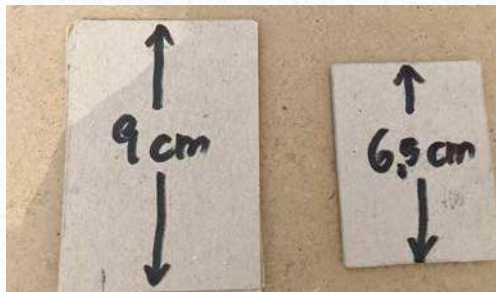
Im schon bekannten Gleisplan sind nun der Abzweig „Wildbach“ und die Weichenbezeichnungen eingetragen. Im Einleitungstext ist erläutert, wie alles zusammenhängt. Am Schluss dieses Artikels ist skizziert, wie es in Richtung des Bahnhofs „Bad Brockhöfe“ weitergehen wird.

Fotos und Skizzen: Walter Busse



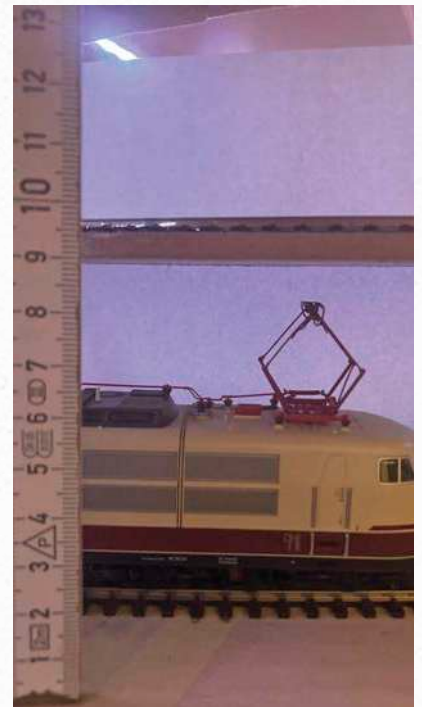
1 Zur weiteren Gleisverlegung benötige ich noch einige Hilfsmittel: Damit ich exakte Gleisbögen aus 5-mm-MDF-Platten für die Strecken aussagen kann, baue

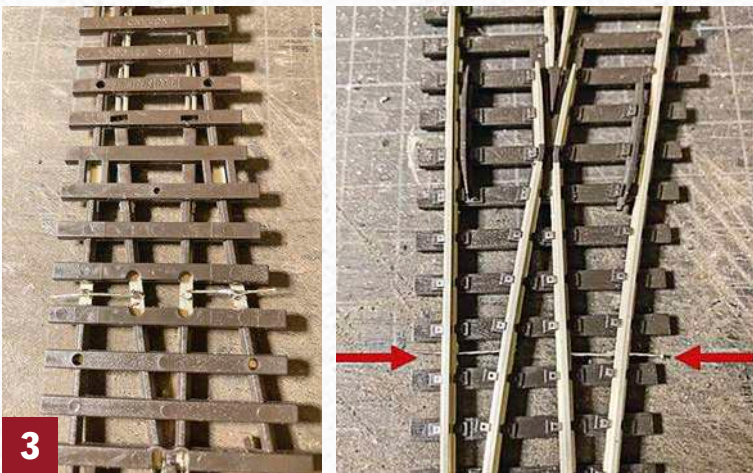
ich einen alten Piko-Kesselwagen zur Zeichenhilfe um. Ein Stück eines stabilen Plastikstreifens wird mittig unter den Kesselwagen geschraubt und ein Loch von 7 mm Durchmesser gebohrt. Der Abstand Mitte Wagen bis Mitte Loch beträgt 35 mm. Das ergibt eine Breite des MDF-Trassenbretts von 70 mm. Mithilfe eines eingesteckten Bleistiftes lassen sich alle Bogenradien (die Gleise werden dazu mit Tesakrepp fixiert) mühelos anzeichnen und dann exakt zuschneiden. Man kann natürlich auch gerade verlaufende Trassen damit anzeichnen.



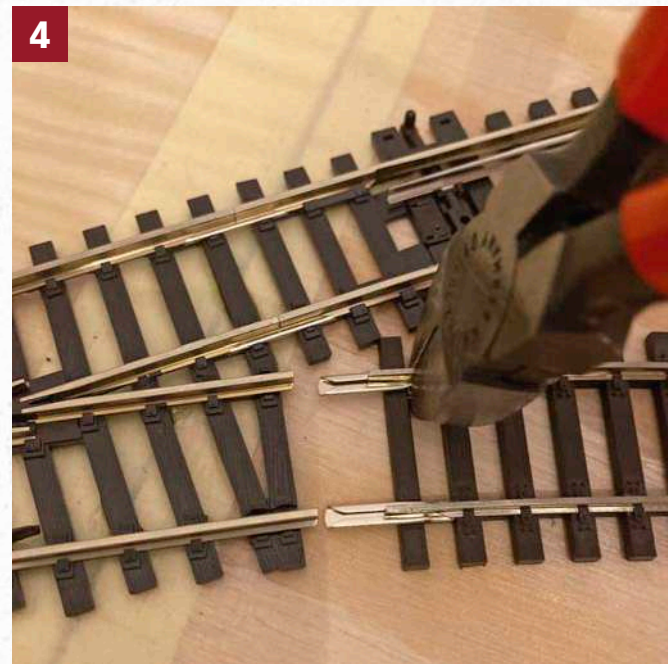
2

Weiterhin benötige ich noch zwei Schablonen (3-mm-Bastelpappe) mit unterschiedlichen Höhen. Das sind generelle Durchfahrtsmaße (lichte Höhe): für E-Loks mit gehobenem Stromabnehmer 9,0 cm, für alle anderen Lokomotiven genügen 6,5 cm. Im weiteren Bauverlauf sind diese beiden Pappen eine hervorragende und einfache Hilfe, um die Lichtraumprofil-Abmessungen an Unterführungen und Tunnelportalen abzumessen und einzuhalten und so genügend Platz für die Durchfahrt zu lassen.





Die Weichen (PECO-SL-95 rechts und -SL-96 links ohne elektrisch leitendes Herzstück, Code 100) werden vor dem Verlegen noch mit kleinen Lötstellen präpariert: Vor dem Einbau wird von unten vor dem Herzstück beidseitig ein Stück der Verbindungsstege herausgetrennt und die blanke Stelle am Gleis mit einer kleinen Eisenfeile (oder Glashaarradierer) angeraut. Dann löte ich ein Stück verzinnertes Kabel als Verbindung von den stromführenden Backenschienen auf die feststehenden Teile der Weichenzungen (Zwischenschienen, siehe Pfeile). Sollte die Federung der Zungen und damit der Stromkontakt einmal nachlassen, wird die unsichere Stromversorgung der Zungen damit bestens überbrückt, das erhöht die Betriebssicherheit. Außerdem kann an den Backenschienen bei Bedarf gleich der Fahrstromanschluss angelötet werden. Abschließend löte ich noch das Kabel für die Stromversorgung des Herzstücks (Polarisierung) an.



Die Verbindung von den Peco-Code-100-Weichen zum Tillig-Standardgleis ist problemlos mit den Schienenverbindern SL-10 und Isolierschienenverbindern SL-11 von Peco herzustellen. Die Schienenverbinder werden nach dem Zusammenstecken mit einem Seitenschneider leicht geklippt. Das sichert die Stromverbindung und gibt zusätzlichen Halt.



Als Ausgangspunkt zur Gleisverlegung habe ich oben rechts die Verbindung zur Strecke gewählt. Dort kann ich noch die Radien anpassen und, wie man sieht, eine kleine Schräge aus Sperrholz nachrüsten – da habe ich mich verkalkuliert. Nach links führt die Verbindung zu meinen Gütergleisen, nach rechts zur Drehscheibe. Das Verlegen der Weichen und Gleise nimmt jetzt Form an und geht dank der guten Vorarbeit zügig voran.

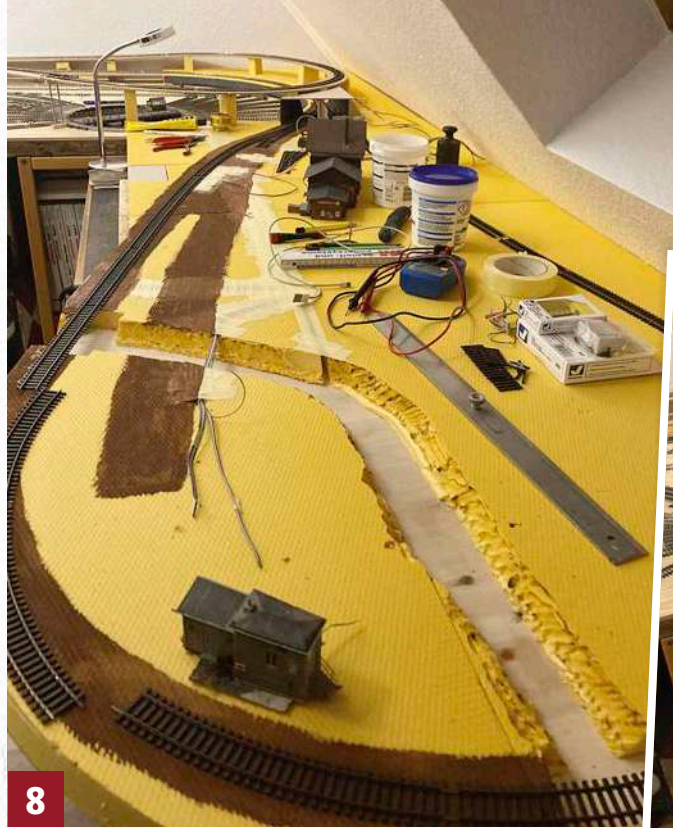


Im Hintergrund des Schattenbahnhofs ist nun die erste Steigung eingearbeitet (auf einem Meter Strecke nicht mehr als 2,5 bis 3 cm Steigung, lieber weniger). Das Gleis liegt auf einer 7 cm breiten Trasse aus 5 mm starken MDF-Platten.



Es ist bereits ein Testzug mit langen Güterwagen zur Prüfung des Lichtraumprofils in den Bögen unterwegs. Die Anschlüsse zur Drehscheibe und die Strahlengleise sind ebenfalls fertig. Hier ist schon der erste darüberführende Bogen ausgesägt (mithilfe des Bleistiftkesselwagens aus Bild 1, R=545 mm) und verlegt. Das Bogengleis unterhalb dieses hoch liegenden Gleises führt nach rechts zum Bahnhof „Emmingen (Wildb)“.

Das gesamte Bahnhofsareal des Nebenbahnhofs „Emmingen (Wildb)“ ist auf 3cm dicken XPS-Dämmplatten verlegt. Es sieht hier etwas wild aus, aber so ist das beim Aufbau: Alles, was unmittelbar gebraucht wird, liegt in Reichweite. Die Dämmplatten haben den großen Vorteil, dass die Geländestructur einfach mit einem alten Lötkolben, einer Raspel oder dem Bastelmesser angepasst werden kann. Man kann auch kleine Kabelschächte einarbeiten, mit Tesakrepp verkleben und mit etwas Holzleim bestreichen, das wird dann hart. Unter den zu verlegenden Schienen wird mit brauner Abtönfarbe der gelbe Untergrund vor dem eigentlichen Landschaftsbau und dem Einschottern kaschiert. Hier im Bild ist die Hintergrundfläche am kleinen Bahnhof schon aufgebaut, das Empfangsgebäude steht zur Probe und ein Bach-



bett (der Wildbach) wurde eingeraspelt. Dort soll ein altes Faller-Sägewerk (B-230) platziert werden. Im Bild 9 ist unter der sichtbaren, grauen Bastelpappe das LK200 von Lenz

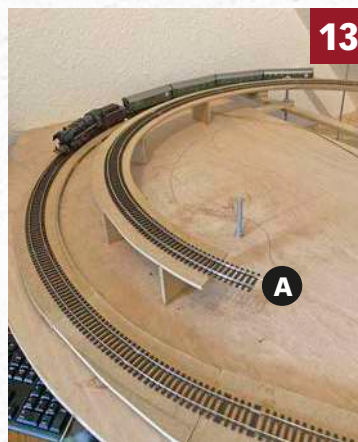
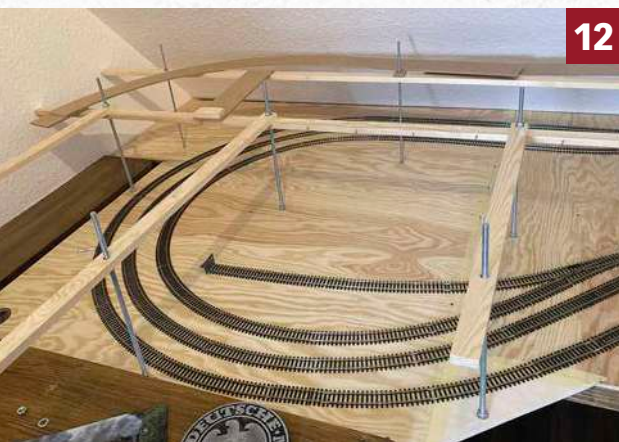
(für die hier entstehende Kehrschleife) eingebaut und daneben wird die Xpress-Net-Buchse (Lenz Digitalsystem) für die noch nicht eingebaute Schmalspurbahn im Hintergrund installiert werden.



Hinter der Drehscheibe und über den Gleisen des Schattenbahnhofs geht die Steigung weiter. Zum Trassenbau verwende ich ab jetzt im gesamten Anlagenbereich 8mm-Gewindestangen, die fest in der Grundplatte eingeschraubt werden. Außer einer kraftvollen Abstützung der Trassenstreifen habe ich damit die hervorragende Möglichkeit, Höhenjustierungen einfach vorzunehmen und, wenn es passt, die Trasse zu fixieren. Dazu säge ich aus der MDF-Platte kleine Unterlegbrettchen von 5x9cm aus, bohre ein Loch mit 8mm Durchmesser und fixiere die Brettchen dann auf den Gewindestangen in passender Höhe mit Muttern und Unterlegscheiben. Die einzelnen Trassenstreifen der MDF-Platte lege ich auf diese Plättchen und verleime sie mit Holzleim – daher die Schraubzwingen im Bild.

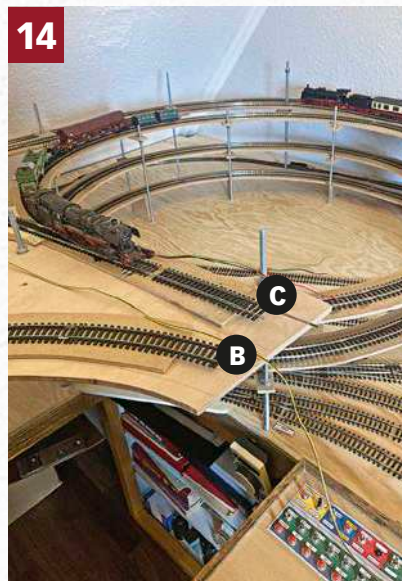
So entsteht auch die Gleiswendel (R 490mm), ausgehend von der Weiche W500 beziehungsweise von der Kehrschleife am Nebenbahnhof „Emmingen (Wildb)“. Die Wendel wird oben am Punkt „C“ im Gleisplan enden. Doch zunächst wird sie Stück für Stück in der oben beschriebenen Bauweise mit Gewindestangen nach oben hin ausgearbeitet. Als lichte Höhe werden hier 6cm eingehalten, das genügt für den Dampf- und Dieselbetrieb auf dieser Strecke.



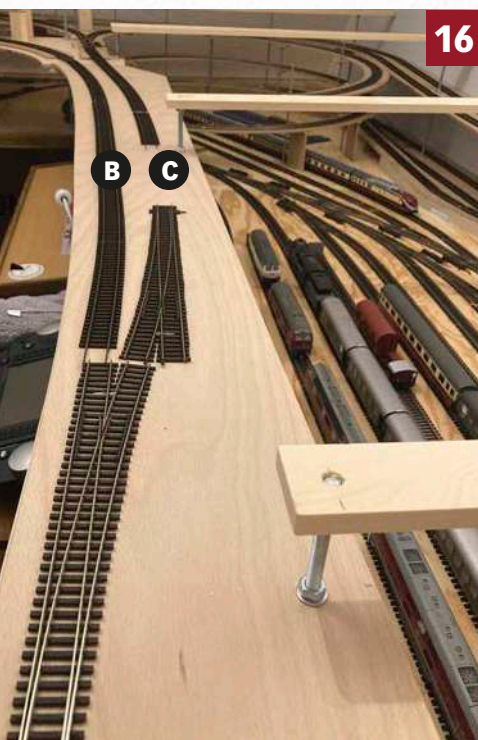


12: Die Güterzuggleise (unten) sind verklebt, nun werden darüber kleine Holzleisten (10x40mm) auf die Gewindestangen gesetzt. Diese tragen später die Abdeckung des Bahnhofsteils. 13: Im linken, vorderen Anlagenteil habe ich eine 8mm dicke Sperrholzplatte auf die Gewindestangen geschraubt, da die oben liegenden Strecken die unten liegenden Güterzuggleise überbrücken und ich hier Platz für die spätere Landschaftsgestaltung benötige. Das rechte der beiden Gleise ist die östliche Zuführung zum Bahnhof „Bad Brockhöfe“, im Gleisplan der Punkt A.

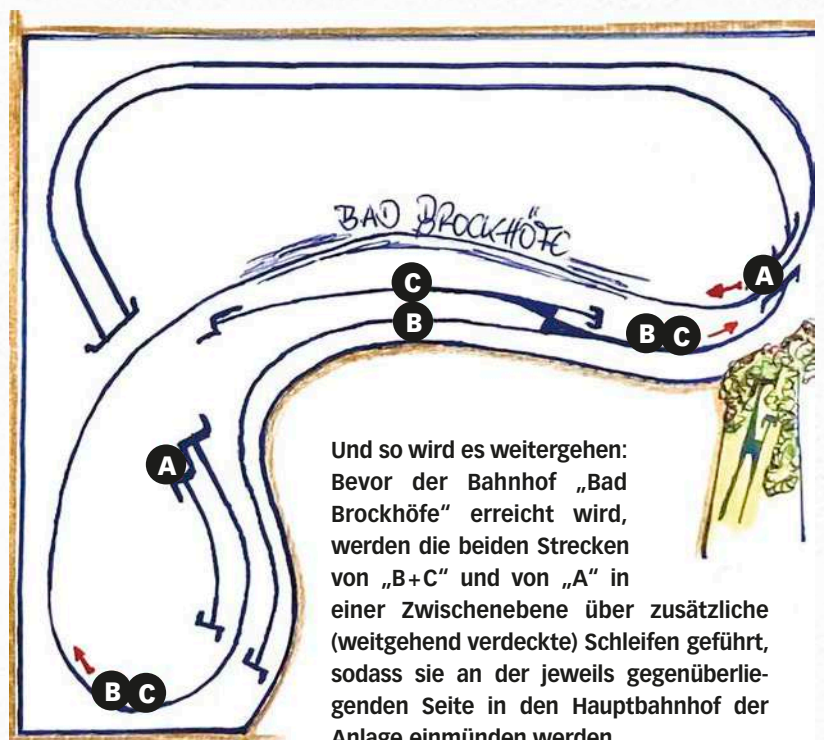
Die Sperrholzplatte wird verlängert und stützt sich ebenfalls auf die Gewindestangen beziehungsweise die Holzlatten. Hier wird die Verbindung des Rundkurses innerhalb der Bahnhofskehrschleife eingebaut (Pfeil in Bild 15). Die Strecken aus dem Schattenbahnhof (links) und von „Emmingen (Wildb)“ über die Gleiswendel treffen hier aufeinander (Punkte B und C im Gleisplan).



14: Links oben im Bild ist die Verbindungskurve (über die Weichen 300 und 301) gut zu erkennen. Sie mündet hinten in das Gleis nach „Bad Brockhöfe“ (Punkt A). Aus der Gleiswendel kommt die Strecke von „Emmingen (Wildb)“ und führt zum Punkt C. Die 151 führt erste Testfahrten aus, es wird gerade geprüft, ob überall Fahrstrom (von der ECoS) vorhanden ist.



16: Hier ist die Position der späteren Abzweigstelle „Wildbach“ anhand der beiden Weichen sehr gut zu erkennen. Die Strecken aus dem Schattenbahnhof (B) und von „Emmingen (Wildb)“ (C) werden hier zusammengeführt und verlaufen anschließend eingleisig in Richtung „Bad Brockhöfe“ weiter. Es werden schlanke Tillig-Elite-Weichen (85326 und 85327) verwendet.



Und so wird es weitergehen: Bevor der Bahnhof „Bad Brockhöfe“ erreicht wird, werden die beiden Strecken von „B+C“ und von „A“ in einer Zwischenebene über zusätzliche (weitgehend verdeckte) Schleifen geführt, sodass sie an der jeweils gegenüberliegenden Seite in den Hauptbahnhof der Anlage einmünden werden.

Im opulenten Großformat

Jetzt *BAHN Extra* mit über 30 % Rabatt kennenlernen



2x
für nur **17,90 €**
(statt ~~27,80 €~~ im Einzelverkauf)

BAHN EXTRA bietet mit jeder Ausgabe ein Schwerpunktthema aus der großen Zeit der Eisenbahn in Deutschland und überrascht mit Bildrariäten und Hintergrundinfos aus der Geschichte von Bundesbahn und Reichsbahn.

+ Wunschprämie Ihrer Wahl

1x
gratis

Als Dankeschön für den Abo-Einstieg erhalten Sie eine hochwertige Prämie **gratis** dazu!



2 | MEB Bahn-Jahrbuch 2026
Aktuellen Themen der großen und kleinen Bahnen im Überblick: Neues beim ICE, Neues im Betrieb und bei der Modellbahn



1 | BAHN Extra 03/22 175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz
Wie das Land der Eidgenossen zum Wegbereiter des Schienenverkehrs wurde: Bahn Extra stellt die berühmten Strecken, wegweisenden Fahrzeuge und Museen vor.



3 | BAHN Extra 03/24 S-Bahn Berlin
Die Anfänge des elektrischen Stadtverkehrs in Berlin: Wie alles begann + Porträt der DB-01 mit Gratis-DVD

Jetzt im Testabo lesen und Sonderheft nach Wahl

Online bestellen unter **abo.bahnextra.de/2+1**



FLEISCHMANN › Schweizer Museums-01 und DR-44 in N



Ein „Zirkuspferd“: Der Schweizer Verein stattete seine 01 mit allerlei farbllichem Zierrat aus.

Ein Öl-„Jumbo“ der DR in feinsten N-Umsetzung: 44 0104-8 des Bw Saalfeld.

□ Zuletzt hatte die Hofer 01 202 noch schwere Züge über die „Schiefe Ebene“ gezogen, bevor sie im Jahr 1975 in die Schweiz verkauft wurde. Unter der Ägide von Werner Bühlmann wurde sie in 20-jähriger Arbeit wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Heute kümmert sich der Verein „Pacific 01 202“ um die Maschine, die regelmäßig vor Sonderzügen eingesetzt wird. Passende blaue Schnellzugwagen wurden als Fleischmann-Neuheiten schon angekündigt, wir werden sie im MEB noch vorstellen. Neben der Analog-Version ist auch eine DCC-Variante (714574, 439,90€) erhältlich. Gleiches gilt für das

Das N-Modell des Uacs-Staubsilowagens der DR weist feine Griffstangen und Laufgitter am Kesselscheitel auf.



N-Modell einer DR-44 als Nachbildung einer ölgefeuerten Maschine. Feine Radsätze und eine filigrane Steuerung verraten auf den ersten Blick nicht, dass es sich hier um ein N-Modell handelt. Ebenfalls in den Osten Deutschlands und in die Epoche IV gehört der graue Staubsilowagen mit

der auffälligen Werbebeschriftung für „Mirathen“, eine Haushaltsfolie aus klarem Polyethylen des VEB Leuna-Werke „Walter Ulbricht“.

01 202: 714504, Preis: 339,90 €
44 DR: 7160028, Preis: 339,90 €
Uacs: 6660139, Preis: 49,90 €

RIVAROSSO › Vossloh DE 18 als DB Cargo-Maschine mit Sound und Digitalkupplung in H0



□ Erst 2024 wurde das Vorbild der neuesten Ausführung der Vossloh DE 18 von Rivarossi, welches seither als 4185 119 für DB Cargo unterwegs ist, abgeliefert. In der schicken, neuen Farbaufteilung der leider kriselnden Güterverkehrssparte macht sie auch als H0-Modell eine gute Figur. Die digitale Soundlok erhielt unter anderem formneue Motorhauben passend zum Original und fernsteuerbare Kupplungen.
Bestellnr.: HR2989S, Preis: 394,90 €

MÄRKLIN › Metropolitan im ICE-Lack und TRI-Waggon in HO



Statt im noblen Silber rollte der „Metropolitan“ ab 2005 in ICE-Farben über die Gleise, meist bespannt von einer verkehrsroten 101.



Die hohe Qualität der maßstäblich lang ausgeführten Waggons kommt in diesem Lack fast noch besser zur Geltung.

□ Es ist eine Neuheit mit Ansage: Als zweite Version der Gemeinschaftsentwicklung von Piko und Märklin erscheint der edle „Metropolitan“-Fernzug nun in der umlackierten Form, die ab Januar 2005 in Betrieb ging. Die Zuggarnituren verkehrten nun im regulären ICE-Lack, nachdem sie schon seit 2004 in solchen Fahrplänen liefen. Anschließend folgte ein ständiges Hin und Her, manchmal als IC, dann wieder als ICE. Märklin stellt den Betriebszustand 2015 dar, ab diesem Zeitpunkt blieb es bis zur Betriebseinstellung 2021 bei ICE-Einsätzen. Leider folgte anschließend die Verschrottung dieser schönen Züge. Aus Göppingen kommt der Zug in einer siebenteiligen Packung,



Im Ersatzverkehr für nicht vorhandene Triebzüge sind die TRI-Waggons fast allgegenwärtig. Märklin bietet das Modell insbesondere für seine „Elefantenexpress“-110 an.

die passende (nicht mehr ganz taufrische) 101 wird separat angeboten. Sie ist mit stromführender Kupplung ausgestattet. Laut Herstellerangaben ist ein gemeinsamer Einsatz von Lok und Wagenset nur

möglich, wenn zuvor die CV132 auf den Wert „1“ gesetzt wurde.

Metropolitan: 42930, Preis: 799 €

101: 39478, Preis: 399 €

TRI-Wagen: 43827, Preis: 69,99 €

PIKO › Schüttgutwagen-Set der Bahngesellschaft CTL in TT



□ Auch im Bestand des Betreibers CTL Logistics finden sich zahlreiche Großraum-Schüttgut-Selbstentladewagen der Gattung Falns. Die dunkelgrau lackierten Vorbilder sind beim polnischen Ableger der CTL zu Hause und werden vor allem im Kohleverkehr eingesetzt. Piko bietet ab sofort ein Zweierset dieser in die Epoche VI gehörenden Güterwagen für TT an.

Bestellnummer: 47854, Preis: 108 €

ROCO › „Glaskasten“ samt Güterzug der K.Bay.Sts.B. und DR-Schnellzugwagen in H0



Mit dieser illustren Güterzug-Garnitur aus den 1910er-Jahren ist die Zugkraft der kleinen PtL2/2 schon gut ausgelastet.

□ Der niedliche „Glaskasten“ PtL2/2 der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen zieht ein von Bahngesellschaft und Epoche her passendes Dreier-Set aus zwei- und dreiachsigen Güterwagen hinter sich her. Die digitale Lok verfügt nun sogar über Sound, dafür musste aber auf ein nachgestaltetes Innenleben verzichtet werden. Erstmals für die Epoche IV der DR erscheint der gemischtklassige Schnellzugwagen der Gattung ABge in authentischer Ausführung.

PtL2/2: 7110036, Preis: 309,90 €; G-Wagen-Set: 6600223, Preis: 119,90 €; Schnellzugwagen: 6200205, Preis: 69,90 €



Die genieteten Einheits-Schnellzugwaggons der Gruppe 28 waren auch bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR noch lange im Zugbild vertreten.

ARNOLD › Reisezugwagen des OSShD-Typs B der DR in N



Mit dem „Touristenexpress“ ging es von der DDR in Richtung bulgarischer Schwarzmeerküste. Nun ist das zweite N-Set zu haben.



Ein typisches Bild: Eine 132 bespannt einen Reisezug der Epoche IV mit umlackierten Waggons der Ursprungsbauart Typ B.

□ Von Arnold erscheinen weitere Versionen der Schnellzugwagen des Typs OSShD B. Für die Nachbildung des ab 1961 eingeführten „Touristenexpress“ der DR (Epoche III) ist ein zweites Wagenset mit

einem Speisewagen (WR), einem Versorgungswagen (SDr) und zwei Schlafwagen (WLAB) erhältlich. Desweiteren wurde ein dreiteiliges Set mit grün/beigefarbenen Wagen in Epoche IV-Ausführung für den

Schnellzugdienst der DR ausgeliefert. Es besteht aus je einem A- und AB-Wagen sowie einem Liegewagen (Bc).

Tourex Set 2: HN4481, 194,90 €

Dreier-Set Ep. IV: HN4482, 147,90 €

L.S.MODELS/LEMKE › Nachtzug NJ 408 Leipzig – Zürich der ÖBB in H0



Typischerweise an einem Zugende sind in den aktuellen Nachtzügen die Bmz-Sitzwagen eingereiht, hier hinter einem Roco-Taurus.

□ Für alle echten Freunde der Nachtzüge im Modell ist L.S.Models ein Anbieter, an dem man schwer vorbeikommt. Exklusiv für Lemke erschienen weitere vier Varianten der typischen Waggons in einem Viererset. Gerade der Schlaf- und der Liegewagen begeistern mit einer herausragenden Inneneinrichtung, die förmlich zum Mitreisen einlädt. Doch auch die Sitzwagen sind vortrefflich gelungen. Bestellnr.: 97033DC, Preis: 399,90 €



Im Set sind außerdem ein WLABmz-Schlafwagen und ein Jenbacher Liegewagen (Bcmz) enthalten. Alle vier ÖBB-Waggons sind für 200 km/h zugelassen.

Anzeige

Sachsens Glanz & Preußens Gloria

H0 Sächsische Schnellzugwagen C4ü Sa 07 **TT**



Artikelnummer 87174 und 120174

Ursprungsausführung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn mit filigranen Zierlinien und Speichenrädern



Artikelnummer 87178 und 120178-2

Ausführung der Deutschen Reichsbahngesellschaft mit authentischer Sitzplatznummerierung auf der Zierleiste



Artikelnummer 87221 und 120221

Ausführung der Deutschen Reichsbahn als Kulturzugwagen nach seltenem Vorbildfoto aufwendig bedruckt

- Ergänzungssets sowie Zugschlusswagen sind ebenfalls verfügbar -
- Alle Wagen auch mit digital schaltbarer Innenbeleuchtung erhältlich -

Preußische T13 / Baureihe 92.5 **TT**



Artikelnummer 12153 und 120154

Epoche I der K.P.E.V.



Artikelnummer 12267 und 120268

Epoche III der DR



Artikelnummer 12157 und 120158

Epoche III der DB



Artikelnummer 12169 und 120170

Epoche III der ČSD

- Ausgestattet mit Glockenankermotor
- Chassis, Kessel und Tendergehäuse aus Zinkdruckguss
- ab Werk bereits ausgerüstet mit Lautsprecher
- Vorbereitet für Digitalkupplung
- Lichtwechsel weiß-weiß mit LED
- Schaltbare Führerstandsbeleuchtung
- Soundvariante ausgestattet mit ESU Lok Sound 5
- digitale Schnittstelle Next18

Weitere Informationen unter www.saxonia-modellbau.de



MINITRIX › Fernschnellzug „Berchtesgadener Land“ in N



Bei Minitrix ist nun ein dreiteiliges Wagenset zur Nachbildung des FD 1922 „Berchtesgadener Land“ erhältlich. Die Besonderheit ist der neu konstruierte Kinderland-Wagen mit Cafeteria (WRtmh 136), der leider etwas zu hoch liegt. Das Set ist im Betriebszustand der Epoche V ausgeführt. Neben einer passenden Zuglok der Baureihe 110 (16109) sind ergänzend zwei weitere Sets erhältlich (18275 und 18276). **Bestellnr.: 18274, 179 €**

HORNBY › Dunkelgrüne BR-Class 37 in TT



Bei unserer „Probefahrt“ im MEB 5/2026 hatten wir bereits die dritte erhältliche Ausführung der neu entwickelten britischen Class 37-Diesellok von Hornby in TT erwähnt. An dieser Stelle nun eine Abbildung des schönen Modells im gediegenen dunkelgrünen Originallack. **Bestellnr.: TT3036M, Preis: 175,95 €**

NOCH › H0-Figuren aus dem 3D-Drucker

Aus Wangen im Allgäu kommen viele neue Figuren in allen möglichen Lebenssituationen auf den Markt, unter anderem dieser sehr beschäftigt wirkende Bahnbeamte am Schreibtisch. Desweiteren bietet Noch auch einen Drehorgelspieler, ein Hochzeitspaar oder sogar den leibhaftigen Teufel für die eigene Modellwelt an. Die Miniaturen werden im farbigen 3D-Druck-Verfahren produziert und weisen somit zahlreiche Details auf. **Bestellnr.: 10220, Preis: 12,99 €**



BUSCH › Trecker in TT und N

Traktor-Fans aufgepasst: Bei Busch sind neue Miniaturen für die kleinen Baugrößen erhältlich. Die Fahrzeuge sind jeweils mit Figur ausgestattet und im Farb-3D-Druck-Verfahren entstanden. Die Detaillierung ist gut. **Junior-Traktor (rot) in TT: 87503, 22,49 €; Traktor Kramer (grün) in N: 8357, Preis: 19,99 €**



Gemächlich tuckern die beiden Bauern über ihre TT- oder N-Felder.

BRAWA › Güterverkehr der 50er- und 70er-Jahre in H0



An den neuen UIC-Standardgüterwagen gefallen vor allem die filigran gravierten Bretterfugen.

Die UIC-Standardgüterwagen aus den 1950er-Jahren stellten einen großen Fortschritt hin zum modernen Güterverkehr auf der Schiene dar – heute wirken diese Zweiachser schon nostalgisch. Brawa bringt jetzt ein exzellent detailliertes Modell als DB-Gattung Glmehs 50 (Epoche III) beziehungsweise Gbrs-v 245 (Epoche IV) dieser 12,5 Meter langen UIC-Bauart mit Bretterwänden als Formneuheiten in 1:87. Auch von den formneuen Teleskophaubenwagen, die wir im letzten MEB vorstellten, kommen zwei weitere Ausführungen der FS und der DB AG. **Glmehs 50: 51292 / Gbrs-v: 51295, Preis: je 49,90 €; Teleskophaubenwagen FS: 51011 / DB AG: 51007, je 54,90 €**



Teleskophaubenwagen als FS-Fahrzeug...



...und als Shimmns730 von DB Cargo.

Für Nachwuchs-Modellbahner und solche, die es werden wollen

Internationales Jugendtreffen im Oktober 2025 in Nordfrankreich



Fotos (2): Mirko Caspar

Stolz präsentierten die Teilnehmer des Jugendtreffens 2025 ihre selbst gebauten Module.

■ Auch dieses Jahr laden die Freunde vom französischen Verband UAICF wieder zu einem internationalen Treffen für begeisterte Nachwuchs-Modellbahner ein. Damit ist die „Grande Nation“ schon zum zweiten Jahr in Folge Ziel der traditionellen Veranstaltung. Bereits 2025 trafen sich Jugendliche aus Sachsen, Baden-Württemberg und natürlich Frankreich in Nantes. Neben allerlei Ausflügen fertigen alle Teilnehmer ein „Modul Junior“ an, welches sie im Anschluss mit nach Hause nehmen und dort vervollständigen konnten.

Vom 16. bis 22. Oktober geht es diesmal in den Norden Frankreichs, ins beschauliche Montdidier. Die Kleinstadt liegt in etwa auf halber Höhe zwischen Paris und Lille und bietet mit ihrem Ferienzentrum der französischen Staatsbahn SNCF eine gute Möglichkeit für die Durchführung eines solchen Treffens.

Am ersten Wochenende steht aber die Stadt Tergnier im Mittelpunkt. Der dortige Verein, der sich seit vielen Jahren an verschiedenen internationalen Aktivitäten beteiligt, veranstaltet am 17. und 18. Oktober seine traditionelle Modellbahnausstellung. Dort wird den Teilnehmern des Jugendtreffens extra Platz für den Aufbau einer „Modul Junior“-Anlage eingeräumt. Damit können die Nachwuchs-Modellbahner, die bereits am vergangenen Treffen teilgenommen hatten, ihre Module zeigen und in der Anlage bespielen.

Nach der Ausstellung verschiebt sich der Mittelpunkt des Treffens nach Montdidier. Auch 2026 steht dort das Basteln im Vordergrund. Diesmal soll etwa ein H0-Waggon mit einigen mikrocontrollergesteuerten Gimmicks ausgestattet werden.

Ergänzt wird das Programm durch Ausflüge in der Region. Etwa nach Compiègne

Gemeinsames Basteln und Ausflüge in der Region

ne, wo in einem Museum der berühmte Eisenbahnwaggon ausgestellt ist, in dem 1918 und 1940 Waffenstillstände zwischen Frankreich, Großbritannien und Deutschland unterzeichnet und damit maßgebliche Einflüsse auf die weitere europäische Geschichte genommen wurden. Weitere Gemeinsame Freizeitaktivitäten,

wie etwa ein Schwimmbadbesuch, stärken den Austausch und die Verbundenheit unter den Teilnehmern des Jugendtreffens.

Zum Treffen sind alle jungen Modellbahn- und Eisenbahnfreundinnen und -freunde im Alter von 15 bis 30 Jahren aus Deutschland und Frankreich eingeladen. Neben neuen Erfahrungen und Kenntnissen im Modellbahnbau können die Jugendlichen Kontakte zu Gleichgesinnten knüpfen und vor allem auch ihre Fremdsprachenkenntnisse verbessern. Gesprochen wird erfahrungsgemäß, was bei der Kommunikation hilft: Deutsch, Französisch, Englisch, Google – oder manchmal auch Hand und Fuß.

Da die Veranstaltung vom Deutsch-Französischen Jugendwerk großzügig unterstützt wird, wird ein Großteil der Kosten für Unterkunft, Verpflegung, Programm und An- und Abreise übernommen. Der verbleibende Eigenbeitrag wird bei rund 150 Euro liegen.

Wer Interesse an einer Teilnahme hat, kann sich im Internet auf www.smv-aktuell.de/jugend informieren. Die deutsche Gruppe wird über die SMV organisiert. Ansprechpartner ist Mirko Caspar (E-Mail: caspar@smv-aktuell.de). Teilnehmen kann übrigens jeder interessierte Nachwuchs-Modellbahner. Eine Mitgliedschaft in einem Verein oder einem Verband ist nicht notwendig. Erfahrungen oder Vorkenntnisse im Modellbahnbau sind natürlich wünschenswert – aber nicht wirklich notwendig, denn diese werden dann vor Ort erworben. *Mirko Caspar*



2026 können die Nachwuchs-Modellbahner an der Ausstellung in Tergnier – hier der Blick in einen Ausstellungsraum der Veranstaltung des Jahres 2022 – teilnehmen.

OnTraXS 2026

Zweifellos zu den Höhepunkten jedes Modellbahnjahres gehört die große Ausstellung im niederländischen Eisenbahnmuseum in Utrecht.



„Sehr am Üzant“: Die wundervoll gestaltete Szenerie mit Flusstal und Städtchen am Hang war der würdige Sieger in Utrecht.

Trotz finanzieller Schwierigkeiten beim Niederländischen Eisenbahnmuseum in Utrecht fand dort vom 20. bis 22. März 2026 zum 17. Mal die jährliche Modellbahnausstellung „OnTraXS“ statt. Ein Besuch war – wie immer – zweifellos lohnend. Nachteilig im Vergleich zu vorangegan-

gen Jahren war, dass die beliebten und bequemen Pendelzüge vom Hauptbahnhof an den beiden Wochenendtagen wegen Bauarbeiten nicht verkehren konnten.

Es wurden 26 neue Modellbahnanlagen gezeigt und zusätzlich die Siegeranlage „Bouy-á-Beze“ aus dem vergangenen Jahr. Überdies gab es 39 Verkaufs- und

Informationsstände von Vereinen und kommerziellen Anbietern.

Als Gewinner des Anlagenwettbewerbs 2026 kürten die Besucher die Anlage „Sehr am Üzant“ des Belgiers Alan Jockmans. Sie zeigt eine ungemein romantische Landschaft irgendwo in Deutschland im Maßstab 1:87, die auf der selbst gemalten Kulisse effektiv weitergeführt wird. Alle Gebäude entstanden in Eigenbau. Wer möchte nicht dorthin, um diese Szene zum Beispiel mit einem alten Dampftriebwagen zu genießen?

Den zweiten Platz errang die Anlage des MEC Oberallgäu-Kempten. Sie zeigt einen Abschnitt der „Malmbanan“, wie die schwedische Erzbahn Kiruna – Narvik auch genannt wird. In einer sehr herbstlich aussehenden und vorbildgetreu ziemlich kargen Landschaft verkehren lange Erzzüge sowie Reisezüge im Umfeld des fiktiven Bahnhofs „Björndalen“.

Der dritte Preis ging an „Les Billards du Vivarais“. Die liebenswerten französischen Billard-Triebwagen auf der Anlage von Hans Niemeijer befuhren einst die Schmalspurbahn Tournon – Lamastre in der Region Ardeche. Noch heute sind



Ein einsamer Reisezug auf der schwedischen „Malmbanan“. Auf fast der gesamten großen Anlage des MEC Oberallgäu-Kempten dominiert die karge Landschaft.



Auch „Gröna Sverige“ war in Utrecht zu sehen, wie schon im MEB 4/2026.



Lebendige Vorstadt: Haltestelle „Voorburg 't Loo“ bei Den Haag.

sie auf der Touristikbahn zu sehen. Der Erbauer fertigte die meisten Fahrzeuge und Gebäude im 3D-Druck und im Stil der 60er-Jahre an.

Eine technische Besonderheit zeigte die Anlage „Centennial Monorail 1876“ des Niederländers Wim Smit. Dort war eine Nachbildung der dampfbetriebenen Einschienenbahn zu sehen, wie sie vor 150 Jahren auf der Jahrtausendausstellung in Philadelphia (USA) in Betrieb stand.

Jason van Schie aus den Niederlanden baute mit seiner Anlage „Randstadrail 1:87“ die Haltestelle Voorburg 't Loo nach, wo man von der Straßenbahn aus Den Haag auf die Randstad-Vorortbahn nach Rotterdam umsteigen kann – eine quirlige Szene aus der heutigen Zeit. *Rein Korthof*



Die „Centennial Monorail 1876“ aus Philadelphia im H0-Maßstab.



Nicht nur die im Text genannten Billard-Triebwagen, auch andere Gefährte waren auf Hans Niemeijers Om-Anlage zu sehen.

Großdiesel in TT

Modellnachbildungen der „Ludmilla“ oder der „Großrussen“ entstanden nach dem Erscheinen des eindrucksvollen Vorbilds auf ost- und dann auf westdeutschen Schienen äußerst zahlreich. Wir betrachten hier die 1:120-Ausführungen.



Fotos (4): Sebastian Koch

Eines der neu ausgelieferten 232-Modelle von Tillig war die orientrote 232450. Vorbildgerecht hat man vor allem den Dachbereich angepasst. Die breiten Befestigungsbänder über den Dachhauben sind ebenso vorhanden wie die MD-Gitter mit den senkrechten Lamellen in den Dachschrägen. Auch die Blindleistungskompensation sitzt an der korrekten Stelle auf dem Dach.



Rocos „Ludmilla“ als 132 105 in perfekter Umsetzung einer DR-Lok. In dieser Ausführung stimmen alle Details auf dem Dach und am Lokkasten mit dem Vorbild überein.

Angesichts ihres Kultstatus bei den Eisenbahnfreunden, der großen Stückzahl und der Wichtigkeit für den Bahnbetrieb über viele Jahrzehnte bis heute durften Lokomotiven der Baureihe 132/232 als Modellnachbildung nicht fehlen. Man findet sie in den Katalogen nahezu aller namhaften Hersteller.

Den Anfang machte der VEB Piko Sonneberg schon im Jahr 1975 mit einer für die damalige Zeit sehr ansehnlichen Umsetzung der Baureihe 130 im Maßstab 1:87. Doch erst 20 Jahre später, 1995, brachte Roco die Sechssachser in derselben Nenngröße als 132 und nun in wirklich vorbildgerechter Ausführung auf den Markt. Es folgten Brawa (1997), Märklin (2008), Piko (2013) und ESU (2017) mit H0-Neukonstruktionen. Die Dächer der Modelle passte man formbauseitig vor-



Zur Jahrtausendwende brachte Roco die 232 208 in den Farben von DB Cargo auf den Markt. Damals handelte es sich im Wesentlichen um eine Farbvariante, bei der nur die Blindleistungskompensation auf dem Dach ergänzt wurde. Dieses entspricht ansonsten, wie auch der Lokkasten, vollständig noch der DR-Ausführung. An den Frontfenstern änderte man jedoch damals die Nachbildung der modernisierten Fensterrahmen.

bildentsprechend (Blindleistungskompensation, Lüfter für Motor und E-Bremse, Lüftungsgitter in der Dachschräge) an. Auch die Frontfenster und Lokkästen unterscheiden sich bei den mittlerweile kaum mehr zu zählenden Varianten entsprechend aller denkbaren Bauserien und Umbau-Ausführungen, wie sie in der Titelgeschichte ab Seite 6 beschrieben wurden. Brawa lieferte zum Beispiel schon 1997 ein Set mit Modellen der remotorisierten 234. Dabei waren die Änderungen der Seitenwände schon herausgearbeitet.

N-Modelle erschienen zunächst bei Minitrix (mit Kompromissen), dann bei Brawa und schließlich bei Arnold.

Historische und aktuelle TT-Modelle

Auch im TT-Maßstab erschienen schon zu sozialistischen Zeiten die ersten Mo-



Die Roco-Nachbildung des „Tigers“ 233 493 der Bahnbau Gruppe zeigt die Ausführung vor dem Umbau, die seitlichen MD-Lüftungsgitter fehlen. Auf dem Dach sind hinten im Unterschied zur oben abgebildeten Lok die großen Siemens-Lüfter zu erkennen.

delle: Berliner TT-Bahnen stellte ebenfalls schon 1975 ein erstes Modell auf die Beine, es handelte sich dabei auch um die Baureihe 130. Das Modell landete noch im frühen Tillig-Sortiment.

Im Jahr 1998 brachte Roco die 132/232 als sein erstes TT-Modell auf den Markt. Anfangs verwendete man Formen, die bei Lokkasten und Dach der DR-Ausführung entsprachen. Die ersten Epoche-V-Varianten der Roco-„Ludmilla“ waren eigentlich nur farbliche Anpassungen mit Formbau-Kompromissen. Doch später änderte Roco auch die Gehäuseformen, sodass die seitlichen MD-Gitter der geänderten Luftansaugung und die umgebauten Dächer im Modell nachgebildet werden konnten. So kam später auch eine 241 von Roco auf den Markt, die formbautechnisch dem Vorbild entspricht. Insgesamt erschienen bei Roco an die 30 Varianten der Baureihen 132, 232, 233, 243, 142 und 242 im Ursprungslack, in Orient- und Verkehrsrot, aber auch in Minttürkis und Gelb. Mit dabei sind auch einige Nachbildungen von Maschinen privater EVU aus der Epoche VI und eine Variante nach Vorbild der ČSD-T679.



2024 lieferte Tillig als erste neu konstruierte Version die 132 044 der DR in Epoche IV-Ausführung. Die Lok ist exakt nachgebildet und mit zurüstbaren Schürzen ausgestattet. Am Dach sind die ursprünglichen Lüftungsgitter mit waagrechten Lamellen zu erkennen. Die Widerstände der später modifizierten Zugenergieversorgung fehlen.



Fotos (4): ab

Ein Blick auf das Dach und die Front sowie auf ein Drehgestell des Tillig-Modells zeigt dessen Qualitäten: Viele ange-setzte und filigrane Bauteile unterstützen den vorbild-gerechten Eindruck. Auch hier sind die Merkmale der DR-Version aus der Epoche IV gut zu erkennen: ursprüngliche Motorlüfter, waagrechte Lamellen der Lüftungsgitter in den Dachschrägen, keine Blindleistungskompensation, große Griffstangen.

Piko lieferte die Baureihe 130 und 131 als Neukonstruktion ab dem Jahr 2014 zunächst in DR-Varianten (siehe Kasten rechts unten). Mittlerweile ist man in Sonneberg auch schon bei mindestens zwölf TT-Varianten angelangt.

Zehn Jahre später, im Jahr 2024, prä-sentier-te Tillig wieder die Baureihe 132 als komplette Neukonstruktion in TT. Die Sebnitzer kommunizierten bereits zur damaligen Vorstellung, dass beim Formenbau sehr viel Aufwand betrieben würde, um eine Vielzahl der bis heute beim Vorbild umgesetzten Varianten der Baureihenfamilie umsetzen zu können.

Tatsächlich hat Tillig bereits 16 Vari-anten ausgeliefert oder für das Jahr 2026 angekündigt, die alle vorbildgerecht nach-empfunden sind. Begonnen haben die Sebnitzer mit der Epoche IV-Version der

Form-Baukastensystem ermöglicht viele Varianten

DR. Bei diesem ersten Modell wurde an der Front bereits eine steckbare Schürze mit Nachbildung der Schneeräumer vor-gesehen, sodass gleich unterschiedliche Bauausführungen nachgestellt werden können. Das Modell entspricht anson-ten in allen Details dem Aussehen bei

der damaligen DR. Als Beispiel sind die ursprüngliche Dachausrüstung und die durchgehenden Griffstangen an den Fron-ten zu nennen.

Als weitere Version folgte schon 2024 ein Modell der Baureihe 241, bei der das Dach (Siemens-Motorlüfter, geänderte Lüfter für elektrische Widerstandsbremse, MD-Lüftungsgitter) und auch die Sei-tenwände (mit zusätzlichem MD-Gitter) korrekt geändert wurden. Das Modell der 241 besitzt außerdem die großen Fenster-rahmen an der Front.

Eine Vorbildvariante, die Anfang der 1990er-Jahre aktuell war, bietet Tillig mit der Nachbildung der orientrotten 232 450 an (siehe Aufmacherbild). Bei dieser Lok entspricht der Lokkasten (mit Ausnahme der Griffstangen) noch der DR-Ausfüh-rung, während an den Fenstern und am Dach (Blindleistungskompensation) einige Änderungen nachvollzogen wurden.

Auch etliche Vertreterinnen der mitt-lerweile für private EVU laufenden Ma-schinen hat Tillig bereits im Programm: Mit der polnischen Cargounit-Variante („BR232-184“) offeriert Tillig eine 232, an der die seitlichen MD-Gitter für den Um-bau der Ansaugung der Verbrennungsluft umgesetzt sind. Wie für diese 232 korrekt,



Das Tillig-Modell von 241353 der Erfurter Bahnservice GmbH ent-spricht weitgehend der rechts oben abgebilde-ten DB-Cargo-Variante. Die ursprüngliche 132353 der DR erhielt 1999 in Cottbus einen Kolomna-Dieselmotor und wurde zur 241 um-gezeichnet. Seit 2012 läuft sie für die EBS.

sind die Lüftungsgitter des ersten Umbaus von 1992 und die des zweiten von 1999 vorhanden.

Für die Tillig-Club-Mitglieder wurde als Workshoplok die 142001 im Zustand der Leipziger Messe 1975 (Bausatz und Fertigmodelle) aufgelegt.

In der „Modellbahn-Galerie“ der Sebnitzer, im Hersteller-eigenen Shop, wartet ein weiterer Leckerbissen auf die „Ludmilla“-Freunde unter den TT-Bahnern: Erstmals wird mit der Nachbildung von 132229 ein Soundmodell einer Diesellok angekün-

Erstmals erscheint mit der 132 auch ein Soundmodell

digt, ausgestattet mit ESU-Sounddecoder. Ein so ausgestattetes Modell traf auf den letzten Messeauftritten von Tillig auf erhebliches Interesse, sodass man diesen wichtigen Schritt in die Welt der digitalen Modellbahn endlich wagte. Die 132 zeigt wieder den ursprünglichen DR-Zustand, aber mit der Nachbildung einer schon verblichenen Lackierung.

An den ausgelieferten und angekündigten Loks der 132/232-Familie von Tillig kann man erkennen, dass sich die Sebnitzer einen Baukasten erstellt haben, der zahlreiche Varianten zulässt. Es werden also noch viele interessante Modellversionen folgen. *Sebastian Koch/abp*



Fotos (2): Sebastian Koch

Mit eckigen Puffern, geändertem Dach und Lokkasten zeigt sich Tilligs 241 697 in der RAILION-Ausführung. Auf dem Dach erkennt man die großen Siemens-Lüfter und die MD-Gitter, wie beim Vorbild fehlt die Blindleistungskompensation. An den Seitenwänden bildeten die Sebnitzer die MD-Gitter der Verbrennungsluftansaugung korrekt vor den Öffnungen des Kühlers nach. Scheibeneinfassungen, Scheibenwischer und mehrteilige Griffstangen entsprechen ebenfalls dem modernisierten Vorbild.

Die Güterzug-„Ludmilla“ in TT kommt von Piko



Foto: Claudio Ludwig

Mit 131001 wurde zunächst die erste ausgelieferte Güterzug-„Ludmilla“ als Modell umgesetzt. Nachgebildet wurde der Ursprungszustand entsprechend der Epoche IV.



In Sonneberg nahm man sich der aus der Not heraus ausgelieferten Version der Großdiesellok aus Luhansk an, der nur 100 km/h schnellen Baureihe 131 (immer noch ohne elektrische Zugheizung), die im Güterzugdienst Verwendung fand. Im Jahr 2014 erschien die erste Version in der Ursprungsausführung. In Form der 131072 ist auch eine Lok mit der Nachbildung der Lüfter für die Widerstandsbremse im Programm. Auch die Baureihe 130 war schon im Sonneberger TT-Programm vertreten, unter anderem mit großen Front- und Seitenfenstern als 130004 oder 130030. In Sonderserien für den Modellbahnhandel erschienen weitere Farbvarianten, so eine rubinrote 131019 für Elriwa oder 130061 für Spiele Max, hier mit abweichenden Lüftern der E-Bremse.

Fazit: Auch im Maßstab 1:120 ist es mittlerweile schwierig, den Überblick über alle Modellvarianten der „Ludmilla“ zu behalten. *abp*

Eine der nachfolgenden Piko-Varianten war 231068 in einem helleren Rot. Es handelt sich um eine reine Farbvariante.



In den 1920er-Jahren spielt der sogenannte primäre Sektor in der deutschen Volkswirtschaft noch eine große Rolle. Landwirtschaftliche Maschinen in großer Zahl werden dringend benötigt und von Lanz in entsprechender Menge auch produziert.

Die Lauterth



Fotos: abp

Auf den großen Publikums-
messen der letzten Zeit
machte eine hervorragende
Modulanlage von sich reden
und zog die Betrachter an.
Angesiedelt in der Epoche
II, verbindet sie industriellen
Flair mit wunderschöner
Landschaft. Wir präsentieren
zunächst die beeindruckende
Traktorenfabrik.

Vor mehr als 100 Jahren hatte
eine kleine Nebenbahn den
Fortschritt in das bayerische
Lauterthal gebracht: Vom
Bahnhof Rotwangen (Berg) führte sie
nach Lauterthal (Wald). Schon bald hin-
ter dem Ausgangsbahnhof zweigte ein
Werksanschluss ab und erschloss eine
große Landmaschinenfabrik. Die landauf,
landab bekannten und beliebten Lanz-
Traktoren wurden dort hergestellt. So
könnte es zumindest gewesen sein, glaubt
man der Geschichte, die zu dieser großen
H0-Modulanlage erzählt wird, und die
den Betrachter in die Zeit um das Jahr
1924 entführt.

„Wie kam es zur Entscheidung für die
Epoche II?“, will ich vom noch ziem-
lich jungen Erbauer, Dr. Sebastian Lit-
ters wissen. „Das liegt schon ein paar
Jahre zurück“, erzählt er. „Ich wurde ein
bisschen infiziert von einem Vereinskol-
legen, der Epoche-II-Bahner war und
schon viel Fahrzeugmaterial angesammelt
hatte. Dann ist das Virus wohl bei mir
hängengeblieben. Ich fing dann auch an,
mir Epoche-II-Fahrzeuge zuzulegen und
begann bald, die passenden Module zu
bauen.“ Der Verein, das sind die „Eisen-
bahnfreunde Biblis und Umgebung e. V.“,
deren Mitglieder nun auch aktuell bei den
großen Ausstellungen mithelfen. „Das
aktuelle Layout der Anlage zeigten wir das
erste Mal in Dresden 2025. Anschließend
waren wir in Leipzig und in Mannheim zu
Gast.“ Und wenn dieses Heft im Handel
erscheint, ist auch die sicherlich erfolgrei-

Teil 1

albahn



Die Traktorenfabrik expandierte in den vergangenen Jahren kräftig, so entstand ein modern wirkender Gebäudekomplex.

che Teilnahme bei der Intermodellbau in Dortmund absolviert. Die gezeigten Bilder entstanden aber bereits bei der Premiere in Dresden. „Davor lagen vier oder fünf anstrengende Monate“, erinnert sich Litters. „Als die Zusage kam, wollte ich alles mit einem guten Hintergrund und einer Be-

Erst FREMO-Treffen, dann die großen Ausstellungen

leuchtung präsentieren. Also habe ich mir ein System ausgedacht, das flexibel umgesetzt werden kann und das ich auch auf



Die kräftige Lok hat einiges zu tun, bis alle eingehenden Waggons an die richtigen Ladestellen verteilt sind und anschließend der abgehende Zug zusammengestellt ist.

Die für den Rangierdienst eingeteilte 98 1035 (Brawa) stammt aus einer Nachbauerie der bayerischen GtL4/4, die mit Nachlaufachse ausgestattet wurde. Von 1929 bis 1933 wurden 45 Stück gebaut.

die anderen Module übertragen kann. Die Halterungen für den Hintergrund und die Ausleger für die Blende mit der Beleuchtung kann man also auch für ein anderes Layout verwenden.“ „Wie viele Module sind das denn?“, will ich wissen. „Derzeit sind es 60, nein, schon über 60“, weiß der Erbauer und lacht. „Die Lanz-Fabrik gehört dann zu den neueren Modulen?“ „Genau“, stimmt mir Litters zu. „Sie war vorher aber schon auf FREMO-Treffen im Einsatz, meist hinter einem Bahnhof als



Benötigt werden unterschiedlichste Güter, daher sind zwischen den vielen neuen Traktoren auch zwei Kesselwagen zu rangieren.

Streckenverlängerung. Dort kam mir dann auch die Idee mit dem Abzweigmodul. Da ich auch ein Fan der Gewässergestaltung bin, kamen die Brücken und die Mühle als Gestaltungselemente dazu. Mit dem Abzweig war dann die Basis geschaffen, auch auf großen Ausstellungen auftreten zu können.“ „Und was gab den Ausschlag für das Thema Lanz?“, frage ich Sebastian Litters. „Die Idee haben wir auch gemeinsam mit anderen FREMO-Bahnern entwickelt. Eine Landmaschinenfabrik

„Die vielen Traktoren entstanden mit möglichst geringem Aufwand.“



Am vorderen Anlagenrand sind in langer Reihe Kohlebansen angeordnet, die mit diesen Hunten (Artitec) entladen werden.

Hergestellt werden nicht nur Traktoren, sondern auch Dreschmaschinen. Eine davon (ein Modell von MBZ) wird gerade für die Auslieferung per Bahn vorbereitet.



bietet einen enormen Warenumsatz, im Eingang und im Ausgang, mit Gießerei und allen möglichen weiteren Betriebs- teilen. Es ist einfach sehr interessant, wie viele unterschiedliche Fahrzeuge so eine Fabrik anfahren. Also war das Thema bald beschlossene Sache.“ Die Fabrik entstand aber, so wie die gesamte Anlage,

Auch die Lanz-Fabrik hat kein konkretes Vorbild

ohne konkretes Vorbild. „Das wirkliche Lanz-Werk lag einen Katzensprung von mir entfernt, in Mannheim, natürlich mit eigenem Gleisanschluss. Heute ist dort John Deere zu Hause. Ich habe als Vorlage viel im Internet recherchiert, vor allem auf der Suche nach alten Schwarz-Weiß-Bildern. Die Gebäude entstanden dann fast alle im Eigenbau. Einige Anlagen wie die große Rohrbrücke stammen von Joswood, die Fenster kamen von Auhagen oder verschiedenen Lasercut-Anbietern.“

Bleibt die Frage nach den vielen Traktoren. „Es war gar nicht so einfach, passende Fahrzeuge, also Bulldogs für diese Epoche zu finden. Die Saller-Modelle waren fast unbezahlbar, das war bei der erforderlichen Stückzahl nicht machbar. Ich habe mir dann mit dem günstigen Wiking-Traktor geholfen, den man auch



Es ist Feierabend – aber nur für die Fabrikarbeiter. Im Dienstplan der Lokmannschaft steht noch die Beförderung der Übergabe bis zum Bahnhof „Rotwangen (Berg)“.

auf Börsen leicht bekommt. Ein Freund hat mir im 3D-Druck diese breiten Metallräder hergestellt, die früher die Traktoren prägten. Damit sahen die Modelle dann viel älter aus, und glaubwürdig für die Epoche II, auch wenn es den Traktor so nie gegeben hat.“ Außerdem ist der „Gummibulldog“ von Busch zu erkennen. „Der ist zwar auch nicht ganz billig, trotzdem habe

ich ihn angeschafft“, erinnert sich Litters. „Nun hatten fast alle Modelle (außer einigen Hanomags) ‚Lanz‘ draufstehen, und so entschloss ich mich, eben eine Lanz-Fabrik zu bauen, anstatt einen fiktiven Namen zu erfinden.“

Der zweite Teil unseres Anlagenporträts dreht sich dann um den landschaftlichen Teil des „Lauterthals“. *abp*



Leider ergibt sich gleich eine Verspätung, denn erst muss noch der Personenzug mit 75278 (Liliput) abgewartet werden.



ROCO feiert 66 Jahre „Modellbahntechnik, die begeistert“

Premiere mit Gänsehautmoment: Am 8. April wurde die Jubiläumslok „66 Jahre ROCO“ im Salzburger Hauptbahnhof feierlich präsentiert und getauft – bei strahlendem Wetter, epischer Inszenierung und prominenten Gästen. Was dort auf die große Schiene gesetzt wurde, findet ab Herbst 2026 seinen Weg auf die H0- und N-Anlage und begeistert ebenso. Denn das Modell, zeigt mehr als nur Technik: Die Jubiläums-Taurus „66 Jahre ROCO“ verbindet präzise Modellbaukunst mit außergewöhnlichem Designanspruch.

Das H0-Modell ist ausgestattet mit **NEM-Schacht** inklusive **Kupplungsadapter für Railjet-Modelle mit elektrischer Kupplung**, und daher technisch flexibel einsetzbar. Die **aufwendige Bedruckung mit zwei unterschiedlichen Seitengestaltungen** macht sie zu einem echten Blickfang.

Eine Seite zeigt, was sonst verborgen bleibt: Motor, Getriebe, Platine und Digitaldecoder werden Teil der Außenfläche. Dabei bleibt bewusst offen, ob hier die Technik des Originals oder die des Modells dargestellt ist – genau diese Spannung macht das Design aus.

Die andere Seite greift den Mythos des Stiers Europa auf – ein Symbol für Aufbruch und Verbindung. Passend dazu steht die Taurus mit ihrer Leistung für grenzüberschreitende Mobilität quer durch Europa.

Elektrolokomotive 1216 006-7 „66 Jahre ROCO“, ÖBB



Bilder zeigen Photomontagen



7560096	DC
7570096	DCC



7500103	DC
7510103	DCC
7520103	AC



- ▶ Einmalige Auflage
- ▶ Detaillierte Dachgestaltung
- ▶ Einsatzgerecht für Österreich, Deutschland und Italien (Personen- & Güterverkehr)
- ▶ Innovative Designumsetzung mit sichtbarer „Technik“-Inszenierung



Ergebnisse der Leserumfrage
„Das Goldene Gleis“ 2026.

Für jeden etwas

Die Meinung unserer Leserinnen und Leser ist nicht nur uns in den Redaktionen wichtig, auch die Hersteller warten jedes Jahr auf die Ergebnisse unserer großen Sieger-Parade.



Das Jahr 2026 wird ein Jahr der Wahlen, einige davon sind schon gelaufen, und dabei gab es durchaus Überraschungen. Auch die Wahl zum Goldenen Gleis lässt sich so einsortieren, denn anders als in den letzten Ausgaben liegt der Marktführer aus Göppingen dieses Mal nicht ganz vorn. Stattdessen wird man sich in Österreich freuen. In 21 Kategorien vergaben wir in Dortmund unsere beliebten Auszeichnungen, 16 große und kleinere Hersteller zählten diesmal zu den Glücklichen. Wir und auch alle Hersteller bedanken uns bei Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, nochmal sehr herzlich für Ihre Teilnahme. Fast 8000 Stimmen, ein neuer Rekord, sprechen eine klare Sprache. *abp*

- 1. Preis:** Einkaufsgutschein über € 1000 von **mein-mbs.de** in **Sebnitz**: Armin Schmid, Schwäbisch Gmünd
- 2. Preis:** Einkaufsgutschein über € 500 von **Elriwa, Elektronik Richter Gbr**: Rüdiger Börner, Bad Doberan
- 3. Preis:** Einkaufsgutschein über € 500 von **Menzels Lokschuppen**: Karl-Friedrich Bernett, Hambergen

Je ein Triebfahrzeug-Modell haben gewonnen:

Katharina Doll, Augsburg; Michael Ertl, Vohenstrauß; Reinhard Kegel, Berlin; Rainer Moll, Hagen; Frank Rausendorf, Stollberg.

Je ein Wagen-Modell haben gewonnen:

Peter Abel, Kirchheim; Maurice Dressel, Muldenhammer; Klaus Ehrmann, Mosbach; Udo Elverich, Dortmund; Heinz Geile, Wulften; Stefan Karlin, Worms; Holm Knorrn, Lampertheim; Guido Kolano, Salach; Stefan Mak, Salzburg; Siegmund Prendel, Dresden; Klaus Rapp, Illertissen; Klaus Röder, Hannover; Jens-Uwe Rudel, Naumburg; Harry H. Schnell, Otzing; René Schumann, Goldbach.

Je ein Buch haben gewonnen:

Hans-Joachim Acker, Oberursel; Steffen Eyrich, Stuttgart; Karsten Fischer, Starnberg; Achim Franke, Oelde; Gunter Götze, Ladenburg; Peter Guber, Schwabach; Winfried Gunkel, Leinefelde-Worbis; Dieter Hauschild, Königslutter; Bernd Helmig, Berlin; Dietmar Herold, Berlin; Helmut Hindges, Krefeld; Walter Melcher, Nürnberg; Karl-Heinz Paetzke, Backnang; Torsten Proft, Lawalde-Kleindehsa; Karsten Röhrig, Rostock; Lisa Sackmann, Kirchberg/Murr; Florian Schmidell, Adelshofen; Hans-Jürgen Schubert, Seeheim; Joachim Simrock, Darmstadt; Waltraut Spewitz, Schulzendorf; Reiner Stegelmann, Herne; Sabine Vogeley, Hann. Münden; Erwin Weihing, Mönchweiler; Klaus Weißenborn, Moers; Rainer Werdermann, Eberswalde.

Je eine DVD haben gewonnen:

Hedi Auer, Baden-Baden; Albert Baumann, Luhe-Wildenau; Joachim Cichoracki, Wolfenbüttel; Jörg Eberhard, Stadthagen; Fritz Funke, Nordstemmen; Karl-Heinz Gerhardt, Erbach; Reinhard Giesberts, Nottuln; Helmut Hindges, Krefeld; Günter Hornfeck, Hof; Mats Kalka, Nordstemmen; Thomas Karbig, Kerpen; Alexander Klotz, Friedrichsdorf; Bernd Kretschmer, Halle/Saale; Simone Loges-Weihing, Mönchweiler; Christian Meuser, Bad Arolsen; Thorsten Probst, Mannheim; Harald Randel, Neubrandenburg; Elso Reck, Leer; Thomas Redel, Schleiz; Reinhard Reuter, Medebach; Hans-Peter Rieß, Chemnitz; Karl-Heinz Rübmann, Schwäbisch Hall; Gerhard Stumpf, Kronach; Ulrich Treche, Peine; Hans-Joachim Warner, Delmenhorst.



Kategorie A – Dampflokomotiven H0:



- Platz 1: Brawa 44 DB/DR 🧱
- Platz 2: Märklin 19.0 DR
- Platz 3: Märklin 66 DB

Kategorie B – Elektro-Triebfahrzeuge H0:



- Platz 1: Märklin E95 DRG 🧱
- Platz 2: Modellbahn Union Desiro HC National Express
- Platz 3: Piko 144 188 DB

Kategorie C – Diesel-Triebfahrzeuge H0:



- Platz 1: Modellbahn Union Borgward Sylt in H0m 🧱
- Platz 2: Märklin Wismarer Schienenbus DB
- Platz 3: Piko DE 18 Smart Hybrid

Kategorie D – Ausländische Triebfahrzeuge H0:



- Platz 1: Roco RABe 502 SBB 🧱
- Platz 2: Märklin Ae 8/14 11852 SBB
- Platz 3: Piko 1067 ÖBB

Kategorie E – Triebfahrzeuge TT:



- Platz 1: Tillig 78 DRG/DR 🧱
- Platz 2: Modellbau Veit 99.77-79 in TTe
- Platz 3: Saxonia 92.5 DRG/DR

Kategorie F – Triebfahrzeuge N/Z:



- Platz 1: Arnold Akku-Schleppfahrzeug in N 🧱
- Platz 2: Liliput Köf III DB in N
- Platz 3: Märklin Wismarer Schienenbus DB in Z

Kategorie G – Ausländische Triebfahrzeuge N:



- Platz 1: Kato Ge 6/61 RhB 🧱
- Platz 2: Minitrix Challenger UP
- Platz 3: Arnold ETR 400 Frecciarossa 1000 FS

Kategorie H – Triebfahrzeuge 0:



- Platz 1: Lenz 01 DB/DR/DRG 🧱
- Platz 2: Lenz V 100 DR
- Platz 3: Bemo Ge 2/4 RhB in Om



Kategorie I – Triebfahrzeuge 1:



- Platz 1: KM1 03 1010 DB/DR/Museum
- Platz 2: Märklin Wismarer Schienenbus DB/privat
- Platz 3: Wunder 93.5-12 DRG/DB/DR

Kategorie K – Triebfahrzeuge G:



- Platz 1: Piko 221 DB
- Platz 2: Kiss 99.22 DR
- Platz 3: LGB 995902 Mallet HSB

Kategorie L – Reisezugwagen H0:



- Platz 1: Roco Nightjet 2 ÖBB
- Platz 2: Brawa Schnellzugwagen Gruppe 53/61 DB
- Platz 3: Robo Städteexpress DR

Kategorie M – Güterwagen H0:



- Platz 1: Roco Pwgs 88 DR
- Platz 2: Brawa Chemiekesselwagen DB/DR
- Platz 3: Märklin Selbstentladewagen OOt Oldenburg DRG

Kategorie N – Wagen TT:



- Platz 1: Piko Knickkesselwagen VTG
- Platz 2: Tillig Doppelstockwagen DB AG
- Platz 3: Hädl Leig-Einheit DR/DRG

Kategorie O – Wagen N:



- Platz 1: Fleischmann Nightjet 2 ÖBB
- Platz 2: Minitrix Metropolitan
- Platz 3: Piko Knickkesselwagen VTG

Kategorie P – Wagen O/1/G:



- Platz 1: Piko Knickkesselwagen in G
- Platz 2: LGB Gepäckwagen SOEG in G
- Platz 3: LGB US-Holztransportwagen in G

Kategorie Q – Gebäude H0:



- Platz 1: Noch Schloss Linderhof
- Platz 2: Busch dreiständiger Lokschuppen
- Platz 3: Auhagen Öllager

Kategorie R – Zubehör H0:



- Platz 1: Preiser Stellwerker und Hebelbank
- Platz 2: Artitec LW30 Ladewagen
- Platz 3: Weinert schlanke Doppelweiche

Kategorie T – Zubehör N/TT:



- Platz 1: Artitec Atlas Zweibegebagger in N
- Platz 2: Laffont Hunt'sche Großbekohlung in TT, N und Z
- Platz 3: Modellbahn Union Kupferzeche ‚Koenen‘ in N

Kategorie U – Zubehör 0/1/G:



- Platz 1: Weinert Telefonzelle in 0 und 1
- Platz 2: Real Modell Bahnhof Klütz in 0
- Platz 3: Piko Fachwerkhaus in G

Kategorie V – Modellbahntechnik:



- Platz 1: ESU Mobile Control
- Platz 2: Uhlenbrock Intellibox 3
- Platz 3: Viessmann CARmotion Sound-Nachrüstung

Kategorie S – Straßenfahrzeuge H0:



- Platz 1: Wiking VW T2 Camper
- Platz 2: CPL model factory Kirovets K700A
- Platz 3: Brekina Büssing-BS 110V Postbus

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. 09:00-17:00 Uhr | Sa. 09:00-15:00 Uhr

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

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

mein-mbs.de

MODEL SCENE

- LANDSCHAFTSBAUMATERIALIEN VON N BIS 0
- GRASFASERN
- REALISTISCHE GRASMATTEN
- NATÜRLICHES BUSCHWERK
- ACKERFLÄCHEN
- LASERGESCHNITTENE BAUSÄTZE

www.model-scene.com

www.exPRESSzugreisen.de **PRESSNITZTALBAHN**

Insel Rügen: zum „Rasenden Roland“
 Tag der offenen Tür Bahnhof Putbus

Sa. 30. Mai 2026

Relation: Zwickau – Hohenstein-Ernst. – Chemnitz – Freiberg – Dresden-Neustadt – Elsterwerda – Berlin-Lichtenberg – Bernau – Eberswalde – Pasewalk – Putbus u. retour. Besichtigung Betriebswerkstatt, Mitfahrt „Rasenden Roland“.

Reservierter Sitzplatz	SPEISEWAGEN	Mitfahrt im „Rasenden Roland“
------------------------	-------------	-------------------------------

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)

ab	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
Zwickau, Hohenst.-Ernst., Chemnitz	149 €	89 €	349 €
Freiberg, Dresden, Elsterwerda	139 €	84 €	329 €
Berlin-Libg., Bernau, Ebersw., Pasew.	124 €	74 €	299 €

Weitere Informationen unter Fon +49 (0) 375 60 61 79 79 oder Sie senden eine E-Mail an: expresszugreisen@pressnitztalbahn.com.

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt



Kleine Racker, ganz groß

Die Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II (Köf II) prägten lange Zeit das Bild vieler Bahnhöfe. Ab den 30er-Jahren übernahmen sie leichte Rangieraufgaben und sollten die Abwicklung des Güterverkehrs wirtschaftlicher gestalten. Im täglichen Betrieb waren sie auch ohne speziell geschultes Personal einfach zu bedienen und wurden so konzipiert, dass sie keinen hohen Instandhaltungsaufwand erforderten. Ende der 90er-Jahre musterte die DBAG die letzten Köf II aus, doch bei Privat- und Museumsbahnen sind die Maschinen bis heute vertreten.

Foto: Matthias Schütz/Eisenbahnstiftung

Unser Heft 7
erscheint am
5. Juni
bei Ihrem Zeitschriften-
Händler – immer an
einem Freitag.



Foto: abp

Knoten Zwönitz

Im sächsischen Bahnhof mit seinem Empfangsgebäude in Insellage trafen einst mehrere Bahnlinien zusammen – Grund genug für einen vorbildorientierten H0-Nachbau.

Köf-Kunst

Der Maßstab 1:32 macht es möglich: Diese nicht mehr ganz neue italienische Köf begeistert durch kompromisslose Authentizität.



Foto: Stefano Regazzoni

Traumberuf Modellbahn

Jetzt einsteigen als Redakteur:in oder Volontär:in



Das klingt nach Deinem Traumjob? Dann melde Dich – wir freuen uns auf Dich! Infos unter:
verlagshaus.de/karriere
Kontakt:
bewerbung@verlagshaus.de

AUSSERDEM

Eine T3 mit Schlepptender

89 6009 und ihre Schwestern: Zwischen 1953 und 1958 wurden acht Exemplare der Baureihe 89.60 mit einem Schlepptender gekuppelt. Warum?

Lokalbahn-Romantik am Niederrhein

Vor gut 60 Jahren war auf der Jülicher Kreisbahn noch Dampfbetrieb mit einem kleinen Zweikuppler angesagt, den Dr. Rolf Löttgers fotografierte.

Noch und AMMO haben „nachgeladen“

Nach dem Alterungs-Farbset letztes Jahr wird diesmal ein Landschaftsbau-Startset angeboten. Wir zeigen, wie man damit ein Mini-Diorama erstellt.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Stefan Alkofer,
Chefredakteur

Liebe Leserin, lieber Leser!

Sie wollen stets den Überblick behalten über die große und die kleine Bahn? Der MODELLEISENBÄHNER hilft Ihnen mit aktuellen Berichten aus dem In- und Ausland sowie informativen Beiträgen zur Eisenbahngeschichte. Der Modellteil zeigt aktuelle Entwicklungen, bietet hilfreiche Tipps aus der Praxis sowie anregende Anlagenporträts.

Stöbern Sie gleich mal unter modelleisenbahner.de/service oder bestellen Sie Ihr Abo oder Einzelhefte unter Tel. 089/46 22 0001 und Tel. 089/46 22 0002 (normaler Tarif) bzw. per E-Mail an service@verlagshaus24.com

Modell Eisen Bahner



Bis zu 50% sparen oder attraktive Prämie sichern
abo.modelleisenbahner.de

Exklusiv-Modelle!

Restbestände verfügbar

H0 Passende Reko-Speisewagen für die Städtexpress-Garnituren von Roco bzw. Robo

je Wagen
89,90 €



Für beide Modelle gilt:

- geänderter Wagenboden
- Wasseranschluss-Symbolzeichen komplett Gelb
- eingekreiste „1“ ist kleiner als „MC“-Zeichen
- Pfeil und Warnstrich Gelb statt Rot
- Schriften in Größe und Platzierung angepasst
- Schadzettelfeld unten offen

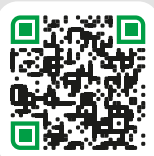
Für 51319 gilt: Ausführung mit rehbraunen Dach – Mitte der 80er Jahre • Widerstandssymbole auf Sicherungskästen gesetzt und Handbremssymbol vergrößert

Für 51320 gilt: Ausführung mit grauem Dach – Mitte der 70er Jahre • Anschrift auf den rechten Batteriekastendeckel gesetzt und angepasst • „Vagone – Ristorante“ gestreckt



Vorbild: Anfang der 70er-Jahre sollte die gastronomische Versorgung in den Binnenschnellzügen der DR verbessert werden. Außerdem standen viele der noch eingesetzten Vorkriegsspeisewagen zur Ausmusterung an. Daher prüfte die DR die Beschaffung neuer Speisewagen. Eine Lieferung durch den Waggonbau der DDR kam aus Kapazitätsgründen nicht infrage und es blieb nur die Fertigung in DR-RAW als Alternative. Obwohl das Mitropa-Werk Gotha bereits 1960 sechs Wagen aus älteren Fahrzeugen als „Reko-Wagen“ aufgebaut hatte, beschloss man eine neue Konstruktion auf Basis der in Halberstadt gefertigten Bghw-Wagen.

Brawa 51319 Reko-Speisewagen WRge 15 048-4, braunes Dach, DR, Ep.IV c
Brawa 51320 Reko-Speisewagen WRge 45 025-6, graues Dach, DR, Ep.IV b



NEU! ELRIWA
AUF WHATSAPP



SCANNEN FÜR
MEHR AKTIONEN



Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft oder auf
 facebook.com/elriwa bzw.
 instagram.com/elriwa_modellbahnshop oder
 youtube.com/modellbahnshopelriwa



idee+spiel® EUROTRAIN®

KM1

Modelle vom Modellbahner!

Ganzmetall-Modell, High-Quality Stereo Sound, Dynamic Smoke mit getaktetem Schornsteindampf und unabhängigem Zylinderdampf, Multiprotokoll-Digital-Decoder, feine detailierung, u.v.m.

20 % Vorbestellrabatt auf
Listenpreis bis 30.06.2026

ab 1.832,- €

Neu: Baureihe 50



1:32



weitere
Infos



Bild: KM1 Serie 2010

KM1 Modellbau e. K. • Riedhauserstraße 60 • 89415 Lauingen • Tel: 09072 - 922 67 0 • info@km-1.de • www.km-1.de
Irrtümer, technische und optische Änderungen vorbehalten. Abbildung kann von Serie abweichen. Angebot gilt nur solange der Vorrat reicht. Es gelten unsere AGBs. Bild: KM1 Modellbau

Großbahn-Treffen am Wasserturm

Spur 0 | Spur 1 | Spur II | Gartenbahnen

Schauanlagen
Börse und Verkauf
Fahrbetrieb
Bewirtung



13. & 14.
Juni 2026

Sa.: 10:00 - 17:00 Uhr
So.: 10:00 - 16:00 Uhr

E-Park Lauingen
Riedhauser Str. 60 | www.eepark.eu

JETZT NEU MIT FILM-STREAM!

Exklusiv: Stets 30 Eisenbahn-Filme

zum Streamen

JETZT DIREKT BEIM VERLAG ABONNIEREN!



JETZT 3X TESTEN FÜR NUR 78 CENT PRO AUSGABE

- ✓ **IMMER GRIFFBEREIT**
Sie haben jede Ausgabe und damit alle Artikel überall dabei. In der App oder im web => app.eisenbahn.de
- ✓ **TEILEN**
mit Freunden oder Familie: auf bis zu drei Endgeräten gleichzeitig lesen
- ✓ **NOCH MEHR LESEFREUDE**
Mit praktischer Vorlesefunktion und Einzelartikelansicht. Zugriff auf das komplette Digital-Archiv

Jetzt online bestellen unter
abo.modelleisenbahner.de/umstieg

