Nur € 6,50

Das führende Magazin für Eisenbahn- und Modellbahn-Freunde

4 191341 106509 07

7 Juli 2026
75. Jahrgang

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

Modell Eisen Bahner

H0-Traumanlage mit DR-Charme

Erzgebirgs-Impressionen der Epoche IV

Die aktuellen Neuheiten: Vier tolle Modelle im Test

Class 66 von Arnold in TT

91.3 von Piko in TT

TGV von Kato in N

DB-160 in N von Hobbytrain

Landschaftsgestaltung

Was kann das neue Komplett-Set von Noch?

Schlepptender für die T3

Wie die DR den Dreikupplern zu mehr Reichweite verhalf

Die Lieblings-Kleinloks

Zuhause auf allen Bahnhöfen

Die Geschichte von Kö, Köf & Co

Dampf-Aus in Ottbergen

Die beiden letzten Tage vor 50 Jahren

EUROTRAIN

100%

1.

3.

4.

100%

2.

Loading 2026

5.

6.

Abbildungen zeigen Vorserienmuster

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

INSTAGRAM

FACEBOOK

EUROTRAIN EXKLUSIV

märklin

1. Einheits-Kesselwagen USTC | Art.Nr.: 46510 | **geliefert**
2. Elektrolokomotive Baureihe 151 | Art.Nr.: 39134 | **geliefert**
3. Selbstentladewagen Fals | Art.Nr.: 46679 | **August**
4. Schiebeplanenwagen ERR/Captrain | Art.Nr.: 47233 | **September**
5. Donnerbüchse Rollende Weinstube WRi | Art.Nr.: 43156 | Dezember
6. Diesellokomotive Baureihe 333 | Art.Nr.: 36349 | Dezember

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.

www.duo.de

Wie bei uns

Stefan Alkofer

Vor zwei Wochen war ich für ein paar Tage auf Sizilien. Immer schon war es mein Wunsch, den Ätna zu sehen, Europas größten aktiven Vulkan. Also flog ich nach Catania. Eines meiner Ziele war, mit der legendären Ferrovia Circumetnea auf schmaler Spur den Vulkan zu umrunden. Vor Ort stellte sich dann heraus, dass meine Vorstellung schlicht naiv war. Das Umrunden geht schon lange nicht mehr und zahlreiche Streckenteile werden nicht mehr bedient oder werden saniert und es besteht Schienenersatzverkehr. Das kommt einem bekannt vor. Auf meine Rundfahrt verzichtete ich schließlich, aber Zugfahren wollte ich doch. Die Fahrt sollte dann nach Siracusa (Syrakus) führen. Wir saßen schon im Triebwagen, hatten online Fahrkarten gekauft und dann tat sich nichts mehr. 15 Minuten nach der planmäßigen Abfahrtszeit meldete sich der Zugbegleiter und verkündete, es gäbe Probleme auf der Strecke wegen eines Suizids. Weitere zehn Minuten später teilte er mit, es ginge in zirka 40 Minuten weiter. Nach weit über einer Stunde wurde der Zug endgültig geräumt – nicht ohne den Hinweis, man wisse nicht, wann der nächste Zug nach Siracusa führe. Ein bisschen fühlte ich mich wie daheim. Zumindest in die Gegenrichtung fuhr ein Regionalzug nach Taormina, ein Ort, den man mir ebenfalls empfohlen hatte. Taormina war ein Volltreffer. Sollten Sie jemals in die Region kommen, lassen Sie sich dieses malerische Städtchen, das Goethe schon besuchte, nicht entgehen. Und der großartige Ätna ist sowieso eine Reise wert.

Ihr Stefan Alkofer

Foto: Markus Bergelt

Das erste Mal seit Jahrzehnten gab es am 18. April in Schwarzenberg wieder eine Doppelausfahrt mit drei Dampfloks aus Vorkriegszeiten. Allerdings tauschten die Baureihen 58 und 86 ihre letzten Stammstrecken: 58 311 fuhr mit einem Sonderzug für „GleisGlück“ in Richtung Annaberg-Buchholz, während 86 333 und 744 mit einem Zug von „ex-PRESSzugreisen“ in Richtung Johanngeorgenstadt aufbrachen.

6 | In den 1930er-Jahren entstand die damals revolutionäre Kleindiesellok, die jahrzehntelang nicht nur den leichten Rangierdienst zuverlässig verrichtete. Passend dazu zeigen wir ab Seite 68, wie ein Modellbau-Künstler eine phänomenale Köf II in Spur 1 erschuf.

Vorbild

Titelthema

6 Kleine Racker, ganz groß
Die Kleinlok der Leistungsgruppe II ist den meisten unter der geläufigen Abkürzung „Köf“ sicher bestens bekannt. Doch was zeichnet dieses robuste Maschinchen aus und warum wurde es überhaupt entwickelt?

16 Bahnwelt aktuell

Drehscheibe

24 Dampf in der Somme-Bucht
Auf der französischen Museumsbahn an der Somme trafen sich zahlreiche Meterspurloks.

28 Fotodampf im Dreivierteltakt
Mitte April 2026 war 58 1111 endlich wieder vor Sonderzügen im Erzgebirge unterwegs.

Geschichte und Geschichten

32 Kleinbahn-Dampf in der Jülicher Börde
Dr. Rolf Löttgers durfte vor über 60 Jahren unverfälschten Kleinbahn-Dampfbetrieb auf den Gleisen der Jülicher Kreisbahn erleben.

38 Schluss, Aus und Vorbei
Vor genau 50 Jahren erlosch das Feuer in den letzten Güterzug-Dampflokomotiven des Bahnbetriebswerks Ottbergen. Fotograf Dirk Höllerhage war noch rechtzeitig vor Ort und hielt den Abschied in grandiosen Bildern fest.

Abenteuer Eisenbahn

44 Improvisationskunst
Ein besonderes Kapitel der DR-Historie waren die preußischen T 3 mit Schlepptender. Doch wie kam es dazu, dass in diese alten Maschinen nochmals investiert wurde?

Modell

Test

56 TeTe-Neun-Drei
Die preußische T 9^3 erscheint bei Piko als DR-Baureihe 91^3 nun auch für TT.

58 Pfeil in Orange
Kato legte den TGV Paris Sud-Est der SNCF im orangefarbenen Ursprungszustand in 1:160 als Neukonstruktion auf.

60 Rangier-Bügel-Eisen
Hobbytrain liefert die neukonstruierten Rangier-Elektroloks der Baureihen E 60/160 in drei Varianten im N-Maßstab 1:160 aus.

62 Festlands-Version
Nach einigen TT-Modellen, die britischen Vorbildern entsprachen, folgen bei Arnold nun erstmals deutsche Class 66-Varianten.

Probefahrt

64 Bügelfalte für den TEE
Minitrix bringt eine Neuentwicklung der 160 km/h schnellen Baureihe 112 der Deutschen Bundesbahn in Spur N.

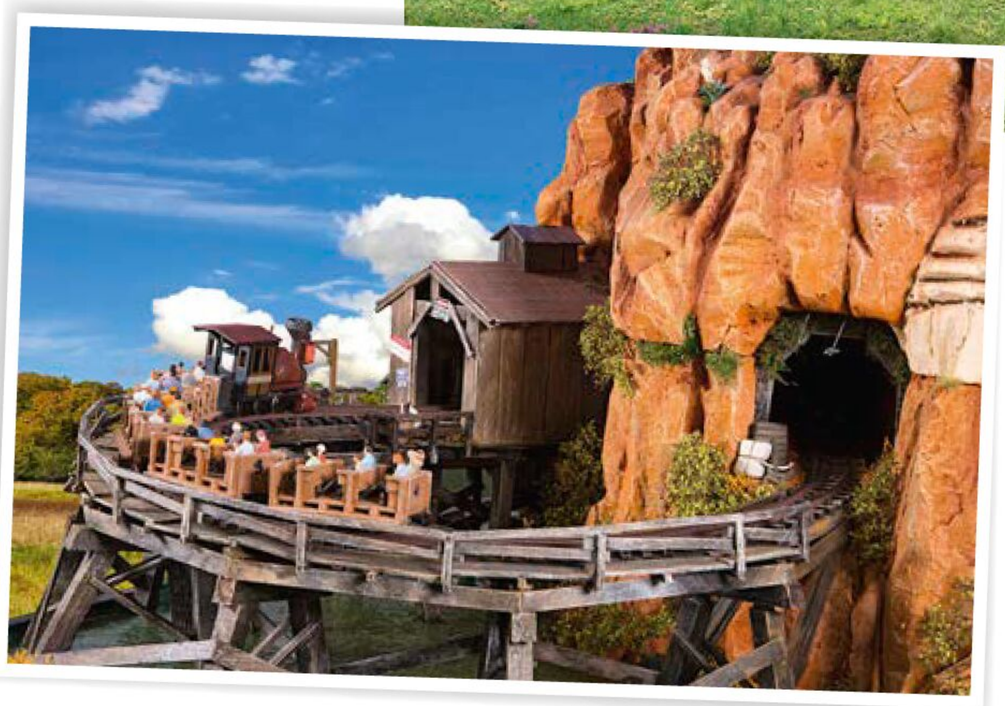
65 Ein Jet der jüngsten Generation
Der moderne ÖBB-Fernverkehrszug ergänzt ab sofort in Form von vier Waggonsets das H0-Programm von Jägerndorfer.

66 Zimmerer-Freuden mit Wärterhaus
Die Modellbahnwerkstatt Wuppertal bringt ein RhB-Wärterhaus aus Bergün als H0-Lasercut-Echtholzbausatz heraus.

66 DHH zu verkaufen – bei Nordmodell
Der Hamburger Hersteller schließt mit dem modernen Doppelhaus eine Lücke in 1:160.

32 | Waschechter Kleinbahnbetrieb mit einem Nassdampf-Zweikuppler, so etwas muss schon lange her sein. Und tatsächlich war es vor sechs Jahrzehnten, als es um Jülich herum dampfte.

74 | Modellbau-Komplettsets liegen im Trend. Doch was kann man damit wirklich erreichen? MEB-Redakteur Alex Bergner machte die Probe aufs Exempel und gestaltete ein kleines TT-Diorama.



86 | Waren Sie schon im Euro-Disneyland Paris? Falls Sie diese Frage mit ja beantworten können, dann kommt Ihnen die Bahn links sicher bekannt vor. Genau, es ist die Achterbahn „Big Thunder Mountain Railroad". Wir zeigen einen H0-Nachbau dieser Attraktion.

Werkstatt

68 Sie lebt!
Stefano Regazzoni ist Meister-Modellbauer und Fotograf – kein Wunder, dass bei seiner Köf II im Maßstab 1:32 Modell und Vorbild fast wie magisch zu verschmelzen scheinen.

74 Ein Stückchen Erzgebirge in 1:120
Unter Verwendung der neuen Landschaftsbau-„Solution Box" von Noch und AMMO by Mig Jimenez entstand eine TT-Fotokulisse.

Szene

84 Der Piko-Tag
Am 26. Juni 2026 laden die Sonneberger zu ihrem traditionellen Besichtigungs-Spektakel.

86 Big Thunder Mountain Railroad
Eine derart kuriose wie grandiose Klein-Anlage hat man im Maßstab 1:87 noch nicht gesehen: Diger Rossel baute ein bekanntes Disneyland-Fahrgeschäft im Modell nach.

90 Kompakter Knoten
Karsten Flach unternimmt mit uns eine Reise über seine mit viel Liebe zum Detail gestaltete Anlage „Zwönitz", die den namensgebenden Eisenbahnknoten im Westerzgebirge während der DR-Zeit im Maßstab 1:87 darstellt.

Außerdem

54 Termine & Treffpunkte
78 Modellbahn aktuell / Neuheiten
83 BDEF / SMV
98 Vorschau

Titelbild: Faszinierend detailverliebt – die Köf II als Spur-1-Kunstwerk. Foto: Stefano Regazzoni

Modell Eisen Bahner

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe Juli 2026, 74. Jahrgang

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

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

Editorial Director: Michael Hofbauer

Mitarbeitende dieser Ausgabe: Dirk Endisch, Karsten Flach, Dirk Höllerhage, Sebastian Koch, Thomas Küstner, Dr. Rolf Löttgers, Stefano Regazzoni, Diger Rossel

Redaktionsassistenz: Barbara Forster

Layout: Claudia Reidl (fr)

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

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Herstellung: Sabine Springer

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

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweger

Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

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

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

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

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

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 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 Datamining) ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Rechteinhabers untersagt. Dies gilt insbesondere gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/790 und den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes (UrhG). Zuwiderhandlungen werden rechtlich verfolgt.

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

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

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

LESERBRIEFE UND BERATUNG

MODELLEISENBAHNER
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.

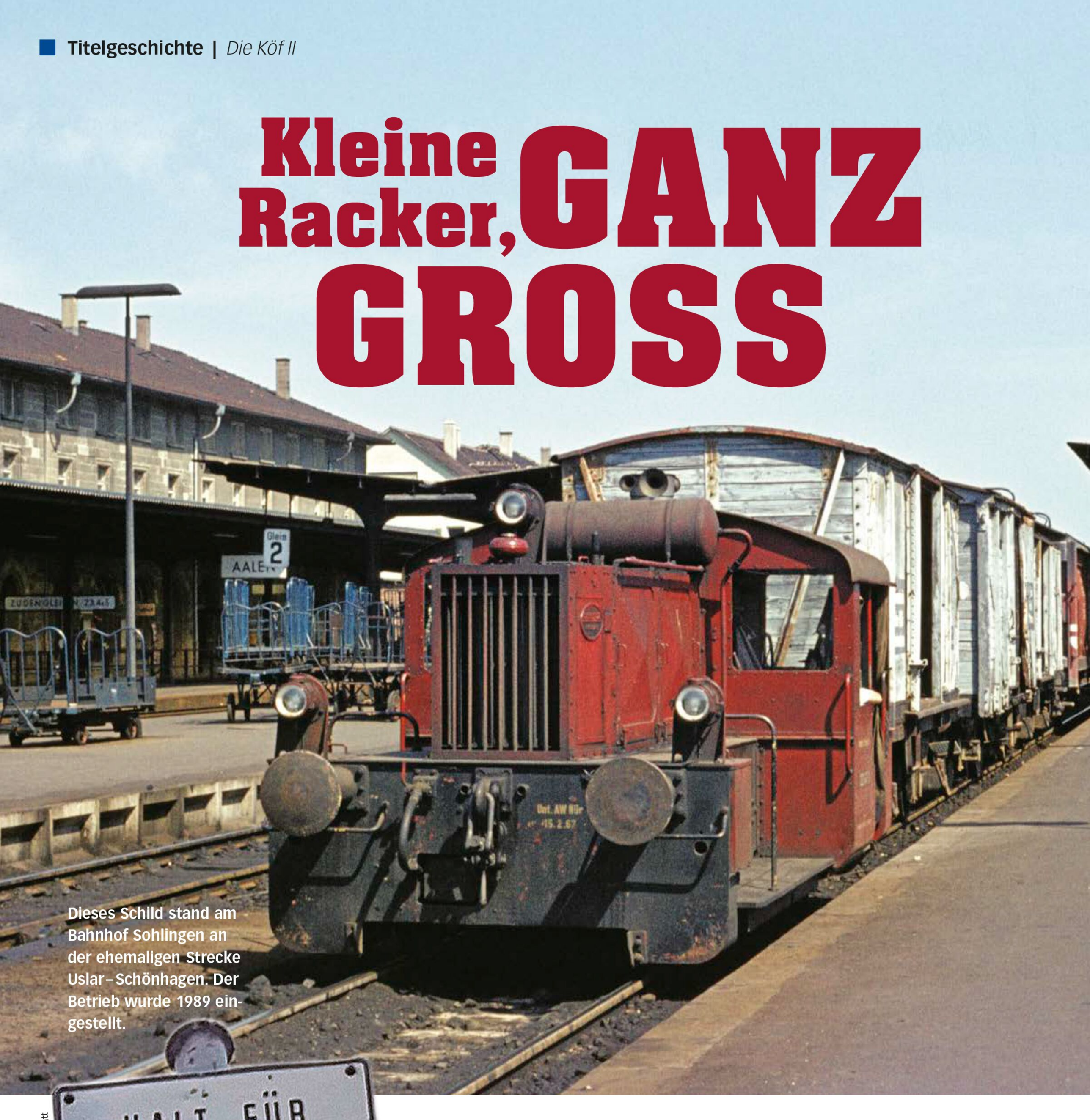
ANZEIGEN

anzeigen@verlagshaus.de
Mediadaten: media.verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste 2026/06

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

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Kleine Racker, GANZ GROSS



Dieses Schild stand am Bahnhof Sohlingen an der ehemaligen Strecke Uslar–Schönhagen. Der Betrieb wurde 1989 eingestellt.

Foto: Axel Klatt

Klein, kraftvoll und zuverlässig: Sechs Jahrzehnte prägte die Köf II den Rangieralltag auf vielen Bahnhöfen. Über 30 Jahre lang wurden die Kleinlokomotiven beschafft und stetig weiterentwickelt. Auch wenn sie aus dem Alltag verschwunden sind, erfreuen sich die kleinen Kraftpakete weiterhin großer Beliebtheit: Bei einigen Museums- und Privatbahnen sind sie bis heute unermüdlich im Einsatz.

Foto: Eisenbahnstiftung/Dieter Junker

Im August 1969 bespannt eine Köf einen Übergabezug im Bahnhof Aalen. Die in die Jahre gekommenen Wagen sollen zur Papierfabrik Palm in Neukochen.

Foto: Eisenbahnstiftung/Bernd Kappel

Am 26. August 1970 war 323 621 in Münster-Geist mit einem Übergabezug nach Mecklenbeck zu sehen. Die Waggons sind mit Audis und Volkswagen beladen.

Im oberbayerischen Obing steht zwischen historischen Güterwagen und Triebwagen eine kleine rote Lok. Ab und an hört man das Rasseln ihrer Antriebsketten und den Kaelble-Dieselmotor. Mit nun fast 70 Jahren hat sie schon einige Stationen erlebt und ist bis heute unterwegs. Die Mitglieder des Chiemgauer Lokalbahn e. V. sind zu Recht stolz auf ihre alte Dame.

Geschäftsführer Frank-Matthias Ludwig erzählt, dass die Maschine gut liefe. „Lediglich die Batterie sorgt manchmal für Startschwierigkeiten. Einen allzu langen Zug schafft sie nicht mehr, aber für die Aufgaben zwischen Bad Endorf und Obing genügt sie allemal.“ Im Sommer 2024 habe sich die Lok sogar im planmäßigen Verkehr beweisen können. Der VT 26 sei wegen eines Unfalls ausgefallen, weswegen die Köf mit einer V60 eingesetzt worden sei, so Ludwig. Die 323 699 ist nur eine von vielen erhaltenen und betriebsfähigen Köf II. Mit über 2 000 gebauten Maschinen hat die Baureihe eine lange Geschichte.

Jahre der Entwicklung

Ende der 1920er-Jahre sah sich die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) gezwungen, den Güterverkehr wirtschaftlicher zu gestalten. Einen Großteil der Güter beförderten Nahgüterzüge. Das Ein- und Ausstellen von Wagen übernahm die Zuglok. Das führte zu einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 25 Minuten. Diese war 1,5-mal so hoch wie die durchschnittliche Fahrzeit. Durch

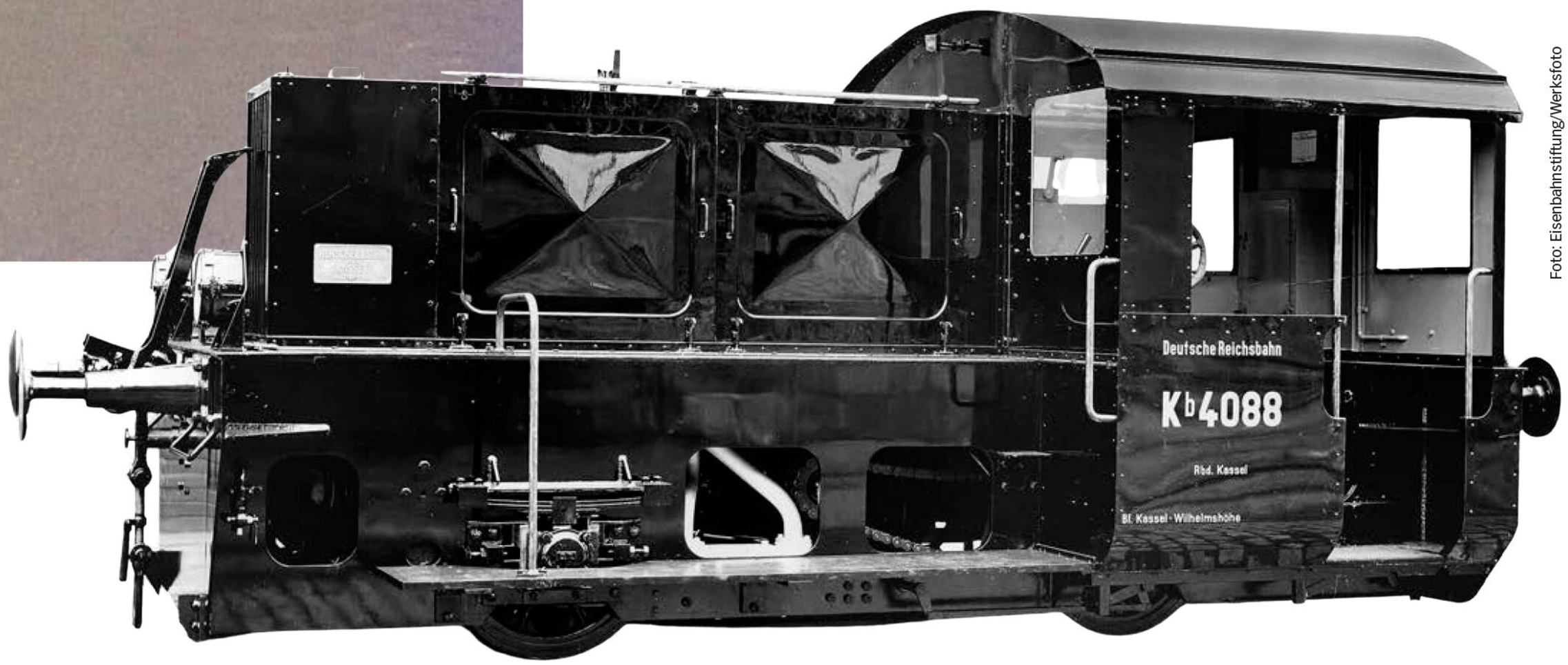


Foto: Eisenbahnstiftung/Werksfoto

Wie aus dem Ei gepellt: Die Kb 4088 wurde 1933 von Henschel an die DRG ausgeliefert. 1980 musterte sie die DB in Altenbeken aus. Bis heute ist die Lok bei der „Dampflokgemeinschaft 41096“ erhalten geblieben.

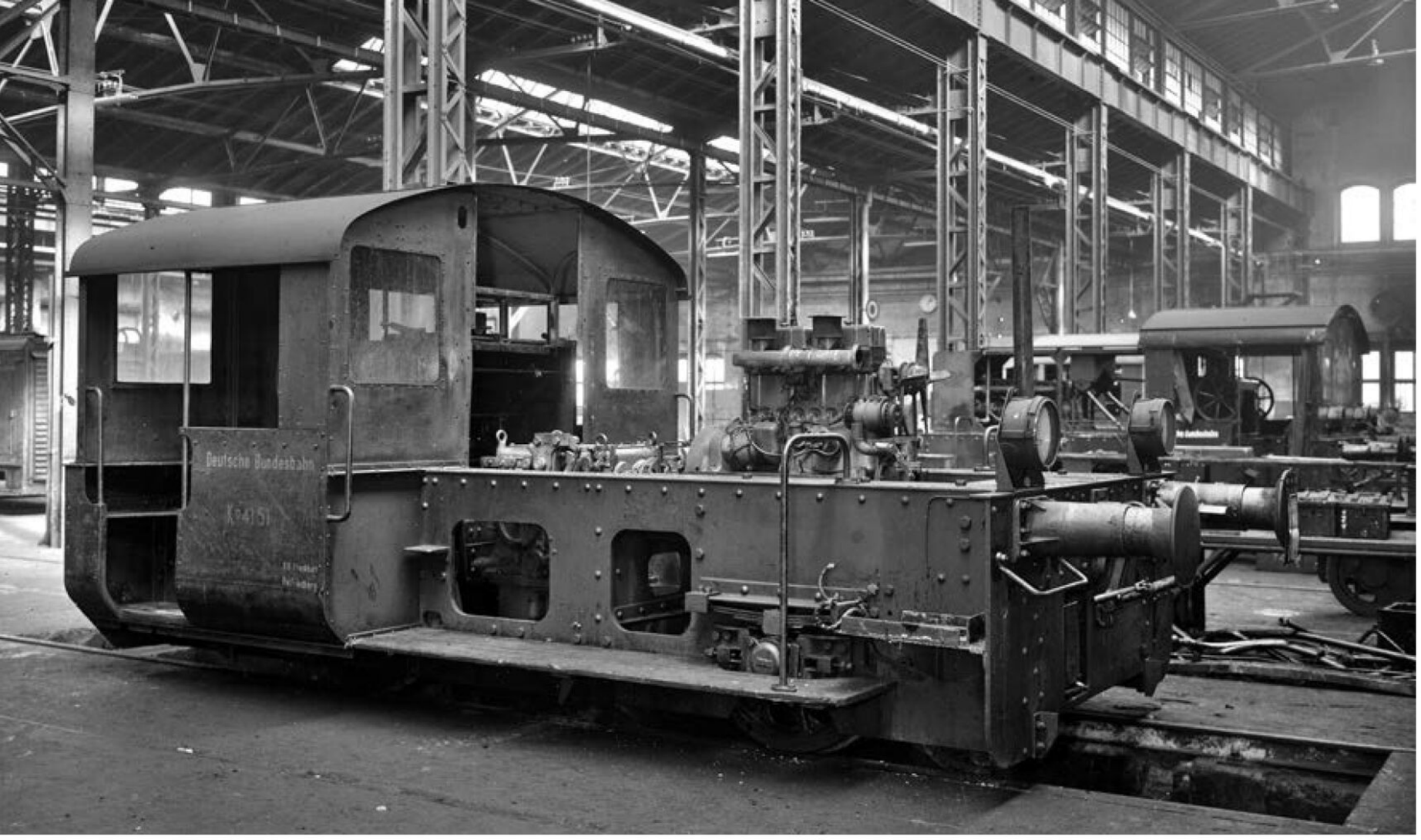


Foto: Eisenbahnstiftung/Fischer

1951 stand Kö 4151 ohne Vorbau im Aw Opladen. Nach mehreren Umbauten lief die Lok zuletzt unter der Nummer 323 446. Sie wurde 1979 im Bw Gießen ausgemustert.

Stattliche zehn Wagen hat eine unbekannte 323 am Haken. Das Foto des Übergabezugs entstand am 12. Juni 1973 im Ahrtal bei Rech.

Foto: Eisenbahnstiftung/Peter Schiffer

die größer werdende Konkurrenz des Kraftverkehrs musste man umdenken. Bei der französischen Ostbahn oder den dänischen Staatsbahnen bewältigte man dieses Problem bereits durch kleine Lokomotiven mit Verbrennungsmotor. Auch in Deutschland beschaffte man verschiedene Typen von Kleinloks zur Erprobung. Sie sollten die Rangieraufgaben übernehmen und so die Aufenthaltsdauer reduzieren. Ihre Einsätze verliefen erfolgreich und einem serienmäßigen Bau stand bald nichts mehr im Weg.

Klein, aber gut durchdacht

Die beteiligten Hersteller entwickelten zusammen mit dem Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau (RZM) einheitliche Lokomotiven. Ab 1933 waren die ersten im Dienst. Die Leistungsgruppe II (Lg II) verfügte über einen Dieselmotor (Kö/Köf/Köe) oder einen Benzolmotor (Kb/Kbf/Kbe). Daneben wurden auch Loks mit Batterien (Ks/Ka) sowie einzelne mit Dampfmotor entwickelt (Kd). Der dritte Buchstabe bezeichnet die Art der Kraftübertragung. Fehlt er, hat die Lok ein mechanisches Getriebe. Das „f“ steht für ein Flüssigkeitsgetriebe und das „e“ für elektrische Fahrmotoren. Die Bezeichnung Köf steht also für Kleinlok mit Öl- (Diesel-) Motor und Flüssigkeitsgetriebe.

Bis 1945 wurden an die DRG und die Ostbahn (Bahn im besetzten Polen während des Zweiten Weltkriegs) 1 114 Fahrzeuge geliefert. Dabei entwickelte man sie ständig weiter. Eine der wichtigsten Neuerungen war der Wechsel der Getriebebauart. Zunächst war ein mechanisches Getriebe verbaut. Ab 1939 stattete man alle Maschinen mit einem zweistufigen Voith-Flüssigkeitsgetriebe aus. Dieses war dem vorherigen überlegen und konnte ohne Änderungen mit einem stärkeren Motor kombiniert werden. Gleichzeitig setzte sich der Dieselmotor als Antrieb durch.

Leicht zu bedienen

Man entwickelte die Rangierloks so, dass sie einfach zu warten waren. Im Einmannbetrieb sollten sie ohne technisch geschultes Personal simpel zu bedienen sein. Mitarbeiter des ständigen Bahnhofs-

Eckdaten der Leistungsgruppe II	
Hersteller	BMAG, Borsig, Deutz, Henschel, Krauss-Maffei, Krupp, O&K, Jung, Windhoff
Dienstgewicht	17 Tonnen
Baujahre	1933 – 1965
Länge über Puffer	6 452 mm
Achsstand	2 506 mm
Breite	3 140 mm
Höhe	2 700 mm
Achsfolge	B
Kraftübertragung	Auf beide Radsätze durch Ketten

personals mussten nur angelernt werden. Nach der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (BO) waren Kleinlokbediener sogar verbeamtet. Viele der Loks waren fest dem Personal zugewiesen. Dieses war dann für die Pflege der Maschine verantwortlich. Bei der DB mussten die Bediener einen Lehrgang an einer Bundesbahnschule absolvieren, um die technischen Zusammenhänge besser kennenzulernen. So konnten Störungen und Schäden vermieden werden. Der Einbau der Druckluftbremse stellte dann noch einmal höhere Anforderungen an die Kleinlokführer. Die Ausbildung wurde dementsprechend um fünf Tage verlängert.

Alt und neu

Nach dem Krieg befanden sich noch über 500 Loks der Lg II im Bestand der Bundesbahn. Bis 1965 kamen über 700 neu gebaute dazu. Die DB entwickelte diese ständig weiter. Bis 1950 rüstete sie alle Maschinen mit Benzol- auf einen Dieselmotor um. Um die Ersatzteile zu vereinheitlichen, verwendete man nur noch zwei Motorentypen (Deutz A 6 M 517/617 und Kaelble Gn 130s). Bis 1965 stattete man alle Kleinloks mit diesen jeweils 128 PS leistenden Motoren und bis 1967 mit Flüssigkeitsgetrieben aus. Für den Einsatz vor Übergabezügen erhöhte man die Höchstgeschwindigkeit von 30 auf 45 km/h. Dazu tauschte man die Zahnräder der Radsätze und der Antriebsketten. Da die größere Leistung

Bahnhof Neckargemünd am 17. Juli 1962: Kleinlokbediener Netzelmann (links) rangiert mit der Heidelberger Köf 6763.

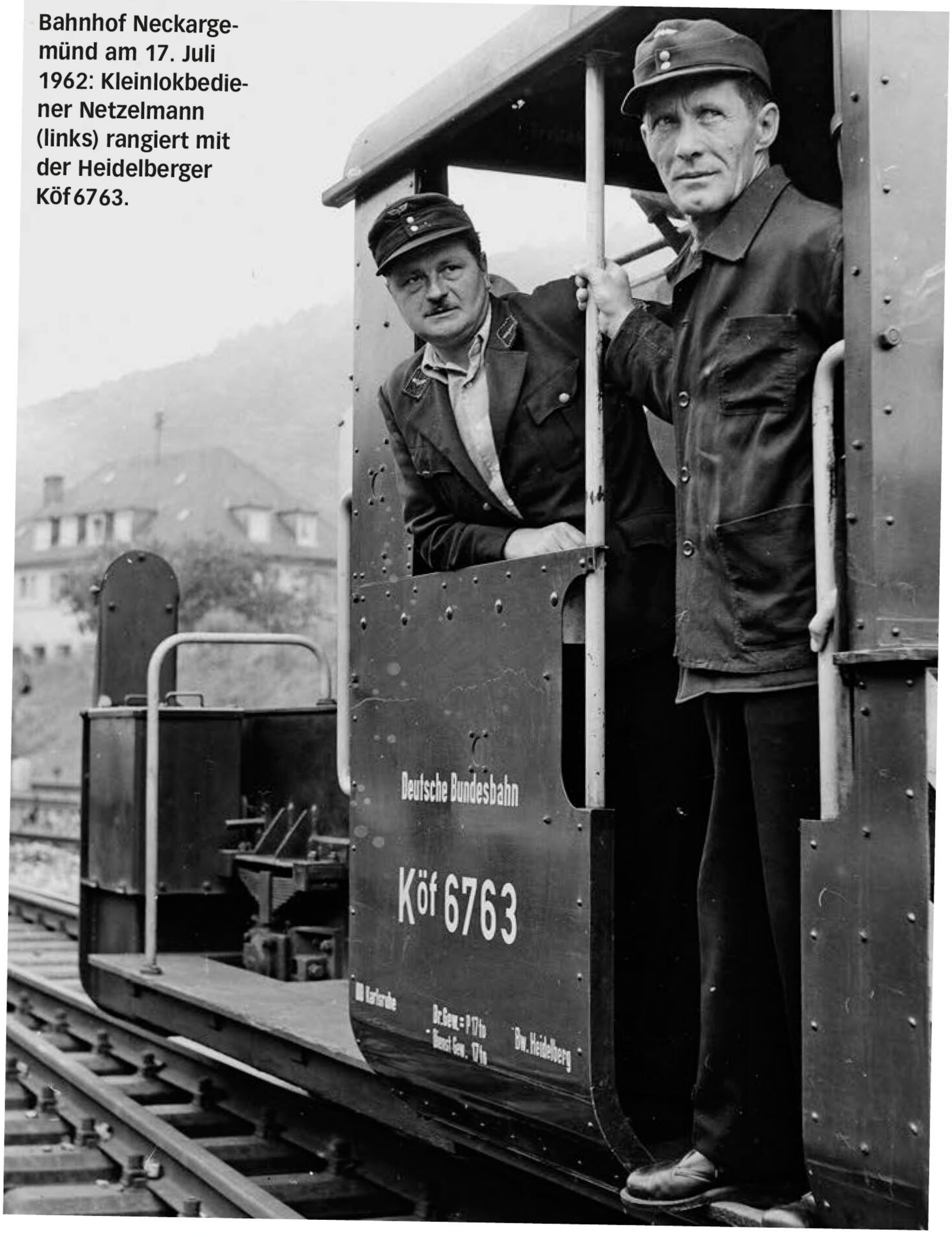


Foto: Eisenbahnstiftung/Alfred Volk

Foto: Eisenbahnstiftung/Dieter Junker

Diese interessante Garnitur aus 323 652 und Schienenbus-Beiwagen 998 183 verkehrte zwischen Stockheim (Oberfr) und Burggrub. Am letzten Betriebstag (30. September 1972) wird der nur samstags verkehrende N 3285 verabschiedet.

Foto: Eisenbahnstiftung/Joachim Schmidt

Im Jahr 1980 rangiert 100412 der DR im Bahnhof Wolkenstein. Der Kleinlokführer muss vor der Weiterfahrt aber zunächst die Weiche umstellen.

Foto: Eisenbahnstiftung/Thomas Fischer

Die 100537 rollt 1987 in Wilkau-Haßlau an historischer Industriekulisse vorbei. Hawisa war in den 30er-Jahren ein Röstkaffee der Handelsgesellschaft Schröder & Döhler.

und die dadurch höheren Anhängelasten zu Schwierigkeiten beim Bremsen führten, stattete die DB die Loks mit Druckluftbremse aus. Zuvor waren sie mit einer Fußbremse versehen. Ab Köf 6221 verbaute man die Druckluftbremse serienmäßig. Die übrigen Kleinloks wurden bis 1974 nachgerüstet. Einige erhielten nachträglich einen zweiten Hauptluftbehälter, um lange Züge ausreichend mit Luft zu versorgen.

Die „Säcke-Köf“

Bei allen Köf II mussten die Kleinlokführer im Winter frieren. Auch die letzten Köf (6801 bis 6835) lieferte man nicht winterfest aus. Die Loks mit offenem Führerhaus sind als „Säcke-Köf“ bekannt. Man hing Säcke oder Stoffe vor die Öffnungen, damit im Winter weniger kalte Luft einströmte. Erst im Juli 1971 erfolgte die Genehmigung, einige Fahrzeuge auf ein geschlossenes Führerhaus umzubauen. Zusätzlich dazu stattete man sie mit einer Webasto-Warmluftheizung aus. Bis 1976 richtete die DB über 400 Loks winterfest her. Dies trug zu einer enormen Verbesserung der Arbeitsbedingungen bei. Dabei fand der Umbau nicht primär bei neuen Lokomotiven statt, auch etliche ältere modernisierte man.

Die Köf wird computerisiert

Die Bundesbahn zeichnete bis zum 1. Januar 1968 alle Köf II mit EDV-Nummern um. Man sah für die Loks die Baureihenbezeichnungen 321 bis 324 vor. Die 324 führte man ein, da man davon ausging, dass 999 Nummern nicht ausreichen würden. Bauliche Unterschiede zwischen 323 und 324 gab es nicht. Die 321 waren nicht mit Druckluftbremse ausgestattet und waren genau wie die 322 auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zugelassen. Viele Loks trugen nie die Nummer 321, da die Umzeichnung mitten im Umbau auf die Druckluftbremse stattfand.

Entwicklung in der DDR

In der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) befanden sich viele Kleinloks nach Kriegsende in einem desolaten Zustand. Die meisten Maschinen und ihre Überreste sammelte man in den Reichsbahnausbesserungswerken (Raw) Dessau und Wittenberge. Lange Jahre standen die Loks ungeschützt im Freien und konnten erst ab 1947 von Eisenbahnexperten begutachtet werden. Der Bestand der Lg II lag bei zirka 350 Lokomotiven. Reparaturen und Vereinheitlichungs-

maßnahmen fanden im Gegensatz zur DB bei der Deutschen Reichsbahn (DR) über verhältnismäßig lange Zeiträume statt. Ein einheitliches Konzept war nicht zu erkennen. Die Hauptlieferanten der zuvor verbauten Motoren lagen in der westlichen Besatzungszone. Das sorgte für erhebliche Schwierigkeiten bei der

Die Ersatzteilbeschaffung stellte die DR vor ein Problem

Foto: Eisenbahnstiftung/Thomas Fischer

Am 22. Juni 1986 wartet 100 451 im Bahnhof Heldrungen auf ihren nächsten Einsatz. Auf dem Dach sind die Luftbehälter für die Druckluftbremse angebracht.

Ersatzteilbeschaffung. Stück für Stück ersetzte man somit die alten Motoren durch Motoren aus heimischer Produktion. Ab 1952 verbaute man vierzylindrige Dieselmotoren mit einer Leistung von 60 PS (IFA-Horch EM 4-15). Stärkere Motoren mit 90 und 115 PS wurden ebenfalls verwendet (Johannisthal SM 4-10 und SM 4-12,5). Die vorhandenen hydraulischen Getriebe baute man ab 1967 zurück und ersetzte sie durch einheitliche mechanische Getriebe. Der Grund: Die Voith-Flüssigkeitsgetriebe wurden ebenfalls nur im nichtsozialistischen Ausland hergestellt. Eine Beschaffung von Ersatzteilen war somit auch in diesem Fall nur schwer möglich. Einige Loks behielten aber die hydraulische Kraftübertragung. Ab den 50er-Jahren baute man auch bei der DR die Kö auf Druckluftbremse um. Dieser Umbau zog sich bis zur Wende und war auch danach noch nicht abgeschlossen. Im Jahr 1991 waren nur etwa 64 Prozent der DR-Kleinloks mit einer Druckluftbremse ausgestattet.

Kaum Neubauten

Während die DB fleißig neue Kleinloks der Lg II baute, sah es in der DDR deutlich anders aus. Man verzichtete auf den Bau neuer Fahrzeuge, weil im VEB Lokomotivbau Karl Marx (LKM) 1953 schon die Entwicklungen für die Lok V 10 B angelaufen waren. Zwischen 1952 und 1954 baute man zudem beim LKM Kleinloks mit der Bezeichnung N3. Diese Maschinen waren stark an der Lg II orientiert. Die Loks wurden aber ausschließlich für Industriebetriebe und den Export gebaut. Lediglich zwei Maschinen kamen bei der DR für den innerdienstlichen Werksverschub in Ausbesserungswerken zum Einsatz. Neben diesen wurden aber auch im Raw Dessau zwischen 1957 und 1968 einige Fahrzeuge neu gebaut. Offiziell wurden diese als Umbauten bezeichnet. Tatsächlich waren es aber neue Loks, für die jeweils ein nicht mehr aufarbeitungsfähiges Vehikel aus dem Bestand genommen wurde.

Foto: Eisenbahnstiftung/Martin Heller

Neben dem Motor ist bei 100 796 auch gut der außen liegende Ölbadluftfilter zu erkennen. Der Luftkühler befindet sich auf dem Dach. Davor sind die beiden Hauptluftbehälter zu finden. Das Foto entstand im September 1983 in Jena-Göschwitz.

Unterschiede zwischen DR und DB

Die Kö/Köf der DR unterschieden sich deutlich von ihren Schwestern im Westen: Auffallend war der schwarze Anstrich mit roter Frontschürze. Bei den Stirnlampen wurde im Gegensatz zur DB die alte Bauart beibehalten. Auch die Anordnung über den Puffern blieb wie zuvor. Bei der DB versetzte man die unteren Lampen nach außen. Lediglich eine dritte Stirnlampe wurde hinzugefügt. Während die DB alle Köf mit einer Makrofon-Anlage ausstattete, verwendete man bei der DR die ursprünglichen Auspuffpfeifen. Des Weiteren behielten die DR-Loks allesamt die vierlagigen Tragfedern, während bei der DB sämtliche Köf mit zehnlagigen Federn ausgestattet wurden. Ein weiteres Erkennungsmerkmal waren die zwei Luftbehälter, welche längs auf dem Vorbau angeordnet waren. Auf dem Dach der DR-Maschinen war ein Luftkühler

Foto: Dennis Mater

Am 30. September 2017 war 323 699 mit einem Fotogüterzug auf dem Weg von Obing nach Halfing. Am Abend zuvor wurde der Flachwagen noch mit zwei Eicher-Traktoren des örtlichen Landhandels beladen.

Die 323 der Chiemgauer Lokalbahn hat das geschlossene Führerhaus erhalten. Die Beschriftungen entsprechen ihrer Zeit bei der DB.

angebracht. Von außen gut erkennbar war der Ölbadluftfilter für die Verbrennungsluft, welcher links vorne am Vorbau saß. Außerdem wurden im Winter noch Kühlerschutzdecken verwendet.

Nur eine Nummer

Bei der Reichsbahn führte man ab 1970 Computernummern ein. Dieselfahrzeuge wurden in der Baureihengruppe 1xx einsortiert. Die Kleinloks der Lg II belegten die Nummern 100.1 bis 100.9. Unterschiedliche Leistungsklassen spiegelten sich in der Ordnungsnummer wider. Die DR versuchte dabei, einen Bezug zwischen der alten DRG-Nummer und der neuen UIC-Nummer herzustellen. In vielen Fällen wurde einfach die Tausenderstelle gestrichen und um die neuen Parameter ergänzt (Kb 4625 = 100 625-3). Dies war nicht immer möglich und so gibt es auch Loks, bei denen die Bezeichnungen nicht übereinstimmen. Mit der Zusammenführung von DB und DR zur DB AG erhielten die noch vorhandenen DR-Kleinloks die Baureihenbezeichnung 310.

Schnelles Ende

Mit dem Start der DB AG waren 1994 noch 335 Kleinloks vorhanden (310 und 323/324). Ihre Einsätze waren zu dieser Zeit aber schon selten. Viele der DR-Fahrzeuge wurden in Sammelbahnhöfen wie Saalfeld (Saale) oder Berlin-Schöneweide abgestellt und gaben somit ein ähnliches Bild wie zu Beginn der DDR ab. Die letzten vier Loks der Baureihe 310 wurden am 30. Dezember 1998 ausgemustert. Für die ehemaligen DB-Maschinen war schon einen Monat früher Schluss. Am 30. November 1998 wurde 323 460 als letzte Lok ausgemustert.

Die 323 der Chiemgauer Lokalbahn

Wer sie sucht, findet sie: Auch im Jahr 2026 stehen die Köf II noch im Einsatz. Eine davon ist die Kleinlok der Chiemgauer Lokalbahn. Sie wurde 1959 vom Hersteller Jung (Fabriknummer 13139) an die Bundesbahn ausgeliefert. Ihre damalige Bezeichnung war Köf 6701. Neun Jahre später, am 1. Januar 1968, bekam sie mit der Einführung des UIC-Nummernschemas ihre neue Bezeichnung 323 699. Bis 1974 war die Lok im Bw Augsburg stationiert. Ihr Einsatzort war der an der Paartalbahn gelegene Bahnhof Aichach. Von 1974 bis 1977 brachte man sie im Bw München Ost unter. Ab 1977 war sie im Bw München Hbf angesiedelt. Nach ihrem Ausscheiden im Jahr 1987 fand die

Schüler versetzten die Köf in ihren alten Zustand zurück

Foto: Frank-Matthias Ludwig (3)

Am 2. September 2023 rangiert 323 699 vier Güterwagen im Bahnhof Obing. Der MAN-Triebwagen scheint alles im Blick zu haben.

Kleinlok ihren Weg zur Dornier Luftfahrt GmbH in Oberpfaffenhoffen. Dort war sie zehn Jahre auf dem Anschluss Weichselbaum im Einsatz. 2003 kam sie nach Gießen zum Oberhessischen Eisenbahn e. V. (OEF) und wurde im September 2006 von einem Vereinsmitglied des Chiemgauer Lokalbahn e. V. erworben. Im Jahr 2007 ging sie an den Verein über. Angekommen bei der Lokalbahn, wurde die Köf mithilfe von engagierten Schülern des Rupert-Gymnasiums Mühldorf in ihren alten DB-Zustand zurückversetzt, mit DB-Keks und EDV-Nummern. Im Jahr 2024 stand für die Rangierlokomotive eine Hauptuntersuchung an. Diese übernahm die Firma Logistik Wiesböck in Kiefersfelden. Seit 2025 ist sie nun wieder im Einsatz.

Die Technik

Die Chiemgauer Lok besitzt einen Kaeble GN 130s-Motor mit 128 PS und wurde zwischen 1971 und 1976 winterfest hergerichtet. Sie verfügt somit über das geschlossene Führerhaus und die Webasto-Warmluftheizung. Diese ist am Auslass auf dem Führerhaus zu erkennen. Zudem ist sie eine der 150 Loks, welche für die

Am 15. Januar 2022 ist dieselbe Lok zur Streckenpflege im Einsatz. Das Bild entstand im Bahnhof Halfing.

Foto: Eisenbahnstiftung/Zeno Pillmann (2)

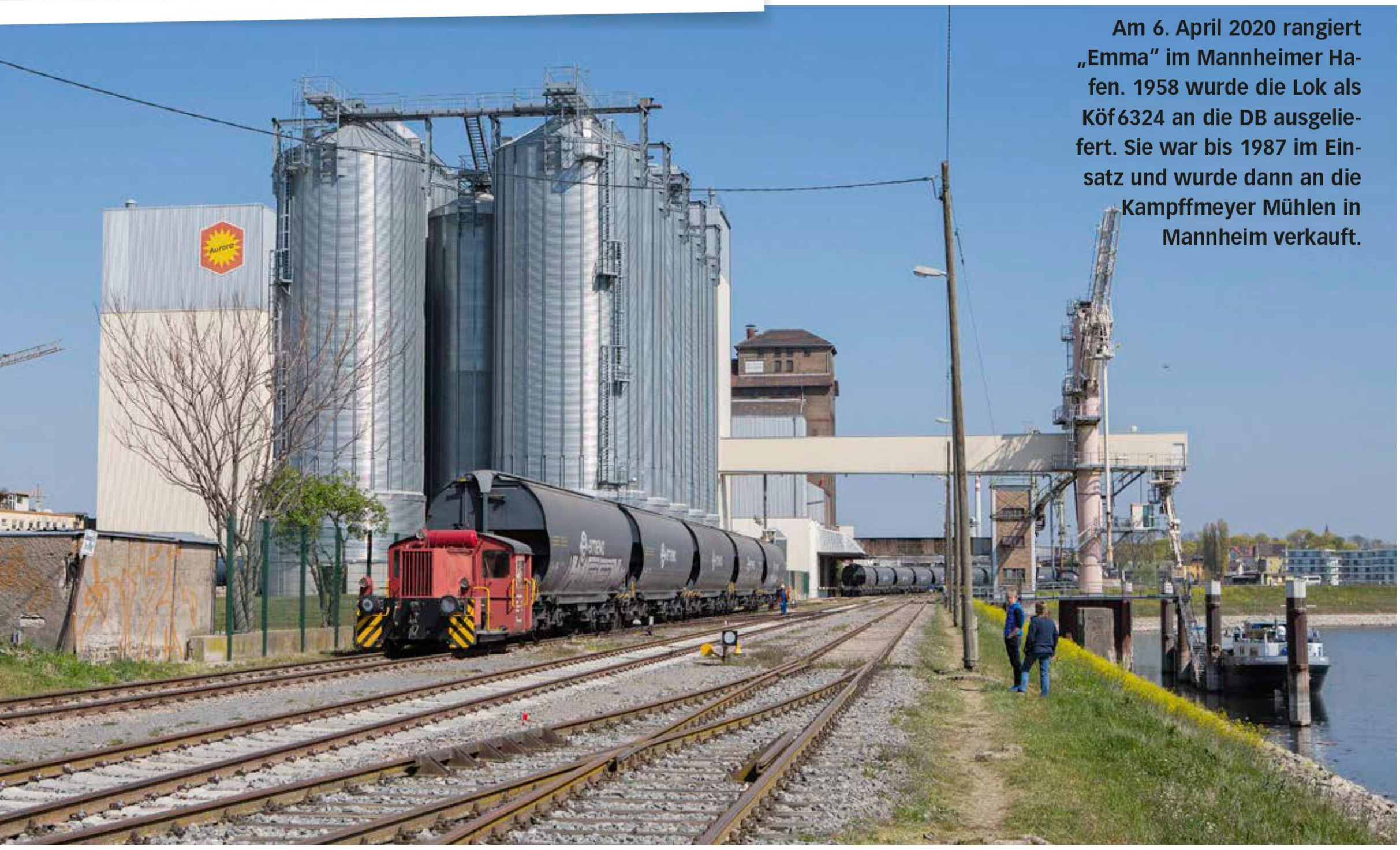
Automatische Kupplung (AK) vorbereitet wurden. Serienmäßig wurde die AK bei der DB nie eingeführt. Ein Überbleibsel davon ist der Verschleißpufferträger. Dieser musste verbaut werden, weil sonst zu wenig Platz für das AK-Federwerk gewesen wäre. Die Köf ist im Bahnhof Obing beheimatet und übernimmt regelmäßig Einsätze. Unter anderem bespannt sie Bau- und Arbeitszüge, welche für die Instandhaltung der Strecke nötig sind. Auch für den Rangierdienst im Bahnhof Obing wird sie immer wieder benötigt. Vor Fotosonderzügen war sie ebenfalls schon zu beobachten. Wer die Lok bestaunen möchte, findet sie in den meisten Fällen im Bahnhof Obing an. Ein Besuch lässt sich gut mit einer Fahrt der Chiemgauer Lokalbahn verbinden. Zwischen Mai und September verkehrt ein historischer Triebwagen zwischen Bad Endorf und Obing. Der Fahrplan ist auf der Website www.chiemgauer-lokalbahn.com zu finden.

Nach über 90 Jahren finden sich die kleinen Kraftprotze immer noch auf den Schienen wieder. Nicht nur im Chiemgau, sondern auch bei zahlreichen Museumsbahnen. Somit lassen sie ein Stück Eisenbahngeschichte weiterleben.

Claudio Ludwig

323 137 der EZB zieht am 4. Oktober 2022 einen Fotogüterzug durch das Speyerbachtal im Pfälzer Wald.

Die Köf 6586 der 3Seenbahn: Hier im Einsatz beim Bahnhofsfest im August 2023.



Am 6. April 2020 rangiert „Emma“ im Mannheimer Hafen. 1958 wurde die Lok als Köf 6324 an die DB ausgeliefert. Sie war bis 1987 im Einsatz und wurde dann an die Kampffmeyer Mühlen in Mannheim verkauft.

Foto: Yannick Steinle

EXKLUSIV MODELLBAHN

www.mc-vedes.com

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

EXKLUSIV
NUR BEI UNS

Ford Ranger „Zentis Aachner Pflümli“

H0 | Auflage 500

BUSCH

Werbefahrzeug eines Konfitürenherstellers mit Aufsteller in Form eines Marmeladenglases mit beidseitigem Aufdruck.

52856 / 31388872

28,99

Ford Ranger „Zentis Erdbeere“

H0 | Auflage 500

BUSCH

Werbefahrzeug eines Konfitürenherstellers mit Aufsteller in Form eines Marmeladenglases mit beidseitigem Aufdruck.

52857 / 31404762

28,99

Kastenwagen (MB L 319) „Vielhaber“

H0 | Auflage 750

WIKING

Mercedes-Benz stellte 1955 seinen ersten „leichten“ Transporter vor.

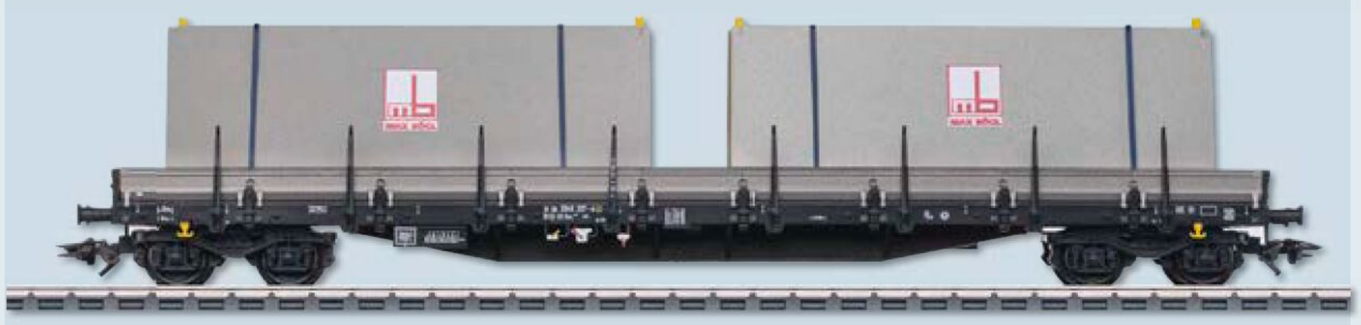
826504 / 31388694

28,99

Rungenwagen Res Max Bögl mit Wandscheiben

H0 | VI NEM | 229 | Auflage 1000

märklin HO



Viertes Modell aus der Serie Hallensystem Max Bögl.

~ 47167 / 11759491

89,99

VW T2 Bus THW mit Blaulicht

H0 | Auflage 1000

WIKING

Hochdetailliertes Sammlermodell. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

831501 / 31407320

24,99

Rungenwagen Snps 719 Max Bögl beladen mit Stütze

H0 | VI NEM | 239 | Auflage 1000

märklin HO

Fünftes Modell aus der Serie Hallensystem Max Bögl. Fein detaillierte, feststehende Doppelrungen mit Spannhebeln. Farblich abgesetzte Ladefläche. Beladen mit einer Stütze der Fa. Max Bögl. Gleichstromradsatz E700580 separat erhältlich.

~ 47720 / 11771319

69,99

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Die abgebildeten Preise verstehen sich in Euro. MCE6

Jetzt unseren aktuellen Katalog entdecken!

Einfach QR-Code mit Ihrem Handy scannen und stöbern.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

moba-tech e.K. – Der Modelleisenbahnladen
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326 7013171

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

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

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

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

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

Spielkiste
(Spielkiste Brenner, Inh. Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243 16706

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731 98990

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

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

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

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

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081 4228

Spielwaren Härtle
(Inh. Matthias Franz e. Kfm.)
An der Säge 3, 87640 Biessenhofen
Tel: 08342 420990

D + R Modellbahn
(Inh. Walter Rauch)
Schacherstraße 21, 88255 Baienfurt
Tel: 0751 44813

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981 969690

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

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

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: +31 20 6599494

Zevenspoor
(Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a,
NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: +31 65 4266993

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

Het Spoor
(Kerselaers Henri)
Parkstraat 90,
BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: +32 16 407042

vedes

www.vedes.com

BAHNWELT

AKTUELL

Meldungen des Monats

Foto: Thomas Küstner

Dank einer Spendenaktion konnte man im Jubiläumsjahr an zwei Wochenenden im April mit der bereits früher schon dort beheimateten Dampflokomotive 99 4652 "Frank S" der Rügenschen Bäderbahn wieder Dampfwolken über Dörzbach beobachten. Die Aufnahme stammt vom 18. April 2026 am derzeitigen Streckenende.

MUSEUMSBAHN

125 Jahre Jagsttalbahn

Nach einem Jahr Bauzeit nahm die „Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft" (DEBG) 1901 die 39,1 Kilometer lange Jagsttalbahn von Möckmühl nach Dörzbach mit einer Spurweite von 750 Millimetern in Betrieb. Aufgrund einer parallel eingerichteten Buslinie wurde der Personenverkehr erstmals Ende 1951 eingestellt. Die DEBG leitete 1959 die Verdieselung mittels gebrauchter Trieb- und Beiwagen ein, letztendlich musste die durch das Land Baden-Württemberg 1962 gegründete „Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbh" (SWEG) den Betrieb übernehmen. Die Verdieselung wurde mit den 1965 beschafften Gmeinder-Diesellokomotiven 22-01 und 22-02 vollzogen; Ende Oktober verkehrte der letzte reguläre Dampfzug auf der Jagsttalbahn. 1966 begann man zusätzlich zum Güterverkehr mit der Wiedereinführung eines Schülerverkehrs. Dieser wurde 1979 politisch motiviert dauerhaft auf Busbetrieb umgestellt. Die 1967 gegründete „Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte" (DGEG) konnte zwischen 1971 und der Betriebseinstellung 1988 Dampfzüge mit verschiedenen Dampfloks anbieten, unter anderen mit der Tssd 99 633 beziehungsweise Maschinen der ehemaligen Heeresfeldbahn. Ende 2021 konnten die Jagsttalbahnfreunde e. V. die Gleisanlagen des Bahnhofs Dörzbach reaktivieren und einen Betrieb mit der Diesellok 22-02 aufnehmen. Ziel ist eine Wiederaufnahme des Betriebs bis Klepsau respektive Krautheim.

INFRASTRUKTUR

Aus für Formsignale im oberen Westerwald

Die Oberwesterwaldbahn wird mittelfristig vollständig auf ESTW-Technik umgestellt. Bis Ende 2027 werden zunächst die Bahnhöfe Wilsenroth, Niederzeuzheim und Hadamar an das bestehende ESTW Langenhahn angeschlossen werden. 2028 sollen die Bahnhöfe Ingelbach, Hachenburg, Nistertal-Bad Marienberg folgen, welche aus einem neu zu errichtenden ESTW in Westerburg ferngesteuert werden. Infolge der Installation des ESTW Westerburg ist im Jahr 2028 eine rund sechsmonatige Vollsperrung zwischen Altenkirchen (Westerwald) und Westerburg erforderlich.

Foto: Jana Müller

Noch stehen in Wilsenroth Formsignale. Auf seiner Fahrt nach Limburg (Lahn) verlässt VT 206 der HLB den idyllischen Bahnhof.

MUSEUMSBAHN

60 Jahre Eisenbahnclub Spreewaldbahn Cottbus e. V.

Foto: Frank Heilmann

Vereinsmitglieder und Gäste vor dem LVT-772 342 des LDC am 18. April 2026 im Betriebsbahnhof Spreewitz der LEAG anlässlich des 60-jährigen Bestehens des Eisenbahnclubs Spreewaldbahn Cottbus e. V. bei einer Rundreise über das Streckennetz der LEAG bis nach Boxberg.

Am 13. April 1966 als Arbeitsgemeinschaft Cottbus des Deutschen Modelleisenbahn Verbandes gegründet, trägt der Verein seit 1991 den Vereinsnamen Eisenbahnclub Spreewaldbahn Cottbus e. V. als Rechtsnachfolger. Anlässlich dieses Jubiläums feierte der Verein dies entsprechend. Mit den Vereinsmitgliedern, seinen Freunden und freundschaftlich verbundenen Vereinen ging es per Sonderzug mit dem LVT-772 242 des Lausitzer Dampflokclubs (LDC) auf eine Rundreise von Cottbus nach Peitz Ost und weiter über das ausgedehnte Streckennetz der LEAG über Welzow, Schwarze Pumpe zum Kraftwerk Boxberg und dem Findlingspark Nochten. Möglich wurde diese Jubiläumsfahrt durch die gute Unterstützung des Lausitzer Dampflokclubs, die Begleiter der LEAG und jene des Findlingsparks Nochten, ohne die der schöne Jubiläumstag für den Verein so nicht möglich gewesen wäre. Wer mehr über den Eisenbahnclub Spreewaldbahn Cottbus e. V. und seine Aktivitäten erfahren möchte, findet zahlreiche entsprechende Infos auf der Vereinsseite im Internet unter der Adresse: www. eisenbahnclub-spreewaldbahn.de.

Foto: Tobias Rüther

Im April fand wieder ein traditionelles Fest im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen statt. Es wurden diverse Gastloks erwartet, eine davon war 01 180 aus Nördlingen. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Gunzenhausen und Düsseldorf wurde die Lok mit ihren Reisezugwagen in den bekannten Henkelzug der Bayernbahn eingereiht. Am Nachmittag durchfuhr die BYB-139 314 zusammen mit 01 180 und dem Henkelzug den Ort Thüngersheim im Maintal.

Ende 2025 lieferte Vossloh zwei neue DE 18 an die Baufirma Leonhard Weiss GmbH & Co. KG aus. Es handelt sich dabei um 4185 164 und 4185 165. Am 10. April 2026 konnte die fast fabrikneue 4185 165 auf der Großbaustelle Kinzigtal (Streckensperrung 27. März bis 13. April 2026) mit einem Schotterzug zum Einschottern des erneuerten Gleises 2 im Bahnhof Schlüchtern (Strecke Hanau – Fulda) fotografiert werden. Das Bild entstand beim Warten des Zuges auf Abruf im Bahnhof Steinau (Straße).

Foto: Stephan Karkowski

FRAGEZEICHEN

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

Foto: Andreas Dollinger

☐ Um auf der reaktivierten Hesselbergbahn besser in die Lücken zwischen den Nahverkehrszügen zu passen, plant das BEM Nördlingen die Aufarbeitung der TAG 8, da diese im Gegensatz zu Schlepptender-Dampfloks vorwärts wie rückwärts eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h ermöglicht. Anfang Mai wurde die Maschine nach Nürnberg überführt, wo die Räder abgedreht wurden. Wenn alles klappt, soll das 1942 gebaute Einzelstück noch in diesem Jahr wieder fahren. Wir wollen von Ihnen wissen, für welche Bahngesellschaft die TAG 8 gebaut wurde?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. Juli 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 Maiheft lautete: „Lokomotiv- und Waggonbau“. Gewonnen haben: Mario Durante, I-43125 Parma; Jörg Zimmermann, 01217 Dresden; C. Krause, 01904 Neukirch; Ulf Lauterbach, 09130 Chemnitz; Heiko Franke, 09573 Augustusburg; Rüdiger Vattrodt, 14552 Michendorf; Günther Jahnke, 15537 Erkner; Rainer Zoche, 23558 Lübeck; Jens Wendorff, 31535 Neustadt; Helmut Vogeley, 34346 Laubach; Michael Borowski, 44793 Bochum; Michael Nickel, 46519 Alpen; Rainer Kalkhoff, 53797 Lohmar; Hans-Friedrich Fuhrmann, 63477 Maintal; Karl-Heinz Roth, 72275 Alpirsbach; Roswitha Fischer, 84079 Bruchberg; Thomas Zinn, 86641 Rain; Andreas Wenzel, 90429 Nürnberg; Axel Bähr, 97980 Bad Mergentheim; Edgar Ströhlein, 95176 Konradsreuth.

TSCHECHIEN

Loks zum Verkauf

☐ Die Lokomotiven der Baureihen 1216 und 380 stehen zum Verkauf. České dráhy hat den bereits angekündigten Verkauf von nicht mehr benötigten Lokomotiven eingeleitet. Das gilt für Fahrzeuge, die im eigenen Fuhrpark nur in geringer Stückzahl vorhanden sind oder nicht in das Standardisierungskonzept der Lokomotivflotte passen. Es handelt sich dabei um leistungsstarke Mehrsystemlokomotiven der österreichischen Baureihe 1216 sowie der tschechischen Baureihe 380. Obwohl die Lokomotiven derzeit zum Verkauf angeboten werden, ist der Großteil von ihnen nach wie vor betriebstüchtig; České dráhy wartet die Fahrzeuge weiterhin und setzt sie sowohl im planmäßigen als auch im außerplanmäßigen Dienst ein. Dies wird eine rasche Überführung in den Betrieb beim neuen Eigentümer erleichtern.

Foto: ČD

Die Baureihe 380 von Skoda war kein großer Erfolg, weder bei der ČD noch als Baureihe 102 der DBAG konnte sich die Konstruktion durchsetzen. 18 Maschinen stehen nun zum Verkauf an. Ob sich ein Käufer finden wird?

175 SBB-Reisezugwagen des Typs Eurocity (EC) werden bis 2028 umfassend saniert und erneuert. Bei der Sanierung werden Korrosionsschäden beseitigt, die Wagenkasten neu lackiert und energiesparende, mobilfunkdurchlässige Fensterscheiben eingebaut.
Die Arbeiten erfolgen aus Kapazitätsgründen mehrheitlich außerhalb der Schweiz.
V 100 1019 der UEF ist am 8. April 2026 mit vier Wagen in Hösbach auf dem Weg zu deren Modernisierung.

Foto: Bernd Keller

Foto: Patrick Weiland

Am 18. April 2026 konnten 86 1333 sowie 86 1744 der Pressnitztalbahn ab Aue als Doppeltraktion mit einem Sonderzug nach Karlovy Vary in der Ausfahrt Aue an der ehemaligen „Glück auf Schranke“ beobachtet werden.

INFRASTRUKTUR

Expertenanhörung zur NBS Hannover – Hamburg

Am 21. April fand im Deutschen Bundestag eine Expertenanhörung zur NBS Hannover – Hamburg statt. Es muss entschieden werden, ob die Pläne einer Neubautrasse durch die Heide vorangetrieben werden, was dort vielerorts abgelehnt wird, unter anderem von Vizekanzler Lars Klingbeil, der dort Abgeordneter des Wahlkreises Rotenburg I – Heidekreis ist, oder ob die Bestandsstrecke über Celle – Lüneburg ausgebaut werden soll, die Alpha-E-Variante. Zuvor waren 29 Trassenvarianten geprüft worden. Allerdings würde ein Ausbau laut überwiegender Expertenmeinung nicht ausreichen, um die gestiegenen Verkehre adäquat abwickeln zu können. Die derzeitige Auslastung liegt bereits bei 147 Prozent; die Strecke ist komplett überlastet. Spätestens nach Fertigstellung der Fehmarnbelt-Querung werden sich die Verkehre deutlich erhöhen. Der Trassenbedarf wird sich dadurch noch einmal erheblich steigen. Die Kosten für die favorisierte Neubaustrecke werden aktuell zwischen 8,8 und 14 Milliarden Euro taxiert. Ein Ausbau der Bestandsstrecke wiederum würde jahrelang zahlreiche Sperrungen und Busersatzverkehr zur Folge haben, mit dem Resultat, dass sich die angespannte Lage, was die Überlastung der Strecke betrifft, kaum ändern würde. Eine finale Entscheidung seitens des Bundestags über das weitere Prozedere steht indes noch aus. Derzeit finden wiederum umfangreiche Sanierungsarbeiten an der Bestandsstrecke statt. Aus diesem Grund ist die Strecke seit 1. Mai abschnittsweise gesperrt. Vom 14. Juni bis 10. Juli ist eine Komplettsperrung notwendig.

Anzeige

Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt
Preßnitztalbahn
Preßnitztalbahn

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

Höhepunkte im Sommer 2026

13. Juni — „30 Jahre Haltepunkt Forellenhof“ & Sommerfest
Reservierungen erwünscht unter Tel. 037343 210077 (Mittwoch – Sonntag)

4. /5. Juli* — 15. Jöhstädter Oldtimertreffen in Steinbach

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: Alexander Hertel

Am 26. April 2026 fuhr 111056 der GfF mit einem Sonderzug von Halle nach Rosenheim zurück. Der Zug passiert Orlamünde (mit Blick auf die obere Stadt). Die schöne Garnitur mit der neu lackierten 111 in Traditionsfarben und den Interregio-Waggons wirkte wie ein Zug aus den 90er-Jahren.

ZEITREISE

Am Fuß der Ruine Trimburg

1986

Foto: Wolfgang Bügel

Unverändert thront die Ruine Trimburg oberhalb des Haltepunkts Elfershausen-Trimberg ...

2023

Foto: Korbinian Fleischer

...der sich im Lauf der letzten 40 Jahre sicherungstechnisch schwer verändert hat.

Der Bahnhof Elfershausen-Trimberg ist der Ausgangspunkt für eine Wanderung zur Burg Trimburg. Die Ruine ist eigentlich nur der Rest des zuletzt erbauten Burgteils. Die gesamte Burg bestand ursprünglich aus drei verschiedenen Anlagen aus unterschiedlichen Epochen. Gozzwin von Trimberg begann 1135 mit dem Bau des ältesten Teils. Der Freistaat Bayern, ab 1918 Eigentümer der Trimburg, verpachtete 1939 die Gaststätte, die bis in die 1970er-Jahre geöffnet war. Danach stand die Burg einige Jahre leer und war unbeaufsichtigt wilder Zerstörung ausgesetzt. 1980 erwarb der Markt Elfershausen die Trimburg. Seither bemüht sich der Ort zusammen mit dem Verein „Freunde der Trimburg“, die Burg regelmäßig für Besucher zu öffnen. Doch zurück zum Bahnhof: Seit 2004 erbringen die Triebwagen der Erfurter Bahn im Auftrag des Freistaats Bayern den Schienenverkehr im Netz des Kissinger Sterns. Als „Unterfranken-Shuttle“ sind sie in der Region bekannt und bei Bewohnern und Gästen beliebt. Im Verkehrsvertrag von 2004 bis 2014 waren zunächst zehn Triebwagen zwischen dem thüringischen Meiningen – Schweinfurt – Bad Kissingen und Gemünden (Main) unterwegs. Im anschließenden Verkehrsvertrag wurde der Leistungsumfang erweitert und die Fahrzeugflotte auf 15 Dieseltriebwagen des Typs „RegioShuttle“ aufgestockt. Sie fahren aktuell rund 1,5 Millionen Fahrplankilometer im Jahr und befördern dabei rund 1,4 Millionen Fahrgäste. In Elfershausen-Trimberg gibt es fast jede Stunde eine planmäßige Zugkreuzung. Inzwischen wird der runderneuerte Bahnhof von Hammelburg aus ferngesteuert. 1986 befand sich noch alles im alten Zustand: 211 124 des Bahnbetriebswerks Würzburg erreicht mit N 7076 auf seiner Fahrt nach Gemünden (Main) den Bahnhof.

Foto: Matthias Altmann

Die Südbrücke ist derzeit eingerüstet. Der Radweg links ist zusätzlich geschützt.

INFRASTRUKTUR

Brückensanierung

Auf der von der ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH) als RB 65 bezeichneten Regionalbahnstrecke von Cottbus Hbf über Görlitz nach Zittau kommt es im Frühjahr 2026 auf dem Streckenabschnitt zwischen Görlitz und Zittau mehrmals zu zwei- bis dreiwöchigen Streckensperrungen mit Zugausfällen. Dazu gehören auch Baumaßnahmen im polnischen Streckenabschnitt zwischen Hagenwerder und Hirschfelde. Als Besonderheit dieses, am 15. Oktober 1875 eröffneten Streckenabschnittes entlang der Lausitzer Neiße quert der Schienenstrang zwischen Nikrisch (heute: Hagenwerder) und Hirschfelde viermal den seit 1945 als Grenzfluss geltenden Wasserlauf. Im teilweise sehr engen Flusstal wird eine natürliche Flussschleife mit zwei Brücken und einem rund 200 Meter langen Streckenstück auf deutscher Seite abgekürzt. Gegenwärtig steht eine umfassende Sanierung der Brücken mit ihren 42 Metern Spannweite an. Zur Sanierung gehören neben der Entfernung und der Erneuerung des Korrosionsschutzes und dem Tausch der Schwellen auch eine Sanierung der Flügelmauern. Deshalb wurden die Brücken auch mit den erforderlichen Gerüsten versehen und mit Folien verkleidet. Für die Nutzer des beliebten Oder-Neiße-Radweges auf der deutschen Seite wurden weitere sichernde Gerüste aufgebaut.

Fotos: Sascha Duwe

Anlässlich des Dresdner Dampfloktreffens verkehrte am 11. April neben einem von der Glauchauer 35 1097 bespannten Sonderzug zur Mitfahrt auch ein Schau-Güterzug zwischen Dresden und Riesa. Für dessen Traktion waren die beiden Altbau-Elektroloks E 44 044 (DB Instandhaltunsgwerk Dessau) und E 94 088 (Elektrische Zugförderung Württemberg, Ex-ÖBB-1020 010) eingeteilt. Der Wagenpark bestand aus insgesamt 13 grünen ITL-Güterwagen. Das Foto zeigt den Güterzug auf der Fahrt von Dresden nach Riesa im Einschnitt des ehemaligen Tunnels bei Oberau. An der ehemaligen Blockstelle Baßlitz konnte die 35 aufgenommen werden.

Von Krauss-Maffei wurden 1978 zwei Dieselloks des Typs M1200BB an die Hohenzollerische Landesbahn ausgeliefert und dort vornehmlich im Güterverkehr eingesetzt. Nach Ausmusterung bei den HzL sind mittlerweile beide bei Martin Schlünß Eisenbahnlogistik (SEL) im Einsatz, werden aber regelmäßig weitervermietet. Am 1. Mai nutzte die Weser Ems Eisenbahn (WEE) die V118 alias 3512010, um mit ihr einige Res-Waggons zu einer kleinen Gleisbaustelle in München zu überführen.

Foto: Andreas Dollinger

ZWISCHENHALT

Die Obere Ruhrtalbahn wird vom 15. Juni bis 12. Dezember 2026 zwischen Fröndenberg und Meschede komplett gesperrt, um vier marode Brücken wieder für den Zugverkehr zu ertüchtigen.

Seit 18. Mai und bis 25. Juli kann die Elbebrücke in Riesa nur eingleisig befahren werden. Das Bauwerk wird umfangreich saniert. Unter anderem wird der Oberbau modernisiert. Insbesondere werden Schwellen auf dem südlichen Teil der Brücke ausgetauscht. Zudem finden im unteren Bereich der Brücke Arbeiten an der Stahlkonstruktion statt. Der Korrosionsschutz wird erneuert.

In Rostock Seehafen ist ein innovatives Elektronisches Stellwerk mit dem Namen „Roter Riese“ in Betrieb genommen worden. Es ersetzt sieben herkömmliche Stellwerke und besteht aus Holz, was die CO_2-Bilanz erheblich optimiert. Die Stromversorgung ist über eine Photovoltaikanlage gewährleistet. Insgesamt werden 300 Millionen Euro in den Güterumschlag in Rostock Seehafen investiert. Das ESTW-Seehafen ist ein Teil davon.

Am 3. April wurde wieder der saisonal verkehrende Rheintal-Express von Koblenz Hbf nach Karlsruhe Hbf über die Alsenzstrecke in Verkehr gesetzt. Vom 25. Juli bis 30. September muss der Zug wegen Bauarbeiten in der Vorderpfalz auf der Landauer Strecke allerdings über Mannheim, Worms und Alzey umgeleitet werden. Vom 1. bis 30. Oktober fährt der Rheintal-Express anschließend wieder über das Alsenztal. Indessen entfällt der Weinstraßen-Express von Koblenz nach Wissembourg infolge der Baustellen im Fahrtverlauf ganzjährig.

Am 21. April endete der IC-Verkehr auf der Linie 34 Frankfurt (Main) – Münster über die Ruhr-Sieg-Strecke vorzeitig, nachdem der Verkehr zunächst noch bis Juli 2027 laufen sollte. Grund ist die trotz der streckenweisen Anerkennung des Deutschlandtickets mangelnde Nachfrage. Die vorzeitige Einstellung ist auch Brückenschäden geschuldet, welche den Betrieb auf der Ruhr-Sieg-Strecke beeinträchtigen und eine Reduzierung der Zugleistungen zur Folge haben.

Um den Betriebsablauf resilienter gegen Verspätungen zu machen, entsteht in München-Westkreuz in den nächsten beiden Jahren für rund 110 Millionen Euro ein neues Überwerfungsbauwerk, sodass die Züge der S5 und S8 künftig kreuzungsfrei die Züge der S6 passieren können. Somit entstehen auch im Verspätungsfall keine Wartezeiten auf entgegenkommende Züge. Teilweise Streckensperrungen aufgrund der Baumaßnahmen sind unumgänglich.

In Berlin Hbf wird derzeit ein neues Weichentrapez eingebaut. Das erleichtert den Gleis- und Fahrtrichtungswechsel. Zudem werden Übergangskonstruktionen an Brücken im Hbf und in Berlin Zoologischer Garten erneuert. In Berlin Ost werden 14 Weichen neu verlegt. Auf der Stadtbahn finden zudem umfangreiche Oberbauarbeiten statt. Infolge der Bauarbeiten an den Berliner Fernbahngleisen zwischen Berlin Charlottenburg und Berlin Ost kommt es im Fern- und Regionalverkehr vom 14. Juni bis 12. Dezember zu Umleitungen und Zugausfällen. Die S-Bahn ist nicht betroffen. Als Ersatzkonzept halten die meisten Fernzüge im unteren Bereich des Berliner Hbf. In Berlin Südkreuz, Gesundbrunnen, Ostkreuz, Charlottenburg und Lichtenberg werden Ersatzhalte für die entfallenden Halte in Zoologischer Garten und Ostbahnhof eingeführt. Der ICE-Verkehr nach Frankfurt (Main) und Nordrhein-Westfalen wird in dieser Zeit eingeschränkt.

In Schwindegg gehören die Formsignale seit dem Frühjahr der Vergangenheit an. Immer wieder wird zudem gefordert, diese Strecke beschleunigt auszubauen und als Entlastungsstrecke für den Korridor München – Rosenheim – Salzburg sowie der Brennerachse ins Spiel zu bringen. Die Strecke ist zwar im beschleunigten Ausbauprogramm des Bundesverkehrswegeplans enthalten, derzeit gelten aber 115 Millionen Euro an Investitionen als unfinanziert.

Mit Beginn der Generalsanierung zwischen Obertraubling und Passau werden vom 14. Juni bis zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember ersatzweise drei EC-Zugpaare als EC1210/1213, EC1216/1217 und EC1218/1219 von München über Simbach (Inn) nach Wien Hbf geführt. Indessen werden die ÖBB die Innkreisbahn elektrifizieren, ebenso wie bereits die Mattigtalbahn nach Straßwalchen, welche Ende des Jahres den E-Betrieb aufnehmen wird, sodass auf deutscher Seite eine Dieselinsel entsteht, welche für durchgehende, grenzüberschreitende Züge zum Problem werden wird.

ÖSTERREICH

Zulassung für ÖBB-Cityjet-Doppelstockzüge

Ende April erhielten die neuen Cityjet-Doppelstockzüge der Österreichischen Bundesbahnen ihre Zulassung für Österreich, Tschechien und die Slowakei. Derzeit laufen die letzten Vorbereitungen, um den planmäßigen Betrieb mit diesen Zügen aufnehmen zu können. Ab Juni werden die Fahrzeuge dann sukzessive in den Fahrplan integriert. Insgesamt werden 109 Cityjet-Doppelstockzüge angeschafft, zunächst sollen sie in der Ostregion eingesetzt werden, insbesondere auf den REX-Linien nach Znojmo respektive Retz und nach Breclav/Bernhardsthal sowie auf der Südstrecke nach Payerbach-Reichenau. Insgesamt sind 20 sechsteilige Garnituren mit 591 Sitzplätzen und 89 vierteilige Garnituren mit 371 Sitzplätzen bestellt.

Foto: Jana Müller

Die Triebwagen der Baureihe 4736 gehen noch in diesem Sommer in den Planbetrieb. Im Bild halten 4736 102 und 103 auf Testfahrt in Wels Hbf.

Foto: Felix Seraphin

Anlässlich des 18. Dresdner Dampfloktreffens am Wochenende 11./12. April 2026 verkehrten auch zahlreiche Sonderzüge. So ging es von Dresden aus nach Glauchau, Riesa, Freiberg oder nach Königsbrück. Auch gab es wieder die beliebten Parallelfahrten auf der Tharandter Rampe. Am 11. April 2026 hatte 52 8079 der Leipziger Dampfkultur (LDK) die Aufgabe, einen Sonderzug über die Klotzscher Rampe nach Königsbrück zu bespannen. Am Zugschluss lief 112 481 von Martin Stams mit. In Hermsdorf wurde der Sonderzug von zahlreichen Schaulustigen empfangen.

Mitte April 2026 wurde ein Highlight des diesjährigen Dampfloktreffens aus Dresden zurück in die Schweizer Heimat nach Brugg überführt. Auf der zweiten Etappe führt die Route von Glauchau kommend über Plauen, Hof und Nürnberg nach Nördlingen. Geführt wurde die Schweizer Dampflok B 3/4 1367 aus dem Jahr 1916 von der hauseigenen V 100 (202 563) des Dampflokwerks Meiningen. Nahe Plauen am ehemaligen Posten 81 konnte die Überführung der 110 Jahre alten Dampflok beobachtet werden.

Foto: Michael Stephan

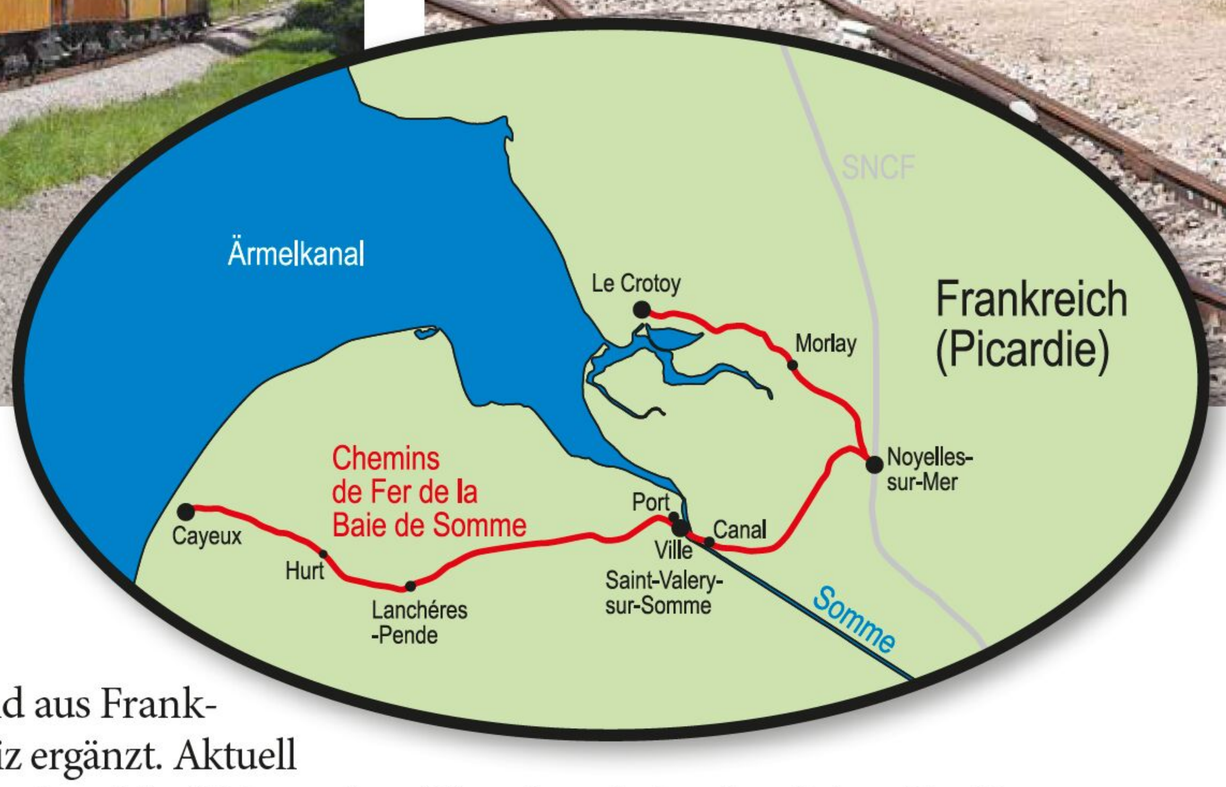
Dampf in der Somme-Bucht

Rund 200 Kilometer nördlich von Paris mündet die Somme im Nationalpark Baie de Somme Picardie in den Ärmelkanal. Dort ereignete sich ein spektakuläres Treffen.

Am späten Sonntagnachmittag begeisterte der Einsatz der erst 2025 aus Polen gekommenen Lxd2 326 auf dem Abschnitt nach Le Crotoy den Autoren.

Acht aufgereihte, unter Dampf stehende Loks können bei entsprechend motivierter Bedienung mit einem ohrenbetäubenden Konzert einen ganzen Ort beschallen. So wie in St-Valery Ville am 23. April 2026.

Fotos (9): Thomas Küstner



Bereits 1858 wurde eine 5,6 Kilometer lange normalspurige Nebenbahn von Noyelles-sur-Mer über den Fluss Dien mit einer zirka 1,35 Kilometer langen Trestle-Brücke über das Sumpfgebiet der Somme-Mündung nach Saint-Valery eröffnet. 1887 folgten ebenfalls von Noyelles zwei meterspurige Schmalspurbahnen: eine 7,5 Kilometer lange nach Le Crotoy sowie eine zweite, 18 Kilometer lange nach Cayeux-sur-Mer, wobei letztere bis St-Valery als Vierschienengleis innerhalb der bestehenden Normalspurstrecke verlegt wurde.

Nach der Betriebseinstellung 1969 wurde 1971 der Verein „Chemins de Fer de la Baie de Somme“ (CFBS) zum Weiterbetrieb des Meterspurnetzes im Stile der Belle Epoche gegründet. Das Rollmaterial wurde durch Zugänge von verschiedenen Bahnen überwiegend aus Frankreich und der Schweiz ergänzt. Aktuell sind vier Dampfloks betriebsfähig und zwei weitere in Aufarbeitung. In jüngster Zeit übernahm man von der RhB und der Furka-Bergstrecke (DFB) diverse Rangiertraktoren, aber auch Speise-, Personen- und Packwagen. Mit letzteren bietet

Schmalspur-Idylle im Norden Frankreichs

man rollende Speisewagenzüge an. Zwei weitere dienen in Le Crotoy als stationäres Bistro. Parallel zu den Dampfloks hat man eine betriebsfähige Diesellokflotte aufgebaut, von denen zwei in Rumänien bei Faur gebaute Dieselloks die jüngsten Zugänge für die Bespannung der Speisewagenzüge sind. Die Züge verkehren mit etwa 25 km/h und sind selbst in der Vorsaison bei ordentlicher Zuglänge gut frequentiert. Zuletzt in den Jahren 2009, 2013 und 2016 veranstaltete die CFBS ein „Fête de la Vapeur“ (Dampffestival) auf ihrem Streckennetz. Dann unterband ein Virus jahrelang die Aktivität. Doch am Wochenende 24./25. April 2026 lockte die Meterspurbahn viele Fans aus Frankreich und den Nachbarländern auf ihr halbkreisförmig angelegtes Streckennetz. Wie in den vorangegangenen Veranstaltungen hatten die Verantwortlichen zur Verstärkung ihres betriebsfähigen Dampflokbestands sechs Gastloks verschiedener Spurweiten eingeladen: vier für Meterspur, darunter die 2025 wieder in Betrieb genommene bretonische E 327 des „Pinienzapfen-Express“ in der Provence

(vgl. MEB 11/2024), eine Trolley-Lok aus Belgien, die Lok 26 der „Chemin de Fer Historique de la Voie Sacrée“ und die einst auf der Rhätischen Bahn heimische G 3/4 14 „Madlaina“; sie ist inzwischen bei „La Traction“ im Jura beheimatet. Auf einem extra in Cayeux verlegten 600 mm-Gleis pendelte eine im Ersten Weltkrieg erbaute Lok des östlich von der Provinz-Hauptstadt Amiens gelegenen „Petit Train de la Haute Somme“ mit einigen Wagen.

Bereits am Freitag wurde eine Fotoveranstaltung für Eisenbahnfreunde angeboten, deren Höhepunkt bei unserer Ankunft in Saint-Valery weithin hörbar war: Acht unter Dampf stehende Loks schienen einen Pfeif-Wettbewerb auszutragen und Anwohner sowie angereiste Gäste auf ein außergewöhnliches Festival einzustimmen.

Das Festprogramm sah vier verschiedene Wagenkompositionen vor, die zwischen Le Crotoy am nördlichen Streckenzweig über den im Osten gelegenen Kopfbahn-

Planbetrieb mit großem unterschiedlichen Zugangebot gibt es 2026 von Februar bis zum 1. November. An den Wendepunkten dreht man die Loks meist auf Drehscheiben wie hier am 29. April 2026 die Lok CFBS 101 in Le Crotoy.

Die Steigung hinter St-Valery Ville verlangt Lok und Personal einiges ab; die Ex-RhB-G 3/4 14 hat einen aus dem Berner Oberland stammenden, gut besetzten Zug am Haken; hinten schiebt ein Traktor.

hof mit Normalspuranschluss in Noyelles westwärts über St-Valery nach Cayeux pendelten und die einzelnen Veranstaltungsorte verbanden. Sowohl in Noyelles als auch Cayeux tauschte man die Lok, sodass sich ein abwechslungsreicher Betrieb mit fast allen Loks ergab: Die Lok CM 26 (Baujahr 1890) wurde mit der Bespannung eines Güterzuges betraut, der den Betrieb auf dem Abschnitt Cayeux bis zum Kreuzungsbahnhof Lanchères mit stündlichen Pendelfahrten verdichtete. Die stärkeren Maschinen verkehrten hauptsächlich auf dem Westabschnitt, der beim Verlassen von St-Valery eine beträchtliche Steigung aufweist, sodass die meisten Züge mit einem Traktor aus der Schweiz (Ex-DFB, zuvor SBB Brünig) nachgeschoben werden mussten. Zwischen dem Festgelände

An einzelnen Tagen (hier am 29. April) ergänzt ein Dieselzug das Zugangebot: hier mit der einst für den Bauzugdienst auf der Mittelmeerinsel Korsika modernisierten Diesellok Faur L45H BB 60002.

Die Gastlok E327 des GECP aus der Provence hatte ausreichend Leistungsreserven beim Beschleunigen aus dem Kreuzungsbahnhof Lanchères.

Die BB 60002 wurde passend zum grünen Zug mit bei der RhB ausgemusterten Einheitswagen lackiert.

mit zahlreichen Attraktionen inklusive Modellbahnausstellung in Noyelles und St-Valery pendelte auf dem Mittelstück auf dem Vierschienengleis eine fünfte, grüne RhB-Garnitur, verstärkt durch einen Packwagen und einen weiteren Wagen der MGB (Ex-BVZ). Vor diesem machte sich die bisher noch nicht erwähnte normalspurige Gastlok „Christiane“, 1901 von Henschel erbaut, in Kombinationen mit verschiedenen Dieselloks der CFBS nützlich. Morgens und abends wurden die Loks zwischen dem Betriebswerk St-Valery Canal und dem Wendepunkt Noyelles mit einer Fahrzeugparade überführt.

Thomas Küstner

Die „bicabine“-Trolley-Lok 303 aus Belgien, Baujahr 1888, war die älteste Lok des meist von der Sonne verwöhnten Events.

Mit dichtem Nebel begann der Samstag: Der Güterzug bewältigt den Anstieg hinter St-Valery mit eindrucksvoller Rauchentwicklung und Schubunterstützung durch einen Locotracteur – eine von fünf beim Event eingesetzten Meterspurdieselloks.

Anzeige

Jetzt für Sie im Handel!

märklin
TRIX

42580 | 23180 Halberstädter Mitteleinstiegswagen

€ 299,– * (3 Wagen)

42581 | 23181 Halberstädter Mitteleinstiegswagen

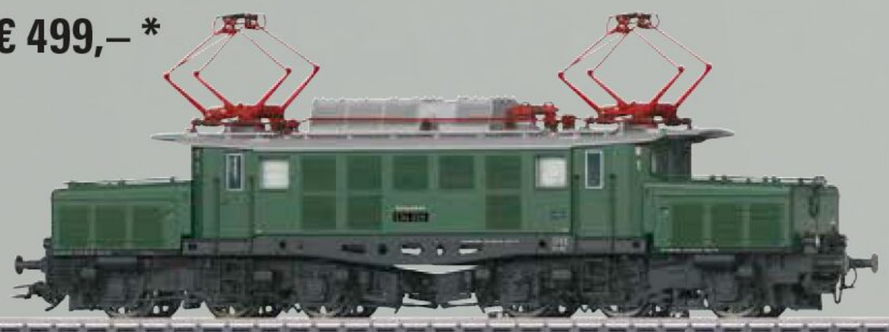
€ 99,99 * (Einzelwagen)

36436 | 22407 Diesellokomotive Baureihe 132

€ 369,– *

39993 | 25993 Elektrolokomotive Baureihe E 94

€ 499,– *



38206 | 25906 Dampflokomotive Baureihe 01.5

€ 549,– *

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

Jetzt immer informiert bleiben!

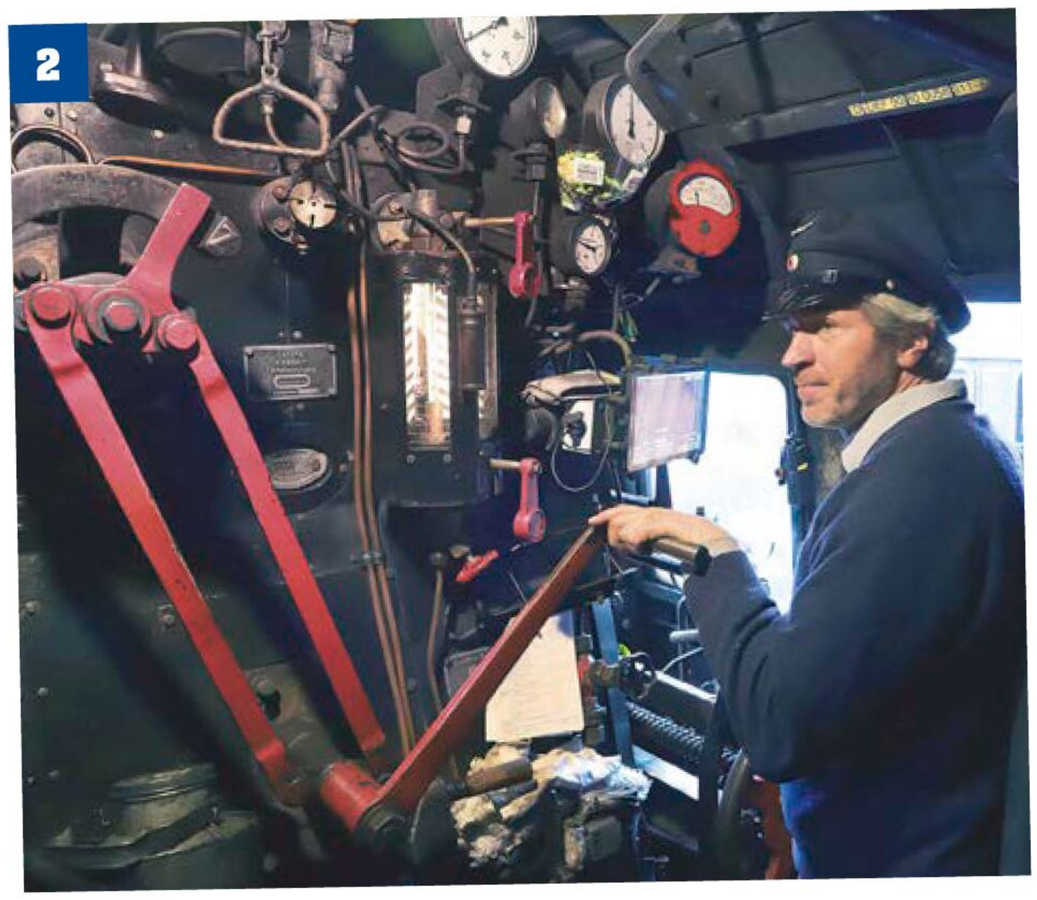
Ob über unseren YouTube-Kanal, den Fotostrecken bei Instagram, Facebook oder unserem regelmäßigen Newsletter - Bei Märklin bleibst du immer auf dem Laufenden.

Fotodampf im Dreivierteltakt

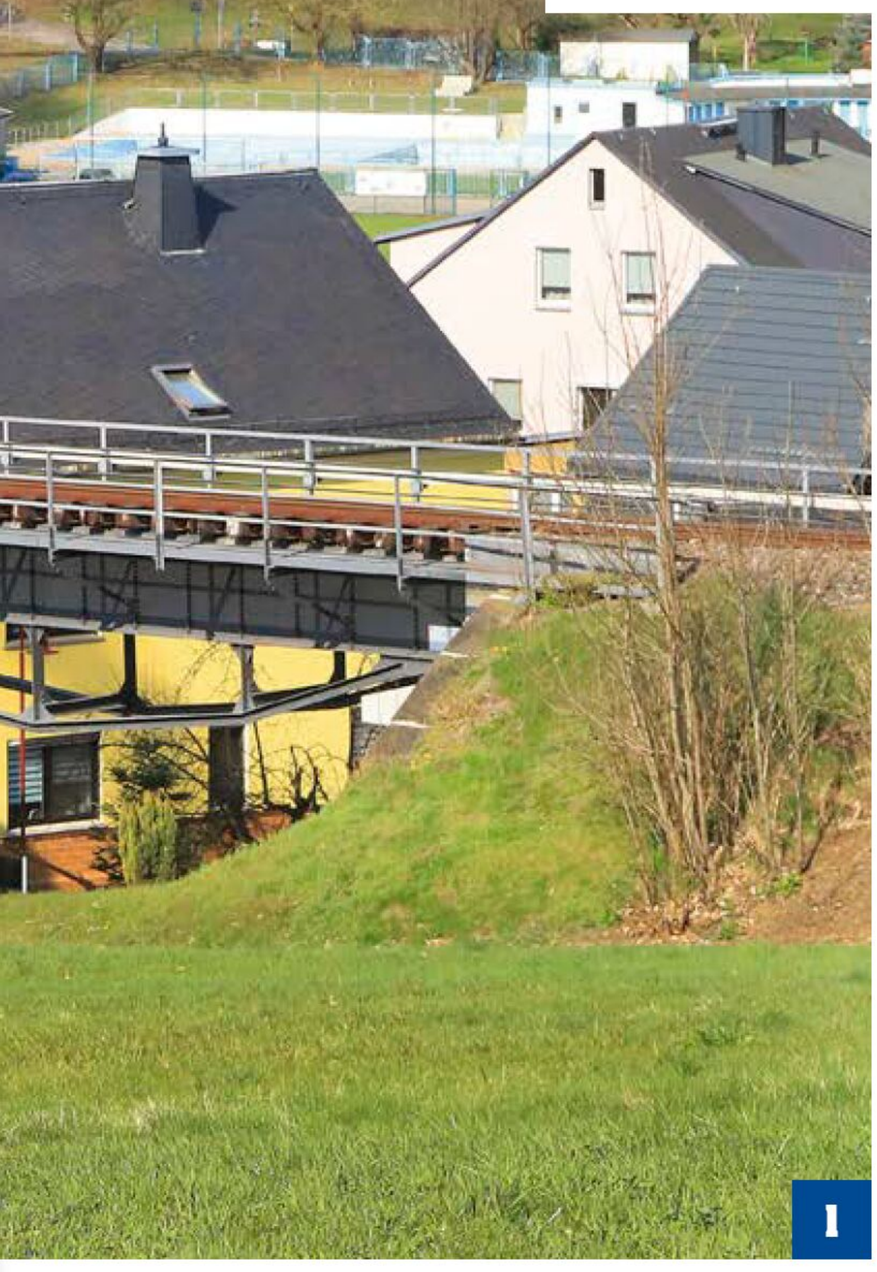
Am 18. und 19. April dampfte 58 1111 wieder mal durchs Erzgebirge. „GleisGlück“ und die Ulmer Eisenbahnfreunde organisierten drei Fahrten.

Dampf auf Erzgebirgsstrecken ist Eisenbahnromantik pur, gleich ob auf Schmal- oder Regelspur. Wenn jedoch ein „Dreivierteltakt“ durch die Täler schallt, ist das ein ganz besonderes und magisches Ereignis. Nach dem Gasteinsatz der letzten betriebsfähigen G 12 zum Dresdner Dampfloktreffen 2026 verweilte die 58 1111 noch eine Woche in Sachsen und wurde in Chemnitz-Hilbersdorf hinterstellt.

Am 18. April bespannte sie zwei von „GleisGlück“ eingesetzte Sonderzüge auf der Strecke Chemnitz – Aue – Annaberg – Chemnitz. Der schwere Zug mit acht Wagen (je 450 Fahrgäste) wurde von der V 100 003 nachgeschoben.


2

3



1

Fotos (5): Helge Scholz

4

(1) Mit Volldampf und Schubunterstützung durch V 100 003 geht es über die Markersbacher „Schwimmbadbrücke“ durch die Streckenwendung hinauf zum Viadukt. (2) Michael Schweizer am Regler der 58 1111. (3) Bei der Fotoshow im SEM Chemnitz-Hilbersdorf lässt das berühmte „Hilbersdorfer Abendlicht“ die Rauchkammertüren von 58 1111 und 1261 golden erstrahlen. (4) Zur nachmittäglichen Samstagsrunde musste 58 1111 verspätet in Chemnitz abfahren. In Einsiedel dampft sie an einem Bahnwärterhaus vorbei. Für die Fahrten wurden die Infrastrukturarbeiten auf der CA-Linie extra unterbrochen. (5) Vor der Raschauer Kulisse mit der Allerheiligenkirche zieht die Lok den Acht-Wagen-Fotozug auf der BSg-Linie in Richtung Markersbach.

5

6

Die Fotofahrt am 19. April 2026 stand unter dem Motto „50 Jahre Abschied von den G 12 im Erzgebirge“. Michael Schweizer und Hendrik Flath von den Ulmer Eisenbahnfreunden, Axel Schlenkrich vom VSE e. V. und das SEM Chemnitz (Wagenstellung) nahmen spontan die Organisation in die Hand, Lok 58 1111 in ihrer alten Heimat Aue und von Zwickau nach Schwarzenberg mit stilechter Bespannung dampfen zu lassen.

Aue war als Auslauf-Bw der G 12 (DR-Baureihe 58$^{2–5, 10–21}$) auserkoren. Im Sommerfahrplan 1976 wurden im Dienstplan 9 des Bw Aue letztmals fünf Loks eingeplant. Die Maschinen 58 1934, 1345, 1800,

Foto: Reinhard Meyer

An der Schranke im Auer Innenstadtgebiet: Rein zufällig war ein 600er-Trabi unterwegs und machte den Zeitsprung 50 Jahre zurück urplötzlich perfekt. Reinhard Meyer nahm 50 3145 vor Dg 54307 am Po 11 SZ vom gleichen Fotopunkt im Januar 1987 auf.

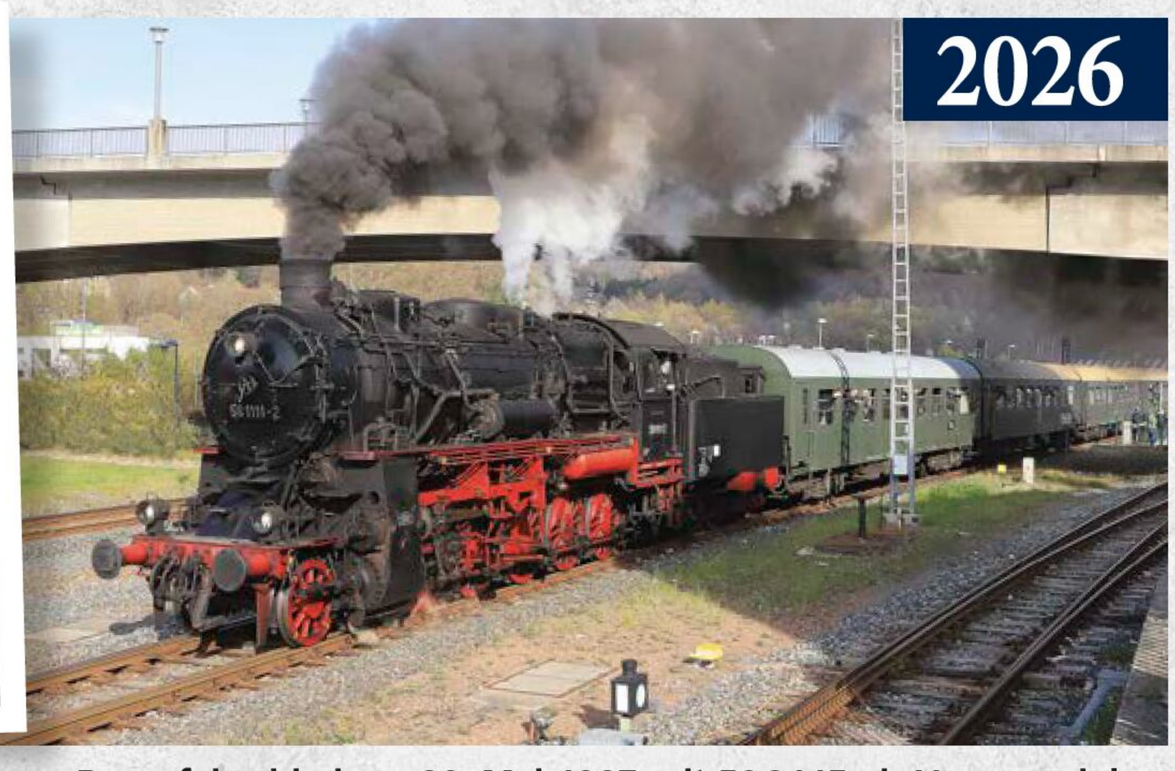


Foto: Günter Meyer

Zweimal Ausfahrt unter der Auer Bahnhofsbrücke: Links Zwickauer Dampfabschied am 30. Mai 1987 mit 50 3145 als Vorspannlok und 50 3551 vor dem letzten planmäßig dampfgeführten Güterzug nach Schwarzenberg. Rechts derselbe Ort fast 40 Jahre später.

7

8

Fotos (6): Helge Scholz

9

(6) Ankunft in Schlettau zwischen den Ausfahrformsignalen. Hier füllte die Freiwillige Feuerwehr die Wasservorräte auf. Dank des Engagements des Eisenbahnvereins Bahnhof Schlettau e. V. konnte im „heimlichen Hauptbahnhof der Erzgebirgsbahn" jene zeitlose Szene eingefangen werden. (7) Nach den CA-, SZ- und BSg-Linien rollte die G 12 auf der Zschopautalbahn – der AF-Line – nach Chemnitz zurück. Nur ein Kameraauge aus der Vielzahl der Begleiter hielt diesen romantischen Durchfahrtsmoment beim Hopfgartener Posten fest. (8) Und gleich so die Ausfahrt aus dem Nierderschlemaer Tunnel: 1976 oder 50 Jahre später? Die Frage darf hier wirklich gestellt werden, an einem der wenigen Streckenpunkte, wo das heutige Umfeld zum Dampfbetrieb der 1970er-Jahre noch stimmig ist. (9) 58 1111 auf der Drehscheibe des ehemaligen Betriebswerks Schwarzenberg und heutigen Eisenbahnmuseums des VSE e. V.: 86 1049 und die (Ex-Eibenstocker) XI HT 94 2105 bereichern die Szenerie der perfekt präsentierten Fotoshow.

1814 und 2051 standen unter Dampf. Am 25. September 1976 beendete 58 1800 den Einsatz ihrer Baureihe vor dem D 561. 58 1934 bespannte an diesem Tag den Dg 54303. Dann war der Planeinsatz des „Muffeltopfs" Geschichte!

58 1800 half am 28. November 1976 nochmals aus, danach verstummte der Dreizylindertakt jedoch endgültig.

Der Verkauf von 58 1111 in den Westen sicherte das Überleben wenigstens dieser Lok. Im März 1977 erreichte sie das Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg. Nach ihrer Übernahme durch die Ulmer Eisenbahnfreunde 1984 kehrte sie am 8. Juni 1985 wieder in den Museumsbetrieb zurück. Seitdem ist sie auf vielen Strecke in Deutschland zu sehen.

Ihre Gasteinsätze "da heme" sorgen für unvergessliche Erlebnisse. So auch am 18. und 19. April 2026, als sie auf vier Strecken zeigte, was in ihr steckt. Zu Planzeiten durften die 58 aus Lastgründen nicht auf der BSg-Linie und über den Markersbacher Viadukt fahren. Beim Einsatz am 18. April war das Befahren des Viadukts und einer Brücke in Raschau mit halbem Tenderinhalt und reduzierter Höchstgeschwindigkeit genehmigt worden.

Zwei Tage Dreizylinderdampf samt Fotoshows im berühmten „Hilbersdorfer Abendlicht" und in Schwarzenberg bleiben unvergesslich. Ein großes Dankeschön gilt allen engagierten Beteiligten und Einzahlern. Bis bald mal wieder "da heme"! *Helge Scholz*

Die Bt 1 schiebt die beiden für Jülich bestimmten Kesselwagen über Gleis 1 durch den Kreisbahnhof Kirchberg Nord.

Kleinbahn-Dampf in der Jülicher Börde

Als Lok 152 der Jülicher Kreisbahn im August 1965 zur HU anstand, kam für den alten Humboldt-Zweikuppler Nummer 1^B das Ende. Am 24. August 1965 konnte er rund um den Anschlussbahnhof Kirchberg bei Jülich nochmals in voller Aktion erlebt werden.

Bis 1952 wickelte die Jülicher Kreisbahn (JKB) ihren gesamten Personen- und Güterverkehr mit den beiden 1910 von Humboldt gebauten Nassdampf-Zweikupplern 1^B und 2^B (Fabriknummern 735 und 736) ab. Vom 10. Mai 1952 an übernahm der fabrikneue Talbot-Triebwagen T 1 (Fabriknummer 94.821) die Personenzugleistungen auf der 15,22 Kilometer langen Strecke nach Puffendorf. 1959 kam zur Verstärkung die ursprünglich von der Teutoburger Wald-Eisenbahn beschaffte 1'C h2t mit der Nummer 152, eine ELNA 5 (Henschel 20818/1927), sodass Lok 2^B nicht mehr gebraucht und nur noch die Schwestermaschine 1^B als Reserve weiter unterhalten wurde. Sie erhielt letztmalig am 21. August 1963 eine Hauptuntersuchung.

Der Bahnhof Kirchberg steht im Zentrum der JKB-Historie

Die Geschichte der JKB ist aufs Engste mit dem Bahnhof Kirchberg – offiziell Kirchberg (b Jülich) – an der Nebenbahn Aachen Nord über Mariagrube nach Jülich (zuletzt KBS 454) verknüpft, und das in vielfältiger Weise: Dem Kreis Jülich wäre es verständlicherweise lieber gewesen, die Kleinbahnstrecke nach Puffendorf im Staatsbahnhof Jülich beginnen zu lassen. Aber dagegen wehrte diese sich vehement, sodass nur die Alternative blieb, den Staatsbahn-Anschluss in den Bahnhof Kirchberg zu verlegen und in Jülich speziell für die Kreisbahnstrecke einen Kopfbahnhof zu bauen.

Am 1. Juli 1911 ging der Abschnitt Kirchberg – Puffendorf in Betrieb. Ein

Karte: Slg. Dr. Löttgers

Lageplan der beiden im Bahnhof Kirchberg zusammenlaufenden Strecken (rot umkreist). Die Stadt Jülich selbst liegt im heutigen NRW-Landkreis Düren und damit relativ in der Mitte zwischen Köln im Osten und Aachen im Westen.

gutes Jahr später, am 14. September 1912, folgte die Fortsetzung Richtung Jülich. Bis zur Einstellung des Schienenpersonenverkehrs bei der JKB am 23. Mai 1971 mussten die Übergangsreisenden fortan zweihundert Meter Fußweg zwischen dem Kreisbahnhof Jülich (offiziell Jülich Jül Kreisb) und dem Staatsbahnhof Jülich zurücklegen. Apropos Fußweg: Noch im Jahre 1965 – also zu dem Zeitpunkt, als die Bilder dieses Berichtes entstanden – las man im Kursbuch unter der Fahrplantabelle 245b Aachen Nord – Jülich den Vermerk „Fußweg von Aachen Nord nach Aachen Hbf ca. 30 Minuten“. Die DB ignorierte also bis zuletzt die Existenz der im Aachener ÖPNV vorhandenen Straßenbahn- und Buslinien.

Die 27,6 Kilometer lange, eingleisige Nebenbahn von Aachen Nord nach Jülich existierte zu diesem Zeitpunkt bereits seit 30 Jahren. Die Vorgängerin der 1887 verstaatlichten Aachen-Jülicher Eisenbahn-Gesellschaft (AJE), die Aachener Industriebahn-Actiengesellschaft, betrieb seit 1875 ein kleines, aber sehr lukratives Streckennetz, welches die Steinkohlegruben im Aachener Revier an die Hauptabfuhrstrecken im Raum Aachen/Stolberg anschloss. Die Teilstrecke Aachen Nord – Mariagrube (11,9 Kilometer) wurde am 26. September 1875 in Betrieb genommen, die Fortsetzung bis Jülich – nunmehr unter Ägide der AJE – am 1. Oktober 1882.

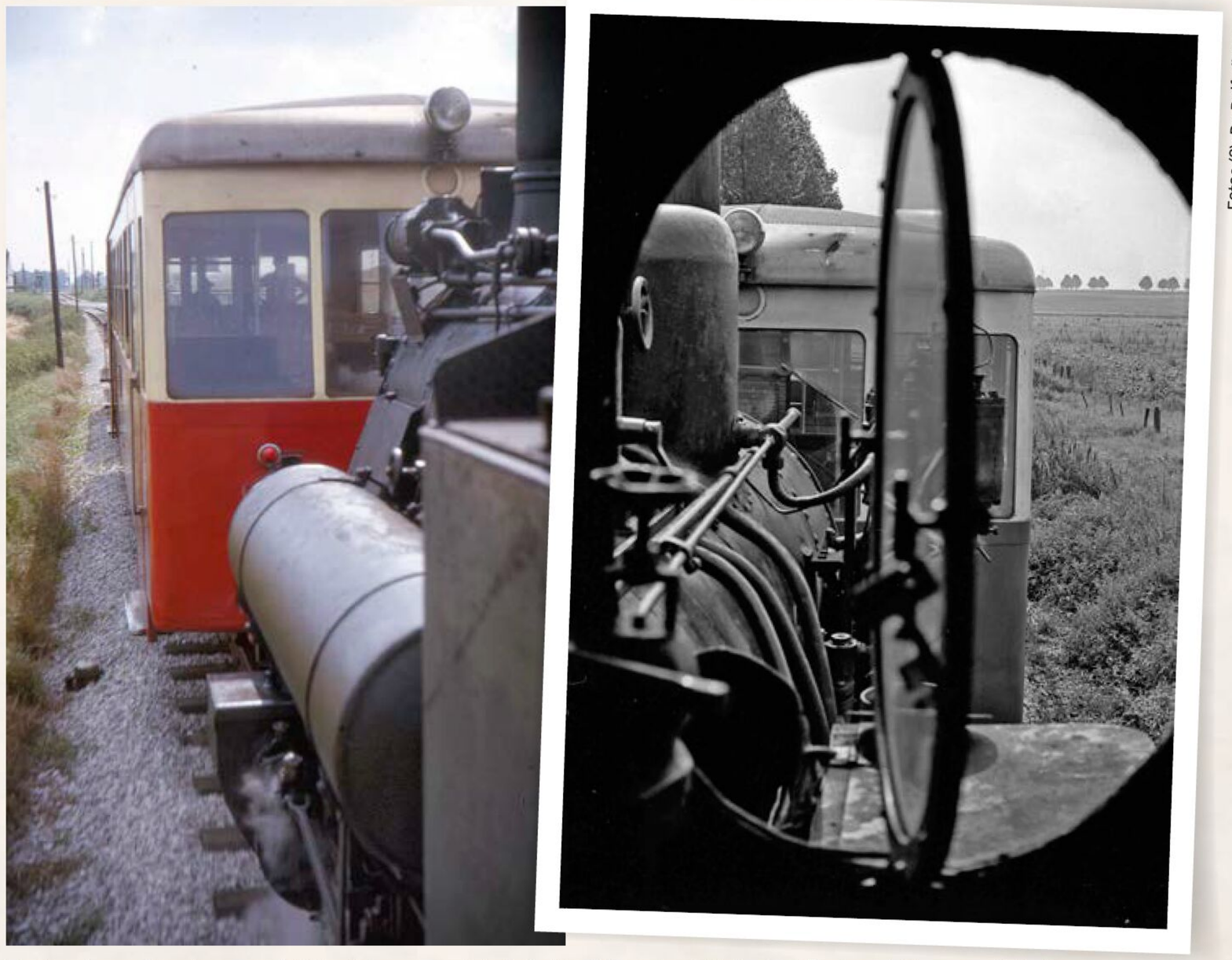
Die Strecke von Aachen Nord nach Jülich war zeitlebens nur eine von vielen Nebenbahnen im damals noch engmaschigen Streckennetz der Bahndirektion Köln. Solange es keine echte Alternative zum Eisenbahnverkehr gab und Lohnkosten noch nicht die Rolle spielten, wie sie es heute tun, wurde auch die KBS 245b viel befahren. Die Kohlezüge in Richtung Rheinland und Westfalen nutzten zwar eher die Hauptbahnen, zumal die Bahnhofsgleise im Verlauf der ehemaligen AJE allemal zu kurz für Zugkreuzungen gewesen wären. Aber es gab etliche Gewerbebetriebe, die den Unterwegsbahnhöfen ein sicheres Frachtaufkommen bescherten. Das Güteraufkommen für die Landwirtschaft in der fruchtbaren Jülicher Börde war ebenfalls beachtlich – nicht zuletzt dank des seit den 1950er-Jahren intensivierten Zuckerrübenanbaus.

Sand- und Kieszüge waren eine sichere Einnahmequelle

Und dann war da noch der Transport von Sand und Kies, der sowohl der JKB als auch der Reichsbahn bis zum Zweiten Weltkrieg zusätzliche Einnahmen brachte. Von den gut 90000 Tonnen Fracht, die 1928 über den Anschlussbahnhof Kirchberg liefen, waren etwa die Hälfte Sand und Kies aus den als Nebenbetrieb geführten Sandgruben der JKB. Und auch im Reichsbahnhof Kirchberg wurde damals mit Sand und Kies Geld verdient. An das südliche der vier Gleise waren bis in die 1940er-Jahre hinein zwei in Richtung Südosten zur Rur führende Normalspurgleise angebunden. Der am westlichen Rur-Ufer gewonnene Aushub wurde über Feldbahngleise zum Kieswäscheturm geschafft und von dort in die auf den beiden Ladegleisen bereitgestellten O-Wagen gefüllt.

Acht Monate vor Kriegsende befanden sich die Alliierten bei ihrem Vormarsch auf Aachen Mitte im September 1944 nur noch 30 Kilometer von Jülich entfernt. Die Kreisstadt Jülich, zugleich Garnisonsstadt, wichtiger Bahnknoten und Standort vieler Industriebetriebe, war schon in den Monaten zuvor Ziel heftiger Luftangriffe der Alliierten gewesen. Auch die Züge der JKB wurden mehrfach getroffen. Deshalb brachte die JKB ihre beiden Lokomotiven und die fünf Reisezugwagen sowie die wichtigsten Akten bis zum 7. Oktober in mehreren Zügen zur Freien Grunder Eisenbahn (FGE), die von der betriebsführenden VKA (Vereinigte Kleinbahnen Aktiengesellschaft) als „Bergungsstelle“ für die JKB bestimmt worden war.

Die Betriebsmittel der Kreisbahn waren damit noch in allerletzter Minute vor der



Fotos (3): Dr. Rolf Löttgers

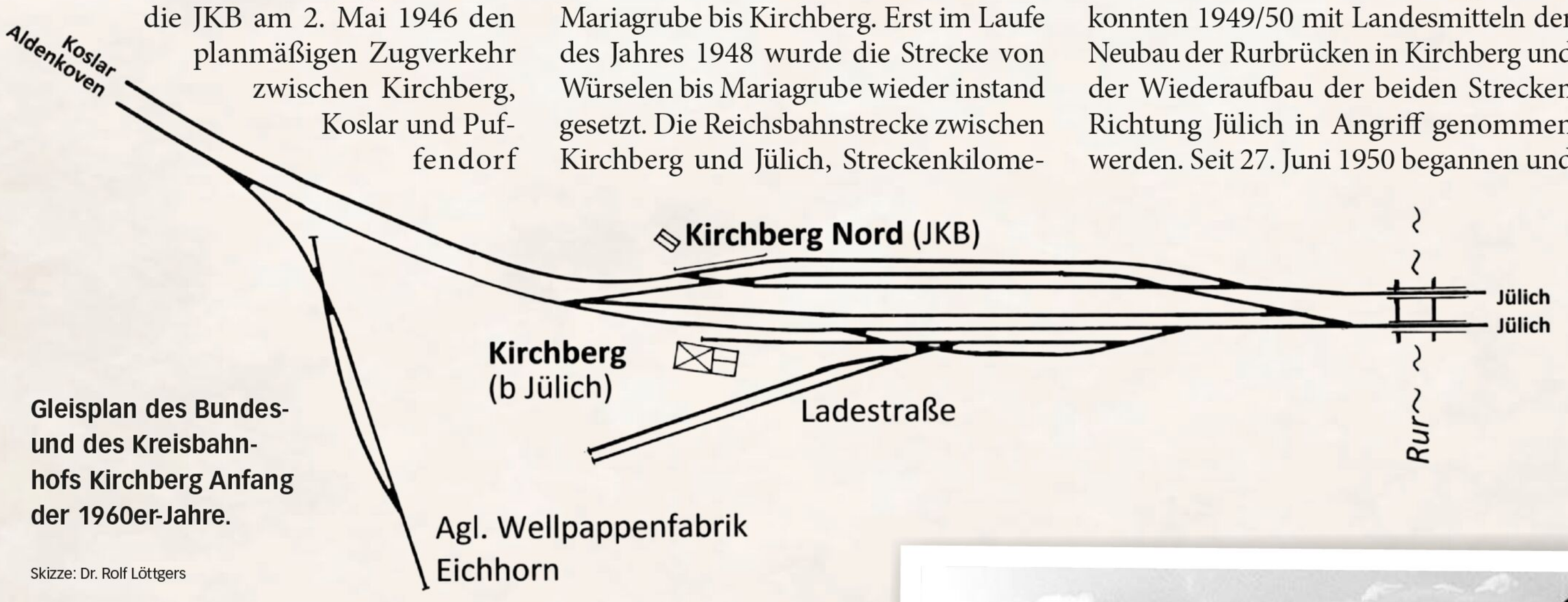
Zwischen Koslar und Kirchberg schiebt die Humboldt-Lok 1^{B} den T 1 vor sich her.

totalen Zerstörung bewahrt worden, wie sie die Stadt Jülich und weite Teile des Umlandes in den folgenden Monaten ereilte. Was der verheerende Bombenangriff vom 16. November 1944 nicht zerstört hatte, das wurde durch den folgenden, über drei Monate andauernden Artilleriebeschuss in Schutt und Asche gelegt, darunter die Kreisbahnstrecke zwischen Kirchberg und Jülich sowie sämtliche der dortigen Betriebsgebäude. Zu allem Überfluss hatte die deutsche Wehrmacht dann auf ihrem Rückzug auch noch die beiden Rurbrücken in Kirchberg gesprengt.

Am Einfahrtsignal der DB-Strecke startet der T1 seine Wettfahrt mit dem N2617. Der VT95 verliert!

Schwierige Wiederaufnahme des Bahnbetriebs nach 1945

Am 26. April 1946 kehrten die beiden JKB-Lokomotiven und ein Teil der zur FGE ausgelagerten Wagen mit eigener Kraft ins Rheinland zurück und bekamen im Bahnhof Koslar eine vorübergehende Bleibe. Eine Woche später nahm die JKB am 2. Mai 1946 den planmäßigen Zugverkehr zwischen Kirchberg, Koslar und Puffendorf wieder auf. Auf der Nebenbahn Aachen Nord – Würselen – Kirchberg – Jülich gab es zu diesem Zeitpunkt Zugverkehr nur von Aachen Nord bis Würselen und von Mariagrube bis Kirchberg. Erst im Laufe des Jahres 1948 wurde die Strecke von Würselen bis Mariagrube wieder instand gesetzt. Die Reichsbahnstrecke zwischen Kirchberg und Jülich, Streckenkilometer 25,10 bis 27,58, blieb ebenso wie die teilweise parallel dazu verlaufende Kreisbahnstrecke noch bis Mitte 1950 außer Betrieb. Denn erst nach der Währungsreform konnten 1949/50 mit Landesmitteln der Neubau der Rurbrücken in Kirchberg und der Wiederaufbau der beiden Strecken Richtung Jülich in Angriff genommen werden. Seit 27. Juni 1950 begannen und



Gleisplan des Bundes- und des Kreisbahnhofs Kirchberg Anfang der 1960er-Jahre.

Skizze: Dr. Rolf Löttgers

Blick von Osten auf die beiden Rurbrücken: Links verlässt der N2620 – ebenfalls ein VT95 – nach Aachen Nord gerade den Bundesbahnhof, während rechts der aus Puffendorf eingetroffene JKB-Güterzug gleich in den Kreisbahnhof Kirchberg zurückdrücken wird.

endeten die Kreisbahnzüge wieder im Bahnhof Jülich JKB, und etwa zu diesem Zeitpunkt dürften dann auch über die gesamte KBS 245d erneut Reisezüge gelaufen sein.

Der Gleisplan zeigt deutlich die Zweigliederung des Bahnhofs Kirchberg in einen nördlichen Kreisbahn- und einen Bundesbahnteil – der nördliche bestehend aus drei und der südliche aus vier beidseitig angebundenen Gleisen, bei einer maximalen West-Ost-Erstreckung von knapp 600 Metern. Hauptgleis im Bundesbahnhof ist Gleis 2 mit 439 Metern Nutzlänge. Zugkreuzungen laufen über das nördlich liegende Gleis 1. Die Reisezüge halten gleich hinter der westlichen Bahnhofseinfahrt am 140 Meter langen Zwischenbahnsteig Gleis 1/2 vor dem Empfangsgebäude. Das kleine Fahrdienstleiter-Stellwerk ist vom Bahnsteig aus gesehen rechts daran angebaut. Die beiden südlich des Streckengleises verlaufenden und vergleichsweise kurzen Gleise 3 und 4 (letzteres nur 80 Meter Nutzlänge!) werden vornehmlich für Rangierfahrten zum Güterschuppen und zur Ladestraße sowie zur Abstellung einzelner Wagen genutzt. Vor 1945 wurde auch das „Kiesgleis“ über Gleis 4 bedient.

In den 1960ern hatte die JKB noch gut zu tun

Streckengleis im Kreisbahnteil Jülich Nord ist das nördliche der drei Gleise. Hier befindet sich auch, gleich hinter der Einfahrt aus Richtung Koslar, das kleine Haltestellenhäuschen. Etwa 100 Meter vor der Ausfahrt in Richtung Jülich ist im Streckengleis eine 40 Tonnen-Gleiswaage eingebaut. Die beiden südlich davon liegenden Gleise – Nutzlänge jeweils 230 Meter – sind Zustell- und Abholgleis. Von deren östlichen Ende zweigt das mit einer Gleissperre gesicherte Verbindungsgleis zum Bundesbahn-Streckengleis in Richtung Jülich ab.

Schon bald nach Wiederaufnahme des durchgehenden Zugverkehrs zwischen Aachen Nord und Jülich ging die DB daran, die Nebenbahn durch eine Verdichtung der Zugfolge kundenfreundlicher zu gestalten. Zum Sommerfahrplan 1954 wurde das Angebot unter der Woche von zwölf auf 17 Zugpaare verdichtet, gleichzeitig wurden die meisten Dampfzüge durch fabrikneue Schienenbusse des Bw Jülich ersetzt. Im Sommer 1960 verzeichnete der Plan unter der Woche 16 Zugpaare über die gesamte Strecke, davon 13 Schienenbuspaare. Sonntags liefen nur Schienenbusse, insgesamt 13 Zugpaare. Ein Jahr später bereits begann der sukzessive Rückbau des Zugangebots, zugleich aber auch der Einsatz erster Akkutriebwagen, Baureihe ETA 150.

Bis in die 1970er-Jahre hinein rechtfertigten der Landhandel und der Transport landwirtschaftlicher Produkte sowie die an der Strecke liegenden mittelständischen Gewerbebetriebe (Kirchberg: Papierfabrik Eichhorn, Aldenhoven: Altmetallhandel Sieger) mit ihrem Frachtaufkommen die für viele Nebenbahnen klassischen zwei werktäglichen Nahgüterzugpaare. Zumal ja auch die Jülicher Kreisbahn zwischen Kirchberg und Jülich auf die Dienste der Bundesbahnzüge angewiesen war. Und da ging es immerhin um Frachtmengen von durchweg 60000 Tonnen pro Jahr. Das Frachtaufkommen der Kreisbahn ging seit Mitte des 50er-Jahre – der Zuckerrübe sei Dank – sogar noch kontinuierlich nach oben. 1960: 75000 Tonnen, 1964: 85000

Bt 1 hat ihre Güterwagen für die Übergabe im Kreisbahnhof Kirchberg Nord abgesetzt und holt nun die beiden für einen Kunden in Jülich JKB bereitgestellten Kesselwagen.

Fotos (5): Dr. Rolf Löttgers

Blick von Norden auf die beiden Bahnhofsteile: vorne der Kreisbahnhof Kirchberg Nord, im Hintergrund der DB-Bahnhof mit Empfangsgebäude und Güterschuppen.

Tonnen, 1967: knapp 95000 Tonnen. Mit diesem Spitzenwert von exakt 93148 Tonnen war allerdings auch schon das Ende der Fahnenstange erreicht. Während der Rübenkampagne, die 1965 in den ersten Oktobertagen begann, wurde von morgens früh 8:00 Uhr bis 22:00 Uhr fast ununterbrochen gefahren – ein unglaublicher Stress für alle Kreisbahner!

Gleich an ihrem ersten Einsatztag hatte die kleine Humboldt-Lok mit ihrem Bedarfs-Güterzugpaar 101/102 gut zu tun. In Koslar setzte die 1^B drei der insgesamt sechs Wagen des G 101 aus, in Ederen die beiden verbliebenen geschlossenen G- und den einzigen offenen O-Wagen. Am Endpunkt Puffendorf nahm die Lok den dort am Vortag zugestellten G-Wagen wieder auf, in Ederen vier weitere und in Merzenhausen die drei mittlerweile vom örtlichen Landhandel entladenen Waggons. Mit acht G-Wagen am Haken ging es weiter Richtung Kirchberg. Bei der Einfahrt in den Bahnhof Koslar bremste die 1^B ihren G 102 ab und rollte im Schritttempo auf den am Bahnsteig wartenden T 1 zu, setzte sich hinter den Triebwagen und beschleunigte wieder. Die JKB-Rotte war nach den beiden Frühzügen gegen 8:00 Uhr nämlich mit dem Triebwagen bis zum Haltepunkt Barmen (km 7,4) gefahren und hatte dort Unkraut beseitigt. Nun – mittlerweile war es 11:40 Uhr – ging es, wie vorher vereinbart, als „Fahrtenbündel" mit 35 km/h zurück Richtung Jülich.

Ungewöhnliche Betriebsabläufe herrschten vor

Einen Kilometer vor Erreichen des Bahnhofs Kirchberg verlief die Nebenbahn aus Richtung Aldenhoven parallel zur Kreisbahnstrecke. Auf Höhe des Einfahrsignals beschleunigte der T 1 – und zwar just in dem Moment, als der aus Aachen Nord kommende Schienenbus N 2617 seine Geschwindigkeit auf 40 km/h drosseln musste. So gewann der Talbot die inoffizielle Wettfahrt, denn er passierte den Bahnhof Kirchberg ohne Halt, während der Schienenbus um 11:49 Uhr planmäßig am Bahnsteig vor dem Empfangsgebäude zum Stehen kam. Die 1^B rollte mit ihrem Zug derweil über das Streckengleis bis unmittelbar vor die Rurbrücke und wartete dort, bis der N 2617 den Bahnhof Kirchberg wieder verlassen und auch der von Jülich kommende Gegenzug N 2620 den Bahnhof um 12:00 Uhr erreicht hatte. Dann drückte die Kreisbahnlok zurück in den Nordbahnhof, setzte die acht G-Wagen auf das südliche der drei Gleise, holte die zwei für Jülich JKB bestimmten Kesselwagen und schob diese dann über die Rurbrücke die letzten beiden Kilometer bis zum Kreisbahnhof in Jülich.

Nach Abschluss der Hauptuntersuchung an der ELNA Nr. 152 im darauffolgenden Jahr wurde die kleine Lok 1^B endgültig abgestellt. Sie entging der Verschrottung und gehört heute dem Museumsbahn-Verein Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland in den Niederlanden, wo sie auf ihre seit Langem geplante betriebsfähige Wiederaufarbeitung wartet. *Dr. Rolf Löttgers*

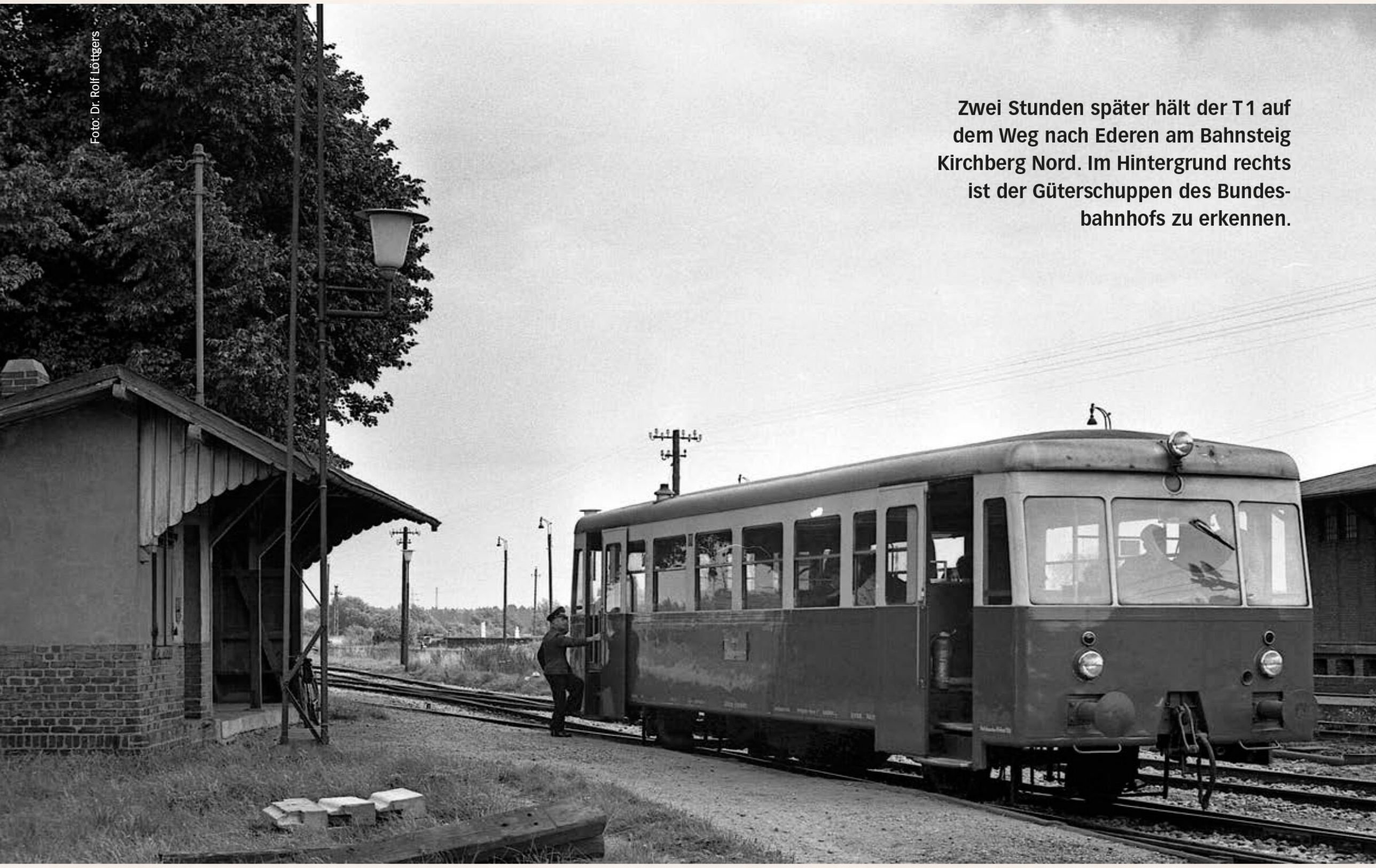


Foto: Dr. Rolf Löttgers

Zwei Stunden später hält der T 1 auf dem Weg nach Ederen am Bahnsteig Kirchberg Nord. Im Hintergrund rechts ist der Güterschuppen des Bundesbahnhofs zu erkennen.

modellbahnexperten.com

PIKO

BR 103 - Die Königin der Schnellzüge im neuen Kleid!

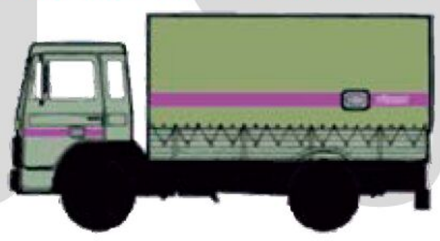
Alle Modelle stehen 1:1 im DB Museum Koblenz!

PIKO H0 E-Lok BR 103 233 blau-beige DB Museum Ep.VI - *Jetzt lieferbar!*
#71366 Analog - **239,95 €** **#71367** DCC Sound - **349,95 €** **#71368** AC-Digital Sound - **349,95 €**

PIKO H0 TEE Bordbistro „SNACK BAR“ Ep.VI #72259 - 74,99 € - *Jetzt lieferbar!*

PIKO H0 Abteilwagen blau-beige „DB Museum“ Ep.VI
#72249 - 74,99 € - *Jetzt vorbestellen!*
Voraussichtlich lieferbar: Ende November 2026

Lemke N E-Lok BR 103 233 blau-beige DB Museum VI
#LC 96005 Analog - **199,95 €**
inkl. Lemke Minis DB-Lkw
Jetzt vorbestellen! LT11/26



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

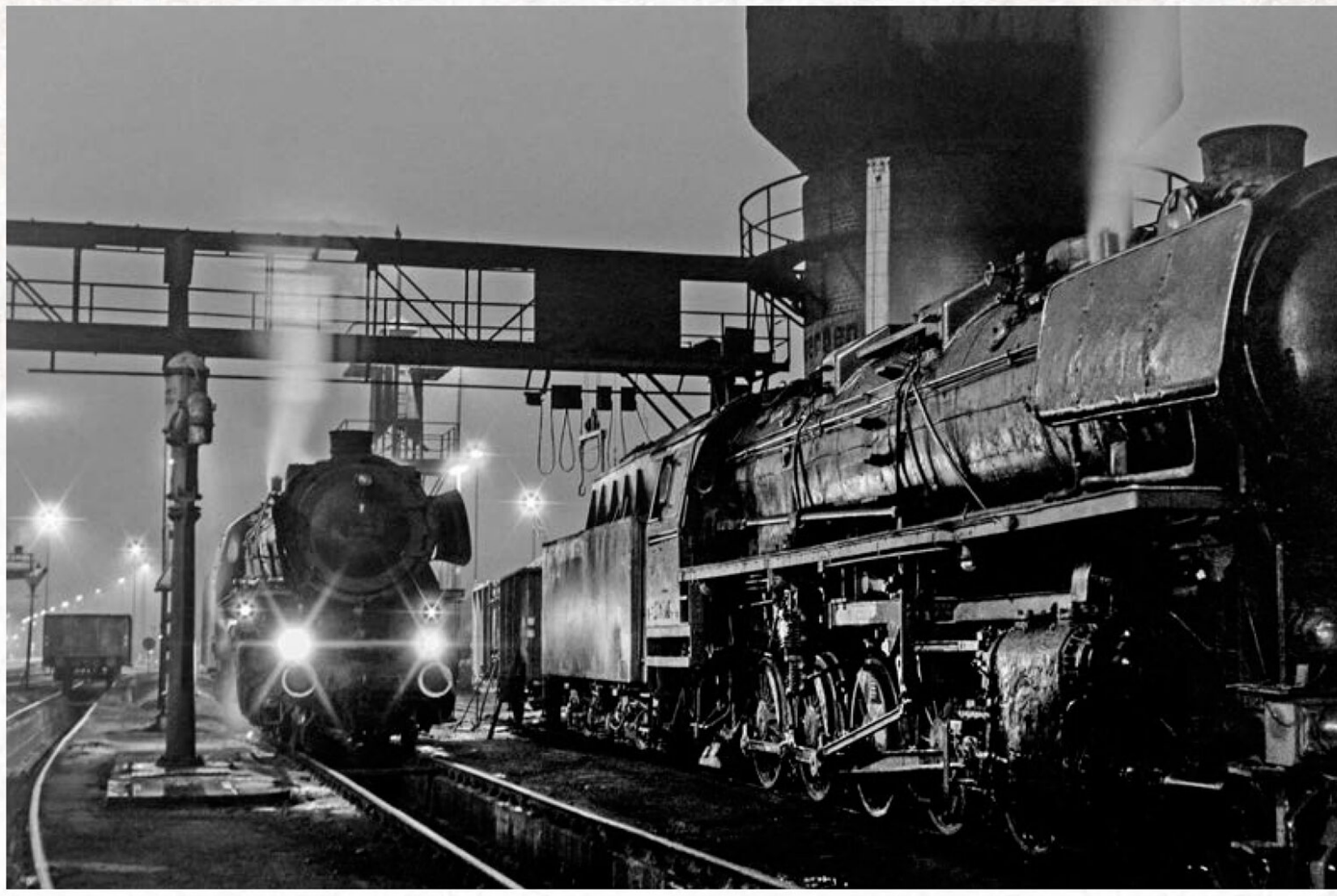
Modellbahndiskont GmbH
Grazer Str. 63
AT 2700 Wiener Neustadt
Fon 0043/6766925910
www.modellbahndiskont.at

Margots Modelleisenbahnen
Schüllerplatz 10
56070 Koblenz
Fon 0261/9822837

Schluss, Aus und Vorbei

Ein allerletztes Mal räuchert 044 669 mit dem Dg 53840 die Wälder des Solling bei Hardegsen ein. Eisenbahnfreunde dürfen das besondere Spektakel im extra eingestellten Personenwagen hautnah miterleben.

Ende Mai 1976, vor 50 Jahren, endete in Ottbergen die Ära der Dampfloks. Eine lang gewohnte Selbstverständlichkeit erlosch über Nacht. Das wollten sich viele Dampflokfreunde nicht entgehen lassen.



Die letzte Dampfnacht im Bw Ottbergen. Vorsorglich hat man von einigen 44 die Schilder abgeschraubt, sind sie doch zum Ende der Dampfära begehrte Souvenirs bei einigen Eisenbahnfreunden.

Nun war es also wirklich soweit! Der Moment, den niemand von uns Eisenbahnfreunden wahr haben wollte, war unwiderruflich gekommen. Es hieß Abschied nehmen vom letzten richtigen Dampfbetrieb der Deutschen Bundesbahn. Mit schwer arbeitenden, kohlegefeuerten Güterzuglokomotiven vor langen Zügen in herrlicher Mittelgebirgslandschaft, bespickt mit Tunneln und Brücken, Steigungen, Flügelsignalen, Telegrafenmasten und wunderschönen Bahnhöfen.

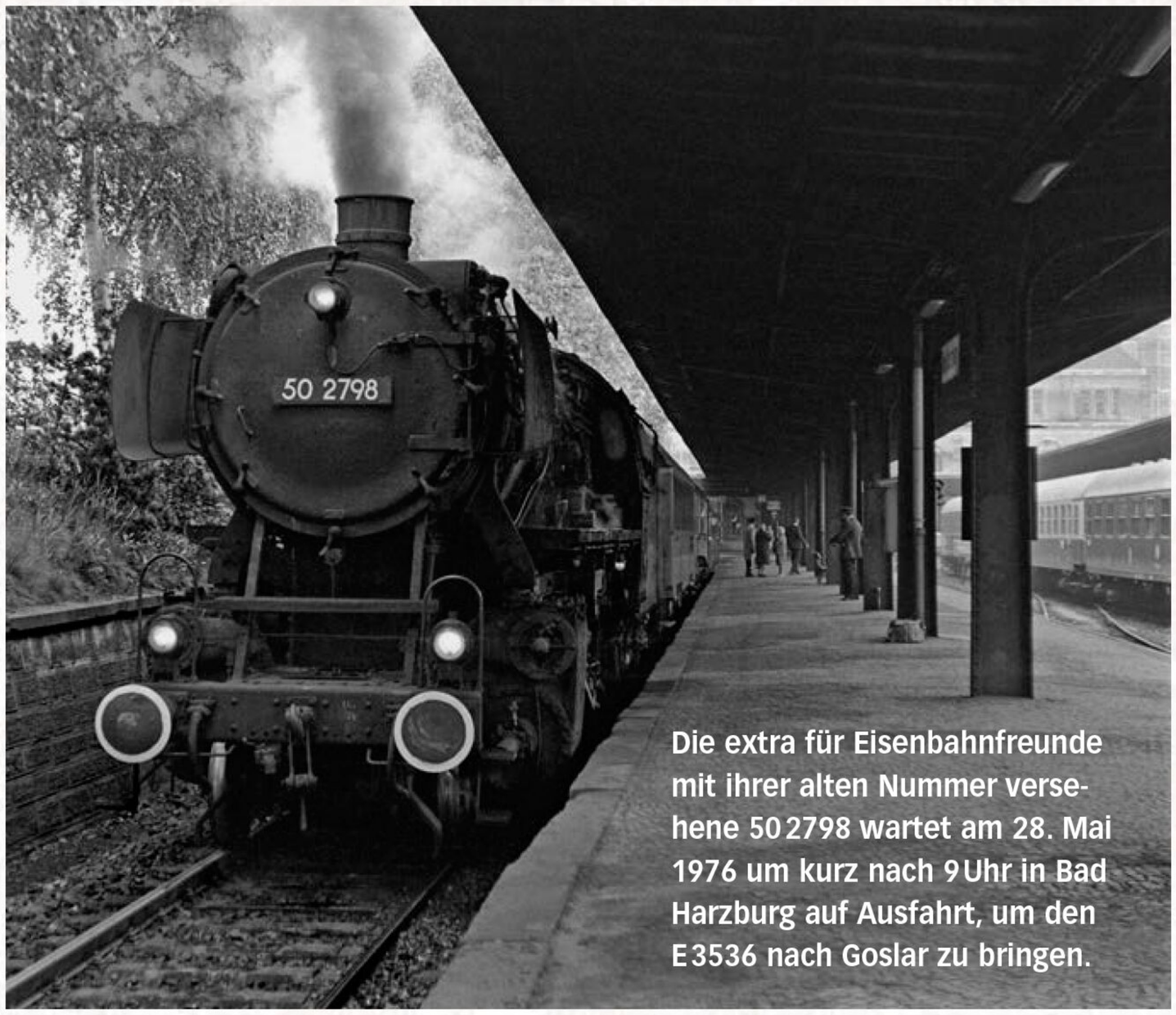
Wie so viele andere machte auch ich mich am 27. Mai 1976, drei Tage vor Fahrplanwechsel, auf den Weg ins untergehende Dampfparadies. Denn noch fuhren sie, die schwarzen, schnaufenden Ungetüme im Weserbergland, waren ständig im Eggegebirge zu bewundern, räucherten den Solling ein, stampften im Raum Hannover und Braunschweig über die Gleise bis hinunter ins Harzvorland und zur innerdeutschen Grenze nach Ellrich in die DDR. Zum Glück war Christi Himmelfahrt und tags darauf hatten wir schulfrei. Denn niemals hätten mir meine Eltern ein Schwänzen des Unterrichts nur wegen dieser rauchenden und stinkenden Lokomotiven durchgehen lassen! Doch wo anfangen mit der Fototour? Für einen gerade einmal 16 Jahre alten Teenager ohne fahrbaren Untersatz und spärlichen Fahrplaninformationen war das Jagdrevier unendlich groß und unüberschaubar. Ich beschloss, in Goslar zu beginnen. Mein Hauptaugenmerk war auf den Kopfbahnhof in Bad Harzburg gerichtet. Denn jeden Morgen, um Viertel nach acht, gab es hier ein besonderes Schauspiel zu bewundern: der Eilzug 3104 nach Goslar mit einer 44 als Zuglok passierte bei der Ausfahrt die imposante Signalbrücke, während im Hintergrund eine 50 Güterwagen rangierte und dem Jumbo gut eine Stunde später mit dem E 3536 nach Goslar folgte. Beide Maschinen hatte man kurz vor Schluss zur Freude der vielen Eisenbahnfotografen mit ihrer alten Nummer versehen. Doch das Wetter zeigte an diesem besonderen Morgen kein Erbarmen. Eine dicke, graue Wolkendecke verhüllte die Harzberge im Hintergrund und ließ angesichts der mageren Lichtverhältnisse meine Praktika-Spiegelreflexkamera aus dem Neckermann-Katalog mit dem eingelegten 100 ASA-Film an ihre Grenzen kommen. Doch ich gab mein Bestes und hielt den Fotoapparat bei einer 1/125-Sekunde und Blende 2,8 so ruhig wie möglich, auch wenn die mächtigen E-Kuppler bei der Vorbeifahrt den Boden erzittern ließen. Mit dem Zug ging es sodann in den Solling nach Ertinghausen. Obwohl die Lichtverhältnisse nicht optimal waren, wollte ich unbedingt dem Dg 53849 an der dortigen Tunnelausfahrt auflauern.

Zwei Tage vor Beginn des Sommerfahrplans wird der E 3104 nach Goslar von einer Dampflok gezogen und verlässt am 28. Mai 1976 mit der Schürzenlok 44 1067 pünktlich den Bahnhof von Bad Harzburg.

Schon kam 044 534, die erst Mitte Januar 1976 aus Emden nach Ottbergen gekommen war, aus der dunklen Röhre gestürmt und ich staunte nicht schlecht: Obwohl wir erst den 28. Mai hatten, hing an ihrer Rauchkammertür schon das Abschiedsschild für den kommenden Tag! Nun rasch zurück zum Haltepunkt, denn aus der Gegenrichtung war bereits Dg 53842 Herzberg – Altenbeken im Anmarsch! Was für ein Spektakel, als die ebenfalls mit Blumen verzierte 044 552 durch die kleine Bahnstation donnerte und alles mächtig einräucherte! Mit dem nächsten Personenzug fuhr ich zur Endstation Ottbergen, um in der letzten Dampfnacht und am letzten Dampftag im Bahnbetriebswerk Abschied von den „Schwarzen“ zu nehmen. Laut meinem eigentlich längst überholten Heftchen „Dampfgeführte Reisezüge, Sommerfahrplan 1975“, das mir während meiner dreitägigen Tour als einzige Informationsquelle zur Verfügung stand und wertvolle Dienste leistete, sollte sich an diesem Freitag um 22:09 Uhr der 53848 mit einer 44 nach Altenbeken auf den Weg machen. Einige Fotografen versammelten sich zur späten Stunde am Ausfahrtsignal, doch ich wollte ein besonderes Experiment wagen: Auf einer leicht erhöhten Wiese gegenüber dem Bahnübergang in der Bahnhofsausfahrt baute ich mein Stativ auf, um den Zug durch das Bild fahren zu lassen.

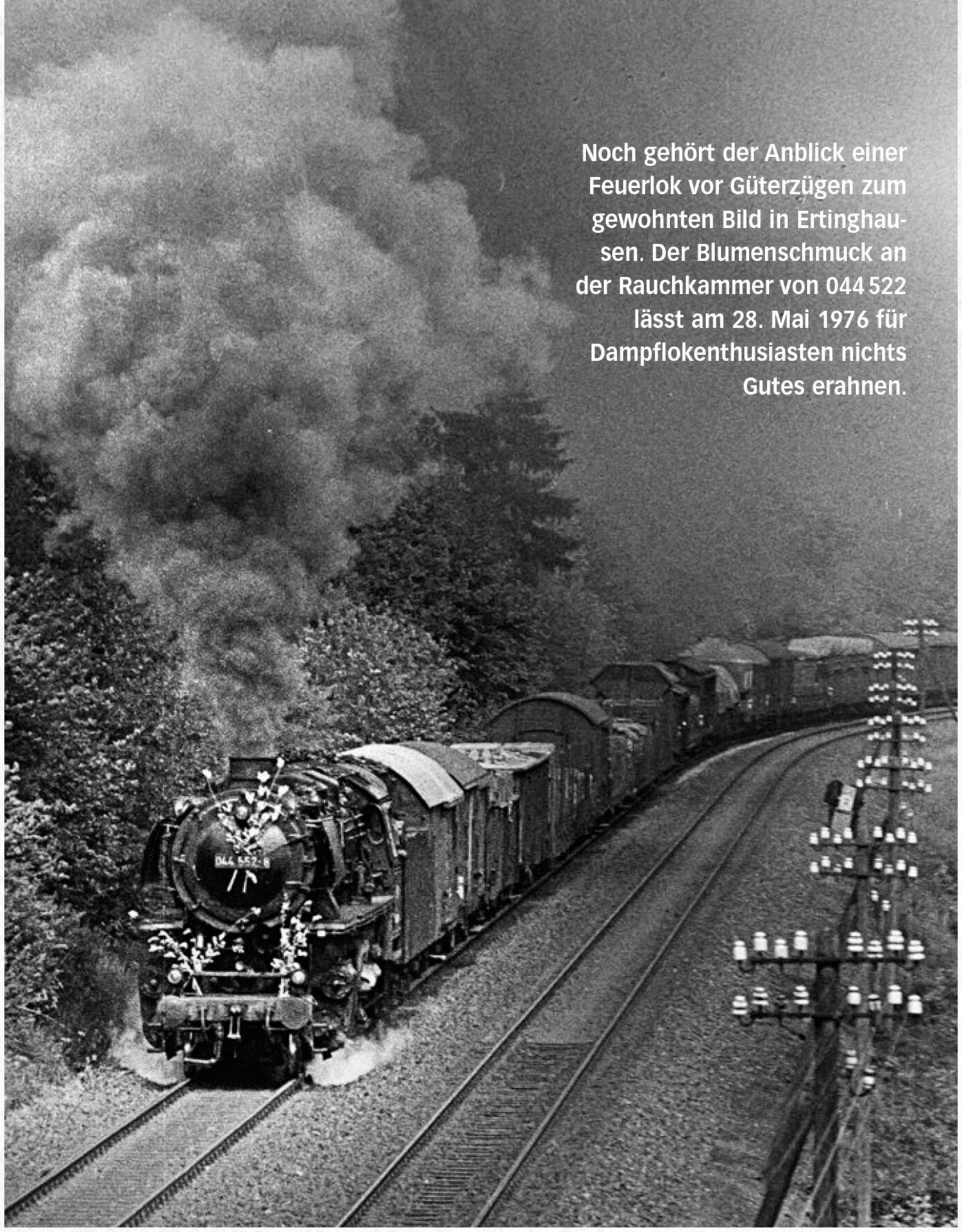
Schon ertönte ein kurzer Pfiff. Dann knallten die Auspuffschläge der Dreizylinderlok durch die Nacht, so, als würde sich Kriegsdonner von Osten her dem schlafenden Örtchen nähern! Kurz bevor das brüllende Ungetüm den Schrankenposten erreichte, drückte ich für einige Sekunden auf den Drahtauslöser, in der Hoffnung, diesen beeindruckenden, unglaublich stimmungsvollen Moment der Vorbeifahrt des allerletzten, nächtlichen Dampfzuges nach Altenbeken irgendwie im Bild festhalten zu können.

Der letzte Dampfmorgen in der Geschichte Ottbergens begann mit einem Schreck. Was war denn das? Dichter Nebel lag über den Gleisen und hüllte Bahnhof, Signale, Telegrafenleitungen, Lampen sowie das Bahnbetriebswerk mit all den Behandlungsanlagen und Lokomotiven ein. Waren die Lichtverhältnisse am Vortag in Bad Harzburg schon schwierig, so war an ein Fotografieren nun kaum mehr zu denken. Es fühlte sich an wie



Die extra für Eisenbahnfreunde mit ihrer alten Nummer versehene 50 2798 wartet am 28. Mai 1976 um kurz nach 9 Uhr in Bad Harzburg auf Ausfahrt, um den E 3536 nach Goslar zu bringen.

Wie so oft steht 044 552 an der Bekohlungsanlage des Bw Ottbergen. Noch deutet am 28. Mai 1976 nichts auf das nahe Ende der Dienststelle hin.



Noch gehört der Anblick einer Feuerlok vor Güterzügen zum gewohnten Bild in Ertinghausen. Der Blumenschmuck an der Rauchkammer von 044 522 lässt am 28. Mai 1976 für Dampflokenthusiasten nichts Gutes erahnen.

Obwohl es ein trauriger Abschied für immer ist, lächeln die Dampflokpersonale für letzte Fotos in die Kameras. Nicht nur für die Maschinen, auch für die Dienststelle Ottbergen ist das Ende gekommen.

Über den Autor:
Dirk Höllerhage ist Jahrgang 1959, verheiratet und Vater von zwei Kindern. Der studierte Theologe (Pastor) kam schon im Kindesalter mit der Eisenbahn in Berührung. Sein Vater war Eisenbahnbeamter im Bahnhof Altena (Westf) und wohnte mit der Familie dort in einer Dienstwohnung.

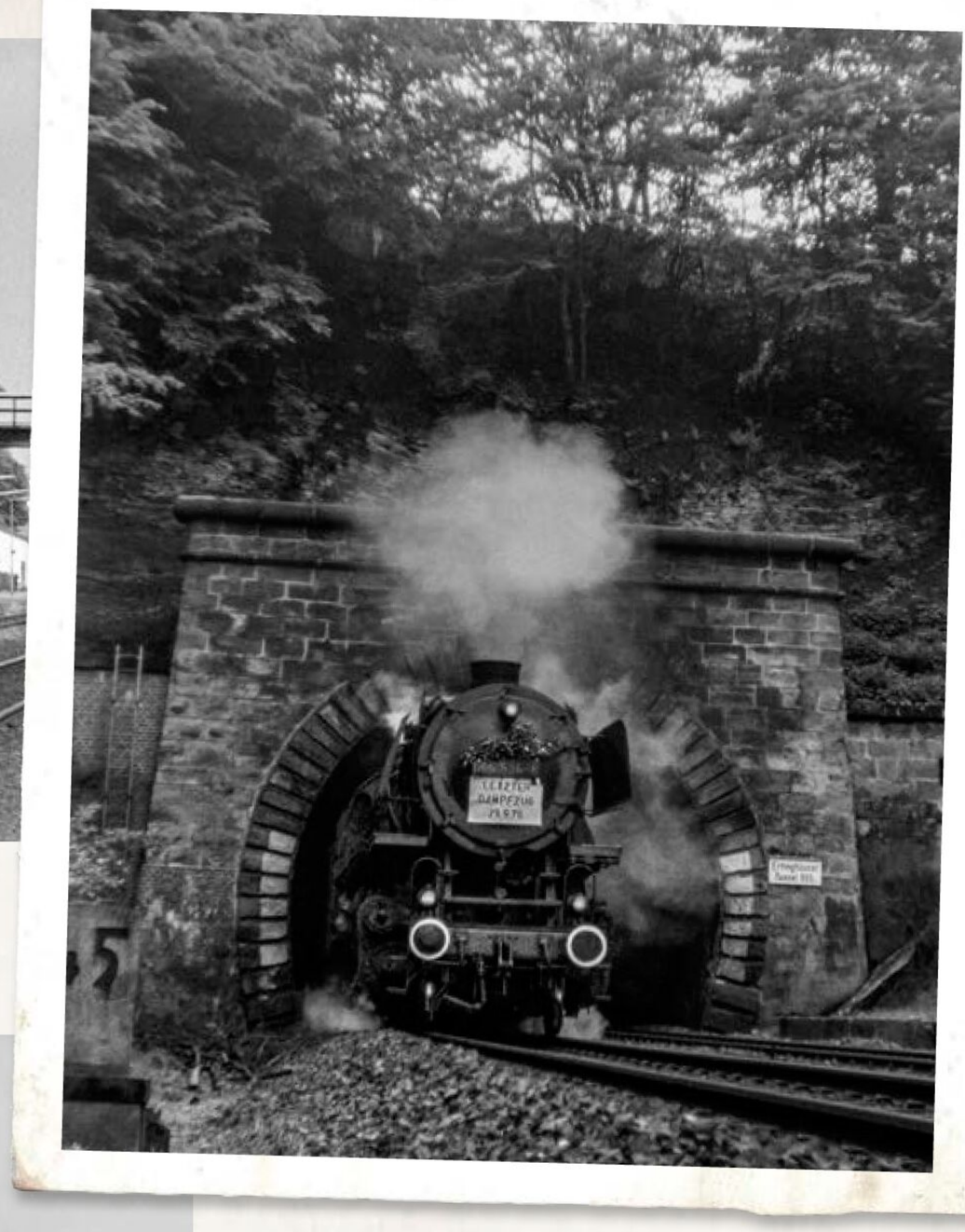
im Herbst – dabei stand doch der Sommer und nicht der Winterfahrplan vor der Tür! Ziemlich frustriert versuchte ich trotzdem, die nun schemenhaft ankommenden und geschmückten Metallkolosse abzulich-

Der Wettergott meinte es anfangs nicht gut

ten. Eine spannende Sache – zwar hörte man sie schon von Weitem, doch ihre Silhouette brach erst Augenblicke vor dem Motiv durch den Nebel. So marschierte ich hinüber ins Bw, denn dort ließen sich die 44 im Bodennebel doch entspannter und planbarer fotografieren.

Wie von Geisterhand lösten sich die Nebelschwaden plötzlich auf und überall kam blauer Himmel zum Vorschein. Wir Zaungäste konnten unser Glück kaum fassen und ununterbrochen klickten nun die Verschlüsse der Kameras. Ankommende Güterzugmaschinen fuhren auf der Drehscheibe Karussell, bis alle ihre Bilder im Kasten hatten. Heizer stellten sich zum Abschied mit den Schaufeln vor ihre Maschinen, die sie viele Jahre mit großer Kraftanstrengung gefüttert hatten. Lokführer und Bw-Mitarbeiter kletterten für ein letztes Gruppenbild auf die Pufferträger der sterbenden Riesen, in denen nun langsam das Feuer und somit ihre Lebenskraft erlosch. Die meisten Fotografen hatten vermutlich nur die Dampfloks im Sinn. Aber was ging an diesem letzten Tag wohl in den Köpfen der Eisenbahner vor sich? Wie war ihnen Zumute? Hieß es doch endgültig Abschied nehmen von ihrer Dienststelle, von vertrauter Arbeit und Kollegen, mit denen man jahrelang im Schuppen, in der Lokleitung oder auf dem Dampfross zusammengearbeitet hatte. Wohin würde man sie versetzten? Vielleicht freute sich der ein oder andere ja auf die moderne und saubere Zeit im Führerstand rauchfreier Lokomotiven. Oder winkte gar der Ruhestand nach harter Arbeit bei der Bundesbahn?

Für 044360 war es nicht die letzte Fahrt, sie wurde am 15. August 1976 noch zum Bw Gelsenkirchen-Bismarck überführt. Die angehängte 050249 des Bw Lehrte wird man allerdings hier in Ottbergen verschrotten.



Fotos: Dirk Höllerhage

044534 war erst Mitte Januar 1976 aus Emden nach Ottbergen gekommen. Nun stürmt sie – bereits mit einem Abschiedsschild für den kommenden (!) Tag versehen – am 28. Mai 1976 mit ihrem Güterzug aus dem Ertinghauser Tunnel.

Die allerletzte Abfahrt eines dampfgeführten Güterzuges nach Altenbeken am 29. Mai 1976 in Ottbergen. Mit Beginn des Sommerfahrplans werden Dieselloks die schwarzen Ungetüme ablösen und die Dampfära im Weserbergland beenden.

Am frühen Nachmittag wurde es spannend, denn man hatte viele der hier stationierten 44 in ihr Heimat-Bw zurückbeordert. Gehorsam trudelten sie vor regulären Güterzügen oder auch Lz in Ottbergen ein, ohne zu wissen, dass ihr letztes Stündlein gekommen war.

Zwei junge Kerle gesellten sich zu mir an die Schlackegrube. Heimlich lauschte ich ihrem Gespräch und erfuhr, dass sie gleich mit dem Auto nach Hardegsen aufbrechen würden, um dort den allerletzten Durchgangsgüterzug aus Herzberg zu fotografieren. Ich fasste mir ein Herz und fragte, ob sie mich mitnehmen würden. „Klar, kein Problem“, so die erlösende Antwort. Eingepfercht zwischen Kameratasche, Rucksäcken, Stativen, einer Blitzanlage, duftenden Ersatzschuhen, Essensresten und gebrauchter Wechselkleidung ging es auf dem Rücksitz eines hellblauen Opel

Ein letztes Mal dem König Dampf gehuldigt

Kadett C mitten hinein ins Revier der Jumbos. Die beiden waren schon einige Tage länger unterwegs und hatten im Wagen übernachtet. Egal, ich war einfach nur froh über die Mitfahrgelegenheit! Was für ein erhabener Moment, als sich der letzte mit König Dampf bespannte Durchgangsgüterzug die Steigung mit ohrenbetäubendem Lärm hinaufkämpfte. Man hatte dem Dg 53840 eigens einen Personenwagen für mitreisende Eisenbahnfreunde hinter die Schlepptenderlok angehängt. Eng gequetscht hingen sie nun aus den Abteilfenstern und genossen die letzten Meter Dampfabenteuer, manche mit Tonbandgeräten am langen Arm. Wehmütig schaute ich hinterher, bis die Rauchfahne überm Schienenstrang verflogen war. In Ottbergen erwischten wir 44669 ein zweites Mal bei der Ausfahrt nach Altenbeken. Da um Mitternacht das Ende der Dienststelle gekommen war und viele Dampfrösser auf „z“ gestellt werden sollten, wäre ich gerne noch bis zum Ende geblieben, um in diesem besonderen Moment bei meinen geliebten 44 zu sein. Doch für eine Familienfeier am 30. Mai bestand Anwesenheitspflicht. Traurig verließ ich im Personenzug nach Hamm den Bahnhof und schaute ein letztes Mal hinüber zum Bw mit all den Eisenbahnern, Loks und reichlich Dampf über Drehscheibe und Lokschuppen. Ein Anblick, den es nie wieder geben sollte. 50 Jahre ist das nun her. *Dirk Höllerhage*

Themenwelt „Rangierbahnhof der 70er und 80er“

Mit der neuen Themenwelt „Rangierbahnhof der 70er und 80er Jahre“ eröffnet ROCO ein faszinierendes Kapitel der Eisenbahngeschichte. Diese Epoche steht für eine Zeit, in der der Schienengüterverkehr das Rückgrat der Wirtschaft bildete – geprägt von markanten Lokomotiven, einem breiten Wagenpark und unermüdlichem Rangierbetrieb auf den großen Rangierbahnhöfen des Landes. Die Themenwelt vereint vorbildgerechte Fahrzeugmodelle, realistische Zugbildungen und digital erlebbare Betriebsabläufe zu einem in sich stimmigen Gesamtkonzept. Ziel ist es, die authentische Atmosphäre eines geschäftigen Rangierbahnhofs jener Zeit auf die Modellbahnanlage zu übertragen.

Egal, ob robuste Baureihe 335, leistungsstarke 290 oder E-Lok Urgesteine wie die Baureihe 194 sowie eine Vielzahl typischer Güterwagen – jedes Modell überzeugt durch höchste Detailtreue, präzise Bedruckung und modernste Digitaltechnik.

Elektrolokomotive 194 080-8, DB

7500212	DC
7510212	DCC
7520212	AC

6-tlg. Display: Rangierbhf./Schüttgut, DB

6600329

6-tlg. Display: Rangierbhf./ Schiebedach-/Schiebewandwagen, DB

6600339

6-tlg. Display: Rangierbahnhof/Offene Güterwagen, DB

6600334

Hier gehts zu den Modellen:

Verwendung von KI-generierten und grafisch nachbearbeiteten Bildern & Photomontagen

Foto: Thomas Rieger, Slg. Endisch

Am 17. Mai 1980 fuhr 89 6009 mit einen DMV-Sonderzug in Klötze ein. Von 1966 bis 1969 war die Maschine in den Bahnbetriebswerken Salzwedel und Oebisfelde stationiert.

Improvisationskunst

Die Deutsche Reichsbahn ließ zwischen 1953 und 1960 acht Loks der Baureihe 89$^{60–64}$ mit einem Schlepptender ausrüsten. Eine davon blieb als Museumsstück bis heute erhalten.

Slg. Dirk Endisch

Anfang Oktober 1962 weilte 89 6224 zum Vermessen und Verwiegen in der VES-M Halle. Die dabei erfassten Daten wurden im „Merkbuch für Fahrzeuge“ veröffentlicht.

Anfang der 1950er-Jahre waren die kleinen Dreikuppler der Baureihen 89$^{60–64}$ und 89$^{70–75}$ (preußische Gattung T 3) bei der Deutschen Reichsbahn noch vielerorts unentbehrlich. Die urigen Nassdampf-Tenderloks wurden nicht nur im leichten Rangierdienst eingesetzt, sondern bespannten auf einigen Nebenbahnen sogar noch Personen- und Güterzüge. Doch der Streckendienst auf der „Tedrei“, wie die Maschinen von den Eisenbahnern selbst später meist immer noch genannt wurden, war für die Lokführer und Heizer kein Zuckerschlecken. Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs stand der DR de facto keine Steinkohle für die Lokfeuerung mehr zur Verfügung. Stattdessen mussten nun Braunkohlenbriketts oder gar Rohbraunkohle verfeuert werden.

Der Heizwert der Braunkohle (2000–4600 kcal/kg) lag jedoch deutlich unter

dem der Steinkohle (7000–7400 kcal/kg). In der Praxis bedeutete das, dass die Heizer nun fast die doppelte Brennstoffmenge verfeuern mussten. Infolge des deutlich höheren Kohleverbrauchs verringerte sich der Aktionsradius der Tenderloks spürbar. Im Rangierdienst ließ sich dieser Missstand durch zusätzliche Pausen zum Restaurieren oder Kohlenehmen beheben. Im Streckendienst war dies jedoch nicht möglich. Um den Vorrat zu vergrößern – die Dreikuppler fassten je nach Bauart zwischen einer und zwei Tonnen Kohle – erhielten die meist vor dem linken Führerhaus angeordneten Brennstoffbehälter Aufsatzbretter aus Holz. Außerdem wurde der Führerstand mit Kohle beladen. Eine kleine Trennwand sorgte dafür, dass der Lokführer nicht in der Kohle stehen musste. Der Heizer „thronte“ hingegen bei der Abfahrt auf einem Brennstoffberg, der im Laufe der Schicht in der Feuerbüchse verschwand. Diese Praxis verstieß zum einen gegen den Arbeitsschutz, zum anderen verschlechterten sich die Arbeitsbedingungen dadurch erheblich. Außerdem traten im Laufe der Zeit vor allem bei der letzten Kuppelachse verstärkt Schäden an Tragfedern und Ausgleich auf.

Auf dem Führerstand türmte sich ein Brennstoffberg auf

Auch im Bahnbetriebswerk Bernburg waren diese Probleme bekannt. Die kleine Dienststelle setzte täglich zwei Maschinen der Baureihe $89^{60–64}$ vor Personen- und Güterzügen auf der ehemaligen Kleinbahn Bebitz – Alsleben ein. Um Personal zu sparen, wollte das Bw Bernburg die Außenstelle in Alsleben auflösen. Für die nun notwendigen Leerfahrten zwischen Bernburg und Bebitz waren die Vorräte der Dreikuppler allerdings zu knapp bemessen. So entstand im Sommer 1952 die Idee, eine Lok versuchsweise mit einem kleinen Schlepptender zu kuppeln, um den Brennstoff- und Wasservorrat zu vergrößern. Die vorgesetzte Reichsbahndirektion Magdeburg unterstützte dieses Vorhaben und auch das für die Erhaltung der Baureihen $89^{60–64}$ und $89^{70–75}$ damals zuständige RAW Blankenburg (Harz) hatte keine Einwände, zumal sich der Aufwand für den Umbau in Grenzen hielt. Tender der preußischen Bauarten 3 T 12,5 und 3 T 16,5 standen in ausreichender Zahl zur Verfügung. Im Wesentlichen musste lediglich die hintere Pufferbohle durch einen neuen Kuppelkasten mit Haupt- und Notkuppeleisen ersetzt, die Führerhausrückwand geändert und das Führerhausdach verlängert werden.

Nach nur wenigen Wochen lagen die fertigen Umbauzeichnungen vor, die anschließend vom Technischen Zentralamt (TZA) und der Fahrzeug-Versuchsanstalt (FVA) Halle (Saale) geprüft wurden. Am 29. April 1953 trafen sich Vertreter der Rbd Magdeburg, des TZA und der FVA Halle (Saale) zu einer abschließenden Besprechung. Wenige Wochen später, am 2. Juni 1953, setzte die Rbd Magdeburg die maschinentechnischen Abteilungen der Reichsbahnämter in Aschersleben, Halberstadt, Magdeburg und Stendal davon in Kenntnis, dass zunächst nur eine Maschine der Baureihe $89^{60–64}$ als Baumuster umgerüstet werden sollte.

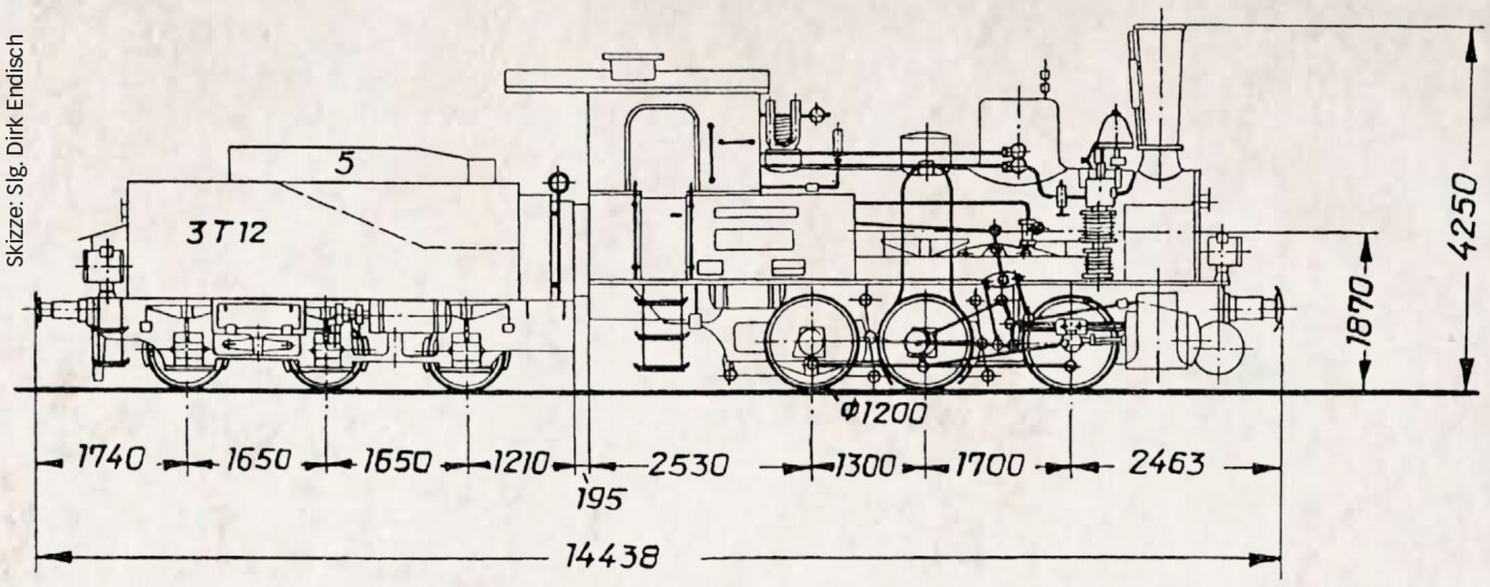
Nachdem die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung standen, begann am 9. Mai 1953 im Zuge einer Hauptuntersuchung (L4) der Umbau der 89 6009, die nun mit einem Tender der Bauart 3 T 12 (mit neuem, geschweißtem Tenderkasten) gekuppelt wurde. Am 11. November 1953

89 6009 mit Schlepptender bewährte sich hervorragend

übergab das Raw Blankenburg (Harz) die „Schlepptender-T 3“, wie die Maschine alsbald in Bernburg genannt wurde, wieder dem Betrieb. Dank der nun deutlich größeren Vorräte (12 m³ Wasser und fünf Tonnen Kohle) konnte der Aktionsradius der Lok spürbar ausgedehnt werden.

89 6009 bewährte sich hervorragend. Doch die Freude an der Maschine währte nur wenige Monate, denn auf Anweisung

Skizze: Slg. Dirk Endisch



89 6222 bis 6225 unterschieden sich von 89 6009 durch den größeren Raddurchmesser (1200 mm) und waren daher für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen.

Fotos : Jens-Peter Fried (rechts), Slg. Fried (links)

89 6406 war ab 1958 mit einem 3T12-Tender gekuppelt und fuhr vom Bw Salzwedel aus auf den ehemaligen Kleinbahnen in der Altmark.

89 6225 wurde 1967 an die DEFA verkauft und zur Westernlok umgebaut. 1970 stand sie im ehemaligen Bw Potsdam.

Im Sommer 1966 wartete 89 6222 in ihrem Heimat-Bw Wriezen auf ihren nächsten Einsatz. Als vorletzte Schlepptender-T3 wurde sie erst am 30. April 1969 abgestellt.

Fotos (2): Klaus Kieper, Slg. Wolfgang Zeunert

89 6222 war seit dem 29. September 1956 mit einem Schlepptender gekuppelt. Dieser besaß noch seine genieteten Originalaufbauten aus alten Länderbahntagen.

der Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) wurde die Lok zum 1. April 1957 dem Bw Wriezen zugewiesen.

Diese erst am 1. April 1955 gegründete Dienststelle bespannte in erster Linie Züge auf der Strecke Eberswalde – Bad Freienwalde (– Frankfurt/Oder) und auf den ehemaligen Kleinbahnen im Oderbruch. Für die Zugförderung auf den Verbindungen Wriezen – Neu Rüdnitz, Wriezen – Dolgelin, Wriezen – Hasenfelde – Fürstenwalde und Hasenfelde – Müncheberg (Mark) standen am 1. April 1957 insgesamt 13 Exemplare der Baureihe 89^{60-64} zur Verfügung. Bereits bei ihren ersten Einsätzen auf der Strecke nach Dolgelin konnte 89 6009 ihre betrieblichen Vorzüge unter Beweis stellen. Dies führte dazu, dass von 1955 bis 1966 die zum Bw Wriezen zählenden 89 6222, 6223, 6224 und 6225 ebenfalls mit einem dreiachsigen Schlepptender ausgerüstet wurden. Auch bei ihnen handelte es sich, so wie bei 89 6009, um Loks der preußischen Gattung T 3.

Ab 1958 ergänzte außerdem 89 6034 den Bestand der Schlepptender-89. Allerdings war 89 6034 keine „echte“ T 3, sondern eine Maschine des Henschel-Typs „Thüringen“. Außerhalb des Bw Wriezen setzte nur noch das Bw Salzwedel zeitweilig Schlepptender-89 ein (89 6011 und 6406).

Diese Dienste sind heute weitgehend in Vergessenheit geraten, nicht so die Einsätze der 89 6009 und der anderen Schlepptender-89 im Oderbruch. Hier bewiesen

Im Oderbruch lag das Revier der T 3 mit Schlepptender

die kleinen Maschinen vor allem in den Herbstmonaten vor bis zu 500 Tonnen schweren Rübenzügen, dass sie noch lange nicht zum alten Eisen gehörten.

Mit dem Niedergang des Personen- und Güterverkehrs auf den Strecken im Oderbruch waren dann allerdings die Tage der Schlepptender-89 gezählt. 89 6009 hatte am 23. September 1966 die Aufgabe, den letzten Personenzug auf der Strecke Wriezen – Dolgelin zu bespannen. Wenige Wochen später, am 12. November 1966, traf die Maschine im Bw Salzwedel ein, wo

Zu Schlepptenderlokomotiven umgebaute Maschinen der Baureihe 89[60–64]

Lok	Umbau von	bis	umgebaut im	Verbleib / Bemerkungen
89 6009	09.05.1953	11.11.1953	Raw Blankenburg	z 01.11.1971; am 16.11.1971 an das Verkehrsmuseum Dresden übergeben
89 6011	?	?	Bw Salzwedel	Rückbau zur Tenderlok
89 6034	04.09.1958	12.12.1958	Raw Tempelhof	z 01.04.1966; + 12.12.1967; ++ ?
89 6222	27.01.1956	29.09.1956	Raw Blankenburg	z 01.05.1969; + 10.06.1969; ++ 07.07. – 01.11.1969 Raw Stendal (nur Fahrwerk)
89 6223	03.08.1955	31.12.1955	Raw Blankenburg	z 23.03.1967; + 05.10.1967; ++ 1967 Raw Halle (Saale)
89 6224	28.12.1959	25.04.1960	Raw Karl-Marx-Stadt	z 22.12.1966; + 05.10.1967; ++ 1967 Raw Halle (Saale)
89 6225	?	08.05.1955	Raw Blankenburg	am 18.07.1967 an die DEFA Potsdam-Babelsberg verkauft (Umbau zur Filmlok)
89 6406	23.08.1958	01.11.1958	Raw Halle (Saale)	z 07.02.1963; + 16.09.1965; ++ 31.01.1967 Prag

sie meist als Heizlok genutzt wurde. Dies war auch im Bw Oebisfelde (5. März 1967 – 8. Oktober 1969) der Fall, bevor sie kurzzeitig im Bw Eilsleben stationiert war. Von dort wurde das Einzelstück – alle anderen Schlepptender-89 hatte die DR inzwischen ausgemustert – an das Bw Magdeburg weitergereicht (ab 9. Dezember 1969). Dort wurde sie als Heizlokreserve geführt und am 1. November 1971 in den Schadpark verfügt. Der Weg zum Schrottplatz blieb dem Dreikuppler erspart, denn die DR übergab 89 6009 formal am 16. November 1971 an das Verkehrsmuseum Dresden. Dort hält sie seither die Erinnerung an die T 3 mit Schlepptender wach. *D. Endisch*

Foto: Slg. Endisch

89 6034 war eine Lok des Henschel-Typs „Thüringen“. Ihr 3T 12-Tender unterschied sich durch seinen verlängerten Kohlekasten deutlich von den anderen Tendern.

Thomas Rieger, Slg. Endisch

89 6009 absolvierte am 17. Mai 1980 eine Rundfahrt durch die Altmark, hier bei der Einfahrt in den Bahnhof Kalbe (Milde).

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

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Naila er 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

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

www.modellbahn-keppler.de

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

www.carocar.com

Suche Modellbahn-Sammlung
in Spur N und Z, gerne sehr umfangreich, auch 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 Modellbahn-Sammlung 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 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

Verkäufe H0

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

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

www.ho-module.eu
Lasercutbausätze

www.kisten-klaus.de

Straßenbahnantriebe H0/H0m
www.bus-und-bahn-und-mehr.de

www.lokraritaetenstuebchen.eu

Märklin-Freunde H0 sind informiert: Letzter KOLL: KOMPKT ,25, lieferbar. G

www.modellbahn-keppler.de

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

www.ho-module.eu
FREMO Module und Gleisanlagen

Gesuche H0

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche und seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe,

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 7. Juli 2026

ostparts
Krause -Duo unlackiert
www.ostparts.de
Ihr Internetshop für 1:87 Ostmodelle
Neu im Shop!

Bausätze / Fertigmodelle / Zubehör

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

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

Pforzheim, mobil: 0176/26733931, E-Mail: onlinebenz@gmx.de

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

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-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

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

www.jbmodellbahnservice.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.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 KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modell-manufaktur.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: albue@t-online.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

Verkaufe graue Messing Max Heigl 1:22,5 Deutz Feldbahn Diesellok in Spur 2f / Spurweite 22,5mm, z.B. für Fama, Roco Alpin 0m. Gleismaterial, im Vorbild entspricht dies der 500mm Feldbahn-Spur! Glockenankermotor, Licht, original Heigl

SOMMERFEST
Modellbahnbox Karlshorst
10.07.2026 von 10 bis 17 Uhr
Präsentationen von Auhagen / Noch / Piko / Roco
Exklusive Sonderangebote nur an diesem Tag /
Kulinarisches Hightlight: Bratwurst vom Trabigrill
Inh. Holger Voigt · 10318 Berlin · Treskowallee 86 · Tel. 0 30/5 08 30 41
Öffnungszeiten: Di u. Mi 10-13 u. 14-18 Uhr, Do 10-13 u. 14-18.30 Uhr, Fr 10-13 Uhr, Sa 9-12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@email.de · Internet: www.modellbahnbox.de

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

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

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

fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau
Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com
Über 50 Jahre Spezial-Werkzeuge für Modelleisenbahner:
und Zangen, Bohrer, Messgeräte, Bleche, Profile und vieles mehr …
Wir sind dabei! Besuchen Sie uns auf unserem Messestand: Halle A1
NEU: Ginsterstraße 2 • 78141 Schönwald • Telefon: 07722 86 98 78

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

www.modellmobildresden.de

Verwitterung, Fotos/Preise/Info: +49(0)1716211019 - auch weitere Heigl 2f -Duplikate vorhanden!

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

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

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

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

Verkäufe Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

Verkaufe 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

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe 16 Jahrgänge Eisenbahn Magazin (weiße Mappen) der Jahrgänge 1963 - 1978 komplett. Sehr guter Zustand. VB. 180 EUR. +VK Tel. 0421/426253.

www.bahnundbuch.de

Gesuche Literatur, Film und Ton

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

Verkäufe Dies + Das

www.Railio.de
Sammlungsverwaltung

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 verstell-baren 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

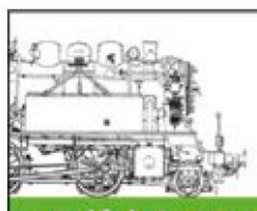
www.modellbahnservice-dr.de

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.

Auftragsätzen nach Zeichnung, Material: Messing, Neusilber, Bronze, Edelstahl ab 0,1mm. Stückzahl ab 1 Blech im Format 200 x 300mm. Viele **fertige Ätzteile** von M 1:20 -1:700 Kleinstketten Ms-Profile
Ätztechnik
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


Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice
Vielfalt im Detail!
Modellbahn Service
Lotter Straße 16
49078 Osnabrück
Tel. 0541.43 31 35
www.jbmodellbahnservice.de

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

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

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

Tel.: 0371/5362537 fahrbereit vorbereitet

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

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

Verschiedenes

www.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/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisen
bahnbau.de

Urlaub, Reisen, Touristik

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

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

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

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, 04159 Leipzig Sam. 14.11., Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190, 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

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
Seit 1981 www.adler-maerkte.de
Sommerpause
08.06. bis 05.09.2026
ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7060703, E-Mail: info@adler-maerkte.de

modellbahnbörse-berlin, jeweils von 10 bis 14 Uhr, Herzog 0173 636 0000, 13.06. Samstag Zwickau Neue Welt, 04.07. Samstag Dresden Johann Stadthalle

Alle Termine ohne Gewähr

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
04159 Leipzig, Sa. 14.11.
Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190
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

PATERNOSTER
Vitrine - Schattenbahnhof
Individuelle Fertigung
nach Kundenwunsch
alle Spurweiten ab N bis Spur IIm/G
Platz sparend-alle Züge sofort verfügbar
Brücken
kundenspezifisch gefertigt
Metall oder Kunststoff
versch. Bauweisen
Ein Hundert Prozent deutsche Handarbeit 100%
Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.thiel-gleis.de

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

35 Jahre Modellbahn Ehrhardt
Sonderangebote für TT:

Piko 47131 BR 93.0 DR Sound	239,00 €
Roco 35900 Drehscheibe	299,00 €
Roco 7380001 BR 114 DR Sound	229,00 €
Roco 36337 BR 108 DR Sound	239,00 €
Hornby HN9050S BR 58 DR Sound	399,00 €
Hornby HN9060S BR 58 DR Sound	399,00 €
Hornby HN9751 Containertragwagen TOUAX DFDS	39,00 €
Kres 4911D BR 491 DBAG Gläserner Zug digital	299,00 €
Tillig 01030 Set Reisezugwagen Flixtrain	149,00 €
Tillig 01208 Digital-Startset mit BR 110 DR	399,00 €
Tillig 02060 BR 42 DR	259,00 €
Tillig BR 50.0 DR Sound	439,00 €

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

DAS SPIEGELBILD DER GESCHICHTE

3 passende Angebote mit Wunschprämie

1 Testabo

Erst lesen, dann entscheiden

Einsteigen und überzeugen lassen

3 x 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

Jetzt Lesespaß & Prämie inklusive **abo.modelleisenbahner.de**

*nur im Verlagsabo

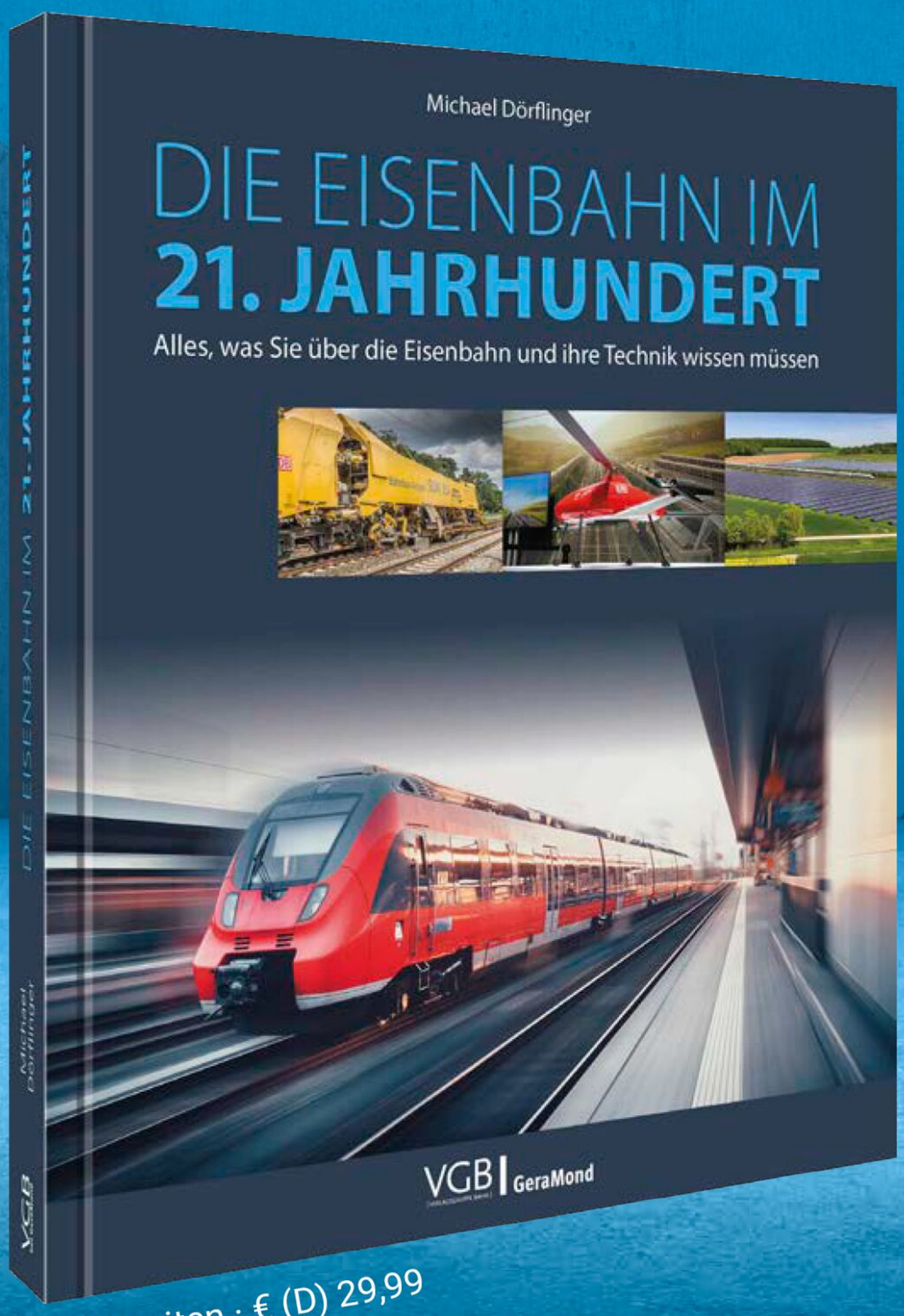
DIE MODERNE BAHN IM FOKUS

Die Zukunft der Mobilität fährt auf Schienen

Von den Zügen bis zur Signaltechnik

Ein spannender Überblick über **die Eisenbahn im 21. Jahrhundert und ihre Technik**

Auch für Laien **verständlich erklärt**



168 Seiten · € (D) 29,99

Hier mehr erfahren!

JETZT ÜBERALL, WO ES BÜCHER GIBT
UND AUF **VGBAHN.SHOP**

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

© stock.adobe.com – Bernulius

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Termine & Treffpunkte

Aktuelles zu den Terminen

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

Vorbild

Dampfloks jeden Tag im Einsatz

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

Bis 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 Technischen Museum Wien, Tel. 0043 1899 980, www.technisches-museum.at

Bis 6.9.

- Dampfzüge ab 5.7. jeden Sonntag auf der Gurkthalbahn (AT), außerdem 15.8., Tel. 0043 0664 1707136, www.gurkthalbahn.at
- Das Rhönzügle fährt jeden Sonntag nach Mellrichstadt, Tel. 09778 91230, www.freilandmuseum-fladungen.de

Bis 13.9.

- Der „Rote Flitzer“ pendelt ab 27.7. jeden Sonntag zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und dem alten Bahnhof „Stadt/Kloster“ von Maulbronn, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
- Museumszüge im Hochschwarzwald zwischen Titisee und Seebrugg jeden Sonntag ab 19.7., www.3seenbahn.de

Bis 20.9.

- Fahrten mit Schienenbus jeden Samstag (bis 12.9.) von Kappeln nach Flensburg, außerdem jeden zweiten Sonntag mit Diesellok nach Süderbrarup sowie vom 24.7. bis 28.7. mit Schienenbus täglich, Tel. 04642 9251653, www.angelner-dampfeisenbahn.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.mansfelder-bergwerksbahn.de

Bis 4.10.

- Die Buckower Kleinbahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 0334 3357578, www.buckower-kleinbahn.de
- Die Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de
- Triebwagenfahrten auf der Bleckeder Kleinbahn jeden Sonntag, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.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 Sauschwänzle-Bahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, bis 27.9. auch donnerstags und freitags, Tel. 07702 51300, www.sauschwaenzlebahn.de
- Dampfzugfahrten jeden Sonntag von Kandern nach Haltingen, Tel. 07626 8990, www.kandertalbahn.com
- 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

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., 3.7. bis 5.7.

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

Sa 20.6.

- Dresdner Museumsnacht im Eisenbahnmuseum, 16–24 Uhr, Tel. 0171 2601802, www.igbwdresden-altstadt.de
- Mit dem Schienenbus von Bietigheim-Bissingen zum „Öchsle“, nach Biberach oder nach Bad Schussenried, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
- „Müritz 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 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 Diesellok der Baureihe 218 ab Ilmenau über den Rennsteig zum „Tag der offenen Tür“ der Firma PIKO nach Sonneberg, www.dampfbahnfreunde-rennsteig.de

Sa 20.6., 18.7.

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

Sa/So 20./21.6.

- Sommerfest bei der Feldbahn Schlanstedt, Tel. 0172 5349229, www.feldbahn-schlanstedt.de
- Historisches Wochenende mit Oldtimertreffen, historischem Straßenbahn- und Busverkehr, Modellbahnen und Feldbahnbetrieb in der „Alten Dreherei“ in Mülheim an der Ruhr, Tel. 0208 44469360, www.alte-dreherei.de

Sa/So 20./21.6., 4./5.7., 18./19.7.

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

Sa/So 20./21.6., 25./26.7.

- Öffentliche Fahrtage der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

So 21.6.

- Museums-Dampfzug „Sofazügle“ von Ludwigsburg über Nürtingen nach Neuffen, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Tag des Rangierbahnhofs am Schauplatz Eisenbahn, Tel. 0371 46400892, www.schauplatz-eisenbahn.de
- Sonderfahrt von Hanau zum Hessentag in Fulda, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
- Dampftage im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

So 21.6., 28.6., 5.7., 12.7., 19.7.

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

So 21.6., 5.7., 19.7.

- 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
- Die Ruhrtalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de
- Fahrtage bei der Hespertalbahn, Tel. 0201 80091330, www.hespertalbahn.de

So 21.6., 26.7.

- Fahrten von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.dampfnostalgie-karlsruhe.de

Sa 27.6.

- 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 Diesellok von Chemnitz nach Karlsbad (Karlovy Vary), Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de

Sa 27.6., 18.7.

- Fahrtag beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I, Tel. 039200 54922, www.kj-1.de

Sa/So 27./28.6.

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

Fotos: Adobe Stock/Alva Steury/Markus Herzog

So 28.6.

- Sommerfahrtag im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. 06222 9599517, www.feldbahnmuseum-wiesloch.de
- Großer Familientag im Eisenbahnmuseum Lokschuppen Aumühle, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de

So 28.6., 5.7.

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

So 28.6., 19.7., 26.7.

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

Fr 3.7. bis So 4.7.

- Bello-Festival bei der Museumstoomtram Hoorn-Medemblik (NL), Tel. 0031 229 255255, www.stoomtram.nl

Sa 4.7.

- Tag der offenen Tür im Lokschuppen Wismar, Tel. 0171 1765137, www.lokschuppen-wismar.de
- Sonderzug mit E10 von Frankfurt zur „Nacht des Feuerzaubers“ am Rhein, Tel. 069 436093, www.historische-eisenbahn-frankfurt.de
- Ausflugsdampf mit IV K 176 von Radebeul nach Moritzburg und Radeberg, Tel. 0351 79696277, www.traditionsbahn-radebeul.de
- Bundesbahn-Eurocity „Pinzgau“ mit Baureihe 103 von Wiesbaden nach Zell am See, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

Sa 4.7., 18.7.

- Fahrten mit Dampf- oder Diesel zwischen Haselünne und Löningen, Tel. 05432 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

Sa 4.7., 25.7.

- Mit 119 158 und einem Schnellzug aus den 1930er- bis 1960er-Jahren von Potsdam (nur 4.7.) und Berlin nach Bergen, Prora und Binz auf Rügen, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com

Sa/So 4./5.7.

- 120 Jahre Amstetten – Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.lokalbahn-lag.de
- Fahrbetrieb zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de
- Nostalgiewochenende bei Linzer Lokalbahn, Vorchdorferbahn und Traunseetram, Tel. 0043 507952000, www.stern-verkehr.de

Sa/So 4./5.7., 18./19.7.

- Sernftalbahn-Museum Elm (CH) hat geöffnet, www.sernftalbahn.ch

Sa/So 4./5.7., 25./26.7.

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

So 5.7.

- Führung durch das historische Bahnbetriebswerk Hanau, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
- Der „Feurige Elias“ fährt zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Fahrbetrieb im Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven, Tel. 02183 8068377, www.gillbachbahn.de
- Fahrten von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.dampfnostalgie-karlsruhe.de
- Offener Zechenbahnhof anlässlich des KULTurflohMARKTs am Piesberg mit Pendelfahrten vom Osnabrücker Hauptbahnhof, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de
- Mit LVT 772 von Cottbus zu den Krabat-Festspiele 2026 in Schwarzkollm, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
- Fahrtage bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, Tel. 05241 68466, www.dkbm.de
- Seenland-Express von Nördlingen nach Gunzenhausen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Dampflok Sonderzug mit 23 1097 von Dresden zur Tannwalder Zahnradbahn, Tel. 0351 56393930, www.maertens-reisen.com, www.igbwdresden-altstadt.de, www. fluegelradtouristik.info

So 5.7., 19.7.

- Fahrbetrieb auf dem Alb-Bähnle zwischen Amstetten und Oppingen, Tel. 07331 715650, www.uef-alb-baehnle.de
- Museumsfahrten Harpstedt – Delmenhorst, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de

Di 7.7. bis So 12.7.

- Dampfbetrieb auf der Kleinbahn im Deutschen Dampflokomotiv Museum Neuenmarkt, Tel. 09227 5700, www.dampflokmuseum.de

Sa 11.7.

- Museumstriebwagen von Neumünster zum maritimen Fest Flensburger Dampfrundum, Tel. 04508 7774581, www.helev.de
- Triebwagenfahrt von Neustrelitz zur Werkstatt der DB Regio in Neubrandenburg und zum Bahnhofsfest rund um den ehemaligen Bahnhof Friedland der MPSB, Tel. 0172 3283238, www.hafenbahn-neustrelitz.de
- Pendelfahrten mit Ferkeltaxe zur Kahnnacht in Luckau, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- „Erlebniszug San Gottardo“ über die berühmte Gotthard-Bergstrecke, Tel. 0041 56 5665222, www.sbbhistoric.ch

So 12.7.

- Museumsfahrten in Minden mit T 9.3 „Kattowitz 7348“, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de
- Diesel-Fahrtag bei der Jagsttalbahn, Tel. 07937 277, www.jagsttalbahn.de
- Feldbahnmuseum Lengerich geöffnet, Tel. 05481 6330, www.eisenbahnfreunde-lengerich.de

Sa 18.7.

- Seebrückenfest mit Fahrbetrieb bei den Museumsbahnen Schönberger Strand, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de
- 125 Jahre TWE Nordabschnitt – 100 Jahre VT 03: Pendelfahrten von Lengerich-Stadt nach Ibbenbüren-Aasee, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de

So 19.7.

- Museumsfahrten auf der Kleinbahn Leeste – Thedinghausen, www.pingelheini.de
- Tunnelfahrten mit 01 519 auf der Schwarzwaldbahn, Anfahrt von Rottweil, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
- Der Kleinbahnexpress fährt von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de
- Museumsfahrten Neustadt (Weinstraße) – Elmstein, Tel. 06321 30390, www.kuckucksbaehnel.de
- Museumsverkehr zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.de
- Pendelfahrten mit 78 468 zwischen Lengerich-Hohne und Bad Laer, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de

Sa 25.7.

- „Rügen-Express“ von Saalfeld zu den Wallensteintagen oder den Störtebeker-Festspielen, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de
- Sonderzug nach Bad Schandau zum 26. Kirnitzschtalfest mit historischen Straßenbahnfahrten, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

So 26.7.

- Thementag im Eisenbahnmuseum Lokschuppen Aumühle, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de
- Die Ammersee-Dampfbahn fährt zwischen Augsburg und Utting, Tel. 0821 450447100, www.bahnpark-augsburg.de
- Schienenbus-Wallfahrt ab Ludwigsburg zum Kloster Beuron, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de

Fr 23.7. bis So 26.7.

- Historischer Nahverkehr auf Rügen mit 86, DR-V100 und Ferkeltaxen, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

Sa/So 25./26.7.

- Sommerfest im Bahnbetriebswerk Weimar, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de
- Bahnhofsfest im Eisenbahnmuseum Gramzow mit Museumsfahrten nach Damme, Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de

Modell

Sa 20.6.

- „Tag der offenen Tür“ bei PIKO in Sonneberg, Tel. 03675 897242, www.piko-shop.de
- Lenz Sommerfest mit großem Lager-, Rest- und B-Ware-Verkauf in Gießen, 10–16 Uhr, www.lenz-elektronik.de

Sa/So 20./21.6.

- Dampfgartenbahn- und Modellbahntreffen am Bahnhof Brand-Erbisdorf, 10–17 Uhr, Tel. 037322 41951, www.eisenbahnverein-langenau.de

Sa/So 27./28.6.

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

Fr 17.7. bis So 19.7.

- Ausstellung der Modellbahnfreunde aus Neubrandenburg, Waren (Müritz) und Karow-Lübz in der „Feldsteinscheune Bollewick“, 10–17 Uhr, Tel. 039934 87547, www.warener-eisenbahnfreunde.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.

TeTe-Neun-Drei

Nach den Kreationen für die Spuren G und H0 bringt Piko seine gut gelungene Miniatur der preußischen T 9³ als Reichsbahn-Baureihe 91³ nun auch noch für die Nenngröße TT.

Viele Nenngrößen des Modellbahnmarktes zu bedienen, kann für einen Hersteller ein großer Vorteil sein. Wenn man es richtig macht, lassen sich so die Früchte der nötigen Recherche- und Konstruktionsarbeiten gleich mehrfach ernten. Piko hat genau dies nur zu gut verstanden: Für die Gartenbahner und die H0-Freunde ist die beliebte preußische Tenderlok T 9³ bereits im Produktportfolio enthalten.

Ab sofort kommen auch die TT-Bahner in den Genuss eines schönen Modells der späteren Reichsbahn-Baureihe 91³. Die Neukonstruktion schließt sogar eine große Lücke, denn nach einer längst überholten Miniatur durch den inzwischen inaktiven Anbieter JATT fehlte von dieser Lokgattung ein Modell im Maßstab 1:120.

Dass der konstruktive Aufbau der neuen T 9³ für TT weitestgehend derjenigen in Nenngröße H0 gleicht, zeigte sich spätestens beim Zerlegen für das untere Bild auf Seite 57: Der Kessel und die Wasserkästen sind vollständig aus Zinkdruckguss gefertigt. So ist für reichlich Eigenmasse des vorbildgetreu lediglich 89 mm über Puffer

Sonneberg präsentiert eine weitere feine TT-Dampflok

messenden Lokomotivchens gesorgt. Die ist auch nötig, denn auf Haftreifen wurde zugunsten einer optimalen Stromaufnahme verzichtet. Alle weiteren Bauteile wie Rahmen, Umlauf, Führerhaus oder Kohlekasten bestehen dagegen aus Kunststoff. Dies trifft ebenso auf sämtliche Ansetzelemente zu. Gerade bei den immer noch

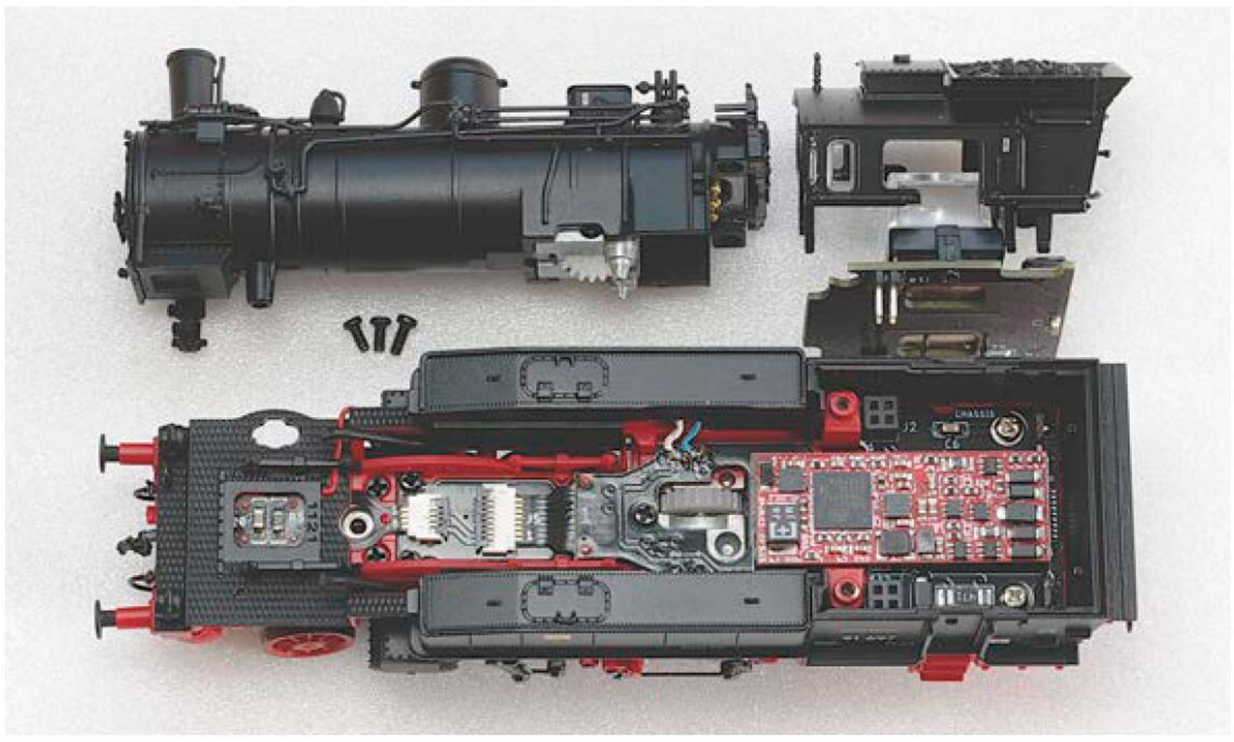
Typisch preußisch, die T 9³: Das TT-Modell überzeugt mit stimmigen Proportionen.

91 697 trifft im kleinen Erzgebirgsbahnhof „Niederschirma“ ein. Wie dieses TT-Fotodiorama entstanden ist, erfahren Sie ab Seite 74.

Fotos: A. Bergner

In Detaillierung und Finish ist die 1:120-Variante der Baureihe 91 jener im Maßstab 1:87 nahezu ebenbürtig.

Mit 91 697 wählte Piko ein Vorbild, das um 1960 vom Bw Reichenbach eingesetzt und 1967 ausgemustert wurde. Prägnant war ihr vergrößerter Kohlekasten.



Der technische Aufbau ist ebenfalls weitgehend identisch zur H0-Konstruktion. Nur im Führerstand der Soundversion nehmen Decoder und Lautsprecher mehr Platz ein.

Steckbrief

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 47151
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf letzten Kuppelradsatz; keine Haftreifen
- **Gewicht:** 90 Gramm
- **V_{min}:** Zirka 1 km/h bei Fahrstufe 1
- **V_{max}:** 73 km/h bei Fahrstufe 128
- **Ausstattung:** Piko TrainSound-Decoder XP S mit 21 Geräuschfunktionen; Spitzen-, Triebwerks- und Führerhausbeleuchtung
- **Zubehör:** Bremsschläuche, Original-kupplungsattrappen, Vitrinien-Luftkessel
- **Preis:** 389 Euro (UVP)

minimal zu dick geratenen Griffstangen sollte man daher beim Anpacken der Lok gut aufpassen. Zudem wurden alle anderen Details auch freistehend ausgeführt, lediglich die feinsten Kesselleitungen sind angraviert. Dafür besticht das Modell aber mit einer Detailfülle, die selbst vielen H0-Dampfloks absolut ebenbürtig ist.

Sehr schön wirkt auch der Fahrgestellbereich. Das robust vernietete Gestänge entstand aus Metallstanz- und Kunststoffteilen. Die TT-T 9^3 hat ihrem H0-Pendant sogar etwas voraus: Die Radsterne sind ebenfalls in Kunststoff gespritzt – der Trend zu vermeintlich edlen Metallradsätzen täuscht nämlich ein wenig darüber hinweg, dass sich in althergebrachter Bauweise sehr feine, formrichtige Speichen und Radreifen ohne Grenzmaß-Dimensionen erstellen lassen. Daher ein ausdrückliches Lob an Piko für diese Radsatz-Materialwahl! Sogar die Rahmenausschnitte über der Vorlaufachse wirken nicht so übertrieben groß wie bei der H0-Version, wenngleich auch an der TT-Lok die Ausströmrohre der Zylinder nicht exakt waagrecht angebracht werden konnten. Im kleineren Maßstab 1:120 fällt das aber nicht so sehr auf.

Antriebstechnisch ist alles ohne Beanstandung: Der kräftige Motor im Kessel überträgt seine Kraft per Schnecken-Stirnrad-Getriebe, die Lok läuft schön ruhig. Die Digitalausstattung ist so reichhaltig wie bei der H0-Soundlok, der Sound auf demselben hohen Niveau. Die Analog-Variante (Art.-Nr. 47150) wird dafür um 120 Euro günstiger angeboten.

Fazit: Endlich ein Modell der T 9^3 in TT, das sich sehen lassen kann. *A. Bergner*

Pfeil in Orange

Als Fortsetzung einer umfangreichen Serie französischer HGV-Züge im N-Maßstab bringt Kato nun einen modernisierten TGV PSE der ersten Generation. Die Neukonstruktion erscheint zunächst in der Ursprungsfarbgebung.

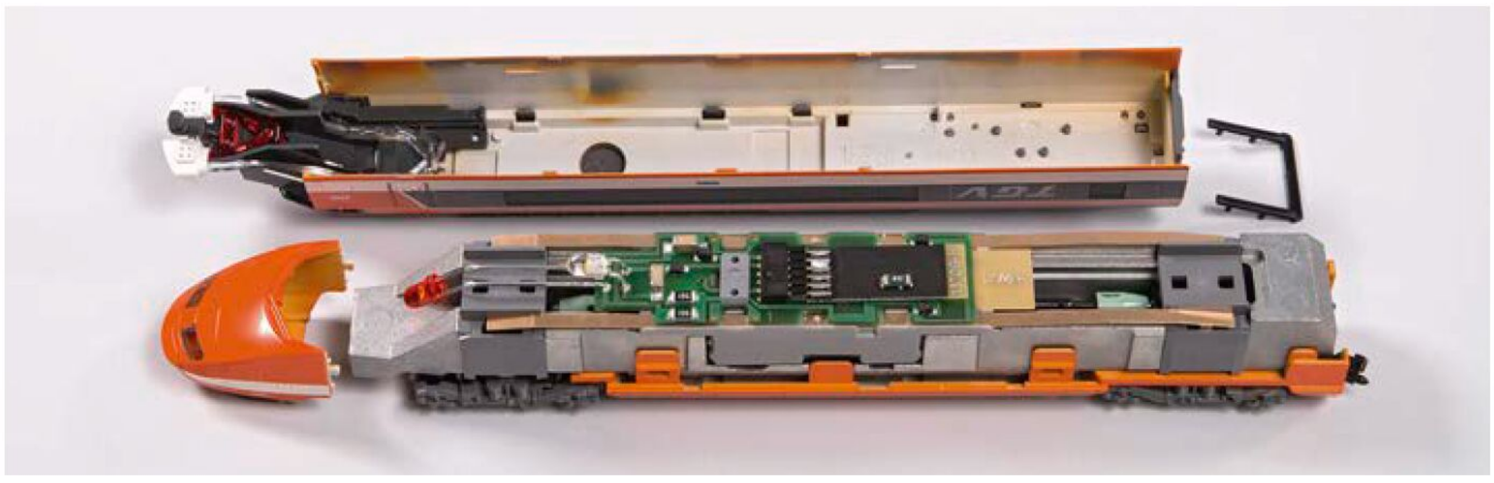
Drei aufeinander folgende MEB-Ausgaben mit jeweils einem orangefarbenen SNCF-Paradezug! Es war kein Plan, sondern ein gewisser Zufall. Gleich drei Hersteller (REE, AZAR und Kato) erinnerten sich wohl an die Weltrekordfahrten in Frankreich, die im Jahr 1981, vor nun 45 Jahren, für Furore sorgten. Die damals sagenhaften 380 km/h wurden auf der nagelneuen Schnellfahrstrecke Paris – Lyon erreicht. Planmäßig rasten die TGV der ersten (elektrischen) Generation ab 1982 zunächst mit 260 km/h zwischen den beiden Großstädten, später wurde die Geschwindigkeit nach Umbauten an der Strecke und den Triebzügen auf 270 und dann 300 km/h gesteigert. Die TGV-PSE (Paris Sud-Est) standen bis ins Jahr 2019 im Einsatz, allerdings nicht mehr in der originalen, sondern in „Atlantique"- oder „Carmillon"-Lackierung. Ein Triebkopf steht heute im Museum in Mulhouse.

Ein erstes Kato-Modell des TGV-PSE erschien bereits in den 1980er-Jahren. Die nun ausgelieferte Neukonstruktion hat mit der ursprünglichen Ausführung jedoch nichts mehr zu tun - sowohl was die äußere Gestaltung als auch die Modelltechnik betrifft. Bei Letzterer wurde allerdings auf die später erschienene Nachbildung für den TGV-Atlantique zurückgegriffen, was ein Blick in das Innere des Triebkopfes mit massivem Metall-Chassis deutlich macht.

Bewährte TGV-Technik von Kato im Triebkopf

Steckbrief

- **Hersteller:** Kato/Lemke
- **Bestellnummer:** 10-2134
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf alle Radsätze; zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 100 Gramm (Triebkopf)
- **V_{min}:** Zirka 15 km/h bei 1,8 Volt
- **V_{max}:** 400 km/h bei 14 Volt
- **Ausstattung:** Digitalschnittstelle nach NEM 651; Weiß-Rot-Lichtwechsel
- **Zubehör:** Kuppelstange zur Verbindung mit einem weiteren Triebzug
- **Preis:** 414,91 Euro (UVP)



Das Innere des angetriebenen Triebkopfs: keine ganz aktuelle Technik bezüglich der Schnittstelle, aber eine solide Basis für ausgeglichene Fahreigenschaften.

Zehnteilig kommt der TGV im Maßstab 1:160 auf eine Länge von knapp 1,3 Metern, das macht was her. Der Barwagen zeigt zwei zusätzliche Fenster der Modernisierung ab 1988.

Fotos: abp

Proportionen und Detaillierung des Triebkopfes sind wohlgelungen. Bei der Beschriftung des Zuges beschränkte man sich allerdings auf das Wesentliche.

Die Dachausrüstung zeigt nun vorbildgerecht die zwei unterschiedlichen Stromabnehmer der Zweisystemzüge. Die Fahrzeugübergänge sind deutlich enger ausgeführt.

Dort ist nur eine sechspolige Schnittstelle zur Digitalisierung vorhanden, aber auch der Platz für einen Lautsprecher. Die von Kato angekündigten DCC-Varianten lassen noch auf sich warten. Als Testmuster diente uns die vorbildgerecht zehnteilige Version als TGV 08 „Rouen“. Daneben sind auch ein jeweils fünfteiliges Grund- und Ergänzungsset erhältlich (TGV 84 „Dieppe“) . Wesentliche Verbesserungen gegenüber dem alten Modell sind die nun engeren

Die äußere Gestaltung wurde deutlich verbessert

Übergänge zwischen Triebköpfen und Wagenzug und zwischen den Einzelwagen. In beiden Fällen wurde die Konstruktion komplett verändert und optimiert. Auch die (nun abnehmbaren) Fronten mit vorbildgerecht ausgeführten Frontleuchten wurden verbessert. Die Zwischenwagen laufen beim neuen Modell auf Jakobs-Drehgestellen mit Nachbildung der Luftfederung – entsprechend der Modernisierung ab 1986. Die Stromabnehmer (nun Nachbildungen der Gleich- und Wechselstrom-Ausführung) bestehen aus Kunststoff. Die Fahreigenschaften sind sehr gut, der Zug liegt bei Höchstgeschwindigkeit auch geschoben sicher im Gleis.

Fazit: Ein herausragendes Exemplar der Technikgeschichte als zeitgemäßes Modell im Maßstab 1:160. Die Neukonstruktion war überfällig. *abp*

Rangier-Bügel-Eisen

Nach längerer Wartezeit wurden nun die neuen Hobbytrain-Modelle nach Vorbild der Baureihen E 60/160 in drei Varianten ausgeliefert. Wir stellen die Epoche-IV-Version vor.

In der Seitenansicht kommen die korrekten Proportionen und die Detaillierung gut zur Geltung. Die Rangiererbühnen sind lackiert, nicht aber die Griffstangen aus Kunststoff. Etwas störend sind auch die großen Befestigungszapfen am Stangenantrieb.

Viele Liebhaber von Altbau-E-Loks im Maßstab 1:160 werden vermutlich bereits eine 160 oder E 60 in der Sammlung verwahren. Roco brachte seine Miniatur der urigen Rangierlok bereits 1982 auf den Markt. Die Detaillierung war für die damalige Zeit sehr gut, doch die Fahreigenschaften konnten nicht überzeugen, insbesondere was das langsame Rangieren anging.

Für solche Einsätze in den großen, bereits elektrifizierten Bahnhöfen beschaffte die DRG in den Jahren zwischen 1926 und

Uriges Vorbild: elektrische Rangierlokomotive

34 in drei Serien insgesamt 14 Exemplare. Der Schrägstangenantrieb mit Vorgelegewelle wurde aus den größeren E 91 übernommen. Zu Bundesbahnzeiten erfolgte der Umbau mit Rangiererbühnen und zusätzlichen Führerstandsfenstern. Die Loks wurden anschließend in Garmisch, Rosenheim, Freilassing, Heidelberg und Treuchtlingen eingesetzt. Erst 1984 wurde das letzte Exemplar, 160 012, nach einem Stangenbruch abgestellt. Diese und zwei weitere Maschinen blieben erhalten.

Bei Lemke investierte man viel Mühe und Geduld, um den N-Bahnern ein rund-

Die 160 war nicht nur im Rangierdienst, sondern auch vor Übergaben eingesetzt. Einer der letzten Streckendienste der Garmischer Loks war eine Üg auf der Strecke Tutzing – Kochel, die hier nachgestellt wurde.

Auch in vergrößerter Ansicht macht die Hobbytrain-Lok eine gute Figur. Griffstangen und E-Leitung sind freistehende Kunststoffteile, der SBS 10-Stromabnehmer ist filigran ausgeführt.

Fotos: abp

um gelungenes Modell des deutschen „Bügeleisens“ anbieten zu können. Nun sind die nur 69 Millimeter langen Miniaturen in drei Epochen-Ausführungen zu haben: als graue DRG-Lok mit Stromabnehmner HIIs2D (mit zwei weit auseinanderliegenden Schleifstücken), als grüne DB-Lok im Zustand vor dem Umbau und als rote Epoche-IV-Variante mit Rangiererbühnen. Alle Versionen sind in Analog-Ausführung mit Next18-Schnittstelle und als Modelle mit DCC-Platine erhältlich. Wer die Loks digital einsetzen will, sollte auf letzteres Angebot setzen, denn zum einen ist ein Umbau in der kleinen Lok eher knifflig, zum anderen kann die ab Werk digitalisierte Lok (mit ESU-Decoder) vollends überzeugen. Insbesondere die Langsamfahreigenschaften sind tadellos: Fast lautlos (dank Glockenankermotor) und im Kriechgang gleitet die 160 über die Gleise, so, wie es sich für eine Rangierlok gehört. Die Zugkraft ist, da man zugunsten einer sicheren Stromabnahme (unterstützt

Digitalmodell mit hervorragenden Fahreigenschaften

durch einen Pufferspeicher) auf Haftreifen verzichtete, nicht überragend, aber dem kleinen Modell angemessen. Angetrieben wir der mittlere Kuppelradsatz, die anderen beiden werden nahezu spielfrei und ohne Taumeln über die Stangen mitgenommen.

Auch äußerlich kann das neue Modell überzeugen: Waren bei Roco noch viele Bauteile angespritzt oder schlicht nicht vorhanden (Hochspannungs-Leitung vor dem Führerhaus), ist nun alles so filigran wie möglich nachgebildet – angesichts der zahlreichen Griffstangen keine leichte Aufgabe. Auch das Fahrwerk mit feinen Radsätzen und zierlicher Nachbildung des Schrägstangenantriebs kann sich sehen lassen. Allein die Befestigungszapfen für das Gestänge sind ein wenig dick geraten.

Fazit: Die Neukonstruktion erfüllt die hohen Erwartungen der N-Bahner vollends, insbesondere, was die Fahreigenschaften anbelangt. *abp*

Das Gehäuse lässt sich nach dem Lösen der Führerstands-Griffstangen und zweier Selbstschneide-Schrauben abziehen, es bleibt aber über drei Litzen mit dem Chassis verbunden. Wichtig auf der DCC-Platine ist der Pufferkondensator.

Steckbrief

- **Hersteller:** Hobbytrain/Lemke
- **Bestellnummer:** H3059D
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Glockenankermotor mit Schwungmasse auf mittleren Kuppelradsatz; keine Haftreifen
- **Gewicht:** 34 Gramm
- **V_{min}:** Zirka 1,5 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 95 km/h bei Fst. 28
- **Ausstattung:** Digitalplatine (ESU) mit Pufferkondensator, Weiß-Rot-Lichtwechsel, Rangierlicht
- **Zubehör:** Ersatz-Griffstangen
- **Preis:** 274,90 Euro (UVP)

Festlands-Version

Die Class 66 – ein markanter Hingucker für den modernen Güterverkehr im Maßstab 1:120.

Fotos: Sebastian Koch

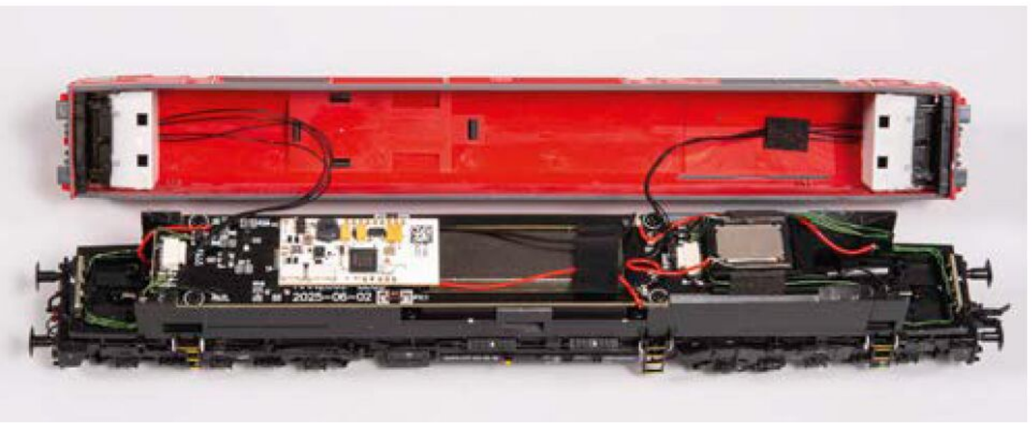
Nach TT-Modellen britischer Loks folgen bei Arnold nun Class 66-Varianten nach deutschen Vorbildern.

Auf dem Dach erkennt man die fein gravierte Spalte zwischen den Dachhauben. Das Lüfterrad ist mit einem geätzten Metallgitter abgedeckt, links liegt der Schalldämpfer.

Bereits 2025 erschien die Class 66 auf dem TT-Markt. Nun folgten mehrere Varianten deutscher Eisenbahnen. Erstmals auf dem europäischen Festland nahm die HGK die sechsachsige, dieselelektrische Maschine ab 2000 in Betrieb. Die Kölner Güterbahn setzt die Loks bis heute ein und hatte bis zu zwölf Exemplare im Einsatz.

Bei Arnolds Class 66 handelt es sich um ein rundum maßstäbliches Modell, bei dem die markanten Proportionen des Vorbildes treffend umgesetzt wurden. Werkseitig sind die Modelle fast fertig zugerüstet. Als Zurüstteile liegen geschlossene Rahmenendplatten bei, die mit farbig angelegten Luftschläuchen und Kupplungsattrappen komplett detailliert sind. Am Gehäuse sind die Griffstangen angesetzt, fein geätzte Messinggitter beeindrucken vor den Typhonen an den Lokfronten und über dem großen Kühlerlüfter. Die Gussrahmen der Drehgestelle wurden sehr gut getroffen, auch sie gefallen durch einige angesetzte Teile und die Leitungen der Sandstreueinrichtungen.

Nach dem Abnehmen des Gehäuses durch Auseinanderspreizen erkennt man den mittig liegenden Motor, der über zwei Kardanwellen alle Radsätze antreibt. Die beiden inneren verfügen über je einen Haftreifen. Die Analogversionen verfügen über eine Next18S-Schnittstelle. Im getesteten HGK-Modell sorgen ein Hornby-BLE-Decoder und ein Lautsprecher für realistischen Soundgenuss. Den Decoder kann man mit der Hornby-eigenen App auch über ein Smartphone via Bluetooth steuern. Typisch nachempfundene Geräusche wie ein Kaltstart oder den Lasttest, bei dem der Motor im Stand auf Maximaldrehzahl gebracht wird, wurden treffend umgesetzt. Nur die tiefen Frequenzen fehlen ein wenig. Trotzdem macht der Sechsachser sehr viel Spaß, die Fahreigenschaften und die Zugkraft lassen keine Wünsche offen. *sk*



Das DCC-Modell ist mit BLE-Decoder und Lautsprecher bestückt, die Litzen dienen der Beleuchtung.

Steckbrief

- **Hersteller:** Arnold/Hornby
- **Bestellnummer:** HN9071HM
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit zwei Schwungmassen auf alle Radsätze; zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 210 Gramm
- **V_{min}:** 1,6 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 165 km/h bei Fst. 28
- **Ausstattung:** 20 Sound- sowie je drei Licht- und Fahrfunktionen
- **Zubehör:** Geschlossene und komplett detaillierte Frontrahmen
- **Preis:** 234,90 Euro (UVP)

Immer erreichbar ...

... und immer zuverlässig.

DIE WILDE 13PLUS - DAS BESONDERE AUS LEIDENSCHAFT!

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.

Bügelfalte für den TEE

Es muss keine 103 sein, die einen TEE bespannt. Anfangs waren Loks der Baureihe 112 vor „Rheingold“ und „Rheinpfeil“ eingesetzt. Minitrix bringt eine N-Neukonstruktion der 160 km/h schnellen Bügelfalte.

Zusammen mit der 112 wurde auch das Dreier-Set „TEE Rheinpfeil“ ausgeliefert, enthalten sind je ein Avümh, ADümh und Apümz.

Ohne die beiliegenden Schürzen, aber mit zierlichen Pufferträger-Zurüstteilen zeigt sich die neue 112 in 1:160.

Ab 1963 verfügte die Bundesbahn über nagelneue Zuggarnituren mit klimatisierten Waggons für die Paradezüge „Rheingold“ und „Rheinpfeil“, die bald den TEE-Status erhalten sollten. Nur eine passende Lok fehlte, die 103 war noch nicht fertig. Als Übergangslösung verwendete man ertüchtige Loks der Baureihe 110 mit neuen Drehgestellen und einer Übersetzung für 160 km/h – die E 10.12, später 112. Minitrix nahm sich nun der bei den Fans beliebten Baureihe in Form einer Neukonstruktion entsprechend der zweiten Lieferserie mit Bügelfalte an. Im Pflichtenheft standen ein Metallgehäuse, die Ausrüstung mit Sound-Decoder und die Führerstandsbeleuchtung. Die Detaillierung umfasst freistehende Griffstangen aus Metall an den Fronten und den Führerraumaufstiegen. Die Dachausrüstung mit feinen Leitungen, Stromabnehmerantrieben und zierlichen Pfeifen ist gelungen, die Stromabnehmer wirken filigran. Auch das Fahrwerk mit vorbildentsprechenden Drehgestellen und Kulissenführung für die Kupplungen kann überzeugen. Weniger gelungen sind die Proportionen der Lok (Front und Seitenscheiben, zu niedriges Lüftergitterband), die Kombination aus konventioneller Lackierung und digitaler Bedruckung (störende Übergänge) und die kaum zurüstbaren Schürzen. Beim Fahrgeräusch ist das für die E 10 so typische Schaltwerk allenfalls zu erahnen. Fahreigenschaften und Zugkraft geben keinen Anlass zur Kritik. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Detaillierung; Beschriftung; Fahreigenschaften und Zugkraft; umfangreiche Digitalfunktionen

KONTRA: Proportionen; Farbgebung; Zurüstteile für Schürzen; Fahrgeräusch

BESTELLNRN.: 16269 (112 mit Sound)/15368 (TEE-Set)

PREISE: 329/199 Euro (UVP)

URTEILE: (Lokmodell)

› KOMPAKT

Roco: Re 4/4 der BLS in H0

Das vor einiger Zeit überarbeitete Modell der BLS-Standard-E-Lok wurden nun mit einigen Formänderungen ausgeliefert: Neu sind der kurze Stoßbalken und die Widerstandsgitter neuerer Bauart. Das Modell gibt den letzten Betriebszustand gemäß der Epoche VI wieder. Ein filigraner Stromabnehmer, detailreiche Drehgestelle und feine Speichenräder kennzeichnen die gelungene Miniatur. DC- oder AC-Digitalversionen sind für 449,90 Euro zu haben. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Formvariante; Maßstäblichkeit; vorbildgetreue Proportionen und Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; PluX22-Schnittstelle

KONTRA: Maschinenraum-Einrichtung nur als farbiger Druck

BESTELLNUMMER: 7500159

PREIS: 349,90 Euro (UVP)

URTEILE:

Der Railjet prägt nun in der zweiten Generation den Fernverkehr in Österreich und fast allen Nachbarländern. Da staunen die Wandervögel.

Ein Jet der jüngsten Generation

Bei Jägerndorfer ist die Nachbildung des neuen ÖBB-Fernverkehrs-Flaggschiffs im Maßstab 1:87 in vier Zugsets erhältlich.

Um eine komplette, neunteilige Railjet-2-Einheit in H0 auf die Schienen zu stellen, benötigt man von Jägerndorfer vier Zugpackungen: das dreiteilige Set mit dem Steuerwagen sowie die drei Ergänzungsstes mit je zwei Waggons. Dann hat man vier 2. Klasse-Sitzwagen, einen solchen der 1. Klasse sowie außer dem Steuerwagen noch den Endwagen auf der anderen Zugseite, einen Multifunktions- und einen Restaurantwagen zusammen. Alle Modelle sind in „High End"- und in „Basic"-Version für AC oder DC zu haben, das Dreierset zusätzlich als Soundvariante. Je nach Ausstattung sind für den gesamten Zug dann zwischen 900 und 1245 Euro (UVP) zu berappen. Der Gegenwert ist allerdings hoch: Jeder Wagen beeindruckt durch absolut authentisches Aussehen, die mehrfarbige Inneneinrichtung **Vom geschlossenen Zugbild mit engen Wagenübergängen bis zum Detail stimmt an dieser ÖBB-Garnitur alles.**

entspricht genau dem jeweiligen Vorbild, die Detaillierung von Gehäusen und Drehgestellen ist hervorragend. Digital lassen sich Innen- und Führerraumbeleuchtung sowie Zugzielanzeigen schalten. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; prima Detaillierung vom Dach bis zu den Drehgestellen; Inneneinrichtung; Lackierung und Bedruckung; stromführende Kupplungen

KONTRA: –

BESTELLNUMMERN: 71301, 71291, 71211, 71221 (DC Basic)

PREISE: 299,90/195,90/209,90/195,90 Euro (UVP)

URTEILE: ✕✕✕✕✕

› KOMPAKT

Roco: Moderne Waggons der österreichischen Post in H0

Auf Basis der Konstruktion für die Eurofima-Wagen erhielt die österreichische Post mehrere Serien von modernen vierachsigen Postwagen. Roco lieferte nun ein erstes Set in der zuletzt verwendeten „Komfortstufen-Lackierung" aus. Die beiden Modelle unterscheiden sich nur in der Beschriftung (Heimatbahnhöfe Wien West beziehungsweise Innsbruck) und sind sehr gut detailliert. Die vielen Griffstangen sind ab Werk angesetzt, die mehrfarbige umfangreiche Bedruckung umfasst auch die Bereiche unterhalb des Langträgers. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung

KONTRA: Nur im Zweier-Set

BESTELLNUMMER: 6200188

PREIS: 159,90 Euro (UVP)

URTEILE: ✕✕✕✕◢

Zimmerer-Freuden mit Wärterhaus

Von der Modellbahnwerkstatt Wuppertal ist als Neuheit ein H0-Bausatz nach dem Vorbild eines RhB-Wärterhauses in Bergün erschienen.

Mit mittelbraun gebeizten Holzbauteilen und einheitlich eingefärbtem Dach wirkt das Wärterhaus wie gerade neu errichtet.

Es wird wohl zahlreiche Eisenbahnbilder geben, auf dem dieses typische Wärterhaus verewigt wurde, denn es steht prominent direkt am Bahnhof Bergün an der Albulabahn. Es entspricht aber einer Einheitsbauweise und ist auch an anderen Orten entlang der Strecke zu finden.

Der Zusammenbau für den MEB machte richtig Spaß, die vielen Bauteile aus Echtholz sind passgenau und detailreich gefertigt. Man kommt sich vor wie ein 1:87-Zimmerer. Glücklicherweise sind aber die Balken der Wände bereits pro Geschoss in ganzen Bauteilen zusammengefasst und müssen nicht einzeln aufgeschichtet werden. Da geht der Bau gut voran. Stück für Stück sind allerdings die Balken für die komplett nachgebildete Dachkonstruktion einzusetzen. Zeit und Geduld sind auch für die Detaillierung mit passgenauen Fensterbrettern, Fensterläden und Zierelementen rund ums Dach gefragt. Dachrinnen aus Kunststoff liegen bei, die Fallrohre erwiesen sich aber als ungeeignet und wurden durch Messingrohre ersetzt. Alle Holzbauteile wurden nach dem Zusammenbau gebeizt, sonst wirken sie zu hell. Zu lackieren sind auch die Fensterläden, der Sockel sowie das Dach samt 3D-gedrucktem Kamin. Das Ergebnis ist ein wirklich hübsches Bauwerk nicht nur für RhB-Fans. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Passgenauigkeit; ausführliche Anleitung

KONTRA: Fallrohre

BESTELLNUMMER: 100350

PREIS: 64,90 Euro (UVP)

URTEILE: ✕✕✕✕◠

Die Hauseigentümer hatten offensichtlich unterschiedliche Wünsche, nicht nur, was die Fassadenfarbe angeht. Rechts steht das neue Doppelhaus frisch aus dem Bauplatz gestampft. Ganz bezugsfertig ist es anscheinend noch nicht.

DHH zu verkaufen – bei Nordmodell

Modernere Gebäude findet man im Zubehör immer noch wenige. Der Hamburger Hersteller schließt eine Lücke zumindest im Maßstab 1:160.

Selbstverständlich sind beide Hälften des Doppelhauses in diesem Lasercut-Bausatz enthalten. Er entstand nach Originalplänen und passt als Neubau in die späten 70er- und die 80er-Jahre. Solche Häuser findet man heutzutage landauf-landab in vielen Neubauvierteln. Beide Hälften unterscheiden sich in einigen Details, was aus der Anordnung der Fenster und Balkone deutlich wird – aber auch an der Innenraumaufteilung. Diese ist vollständig in allen Geschossen mit Wänden und Türen nachgebildet. Zu sehen ist das aber fast nur, wenn man auch eine Beleuchtung (der Bausatz ist entsprechend vorbereitet) und eine Inneneinrichtung ergänzt. Der Zusammenbau klappt tadellos, wenn man die sehr ausführliche Bauanleitung auch wirklich beachtet. Die Nachbildung der Putzfassaden besteht aus durchgehendem Karton, der an den vorgravierten Ecken geknickt wird – das funktioniert tadellos und ergibt saubere Kanten. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Innenräume; Passgenauigkeit; Bauanleitung

KONTRA: fehlende Regenrinnen und Fallrohre

BESTELLNUMMER: LC-160-342

PREIS: 57,75 Euro

URTEILE: ✕✕✕✕◠

› KOMPAKT

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Proportionen und Formgebung; Detaillierung; Chromteile; lieferbar in authentischen Farben

KONTRA: –

BESTELLNUMMERN: 87001400 (alaskablau-metallic) / 87001401 (lotosweiß) / 87001402 (corona-gelb) / 87001404 (coloradorot)

PREISE: je 24,95 Euro (UVP)

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠⊠

Minichamps: NSU Ro 80 in H0

„Vorsprung durch Technik“ – dieser Werbespruch stammt ursprünglich aus der PR für den berühmt-berüchtigten Ro 80 des einstigen Autobauers NSU. Das Vorbild von 1967 mit seiner phänomenal modernen Karosserie, gezeichnet von Claus Luthe, und dem Wankel-Rotationsmotor gilt als eines der innovativsten deutschen Automobile. Minichamps hat diese Legende auf vier Rädern detailliert und vor allem mit einer perfekt getroffenen Formensprache in den Maßstab 1:87 übertragen. *ba*

› KOMPAKT

PCX 87: Opels Luxuslimousine, der Senator A, in H0

Gegen die Konkurrenz aus Stuttgart und München war in Rüsselsheim nie ein Kraut gewachsen, da konnten die Opel-Produkte noch so sauber gefertigt und üppig ausgestattet sein, wie ein Senator. Es fehlte das Image. Trotzdem wurden vom Senator A zwischen 1977 und 1986 immerhin knapp 130 000 Exemplare verkauft – einschließlich des „Monza“ als Schrägheckversion (den es bei PCX ebenfalls gibt). Uns erreichten ein Senator A2 in Hellblau-Metallic sowie die beigefarbene Taxi-Version. Beide Miniaturen sind rundherum ausgezeichnet ausgefallen, was Formgebung, Details, Lackierung und Bedruckung sowie die Fenstereinsätze angeht. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; Proportionen; Detaillierung; Innenraum; Lackierung und Bedruckung; unterschiedliche Felgen; gut rollfähig

KONTRA: –

BESTELLNRN.: 870743, 871462

PREISE: je 22,95 Euro (UVP)

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠⊠

Anzeige

„TAG DER OFFENEN TÜR“
20. Juni 2026
9:00 - 17:00 Uhr

Freuen Sie sich auf ein umfangreiches Programm:

- Firmenbesichtigung bei laufendem Betrieb
- Große Tombola mit attraktiven Preisen
- Verkauf von Oldies und Sonderposten
- PIKO Modelle mit individueller Bedruckung
- Attraktive Schauanlagen
- PIKO Digital Präsentationen
- Sondermodelle und PIKO Souveniers
- Wagenmalaktion für Kinder
- Hüpfburg und Spielbereich mit Kinderbetreuung
- Ersatzteilservice
- Speisen und Getränke, Thüringer Spezialitäten
  Und vieles mehr …

Jetzt hier anmelden und kostenfreies Tombola-Los sichern!

PIKO

1

Sie lebt!

Als Schmuckstück für ein außergewöhnliches Spur-1-Diorama entstand ein Modell einer Köf II, das nicht nur äußerlich, sondern auch technisch beeindruckt.

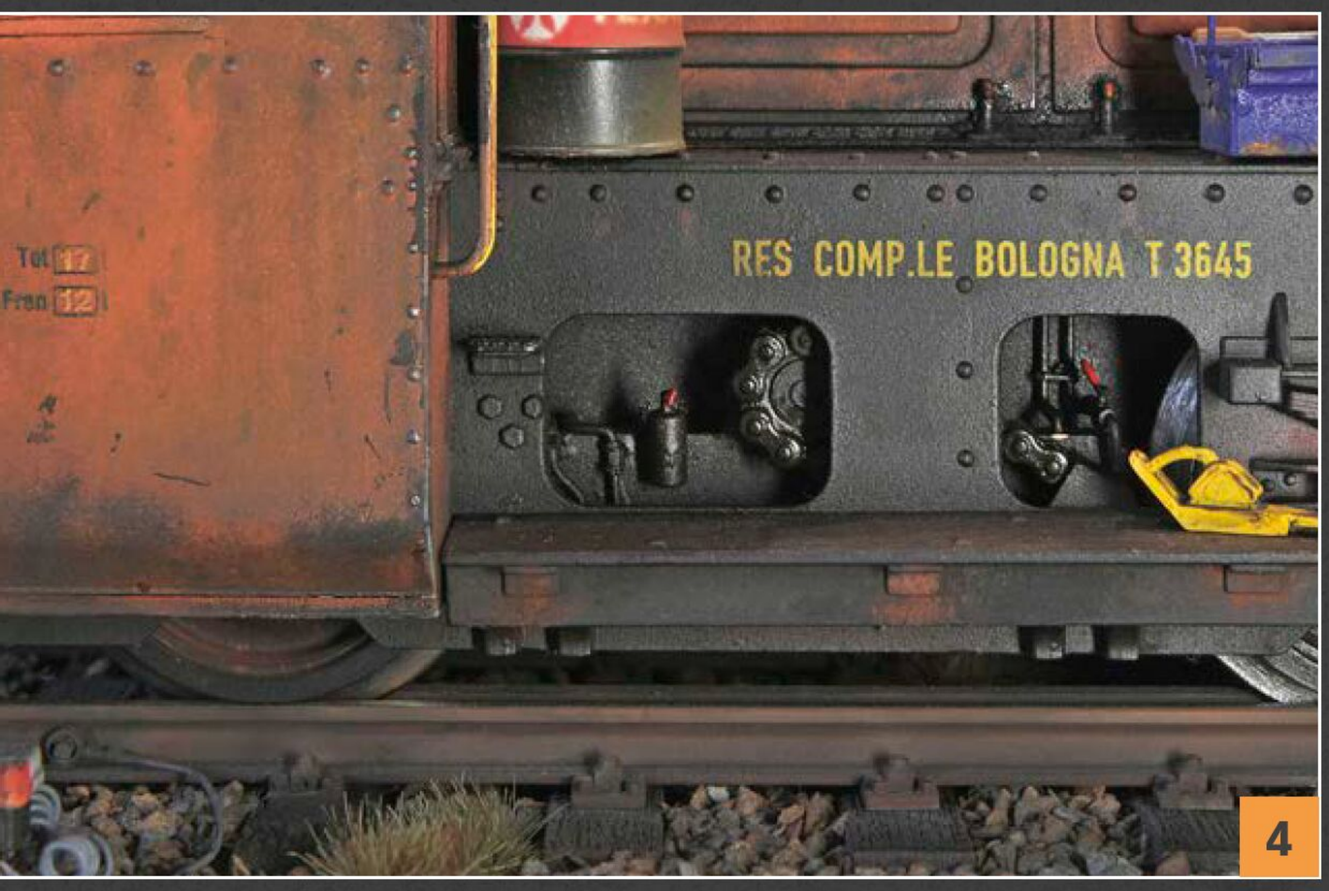
Dieses Projekt ist eng mit einem anderen von mir verbunden: „Illusione“ wurde bereits im MEB 8/2024 vorgestellt und befasste sich mit dem Bau eines sehr kompakten und detaillierten Dioramas im Maßstab 1:32. Beiden Projekten gemein ist die Herausforderung, möglichst etwas zu tun, das im Modellbau so noch nie realisiert wurde – eine Aufgabe, der sich allerdings einige Modellbauer stellen und die sicherlich alle begeistert.

2

Fotos: Stefano Regazzoni

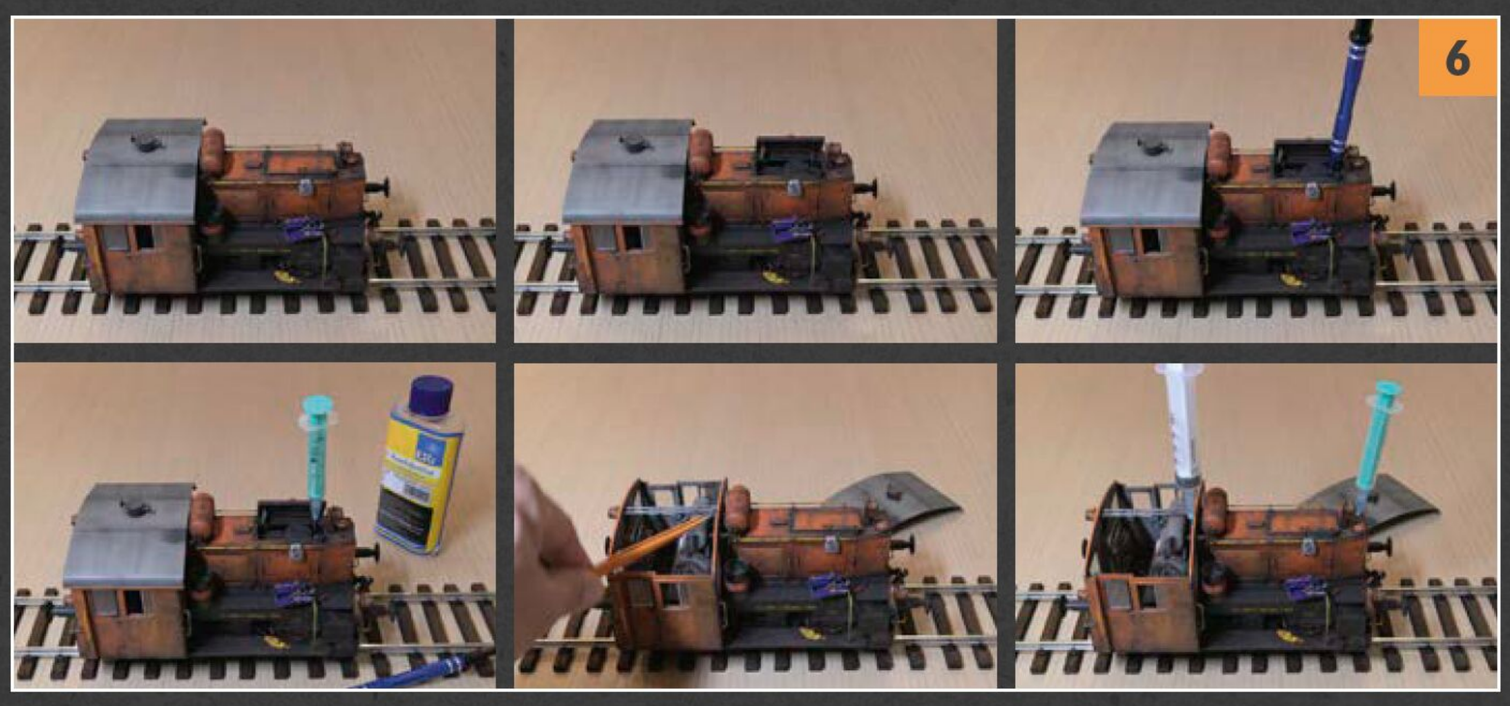
3

(1) Die alte Köf erfordert die gewissenhafte Pflege durch das Personal. Doch irgendetwas stimmt nicht, der Motor ist überhitzt und Qualm entweicht der Motorhaube.
(2) Ein Besuch in der nahen Werkstatt mit davor liegender Untersuchungsgrube ist die zwingende Folge.
(3) Das Biotop der Köf ist ein kompaktes Spur-1-Diorama. Dargestellt ist ein winziger Ausschnitt im Vorfeld von „Milano Centrale“.



4

5


6

Mein Ziel war der Bau einer Köf II mit größtmöglichen technischen Raffinessen und außergewöhnlicher Detaillierung. Bevor ich jedoch fortfahre, möchte ich etwas tun, das sonst am Ende eines Artikels steht: Es ist ein ganz besonderer Dank an meinen lieben Freund Lorenzo Lombardi, mit dem ich im Verlauf von drei Jahren Ideen, Arbeit und Frust geteilt habe. Es entstand eine Partnerschaft, die wohl auch in Zukunft noch Früchte tragen wird.

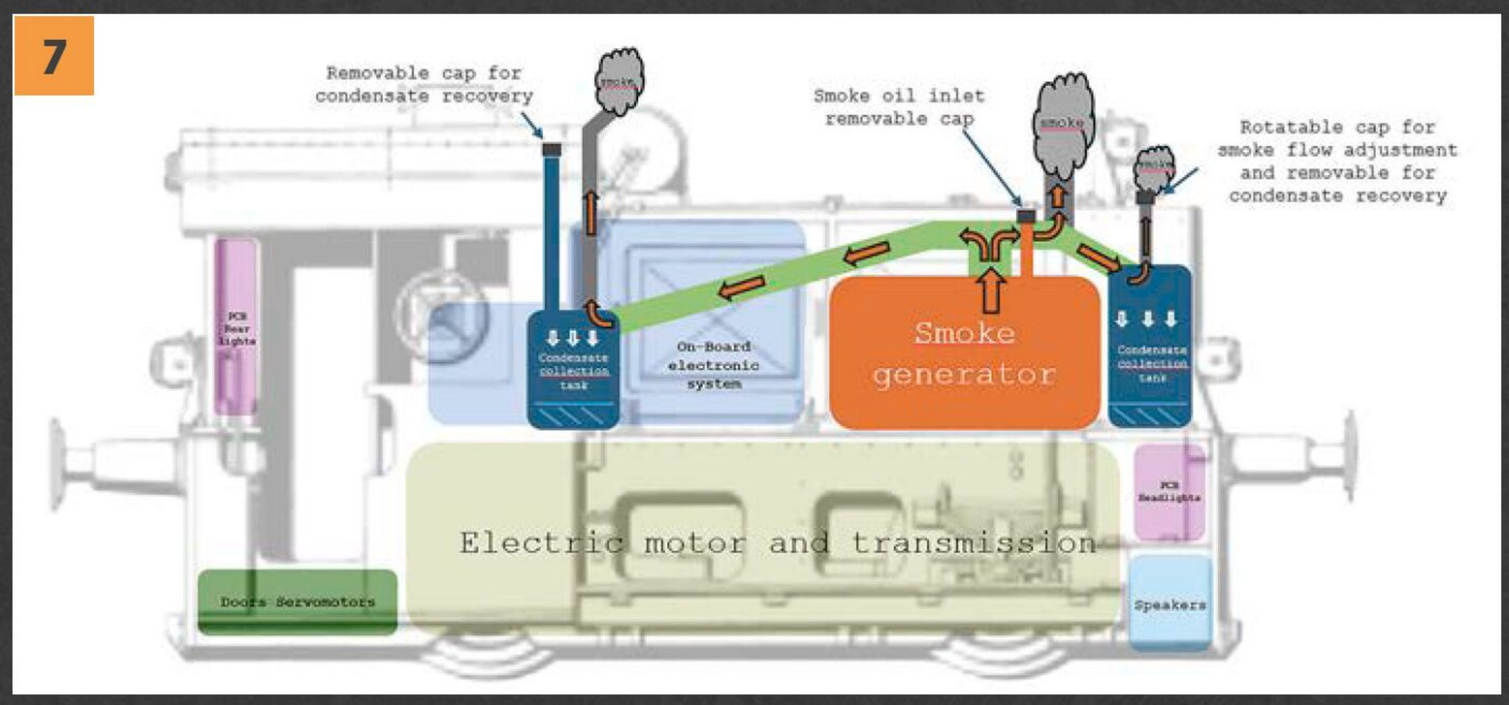
„Warum gerade eine Köf II?“, werden viele fragen. Einfach, weil sie meiner Meinung nach jahrzehntelang die Arbeitswelt der Eisenbahner prägte, und weil keiner der großen Hersteller es wagte, die heute mögliche Modelltechnologie in einer so kleinen Lok einzubauen. Möglicherweise, das wurde mir im Verlauf des Projekts immer klarer, liegt es am vernünftigen und realistisch wirkenden Einsatz eines Rauchgenerators. Aber auch die Elektronik, zwei Servosteuerungen für die Türen und die notwendige Verkabelung waren nicht einfach unterzubringen.

Um den Bau zu vereinfachen, verwendete ich ein Märklin-Modell. Es ist leicht zu finden, sehr robust und die Motorisierung ist einwandfrei. Das Gussgehäuse ist ebenfalls gut gemacht, ich fräste es jedoch innen auf, um mehr Platz für die Elektronik (mit ESU-LokSound V5.0-Decoder) und die Raucherzeugung zu erhalten. Das Führerhaus passte ich an mein konkretes Vorbild an, die T 3645 der privaten ICE (Impresa Costruzioni Emiliana) aus Bologna im Zustand der 90er-Jahre, an.

Das Fahrgestell wurde so modifiziert, dass die Servos für die Türen samt der Verkabelung unterzubringen waren. Einer grundlegenden Änderung bedurfte die Stromabnahme: Ursprünglich war an den Radsätzen nur je ein Rad (das mit Schleifkontakten) isoliert, der andere Pol (Masse) wurde über das Chassis geführt. Diese im Digitalbetrieb fehleranfällige Konstruktion beseitigte ich durch eine separate Stromabnahme über alle Räder.

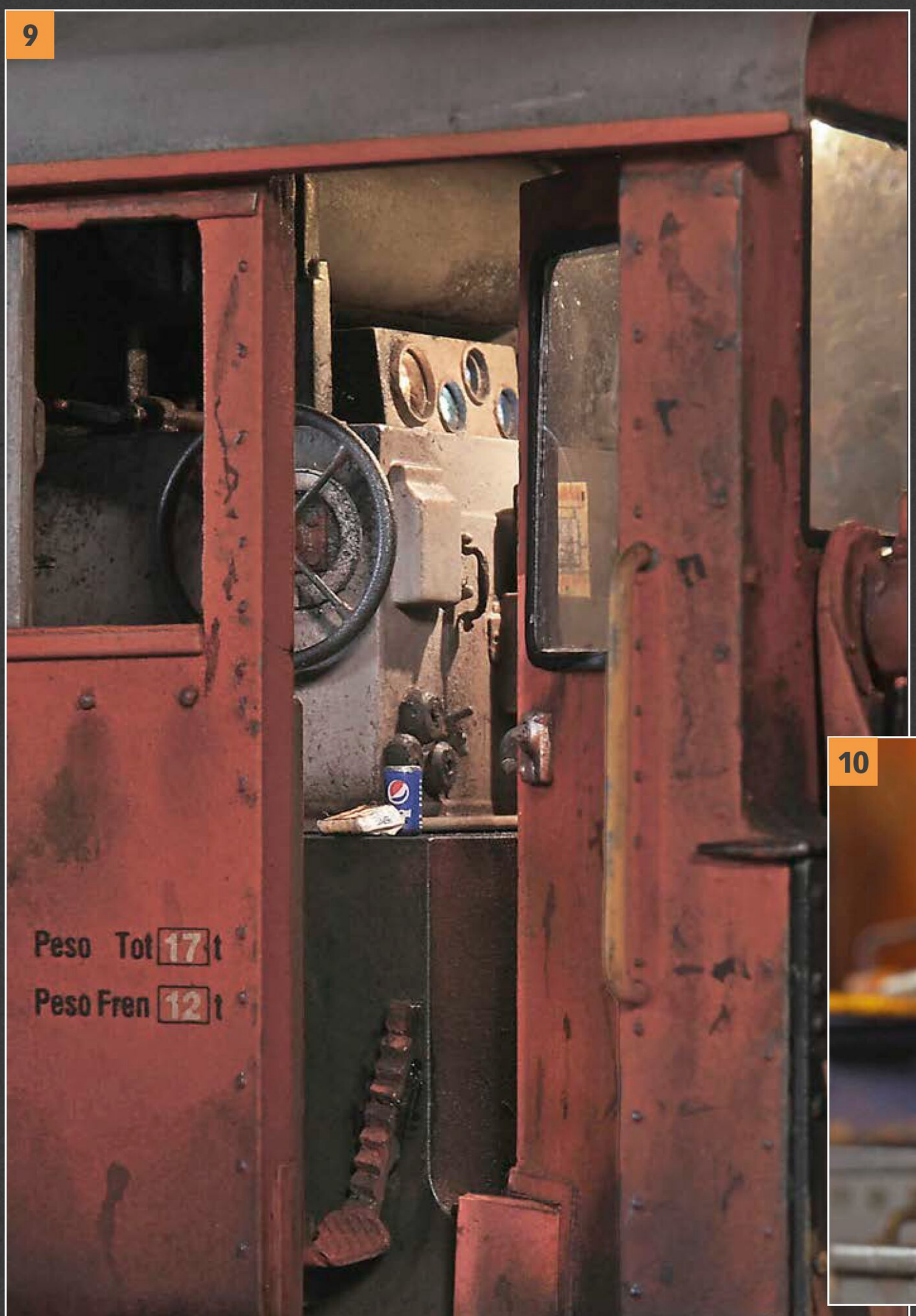
Das abnehmbare Dach wurde neu angefertigt, sodass es außen wie innen realistisch wirkt. Ein kleines Detail ist die Dokumententasche an der Führerhausdecke, in der eine Miniaturausführung der Märklin-Bedienungsanleitung steckt, so wie auch am Bedientisch.

Die Raucherzeugung war wahrscheinlich der komplexeste Teil des Projekts und führte zur Anmeldung eines Patents. Trotz des Ausfräsens blieb der verfügbare Platz begrenzt, doch mein Wunsch war es, etwas Spektakuläres zu schaffen: Ich wollte mich nicht mit Imitation nur der Motorabgase zufriedengeben, sondern zumindest auch die Führerstandsheizung berücksichtigen. Es war aber unmöglich, dazu mehrere Rauchgeneratoren zu installieren. Meine Idee war, einen kompakten Rauch-



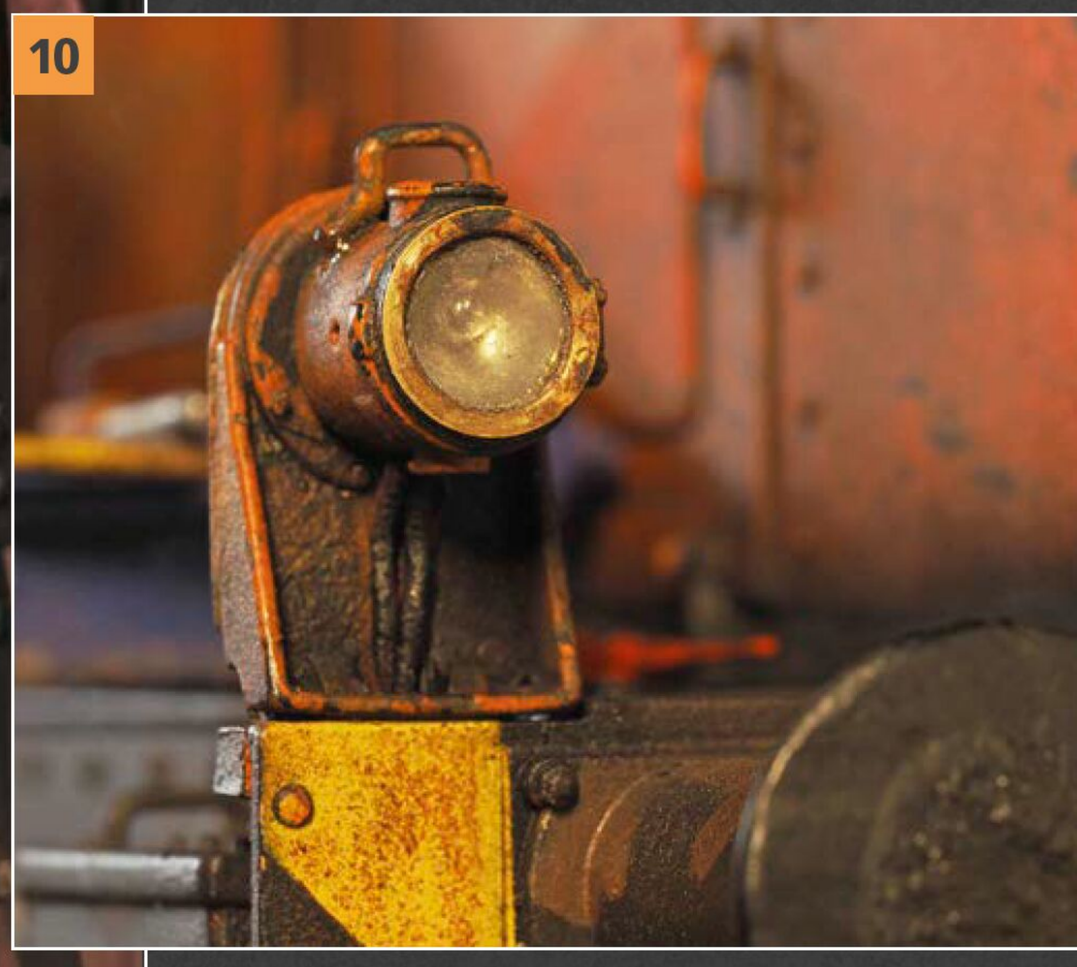
7

8

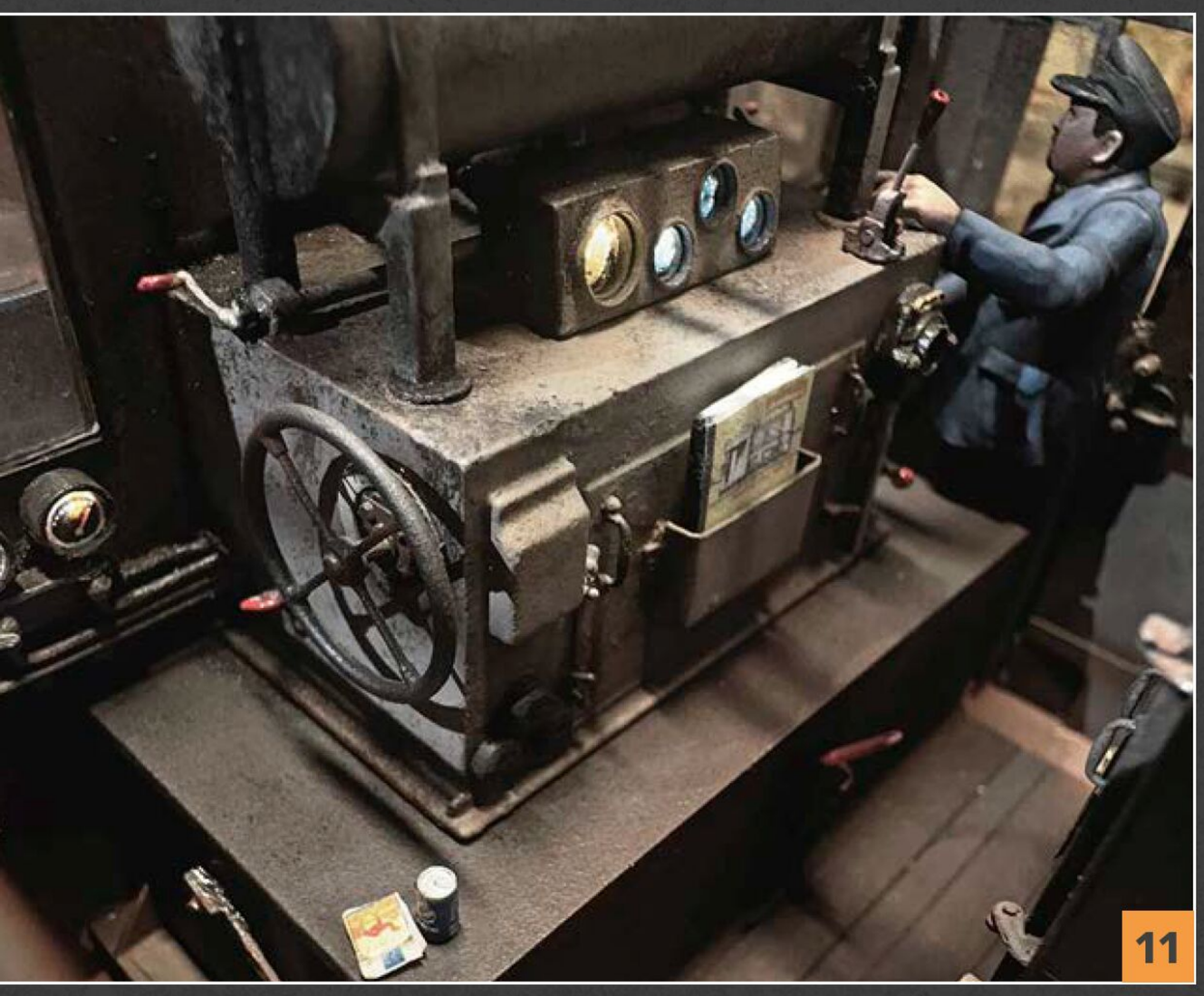


9

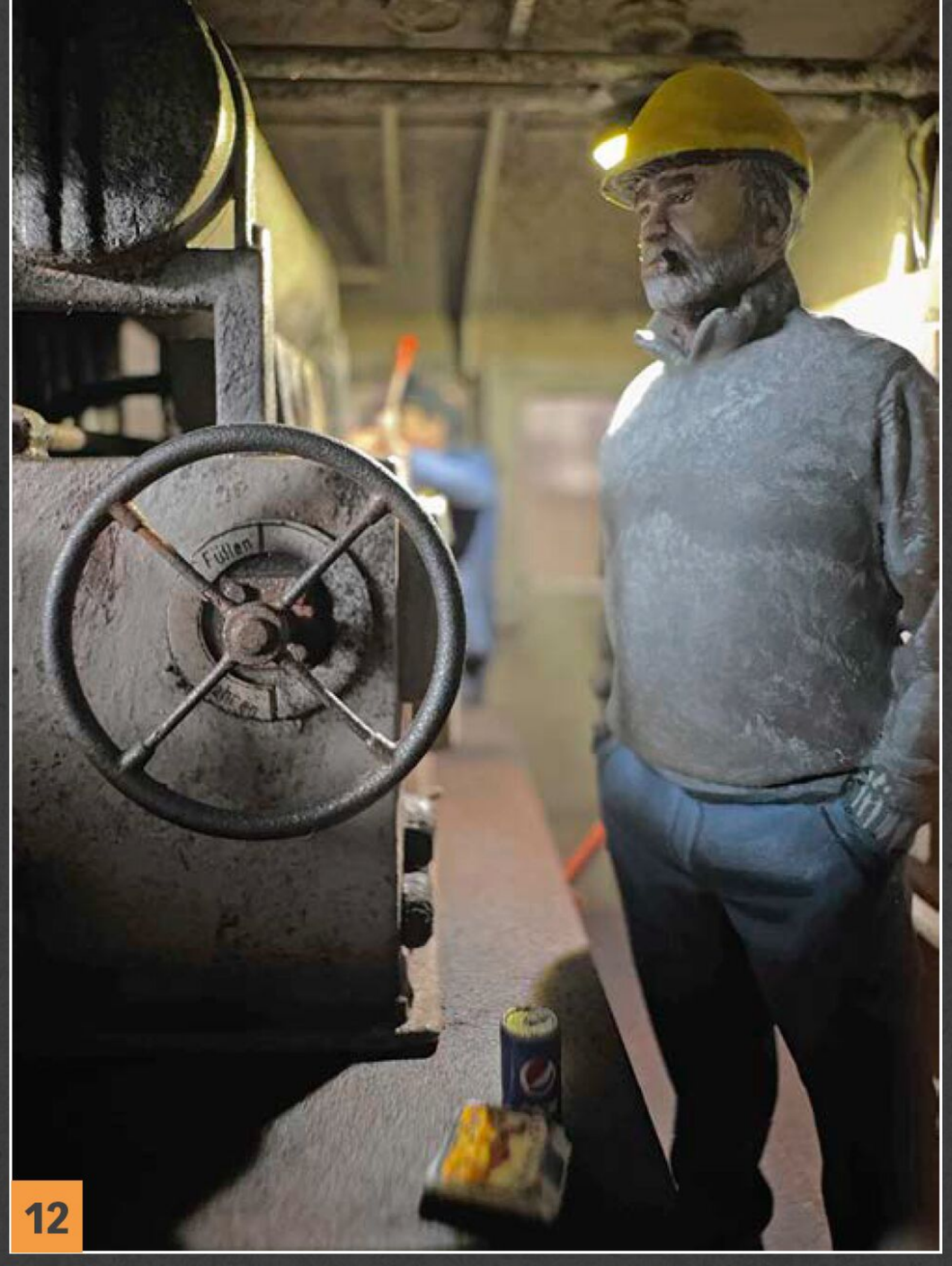
(4) So realistisch wie möglich – dieser Anspruch zeigt sich nicht nur in Form der Accessoires auf dem Umlauf, beispielsweise einem bestückten Werkzeugkasten, sondern auch an der reichlich geschmierten Antriebskette.
(5) Bei geöffneter Motorhaube beginnt automatisch eine Wartungslampe zu leuchten. Die im Text beschriebene Abdeckung des Raucherzeugers ähnelt in gewisser Weise einem Köf-Motor, bildet ihn aber nicht wirklich realistisch nach.
(6) Die Bildfolge zeigt die Wartung des Dampfgenerators: Öffnen der Motorhaube, Befüllung mit Dampfdestillat, Abnehmen des Endstücks der Rohrleitung am Führerhaus, Entleerung der beiden Kondensat-Tanks.
(7) Die prinzipielle Anordnung der Technik: orange der Raucherzeuger, mittelgrün die geneigten Rauchrohre zu den drei Auslässen, dunkelblau die beiden Kondensat-Tanks mit verschließbaren Absaugrohren, violett die Platinen für Spitzen- und Schlusslicht, dunkelgrün die Servos für die Türen, hellblau vorn der Lautsprecher.
(8) und (10) Ein sehr hoher Aufwand wurde auch in die Gestaltung der Lokleuchten gesteckt, weil sie sowohl in dunklem als auch in erleuchtetem Zustand so wirklichkeitsnah wie möglich erscheinen sollten.
(9) Durch die mithilfe von zwei Servos (gegen eine leichte Federkraft) zu öffnenden Türen fällt der Blick in den komplett detaillierten und erleuchteten Innenraum. Die Seitenfenster sind verschiebbar ausgeführt, alle Fenster sind innen und außen gerahmt.



10



11



12

(11) Da die ICE-Köf in den 80er-Jahren modernisiert wurde, hielt ich es für plausibel, dass auch die Instrumente beleuchtet sind. Dazu dienen einzeln dimmbare LED (warm- oder kaltweiß), doch nicht nur das: Auf fast mikroskopischer Ebene wurden mit Glaspigmenten die teilweise innen beschlagenen Scheiben imitiert. (12) Die Lampe an der Führerhausdecke sorgt für eine Grundbeleuchtung. (13) Alle Bediengeräte und Armaturen wurden originalgetreu und die Hebel teilweise beweglich nachgebildet. (14) Der hintere Schrank, der die Platine für die Rückleuchten verdeckt, ist mit zu öffnenden Türen ausgestattet. Zum Vorschein kommen die typischen Arbeitswerkzeuge. Der Kabinenboden besteht aus echtem Holz. Rechts ist die Dokumententasche zu erkennen, in der eine Verkleinerung des originalen Märklin-Handbuchs für die Köf steckt. (15) Die Köf ist nun offensichtlich wieder repariert und betriebsbereit, sie wartet an der Tankstelle nur noch auf frisches „Gasolio".

13

generator mit Ventilator zu verwenden und den Rauch über mehrere Kanäle zu verschiedenen Ausgängen zu leiten. Die jeweilige Rauchmenge sollte dabei über die Rohr-Maße und die Form der Rohr-Enden festgelegt werden. Zahlreiche sorgfältige Experimente bezüglich des Drucks und der Geschwindigkeit der Gase waren dazu erforderlich.

Der Rauchgenerator wurde speziell für dieses Modell entwickelt. Er ist ein empfindliches Bauteil, das während des Betriebs auch defekt werden kann. Um die Wartung zu erleichtern, wurde ein demontierbarer Ansaugkrümmer zwischen dem Rauchgenerator und dem Rohrleitungssystem angeordnet – wie beim Zylinderkopf eines Motors: mit winzigen Schrauben und Dichtungspaste zwischen den Oberflächen. Neben der geforderten Funktionalität war es so möglich, den Raucherzeuger in einer Form ähnlich der eines echten Motors zu entwerfen, der bei geöffneter Motorhaube sichtbar wird. Es handelt sich aber nicht um eine exakte Nachbildung eines Köf-Motors – der

Raucherzeugung als zentrales Thema des Köf-Modells

wohl einzige Kompromiss, der an diesem Modell aus Gründen der Funktionalität und der einfachen Wartung eingegangen wurde. Zum Austausch des empfindlichsten Elements des Raucherzeugers, der Widerstandseinheit, kann diese einfach abgeschraubt und vertikal durch die Motorhaube herausgezogen werden, ohne das gesamte Modell öffnen zu müssen.

Die Rauchgase erreichen drei Punkte: erstens den Motorauspuff, zweitens das Abgasrohr der Führerstandsheizung und drittens den Kühlerdeckel. Mit Letzerem wird eine Motorüberhitzung simuliert, dazu kann der Auslass gedreht werden, damit der Rauch entweichen kann.

Bei allen Rohrleitungen war es notwendig, das Verhalten der Kondensate zu überprüfen, um eine Verstopfung zu verhindern. Das führte zur Anmeldung eines Patents für das Einsetzen von Kondensatsammeltanks, die bei Bedarf entleert werden können. Der heiße Rauch kühlt während des Durchgangs durch die Rohre ab und kondensiert an den Wänden,

was im Zweifel zur Verstopfung führt. Die Rohre müssen daher auf jeden Fall geneigt oder senkrecht angeordnet werden, damit das Kondensat abfließen und die Sammeltanks erreichen kann. Diese können dann regelmäßig mit geeigneten Spritzen entleert werden.

Besondere Aufmerksamkeit widmete ich auch den Spitzen-und Schlussleuchten, was zur Einreichung des zweiten Patents führte. So wie ich es bereits für das Diorama getan hatte, drängte es mich als Fotograf, eine Köf zu schaffen, die nicht nur für das menschliche Auge befriedigend wirkt, sondern auch so detailliert war, dass ich Makro-Aufnahmen machen konnte, die kaum von Bildern einer echten Lok zu unterscheiden sind. Diese Absicht prägte das gesamte Projekt, zeigte sich aber besonders bei der Herstellung der Leuchten: Meiner Meinung nach müssen sie nicht nur eingeschaltet, sondern auch ausgeschaltet schön wirken. Die heute üblichen

Beleuchtung als Spezialthema

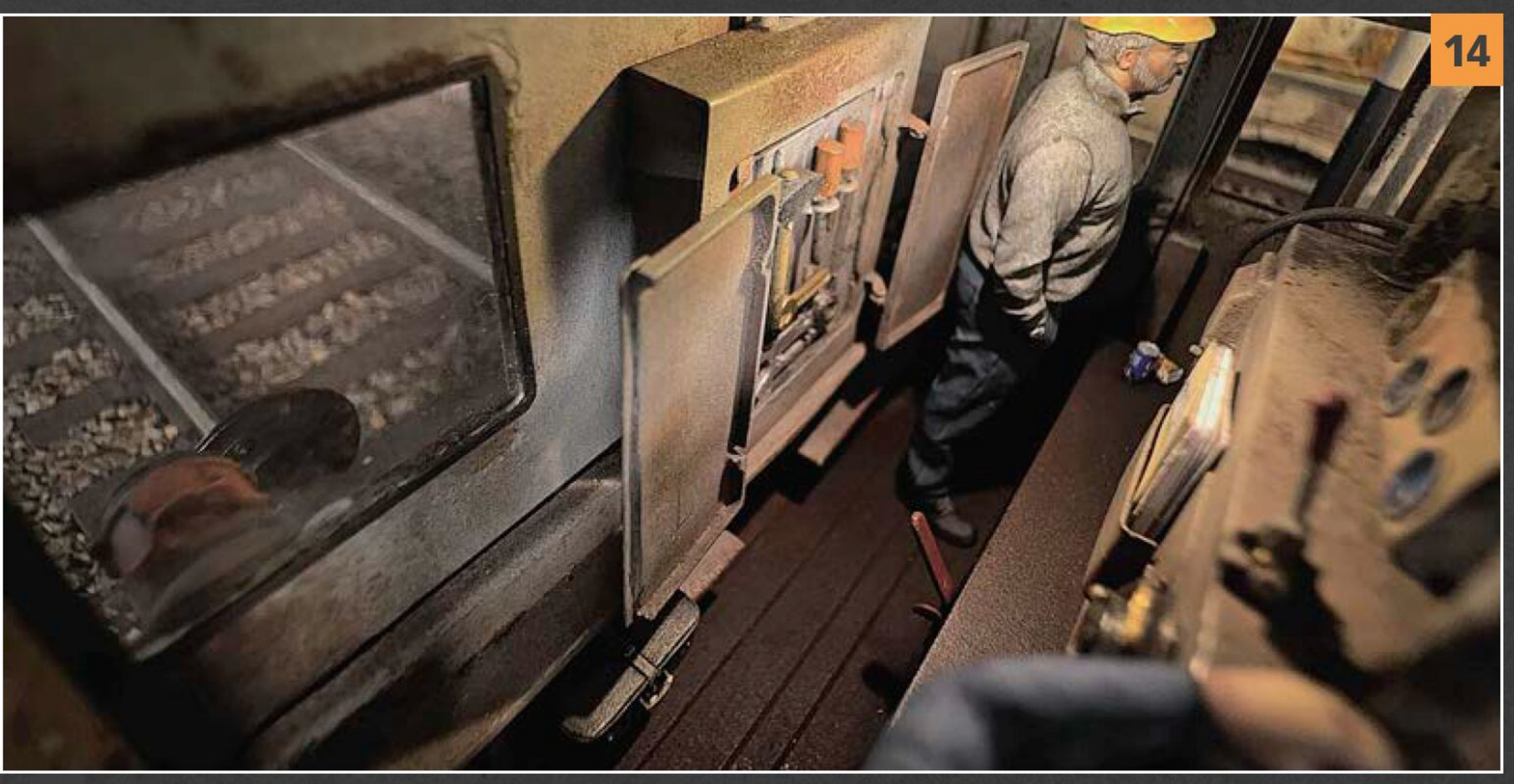
LED sind allerdings sehr weit entfernt von der Erscheinung einer Glühlampe. Für die Leuchten wurden daher Nachbildungen der Parabolspiegel aus Messing angefertigt und in deren Mitte eine weiße Glühlampe gesetzt. Aber wie konnte ich auch rotes Licht wiedergeben, ohne die Ästhetik der Lampe zu beeinträchtigen? Ich setzte eine rote LED im Randbereich der Leuchte ein und schirmte sie durch einen Reflektor ab, der sie unsichtbar macht.

Ist die Leuchte aus, fällt bei sorgfältiger Betrachtung nur eine kleine Unterbrechung im Lampenkörper auf; wenn die weiße Glühlampe eingeschaltet ist, ist keine Anomalie zu erkennen; wenn aber die weiße Glühlampe aus- und die rote LED eingeschaltet sind, wird deren rotes Licht reflektiert und leuchtet die Lampe gleichmäßig aus.

Die Farbgebung und Alterung (mit Airbrush, Pinsel, und Pulverfarben) erfolgte an jedem Bauteil zunächst separat und wurde später teilweise nochmals aufgenommen, um ein gleichartiges Erscheinungsbild zu erreichen. Eine separate Aufgabe war die Bemalung der Figuren. Sie wurde nicht von mir, sondern nach meinen Wünschen von Marco Bariselli, einem großen Experten, durchgeführt. Auch ihm danke ich für seine Unterstützung, denn mit seiner Hilfe konnte auch mein Abbild im Führerstand der Köf Platz nehmen.

Die Köf II ist eine Lokomotive, die ich immer besonders geliebt habe. Sie war überall in Europa verbreitet, in kaum zu zählenden Versionen, jede mit ihrer eigenen Geschichte und entsprechenden Veränderungen. Noch heute findet man sie in vielen Bahnhöfen, auch wenn sie oft schon außer Betrieb ist. Trotz ihrer Kleinheit gehört sie typischerweise zur Arbeitswelt der Eisenbahn. Manche standen oft lange Zeit in einer Ecke eines Rangierbahnhofs, um dann doch wieder in Betrieb genommen zu werden. Auch ich habe versucht, eine davon wiederzubeleben, die T 3645 der ICE.

Stefano Regazzoni/abp


14

15

Ein Stückchen Erzgebirge in 1:120

Glück Auf in „Niederschirma“! Viel tut sich auf der kleinen sächsischen Station nie. Ränftels Maxe am Güterboden ist dennoch ganz aufgeregt: „Ei forbibbsch, do hem‘ se den G-Woochn eenfach af‘m Hauptgleis stehe lonn!“– ja, zum Verdeutlichen der Dioramengröße.

Nach der ersten „Solution Box“ aus der Rail Center-Produktlinie von NOCH und AMMO by Mig Jimenez zur Fahrzeug-Alterung erschien nun ein weiteres Set zum Thema Landschaftsbau. Lässt sich damit allein wirklich ein Mini-Diorama gestalten?

Exakt vor einem Jahr, in der MEB-Ausgabe 7/2025, durfte ich die erste „Solution Box“ von AMMO by Mig Jimenez ausprobieren, die hierzulande exklusiv von NOCH vertrieben wird. Offenbar stellte sich dieses Konzept der (vermeintlichen) Komplettlösung für Modellbaufragen als so erfolgreich dar, dass nun zum Thema Landschaftsbau eine weitere „Solution Box“ erschienen ist.

Das neue Set „Railway Scenery“ (Art.-Nr. 4601203) ist hinsichtlich der inhaltlichen Zusammenstellung sogar noch etwas

Auch das Landschaftsbau-Set ist in einer Präsentschachtel verpackt.

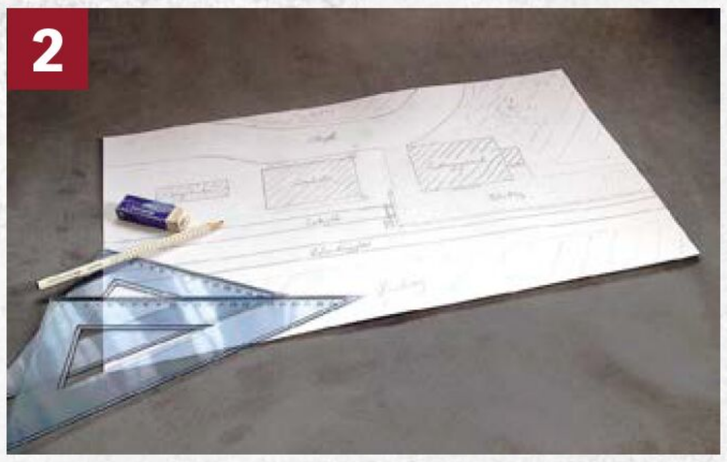
Ihr Inhalt ähnelt gleichfalls der Alterungs-Box. Neben Farben und Pulvern sind diesmal auch Kleber und Pasten enthalten.

Für eine schöne Landschaft bildet die Box nur die Basis

abwechslungsreicher. Neben den bereits bekannten und bewährten Acrylfarben aus der „Rail Center“-Produktlinie von AMMO in fünf passenden Farbtönen und einem erdigen „Enamel Wash“ auf Verdünnerbasis sind diesmal auch Klebstoffe, Streumaterial, Spachtelmasse, Kork- und Hartschaumplatte und sogar ein kleines Päckchen Grasfasern enthalten.

Doch um es gleich vorwegzunehmen: Auch dieses Material reicht kaum aus, um damit wirklich ein kleines Diorama und

Die Grundlage des Dioramas bildet eine Holzrahmenplatte mit den Dimensionen 50 x 30 x 3 cm, die vom Künstlerbedarf Boesner stammt – ebenso wie die Auflage aus 10 cm starkem XPS-Schaumstoff.



Auf einem Stück Zeichenkarton gleicher Größe wird die Anordnung sämtlicher Gestaltungselemente vorab festgelegt. Der Plan macht sich auch während des Baus zum Abgleichen der Maße bezahlt.

Mithilfe der 1 mm starken Korkplatte aus der „Solution Box“ werden die Gleistrassen gestaltet. Der Rest – etwa die Gebäudesockel – entsteht aus Hartfaserplatten. Geklebt wird alles mit dem „Ultra Glue“.

Als Gleismaterial wurde auf das übliche TT-Angebot von Tillig zurückgegriffen (auf dem Hauptgleis Stahl-, auf dem Stumpfgleis Holzschwellen). Es wird mit der „Slow Dry“-Cyanacrylatlösung aufgeklebt.

Dann sollten die Gleise rostfarben vorgrundiert werden, wozu auch das mitgelieferte Anleitungsbuch rät. Eine Spraydose ist der Box jedoch nicht beigefügt, sie muss also noch dazugekauft werden.

Für die eigentliche Farbgestaltung liegt der „Solution Box“ dann wieder ausreichend Material bei. Das Stahlschwellengleis erhält einen lasierenden Überzug mit den „Rail Center“-Acrylfarben.

Im Granier-Verfahren werden die Schwellen betont. Dazu wird das „Rail Center“-Farbpigment mit der pastösen „Dio Drybrush Paint“ und den Acrylfarben vermischt und per Flachpinsel aufgetragen.

Während beim Stahlschwellengleis großflächig vorgegangen werden kann, erhalten die Holzschwellen des Stumpfgleises noch eine Nachbearbeitung mit einer eher dunklen Graubraun-Mischung.

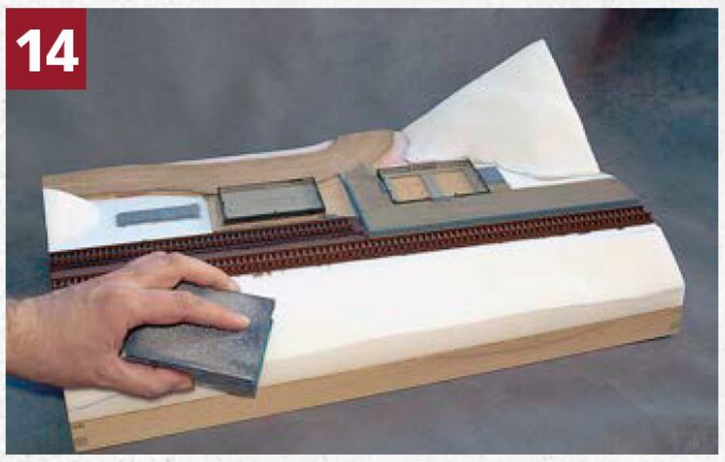
Auch der Straßenkörper auf der Rückseite des Dioramas entsteht aus einer passend zugesägten und befeilten Hartfaserplatte, auf die der in der Box enthaltene Kork einlagig aufgeklebt wird.

Der Bahnsteig wiederum wird aus einer 6 mm starken XPS-Platte und einem passend abgelängten und bearbeiteten Balsaholzstreifen erstellt (beides Boesner). Geklebt wird diesmal alles mit „Slow Dry“.

Die eigentliche Bahnsteigoberfläche bildet ein peinlich genau zugeschnittenes Stück Trockenschmirgelpapier passender Körnung. So spart man sich das oft sehr mühsame Einsanden derartiger Flächen.

Der „Schleifpapierbahnsteig“ erhält natürlich noch eine vorbildgerechte Farbgebung. Auch hierbei kommen die enorm deckkräftigen „Rail Center“-Acrylfarben in stark verdünnter Form zum Einsatz.

Die XPS-Schaumstoffplatten von Boesner lassen sich hervorragend und ohne Kraft mit dem Teppichmesser zuschneiden. Da sie später noch verspachtelt werden, ist ihre geringe Härte kein großes Problem.



Anschließend werden alle Schnittflächen mit dem Schleifpad eben gezogen. Die fertig vorbereiteten Gebäudesockel wurden übrigens bereits zwischen Schritt 10 und 11 präzise auf das Diorama geklebt.

Um auch einmal die 1 cm starke Hartschaum-Tafel der „Solution Box“ auszuprobieren, wurde mit ihr ein Felsen gestaltet: Das „4K Sculpt Tech“ lässt sich bestens schnitzen, ist aber etwas spröde.

Ebenfalls aus „4K Sculpt Tech“ entstand noch eine kleine Stützmauer. Die relative Grobporigkeit dieses Materials ermöglicht allerdings keine so feinen Strukturen, wie sie etwa mit Gips möglich sind.

Das gesamte Diorama erhält – mit Ausnahme der bereits eingefärbten Teile – nun einen Überzug mit Feinspachtel und Tiefgrund. Das muss nicht unbedingt sein, verbessert das Resultat aber erheblich.

Nun erfolgt die Einfärbung der restlichen Landschaft. Der selbstgeschnitzte Felsen erhält beispielsweise mehrere dünne, leicht changierende Farbaufträge aus „Rail Center“-Acrylfarbmischungen.

Eine Mischung aus Farbe und Spachtel stellt der „Vignettes Acrylic Mud“ dar. Diese finale Schicht bildet eine realistisch wirkende Erdoberfläche, auf die direkt Streumaterial aufgebracht werden kann.

Auch für den Straßenbelag kommen passend gemischte „Rail Center“-Acrylfarben zum Einsatz, die mit feinem Steinmehl versetzt wurden. Nach dem Auftrocknen wird der Belag noch leicht angeschliffen.

Der in der Box enthaltende „Cork Rock“-Schotter besteht aus kleinen, grau eingefärbten Korksplittern und wirkt durchaus realistisch. Geklebt wird er nach dem Befeuchten mit verdünntem „Ultra Glue“.

Nachdem sich das Schotterbett verfestigt hat, wird es nochmals mit einer Mischung aus „Dio Drybrush Paint“ und dem „Rail Center“-Farbpigment graniert. Vorsicht; weniger ist hier eindeutig mehr!

Den Abschluss aller Farbbehandlungen bildet eine Schicht aus „Enamel Wash“. Der Schmutz-Effekt beeindruckt, trocknet jedoch seidenglänzend auf, weshalb mit Mattlack übersprayt werden muss.

Wenn die der Box beiliegende, farblich nicht überzeugend wirkende Grasfasermischung mit einigen kurzen Fasern in naturnäheren Farbtönen ergänzt wurde, kann endlich statisch begrast werden.

So sähe das Diorama aus, würde man sich (bis auf Gleise und Gebäude) lediglich auf das mitgelieferte Material beschränken.

Für den grünen „Shader"-Lack aus der Box fand sich mit dem farblichen Abtönen der Bäume noch eine sinnvolle Verwendung.

so gesehen etwas mehr als die im ebenfalls beigelegten „Solution Book" empfohlene, geradezu winzige Test-Fläche zu gestalten. Die neuen Landschaftsbau-Mittel an sich sind jedoch – bis auf die von NOCH stammenden, grellgrünen Grasfasern – durchweg hochwertig. Ergänzt man das in der Box enthaltene Material, dessen Anwendung in den nebenstehenden Bauschritten beschrieben ist, selbst noch mit ein wenig Modell-Grünzeug, kann es tatsächlich die Grundlage für ein kleines Stückchen schöner Miniaturlandschaft bilden.

Fazit: Eine gute Basis für den Landschaftsbau mit hochwertigen Materialien – mehr aber auch nicht. *A. Bergner*

Fotos: Alexander Bergner

Im Zentrum des kompakten Schaustücks steht der Auhagen-Bausatz Art-Nr. 13245 „Hagenau", dessen Vorbild sich im osterzgebirgischen Großhartmannsdorf findet.

Die kleine Fotokulisse bietet auch eine Straßenseite, um neue Modellautos im TT-Maßstab in Szene setzen zu können, die leider immer noch viel zu rar gesät sind!

Anzeige

I-Track™
INTELLIGENT TRACK
Präzisionssystem für Grundstruktur und Trassenbau Ihrer Modellbahn & CarMotion
NEUER KATALOG I-Track
PDF (32MB)
e-shop: www.hacker-model.com
H0 | TT | N
• Grundplatten und Module in verschiedenen Größen
• Module mit Aluminiumbeinen für stabile Konstruktionen
• Komponenten für H0, TT, N Trassenbau, Rampen und erhöhte Strecken
• I-Track Straßenbausegmente für CarMotion

KATO/LEMKE › Der legendäre Görlitzer SVT 175 der DR erhält eine Neuauflage in H0

Neben der Ausführung als Jugendclub „Ernst Thälmann" für ein „Zentrales Jugendobjekt" der FDJ erscheinen zwei Epoche-III-Versionen.

Es wird nicht mehr lange dauern, bis der jüngst wieder betriebsfähig hergerichtete SVT 175 zurück auf den Gleisen sein wird. Passend dazu erhält die schöne Kato-H0-Miniatur dieses eleganten DR-Triebzuges bei Lemke eine Neuauflage. Er rollt in drei Ausführungen wieder auf die 16,5-mm-Gleise: als VT 18.16 der späten Epoche III mit blauem Zusatz-Zierstreifen (als Analog- und Soundmodell) sowie als „Zentrales Jugendobjekt" der FDJ zur Elektrifizierung im DDR-Norden.
VT 18.16 analog: K30-732-1, 509,90 €
VT 18.16 Sound: K30-733-1, 699,90 €
„Thälmann" Sound: K30-735-1, 699,90 €

PIKO › 143 für die Epoche VI in TT, KM-ML 4000 der Southern Pacific in H0

Immer noch im Einsatz: Im Jahr 1988 als 243 in Dienst gestellt, fährt 143 821 noch heute für DB Regio Südost in Dresden.

Leider schon Geschichte: Kein Exemplar der mächtigen ML 4000 blieb in den USA erhalten. Piko hält Erinnerungen lebendig.

In Sonneberg folgen der neu konstruierten 243 in TT weitere Varianten: Ein davon ist die verkehrsrote DB AG-Ausführung mit epochengerechten Detaiänderungen. Das digitale Soundmodell überzeugt durch realistische Klänge und beste Fahreigenschaften. Auch die herausragende H0-Nachbildung der legendären Krauss-Maffei-Großdiesellok für die USA wird in weiteren Varianten ausgeliefert: Das Modell erschient nun in Nachbildung der modifizierten Bauform mit seitlichen Lufteinlassgittern, Filterkästen und Dachentlüftungen sowie freigelegten Auspuffanlagen.
143 DB AG: 47495, Preis: 339 € (Sound)
UP-9022: 97838, Preis: 449 € (Sound)

ANLAGEN-ARCHITEKT › „Franzweg" in Z / N

Ausgehend vom Bausatz „kleiner Blumenladen" (ehemals von Micro-Welten entwickelt) entstand bei Daniel Mechling eine neue Häuserserie mit dem Namen „Franzweg". Die eher einfach gehaltenen Gebäude erschienen in mehreren Varianten zunächst in Z, sind aber zukünftig auch in N (Bild) zu haben.
Info: www.anlagen-architekt.de, Preise: ab 14,50 €

Foto: Werk

FLEISCHMANN › Flixtrain, Swiss Train Bleu und Rungenwagen in N

Knallgrün, aber ein bisschen kurz: Der Zug aus Taurus und zwei ehemaligen Interregio-Wagen lässt sich mit drei Wagen verlängern.

Auch für die Nachbildung des Schweizerischen Museumszuges mit 01 220 steht ein weiteres Dreier-Set zur Verfügung.

Die beiden feindetaillierten Rungenwagen sind mit gealterten Stahlträgern beladen.

Flixtrain konnte als privates Unternehmen tatsächlich im von der Staatsbahn dominierten deutschen Fernverkehr Fuß fassen, die Züge gehören nun zum Bild der Eisenbahn. Folgerichtig spielen die knallgrünen Garnituren auch auf der Modellbahn (der Epoche VI) eine wichtige Rolle. Fleischmann nutzte die Formen zweier Interregiowagen für entsprechende Varianten: einen Bmmz (Ex Bimz) und einen Bmmbz (Ex ARkimbz). Auch der passende Taurus 182 505 findet sich nun im Sortiment. Für die bereits im MEB 6/2026 vorgestellte Schweizer 01 220 wurden nun die passenden Waggons (ehemalige DB-UIC-X) ausgeliefert – in einem Zweier- und einem Dreier-Set. Mit dabei ist auch der Barwagen „Schützenverein". Die beiden Steckrungenwagen der ÖBB überzeugen durch Filigranität und Ladegut.

Taurus: 7560079, 234,90 €; Flixtrain-Set: 6260085, 99,90 €; Swiss Train Bleu: 6260083, 109,90 €; Rungenwagen-Set: 6660143, 99,90 €

MÄRKLIN › Besondere „Bügelfalten“-E 10 und Hochbordwagen-Set in H0

E 10 384 von 1965 war eine von drei „Bügelfalten“-E 10, die als sogenannten Sonderanstrich bis 1968 einen grauen Rahmen besaßen.

1964/65 entschied die DB, drei Elektroloks der Schnellzug-Baureihe E 10 in ihrer windschnittigen „Bügelfalten“-Ausführung mit grau gefärbten Rahmen- und Schürzenpartien zu versehen. E 10 384 trug dabei mit Steingrau (RAL 7030) die hellste Variante dieses kurzlebigen Farbversuchs. Märklin hat dieses Vorbild nun als Soundlok mit feinen DBS 54-Scherenstromabnehmern und Puffern auf NEM-Höhe in den Maßstab 1:87 übertragen. Daneben

Zwei der Eanos-x056/x052 der DB AG sind mit Bremsumsteller-Schutzbügeln versehen.

gibt es ein neues Dreierset Eanos-Hochbordwagen mit Ausbesserungsflicken.

E 10 384: 39128, Preis: 449 €
Eanos-Set: 47188, Preis: 129 €

ARNOLD › Mintgrüne Ludmilla in N, Class 66 und 77 in TT

Auch die Einzelgängerin in Regio-Farben, 234 304, ist nun im Arnold-Programm zu haben. Das Original steht in Nossen.

Die Leser unserer letzten Titelgeschichte werden vielleicht gleich nachsehen, ob an der Regio-Ludmilla auch alle Bauartänderungen berücksichtigt sind. Ja, es stimmt alles, Blindleistungskompensation und Siemenslüfter auf dem Dach, korrekte Seitenwände. Der vom Zimo-Decoder erzeugte Sound wertet das Modell zusätzlich auf. Eine der neu ausgelieferten Class 66/77 in TT stellen wir im Kurztest auf Seite 62 vor. Mit der verkehrsroten Class 77 (mit Klimaanlage, zusätzlicher Tür und größeren Lüftungsgittern) und der grauen „Heavy Haul Power“ erreichten uns zwei weitere gelungene Varianten.

234 in N: HN2657S, 304,90 €
Class 77: HN9070HM, 234,90 €
Class 66: HN9069, 175,90 €

So lang wie manche H0-Lok: Die Güterzuglok mit britisch-amerikanischen Wurzeln ist einmalig auf deutschen Gleisen und auch in TT eine Wucht. Hinten steht eine Class 77 (hier nur erkennbar am Klimagerät auf dem Dach), vorn ein Beitrag zum Physikunterricht.

ROCO › Rail Force One-Knicknase, Postgüterwagen- und Reklame-Silberlinge in H0

Mit der Nachbildung der von den NS stammenden E-Lok der Baureihe 1700 stellte Roco ein brandaktuelles Vorbild auf die H0-Gleise: Erst im Sommer 2025 wurde die Maschine Nummer 1750 in den aktuellen Firmenfarben des niederländischen Eisenbahnverkehrsunternehmens Rail Force One lackiert. Dabei wurde sie bereits 2017 zusammen mit fünf weiteren 1700 von Locon Nederland erworben. Das gelungene Modell besitzt feine Einholmstromabnehmer, Führerraum-Klimaanlagen, ein mittels DIP-Schaltern schaltbares Spitzen- und Schlusslicht und viele größtenteils geätzte Ansetzteile. Im Waggon-Segment erscheinen zwei neue Doppel-Sets: zum einen zwei Postgüterwagen der Gattung Post 2s-t/11 der Deutschen Bundespost, welche die Postdirektion Hannover 1981 für den Pakettransport von der DB erwarb. Zum anderen zwei n-Wagen mit ozeanblauen Längsträgern der Epoche IV, die Werbetafeln für die Fleischmann-Modellbahn und den einstigen SDR-Rundfunk tragen.

E-Lok 1750: 7500165, Preis: 279,90 €
Postgüterwagen: 6600248, Preis: 74,90 €
Reklame-Wagen: 6200206, Preis: 149,90 €

Das Lokomotiv-Gestaltungsbüro Railcolor Design stellt mit Lok 1750 des Betreibers Rail Force One eindrucksvoll unter Beweis, dass auch Grautöne schick sein können.

Die Postwagen entsprechen der DB-UIC-Standardbauart Gos 245 (Glmhs 50). Roco hat einen davon mit Bremserbühne, den anderen erstmals mit einem Heizkabel versehen.

Die beiden Silberlinge mit Werbung entsprechen gemäß Roco-Angaben dem Zuglauf Karlsruhe – Offenburg – Freiburg um 1990.

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

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

MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz
mein-mbs.de

exPRESSzugreisen
Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt
Preßnitztalbahn

Preßnitztalbahn erleben
mit exPRESSzugreisen zur Museumsbahn nach Jöhstadt

Unsere organisierte Tagesfahrt bringt Sie am Samstag, den **26. September 2026** von Zwickau oder Stollberg bequem per Reisebus nach Jöhstadt. Vor Ort steigen Sie direkt in die historische Museumsbahn Steinbach - Jöhstadt. Auf dem Rückweg kehren Sie im Forellenhof ein, bevor es dann gut gestärkt zurück geht. Freuen Sie sich auf nostalgische Eisenbahnromantik, herrliche Ausblicke und einen unvergesslichen Tag.

Preis
84€ p. P.

Leistung
- Busfahrt inkl. Reiseleitung, Besichtigung des Lokschuppens
- Fahrt mit der Museumsbahn
- Mittagessen im Forellenhof

Begrenzte Platzanzahl!

Weitere Informationen unter **Fon +49 (0) 375 6061 7979** oder Sie senden eine E-Mail an:
expresszugreisen@pressnitztalbahn.com
Eisenbahn- Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt

TILLIG › DR-78 der Epoche IV mit Windleitblechen in TT

Von den 53 im Bereich der DR verbliebenen ehemaligen T 18 wurden viele mit Windleitblechen und Giesl-Ejektoren ausgerüstet, manche erhielten auch nur die Bleche, die sehr der Witte-Bauform ähnelten. Nur wenige Loks erlebten 1970 noch den Beginn der Umzeichnung zur Baureihe 78.10. Die von Tillig zum Vorbild gewählte 78 1030 wurde in eben diesem Jahr am 16. August in Wustermark Vbf z-gestellt, trug also die neuen Schilder nur wenige Monate. Die erst kürzlich mit dem „Goldenen Gleis“ ausgezeichnete TT-78 ist rundherum vorzüglich ausgefallen. Zur Bundesbahn der Epoche III gehören zwei schöne Standard-Güterwagen.

78: 4205, 309,90 €
O-Wagen: 1106, 78,50 €

Charakteristisch und DR-typisch: die 78 mit kleinen Blechen.

Die gelungenen Omm 55 werden durch die Beladung mit echter Kohle aufgewertet.

NEUES AUS DORTMUND 2026

Die erste Version: die Ae 8/14 Nr. 11851 von 1932 mit vier Stromabnehmern.

Die „Landi“-Lok: Nr. 11852 im Auslieferungszustand 1939.

Modernes Gesicht: Nr. 11851 im Zustand ab 1969 mit Front einer Ae 6/6.

Fotos (3): Werk

MÄRKLIN › Gotthard-Gigant in der Königsspur

In Dortmund wurde – noch messingglänzend – das nächste Schmankerl für gut betuchte Freunde der Spur 1 enthüllt: In einer Gesamtauflage von nur 150 Stück über alle sechs Varianten wird die SBB-Doppellokomotive der Baureihe Ae 8/14 aufgelegt. Berücksichtigt werden unterschiedlichste Erscheinungsformen der Maschine: Die Ursprungsausführung der 11851 (1932), dieselbe Lok mit nur zwei Stromabnehmern (1957) und in modernisierter Form mit SBB-Einheits-E-Lokfront (1969). Auch die „Landi-Lok“ 11852 wird in drei Ausführungen (1939, 1958, 1970) angeboten.

BRAWA › Baureihe 50 in H0

Die Reihe der H0-Nachbildungen der wichtigsten deutschen Einheitsdampfloks wird fortgesetzt – das gab man ebenfalls in Dortmund bekannt: Nach den 01/02-Modellen, der 44 und der 01.10 kommt nun das DRG- und DB-Arbeitspferd schlechthin, die 50. Welche der kaum zu zählenden Versionen erscheinen sollen, dürfen die Kunden mitbestimmen: Unter der E-Mail-Adresse „br50[at]brawa.de“ können Wünsche geäußert werden. Man darf gespannt sein, welche Loks dann bei den ersten Ankündigen dabei sein werden.

Illustration: Brawa

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Verlosung nach Car-System-Umfrage des BDEF

Der Gewinner-Verein steht fest

Während der Intermodellbau fand die große Verlosung der BDEF-Car-System-Umfrage statt. Der Senior-Chef im Hause Viessmann, Wieland Viessmann, zog als Glücksfee aus allen Teilnehmern den Gewinner des nagelneuen CarMotion MB ACTROS Kommunal-Muldenkipper in H0, den sein Unternehmen dankenswerterweise exklusiv für diese Auslosung zur Verfügung gestellt hat.

Bewegung auf den Modellstraßen ist ein spannendes Thema, für das wir all unsere Mitgliedsvereine begeistern wollen. Unsere jüngste Umfrage zeigte dabei, dass in unseren Vereinen ein großes Interesse besteht und sich einige bereits dem Thema gewidmet haben, aber auch, dass eine große Neugier vorhanden ist auf das, was noch kommen wird. Seien wir also gespannt, was sich die Hersteller einfallen lassen. Als Verband geben wir die Wünsche und Anregungen aus unseren Mitgliedsvereinen selbstverständlich gerne gebündelt an die Hersteller weiter, damit diese noch bessere, spannendere und innovativere bewegte Straßenfahrzeuge im Kleinen herausbringen können.

Nun aber ist erst einmal die spannende Frage, wer denn den nagelneuen Viessmann CarMotion MB ACTROS Kommunal-Muldenkipper gewonnen hat. And the winner is: MEC Bad Bodenteich! Ein Verein, der bisher noch kein Car-System auf seiner Anlage hat, allerdings mit großem Interesse dies künftig umsetzen möchte. Da ist der ACTROS doch der perfekte Aufhänger, damit anzufangen. Wir wünschen viel Freude damit! *Markus Peschel*

Foto: Matthias König

Unter den strengen Augen von Junior-Chef Matthias Viessmann (links), BDEF-Vorsitzendem Michael Krumm (2. v. l.) und BDEF-Schatzmeister Markus Peschel (r.) zieht „Glücksfee" Wieland Viessmann (2. v. r.) den glücklichen Gewinner des nagelneuen MB ACTROS 3-achs Muldenkippers mit Rundumleuchten in Kommunalorange: Es ist der MEC Bad Bodenteich!

Die größte Modellbahnanlage der Ukraine war in Dortmund zu Gast

Das Miniland.UA auf der Intermodellbau 2026

Es war nur ein unscheinbarer Stand auf der Intermodellbau in Dortmund – doch dahinter verbarg sich ein beeindruckendes Projekt: die größte Modellbahnanlage der Ukraine. Das Konzept von Miniland.UA geht jedoch weit über eine klassische Modellbahn hinaus. Die Erbauer wollten eine vollständige Miniaturversion ihres Landes erschaffen – mit Städten, Dörfern, Industrieanlagen und Naturwundern. Gleichzeitig möchten sie gerade in diesen schweren Zeiten den Besuchern eine kleine Auszeit vom Kriegsalltag ermöglichen.

Foto: Miniland.UA

In Dortmund war das Miniland.UA nur mit ein paar Schaustücken vertreten. Mehr Infos zur großen Anlage in Kiev (Bild) finden sich unter https://miniland.ua/en/.

Ein bisschen Ablenkung vom kriegerischen Alltag in Kiev

Zu den detailgetreu nachgebildeten Highlights gehören unter anderem der Bahnhof von Iwano-Frankiwsk, das Olesko-Schloss in den Karpaten sowie das Naturgebiet Buky Canyon. Auch industrielle Anlagen wie das Trypillja-Kraftwerk wurden originalgetreu umgesetzt. Besonders hervorzuheben ist dabei die aufwendige Technik: Die Industrieanlagen sind mit einer automatischen Be- und Entladung von Kohlewagen ausgestattet – ein technisches Highlight dieser Anlage.

Der Anlagenbau begann im Jahr 2020 und wurde trotz herausfordernder Rahmenbedingungen konsequent fortgeführt. Im Jahr 2022 konnte das Miniland.UA schließlich in der Hauptstadt Kiev eröffnet werden. Auf etwa 87 Quadratmetern erstreckt sich eine faszinierende Miniaturwelt mit über 500 Metern Gleis, mehr als 30 Lokomotiven und über 150 Waggons.

Ergänzt wird die Anlage von Tausenden Figuren, Gebäuden und Landschaftselementen, die sowohl die moderne als auch die historische Ukraine widerspiegeln. Alles wurde mit höchster Präzision gefertigt, häufig auf Basis realer Vermessungen der Originalobjekte. Selbst kleinste Details wie ausgestaltete Innenräume, authentische Beschilderungen oder funktionierende Beleuchtung tragen zur außergewöhnlichen Realitätsnähe bei. Technisch überzeugend sind die automatische Zugsteuerung sowie eine dynamische Lichtsimulation, die realistische Wechsel der Tages- und Nachtzeiten ermöglicht. *Martin Schlier*

Der Piko-Tag

PIKO öffnet seine Tore: Beim Blick hinter die Kulissen am 26. Juni 2026 kommen junge und ältere Bahnfans auf ihre Kosten.

Mit Einblicken in die Produktion, großem Familienprogramm, Sonderverkäufen und attraktiver Tombola wird der Tag der offenen Tür bei Piko in Sonneberg auch in diesem Jahr zu einem besonderen Erlebnis. Wenn am 20. Juni 2026 um 9 Uhr die Tore geöffnet werden, ist Sonneberg wieder Treffpunkt für Tausende Besucherinnen und Besucher aus der ganzen Welt. Die Traditionsveranstaltung bietet ein außergewöhnliches Erlebnis für Familien, Technikbegeisterte und Modellbahner – mit exklusiven Blicken hinter die Kulissen, zahlreichen Mitmachaktionen und besonderen Highlights rund um die Welt der Modelleisenbahn.

In der Produktion von Modellbahnen für den Gartenbahnbereich (Spur G) erleben Besucher hautnah, wie aus einzelnen Komponenten ein fertiges Modell entsteht. Von der Kunststoffspritzerei über verschiedene Verfahren der Oberflächenveredelung – wie Lackierung, Digitaldruck und Tampondruck – bis hin zur Montage und dem abschließenden Test des Endprodukts wird der gesamte Entstehungsprozess Schritt für Schritt erlebbar. Dabei wird deutlich, wie viel Präzision, Erfahrung und technisches Know-how in jedem einzelnen Modell stecken. Ein besonderes Highlight:

Einblicke in die Produktion als Live-Erlebnis

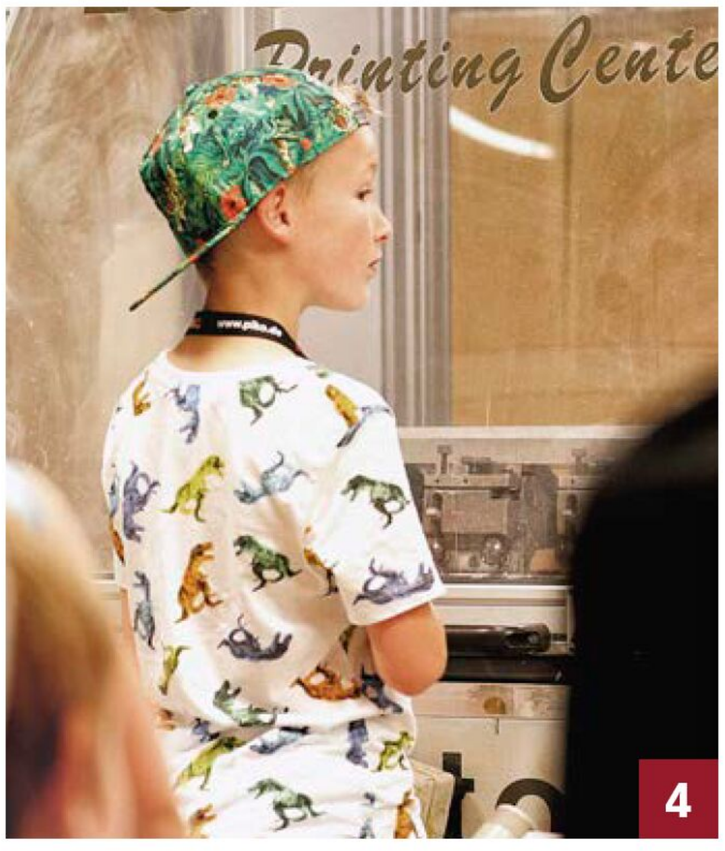
An ausgewählten Stationen besteht die Möglichkeit, ein Modell direkt aus der laufenden Produktion mitzunehmen – ein Erlebnis, das so nur bei Piko möglich ist.

Auch außerhalb der Produktion erwarten die Besucher einige Highlights: In den verschiedenen Verkaufsbereichen präsentiert man Modelle erster und zweiter Wahl sowie Raritäten aus vergangenen Jahrzehnten – darunter Stücke, die kaum noch erhältlich sind. Für Schnäppchenjäger eröffnen sich zahlreiche Gelegenheiten, hochwertige Modelle zu besonderen Konditionen zu erwerben. Für viele Besucher garantiert gerade dieser Bereich besondere Sammlerstücke und Erinnerungen. Ein eigener Start-Set-Bereich macht den Einstieg in die Welt der Modelleisenbahn besonders einfach.

Auch für Familien und Kinder wird der Tag der offenen Tür zu einem besonderen Erlebnis: Hüpfburg, Bewegungsparcours, Seifenblasen und zahlreiche Mitmachstationen sorgen für Spaß und Abwechslung. An mehreren Stationen können kleine und große Besucher selbst aktiv werden und die Welt der Modelleisenbahn spielerisch entdecken. Auf zwei großen Spielflächen haben junge Lokführerinnen und Lokführer die Möglichkeit, Züge eigenständig zu steuern und auf große Fahrt zu schicken. Wer kreativ werden möchte, gestaltet seinen eigenen Modellbahnwagen und nimmt ein persönliches Erinnerungsstück

2

3



4

5

6

Aufmacher: Signierstunde für individuelle Gartenbahn-Waggons mit Dr. René F. Wilfer. 1: Selten sieht man vor geschlossenen Toren so fröhliche Gesichter wie bei Piko in Sonneberg. 2: Beim Einblick in die Kunststoffspritzerei kann man die Produktion von Gartenbahn-Modellen live verfolgen. 3: Im Freien lädt eine große Gartenbahn-Spielanlage zum Ausprobieren ein. 4: Spannende Einblicke nicht nur für die Jugend bieten auch die verschiedenen Druckmaschinen. 5: Mehrere Modellbahnvereine präsentieren ihre Modellbahnanlagen. 6: Eine Hüpfburg und viele weitere Spielmöglichkeiten sorgen für gute Stimmung in den Familien.

Fotos: Piko

mit nach Hause. Ein weiteres Highlight ist der Individualdruck: Besucher haben die Möglichkeit, ausgewählte Modelle mit eigenen Fotos, Motiven oder persönlichen Botschaften gestalten zu lassen – und so ein echtes Unikat zu schaffen.

Ein besonderer Publikumsmagnet ist die große Tombola mit attraktiven Preisen im Gesamtwert von 50 000 Euro – von hochwertigen Modellbahnsets bis hin zu exklusiven Überraschungen.

Die offizielle Eröffnung findet um 9:30 Uhr statt. Neben dem Thüringer Ministerpräsidenten Mario Voigt werden auch Rainer Landwehr, CEO der Piko Spielwaren GmbH, sowie der Piko-Gesellschafter Dr. René F. Wilfer die Gäste begrüßen.

„Der Tag der offenen Tür ist für uns weit mehr als eine Veranstaltung – er ist ein Ort der Begegnung und Begeisterung“, sagt Rainer Landwehr. „Wir möchten zeigen, was Piko ausmacht, und gemeinsam mit unseren Gästen einen Tag erleben, der

Global Player mit Standort in Thüringen

in Erinnerung bleibt.“ Auch Dr. René F. Wilfer unterstreicht die besondere Bedeutung des Events: „Es ist immer wieder beeindruckend zu sehen, wie Menschen jeden Alters hier zusammenkommen und ihre Leidenschaft für die Modelleisenbahn teilen.“

Mit dem Tag der offenen Tür als größtes Einzel-Event Südthüringens setzt Piko ein klares Zeichen für die Region. Die Veranstaltung steht zugleich für die enge Verbindung von Tradition, Innovationskraft und internationaler Ausrichtung. Besucher erleben dort auch die Leistungsfähigkeit eines weltweit erfolgreichen Unternehmens direkt am Standort Thüringen – und damit die Stärke einer ganzen Region.

Die Anreise ist komfortabel organisiert: Neben umfangreichen Parkmöglichkeiten steht ein Shuttle-Service vom Hauptbahnhof Sonneberg zur Verfügung. Gäste aus der Metropolregion Nürnberg profitieren zudem von der erweiterten Gültigkeit des VGN-Tickets bis nach Sonneberg. Wer seinen Besuch vorab online unter www.piko.de/TOFT anmeldet, erleichtert die Planung und sichert sich zusätzlich ein kostenfreies Los für die Tombola.

Mit seiner besonderen Atmosphäre wird der Tag der Offenen Tür sicher wieder zu einem Erlebnis, das nachhaltig in Erinnerung bleiben wird. Weitere Informationen finden Sie unter: www.piko.de. *abp*

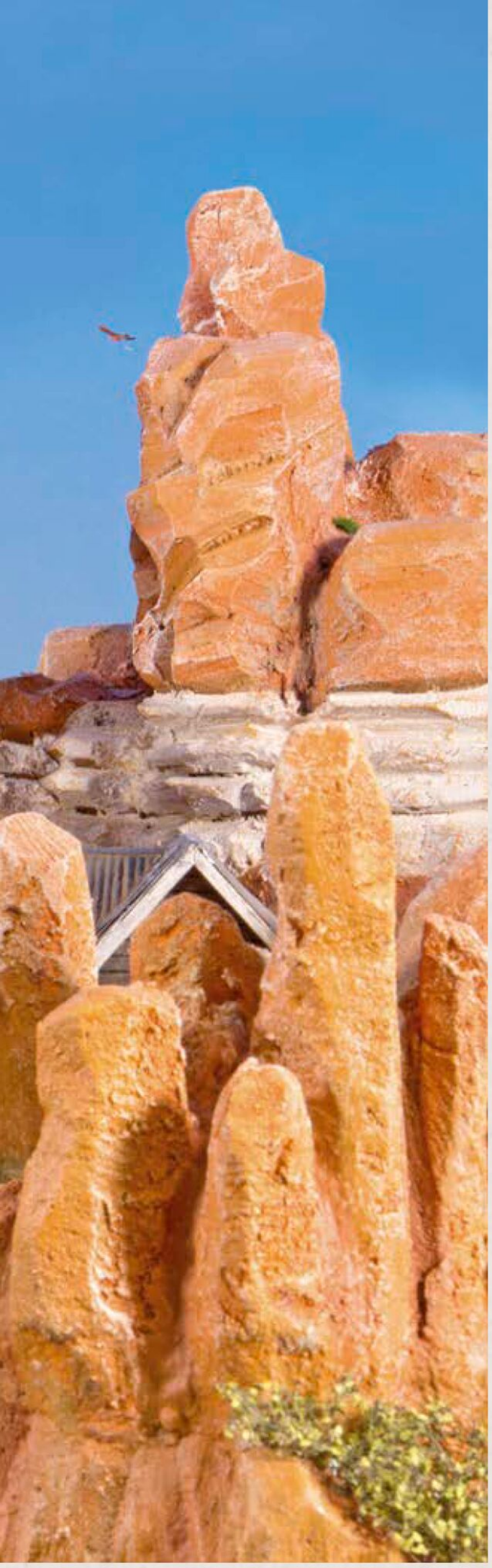
Big Thunder Mountain Railroad

Viele Ausstellungsbesucher meinen zunächst, hier handle es sich um reine Phantasie. Doch weit gefehlt – dies ist ein sehr realistischer 1:87-Nachbau eines konkreten Vorbilds.

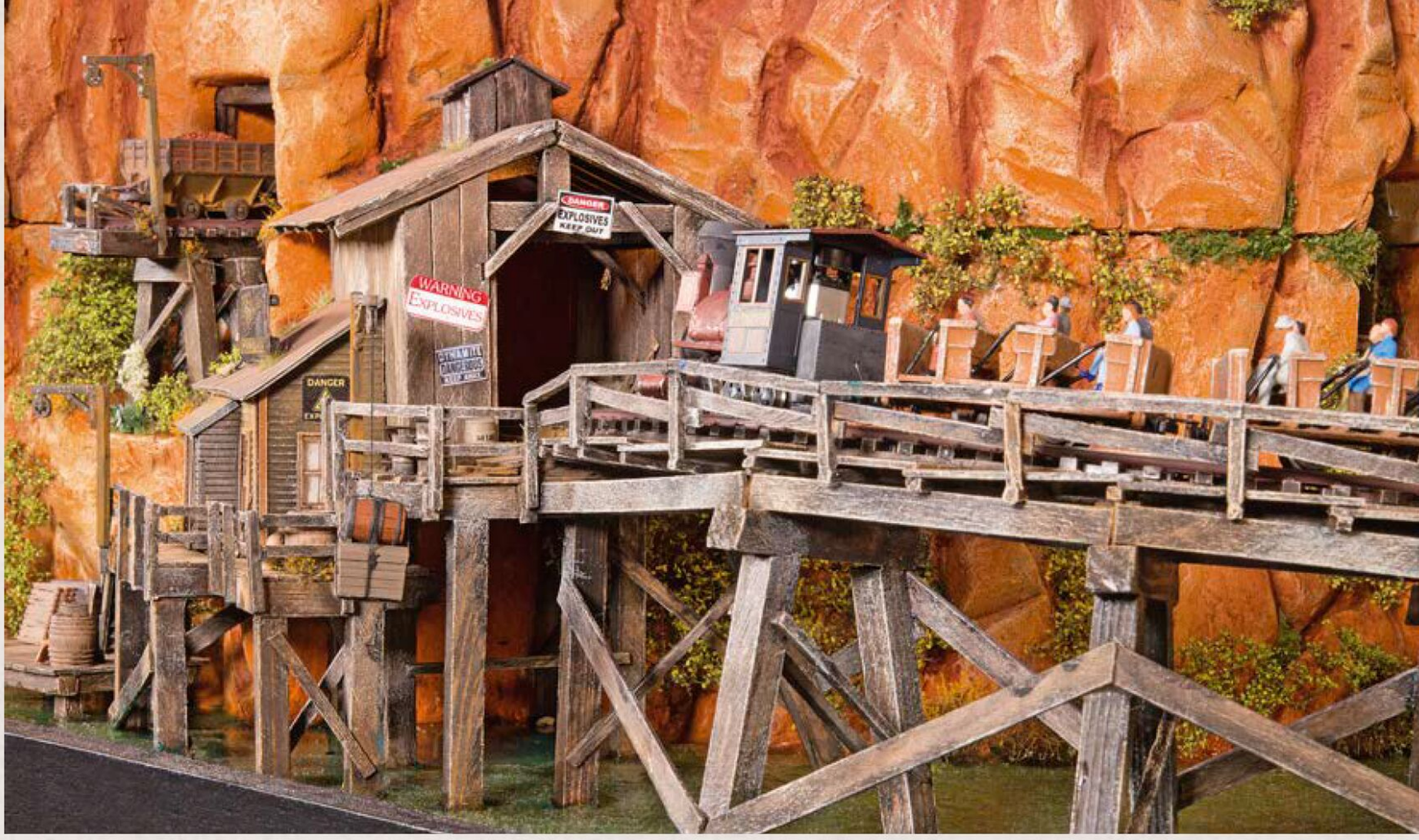
Stellt man eine nagelneue Anlage auf einer Messe aus, fällt schnell die Frage: „Wie lange haben Sie daran gebaut?“ Ich erkläre dann, dass es von der Idee bis zur Realisierung in der Regel drei Jahre dauert, zumindest bei mir. Darauf folgt als Reaktion der Besucher oft: „Und was lassen Sie sich für das nächste Jahr einfallen“. Habe ich es gerade nicht richtig erklärt, oder hat da jemand nicht genau zugehört? Auch diese Frage fehlt in fast keinem Gespräch: „Wie kommt man auf diese Idee?“ Genau da liegt für mich das Problem: Was wird die nächste Idee sein? Leute, die mich kennen, wissen, dass ich immer etwas suche, das es noch nie gegeben hat. Deshalb entstand auch „Big Thunder Mountain“.

Eine Zeit lang hatte ich die Idee, ein amerikanisches Thema zu realisieren. Doch es gab aus meiner Sicht schon zu viele entsprechende Anlagen. Mir kam daher eine Achterbahn in den Sinn, die in vier Disney-Parks unter dem Namen „Big Thunder Mountain“ zu erleben ist. Ende der 90er-Jahre hatte ich bereits Orlando in Florida besucht und eine Fahrt in dieser

Fotos (7): abp



Die markanteste Stelle der Anlage und die in Paris am häufigsten fotografierte: Gleich rumpelt der Zug bei den Minen-Gebäuden steil nach unten bis zum Wasser.



Zahlreiche Tunnel und die Stollen der verlassenen Goldmine prägen den Streckenverlauf genauso wie die vielen Holzbrücken in der US-typischen Trestle-Bauweise.

Die 180-Grad-Bögen sind beim Disney-Vorbild alle in Form von Steilkurven angelegt, um die Fliehkräfte für die Fahrgäste auszugleichen. Auch im Modell legen sich die Züge deutlich in die Kurve.

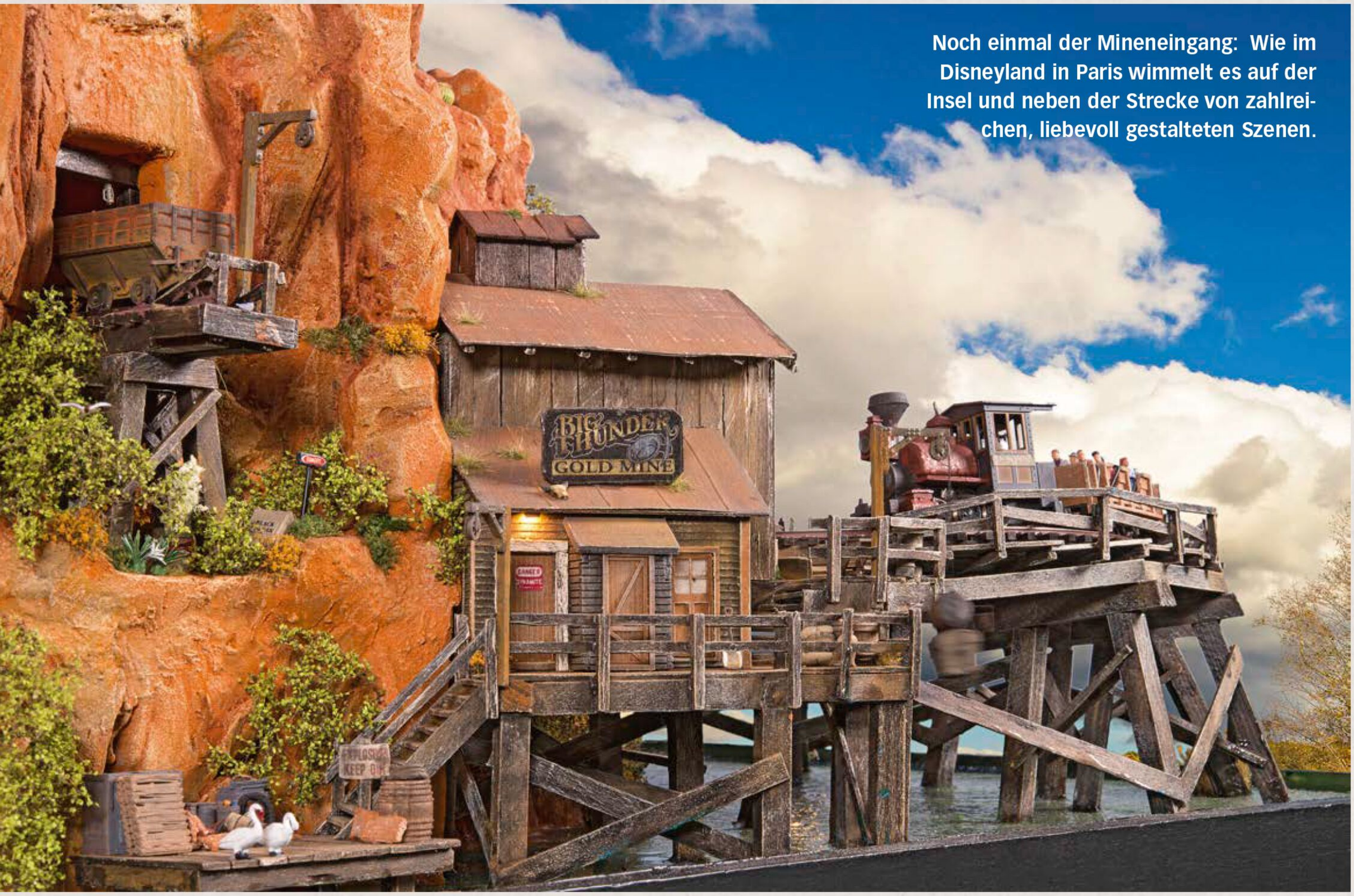
tollen Achterbahn mitgemacht. Es handelt sich um eine Minenbahn im Wilden Westen. „Big Thunder Mountain“ ist aber in allen vier Parks unterschiedlich aufgebaut und gestaltet. Als konkretes Vorbild wählte ich das Disneyland in Paris. Dort befindet sich die vor mehr als 30 Jahren gebaute Achterbahn auf einer Insel mit Goldmine. Es wird gemunkelt, dass es in der Mine spukt, und so wurde „Thunder Mesa“ zu einer Geisterstadt.

Die Idee war geboren, doch nun stellte sich die Frage: Wie setze ich das im Modell um? Eine – wie beim Vorbild – durch die Schwerkraft angetriebene Achterbahn kam nicht infrage. Ich musste daher eine klassisch angetriebene Modellbahn mit einem Rundkurs realisieren. Wichtig war mir aber, dass man die wichtigsten Elemente aus dem

Die umgebauten Fahrzeuge stammen von Minitrains

Disneyland sofort wiedererkennen würde. Glücklicherweise war das Internet voll von Videos aus Paris, um herauszufinden, wie die Achterbahn verläuft. Doch wo sollte ich das Fahrzeugmaterial herbekommen? Ende 2018 entdeckte ich auf einer Messe den Hersteller Minitrains und kaufte eine kleine Porter-Lokomotive in H0e. Diese konnte ich so umbauen, dass sie dem Disney-Vorbild ähnelt. Als Wagen verwendete ich ein Set mit Zuckerrohrwagen, ebenfalls von Minitrains. Auch diese Modelle wurden komplett verändert und mit Bänken und Halterungen ausgestattet, sowie natürlich mit Fahrgästen.

Für die Planung gab es eine Vorgabe: Alles musste in mein Auto passen. So ergab sich eine Fläche von 120 mal 60 Zentimetern. Um meine Anlagen staubfrei zu halten, ist immer auch ein Deckel vor-



Noch einmal der Mineneingang: Wie im Disneyland in Paris wimmelt es auf der Insel und neben der Strecke von zahlreichen, liebevoll gestalteten Szenen.

Foto: Diger Rossel

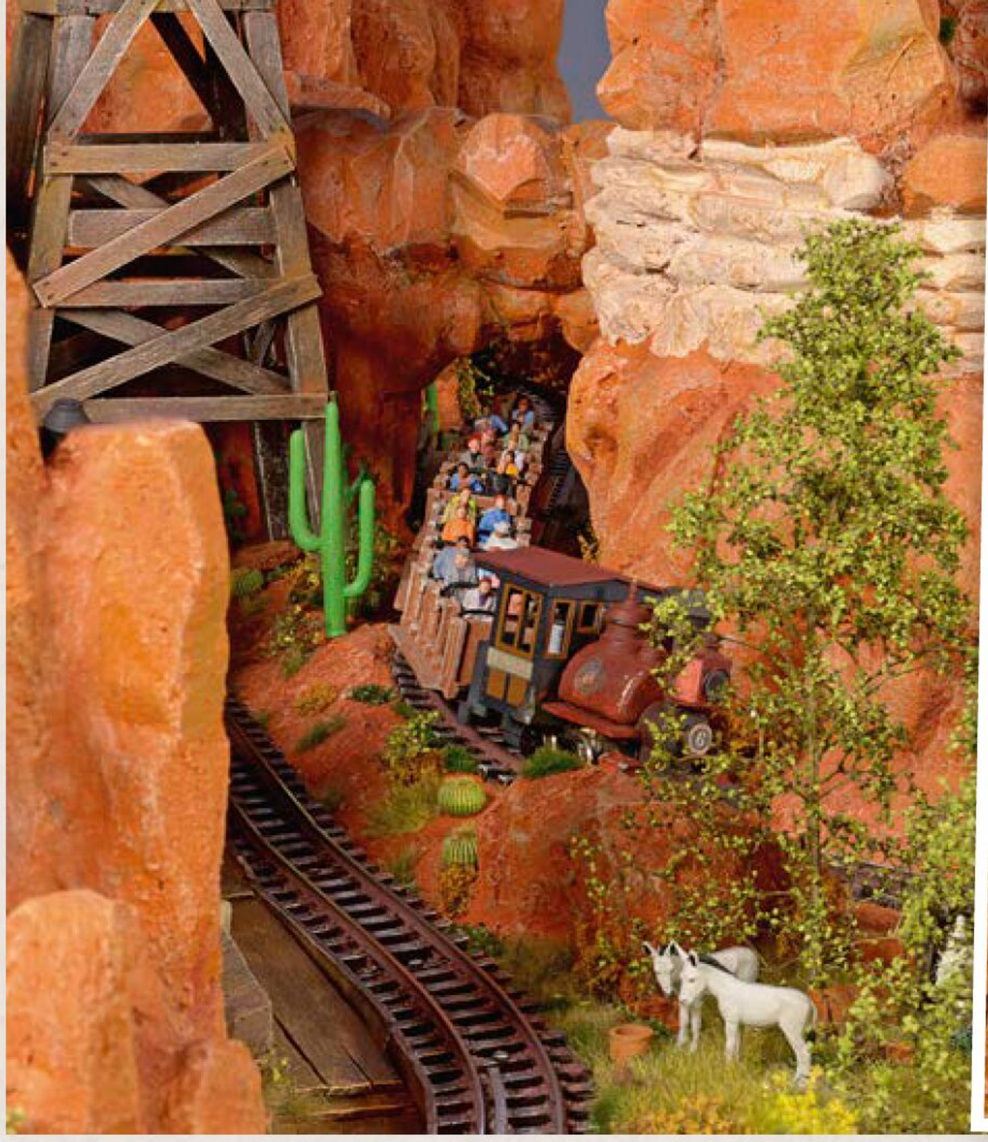
Den Gleisplan zu beschreiben, ist auf den ersten Blick nicht ganz einfach – es handelt sich um eine Doppel-Acht mit zwei höhenfreien Kreuzungen und vier 180-Grad-Bögen.

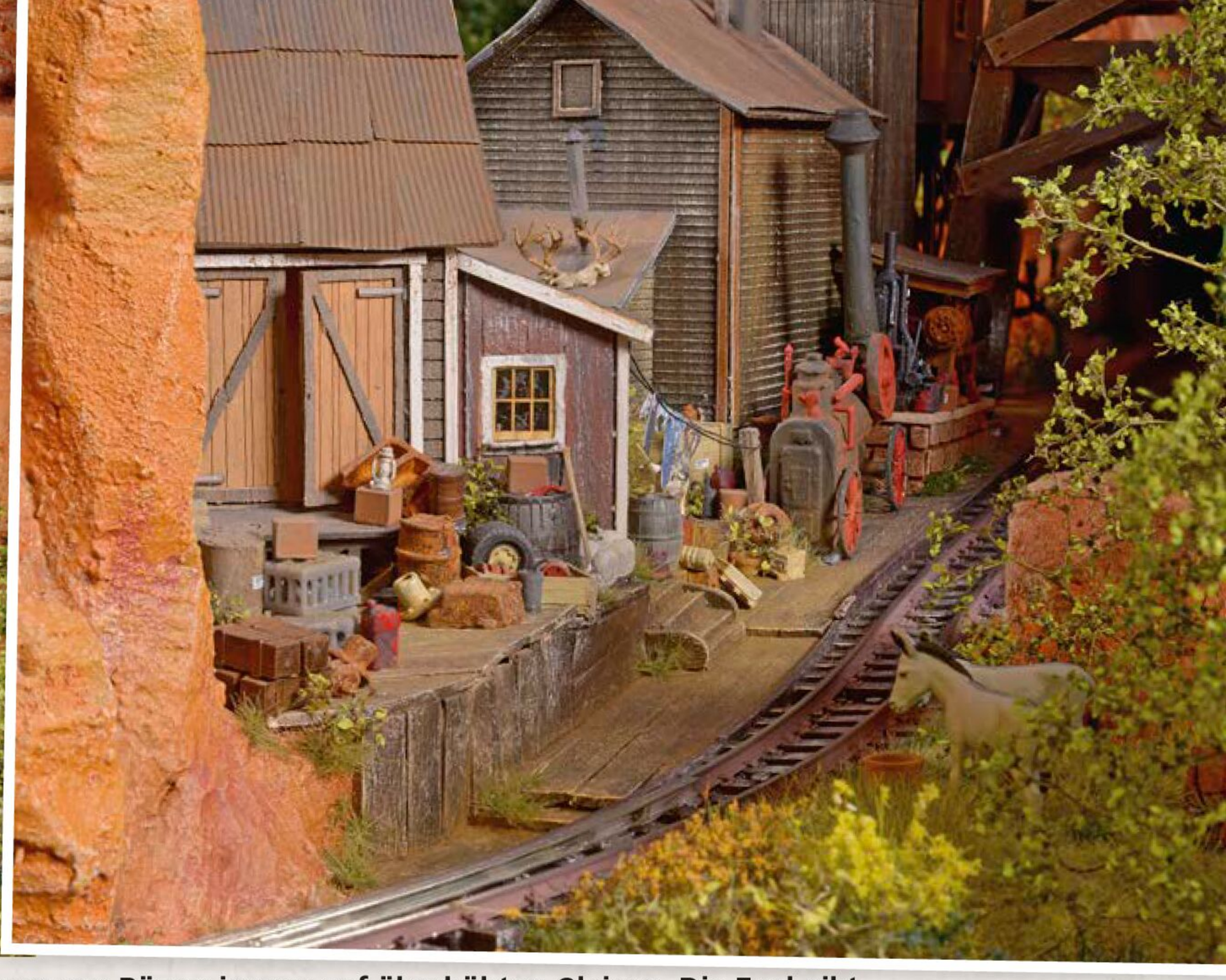
handen, der zusätzlich als Transportschutz dient. In diesem Fall trägt eine Säule in der Mitte das Dach mit der LED-Beleuchtung. Darüber passt der Deckel zum Verschließen. Während der Ausstellungen dient dieser auch als Unterlage, an der die Beine montiert werden, um die richtige Höhe zu erhalten. Einige Bilder aus Paris und der Name der Anlage auf dem Deckel machen die Besucher auf das Vorbild aufmerksam.

Da sich die Achterbahn im Disneyland Paris auf einer Insel befindet, wollte ich das auch auf der Anlage so nachbilden. Es war aber nicht möglich, auch den Ein- und Ausstiegsbereich nachzubauen, denn der befindet sich beim Vorbild „an Land“: Nach dem Einstieg beginnt die Fahrt in Paris durch einen Tunnel unter Wasser, dann folgt der erste Anstieg auf die Insel. Es folgen dann noch zwei weitere Passagen, in denen die Züge nach oben gezogen werden, danach geht es ein zweites Mal wieder im Tunnel zum Ausstieg.

Statt Schwerkraft: Modellbahn im komplizierten Kreisverkehr

Mein Gleisplan entspricht trotzdem teilweise der Streckenführung der Achterbahn in der Realität, mit scharfen Kurven und Schräglagen. In Paris existieren einige sehr bekannte Punkte entlang der Strecke, die oft fotografiert werden, und die ich auf jeden Fall auf meiner Anlage zeigen wollte. Einer davon ist der Abschnitt, auf dem die Bahn um eine Kuppe fährt, dann über eine Brücke steil nach unten saust und gleich danach scharf um die Ecke biegt. Es sieht dort so aus, als müsste die Fahrt wegen der Baufälligkeit der Brücke durchs Wasser gehen. Ein weiterer bekannter Punkt befindet sich nach der scharfen Kurve: Dort wird die Achterbahn wieder nach oben gezogen,





Rasende Fahrt durch die Schlucht – auch hier wegen der engen Bögen immer auf überhöhten Gleisen. Die Esel gibt es auch in Paris, genauso wie die pittoreske Ansammlung von allerlei Resten in der verlassenen Minenstadt „Thunder Mesa“.

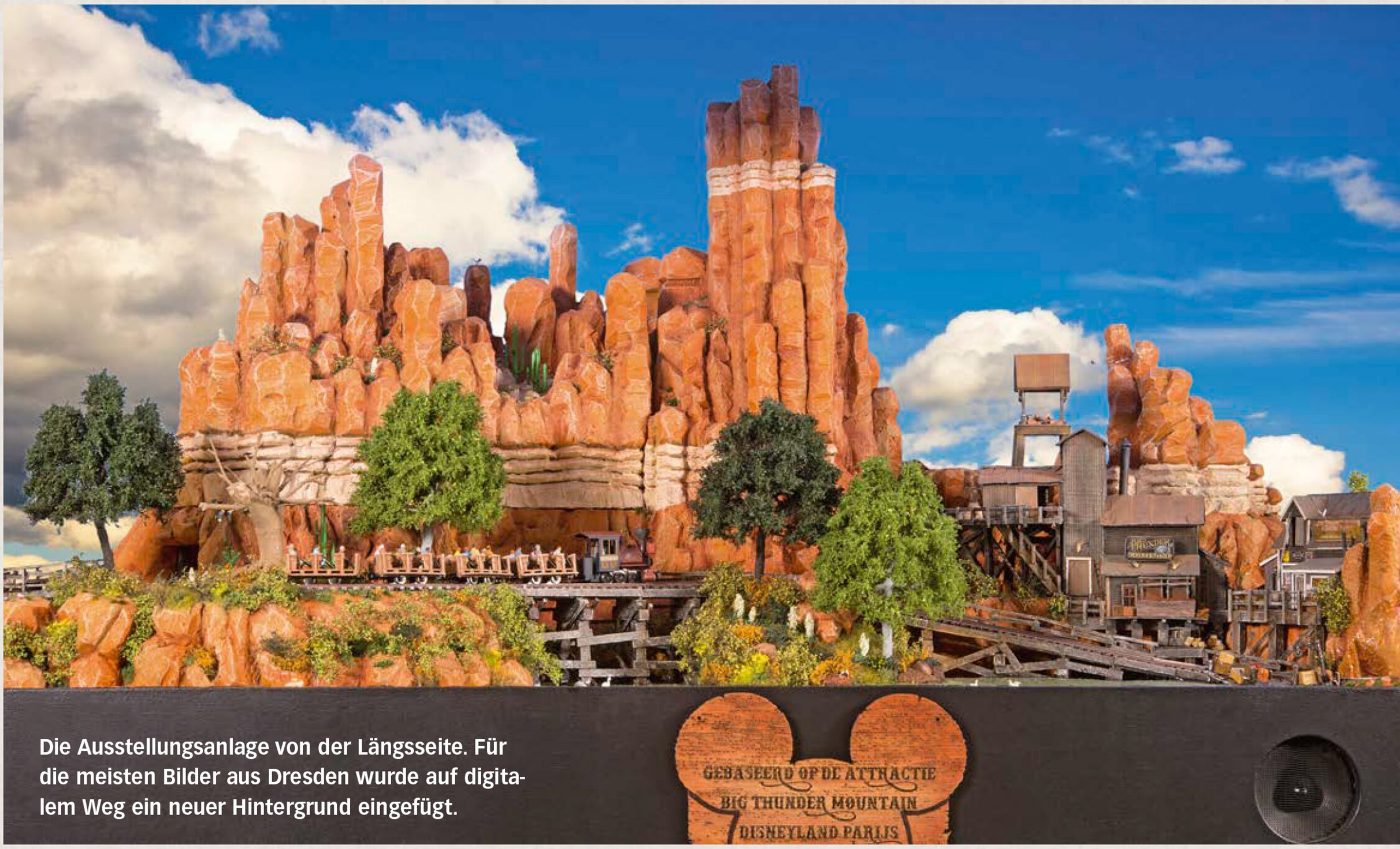
vorbei an den alten Gebäuden der Mine mit allerlei Ausschmückungs-Accessoires. Auf der anderen Seite der Insel liegt die markante Stelle, an der die Achterbahn aus dem Berg kommt und anschließend nach einer scharfen Kurve, vorbei an einigen Minengebäuden, in einen Stollen der Mine eintaucht. Diese vielen scharfen Kurven, Brücken und Tunnel findet man auf meiner Anlage realistisch nachgeahmt. Durch alles hindurch und über alles hinweg saust der Achterbahnzug im Modell

Viele Szenen entsprechen genau dem Vorbild in Paris

mit voller Geschwindigkeit und bietet den Fahrgästen im Maßstab 1:87 immer wieder wechselnde und spannende Momente.

Erstmals konnte ich „Big Thunder Mountain“ nach der Corona-Zeit 2022 an der 1. US-Convention in Aalten ausstellen. Dann folgte die Premiere auf der OnTraXS in Utrecht mit dem Gewinn beider Awards. Die Fotos entstanden auf der Erlebnis Modellbahn in Dresden 2025. Über den Bau berichten wir in einem zweiten Artikel.

Diger Rossel/abp



Die Ausstellungsanlage von der Längsseite. Für die meisten Bilder aus Dresden wurde auf digitalem Weg ein neuer Hintergrund eingefügt.

Kompakter

Der Bahnhof Zwönitz – vom Vorbild zum Modell: Diese Privatanlage wurde so konzipiert, dass sie nicht nur im Modellbahnzimmer, sondern auch auf Ausstellungen begeistert.

Der Bahnhof Zwönitz liegt im Original an der Strecke Chemnitz – Aue, die vor dem Bau der Talsperre Eibenstock noch weiter bis Adorf führte. Aus den Zeiten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen blieb daher die Bezeichnung CA-Linie erhalten. Diese durchgehende Strecke wurde im Jahr 1875 eröffnet. 14 Jahre später, 1889, kam die Strecke von Zwönitz nach Stollberg mit Weiterführung nach Chemnitz (ZC-Linie) hinzu und im Mai 1900 wurde schließlich die Strecke von Zwönitz nach Scheibenberg (ZS-Linie) eröffnet. Zwönitz war damit zum Kreuzungsbahnhof geworden, wenngleich sich der Durchgangsverkehr hauptsächlich auf der CA-Linie abspielte. Dieser Zustand blieb bis August 1947 erhalten, anschließend baute man die gesamte Verbindung Stollberg – Zwönitz – Scheibenberg für Reparationszwecke ab. Die Stollberger Strecke wurde allerdings schon 1949 auf Wunsch der Wismut AG wieder errichtet

Knoten

Fotos (11): abp

Überblick aus Richtung Süden über die Bahnanlagen in Zwönitz; im Vordergrund ist das heute noch museal erhaltene Stellwerk 2 zu sehen.

und anschließend bis Juli 1967 betrieben. Die obere Strecke, die sogenannte Erzgebirgische Panoramabahn, blieb jedoch ab Zwönitz unterbrochen, man nahm sie nur von Elterlein bis Scheibenberg wieder in Betrieb, aber schon im Jahr 1966 wurde sie stillgelegt.

Die ehemals umfangreiche Anlage des Knotenbahnhofs ist ein reizvolles Motiv für den Nachbau im Modell, vor allem wegen des dadurch möglichen interessanten Fahrbetriebs. Aber auch die Gestalt der Bahnanlagen selbst mit der Mittellage des Empfangsgebäudes, den kompakt angeordneten Ortsgüteranlagen, den vielen Weichen in fast allen üblichen Bauformen, einer kleinen Lokdrehscheibe, dem beschrankten Bahnübergang und schließlich auch dem Überwerfungsbauwerk zur Trennung der Strecken in Richtung Stollberg und Chemnitz waren Grund genug, diesen Bahnhof als Motiv für meine H0-Heimanlage auszuwählen.

Reizvolle Vorbildsituation begründet den H0-Nachbau

Und dennoch war und ist die Auswahl dieses Vorbilds eine Gratwanderung, denn der Bahnhof ist bei einer wirklich vorbildgerechten Umsetzung für eine Privatanlage deutlich zu groß: Mit einem Abstand der Einfahrsignale auf der CA-Linie von 1,2 Kilometern müsste er im Maßstab 1:87 immerhin fast 14 Meter lang sein.

Der Nachbau, den Sie hier sehen, ist daher in verkürzter Länge im Verhältnis von etwa 1 : 2 entstanden. Das sieht zwar immer noch großzügig aus, bedeutet

Östlich des Bahnhofs Zwönitz verzweigen sich die Strecken auch im Modell: Am Wärterhaus 1 der ZC-Linie überquert der Triebwagenzug nach Stollberg mithilfe eines Kreuzungsbauwerks die über Thalheim nach Chemnitz führende Strecke.

120 048 passiert mit einem Güterzug aus Richtung Chemnitz das Stellwerk 1; rechts liegt das Gebäude der ehemaligen Bahnmeisterei.

Nur selten kam einmal ein Doppelstock-Wendezug nach Zwönitz; hier passiert eine solche Garnitur den beschrankten Übergang der Bahnhofstraße.

aber, dass viel Platz um die Bahnanlagen herum fehlt. Die Gebäude und andere markante Einrichtungen stehen daher eigentlich zu dicht, und einiges musste auch weggelassen werden. Dennoch ist aus meiner Sicht der typische Eindruck des Bahnhofs Zwönitz zu erkennen und die Anlagen sind in stimmiger Zuordnung und Proportion wiedergegeben.

Als Zeit der Modelldarstellung wurde in etwa das Jahr 1975 gewählt. Das entspricht der Eisenbahnepoche IV, der Zeit des Überganges vom Dampf- zum Dieselbetrieb und der Fahrzeuganschriften bereits mit EDV-Nummern. Seit dieser Zeit bis etwa 1995 änderte sich das äußere Erscheinungsbild des Bahnhofs nur wenig. Auffällig war lediglich, dass das Holz der regionaltypischen Verkleidung am Obergeschoss des Empfangsgebäudes durch Kunstschiefer ersetzt wurde, der mich jedoch wenig zum Nachbau reizte.

Meine Modellgebäude sind im Wesentlichen in der Gestalt und im Zustand der frühen 70er-Jahre zu sehen. Die Gleis- und

Ein Zeitreise zurück in die 1970er-Jahre bei der DR

Signalanlagen entsprechen ebenfalls dieser Zeit. Einige Details gehören möglicherweise erst zu späteren Zeiten, weil sich für mich nicht alles zurückverfolgen ließ.

Allerdings wollte ich für meinen Nachbau auf die seit Langem nicht mehr bestehenden Strecken nach Stollberg und Scheibenberg nicht verzichten. Die gestalterischen Kompromisse dazu waren aber gering, denn zum einen wurde ein Stück des Streckengleises in Richtung Stollberg zu dieser Zeit noch als Ausziehgleis benutzt und zum anderen ist das erste Stück des Streckengleises nach Scheibenberg sogar bis heute noch als Anschlussgleis zu einem Umspannwerk vorhanden.

Die Bahnanlagen in Zwönitz im Überblick aus Richtung Osten. Die fünf durchgehenden Reisezug- und Gütergleise gehören zur Strecke Chemnitz – Aue. Links am Bildrand sind die beiden Gleise der ehemaligen Strecken nach Stollberg und Scheibenberg zu sehen, die im Modell auch im Jahr 1975 weiterhin in Betrieb sind. (Der Hintergrund links wurde digital ergänzt.)

Digitales Fahren und manuelle Fahrstraßen ergänzen sich.

Der Fahrbetrieb auf meiner Anlage läuft inzwischen vollständig digital ab, das ermöglicht einige schöne Effekte: Die Zugschlusssignale sind funktionsfähig, vor der Abfahrt der Dampfloks werden Pfiffe abgegeben und auch die Fahrgeräusche vieler Fahrzeuge tragen zum Realismus bei. Die Schaltung der Anlage selbst blieb jedoch ganz klassisch und einfach, eben wie zur dargestellten Zeit im Original auch. Dazu hat jeder Stellwerksbereich ein eigenes Stellpult und es sind auch Mitwirkungsschaltungen zwischen diesen Bedienstellen erforderlich – schließlich ist, trotz dieser Einfachheit, eine vollständige Signalabhängigkeit der Zugfahrten

Ein LVT aus Richtung Stollberg fährt auf der Südseite des Bahnhofs ein. Das fünfeckige Gebäude war früher ein Postschuppen.

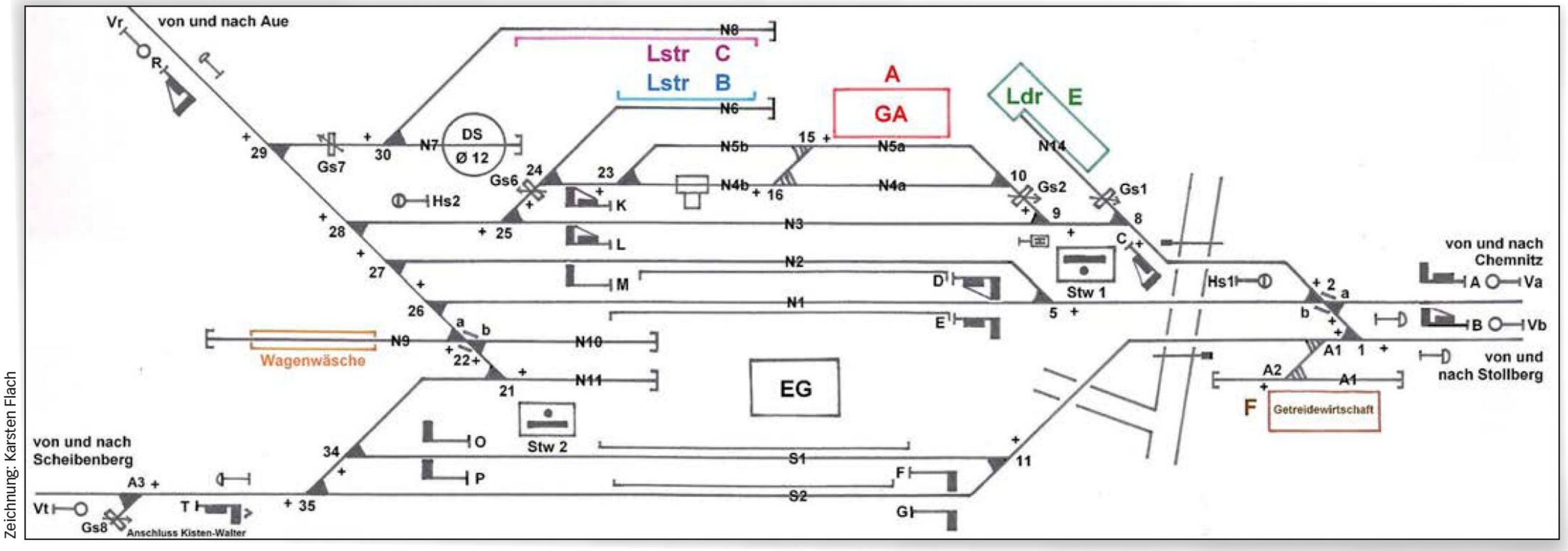
Auf der Bahnhofssüdseite liegen wie beim Vorbild nur zwei Bahnsteiggleise für Züge in Richtung Stollerg und Scheibenberg.

realisiert. Das erleichtert die Bedienung der Anlage vor allem im Rahmen von gemeinschaftlich betriebenen Ausstellungen enorm, wenn man sich bei Fahrtstellung eines Signals auf die richtige Stellung des Fahrwegs einschließlich Flankenschutz

Foto: Karsten Flach

Die nächtliche Beleuchtung der Anlage und der Gebäude ist vorbildgerecht sehr sparsam ausgeführt. Hier verlässt die letzte Reisende des Abends das Empfangsgebäude in Zwönitz.

Hinter den fünf Gleisen der Bahnhofsnordseite ist die Güterabfertigung mit Güterboden zu sehen. Die Gleissperren rechts im Bild sind beweglich und bieten somit tatsächlich den Flankenschutz für die eingestellten Fahrstraßen.



Zeichnung: Karsten Flach

Oben: Im Gleisplan zum Modellbahnhof sind alle Bezeichnungen der Gleise, Weichen und Signale vorbildgerecht enthalten. Die Ladestellen sind farbig markiert.

Links: Ein Güterzug der 1980er-Jahre steht abfahrbereit in Richtung Scheibenberg. Dem Modell-Lokführer scheint nicht bekannt zu sein, dass die Strecke zu dieser Zeit schon 30 Jahre nicht mehr befahrbar ist. Hinter 119 037 sind das Stellwerk 2 und das typisch sächsische Wasserhaus zu erkennen. Von Letzterem ist, wie im Original, schon einiges an Putz abgefallen.

verlassen kann. Lediglich eine technische Gleisfreimeldung gibt es nicht, denn dies musste schließlich auch im Original nach Augenschein erfolgen.

Zur Verbesserung des Modell-Fahrbetriebes wurden die im Original in den 70er-Jahren bereits fehlenden Fahrstraßen von Stollberg nach Gleis N3 und von Gleis N2 nach Stollberg zusätzlich eingerichtet (siehe Gleisplan oben). Anstelle der am Chemnitzer Bahnhofskopf in der dargestellten Zeit liegenden einfachen Weichen wurde die früher hier bestehende interessantere (und platzsparende) doppelte Kreuzungsweiche eingebaut. Fahrmöglichkeiten aus Richtung Chemnitz in die Gleise S1 und S1 waren beim Vorbild hingegen nicht vorhanden und sie existieren auch in meinem Bahnhof nicht.

Zur Belebung des Fahrbetriebes auf der Anlage sollen künftig auch noch die zur dargestellten Zeit längst verschwundene Lokdrehscheibe und der Kleinlokschuppen ergänzt werden.

Alle Gebäude entsprechen dem Original.

Es fehlt nicht mehr viel, bis die Gesamtanlage zumindest äußerlich vollständig gestaltet zu sehen sein wird. Vor allem die Gebäude, von denen derzeit nur noch die Getreidewirtschaft unfertig ist, benötigten sehr viel Zeit, denn sie sind vollständig selbst gebaut. Allein das Empfangsgebäude besteht aus mehr als 2500 Teilen oder die Güterabfertigung aus 1600 Teilen, die bis auf wenige Ausnahmen einzeln angefertigt wurden.

Bei der Herstellung der Gebäude gilt es nicht nur, das äußere Erscheinungsbild stimmig und maßstäblich wiederzugeben. Auch auf die Inneneinrichtung, zumindest der Räume, in die man durch die Fenster sehen kann, wollte ich nicht verzichten. Leider ist das vom Betrachter meist kaum wahrzunehmen und manche Raumecke ist von außen überhaupt nicht sichtbar.

Beim Empfangsgebäude ist zwar ein Blick in den Windfang möglich, doch auch der große Durchgangs- und Warteraum ist komplett eingerichtet und bevölkert.

Ein Personenzug, gebildet aus 64 1455 und sächsischen Abteilwagen, fährt in Richtung Scheibenberg und passiert dabei die Anschlussweiche, deren Ladegleis nur symbolisch die Firma „Kisten-Walter" anbindet.

Selbst ein Waschbecken, die Heizkörper an den Wänden und der (gefüllte) Papierkorb fehlen nicht. Im Arbeitsraum des Fahrdienstleiters sind das Befehls- und Blockwerk zu sehen und der Arbeitsplatz wird sogar von einer Lampe auf dem Schreibtisch beleuchtet. Das alles ist, wenn überhaupt, nur bei Dunkelheit zu sehen, dann sind die Räume von innen beleuchtet. Bei den Stellwerken mit ihren großen Fenstern wird die Inneneinrichtung wohl deutlicher zu sehen sein – aber erst, wenn auch diese noch eingerichtet sein werden.

Die Inneneinrichtung bleibt dem Betrachter oft verborgen

In der Gegenrichtung aus Scheibenberg passiert 56 2284 mit einem Personenzug die Fuchsbrunnbrücke. Sie ist die letzte heute noch stehende Gerüstpfeilerbrücke dieser ehemaligen Strecke und wurde maßstäblich in 1:87 nachgebaut.

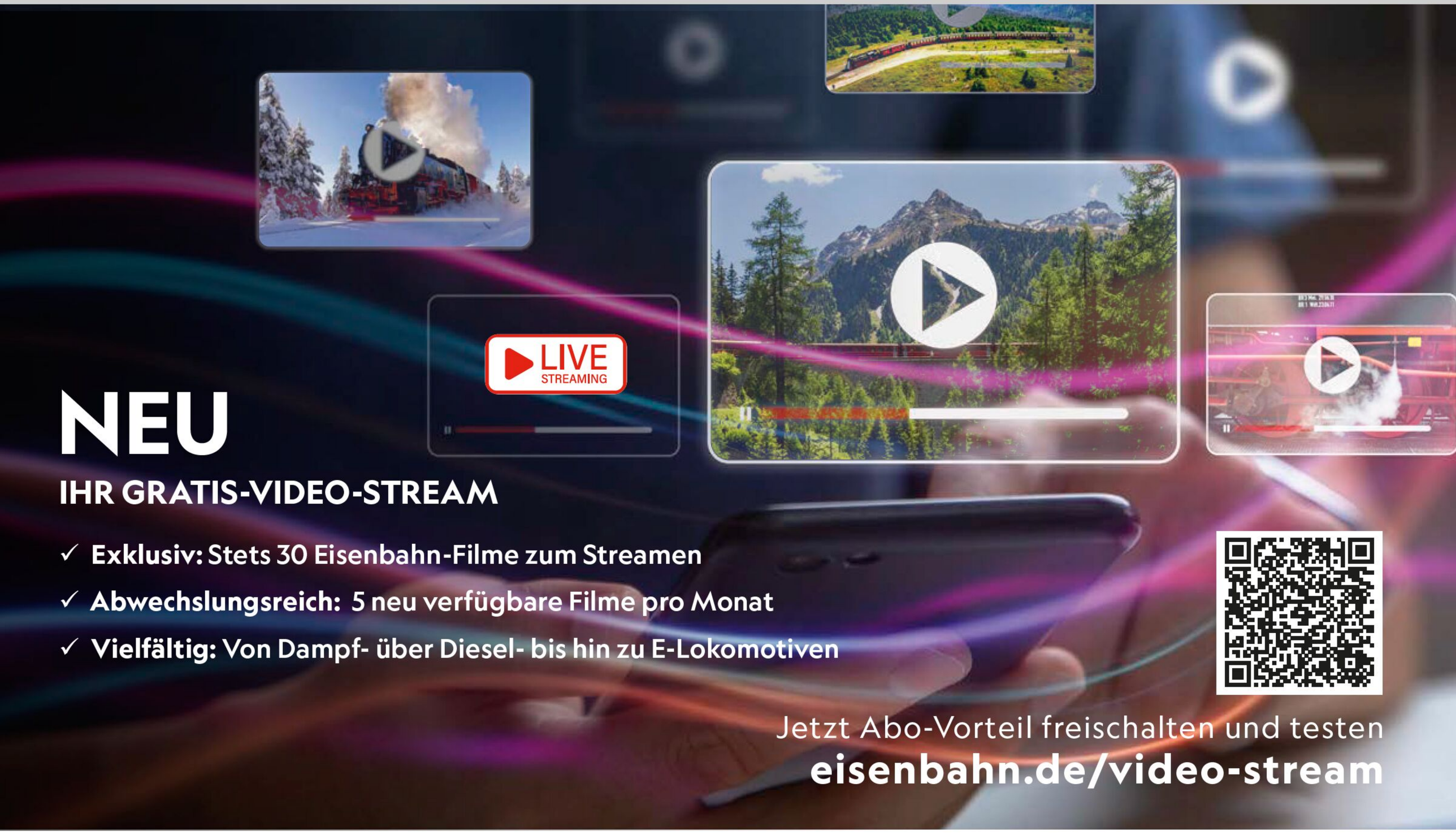
Es gibt also weiterhin immer etwas zu tun. Auch das ist das Schöne am Hobby Modellbahn und am Modellbau.

Im Rahmen der „Erlebnis Modellbahn" in Dresden 2025, auf der die meisten Bilder dieses Artikels entstanden, wurde „Zwönitz" zusammen mit „Hetzdorf" und einem Schmalspurteil erstmals als Dreifach-Gemeinschaftsanlage ausgestellt und betrieben. Über den bekannten Nachbarbahnhof werden wir in Kürze im MEB berichten. *Karsten Flach/abp*

Über den Erbauer:
Karsten Flach, geboren 1956, ist Eisenbahnbauingenieur und kommt aus Stendal. Der große Eisenbahnknotenpunkt mit Dampflok-RAW stellte wohl beizeiten die Weichen zur Modellbahn. Seit 1973 ist er im Modelleisenbahnclub Saxonia Dresden tätig und gestaltete das Clubleben mit Anlagenbau, technischer Entwicklung und Ausstellungen maßgeblich mit. Seine Erfahrungen bringt er seit 1998 auch im MOROP ein und wirkt dort seit 2012 als Sekretär der Technischen Kommission an der Erarbeitung und Pflege der bekannten NEM-Normen.

VORTEILSWELT FÜR ABONNENTEN

Als Abonnent von BAHN Extra genießen Sie exklusive Vorteile.



NEU

IHR GRATIS-VIDEO-STREAM

- ✓ **Exklusiv:** Stets 30 Eisenbahn-Filme zum Streamen
- ✓ **Abwechslungsreich:** 5 neu verfügbare Filme pro Monat
- ✓ **Vielfältig:** Von Dampf- über Diesel- bis hin zu E-Lokomotiven

Jetzt Abo-Vorteil freischalten und testen

eisenbahn.de/video-stream

Ausgabe verpasst?

Vervollständigen Sie Ihr Archiv und bestellen Sie jetzt fehlende Sonderhefte nach!

Best.-Nr. 02220

Best.-Nr. 02173

Best.-Nr. 02124

Best.-Nr. 02234

Je Ausgabe 100 Seiten ab € 12,90

Alle in Print vergriffenen Titel sind als eMag-Version verfügbar.
Dazu einfach Gratis-App downloaden unter

modelleisenbahner.de/app

Online bestellen unter:

modelleisenbahner.de/schule

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Foto: R. Hahmann, Archiv VGB

Elektro-Rundlinge

In der Nachkriegszeit wuchs das elektrische Streckennetz der Deutschen Bundesbahn immer weiter an. Doch für den Eilzugdienst und auch den Nahverkehr unter Fahrdraht fehlten moderne Elektrotriebwagen.

Diese kamen dann ab 1952, respektive 1956, in Form der Baureihen ET 56 und ET 30, die Aufgrund ihrer strömungsgünstig gestalteten Stirnfronten schon bald den Spitznamen „Eierköpfe" bekamen. Rund 30 Jahre lang prägten die markanten Elektrotriebwagen das Bild der DB bei Pendlern und Reisenden mit. Wir blicken noch einmal auf die Karriere dieser polarisierenden Fahrzeuge zurück.

Unser Heft 8 erscheint am 10. Juli bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Freitag.

Foto: abp

Reichsbahn im Grünen

Im zweiten Teil unseres Anlagenportraits zur „Lauterthalbahn" widmen wir uns der freien Strecke, an der sich viele wunderbare Szenen aneinanderreihen.

Hafen-Bahn

Der niederländische Zubehör-Spezialist Artitec macht es möglich: Hafen-Szenen lassen sich heutzutage perfekt in (H0-)Szene setzen.

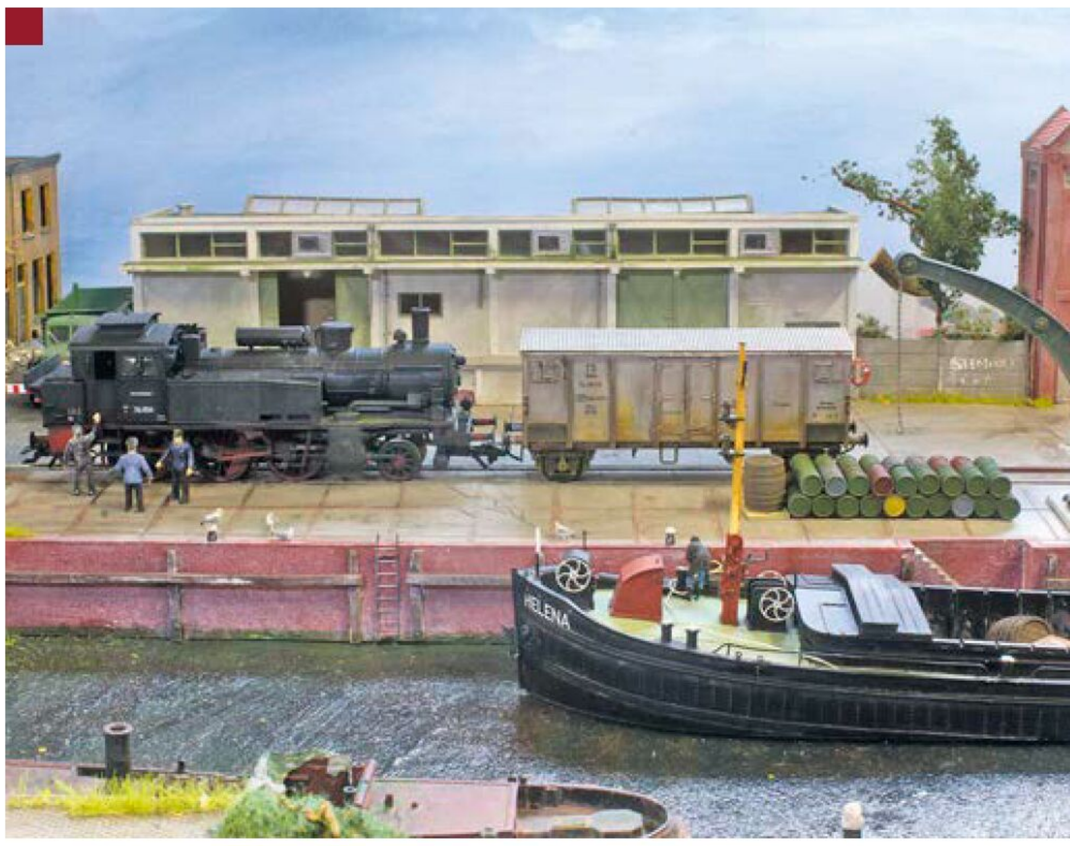


Foto: Thonis van der Weel

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

Die Baureihe 24 im Bw Jerichow

Bei der DR verblieben vier Exemplare der Baureihe 24. Erst 1972 hatte die heutige Museumslokomotive 24 009 im Bw Jerichow ausgedient.

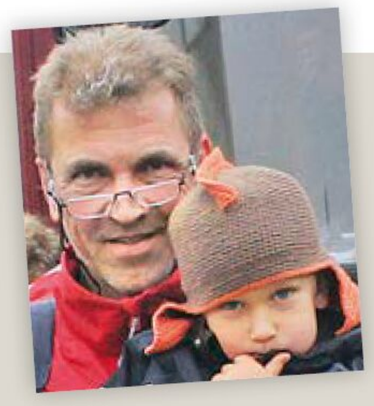
Traumdampf auf Traditionsstrecken

In England ist die gute alte Dampflokzeit noch immer hoch angesehen. Der MEB unternimmt eine fotografische Tour zu den schönsten Museumsbahnen.

Dank Grasmaster 4.0: Oberleitungsdiorama wie neu

Wir nahmen die Auslieferung des neuen Noch-Begrasungsgeräts zum Anlass, eines unserer Fotografiermodule grundlegend aufzufrischen.

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 MODELLEISENBAHNER 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 **abo.modelleisenbahner.de**

Modell Eisen Bahner

Bis zu 50% sparen oder attraktive Prämie sichern
abo.modelleisenbahner.de

elriwa®
Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter
Radeberger Straße 32 • 01454 Feldschlößchen • A4 Abfahrt 84
Tel. 03528 / 477 90 70 • info@elriwa.de
Ladengeschäft • Werkstatt • Online-Shop

Exklusiv-Modelle!

VORBESTELLAKTION BIS 31.07.2026

H0 Doppelstockgliederzug DGB 12, 5-teilig, DR, Ep.IV • Gepäckwagen DDGe und Buffetwagen DGRe

PIKO

Der oft gewünschte Doppelstockgliederzug DGB 12 - jetzt in Epoche IV

Alle Abbildungen zeigen KRES-Modelle in Spur TT

Der Gepäckwagen DDGe der DR (Epoche IV) in grüner Ausführung basiert auf einem bereits bekannten Modell (ähnlich der Artikelnummer 53182 aus dem Jahr 2024), erhält jedoch Zierstreifen sowie eine neue Betriebsnummer.

Da diese Wagen auch in anderen Zugverbänden (z.B.: Gex) eingesetzt wurden, ergeben sich zusätzliche Einsatzmöglichkeiten.

Ebenfalls vorgesehen ist ein Buffetwagen DGRe der DR (Epoche IV) in grüner Ausführung.

Eine solche Variante wurde bislang von Piko noch nicht umgesetzt.

Voraussichtliche Produktionsmenge:
je 500 Stück

Auslieferung:
Anfang 2027

* UVP = unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers
Zwischenverkauf vorbehalten
Informationsstand 05.05.2026 - vorbehaltlich Preisanpassungen und Verfügbarkeit
aktuelle Informationen finden Sie auf **www.elriwa.de**

Piko 5312X1 Doppelstockgliederzug DGB 12, 5-teilig, DR, Ep.IV
Piko 5318X1 Gepäckwagen DDGe, DR, Ep.IV • **Piko 5319X1** Buffetwagen DGRe, DR, Ep.IV, grün

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®

Aktionen, Angebote, Neuheiten & Exklusivmodelle • alles auf... www.elriwa.de

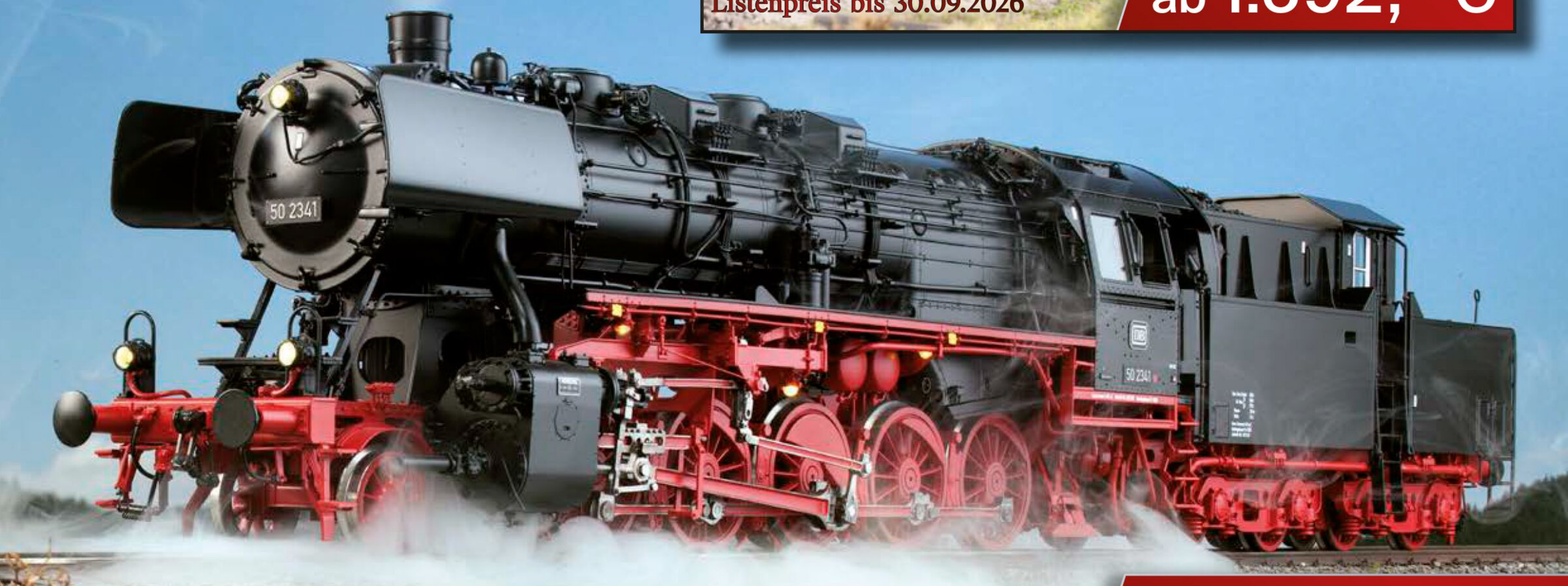
KM1

Modelle vom Modellbahner!

Neukonstruktion:
Baureihe 50

1:32

weitere Infos



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