

Modell Eisen Bahner



Steppenferd und
Bw Jerichow

Baureihe 24 bei der DR: Das steckte
hinter ihrer ungewöhnlichen Karriere

8 August 2026
75. Jahrgang

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

Feine Neuheiten für Sie getestet!



Märklins 52 in H0
mit Steifrahmentender

„Brotbüchse“ von Roco in TT

HSB-Mallet von
Boermann in IIm

Roter Pfeil von Märklin in 1

Bundesbahn-Historie
Eine Zeitreise rund um das
Bayerische Eisenbahnmuseum

Museumsdampf pur
Einzigartiger Flair in England

**Zuhause für ein
Wochenende**

Warum 251 901 von
Rügen zum Öchsle
und zurück kam



Episode Eierkopf



Elektrotriebzug-Reihen 430 und 456:
Waren die Wirtschaftswunderkinder
zu modern für ihre Zeit?



Was kann
der neue
Grasmaster?

Version 4.0
im Praxistest



Notorischer

SCHWARZFAHRER

EUROTRAIN

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. 2025a



INSTAGRAM



FACEBOOK



Abbildung zeigt Vorserienmuster

EUROTRAIN[®] EXKLUSIV märklin

Verfügbar ab September 2026
Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

H0 Selbstentladewagen

- 4-achsiger, großräumiger, offener Selbstentladewagen
- Bauart Fals
- Privatwagen der RAG Ruhrkohle AG
- Viele angesetzte Einzelheiten
- Mit Ladegut-Einsatz und echter Kohle beladen
- Pufferhöhe nach NEM

H0	V	RAG	~	144 mm
----	---	-----	---	-----------

Art.-Nr. 46679

€ 56,99

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



Stefan Alkofer

Nicht mehr lustig

Kürzlich blieb ich beim Zappen beim Spielfilm „Und täglich grüßt das Murmeltier“ hängen, der auf irgendeinem drittklassigen Fernsehsender vermutlich zum 278. Mal seit seiner Kinopremiere 1993 wiederholt wurde. Ich verweilte ein paar Minuten bei dem Film, um nochmals den großartigen Bill Murray zu erleben. Aber den ganzen Film, den ich seinerzeit schon im Kino sah, musste ich mir nicht ansehen. Die Handlung zog auch so im Schnelldurchgang nochmals in meinem Kopf vorbei.

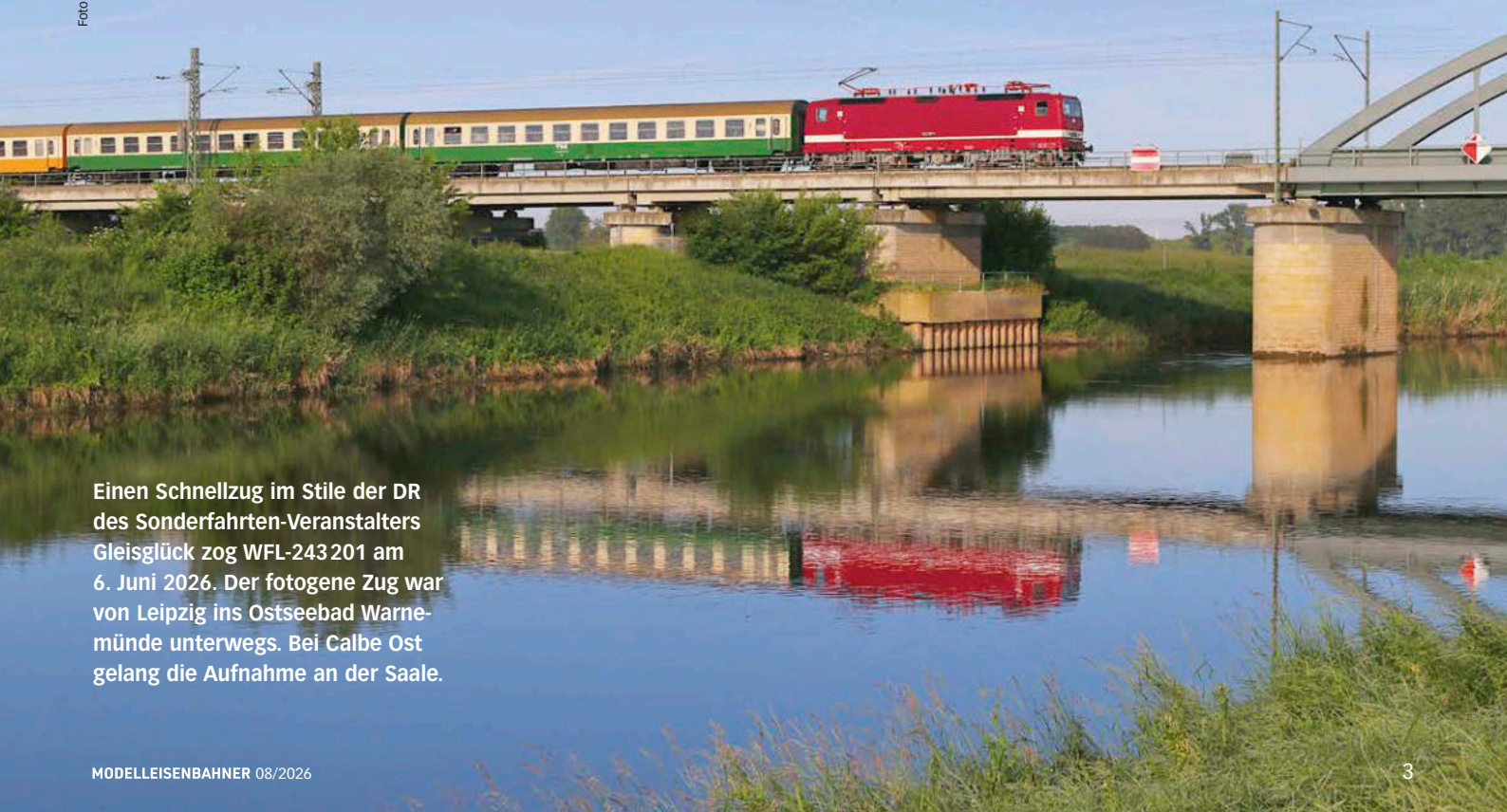
Einige Tage später begegnete ich meinem eisenbahnjournalistischen „Murmeltier“: Stuttgart 21. Schon wieder verschoben. 2031 soll es nun so weit sein. Mit zwölf Jahren Verspätung und nach 21 Jahren Bauzeit möchte man den Bahnhof vollständig ins Netz integrieren.

Kilometerweise seien Kabel und ihre zugehörigen Schächte falsch verlegt, die Notstromversorgung sei nicht gesichert und so weiter. Seit dem Baubeginn im Jahr 2010, als man noch plante, 2019 den Betrieb aufzunehmen, ist das mindestens die neunte offizielle Verschiebung des Eröffnungstermins. Über die Mehr- und die finalen Gesamtkosten, möchte ich gar nicht nachdenken. Aus meiner Sicht ist Stuttgart 21 ein Offenbarungseid aller Beteiligten und ich frage mich, woran es liegt, dass wir hierzulande ein solches Projekt nicht gestemmt bekommen?

In Zukunft werde ich über Stuttgart 31 berichten und falls es zu Stuttgart 41 kommt, muss ich mich an dieser Stelle nicht mehr aufregen.

Ihr Stefan Alkofer

Foto: Sebastian Bollmann



Einem Schnellzug im Stile der DR des Sonderfahrten-Veranstalters Gleisglück zog WFL-243 201 am 6. Juni 2026. Der fotogene Zug war von Leipzig ins Ostseebad Warnemünde unterwegs. Bei Calbe Ost gelang die Aufnahme an der Saale.



6 | Mit den „Eierköpfen“ der Baureihen ET 56 und ET 30 startete die Bundesbahn in den 1950er-Jahren ihr Neubauprogramm für elektrische Triebzüge des Nah- und Schnellverkehrs. Diese Charakterköpfe sollten einer ganzen Ära ihren Stempel aufdrücken.

Vorbild

■ Titelthema

6 Elektrische Eierköpfe

Vor 70 Jahren war die DB ganz dem Zeitgeist verpflichtet und beschaffte neue Triebwagen mit einer stilbildenden Frontgestaltung. Was mit dem ET 56 noch zaghaft begann, führte kurz darauf in Form des ET 30 zum ersten modernen Nahverkehrs-Elektrotriebzug.

14 Bahnwelt aktuell

■ Drehscheibe

26 Wiedersehen beim Öchsle

Die Schmalspurdiesellok 251 901, die heute auf Rügen heimisch ist, war über ein langes Wochenende zurück in Oberschwaben.

28 Bundesbahn im Ries

Mitte Mai rollten Fotozüge des Bayerischen Eisenbahnmuseums rund um Nördlingen.

■ Lokomotive

30 „Steppenpferde“ im Jerichower Land

Die vier Maschinen der Baureihe 24, die bei der DR im Einsatz standen, waren eng mit dem Bahnbetriebswerk Jerichow verbunden.

■ Abenteuer Eisenbahn

36 Dampf in England

Die dortigen Museumsbahnen sind für ihre historische Authentizität berühmt – Fotograf Jan-Henrik Sellin stellt seine Favoriten vor.

Modell

■ Test

52 Riesenpfeil

Der bekante „Rote Pfeil“ der SBB im Maßstab 1:32 von Märklin bereichert die Nenngröße 1.

54 DR-Brotbüchse

Den tschechoslowakischen Schienenbus der ČSD-Baureihe M152 bringt Roco auch als fiktives DR-Fahrzeug auf die TT-Gleise.

56 Rechteck-Lösung

Die Kriegslok der Baureihe 52 ist bei Märklin für H0 nun mit Steifrahmentender erhältlich.

58 Schweres Messing

Die Personen- und Gepäckwagen der Harzer Schmalspurbahnen von Kiss für Spur II.

■ Probefahrt

60 Harzer 995906 für die Gartenbahn

Großbahn-Spezialist Boerman bringt die bekannte Heeresfeldbahn-Mallet für Spur G.

61 Reiner Luxus auf 45 Millimetern

Von Märklin kommt ein CIWL-Luxuszug mit fein detaillierten Pullmanwagen für Spur 1.

62 Im FD von der Spree an den Rhein

Ein Fernschnellzug-Set der Epoche II in H0 von Märklin enthält den neu konstruierten kombinierten Post-/Packwagen PwPost4ü-28.

62 Noch ausbaufähig

Schnellzugwagen der Verwendungsgruppe 29 der DRG als Z-Neuentwicklung von Märklin.

63 Doppelt und nicht gleich

MoBaBro bietet den MEGA II-Doppelwagen der Gattung Sdggmrrss als H0-Modell an.

63 Für Erz gedacht

Z-Selbstentladewagen OOtz 44 von Märklin.

64 Schwarzwald-Fest

Anlässlich seines 80-jährigen Bestehens liefert Faller ein Schwarzwaldhaus in Nenngröße Z.



36 | In England ist es noch möglich, längst vergangene Dampflok-Atmosphäre im Bild festzuhalten. Der MEB nimmt sie mit zu den schönsten Museumsbahnen auf der Insel.

70 | Will man ein konkretes Thema im Modell nachbilden, wird die Suche nach passendem Material oft mühselig. Thonis van der Weel zeigt, dass dies auf Häfen mit Bahnanschluss in H0 nicht zutrifft.



84 | Ältere Literatur zum Thema Modellbahn zu studieren, kann noch heute lohnenswert sein: Die links zu sehende, hübsche Z-Anlage entstand auf Basis eines Gleisplanentwurfs, den der legendäre Anlagenplaner Günter Fromm zu DDR-Zeiten publizierte.

65 Fein und fest verbunden

Neue Steckkupplungen für H0 von Raility.

Werkstatt

66 Aus Alt mach Neu

Ein Fotodiorama erhält mit dem Grasmaster 4.0 Profi von Noch die nötige Auffrischung.

70 Hafen der Ruhe

Ausschließlich mit Artitec-Material entsteht eine kleine Hafenanlage im Maßstab 1:87.

Rückspiegel

82 Technik, Trends und Tradition

Dana Zöllner, die „Frau Vom Erdbeerkopf“ auf YouTube, wirft einen Blick in Ausgabe 9/1975.

Szene

84 Großensee neu in Z

Henry Bethmann baute eine Z-Anlage nach einem alten N-Entwurf von Günter Fromm.

90 Zu Besuch in Lauingen

Das Großbahntreffen auf dem Gelände von KM1 hat sich längst als Highlight etabliert.

92 Im schönen Lauterthal

Wir verlassen die Traktorenwerke und fahren in Teil zwei unseres H0-Anlagenporträts mit Volldampf über beeindruckende Kunstbauten.

Außerdem

35 Buchtipps

48 Termine & Treffpunkte

74 Modellbahn aktuell / Neuheiten

81 BDEF / SMV

98 Vorschau



Titelbild: Ein 456 aus Heidelberg trifft im April 1984 in Seckach ein. Foto: Karsten Risch, Slg. Eisenbahnstiftung

**Modell
Eisen
Bahner**

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe August 2026, 74. Jahrgang

Chefredakteur: Stefan Alkofer (Vi.S.d.P.)

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

Editorial Director: Michael Hofbauer

Mitarbeitende dieser Ausgabe: Markus Behrla, Dirk Endisch, Rainer Ippen, Martin Knaden, Dr. Sebastian Litters, Michael Lorenz, Martin Menke, Jan-Henrik Sellin, Holger Späing, Thonis van der Weel, Axel Witke

Redaktionsassistent: Barbara Forster

Layout: Claudia Reidl (fr)

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

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Herstellung: Sabine Springer

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

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweiger

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

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Anzeigenposition: Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb / Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim, www.mvz.de

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2026 GeraMond Media GmbH, ISSN 0026-7422

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

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

Jediges automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckzeugnisses (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 | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

KUNDENSERVICE: Alles rund ums Abo, Adressänderungen, Abbestellungen, Einzelheftbestellung – rund um die Uhr unter modelleisenbahner.de/service oder Mo.-Fr. 08:00-20:00 Uhr über den Kundenservice:
✉ MODELLEISENBÄHNER Abo-Service,
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau
☎ +49 (0) 89 46 22 00 01
📧 service@verlagshaus24.com

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

Abo bestellen unter www.modelleisenbahner.de/abo

Die Abgebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63220000314764 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 MODELLEISENBÄHNER erscheint zwölfmal jährlich. Sie erhalten den MODELLEISENBÄHNER (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

LESERBRIEFE UND BERATUNG

✉ MODELLEISENBÄHNER
Postfach 400209, 80702 München

☎ +49 (0)89/13 06 99 669

📧 redaktion@modelleisenbahner.de

🌐 www.modelleisenbahner.de

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

ANZEIGEN

✉ anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2026/06





Elektro-Eierköpfe

Neben VT 08.5 und VT 12.5 entstanden in den 1950er-Jahren auch zwei elektrische Triebwagen-Baureihen mit den markanten „Eierköpfen“ für die Bundesbahn: zuerst als Resteverwertung in Form des ET 56 und schließlich als völlig neu entwickelte ET 30.

Um dem Mangel an elektrischen Triebzügen für den Nah- und Eilzugverkehr in der Nachkriegszeit zu begegnen, beschaffte die junge Bundesbahn nach Vorgaben des Eisenbahnzentralamtes München bei den Waggonfabriken Fuchs in Heidelberg und Rathgeber in München ab 1951 die Baureihe ET 56 in sieben Exemplaren. Die Mittelwagen kamen von der Maschinenfabrik Esslingen. Die Korbogen-Kopfform der

Vorkriegstriebwagen galt inzwischen als altmodisch. Sie erhielten daher die bauchigen Stirnfronten ihrer Diesel-Pendants VT 08.5 und VT 12.5. Neue Methoden der Blechbearbeitung, der Schweißtechnik und vor allem die günstige Arbeitskraft ermöglichten es der DB, auch den nur 90 km/h schnellen ET 56 ihr damals dem Zeitgeist entsprechendes Triebwagengesicht zu verpassen. Schnell kam der naheliegende Spitzname auf: „Eierkopf“.

Was in die Gestaltung der aus einem feingliedrigen Stahlträgergerippe mit aufgeschweißten, relativ dünnen Blechen bestehenden, selbsttragenden Wagenkästen investiert wurde, musste die klamme Bundesbahn jedoch bei der elektrischen Ausrüstung einsparen: Die federführende Firma BBC hatte in Kooperation mit AEG und SSW die klare Anweisung, auf brauchbare Teile ausgemusterter Altbau-ET sowie Lagerbestände zurückzugreifen.



Foto: DB / Sg. Astmus, Archiv VGB



Foto: Carl Beilingrodt, Sg. Eisenbahnstiftung

Während sich der nagelneue ET 30004 am 26. Mai 1956 in Beimerstetten auf Probefahrt befindet – seine Abnahme erfolgte zwei Wochen später zum 7. Juni 1956 – überholt die Ulmer E 94 022 mit ihrem Güterzug.

Nach ihrer Ablieferung waren drei der für den Nahverkehr im Ruhrgebiet gedachten ET 30 kurzzeitig dem Bw Freilassing zugeteilt und fuhren nach Berchtesgaden, so wie auf diesem Foto im Frühjahr 1957.

Die Stirnpartie unterschied sich von jener der Diesellokomotiven auffällig durch die höheren Führerstandsfenster. Zudem saß der Triebfahrzeugführer nicht hinter der mittleren, sondern der rechts daneben befindlichen Scheibe. Die Laufdrehgestelle (2500 mm Radstand) wurden vom VT 08.5 übernommen. Die Triebdrehgestelle mit 3600 mm Achsstand an beiden Köpfen waren eine Blechträgerkonstruktion der Firma Fuchs und besaßen je zwei Tatzlagermotoren aus den Vorkriegstriebwagen ET 25 oder ET 31, die 1020 kW Stundenleistung aufboten. Auch die Transformatoren stammten aus Altbeständen. Dank der geschlossenen Bodenwanne konnte fast die gesamte Fahrzeugtechnik unterflur eingebaut werden. Dies ermöglichte ein kleines Gepäckabteil an einem Fahrzeugende und vor allem viel Platz für die Fahrgäste in den Großraumabteilen, die nach dem Vorbild der neuen Eilzugwagen gestaltet waren. In beiden Wagenklassen gab es erstmals gepolsterte Sitze.

Betont sachlich und auf die wesentlichen Instrumente beschränkt: das Führerpult an Bord des ET 30. Modern für die 1950er-Jahre war der Auf-Ab-Fahrschalter von AEG.

Da sich die ET 56 gut bewährten, gab die DB vier Jahre später die sehr ähnlich konzipierte Baureihe ET 30 in Auftrag, die nun jedoch von Grund auf aus neuen Bauteilen entstand. Mit diesen Triebzügen wollte die Bundesbahn den elektrischen Nahverkehr im Ruhrgebiet aufnehmen. Hohe Ansprüche musste BBC diesmal bezüglich der Sprint-Qualitäten erfüllen: Die DB forderte eine Anfahrbeschleunigung von $0,7 \text{ m/s}^2$. Bei einem mittleren Stati-

Nach dem ET 56 entstand das Upgrade in Form des ET 30

onsabstand von zweieinhalb Kilometern und 30 Sekunden Fahrgastwechselzeit sollte die Reisegeschwindigkeit auf damals stolze 60 km/h steigen. Im Hinblick auf einen Einsatz des ET 30 im Fernverkehr wurde außerdem eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h verlangt. Diese Werte konnten die vier nun maximal 1760 kW leistenden Tatzlagermotoren pro dreiteiliger Triebwageneinheit spielend erfüllen. Ebenso ermöglichten die neuen, besonders breiten Mitteleinstiege mit vierflügligen Zwillingsfalttüren einen deutlich rascheren Fahrgastwechsel als die einfachen Doppelschiebetüren des ET 56. Die Türsteuerung erfolgte jetzt bequem durch den Triebfahrzeugführer, der zudem gegenüber dem ET 56 im ET 30 auch eine wesentlich moderner ausgeführte Fahr- und Bremssteuerung nutzen konnte.

Die Aufteilung auf zwei Wagenklassen in Großräumen und den Sitzteiler



Foto: DB (Bürgen), Archiv VGB

2+1 in der ersten und 2+2 in der zweiten Klasse behielt man bei. Die Drehgestell-Achsstände stimmten ebenfalls mit dem ET 56 überein, nur die Wagenkästen der Endwagen wurden etwas verlängert, sodass die Gesamtlänge von 79970 mm auf 80360 mm stieg. Beide Baureihen besaßen eine Vielfachsteuerung und Scharfenbergkupplungen, deren Frontaussparungen bei den ET 56 deutlich kleiner waren als bei den insgesamt 24 gebauten ET 30.

Obwohl die elektrischen „Eierköpfe“ die Erwartungen erfüllten, setzte die Bundesbahn bald wieder auf klassische Lok-Wagen-Garnituren für den Nahverkehr in Form der leichten Einheits-Elektrolok E 41 mit Silberling-Wendezügen. Erst mit dem wenig erfolgreichen ET 27 und vor allem mit den S-Bahn-Zügen der Baureihe 420 wandte sich die DB Ende der 1960er-Jahre wieder dem Elektrotriebwagen zu.

Foto: Manfred van Kampen, Sigs. Eisenbahnstiftung



Am 3. Oktober 1960 ist der ET 56 002 im Stuttgarter Vorortverkehr unterwegs. Er befindet sich kurz vor der Einfahrt in den Hauptbahnhof, im Hintergrund ist das Südportal des Rosensteintunnels zu sehen.

Foto: Wolfgang Staiger, Sigs. Eisenbahnstiftung



Aus der Einsatzzeit des ET 30 in Franken: Seit seiner Auslieferung am 23. März 1956 war ET 30 001 in Nürnberg beheimatet. Nach Hamm (Westf) wechselte er erst 1972. Am 1. Dezember 1968 traf er im Hauptbahnhof auf die Vorserienmaschine E 10 005.

ET 56 001 und 002 kamen nach ihrer Abnahme im Mai und August 1952 zum Bw Nürnberg Hbf, ET 56 003 bis 005 zum Bw Tübingen. Im Dezember 1952 erhielten die Nürnberger die beiden ET 56 006 und 007, dafür mussten sie die erstgelieferten Züge nach Tübingen abtreten. Die Nürnberger ET 56 erreichten ab Sommer 1953 planmäßig Bamberg, Regensburg und Treuchtlingen. Nach der Anlieferung neuer ET 30 in Nürnberg traten ET 56 006 und 007 im Mai 1956 ebenfalls die Reise Tübingen an, wo nun alle sieben ET 56 beheimatet waren. Auf ihrer Stammstrecke zwischen Stuttgart und Tübingen liefen

sie als Eiltriebwagen (Et), Nahschnellverkehrstriebwagen (Nt) oder einfach als Personenzüge. 1965 gingen die Leistungen dort teils auf die neuen ET 27 über, dafür machten sich die ET 56 auf der Linie Bietigheim – Heilbronn nützlich.

Zunächst fuhren die ET 56 im Franken- und Schwabenland

Im Juli 1970 wurden die seit 1968 als 456/856 bezeichneten Triebzüge nach Heidelberg umstationiert. Die alte Universitätsstadt am Neckar sollte ihre letzte Heimat werden. Zunächst kamen sie zwischen Ludwigshafen, Mannheim und Heidel-

berg, im Rheintal bis Karlsruhe sowie auf der damals noch existierenden, seit 1958 elektrifizierten Stichstrecke Baden-Oos – Baden-Baden zum Einsatz. Nachdem die DB ab 1974 die Getriebeübersetzung bei allen 456 änderte, sodass nun bis zu 110 km/h erreicht werden konnten, erweiterte sich ihr Aktionsradius bis Offenburg und Kehl und via Neckarelz bis Osterburken. Im Sommerfahrplan 1981 erreichte eine 456-Garnitur als E 3217 von Neckarelz aus Würzburg. Südlichster Wendebahnhof war für eine Fahrplanperiode Lahr im Schwarzwald. Nur eine Einheit (456 106/856 006/456 406) erhielt 1977



Im Gegensatz zum fortschrittlichen ET 30 besaß der ET 56 einen herkömmlichen BBC-Stufenfahrerschalter (12 Fahrstufen) mit prominentem Richtungswählhebel.

noch das neue, ozeanblau-beigefarbene Farbschema der DB, das den „Eierköpfen“ gar nicht schlecht zu Gesicht stand.

Im Winter 1983/84 stellte man für die Baureihe 456 einen gemeinsamen sechstägigen Umlaufplan mit den noch älteren Stuttgarter Vorort-Triebzügen der Baureihe 455 auf, der weiterhin zumeist Eilzüge enthielt. Wegen starker Korrosionsschäden am Mittelwagen 856 004 ging der sechste Plantag jedoch schon Ende 1983 auf eine Schienenbus-Leistung über. Ab Sommer 1984 verblieben der Baureihe 456 vier Einsatztage. Die Leistungen nach Karlsruhe, Kehl und Offenburg entfielen. Da sich der Rost zunehmend durch die dünnhäutige Stahlleichtbau-Konstruktion fraß, standen für den dreitägigen Umlauf im Winter 1985/86 nur noch drei Garnituren zur Verfügung. Bei Ausfällen musste ein lokbespannter Wendezug einspringen. Nach weiteren, teils auch durch Brandschäden bedingten Abstellungen wurden



Die eiförmigen Kopfparten der Triebwagen bestanden aus dreidimensional getriebenen Blechen, die auf ein Stahlspantengerüst aufgeschweißt wurden. In Zeiten billiger Arbeitskraft war dieser Aufwand noch finanzierbar. Die Abbildung zeigt den ET 30 022 im Aw Opladen 1959, als eine Front nach einem Unfall neu angefertigt werden musste.



Ein „Eierkopf“ der Nahverkehrsausführung nach Hamm steht im Dortmunder Hauptbahnhof bereit (30. Januar 1974). Die Einstiege waren alles andere als barrierefrei!

Ein „Eierkopf“ bei der Reichsbahn? – Der ungewöhnliche ET 25 201!



„Ist es denn wirklich so, dass wir jeden Dreck, der vom Westen kommt, nu kopieren müssen?“ – dieser Ausspruch des Staatsratsvorsitzenden der DDR, Walter Ulbricht, von 1965 bezog sich auf die unerwünschten Einflüsse moderner Popkultur bei der Jugend. Er passt aber auch zum links abgebildeten ET 25 201 der DR, denn im selben Jahr startete das Raw Dessau ein ambitioniertes Umbauprojekt: Nach Kriegsende blieben in der DDR einige E-Triebwagen der niederländischen NS-Reihe Mat '36 zurück. Diese waren jedoch unvollständig. Aus Teilen davon sollte ein neuer E-Triebzug entstehen. Nicht nur Führerräume mussten angefertigt, sondern die gesamte elektrische Ausrüstung von Gleich- auf Wechselstromtechnologie umgerüstet werden. Dies wiederum erforderte Anpassungen an Drehgestellen und Wagenkästen. Die Frontgestaltung des ET 25 201 war stark von den „Eierköpfen“ der DB inspiriert – aber im Gegensatz zu diesen nur zweidimensional gebogen und nicht bauchig ausgeführt. Da sich der Reko-ET nicht bewährte, wurde er bereits 1971 abgestellt und fünf Jahre später verschrottet.



Foto: J. Davenport, Sg. Eisenbahnstiftung

In welcher Epoche die „Eierköpfe“ unterwegs waren, verdeutlicht dieses Foto vom 12. September 1969: In Heilbronn Hbf gesellen sich neben dem 456 107, der bald nach Heidelberg zurückkehren wird, auch noch die Dampflokomotiven 050 450 und 038 626.



Im Ruhrpott beherrschte der Güterverkehr das Bild: An der Einfahrt zum Rangierbahnhof Duisburg-Wedau trifft 430 411 am 26. Juni 1976 auf 044 086 mit ihrer LÜ-Sendung 75519.

Foto: Wolfgang Bügel, Sg. Eisenbahnstiftung

aus 456 103, 856 003 und 456 105 sowie dem ozeanblau-beigefarbenen 456 106 zusammen mit den roten 856 001 und 456 403 die letzten beiden Einheiten gebildet. Diese hielten bis zum Ende der Fahrplanperiode am 31. Mai 1986 durch. Die Schäden an der Substanz der Baureihe 456 erschienen so groß, dass die DB sämtliche Fahrzeuge verschrotten ließ.

Die Karriere der Schwester-Baureihe ET 30 begann zum Jahreswechsel 1955/56. Als erster unternahm der ET 30 023 am 17. März 1956 seine Abnahmefahrt. Ihm folgte der ET 30 001 erst sechs Tage später. Diese beiden und sieben weitere Triebzüge



Foto: Johannes Glöckner, Sg. Eisenbahnstiftung



Foto: Wolfgang Staiger, Sg. Eisenbahnstiftung

Impressionen aus dem Pendler-Alltag im Pott während der „Eierkopf“-Ära: Auf dem Weg zur Schicht in Dortmund (links), müde Krieger in einem 430 in Essen (oben).

traten ihren Dienst beim Bw Nürnberg Hbf an, da die Elektrifizierungsarbeiten auf der eigentlich geplanten Ersteinsetzstrecke Düsseldorf – Duisburg – Hamm noch längst nicht abgeschlossen waren. Aus selbigem Grund kamen die anderen 15 bis zum Dezember 1956 abgenommenen ET 30 003, 005 bis 017 und 021 zunächst in München in Fahrt. Sie waren im Nahverkehr rund um die bayerische Landeshauptstadt gut beschäftigt, drei Einheiten (ET 30 014, 016 und 017) waren sogar kurzzeitig dem Bw Freilassing für die Strecke nach Berchtesgaden zugeteilt.

Beim Bw Nürnberg Hbf übernahmen die ET 30 vor allem die Leistungen der an das Bw Tübingen abgegebenen ET 56 und ergänzten die Vorkriegs-Elektrotriebwagen der Baureihe ET 32 im Vorortverkehr. Von der Frankenmetropole aus erreichten sie Bamberg, Würzburg, Treuchtlingen, Burghann und sogar Plattling. Auch auf

Sämtliche ET 30 waren seit 1972 im Ruhrgebiet zu Hause

der heutigen S-Bahn-Strecke nach Altdorf sah man sie ab und zu. Als Paradeleistung wurde im Sommer 1957 der sonntägliche Schnellzug D 37 zwischen Nürnberg und Würzburg mit einem ET 30 gefahren.

Als der elektrische Zugbetrieb im Ruhrgebiet am 2. Juni 1957 endlich aufgenommen werden konnte, gab München seine ET 30 geschlossen nach Dortmund ab. Zudem wechselten die Nürnberger ET 30 002, 004 und 022 in den Pott. Wie vorgesehen, bedienten diese 18 Triebzüge die Verbindung Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund – Hamm; wechselweise über Essen-Steele oder Wat-



Die Einsatzregion der Baureihe 456 war deutlich romantischer: 456 403 aus Mannheim im Bahnhof Hirschhorn (Neckar) vor der Kulisse des gleichnamigen Schlosses.



456 106 macht auch in Ozeanblau-Beige eine gute Figur, als er unterhalb der Burg Zwingenberg gen Heidelberg strebt. Beide Aufnahmen entstanden im Frühjahr 1984.

Fotos (2): Karsten Risch, Sg. Eisenbahnstiftung

Foto: Wolfgang Bügel, Sg. Eisenbahnstiftung



Aber auch die im Ruhrgebiet beheimateten 430 kamen in landschaftlich schöne Ecken: Als N7896 rollt 430 111 am 20. August 1983 auf der Rückfahrt nach Dortmund über das Altenbekener Viadukt.

Foto: Johannes Glöckner, Sg. Eisenbahnstiftung



Abendstimmung auf Gleis 16 des Dortmunder Hauptbahnhofs am 28. April 1975: 430 116 wartet auf den Abfahrtsbefehl zur Rückfahrt nach Hamm in Westfalen.

Foto: Ulrich Sax, www.eisenbahnarchiv.de



In einem ziemlich wilden Erscheinungsbild aus dem ozeanblauen 456 106 mit den purpurroten 856 001 und 456 403 präsentierte sich am 11. November 1981 die letzte betriebsfähige ET 56-Einheit im Bahnhof Eberbach.

Foto: Wolfgang Bügel, Sg. Eisenbahnstiftung



Am 18. August 1984 wurde der ET 30 im Ruhrgebiet verabschiedet: 430 103/403 legt in Volmarstein einen Fotohalt für die rund 200 teilnehmenden Eisenbahnfreunde ein.

tenscheid. Der Fahrzeitgewinn gegenüber den Dampfzügen betrug bis zu 47 Prozent! Im Sommer 1957 erreichten die ET 30 an der Ruhr beachtliche monatliche Laufleistungen von bis zu 24 000 Kilometern.

Mit dem Fortschreiten der Elektrifizierung kamen die ET 30 ab 1963 auch auf die Linie Essen – Gelsenkirchen – Wanne-Eickel – Recklinghausen und liefen seit 1966 von Oberhausen nach Emmerich. Zum Sommerfahrplan 1967 teilte die DB die ET 30 dem Bw Hamm zu, um die dortigen Werkstattkapazitäten besser auslasten zu können. Die seit 1968 als Baureihe 430/830 bezeichneten ET 30 durften im Winterfahrplan 1969/70 sogar vor dem Zugpaar Dt 812/813 „Westfalenland“ auf der Route Bielefeld – Hagen – Siegen – Frankfurt (Main) im D-Zugdienst glänzen.

Zum Winterfahrplan 1972/73 gelangten die letzten 430 aus Franken an die Ruhr. Im Sommer 1973 wurden Köln, Mönchengladbach, Millingen, Emmerich, Rheine, Löhne und Warburg angefahren. Ferner verkehrten sie noch bis zum 25. Mai 1974 als DC 919/918 „Westfalenland“ zwischen Bielefeld und Frankfurt (Main) im kurzlebigen D-City-Städteschnellsystem der DB. Mit der Auslieferung der S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 420 nach

Rost besiegelte das Schicksal der „Eierköpfe“

Nordrhein-Westfalen ab 1974 kamen die 430 nur noch ins östliche Ruhrgebiet. Wie schon bei den 456 bereitete auch bei den 430 die rasch fortschreitende Oxidation der Substanz große Sorgen: Bereits 1980 musste die Bundesbahn die erste Einheit aufgrund schwerer Korrosionsschäden ausmustern. Im Zuge dessen wurde beschlossen, dass das AW Stuttgart-Bad Cannstatt keine weiteren Hauptuntersuchungen mehr an den Triebzügen durchführen darf. Da dies auch ein Ende der seit 1976 laufenden Umlackierung in Ozeanblau-Beige bedeutete, bleiben viele 430 bis zum Schluss purpurrot – wenn auch ohne die bis Anfang der 1970er-Jahre typische graue Brille um die Frontfenster.

Im Sommer 1981 enthielt der 18-tägige Laufplan fast nur Leistungen innerhalb

der Direktion Essen, darüber hinaus noch einige Züge von und nach Mönchengladbach. Bald schon wurden die Einsatztage der Baureihe 430 immer weiter zusammengestrichen: zunächst auf zwölf, zum Winterfahrplan 1982/83 dann auf neun und ab Sommer 1983 nur noch auf sechs Tage. Letztmalig waren im Winter 1983/84

Kein einziger dieser Züge hat die Zeiten überdauert

vier Garnituren planmäßig unterwegs. Sie erreichten noch Mönchengladbach, Bielefeld und Altenbeken, ansonsten pendelten sie meist zwischen Witten und Dortmund. Am 31. Juli 1984 endete dann der Planeinsatz der Baureihe 430. Um die prägnanten Triebzüge würdig zu verabschieden, gab es am 18. August 1984 nochmals eine große Sonderfahrt durch das Ruhrtal.

Im Jubiläumsjahr 1985 wurde die noch vorhandene, ozeanblau-beigefarbene Einheit aus 430 114/830 014/430 414 um den Zwischenwaggon 830 012 ergänzt und im roten Originallack als betriebsfähiges Museumsfahrzeug hergerichtet. Die Garnitur war die folgenden zehn Jahre sehr häufig



Foto: Ulrich Sax, www.eisenbahnarchiv.de

Am 31. Mai 1986 kam auch für den letzten ET56 das Aus: Lokführer Klaus Grünewald hat sich in Mosbach für ein Erinnerungsbild neben 456 106/856 001/456 403 gestellt.

unterwegs. Aber auch an diesem letzten Überlebenden der „E-Eierköpfe“ nagte der Rost, sodass er nach dem Fristablauf 1996 abgestellt und später zerlegt werden musste. Als einzige Erinnerung an diese

E-Triebzüge mit ihrer polarisierenden Frontgestaltung blieb der Kopfwagen 430 414 beim Verein der Freunde zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge e. V. in Stuttgart erhalten. A. Bergner



Foto: Joachim Bügel, Sg. Eisenbahnstiftung

„Eierköpfe“ unter sich im Bahnhof Bad Breisig an der linken Rheinstrecke: 103 134 überholt mit dem IC 710 „Ludwig Uhland“ (Stuttgart – Hamburg-Altona) am 6. Mai 1990 den DB-Museumstriebwagen 430 114, der 1996 abgestellt und 2006 verschrottet wurde.



Foto: Axel Witzke

Das Bild zeigt den CAF-„Civity“-557 001 bei der Präsentation anlässlich der VRR-Regionalkonferenz in Neuss auf dem Vias-Gelände in der Nähe des Neusser Hauptbahnhofs. Dieser war als Version für die DB Regio AG, unter anderem für den RE 14 Essen – Dorsten – Coesfeld, erstmals der Öffentlichkeit zugänglich, wo er ab Dezember 2029 die LINT-Triebzüge der Rhein-Ruhr-Bahn ablösen soll.

REGIONALVERKEHR

„Civity“-Triebzüge in Neuss vorgestellt

□ Der VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) stellte am Donnerstag, dem 21. Mai 2026, gemeinsam mit dem spanischen Hersteller CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) den ersten „Civity“-Triebzug für das Niederrhein-Münsterlandnetz vor. Das erste Fahrzeug, 557 001, absolvierte bereits zirka 8000 Kilometer unter anderem auf dem Testring in Wegberg-Wildenarth. Der CEO von CAF, Marcus Brüning, war sich bei der Präsentation sicher, dass man pünktlich zum Dezember 2027 mit den vorgesehenen Fahrzeugen starten könne. Folgende Linien sollen dann mit CAF-Fahrzeugen bedient werden: RB 31 (Der Niederrheiner: Duisburg – Xanten), RB 36 (Ruhrort-Bahn: Duisburg-Ruhrort – Oberhausen), RE 44 (Fossa-Emscher-Express: Moers/

Kamp-Lintfort – Bottrop), RB 68 (Münster – Sendenhorst/geplante Reaktivierung) und RB 76 (Emschertalbahn/Strecke nach Verlängerung). Die Betriebsaufnahme weiterer Linien soll ab Dezember 2027 sukzessive erfolgen, da für Teilnetze wie RE 10 und RB 37 eine gestaffelte Inbetriebnahme bis 2029 vorgesehen ist.

Bei der Beschaffung der Züge in einem europaweiten Vergabeverfahren wurde das bewährte „NRW-RRX-Modell“ angewendet. Das heißt, die Ausschreibung von Produktion, Lieferung und Instandhaltung über den Lebenszyklus der Fahrzeuge erfolgt getrennt von den Ausschreibungen der Betriebsleistungen auf den Linien des Netzes. Die Fahrzeuge müssen von CAF über 30 Jahre mit einer fast 100-prozentigen Bereitstellungsquote zur Verfügung

gestellt werden. Die unterschiedlich langen Züge verfügen über zwei beziehungsweise vier großzügige Einstiegsbereiche für einen schnellen Fahrgastwechsel, gepolsterte Sitze mit großzügigem Abstand, räumlich getrennte Mehrzweckbereiche mit Platz für Fahrgäste mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder Fahrrad, Klapptische und Steckdosen zum Laden von Laptops, Smartphones oder Tablets sowie ein kostenloses WLAN-Netz.

Die „Civity“-Triebzüge sind hybride, elektrische Fahrzeuge, die auch auf Streckenabschnitten ohne Oberleitung fahren können. Dazu sind sie zusätzlich mit Batterien (BEMU = Battery-electric multiple unit) ausgestattet, um nicht elektrifizierte Streckenabschnitte zu überbrücken. Auf den elektrifizierten Strecken entnehmen

die Fahrzeuge den Strom aus der Oberleitung – zum Fahren und Wiederaufladen der Batterien. An Endbahnhöfen (etwa in Kleve und Kamp-Lintfort) und in Depots sollen Ladestromeinrichtungen für kurze Ladezeiten sorgen.

Die Reichweitenanforderungen an die Fahrzeuge wurden je nach Netz seitens des VRR unterschiedlich definiert. Für das Teilnetz 1 (RE 10 und RB 37) beträgt die geforderte Batterie-Reichweite 220 Kilometer mit einer Nachlademöglichkeit für zehn Minuten nach einer Strecke von 110 Kilometern. Diese Zeit sei nach Angaben von CAF ausreichend. Für das Teilnetz 2 (RE 14, RB 31, RB 36, RB 43, RE 44) beträgt die geforderte Reichweite 90 Kilometer für die Fahrzeuge auf dem RE 14 sowie der RB 36 und RB 43 und 65 Kilometer für die Fahrzeuge der RB 31 und dem RE 44. Um betrieblich flexibel zu sein, können die Fahrzeuge an das jeweilige andere Teilnetz angepasst werden. Ein Umbau zwischen beiden Reichweitentypen muss innerhalb von sechs Stunden möglich sein.

Die Batterieblöcke werden von CAF gefertigt. Lediglich die Lithium-Ionen-Zellen werden von Toshiba zugekauft. Die Fertigung erfolgt ausschließlich im spanischen Werk in Zaragoza, die Fertigungstiefe sei bei CAF nach eigenen Aussagen hoch.

Für den späteren Betrieb und die Instandhaltung in Nordrhein-Westfalen errichtete CAF ein neues Bahnbetriebswerk in Gelsenkirchen (auf dem Gelände des ehemaligen Bw Gelsenkirchen-Bismarck). Die Fläche von insgesamt 100 000 Quadratmetern in Bismarck lässt Erweiterungen zu. Ein Nebenwerk wird in Neubeckum entstehen. Weiterhin gibt es mobile Wartungsteams, die vor Ort kleinere Wartungsarbeiten und Instandsetzungsarbeiten durchführen können.

Der in Neuss vorgestellte zweiteilige, kurze 557 001 wird dieses Jahr auch auf der Innotrans in Berlin ausgestellt werden und ist damit das erste Eisenbahnfahrzeug, das von CAF dort präsentiert wird.

Neben der kurzen ist bereits ein Fahrzeug der langen „Civity“-Variante in Wegberg-Wildenrath. Diese Variante hat eine Länge von zirka 55 Metern und verfügt über 160 Sitzplätze. Wesentlicher Unterschied ist, dass die beiden Wagenkästen der kurzen Baureihe 557 auf einem Jakobsdrehgestell liegen. Die Langvarianten der Baureihe 557.2 besitzen dagegen zwei Drehgestelle pro Waggon.

Foto: Volker Halfmann



50 2652 an ihrem neuen Standort am Stellwerk-Museum in Lampertsmühle-Otterbach. Jetzt fehlt nur noch ein wenig frische Farbe

MUSEUMSBAHN

50 2652 an neuem Standort

□ Mit einem spektakulären Transport wurde 50 2652 im August 2025 vom ehemaligen Ausbesserungswerk Kaiserslautern zum Stellwerkmuseum am Bahnhof Lampertsmühle-Otterbach gebracht. Das eisenbahngeschichtliche Denkmal konnte am diesjährigen Pfingstsonntag offiziell an seinem neuen Standort eingeweiht werden. Ein großes Fest mit Gottesdienst, Kinderbelustigungen, Unterhaltungsmusik und Oldtimerausstellung begleitete die sehr gut besuchte Einweihungsfeier. Grußworte der politischen Vertreter und des Fördervereins Dampflokomotive am Stellwerk e. V. unterstrichen die Wichtigkeit dieses Projektes, das gemeinsam mit dem Stellwerkmuseum auch touristisch Wir-

kung zeigen soll. Der Standort befindet sich direkt neben dem Lautertalradweg. Noch einiges an ehrenamtlichen Arbeitsstunden müssen die Mitglieder des Fördervereins Dampflokomotive am Stellwerk e. V. in den kommenden Monaten leisten, um die Rostschäden zu entfernen und die Lok mit einer Neulackierung zu versehen, wozu noch Spendengelder benötigt werden. 1943 wurde 50 2652 in der Warschauer Lokfabrik gebaut. Zu Anfang ihrer Dienstzeit war sie bei der Reichsbahndirektion Hannover, Bw Oebisfelde und bis 1986 bei der Reichsbahndirektion Dresden, Bw Reichenbach (Vogtland) stationiert. 1987 kam die Dampflokomotive vom Bw Zwickau in die Pfalz nach Kaiserslautern.

Foto: Tobias Rütger



■ Das bekannte EVU Wiener Localbahnen Cargo wurde wegen anhaltender Verluste Ende vergangenen Jahres von der Firma CER aufgekauft. Seit kurzer Zeit fährt die erste Lok in einem neuem Design der CER durch Deutschland. 187 323 erhielt ein auffälliges Design für das Unternehmen und fährt am 9. Juni 2026 mit ihrem Kalizug durch Neuhaus (Kr Fulda) in Richtung Süden.



FRAGEZEICHEN

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



Foto: Stefan Leichsenring

Die Eisenbahnfreunde Zollernbahn (NeSA) führten am 1. Mai 2026 einen Ausflugs Sonderzug nach Garmisch-Partenkirchen. Für die Fahrgäste bestand dort die Möglichkeit, weiter auf die Zugspitze zu fahren oder sich Garmisch-Partenkirchen anzusehen. Der Zug wurde von der hübschen Intercity-farbenen 218 105 der NeSA gezogen. Auf dem Bild befindet sich der Zug auf

seiner Rückfahrt bei Huglfing. 218 105 war zu DB-Zeiten jedoch nie in dieser auffälligen Lackierung unterwegs. Es gab nur ein Exemplar der Baureihe 218, das in seiner Bundesbahn-Zeit das schicke rot-elfenbeinfarbene Farbleid trug und dadurch Kultstatus erreichte. Wir wollen von Ihnen wissen, welche Betriebsnummer die gesuchte Maschine trug?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. August 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 Juniheft lautete: „Ferkeltaxe“ oder „Blutblase“. Gewonnen haben: Helmut Wolff, A-2103 Langenzersdorf; Horst Münch, 02736 Oppach; A. Hoferichter, 06366 Köthen; Eberhard Schnabel, 08294 Lößnitz; Gunter Kühne, 09600 Weißenborn; Wolfgang Lück, 12435 Berlin; Oliver Teske, 13349 Berlin; Martin Kreutzer, 14612 Falkensee; Volker Schröder, 14715 Stechow-Ferchesar; Ulrich Taube, 14776 Brandenburg; Christian Grunau, 23970 Wismar; Jens-Torsten Helling, 32107 Bad Salzungen; Michael Sinning, 36251 Bad Hersfeld; Helmar Brückner, 45968 Gladbeck; Wilfried Rieb, 54486 Mülheim an der Mosel; Michael Haberlick, 65627 Elbtal/Elbgrund; Andreas Götz, 73265 Dettingen u. Teck; Andreas Felsch, 90473 Nürnberg; Jürgen Schiller, 98701 Großbreitenbach; Olaf Kriwolat, 99425 Weimar.



Foto: Dirk Endlich

HSB

199 892 auf Probefahrt

□ Am 10. Juni 2026 absolvierte die remotorisierte 199 892 der Harzer Schmalspurbahnen GmbH ihre dritte Probefahrt. Die bei ALSTOM in Stendal mit einem modernen, 1200 kW starken Dieselmotor des Typs 8V 4000 R43 der Motoren- und Turbinen-Union GmbH (MTU) Friedrichshafen ausgerüstete Maschine war am 18. März 2026 in den Harz zurückgekehrt. Nach dem Einbau eines Heizkessels sowie notwendigen Einstell- und Nacharbeiten erfolgten am 6. und 7. Mai 2026 die ersten Versuchsfahrten nach Benneckenstein und zum Brocken. Dabei zeigte sich, dass Änderungen der neuen Steuerung für den Motor und das modifizierte Strömungsgetriebe notwendig waren. Die Testfahrt am 10. Juni 2026 verlief erfolgreich. 199 892 besitzt im Unterschied zu 199 861, 872 und 874 keine Funkfernsteuerung.

Nach ihrer Endabnahme wird 199 892 vor Personenzügen auf der Harzquer- und Brockenbahn eingesetzt.



Foto: Andreas Dollinger

■ Im Herbst 2019 schloss die DB mit dem amerikanischen Hersteller Harsco Rail einen Rahmenvertrag über bis zu 56 neue Instandhaltungsfahrzeuge für Oberleitungsanlagen ab, die bei der Gleisbaumechanik Brandenburg GmbH in Kirchmöser gebaut werden sollen. Die Auslieferung der ersten Serie von 16 Fahrzeugen war für 2022 angekündigt worden, doch aktuell ist man noch immer mitten in der Erprobungsphase. Am 18. Mai wurde das Bahndienstfahrzeug 711 301 von DB Systemtechnik nach München überführt. In der Folge standen Versuchsfahrten zwischen Roth und Weißenburg auf dem Programm, bei denen das Fahrverhalten im Mittelpunkt stand. Das Fahrzeug verfügt über Hybridantrieb (Oberleitung, Diesel und Batterie).

SOEG Jubiläums-Sonderwagen

□ Zum einen gilt es, die 20. Historik Mobil als Fest im Zittauer Gebirge zu feiern, und zum anderen jährt sich die eigenständige Betriebsübernahme auf den Schmalspurgleisen im Zittauer Gebirge in diesem Jahr zum 30. Male. Genau genommen ab 1. Dezember 1996 trat die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH (SOEG) die Nachfolge der Deutschen Bahn AG in der Betriebsdurchführung an. Für diese wichtigen Anlässe wurde nun in bewährter Kooperation mit Märklin/LGB der Packwagen KD 974-122 mit besonderen, werbenden Aufklebern versehen. Für die Freunde der Gartenbahn wird es in ihrem Maßstab ein Modell des so gestalteten Wagens in begrenzter Stückzahl geben. (<https://www.zittauer-schmalspurbahn.de/20-historik-mobil-und-30-jahre-soeg/>)

Foto: Matthias Altmann



30 Jahre SOEG und 20 Jahre Historik Mobil wären auch eine neue Grundlackierung wert gewesen.



Foto: Alexander Hertel

■ Zum 32. Eisenbahnfest am 30. und 31. Mai 2026 beim TEV Weimar waren auch drei Lokomotiven aus Tschechien eingeladen: 781 592 (KDS) aus Kladno konnte zusammen mit 120 274 (Arnstadt) und 120 198 (TEV Weimar) besichtigt werden. Diese Ansicht wird man so vielleicht nie wieder sehen. 750 202 (KDS) aus Kladno präsentierte sich auch auf der Drehscheibe. T 478 2006 (751 236) von Posázavský Pacifik aus Čerčany zeigte sich ebenfalls auf der Drehscheibe. Zum Abschluss gab es noch einmal alle drei Gäste nebeneinander zu sehen (Bild).

■ Wegen Brückenarbeiten zwischen den Haltepunkten Moosach und Fasanerie werden zahlreiche Reisezüge aus München (RE 2, RE 3, ALEX München – Prag) über die Strecke 5566 (Feldmoching – München Nord Rbf) umgeleitet. Diese Strecke wird sonst nur von Güterzügen befahren. Im nördlichen Teil verläuft sie auf der alten Ostbahntrasse (München – Landshut), südlich der Kreuzung mit der Lerchenauer Straße ist sie seit 1938 etwas nach Osten verschwenkt. Das interessante an der Strecke ist ihr vorstädtischer Charme mit Einfamilienhäusern, unausgebauten Straßen und elektrischen Freileitungen. Dazu verläuft sie teilweise in der Straßenmitte der Berberitzenstraße. Auch wegen der Sperrung der Strecke Nürnberg – Regensburg nutzen derzeit deutlich mehr Güterzüge diese kurze Verbindungsstrecke.



Foto: Peter Schnicker



Foto: Frank Wöckel

■ Am zweiten Maiwochenende fanden die 31. Maschinenhaustage der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde statt. Zu Gast war 86 1744 der Pressnitztalbahn. Am Sonntag fand eine Parallelfahrt mit zwei Dampfzügen statt. Es wurde der Streckenabschnitt zwischen Löbau und Bischofswerda befahren. Bei frühlingshaftem Wetter konnte die Rückfahrt von Bischofswerda nach Löbau in Pommritz festgehalten werden.

INFRASTRUKTUR

ESTW ersetzt Formsignale

□ In diesem Jahr erneuert DB InfraGO in zwei geplanten Bauetappen die Stellwerkstechnik an einigen Unterwegsbahnhöfen entlang der Strecke Herbertingen – Aulendorf – Kißlegg, die auch als Württemberg-Allgäu-Bahn bezeichnet wird. Während einer Totalsperrung des Abschnitts Aulendorf – Herbertingen vom 4. Mai bis 26. Juli 2026 werden neue ESTW in Bad Saulgau und Altshausen installiert. In einem zweiten Bauabschnitt vom 14. August bis 12. Oktober 2026 arbeitet DB InfraGO auf dem Streckenabschnitt Aulendorf – Kißlegg an den neuen ESTW Roßberg und Bad Waldsee. Im Rahmen des Bahnhofmodernisierungsprogramms ist DB InfraGO darüber hinaus vom 30. April bis 26. Mai 2026 mit den Bahnsteigen des Bahnhofs Aulendorf beschäftigt. In den Bahnhöfen Altshausen, Bad Waldsee und Roßberg werden veraltete mechanische Stellwerke mit Formsignalen und in Bad Saulgau ein Gleisbildstellwerk durch die neue Signaltechnik ersetzt.



Foto: Roland Wirtz

Am 25. April 2026 war von der geplanten Stellwerksmodernisierung in Altshausen noch nicht viel zu sehen. Nach den Planungen von DB InfraGO werden hier die Formsignale und das mechanische Stellwerk bis Ende Juli 2026 durch ein ESTW ersetzt. Zwei VT 612 fahren als RE 6 (3264) Aulendorf – Stuttgart in den betrieblich interessanten Keilbahnhof Altshausen ein.



Foto: Stefan Kreuzer

■ 212 285 von „KonRail“ überführte am 6. Juni 2026 die Dampflok 01 150 nach Dieringhausen, um die finalen Schritte der Inbetriebnahme durchführen zu können. In Lüdenscheid-Brügge musste ein längerer Halt für eine Zugkreuzung eingelegt werden. Im Hintergrund ist das ehemalige bekannte Reiterstellwerk zu erkennen.



Foto: Jana Müller

Der neu erworbene VT 72 ist am 10. Mai 2026 als P81095 im Ilztal unterwegs und wird in Kürze seinen nächsten Halt in Kalteneck erreichen.

MUSEUMSBAHN Neuer 628/629 für die Ilztalbahn

Seit 9. Mai 2026 ist der neue 628072/629072, welcher zuvor als VT 72a/b in Diensten der Hessischen Landesbahn (HLB) im Westerwald unterwegs war und einst bei der Frankfurt-Königsteiner-Eisenbahn beheimatet war, dauerhaft auf der Ilztalbahn im Einsatz. Die Farbgebung des Zuges ist an die Sylt-Shuttle der Baureihe 628 angelehnt, nur dass das Fensterband im Grün der Ilztalbahn gehalten ist. Zu Saisonbeginn konnte der Triebwagen infolge eines Getriebschadens zunächst nicht eingesetzt werden, sodass die Fahrtage 1. bis 3. Mai entfallen mussten. Seit 9. Mai fährt der Zug an Wochenenden und an Feiertagen viermal täglich von Passau nach Freyung und zurück. Vor der Umbeheimatung fanden noch Testfahrten zwischen Limburg (Lahn) und Frankfurt (Main) statt.

BAHNTECHNIK

Baureihe 447 im FZI Werk Cottbus

Aktuell wird ein Elektrotriebzug der „Coradia Max“-Reihe im FZI-Werk Cottbus im Innenraum komplettiert. Vorgesehen ist der Elektrotriebzug der Baureihe 447 für die Main-Weser-Bahn der DB Regio Mitte AG in Hessen. Insgesamt sind für die Main-Weser-Bahn 13 vierteilige und vier fünfteilige Triebzüge bestellt. Zumindest die 13 Vierteiler sollen wohl im FZI-Werk Cottbus komplettiert werden. Wie die „Coradia Continental“-Fahrzeuge von Alstom sind auch die „Coradia Max“-Varianten modular aufgebaut und als drei- bis sechsteilige Elektrotriebzüge lieferbar. Die „Coradia Max“-Elektrotriebzüge bestehen jedoch aus Einzelwagen mit jeweils zwei zweiachsigen Drehgestellen. Die Wagen der „Coradia Continental“-Züge sind an den Wagenübergängen jeweils durch Jacobsdrehgestelle verbunden.



Foto: Richard Haubst

ET 447 002 (94 80 1 447 002-5 D-DB) am 22. April 2026 in der Montagehalle des FZI-Werk Cottbus

Anzeige

exPRESSzugreisen 2026

Unsere Sonderfahrten — Ihr Bahn-Erlebnis

2. Halbjahr



Foto: Dariusz Węgrzyn

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

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH

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



expresszugreisen



exPRESSzugreisen

PRESSNITZTALBAHN



23.–26. Juli 2026

Historischer Nahverkehr Insel Rügen

86 1333-3 mit hist. Reisezugwagen & Dieseltriebwagen BR 172

30. August 2026

Anschlussbahnen + Güterzugstrecken
im Raum Dresden

Dieseltriebwagen BR 172

10. Oktober 2026

Im Schnellzug ins Bierland Böhmen

E-Lok 242 001-6 und Diesellok 118 757-7

28. November 2026

Spandauer Weihnachtsmarkt

E-Lok 242 001-6



www.expresszugreisen.de

MUSEUMSBETRIEB

Pfingstsonderfahrt Ilmenau – Themar



Foto: Frank Heilmann

218 466 (9280 1 218 466-1 D-RPRS) am 24. Mai 2026 bei der Ausfahrt aus Themar mit dem P8004 von Themar nach Rennsteig.

□ Anlässlich der Pfingstfeiertage boten die Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e. V. am 24. Mai eine Sonderzugfahrt von Ilmenau über den Bahnhof Rennsteig nach Themar und retour an, wobei zwischen dem Bahnhof Rennsteig und Themar drei Pendelzugpaare im Angebot waren. Kurz vor dem Auslauf der ersten Fristverlängerung per 27. Mai kam als Zuglok 218 466 von Railsystems RP GmbH (RPRS) als Leihlok zum Einsatz, da an der eigenen Dampflokomotive 94 1538 die Hauptuntersuchung noch nicht abgeschlossen war. Die Strecke vom Bahnhof Rennsteig über Schmiedefeld nach Themar hat seit Längerem

keinen Reisezugverkehr mehr, auch von Ilmenau nach Rennsteig gibt es diesen nur eingeschränkt. Verkehrstage sind nur Samstag, Sonntag sowie gesetzliche Feiertage. Zum Einsatz kommt dabei ein Regio Shuttle der Rennsteigbahn. Im Jahr 2025 konnte die Sanierung des Streckenabschnitts Schmiedefeld zum Bahnhof Rennsteig abgeschlossen werden, sodass die Hausstrecke der Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e. V. wieder vom Bahnhof Rennsteig bis nach Themar durchgängig befahrbar ist. Weitere Sonderfahrten werden im Netz unter www.dampfbahnfreunde-rennsteig.de veröffentlicht.

ZEITREISE

Schmalspur unterm Viadukt

Foto: Robin Feil

1967



99 535 ist aus Eppendorf in Hetzdorf (Flöhatal) eingetroffen. Dort bestand Anschluss zur normalspurigen Bahnstrecke.

Foto: Korbinian Fleischer

2026



Vor dem alten Lokschuppen der Schmalspurbahn verkehrt Ende Mai 2026 ein Triebwagen der Erzgebirgsbahn.

■ Wir befinden uns im Flöhatal bei Oederan am Nordrand des Erzgebirges, rund 20 Kilometer östlich von Chemnitz. Unterhalb des für den Eisenbahnverkehr heute stillgelegten Hetzdorfer Viadukts begann im Bahnhof Hetzdorf (Flöhatal) einst die Schmalspurbahn über Eppendorf nach Großwaltersdorf. Die Station wird auch 2026 noch regelmäßig von der Erzgebirgsbahn bedient. Teilweise kreuzen hier im Bahnhof sogar die Züge, sodass zumindest für einen Moment wieder Leben einkehrt. Von der 1893 eröffneten Schmalspurbahn nach Großwaltersdorf fehlen jedoch sämtliche Spuren. Oder doch nicht? Während die Lage

der Normalspurgleise nach dem Ende der Schmalspurbahn verändert wurde, blieb unscheinbar am Rand der kleine einständige Lokschuppen der 750-mm-Bahn erhalten. Allerdings passt in das Gebäude keine IV K hinein: Der Lokschuppen in Hetzdorf ist ein sogenannter IK-Lokschuppen. Er wurde nicht wie jener in Eppendorf nachträglich verlängert. Zu den Stammlokomotiven auf der sächsischen HG-Linie zählten etwa 99 518, 530, 535, 551, 563, 566 und 567, wobei 99 535 und 99 551 als letzte die Strecke verließen. 99 569 war als Gleisabbau-Lok eingesetzt. Erhalten blieben 99 566 im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

und 99 535 im Verkehrsmuseum Dresden. Seit dem Einsatz der IV K-Lokomotiven auf dieser Schmalspurbahn wurde das Heizhaus ausschließlich für Wagenreparaturen verwendet. Bereits am 1. Januar 1968 wurde der Güterverkehr auf der zuletzt 9,8 Kilometer langen Schmalspurbahn eingestellt, nachdem bereits Anfang November 1967 der letzte Personenzug nach Eppendorf verkehrte. Eppendorf wurde übrigens zum 1. August 1951, wie schon bis 1916, wieder zum Endbahnhof der HG-Linie: Unter dem Vorwand der Gewinnung von Oberbaumaterial für den neuen Berliner Außenring wurde der hintere Streckenabschnitt seinerzeit abgebaut.



Ein prächtiges Bild: Im Rahmen einer Generalprobe entstand diese Aufnahme aller fünf IVK vor dem Lokschuppen. Von links: 99 1585 (Gastlok von der Schwarzbachbahn), 99 1590, 99 1542 (noch mit Epoche-IV-Beschriftung), 99 1568 und 99 1594.

MUSEUMSBAHN

Fünf IV K bei der Preßnitztalbahn

□ Zum Pfingstfest wird bei der Preßnitztalbahn seit 35 Jahren mit einem Bahnhofsfest an die Streckeneröffnung am 1. Juni 1892 erinnert. In diesem Jahr verkehrten dazu vom 23. bis 25. Mai sieben Dampflokomotiven im oberen Erzgebirge zwischen Steinbach und Jöhstadt. Neben der I K Nr. 54 und der 99-jährigen VIK 99 1715 setzten die Museumsbahner fünf Dampflokomotiven der sächsischen Schmalspurgattung

IV K ein, mit 99 1542 stammt die älteste noch aus dem 19. Jahrhundert (gebaut 1899 bei der Sächsischen Maschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann, Chemnitz). Alle übrigen IV K des Vereins, 99 1568, 1590 und 1594, sind derzeit betriebsfähig und dampften an den drei Tagen durch das Schwarzwasser- und Preßnitztal. 99 1585 kam als Gast von ihrem derzeitigen Einsatzort bei der Schwarzbachbahn in der

Sächsischen Schweiz nach Jöhstadt. Diese Lok führte am 13. Januar 1984 den letzten Zug von Wolkenstein zum Bahnhof Jöhstadt auf der alten Preßnitztalbahn. Die Interessengemeinschaft konnte an den drei Pfingsttagen fast 5000 Fahrgäste begrüßen, dazu besuchten annähernd 2000 Gäste die große Modelleisenbahnschau in der Ausstellungs- und Fahrzeughalle der Museumsbahn.

Anzeige

33. Heizhausfest – 21. bis 23. August 2026

Sächsisches Eisenbahnmuseum e. V. am Schaulplatz Eisenbahn Chemnitz-Hilbersdorf



- „35 Jahre Verein Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf e. V.“
- „100 Jahre Dampflo-Baureihe 44“
- über 50 historische Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven
- Parallelfahrt nach Oederan • Dampfschnupperfahrten nach Hetzdorf
- Fahrzeugparaden • Nachtfotoveranstaltung • Führerstandsmittfahrten
- Feldbahn- und Modellbahnbetrieb • Modellbahnbörse
- Seilablaufanlage • Ausstellungen des Schaulplatz Eisenbahn



Anfahrt: Schaulplatz Eisenbahn Chemnitz-Hilbersdorf, Frankenberger Str. 172, 09131 Chemnitz;

Alle Infos unter: www.sem-chemnitz.de/events



Foto: evb

1265 301 rangiert am 19. September 2025 in Hamburg Waltershof.

GÜTERVERKEHR Neuausrichtung

□ Der Geschäftsbereich Logistik der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) stellt sich im Schienengüterverkehr zusammen mit der Intermodal-Tochter Necoss GmbH strategisch neu auf. Künftig separiert die evb Logistik ihr Leistungsportfolio in drei Kernsegmente: Rangieren, Traktionieren und Operieren. Mit der Neuausrichtung reagiert das Unternehmen auf Marktanforderungen. Im Zentrum steht ein modulares Leistungsangebot: Kunden

können einzelne Bausteine ebenso abrufen wie vollständige Transportketten aus einer Hand, von der ersten Rangierbewegung bis zur operativen Steuerung komplexer Verkehre. „Mit unserer neuen Struktur schaffen wir Transparenz, Skalierbarkeit und klare Zuständigkeiten entlang der Wertschöpfungskette“, betont Tobias Behncke, Geschäftsbereichsleiter evb-Logistik und Geschäftsführer der Necoss GmbH. „Unser Anspruch ist es, die Transportketten unserer Kunden robuster, planbarer und wirtschaftlicher zu gestalten.“



Foto: Felix Strahlmann

■ Unter dem Motto „Rangieren im Wandel der Zeit“ fanden vom 14. bis zum 17. Mai 2026 die Schwarzenberger Eisenbahntage statt. Zahlreiche Gastlokomotiven fanden den Weg ins Erzgebirge. So waren beispielsweise die Firmen Railsystem RP aus Gotha, Maik Ampft Eisenbahndienstleistungen, die Leipziger Eisenbahngesellschaft oder DB Cargo mit Lokomotiven zu Gast. Die Dampfbahn Fränkische Schweiz schickte ihre V36 als 103 235 beschildert nach Schwarzenberg. Mit dieser Diesellok gab es am 16. Mai gemeinsam mit 107 554 einen Schlemmer-Express nach Schlettau und zurück. In Markersbach konnte der Sonderzug festgehalten werden.



Foto: Alexander Hertel

■ Berlin, Berlin wir fahren nach Berlin I: So lautete das Motto für die Fans des VfB Stuttgart und des FC Bayern München, denn in Berlin fand am 23. Mai 2026 das Finale des DFB-Pokals statt. Der Fanzug des VfB Stuttgart fuhr mit 145 044 (NeSA) von Stuttgart nach Berlin und wurde im Saaletal abgelichtet. Die später unterlegenen VfB-Anhänger mussten in Nahverkehrswagen anreisen.



■ Berlin, Berlin wir fahren nach Berlin II: Der Fanzug des FC Bayern München fuhr mit 182 510 (Beethoven) von München nach Berlin und wurde ebenfalls in Etzelbach zwischen Saalfeld/Saale und Jena abgelichtet. Bemerkenswert ist das qualitativ höherwertige Rollmaterial der Bayern-Fans. Die Wagen waren dem späteren eindrucksvollen Sieg des FC Bayern (3:0) angemessen.



■ Am 6. Juni 2026 verkehrte ein Sonderzug des Veranstalters Westfalendampf von Bremen über Leer und Bad Bentheim nach Amsterdam und zurück. Ab und bis Bad Bentheim waren 23076 und 23071 der niederländischen Museumsbahn VSM (Veluwsche Stoomtrein Maatschappij) die Zugloks. Das Foto zeigt den Zug kurz nach Ankunft im Bahnhof Amsterdam Central, dem Hauptbahnhof der Stadt.

ZWISCHENHALT

■ **Hamburg – Berlin wieder in Betrieb:** Nachdem am 15. Mai bereits der Zugverkehr zwischen Hamburg und Hagenow Land respektive nach Schwerin und zur Ostseeküste auf dem RE 1 wieder aufgenommen wurde, ist die komplette Verbindung bis Berlin seit dem kleinen Fahrplanwechsel am 14. Juni wieder in Betrieb. Zuvor musste die Inbetriebnahme infolge der winterlichen Witterungsverhältnisse, welche die Arbeiten verzögerten, verschoben werden.

■ **Die geplante Generalsanierung** der viel befahrenen Hauptbahn München Ost – Rosenheim, welche ursprünglich im ersten Halbjahr 2028 erfolgen sollte, wird in zwei Teile aufgeteilt, nachdem die bayerische Staatsregierung erheblichen Druck auf DB InfraGO ausgeübt hat. Die Strecke soll 2028 nun nur für zwei Monate gesperrt werden, eine weitere viermonatige Sperrung soll im Jahr 2031 erfolgen. Die Komplettsperre hat jeweils drastische Auswirkungen auf den starken Pendlerverkehr in die bayerische Landeshauptstadt sowie die Verkehre zum Brenner, nach Italien und Tirol. Als Ausweichstrecke steht allenfalls die eingleisige Mangfalltalbahn zur Verfügung, welche bis 2032 zumindest insoweit modernisiert werden könnte, dass sie mehr Züge aufnehmen kann.

■ **Erst im März** war das niederländische Unternehmen GoVolta mit seiner Verbindung von Hamburg nach Amsterdam gestartet. Wenige Monate nach der Eröffnung hat GoVolta diese

Verbindung wegen mangelnder Nachfrage bereits wieder eingestellt. Die freigewordenen Zuggarnituren verstärken künftig den Berlin-Amsterdam-Verkehr und ergänzen den dort eingesetzten Wagenpark.

■ **Das italienische Unternehmen Italo** möchte künftig Fahrten von München nach Berlin und Dortmund anbieten. Dazu fordert Italo relativ unverblümt verbesserte Konditionen beim Netzzugang und macht diese zur Voraussetzung, um neue Hochgeschwindigkeitszüge anzuschaffen. DB InfraGO weist dieses Ansinnen bis dato zurück. Zudem werden derzeit keine Netzzugänge im Vorgriff auf mehrere Jahre, sogenannte Rahmenpläne, erteilt. Auch europarechtlich lässt sich eine Bevorzugung neuer Marktteilnehmer nicht herleiten. Ob das neue Unternehmen, wie von ihm selbst angekündigt, günstigere Preise und mehr Pünktlichkeit gewährleisten kann, ist fraglich. Sowohl DB Fernverkehr als auch der neue Betreiber sind im selben Netz unterwegs, sodass auch die gleichen Schwierigkeiten in puncto Überlastung entstehen werden. Zudem konzentriert sich Italo ausschließlich auf ohnehin hochfrequentierte Verbindungen, womit noch mehr Überlastung im Netz entstehen wird.

■ **Am 12. Mai 2026** wurden zwei Wasserstoff-Triebwagen des Typs Siemens Mireo nach Mühlendorf überführt. Seither laufen Schulungs- und Testfahrten. Insgesamt soll das Betriebswerk Mühl-

dorf drei dieser Fahrzeuge erhalten. Sie werden künftig auf der Strecke nach Burghausen (Obb) eingesetzt.

■ **In Kaiserslautern** sind die neuen Akkutriebwagen für das Pfalznetz im Testbetrieb unterwegs. Die Züge werden sukzessive die herkömmlichen Dieseltriebwagen ersetzen. Zunächst sollen die neuen Fahrzeuge ab Herbst in der Vorderpfalz zwischen Neustadt (Weinstraße), Landau (Pfalz) und Karlsruhe Hbf eingesetzt werden. Insgesamt werden 44 Akkutriebwagen in der Pfalz beheimatet. Die Werkstatt in Kaiserslautern wartet künftig die neuen Triebwagen. Rund 300 Lokomotivführer werden auf den neuen Fahrzeugen geschult.

■ **Der Veranstaltungskalender** zum Tag der Schiene ist freigeschaltet: Besucherinnen und Besucher können sich über erste Veranstaltungen vom 18. bis 20. September 2026 informieren. In den kommenden Wochen und Monaten werden weitere Events folgen. Infos unter: <https://tag-der-schiene.de/#events>

■ **Nach einem Beschluss** des Zweckverbandes ÖPNV Vogtland wird die DB Erzgebirgsbahn von Dezember 2029 bis Dezember 2041 den Zugverkehr im Vogtlandnetz abwickeln. Eingesetzt werden LINT 41-Triebzüge. Die Vogtlandbahn verliert dadurch ihr Stammnetz. Betroffen sind die Linien RB 1 Zwickau – Kraslice, RB 2 Zwickau – Bad Brambach – Cheb, und RB 5 Mehlteuer – Falkenstein – Kraslice.



Foto: Steffen Albert

Attraktivstes Fotomotiv auf den in der Tisza-Ebene verlaufenden Strecken war die Windmühle von Bagimajor, vor der hier Mda 3017 mit dem Sz 17226 Szolnok – Hodmezövasarhely am 31. Mai 2026 vorbeieilt.

UNGARN

Lebendige Verkehrsgeschichte

Die ungarische Staatsbahn veranstaltete am 30. und 31. Mai 2026 ein verkehrshistorisches Wochenende auf den Strecken Szolnok – Szentes – Hodmezövasarhely und Kiskunfelegyhaza – Szentes – Oros-

haza. Dabei wurden die planmäßigen Züge auf diesen Strecken mit historischem Lokomotiv- und Wagenmaterial gefahren. Zum Einsatz kamen Dieselloks der Reihe M40 („Buckel“), M41 und M62 sowie

Triebwagen der Reihen Bzmot 390, BC-mot, „Uzsgyi“-032 (MÁV-Baureihe 416, „Uzsgyi“ = „Auf geht’s“) sowie die einzige noch betriebsfähige Lok der Reihe Mda: Mda 3017.

MUSEUMSBAHN

D4 unterwegs

Aufgrund einer größeren Kesselreparatur an der Dampflok 12 muss die Härtsfeld-Museumsbahn (HMB) vor ihren Meterspurzügen zwischen Neresheim und Katzenstein auf die Diesel-Gelenklok D4 „Jumbo“ zurückgreifen. Der Einsatz während der Saison 2026 ist eine einmalige Gelegenheit für Diesellokfans, die weitgereiste Lok vor historischen Personen- und Güterwagen in Betrieb erleben zu dürfen. Die 1954 bei Jung gebaute Lok absolvierte ihre Probefahrt auf der Härtsfeldbahn, welche aufgrund ihres Streckenprofils verschiedene Anforderungen für Tests bietet. Statt wie ursprünglich geplant nach Brasilien, kam sie allerdings zu einem Kalkwerk in Finnland, das im Übrigen 1966 noch eine ähnliche zweite Lok bei Jung beschaffte, die 1980 zur FO kam. 1972 kam die erstgebaute zur Luzern-Stans-Engelberg-Bahn

Foto: Thomas Küstner



Die D4, das „Härtsfelder Museumskrokodil“, zieht am Pfingstsonntag bei schönstem Ausflugswetter ihren bunten PmG bei Iggenhausen.

(LSE) ebenfalls in die Zentralschweiz, wo sie als Gm 4/4 111 bezeichnet wurde. Der HMB gelang es 2005, die nicht mehr im

Güter- oder Bahndienst benötigte Lok von der 2004 aus SBB Brünigbahn und LSE fusionierten Zentralbahn zu übernehmen.

Im Premium-Abo lesen



12x MEB



Sonderheft Bahn Jahrbuch

NEU
+ Zugriff
auf Digital-
Archiv!

NEU Inklusive digitaler Ausgaben
und Heft-Archiv



2x ModellbahnSchule

Das neue MEB-Premium-Abo:

12x ModellEisenBahner + 1x Sonderheft Bahn Jahrbuch 2027 + 2x ModellbahnSchule

Ihr Buch-Geschenk oder Klebe-Set zur Wahl:



»Traumanlagen selbst gestalten«

8er-Klebe-Set für jeden Zweck



Meine Vorteile im Premium-Jahresabo:

- ✓ Sie erhalten jedes Heft bequem und sicher frei Haus*
- ✓ mit Jahrbuch plus 2x ModellbahnSchule zum attraktiven Abopreis.
- ✓ Sie sparen 26,80 Euro gegenüber dem Kiosk-Preis
- ✓ Ihr Attraktive Prämie zur Wahl
- ✓ Darüberhinaus erhalten Sie im Abo 1x p.a. eine dem Heft beigelegte DVD (plus Gratis-Stream)

* im Inland ** $(12x \text{ € } 6,50 \text{ MEB} + 2x \text{ € } 12,90 \text{ MBS} + 1x \text{ € } 12,90 \text{ Jahrbuch} = \text{€ } 118,70)$

Jetzt online bestellen unter

abo.modelleisenbahner.de/premium





1

Wiedersehen beim Öchsle

Mittlerweile ist 251 901 bei der Rügenschens Bäderbahn angestellt, aber ihr ursprünglicher Arbeitsplatz lag in Oberschwaben beim legendären Öchsle. Im Mai wurde dort ein großes Wiedersehen gefeiert und für ein Wochenende kehrten alte Zeiten zurück.

Am verlängerten Wochenende vom 14. bis 17. Mai 2026 war 251 901 der Rügenschens Bäderbahn (RüBB), eine Tochter der PRESS-Gruppe, beim Öchsle in Warthausen zu Gast. Sie wurde mit einem Tieflader der PRESS von Rügen nach Biberach und zurück befördert.

Die V 51 war so nach 55 Jahren wieder auf ihrer Heimatstrecke im Einsatz. Am Freitag bespannte die V 51 einen Fotosonderzug und an den darauf folgenden Tagen kam die Lokomotive vor den regulären Öchsle-Zügen zum Einsatz. Wobei 251 901 am Samstag alleine und am Sonntag gemeinsam mit 99 633 die beiden Zugpaare zwischen Warthausen und Ochsenhausen zog.

1964 beschaffte die Bundesbahn fünf Loks als Ersatz für Dampfloks. Sie ähnelten zwar äußerlich einer V 100, waren aber völlig anders konstruiert. Die DB erhielt V 51 901, 902 und 903 (alle 750 mm) sowie V 52 901 und 902, beide für die Meter-spurschmalspurbahn Mosbach – Mudau. V 51 901 kam zum Öchsle, V 51 902 zur

Federseebahn (Schussenried – Buchau) und V 51 903 zur Bottwartalbahn (Marbach – Heilbronn). Nachdem die beiden

Die V 51 – Deutschlands beliebteste Splittergattung

letzteren Bahnen ihren Betrieb aufgaben, waren die drei Loks dem Öchsle zugeteilt und auch alle als 251 beschriftet worden. Die beiden Schwesterloks verkehrten wei-

terhin beim Öchsle. 251 901 wurde 1971 nach Österreich verkauft.

Die 1999 von der RüBB erworbene V 51 901 gehört mittlerweile dem Landkreis Rügen und wird dort von der RüBB auf dem Abschnitt Putbus – Lauterbach Mole und im Rangierdienst eingesetzt.

251 903 ist mittlerweile im Bestand des Öchsle-Vereins und in Aufarbeitung. Sie war 1984 an eine spanische Firma ver-



2

kauft und dort umgespurt worden. 2009 wurde die Lok von der Öchsle Bahn AG zurückgekauft und ist mittlerweile wieder umgespurt auf 750 mm.

251 902 blieb noch bis zirka 1991 im Museumsbetrieb und wurde dann auf einem Privatgelände in Bad Waldsee und später in Biberach abgestellt. 2006 wurde sie zerlegt, angeblich zur späteren Restaurierung.

Sowohl die Pressnitztalbahn, aus der das Unternehmen PRESS hervorging, als auch das Öchsle verdanken kurioserweise ihr Überleben der Kühlschrank-Herstellung ("VEB dkk" in Niederschmiedeberg und Liebherr in Ochsenhausen). Axel Witzke



Fotos (5): Axel Witzke



(1) Am Sonntag, dem 17. Mai 2026 ziehen 251901 und 99663 einen der bis zu 14 Waggons langen Planzüge gemeinsam zwischen Warthausen und Ochsenhausen. Beide Loks sind authentisch und stellen zwei Generationen Öchsle-Loks dar.

(2) Am 15. Mai 2026 rollt 251901 zwischen Sülmingen und Mäselheim durch die wellige oberschwäbische Landschaft.

(3) RÜBB-251901 zieht am Samstag den Vormittagszug über die als Kursbuchstrecke 12725 bezeichnete Öchslestrecke nach Ochsenhausen und passiert den Haltepunkt Sulmingen.

(4) Vor dem Lokschuppen in Ochsenhausen stehen am 15. Mai 2026 99651 und 251901 wie vor 60 Jahren.

(5) Mittags erreichte der Fotosonderzug mit 251901 Reinstetten und hielt auf der Stadtbrücke, unter der sich drei historische Feuerwehrfahrzeuge der Wehren aus dem Kreis Biberach ein Stelldichein gaben.

(6) Am Abend des 15. Mai 2026 passiert der Fotosonderzug mit 251901 auf dem Weg nach Biberach-Warthausen ein Rapsfeld und Kühe auf der Weide bei Herrlishöfen.

Die DB wie in den 1950er-Jahren: Umbauwagen gab es ab 1954 und einige DB-P8 mit großen Blechen fuhren bis 1959. Diese Aufnahme entstand jedoch am 14. Mai 2026 an der Brücke über die Würnitz bei Hoppingen.

Foto: Rainer Schnell

Bundesbahn im Ries

Mitte Mai ging es rund im Nördlinger Ries. Erst fand eine Fotozug-Veranstaltung statt und am folgenden Wochenende strömten zahlreiche Besucher zum fünften Nördlinger Eisenbahnfest. Liebhaber historischer Schienenfahrzeuge kamen fünf Tage lang voll auf ihre Kosten.

Im Vorfeld des fünften Nördlinger Eisenbahnfestes vom 14. bis 17. Mai 2026, veranstaltete das Bayerische Eisenbahnmuseum Fotozüge unter dem Motto „Die Bundesbahn im Ries“. So wurden vom 12. bis 13. Mai 2026 die vereinseigenen Lokomotiven 01 180, 110 262,



Nachdem 163 002 mit dem Fotozug wegen eines Schadens in Harburg stehen blieb, kehrte sie am Nachmittag des 12. Mai mit 30 km/h zurück nach Nördlingen.

163 002, 194 192 sowie die beiden Kleinloks 323 703 sowie 363 212 auf die Strecke geschickt. Als Gastlok nahm auch 169 005 des Bayerischen Localbahnvereins e. V. teil. Für die Stangenlok 163 002 sollten es die ersten Leistungen außerhalb des Bahnhofes Nördlingen werden. Die Züge wurden aus

Silberlingen, Umbauwagen sowie dem BEM-Fotogüterzug gebildet. An beiden Tagen ging zum Sonnenaufgang der erste Zug auf die Strecke. Hauptsächlich verkehrten sie zwischen Nördlingen und Donauwörth. So konnten in Möttingen die letzten Formsignale der Strecke zusammen



Am 13. Mai rollt 169005 mit dem Fotozug des BEM in Richtung Donauwörth und passiert das Einfahrtsignal Möttingen.

mit historischen Maschinen erlebt werden. Die Brücken über die Würnitz bei Harburg wurden an jedem Tag mehrfach befahren und boten tolle Motive. Auch die Strecke von Donauwörth nach Treuchtlingen wurde mit 01 180 befahren und der Bahnhof Tapfheim war ebenso Bestandteil des Programms. Nachmittags gab es Verkehr auf den Strecken von Nördlingen nach Dürrenzimmern und nach Fremdingen. Alle Teilnehmer der Veranstaltung konnten das Museum in Nördlingen mit verlängerten Öffnungszeiten besuchen und die Vorbereitungen der Maschinen für das Eisenbahnfest hautnah beobachten. Das eine so umfangreiche Veranstaltung ohne Probleme und größere Verspätungen durchgeführt werden konnte, zeugt von der professionellen Vorbereitung durch die Mitglieder des BEM (und den zuständigen Stellen bei der Deutschen Bahn). Ein Wermutstropfen war der Schaden an 163 002 am Morgen des ersten Tages. Ihr erster Einsatz vor dem Fotozug endete in Harburg. Der in Harburg gestrandete Zug wurde von der eilends herbeigeführten 151 001 zurück nach Nördlingen geholt. Die 163 wurde im weiteren Verlauf der Veranstaltung von 139 314 vertreten. Am Nachmittag fuhr 163 002 Lz zurück nach Nördlingen.

Es war für alle Beteiligten eine runde Veranstaltung, die nach einer Wiederholung ruft. Dann hoffentlich mit der instandgesetzten 163 002 vor dem herrlichen Fotozug.

Im Anschluss an die Fotozugveranstaltung fand das fünfte Nördlinger Eisenbahnfest statt, bei dem 01 066, 01 180, 38 2267, 50 2273, 52 7409, 52 8168, 64 518 und 70 083 Sonderzüge auf den von Nördlingen ausgehenden Strecken beförderten. Daneben waren historische Lokomotiven der moderneren Traktion wie V 100, E 10, E 69 und E 94 im Einsatz, nicht zu vergessen ist die umfangreiche Fahrzeugschau im Bw. Es wurde einiges geboten – nicht nur für Dampflokfans. *Markus Behrla/rs*

Auch 194 192 war bei der Fotozug-Veranstaltung mit von der Partie. Sie spannte einen etwas verlängerten, sehr fotogenen gemischten Güterzug.



Fotos (5): Markus Behrla

Zwei Kalkkübelwagen brachte die KöfII, 323 703, von Nördlingen nach Fremdingen. Hier erreicht der Zug am 13. Mai in Kürze Wallerstein.



Foto: Rainer Schnell

Das Duo aus 70 083 und V100 1365 legt sich am 16. Mai 2026 bei Ronheim elegant in die Kurve



Foto: Hans van Engelen, Sg. Rudolf Heym

Ab dem 27. September 1964 wurde 24 009 planmäßig von der Einsatzstelle Ziesar aus eingesetzt. Im Sommer 1968 setzte die Maschine im Bahnhof Wusterwitz um.

„Steppenpferde“ im Jerichower Land

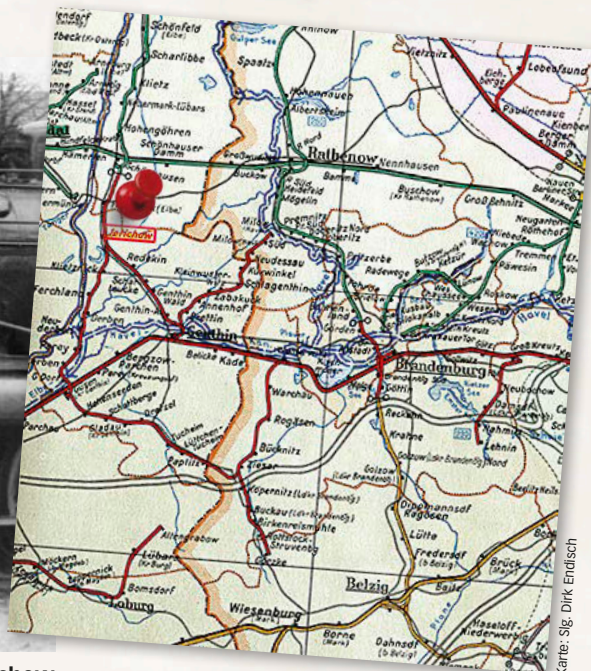
Anlässlich des 1. Mai 1960 hatten die Mitglieder der Jugendlokomotive des Bw Jerichow ihre Planlok 24 021 festlich geschmückt.



Lediglich vier Exemplare der Baureihe 24 verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg bei der DR. Ab 1957 waren die kleinen Schleppenderloks im Bahnbetriebswerk Jerichow stationiert. Erst im Frühjahr 1972 hatte mit 24 009 die letzte Vertreterin ihrer Gattung ausgedient.



Die Mitglieder der Jugendlokomotive und einige weitere Eisenbahner des Bw Jerichow versammelten sich am 1. Mai 1960 für ein Erinnerungsbild vor der dekorierten 24 021.



Karte: Sig. Dirk Endisch



Während des Verkehrshaltes des P 583 in Genthin erfolgte über Jahre hinweg der Personalwechsel, hier bei 24 002 im Frühjahr 1960.

Im Nordosten Sachsen-Anhalts liegt die Kleinstadt Jerichow. Kunstkenner ist sie vor allem durch die im 12. Jahrhundert errichtete, romanische Klosterkirche St. Marien und St. Nikolaus ein Begriff. Sie gilt als älteste Backsteinkirche Norddeutschlands und diente zahlreichen ähnlichen Bauten östlich der Elbe als Vorbild. Vielen Eisenbahnfreunden hingegen ist Jerichow insbesondere wegen seines kleinen Bahnbetriebswerks ein Begriff, das am 1. Januar 1950 aus der Hauptwerkstatt der ehemaligen Genthiner Kleinbahn AG (GeK) hervorging.

Dem Bw Jerichow waren die regelspurigen Lokbahnhöfe Görzke, Milow (Havel), Sandau (Elbe) und Ziesar als

Außenstellen unterstellt. Die Dienststelle war in erster Linie für die Bespannung der Personen- und Güterzüge auf dem rund 145 Kilometer langen Streckennetz der ehemaligen GeK mit den Verbindungen Genthin – Jerichow – Schönhausen (Elbe) – Sandau (Elbe), Güsen – Jerichow, Genthin – Milow (Havel), Güsen – Ziesar und Wusterwitz – Ziesar – Görzke verantwortlich. Darüber hinaus bespannte das Bw Jerichow einzelne Personenzüge auf der Hauptbahn Brandenburg – Genthin – Magdeburg Hauptbahnhof. Für diese Aufgaben standen zu Beginn der 1950er-Jahre Tenderlokomotiven sowie einige zweiachsige Altbau-Dieseltriebwagen der Baureihe VT 135 zur Verfügung. Anfang

1956 erhielt das Bw Jerichow die ersten Loks der Baureihe 64, die vor allem auf der Verbindung (Brandenburg –) Genthin – Magdeburg eingesetzt wurden.

Der Einsatz dieser Tenderlokomotiven auf der Hauptstrecke währte jedoch nur wenige Monate. Zwar entsprach die Leistungsfähigkeit der Baureihe 64 den betrieblichen Anforderungen, doch erwiesen sich die Wasser- und Kohlevorräte als zu knapp bemessen. Abhilfe versprach die Baureihe 24. Daher ordnete die Reichsbahndirektion Magdeburg im Frühjahr 1957 die Umsetzung der bislang im Bw Oschersleben stationierten vier Maschinen nach Jerichow an. Mit 24 004 traf am 9. April 1957 die erste Lok ihrer Baureihe in Jerichow ein; die drei Schwestermaschinen folgten bis zum 24. Mai 1957.

Die vier Schlepptenderloks waren die einzigen Vertreter ihrer Baureihe, die nach dem Zweiten Weltkrieg bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR verblieben waren. Jerichow blieb bis zum Ausscheiden der

Nur vier Lokomotiven dieser Baureihe blieben in der DDR

unter Eisenbahnfans als „Steppenpferde“ bekannten Maschinen das letzte Einsatz-Bw dieser Baureihe bei der DR. Ab dem 2. Juni 1957 bestand für die 1'Ch2-Maschinen ein zweitägiger Umlauf (Plan.1), für den planmäßig 24 004 („Lokbrigade Müller“) und 24 021 („Jugendlokomotive Katerbaum“) eingeteilt waren. Der Dienstplan sah für die Maschinen in erster Linie Personenzüge auf den Verbindungen Magdeburg Hbf – Brandenburg Hbf, Brandenburg Hbf – Belzig und Genthin – Jerichow

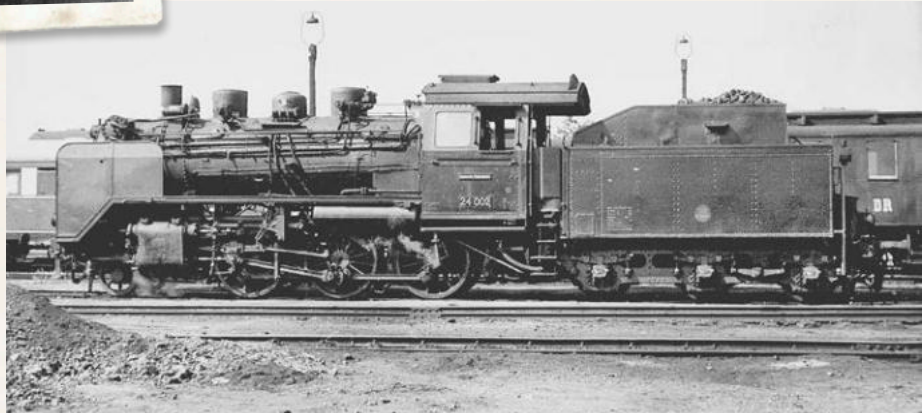
Als 24 021 im Frühjahr 1960 auf die Zuführung in das Raw Engelsdorf wartete, besetzte die Jugendlokomotive zeitweise die als Reserve vorgehaltene 24 002. Eine kleine DDR-Flagge zierte das Führerhaus.



24 009 fuhr sich Anfang 1967 in einer Schneewehe fest und kippte um. Nur mithilfe eines EDK 50 konnte die Maschine geborgen werden.

– Schönhausen (Elbe) vor. Zeitweilig zog die 24 auch einige Werkspendel zwischen Brandenburg und Kirchmöser sowie ab dem Sommer 1959 zeitweise einen nächtlichen Nahgüterzug von Genthin nach Magdeburg-Rothensee.

Die Züge auf der von den Eisenbahnern als „Magistrale“ bezeichneten Hauptbahn Magdeburg – Brandenburg wurden immer Esse voran bespannt. Dazu wurden die Loks in den Bahnbetriebswerken Bran-



Im Sommer 1967 wartete 24 002 im Bw Jerichow auf ihren nächsten Einsatz. Bereits wenige Wochen später, am 2. Oktober 1967, wurde die Lokomotive abgestellt.

Die Baureihe 24 war beim Jerichower Personal beliebt

denburg und Magdeburg Hbf gedreht. Der Personalwechsel erfolgte im Bahnhof Genthin. Auf der Kleinbahn verkehrten die Schleppenderlokomotiven planmäßig Tender voran in Richtung Schönhausen (Elbe). Bei den Einsätzen auf der Strecke Genthin – Schönhausen (Elbe) wechselte das Personal meist im Bahnhof Jerichow.

24 004 und 021 waren bei den Personalen sehr beliebt. Sie machten gut Dampf und galten als robust und pflegeleicht. Auch die zumeist für Sonderdienste genutzte 24 009 wurde von den Lokführern und Heizern als leistungsstarke Maschine geschätzt. Lediglich 24 002 besaß bei den Eisenbahnern des Bw Jerichow keinen

guten Leumund: Bei den Heizern hatte sie den Ruf, besonders schlecht Dampf zu machen. Die Lokleiter hielten sie daher meist als Reserve für den Plan 1 vor oder setzten sie für Sonderleistungen ein. Dabei handelte es sich in der Regel um Militärzüge für die Gruppe der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland (GSSD) oder die Nationale Volksarmee (NVA), die das Gelände der ehemaligen Munitionsfabrik in Kietz als Truppenübungsplatz nutzte. Die Truppenzüge hatten eine Last von maximal 900 bis 1000 Tonnen. Fallweise zogen gleich zwei Loks diese Züge. Die Truppenzüge begannen oder endeten unter anderem in Burg (b Magdeburg), Großwudicke, Neustadt (Dosse), Möser, Schönhauser Damm und Rathenow.

Erst mit dem Fahrplanwechsel am 27. September 1964 stellte die Abteilung Triebfahrzeugbetrieb (Tb) einen weiteren Umlauf für die Baureihe 24 auf. Die Eisen-

Die Baureihe 24 im Bahnbetriebswerk Jerichow

Lok	vom Bw	von	bis	zum Bw
24 002	Oschersleben	17.05.1957	10.04.1968	z-Park ¹
24 004	Oschersleben	09.04.1957	10.04.1968	z-Park ²
24 009	Oschersleben	14.05.1957	15.04.1970	Stendal ³
- -	Stendal	01.03.1972	08.05.1972	Güsten
24 021	Oschersleben	24.05.1957	24.04.1968	z-Park ⁴

Anmerkungen:

¹ Die Lok wurde am 02.10.1967 abgestellt.

³ Die Lok wurde vom 01.07.1968 bis zum 28.02.1970 als „W“ geführt.

² Die Lok wurde am 31.03.1968 abgestellt.

⁴ Die Lok wurde am 01.10.1967 abgestellt.

bahner der Einsatzstelle Ziesar bespannten mit ihr meist Personen- und Güterzüge auf der Strecke Wusterwitz – Ziesar. Durch den Einsatz einer 24 war es möglich, die Lokbekohlung in Ziesar einzustellen und damit Arbeitskräfte einzusparen. Einmal täglich gelangte die Maschine über Güsen nach Jerichow, wo Kohle geladen und bei Bedarf (Frist- und Reparaturarbeiten) die Lok ausgetauscht wurde. Planmäßig war in der Einsatzstelle Ziesar 24 009 stationiert,

Übermut tut selten gut – das galt auch für die Baureihe 24

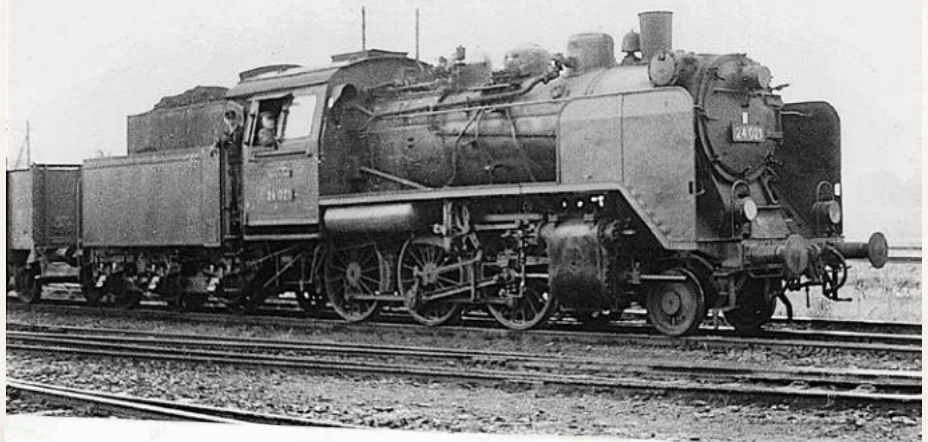
die im Winter 1967 beim Versuch, eine Schneewehe zu durchpflügen, entgleiste und umkippte. Die Bergung der Maschine war äußerst kompliziert, da nur der Eisenbahndrehkran EDK 50 der Rbd Erfurt zur Verfügung stand. Normalerweise erfolgte das Aufrichten und Eingleisen mit zwei EDK, doch ein zweiter Kran konnte nicht herangeführt werden. Die Instandsetzung der schwer beschädigten 24 009 – so war etwa das Führerhausdach abreißen – im Raw Zwickau nahm einige Monate in Anspruch (23. März bis 31. Dezember 1967).

Als die Maschine in das Jerichower Land zurückkehrte, waren die Tage der Baureihe 24 jedoch bereits gezählt. Im Sommer 1967 konnten die Pläne 3 (Stammwerk) und 14 (Einsatzstelle Ziesar) noch gattungsgemäß gefahren werden. Während die beiden Jerichower Loks – wie schon seit Jahren – meist auf den Verbindungen Magdeburg Hbf – Brandenburg Hbf und Genthin – Jerichow – Schönhausen (Elbe) im Einsatz waren, pendelte die Ziesarer Maschine in erster Linie auf der ehemaligen Kleinbahn Wusterwitz – Görzke. Außerdem nutzten die Lokleiter die 24 immer wieder für die als „Sonderdienste“ deklarierten Militärzüge oder auch für Arbeitszüge auf der Strecke Magdeburg – Brandenburg, die ab Mitte der 1960er-



24 004 stand im Sommer 1967 mit einem Personenzug in Jerichow. Die Strecke Genthin – Jerichow – Schönhausen (Elbe) befuhr die Baureihe 24 planmäßig Tender voran.

24 021, hier im Frühjahr 1967 in Jerichow, besaß als vordere Laufachse zeitweilig einen Scheibenradsatz.



Fotos (2): Sg. Hermann Holländer



Foto: Hermann Holländer

Sonderzug am 8. April 1972 nach Güsten

ab Magdeburg-Hbf.	9.44 Uhr, Bahnsteig 6
an Schönebeck-Salzelmen	10.04 Uhr
ab Schönebeck-Salzelmen	10.34 Uhr Fotohalt
an Staßfurt	11.00 Uhr
an Güsten	11.07 Uhr
ab Güsten	16.38 Uhr
an Staßfurt	16.44 Uhr
an Schönebeck-Salzelmen	17.05 Uhr
an Magdeburg-Hbf.	17.29 Uhr

Der Sonderzug wird mit einer Dampflok der Baureihe 24 (24 009) geführt

Frisch lackiert war 24 009 am 8. April 1972 in Magdeburg Hauptbahnhof vor einen DMV-Sonderzug gespannt.

Jahre im Rahmen der Zentralen Oberbau-erneuerung instand gesetzt wurde. Die Maschinen legten dabei im Monatsdurchschnitt zwischen 7000 und 7200 Kilometer zurück. Bei den Lokomotiven des Plans 3 waren aber auch Leistungsspitzen von bis zu 9000 Kilometern möglich!

Für den Winter 1967/68 stellte die Tb-Gruppe zwar nochmals den Plan 3 auf, doch dieser musste nun jeweils mit einer Maschine der Baureihen 24 und 64 bestritten werden, da nur noch zwei betriebsfähige Schlepptenderloks zur Verfügung standen. 24 002 absolvierte am 24. September 1967 noch einmal einen Sonderdienst nach Sandau (Elbe), bevor sie am 2. Oktober 1967 abgestellt wurde.

Bereits einen Tag zuvor hatte 24 021 den Dienst quittiert und wurde ab 9. November 1967 als Heizlok genutzt. Damit endete der Einsatz der 24 im Stammwerk.

Lediglich die Ziesarer Eisenbahner besetzten jetzt noch 24 009. Als Reserve diente 24 004, die ab Februar 1968 meist

Nur 24 009 blieb von ihrer Baureihe bei der DR erhalten

wechselweise mit ihrer Schwestermaschine im Einsatz stand. Am 29. März 1968 absolvierte 24 004 ihren letzten Streckendienst, bevor sie zwei Tage später in Jerichow abgestellt wurde. Zwei Monate später, am 25. Mai 1968, ging der Plandienst der Baureihe 24 im Bw Jerichow zu Ende.

24 009 war fortan Reserve. Sie wurde nun entweder in den Plänen der Baureihe 64 eingesetzt oder für Sonderdienste und Arbeitszüge genutzt. Eine ihrer (vorerst) letzten dokumentierten Fahrten absolvierte sie am 13. März 1969, als sie einen Munitionszug der sowjetischen Armee nach Buckau brachte. Wenig später wurden Führerhaus und Tender der Lok bei einem Unfall schwer beschädigt, sodass sie die Lokleiter ab 1. April 1969 als „warten auf Ausbesserung“ („w“) führten. Erst nach einer aufwendigen Bedarfsausbesserung (1. Januar 1969 bis 23. März 1970) gehörte sie erneut zum Betriebspark, bevor sie am 15. April 1970 an das Bw Stendal ging.

Doch damit war die Geschichte der „Steppenpferde“ im Jerichower Land noch nicht beendet: Völlig überraschend kehrte die inzwischen als 37 1009 bezeichnete 24 009 am 1. März 1972 in ihre langjährige Heimat zurück. Die Lokleiter setzten das Einzelstück meist im Güterzugumlauf der Baureihe 106²⁻⁹ ein. Dies war etwa am 4., 12. und 14. April 1972 der Fall. Am 8. April 1972 veranstaltete der Bezirksvorstand Magdeburg des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR seine erste Sonderfahrt. Für den Sonderzug von Magdeburg Hbf nach Güsten und zurück kam 24 009 zum Einsatz, die zuvor im Bw Jerichow neu lackiert wurde. Am 8. Mai 1972 endete das Intermezzo der 24 009 in ihrer langjährigen Heimatdienststelle. Die Maschine wurde nach Güsten umgesetzt, bevor die DR sie am 8. September 1972 offiziell an den Verein Eisenbahn-Kurier e. V. verkaufte. Am Tag darauf verließ sie via Oebisfelde die DDR. Dirk Endisch

Bahnbetriebswerk Jerichow – Plan 1 (2x Baureihe 24) gültig ab 2. Juni 1957

Tag 1

P 2066	Jerichow	ab 10:21	Genthin	an 11:03
P 1306	Genthin	ab 13:10	Magdeburg Hbf	an 14:28
P 481	Magdeburg Hbf	ab 16:19	Brandenburg Hbf	an 17:47
P 576	Brandenburg Hbf	ab 20:56	Magdeburg Hbf	an 23:50

Tag 2

P 584	Magdeburg Hbf	ab 5:35	Brandenburg Hbf	an 7:45
P 3104	Brandenburg Hbf	ab 10:15	Belzig	an 11:30
P 3105	Belzig	ab 12:00	Brandenburg Hbf	an 13:16

Werkspendel Brandenburg Hbf – Kirchmöser und zurück

P 574	Brandenburg Hbf	ab 14:44	Genthin	an 16:07
P 1077	Genthin	ab 16:23	Schönhausen	an 17:42
P 1076	Schönhausen	ab 18:22	Genthin	an 19:32
P 1078	Genthin	ab 20:11	Schönhausen	an 21:23
P 1079	Schönhausen	ab 21:50	Jerichow	an 22:16

Foto: Hermann Holländer



Seit dem 1. Juni 1970 trug 24 009 die EDV-gerechte Betriebsnummer 37 1009-2.

Während eines Betriebshaltes in Eggersdorf entstand am 8. April 1972 diese Aufnahme der letzten DR-24.



Foto: Sig. Dirk Endisch



Zwei Bücher für die Ochsenlok

Peter Melcher: Die Baureihe 41 – Band 1: Geschichte, Technik, Umbauten, Einsätze I (Direktionen Berlin bis Hamburg) und Band 2: Einsätze II (Direktionen Hannover bis Wuppertal), Ausland, erhaltene Lokomotiven. EK-Verlag, Freiburg 2025. ISBN: 9-783-8446-6044-9 und 9-783-8446-6045-6. Gebunden, 336 Seiten mit 434 Abbildungen und 336 Seiten mit 480 Abbildungen; Preis: jeweils 54 Euro.

□ Die Einheitsloks der Baureihe 41 waren wirkliche Universalmaschinen. Man traf sie vor schweren Güterzügen genauso wie im Reisezugdienst an. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren sie bei Bundes- und Reichsbahn im Betriebsdienst über mehrere Jahrzehnte nicht wegzudenken. Bei beiden Bahnverwaltungen wurden sie umgebaut beziehungsweise rekonstruiert.

Dieser legendären Baureihe widmet der EK-Verlag nun gleich zwei ausführliche Bücher. Im ersten Band geht es um Geschichte, Konstruktion und Umbauten. Außerdem beginnt die Abhandlung über die Betriebseinsätze und Beheimatungen, welche im zweiten Teil

umfanglich fortgeführt wird. Das zweite Buch behandelt zudem die Einsätze im Ausland und die noch erhaltenen Lokomotiven. Beide Bücher beinhalten zahlreiche Abbildungen. *cl*

Fazit: Ein weiteres ausführliches Standardwerk aus dem EK-Verlag für alle Dampfloksfans.

Speisen auf Reisen

Martin Brandt: Restaurants auf Schienen: Die Speisewagen der Deutschen Bundesbahn und ihr Einsatz in den 1980er-Jahren. Verlagsgruppe Bahn, München 2026. ISBN: 978-3987022647. Gebunden, 160 Seiten, zahlreiche Farbaufnahmen und Grafiken; Preis: 39,99 Euro.

□ Den einstigen Flair verbreiteten Speisewagen schon lange nicht mehr. Auch in den 80er-Jahren war das Angebot keine kulinarische Offenbarung. Dennoch zierte jeden IC ein rollendes Restaurant. Dieses Buch dokumentiert alle Spielarten der Speisewagen der 80er-Jahre. Die verschiedenen Wagentypen werden ausführlich beschrieben und auf zahlreichen Bildern gezeigt. *al*



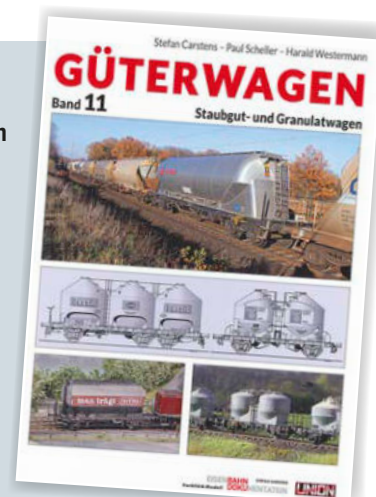
Fazit: Sehr informativ, aber die Qualität der Bildreproduktionen könnte besser sein.

Für Staub und Pulver

Stefan Carstens – Paul Scheller – Harald Westermann: Güterwagen Band 11 – Staubgut- und Granulatwagen. Stefan Carstens Eisenbahndokumentation, Hamburg 2026. ISBN: 9978-3-9823-2225-4. Gebunden im Format 21,8 × 29,7 cm, 291 Seiten mit mehr als 550 Fotos und über 40 Zeichnungen und Faksimiles; Preis: 49,95 Euro.

□ „Lokomotiven werden überbewertet“. Dieser Wahlspruch des Autors bestätigt sich in seinem Wahrheitsgehalt auch im Band 11 der umfangreichen Güterwagen-Buchserie. Diese Standardwerke gehören eigentlich in jede Eisenbahnbibliothek. Die nun behandelten Staubgut- und Granulatwagen zählen zu den Lieblingen der Eisenbahnfotografen, waren sie doch oft in fotogenen Ganzzügen unterwegs. Die Modelleisenbahner schätzen sie ebenso, heben sie sich doch durch ungewöhnliche Formen in jedem Güterzug ab. Erfreulicherweise nimmt der Modellbau einen wesentlichen Raum im neuen Buch ein, das im Verlag erschienenen Güterwagen-Broschüren angepasst und damit modernisiert wurde. Die Modellbau-Artikel zeichnen sich durch zahlreiche Bauschritt-Fotos aus. Leider dreht sich alles um den Maßstab 1:87, andere schöne Baugrößen spielen keine Rolle. Die Vorstellung der Wagenbauarten des Vorbildes für Kohlenstaub, Soda, Quarzmehl, Zement und die Rohstoffe der Kunststoff-Industrie erfolgt wie immer ausführlich und ist mit zahlreichen Bildern, Zeichnungen und Tabellen versehen. Sehr interessant sind auch die Kapitel der zu den jeweiligen Wagentypen gehörenden Industriegeschichte. *abp*

Fazit: Ein besonders gelungener Band zu einer beliebten Güterwagenfamilie.



Verschlungene und vergangene Wege im Revier

Werner Müller: Eisenbahn in Gelsenkirchen – Eine Dokumentation. Teil 2: Gelsenkirchen-Wattenscheid, Carolinenglück und Kray-Wanner Bahn sowie die Erzbahntrasse. Heimatbund Gelsenkirchen e.V. 2025. Geheftet, 100 Seiten DIN A4, rund 120 Farb- und SW-Abbildungen; Preis: 12 Euro.

□ Bereits das erste Heft zur Geschichte des Gelsenkirchener Hauptbahnhofs, das von Heimatforscher Werner Müller für den Heimatbund Gelsenkirchen e.V. verfasst wurde, bestach in seiner nahezu lückenlosen Dokumentation der Bahnhofshistorie. Nun legt der Autor mit einer zweiten Ausgabe über den alten Bahnhof Gelsenkirchen-Wattenscheid nach, die auch die zahlreichen Anschlussbahnen der Steinkohlezechen rund um die

1867 von der Rheinischen Eisenbahn eröffneten Station, die einst für den Güterverkehr bedeutende Verbindungsbahn von Kray nach Wanne und die sogenannte Erzbahntrasse umfasst. Erneut gelang eine detaillierte Schilderung der Eisenbahngeschichte dieses von Bergbau und Schwerindustrie geprägten

Ortes im Herzen des Ruhrgebiets. Fast alles, was im Heft aufgezeigt wird, ist heute längst Vergangenheit. Erstaunlich ist die Auswahl an alten Fotos und Faksimiles. *ba*

Fazit: Reich bebilderte Bahngeschichte aus dem Ruhrpott.

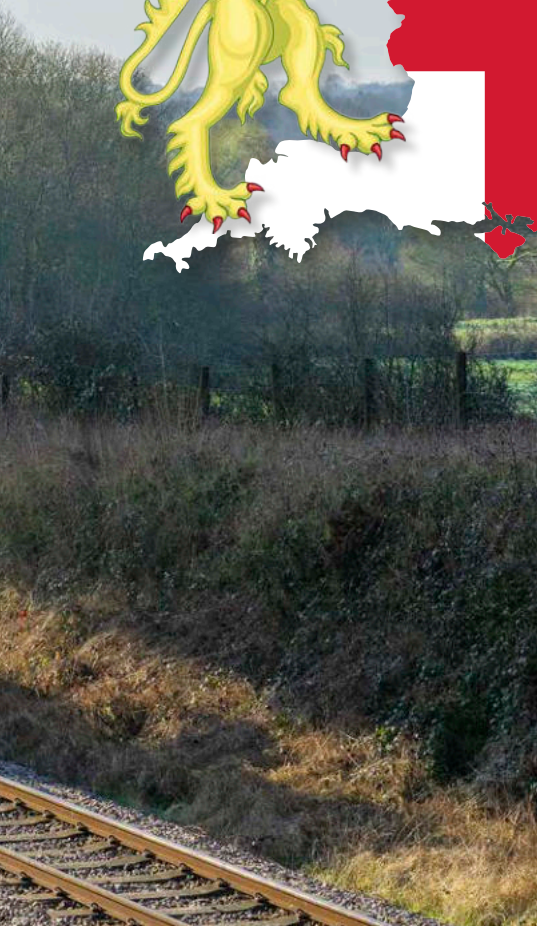




Dampf in England

Zwischen dem 25. Februar und dem 7. März 2026 unternahm eine internationale Gruppe von Eisenbahnfreunden, Fotografen und Dampflokenenthusiasten eine umfangreiche Foto-reise zu mehreren der bekanntesten englischen Museumsbahnen. Veranstalter der Tour war Pete Lerro und die Organisation vor Ort lag in den Händen von David Williams.

1



Fotos: Jan-Henrik Sellin



2



3

(1) Maschine No.65 der Bluebell Railway am 3. März 2026 bei Haywards Heath.

(2) Im Didcot Railway Centre wird „Pendennis Castle“, eine Lok der GWR Castle Class, mit vereinten Kräften gedreht.

(3) Abendstimmung in Sheffield Park: Auf der Bluebell Railway in Sussex kommt es am historischen Bahnsteig zur Begegnung zwischen stilecht gekleideten Reisenden und dem Lokpersonal der South Eastern and Chatham Railway O Class No.65, die 1896 für den Güterzugdienst auf Hauptstrecken erbaut wurde.

Im Unterschied zur Wales-Reise des Vorjahres, die sich auf die dortigen Schmalspurstrecken konzentrierte („Dampf in Wales“, MEB 3/2026), lag der Fokus diesmal auf Regelspur-Museumsbahnen und deren vielfältigen betrieblichen Möglichkeiten. Die von Michael Bleckmann zusammengestellte Reisegruppe traf sich in Manchester und startete von dort aus mit einem angemieteten Bus zu den einzelnen Stationen der Rundreise.

Erstes Ziel war das Barrow Hill Roundhouse in Chesterfield, ein Rechteck-Lok-

schuppen mit innen liegender Drehscheibe – der letzte seiner Art in Großbritannien. Bereits beim Betreten wurde deutlich, dass großer Wert auf eine authentische Inszenierung gelegt wurde. Mithilfe einer Nebelmaschine, gezielter Beleuchtung und passend gekleideten Statisten entstand eine eindrucksvolle, annähernd historische Atmosphäre. Mehrere Dampflokomotiven waren positioniert, sodass sich zahlreiche realitätsnahe, stimmungsvolle Fotomotive ergaben, die längst vergangene Betriebszeiten lebendig erscheinen ließen.



Noch am selben Tag ging es weiter nach Loughborough zur Great Central Railway, einer der bekanntesten Museumsbahnen auf der Insel. Während zweier intensiver Fototage entstanden dort sowohl Aufnahmen auf der zweigleisigen Strecke als auch aufwendig inszenierte Bahnhofsszenen im Stil der 1950er-Jahre. Für Fotografen besonders reizvoll war erneut der gezielte Einsatz von Statisten in zeitgenössischer Kleidung: Reisende mit Hüten und Mänteln, Bahnmitarbeiter in Uniform oder Arbeiter mit Gepäckstücken. Dies verlieh den Szenen zusätzliche Authentizität. Die Bilder wirken fast wie aus alten Tagen.

Neben den hervorragend gepflegten Fahrzeugen beeindruckten auch die historischen Bahnhöfe mit ihrer bemerkenswert detailreichen Ausstattung: Formsignale, Bahnsteiglampen, Gepäckkarren und Stationsschilder vermitteln den

Vier „Heritage Railways“ und zwei Museen wurden besucht

Eindruck, als sei die Zeit dort stehen geblieben. Das wechselhafte englische Wetter zeigte sich dabei teilweise auch von seiner freundlichen Seite und sorgte so immer wieder für interessante und ausgesprochen kontrastreiche Lichtstimmungen.

Anschließend führte die Reise nach Didcot, einem ehemaligen Bahnbetriebswerk der Great Western Railway, das heute als Museum genutzt wird. Das weitläufige Gelände beherbergt eine große Anzahl historischer Fahrzeuge und Anlagen. Mehrere Dampflokomotiven waren betriebsfähig und konnten sich mit eigener Kraft über das Areal bewegen. Ein besonderes Erlebnis war zudem das Drehen der Lokomotiven auf der historischen Drehscheibe, die – ganz traditionell – mit Menschenkraft bewegt wird. Auch hier wurde großer Wert auf eine authentische Darstellung gelegt, unterstützt durch Statisten und die



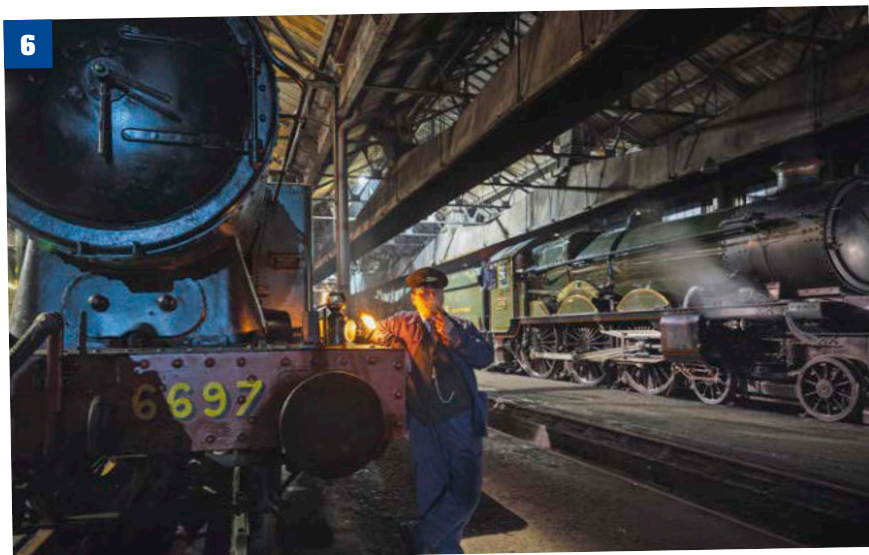
Fotos: Jan-Henrik Sellin



(1) Statisten in zeitgenössischer Kleidung lassen auf den Bahnsteigen der Bluebell Railway die zur No. 65 passende Atmosphäre entstehen. (2) Im Barrow Hill Roundhouse stehen von links nach rechts: BR Standard 4MT Tank 80079, LNER Class J17 8217, F11 Class No. 506 „Butler Henderson“ und Midland Railway 1000 Class No. 1000. (3) „Fenchurch“, erbaut 1872 in Brighton für Einsätze im Londoner Nahverkehr, bei Haywards Heath mit ihrem stilechten Reisezug. Die tief stehende Abendsonne erzeugt den gewünschten „Glint“. (4) Im Didcot Railway Centre: Lok 4144 der GWR Class 5101 beförderte unterstützend schwere Züge durch den Severn Tunnel. (5) Maschine 9681 der GWR Class 5700, erbaut 1949 in Swindon, seit 1984 im Besitz der Dean Forest Railway am 1. März 2026 bei Lydney. (6) Die GWR-Maschinen 6697 (Class 5600), erbaut 1928 von Armstrong Whitworth, und 4079 „Pendennis Castle“, die es einst sogar bis nach Australien verschlug, im Didcot Railway Centre.

liebevoll gepflegte historische Umgebung. Zudem wurde die ehemalige Breitspur der GWR anschaulich präsentiert.

Die nächste Station war die Dean Forest Railway bei Bristol. Sie verläuft durch eine waldreiche Landschaft und bietet damit einen deutlich anderen Charakter als die zuvor besuchten Bahnen. Nebel und trübes Wetter erschwerten zunächst das Fotografieren, verliehen den Szenen jedoch eine besondere, fast mystische Stimmung. Dann endlich besserten sich die Bedingungen, sodass abwechslungsreiche Aufnahmen mit unterschiedlichen Lichtstimmungen möglich wurden.





Darauf folgte ein Besuch der Bluebell Railway südlich von London. Ausgangspunkt war die gepflegte Station Sheffield Park, die zu den schönsten historischen Bahnhöfen Englands zählt. Die Bahn ist für ihre umfangreiche Sammlung historischer Reisezugwagen und ihre außergewöhnliche Detailtreue bekannt. Trotz eines kurzfristigen Lokwechsels gelangen

Die Fotoreise begeisterte mit ihrem vielfältigen Charakter

zahlreiche hochwertige Aufnahmen. Historische Requisiten sowie die Mitwirkung der Trachtengruppe „The Victorian Strollers“ trugen wesentlich zur lebendigen und glaubwürdigen Darstellung bei.

Den Abschluss bildete ein Aufenthalt in Paignton (Devon) bei der Dartmouth Steam Railway. Sie verläuft entlang der Küste und beeindruckt durch ihre landschaftliche Vielfalt sowie die Nähe zum

Wasser. Zum Einsatz kam die Lok „Lydham Manor“. Mehrere Fotohalte an gut ausgesuchten Stellen ermöglichten Aufnahmen aus unterschiedlichen Perspektiven. Besonders entlang des River Dart ergaben sich eindrucksvolle Motive.

Am 7. März 2026 endete die Fotoreise mit der Rückfahrt zum Flughafen London Heathrow. Insgesamt bleibt die Tour als hervorragend organisiert und äußerst abwechslungsreich in Erinnerung. Die Kombination aus historischen Fahrzeugen, Strecken mit unterschiedlichen Charakteristika und sorgfältig inszenierten Szenen machte sie zu einem besonderen Erlebnis. Auch die harmonische Stimmung innerhalb der Gruppe trug wesentlich dazu bei, dass die Reise den Teilnehmern nachhaltig in Erinnerung bleiben wird. Mein besonderer Dank gilt Hans-Günter „Hucky“ Kleinschmidt für seine fachliche Unterstützung.

Jan-Henrik Sellin

(1) Blick von der Bekohlungsanlage auf das ausgedehnte Vorfeld des Lokschuppens des Didcot Railway Centre. (2) Die GWR King Class 6023 „King Edward II“, 1930 in Swindon gebaut, größte in Serie gebaute Schnellzuglok der GWR, konnte aufgrund der hohen Achslast nur auf wenigen Strecken eingesetzt werden.

(3) Auf Great Central Railway: Die BR Standard Class 9F 92134 steht abfahrtsbereit im Bahnhof von Loughborough, während sich der Veranstalter Pete Lerro mit dem Lokpersonal unterhält. (4) Küstenidylle bei Paignton mit GWR-Dampflok 7827 „Lydham Manor“ vor einem klassischen Reisezug der Dartmouth Steam Railway. (5) Durchfahrt in Quorn & Woodhouse mit Lok 92134 und einem Güterzug auf der Great Central Railway (GCR). (6) Die BR Standard Class 5MT 73156 passiert am 27. Februar 2026 das Stellwerk Swithland der GCR bei Rothley.





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, Nailer 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

Besuchen Sie uns auf
www.eisenbahn.de

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 Barzahlung selbstverständlich. Kontaktieren Sie mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de G

www.Modellbau-Gloekner.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 per-

sönlich 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.homerau.de Lasercutbausätze

www.kisten-klaus.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Märklin-Freunde H0 sind informiert: Der letzte Koll: KOMPAKT 2025. www.koll-verlag.de; Tel.: 07162-302456 G

www.modellbahn-keppler.de

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

Straßenbahn Hannover H0 www.bus-und-bahn-und-mehr.de

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, 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. An-



ostparts
Neu im Shop
Dieselameise DK 2003 Postkoffer
gelb und grau
www.ostparts.de
Ihr Internetshop für 1:87 Ostmodelle
Bausätze / Fertigmodelle / Zubehör



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



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

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

www.gassner-beschriftungen.de

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

www.suchundfind-stuttgart.de

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

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

www.menzels-lokschuppen.de

In BERLIN: ANKAUF • VERKAUF

WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE

Tel.: 030 / 2 18 66 11

KUSWA Modellbau KUSWA, In der Gartenstr. 12 34513 Waldeck, 05623-973737 Listen 1,- EUR oder www.kuswa.de

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

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstaholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de - Danke.

Spur Z, N, TT, H0, 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

www.koelner-modell-manufaktur.de

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

Suche Fleischmann Nr. 390071. E 69 05, Rot DB für 3LWS, Angebote bitte an o.pruis@movin.nl

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603 oder per E-Mail: albu@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, e-mail: ahoiw@web.de, Danke! G

Verkäufe Große Spuren

Verkäufe graue Messing Max Heigl 1:22,5 Deutz Felddahn Diesellok in Spur 2f / Spurweite 22,5mm, z.B. für Fama, Roco Alpin 0m. Gleismaterial, im Vorbild entspricht dies der 500mm Felddahn-Spur! Glockenankermotor, Licht, original Heigl Verwitterung, Fotos/Preise/Info: +49(0)1716211019 - auch weitere Heigl 2f -Duplikate vorhanden!

www.modellbahn-kepler.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

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



SOMMERFEST

Modellbahnbox Karlshorst

10.07.2026 von 10 bis 17 Uhr

Präsentationen von Auhagen / Noch / Piko / Roco
Exklusive Sonderangebote nur an diesem Tag /
Kulinarisches Highlight: Bratwurst vom Grill

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

WWW.MODELLBAHNMODULE.DE



+49 (3562) 693490

MODELLBAHN
MODULE



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

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

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen insbesondere an Schiffen, Bahnhofen, 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.eisenbahnuecher-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

www.bahnundbuch.de

Biete Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ gebundene Jahrgänge 1958 - 1962, 1964- 1989, Ab-

gabe nur komplett, nur Abholung in Zwickau oder Bad Belzig, Tel. 0173/8480205

Gesuche Literatur, Film und Ton

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

Verkäufe Dies + Das

www.Railio.de
Sammlungsverwaltung

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

www.moba-tech.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

Gesuche Dies + Das

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle

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

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

www.modellbahnservice-dr.de

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

www.modellbahnen-berlin.de

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

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

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



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

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice
Vielfalt im Detail!
JB Modellbahn Service
Lottor 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.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 + H0m
Tel.: 0371 / 5362537

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²
– Seit 1978 –
MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND
Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de
Märkische Str. 227 44141 Dortmund
Telefon 0231/ 41 29 20
info@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

JETZT DIE AKTUELLEN 3 AUSGABEN FÜR NUR 3,90 € LESEN

MOBIL LESEN, WO IMMER SIE SIND –
GERÄTEÜBERGREIFEND

IHR EINSTIEG INS DIGITAL-ABO



- › Voller Website-Zugriff inklusive: Schalten Sie sofort alle PLUS-Artikel von NBahn Magazin auf eisenbahn.de frei.
- › Video-Streaming: Immer 30 exklusive Eisenbahn-Filme abrufbar – jeden Monat 5 neue Titel, von der Dampflok bis zur modernen Elektrolokomotive.

- ✓ **IMMER GRIFFBEREIT**
Sie haben jede Ausgabe und damit alle Artikel überall dabei. In der App oder im web => app.eisenbahn.de
- ✓ **TEILEN**
mit Freunden oder Familie: auf bis zu drei Endgeräten gleichzeitig lesen
- ✓ **NOCH MEHR LESEFREUDE**
Mit praktischer Vorlesefunktion und Einzelartikelansicht. Zugriff auf das komplette Digital-Archiv

**3 Monate Test-Vorteil: Jetzt für nur 1,30 € pro Monat
(einmalig 3,90 €) sichern, danach 6,50 € pro Ausgabe**

Dorado auf dem Dachboden
Wie man mit einem geschickten Konzept Träume verwirklicht

Beleuchtung und Inneneinrichtung
Attraktive Akzente
für den Rheingold:
So verfeinert man
Reisezugwagen

**Bahn, Berg, Burg: Diorama
mit überraschendem Ansatz**
Neue Fahrzeuge im Test:
Die „Görlitzer Pärchen“ von
Arnold und TGV SE von Kato
200 Hefte, 35 Jahre: So stark
hat sich die Spur N entwickelt

Dorado auf dem Dachboden
Wie man mit einem geschickten Konzept Träume verwirklicht

Gelebte Leidenschaft in 1:160
Wie man mit einem geschickten Konzept Träume verwirklicht

↓ DOWNLOAD

Jetzt online bestellen unter
abo.nbahnmagazin.de/digital



35 Jahre Modellbahn Ehrhardt

Sonderangebote für TT:

Piko 47131 BR 93.0 DR Sound	239,00 €
Piko 47437 Taurus MAV Start	79,95 €
Hädl 101003-98 BR 55 DR digital	395,00 €
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 Flixtain	149,00 €
Tillig 01208 Digital-Startset mit BR 110 DR	399,00 €
Tillig 02060 BR 42 DR	259,00 €
Tillig 92655 BR 50.0 DR Sound	439,00 €

Beuditzstraße 2a · Eingang Rudolf-Götte-Straße · 06667 Weißenfels · Telefon 034 43/30 25 09
Internet: www.modellbahn-ehrhhardt.de · E-Mail: shop@modellbahn-ehrhhardt.de

e.V., Infos: www.fes-online.de oder
www.facebook.com/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V.,
Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Urlaub, Reisen, Touristik

Freudenstadt /
Schwarzwald ehemaliger

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

Appartement in Großheirath: Lie-
bevoll 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. E-Mail:
martina.roehse@t-online.de; Mobil:
0151-59490886.

Wernigerode/Harz, Hotel für Ei-
senbahnfreunde, 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 34246
Vellmar So. 04.10. / 01.11. Mehr-
zweckhalle - Frommershausen
Pfadwiese 10 36179 Bebra So.
18.10. / 29.11. Lokscheunen, Gil-
fershäuser Str. 12 04159 Leipzig
Sam. 14.11. Leipziger Hotel, Hal-
lesche Str. 190 99867 Gotha Sam.
21.11. Stadthalle, Goldbacherstr.
Jeweils von 10 bis 14:30 Uhr Sylvia
Berndt • Infos: Tel. 05656/923666;
geschäfl.: 05651/5162; Han-
dy: 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

Alle Termine ohne Gewähr

Modellbahn-Auto-Börsen

34246 Vellmar, So. 04.10. / 01.11.
Mehrzweckhalle - Frommershausen
Pfadwiese 10
36179 Bebra, So. 18.10. / 29.11.
im Lokscheunen, Gilfershäuser Str.12
04159 Leipzig, Sa. 14.11.
Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190
99867 Gotha, Sa. 21.11.
Stadthalle, Goldbacherstr. 1
jeweils von 10-14:30 Uhr

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



Besuchen Sie uns auf www.eisenbahn.de

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 4. August 2026

DIE SEELE DER DEUTSCHEN EISENBAHN

Topaktueller Überblick
über die Lokomotiven
auf deutschen Schienen

Bilder, wie sie der Fan sehen will,
und alle wichtigen technischen Daten

Alle Baureihen der DB AG und
ausgewählte Typen der Privatbahnen



Hier mehr
erfahren!



176 Seiten · € (D) 24,99

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

VGBI | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

DAS SPIEGELBILD DER GESCHICHTE

3 passende Angebote mit Wunschprämie

1 Testabo

Erst lesen, dann entscheiden

Einsteigen und überzeugen lassen



3x
nur
€ 12,90
statt € 19,50

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

2 Geschenkabo

Freude schenken

Ein Jahr Lesespaß und die Prämie gleich selbst auswählen



3 Jahresabo

Volles Lesejahr, starke Prämie

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



NEU Inklusive digitale Ausgaben

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

+

Ihr neues PlusAbo

Exklusiv für Sie als Abonnent *

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

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

Alle Ausgaben auch als digitale eMag-Version

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



Aktuelles zu den Terminen

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

Vorbild

Dampflok 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 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 jeden Sonntag auf der Gurktalbahn (AT), außerdem 15.8., Tel. 0043 0664 1707136, www.gurktalbahn.at
- Das Rhönzüge fährt jeden Sonntag nach Mellrichstadt, Tel. 09778 91230, www.freilandmuseum-fladungen.de

Bis 12.9.

- Schienenbusfahrten jeden Samstag von Kappeln nach Flensburg, außerdem jeden zweiten Sonntag mit Diesellok nach Süderbrarup, Tel. 04642 9251653, www.angelner-dampfisenbahn.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 Seebriegg jeden Sonntag, www.3seenbahn.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, bis 10.9. auch donnerstags, Tel. 07352 922026, www.oechsle-bahn.de

Bis 18.10.

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

Bis 25.10.

- Die Sauschwänze-Bahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, bis 27.9. auch Montag und Freitag, 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 3.10., Tel. 06661 1840, www.dampfkleinbahn-bad-orb.de
- Fahrbetrieb zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 09194 725175, www.dampfbbahn.net

Bis 27.10.

- Fahrbetrieb jeden Sonn- und Feiertag auf der Selfkantbahn, außerdem Dampf-betrieb 4./5.8., Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de

Bis 31.10.

- Fahrbetrieb auf „De Lütt Kaffeebrenner“ jeden Donnerstag und Freitag, 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 Strohgaubahn: Jubiläumsausstellung im „Alten Pfarrhaus“ in Schwieberdingen jeden 1. und 3. Sonntag im Monat, 14:30 bis 17 Uhr

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

Sa/So 25./26.7., 15./16.8.

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

Sa/So 25./26.7., 29./30.8.

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

So 26.7.

- Thementag im Eisenbahnmuseum Lokschnuppen Aumühle, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de
- Schienenbus-Wallfahrt ab Ludwigsburg zum Kloster Beuron, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de

So 26.7., 2.8., 9.8.

- Die Ammersee-Dampfbahn fährt zwischen Augsburg und Utting, Tel. 0821 450447100, www.bahnpark-augsburg.de

So 26.7., 2.8., 9.8., 16.8., 30.8.

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

So 26.7., 30.8.

- Fahrten von Karlsruhe nach Bad Herrnenal, Tel. 07243 7159686, www.dampfntalgie-karlsruhe.de

Fr 24.7. bis So 2.8.

- Festwoche 60 Jahre Museums-Eisenbahn mit Fotofahrten und Fahrzeugparade bei der Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de

Sa 1.8.

- Mit DR-V 100 003 von Lutherstadt Wittenberg zu den Harzer Sommertagen in Thale, Tel. 03925 383800, www.lokschnuppen-stassfurt.de
- www.eisenbahnverein-wittenberg.de
- Tegernsee-Express mit 50 4073 (ab Augsburg) von Nördlingen an den Tegernsee, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Sonderfahrt mit dem Schienenbus der Wisentaltalbahn von Gera zum

Mönchshof Kulmbach, Tel. 01511-0736968, www.wisentaltalbahn.de

- Sonderfahrt mit Baureihe 628 zur Jubiläumsfeier der Deutschen Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen, Tel. 04508 7774581, www.helev.de
- Tag der offenen Tür im Lokschnuppen Wismar, Tel. 0171 1765137, www.lokschnuppen-wismar.de

Sa 1.8., 15.8., 29.8.

- Museumsfahrten zwischen Haselünne und Lönningen, Tel. 05432 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

Sa/So 1./2.8.

- Der Weseler-Stadt-Express verkehrt anlässlich des PPP-Stadtfestes (Pauken, Plunder, Promenade), Tel. 0281 20617960, www.hsw-wesel.de
- Ausflugsdampf mit IV K 176 von Radebeul nach Moritzburg und Radeberg, Tel. 0351 79696277, www.traditionsbahn-radebeul.de
- Fahrbetrieb zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de

Sa/So 1./2.8., 15./16.8.

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

So 2.8.

- Offener Zechenbahnhof Piesberg mit Pendelfahrten vom Osnabrücker Hauptbahnhof, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de
- Fahrbetrieb im Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven, Tel. 02183 8068377, www.gillbachbahn.de
- Führung durch das historische Bahnbetriebswerk Hanau, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
- Fahrten von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.dampfntalgie-karlsruhe.de
- Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de
- Dampftag im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com
- Pendelfahrten zwischen Lengerich-Hohne und Bad Laer, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de

So 2.8., 16.8.

- Tunnelfahrten auf der Schwarzwaldbahn, Anfahrt von Rottweil, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.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

So 2.8., 16.8., 30.8.

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

Fr 7.8. bis So 9.8.

● 777 Jahre Stadtrechte Treysa: Führerstandsmitfahrten, Dampflok- und Wagenbesichtigung anlässlich des Stadtfestes, Tel. 0172 5801026, www.eftreysa.de

Sa 8.8.

● Im Nostalgiezug mit E 11 013 zur Hansesail nach Warnemünde, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de, www.dampflok-glauchau.de
● „Neptun-Express“ von Cottbus zur Hanse Sail in Warnemünde mit E-Lok 243 005, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
● Historische Eisenbahnfahrten mit V 60 rund um den Bahnhof Bebra, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de
● Sonderzug von Luckau zur Landskron-Brauerei Görlitz und zur Historik-Mobil 2026 im Zittauer Gebirge, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
● „Erlebniszug San Gottardo“ über die Gotthard-Bergstrecke, Tel. 0041 56 5665222, www.sbbhistoric.ch
● Fahrbetrieb zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.lokalbahn-lag.de
● Mit 119 158 und einem Schnellzug aus den 1930er- bis 1960er-Jahren von Berlin nach Bad Doberan zum „Molli“, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com
● Schienenbus-Abendfahrt von Schönberger Strand bis Schönberg, Tel. 0162 7496011, www.vvm-museumsbahn.de
● Fahrtage beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I, Tel. 039200 54922, www.kj-1.de

Sa 8.8., 15.8.

● Sommerferien mit Ferkeltaxen zwischen Annaberg-Buchholz und Schwarzenberg, www.ergebirsische-aussichtsbahn.de

So 9.8.

● Schienenbus-Sonderfahrt von Passau nach Freyung, Tel. 08581 9897136, www.ilztalbahn.eu
● Diesellokfahrten zwischen Zwettl und Waldhausen zum Familienfest der Freiwilligen Feuerwehr, Tel. 0043 677 64304259, www.lokalbahnverein.at
● Diesel-Fahrtage bei der Jagstalbahn, Tel. 07937 277, www.jagstalbahn.de
● Feldbahnmuseum Lengerich geöffnet, Tel. 05481 6330, www.eisenbahnfreunde-lengerich.de
● Museumsfahrten in Minden mit T 9.3 „Kattowitz 7348“, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de
● Zuckertütenfahrten auf der Chemnitzalbahn, Tel. 0152 52424633, www.chemnitztalbahn.de
● Fahrten auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303,

www.museumsbahn-schoenheide.de

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

Fr 14.8.

● Fahrt zur Rheinpromenade Wesel und Schifffahrt auf dem Rhein, Tel. 0281 20617960, www.hsw-wesel.de

Sa 15.8.

● Sonderzug auf den Spuren der Fußballlegende Gerd Müller von München in seinen Geburtsort Nördlingen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
● „Western-Kurier“ mit Ferkeltaxen von Cottbus zu den Westerntagen in Haselbach, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
● Mit 212 079 oder E 94 von Hamm zu einer Dampfzugfahrt auf der Brohltalbahn, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
● Mit historischer E-Lok 211 013 (E11 013) von Treysa zu den „Maritimen Tagen“ in Bremerhaven, Tel. 0172 5801026, www.eftreysa.de
● Tagesausflug von Berlin an die Elbe (Radebeul, Dresden, Bad Schandau) mit 119 158, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com

Sa/So 15./16.8.

● Rieser Dampfstage in Nördlingen mit Dampfzügen nach Harburg und Gunzenhausen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

Sa/So 15./16.8., 19./20.8.

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

So 16.8.

● Kuscheltierfahrten zwischen Rahden und Uchte, Tel. 0175 9998584, www.museumsbahn-rahden.de
● Fahrtage auf der Windbergbahn zwischen Dresden und Leisnitz, Tel. 0351 4013463, www.saechsische-semmeringbahn.de
● Im Spätsommer durch den Habichtswald: Museumsfahrt zwischen Kassel und Naumburg, Tel. 0561 81029484, www.hessencourrier.de
● Sommerfest im Lokpark Braunschweig, Tel. 0531 2640340, www.eisenbahnerlebnis.de
● Fahrtage im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna, 10–17 Uhr, www.feldbahn-fortuna.de
● Mit dem frisch hauptuntersuchten 465 005 von Stuttgart nach Horb am Neckar zur Eisenbahn Erlebniswelt, Tel. 0172 7420198, www.br465.de

So 16.8., 30.8.

● Museumsverkehr zwischen Otterweil (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.de
● Fahrtage bei der Dampf-Kleinbahn

Mühlenstroth, Tel. 05241 68466, www.dkbm.de

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

Fr 21.8. bis So 23.8.

● 33. Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de, www.schauplatz-eisenbahn.de

Sa 22.8.

● Sonderfahrt mit 141 228 von Darmstadt zum Regierungsbunker in Ahrweiler, Tel. 06151 376401, www.bahnwelt.de
● Sonderfahrt mit Diesellok der DR-Baureihe 132 und der ČSD-Baureihe T 478.3/4 von Erfurt nach Prag, Tel. 0177 338541, www.eisenbahnmuseum-weimar.de
● Sonderfahrt mit dem Schienenbus der Wisentataltalbahn von Gera zum Heizhausfest nach Chemnitz, Tel. 01511-0736968, www.wisentataltalbahn.de
● Stadtrundfahrten um Nürnberg, Tel. 09127 90 22 28, www.fraenkische-museumseisenbahn.de
● Sonderzug von Luckau zum 33. Heizhausfest Chemnitz-Hilbersdorf, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
● Fernzug „Holstentor“ mit Baureihe E 10 von Bielefeld nach Lübeck, Tel. 05224 9839100, www.bielefelder-eisenbahnfreunde.de

So 23.8.

● Pendelfahrten zwischen Ibbenbüren-Aasee und Dörenthe-Kanalhafen anlässlich des Hafenfests, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
● Von Hamm zum Lippborger Markt mit V 60 615 oder 212 079, Tel. 02381 540048, www.museumsbahn-hamm.de
● Auf den Spuren von Kohle und Uran: Sonderfahrt auf der Windbergbahn zwischen Dresden und Leisnitz, Tel. 0351 4013463, www.saechsische-semmeringbahn.de
● Mit Esslinger Triebwagen durch das Stahlwerk Salzgitter und über die Strecken der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter, Tel. 0531 2640340, www.eisenbahnerlebnis.de
● Großer Familientag im Eisenbahnmuseum Lokscheppung Aumühle, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de
● Fahrbetrieb auf dem Alb-Bähnle zwischen Amstetten und Oppingen, Tel. 07331 715650, www.uef-alb-baehnle.de

Sa 29.8.

● „Kultur-Express“ mit Diesellok der Baureihe 232 von Cottbus zum Stadtfest Görlitz oder zum Dampftrieb im Zittauer Gebirge, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
● Bier-Tasting im Zug der Landeseisenbahn Lippe, Tel. 05262 409904,

www.landeseisenbahn-lippe.de

● Schienenbus-Sonderfahrt der Museumseisenbahn Ammerland – Barßel – Saterland von Oldenburg zur und mit der „Warsteiner Admiral“, Tel. 0160 93750623, www.mabs-online.de
● Mit 35 1097 von Treysa zum Winzerfest in Bingen am Rhein, Tel. 0172 5801026, www.eftreysa.de
● „An der Saale hellem Strande“: Sonderfahrt mit Ferkeltaxen in die Kurstadt Bad Kösen, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

So 30.8.

● Motorlokomotiven-Fahrtage im Frankfurter Feldbahnmuseum, Tel. 069 709292, www.feldbahn-ffm.de
● Mit dem Krokodil Ce 6/8 III 14305 über die Hauensteinbahn, Tel. 0041 56 5665222, www.sbbhistoric.ch
● Anschlussbahnen und Güterzugstrecken im Raum Dresden mit Ferkeltaxen bereisen, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

Modell

Sa/So 25./26.7.

● Fahrtage auf der rund 280 Quadratmeter großen detailgetreuen H0-Anlage „Wachau“ im Klublokal in Grunddorf, 10–17 Uhr, Tel. 0043676 3172401, www.igm-wachau.at

Sa/So 15./16.8.

● Modellbahnausstellung im Lokscheppen in Neustrelitz, Tel. 0172 3283238, www.hafenbahn-neustrelitz.de

Sa 29.8.

● Modellbahnboerse im Zughafen Erfurt, 9–14 Uhr, Tel. 0162 6605660, www.thueringer-eisenbahnverein.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.

Jetzt bei Ihrem
Zeitschriftenhändler

NEU am Kiosk



Digitale Modellbahn 2026/03

84 Seiten, Preis: 8,90 Euro

Testen, sparen, Prämie sichern:



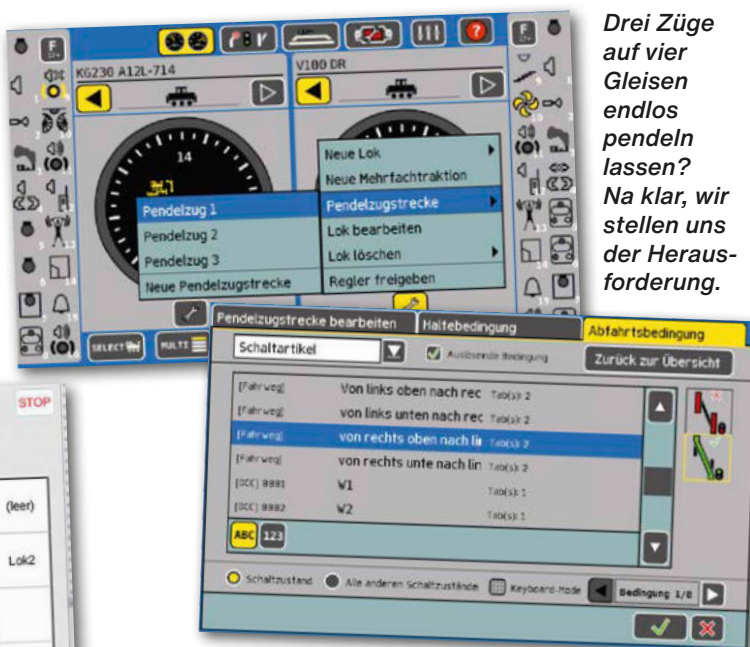
3x Ausgaben für
nur 17,90 Euro
[eisenbahn.de/
dimo_testen](http://eisenbahn.de/dimo_testen)

Digitale Modellbahn 2026/03

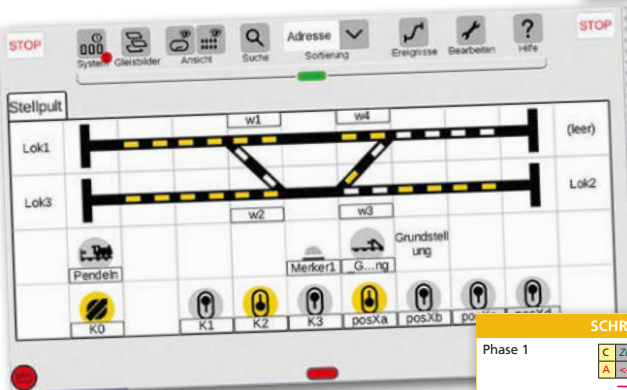
Pendeln mit Pfiff

Hin und Her ist das Motto unserer aktuellen Ausgabe, denn wir beschäftigen uns hier mit dem Schwerpunktthema „Automatik ohne PC“. Dieses ist schon recht vielfältig und wir mussten uns daher auf einen Teilbereich beschränken. Diesmal geht es um erweiterte Pendelzugsteuerungen, bei denen bis zu drei Triebfahrzeuge pendeln. Ein anschauliches Beispiel mit einer kleinen Testanlage zeigt die Möglichkeiten von Piko, Märklin, ESU und Uhlenbrock. In einem ergänzenden Überblick zeigen wir, welche weiteren Verfahren bei anderen Herstellern existieren.

**Pendelbetriebs-Praxis im Musteraufbau:
Equipment von Märklin, Piko, ESU und Uhlenbrock
im Vergleich**



Drei Züge
auf vier
Gleisen
endlos
pendeln
lassen?
Na klar, wir
stellen uns
der Herausforderung.



Der wesentliche Trick bei der Pendelzugsteuerung ist die Verwendung einer individualisierten Fahrstraße als Abfahrtsbedingung an der jeweiligen Haltestelle. Damit fährt die Lok wirklich nur dann los, wenn sie an der Reihe ist.

	SCHRITT A	SCHRITT B	SCHRITT C	SCHRITT D
Phase 1	C Zug 1 >> B A << Zug 2 Zug 2 >> D wA	C << Zug 1 Zug 1 >> B A <> Zug 2 << Zug 2 D wB	C << Zug 2 Zug 1 >> B A Zug 3 >> D wC	C <> Zug 2 << Zug 1 B A <> Zug 3 >> D wD
Phase 2	C Zug 2 >> B A << Zug 1 Zug 3 >> D wA	C << Zug 2 Zug 2 >> B A <> Zug 1 << Zug 3 D wB	C << Zug 3 Zug 2 <> B A Zug 1 >> D wC	C <> Zug 3 << Zug 2 B A <> Zug 1 >> D wD
Phase 3	C Zug 3 >> B A << Zug 2 Zug 1 >> D wA	C <> Zug 3 >> B A <> Zug 2 << Zug 1 D wB	C << Zug 1 Zug 3 <> B A Zug 2 >> D wC	C <> Zug 1 << Zug 3 B A <> Zug 2 >> D wD

MIBA Spezial 158

Im Kleinen groß

Auf Nebenstrecken zählten oft nicht die großen Sensationen, sondern die kleinen, stimmigen Szenen: der kurze Personenzug am Schüttbahnsteig, der einzelne Güterwagen für den Landhandel, das einmal tägliche Rangieren im Endbahnhof, die Lokstation, das Wartehäuschen am Haltepunkt oder der Prellbock am Streckenende. Diese Bilder und Szenen wirken gewohnt, alltäglich, vertraut und sind doch immer wieder aufs Neue faszinierend.



Bundesbahn-Idylle der Epoche III strahlt das Titelmotiv aus, das eine Lok der Baureihe 64 am Hausbahnsteig des Spur-0-Bahnhofs „Merzebach“ zeigt. Die V 60 mit Donnerbüchse beweist, dass es beim Fahrzeugeinsatz auf Nebenstrecken auch ohne Triebwagen sehr kurz zugehen kann und darf.



MIBA Spezial 158

100 Seiten, Preis: 12,90 Euro
Testen, sparen, Prämie sichern:



3x Ausgaben für
nur 17,90 Euro
[eisenbahn.de/
spezial_testen](http://eisenbahn.de/spezial_testen)

Spannender Spitzkehren-Betrieb in mehreren Epochen: Das Vorbild des Bahnhofs Altenkirchen liegt an der Oberwesterwaldbahn Au (Sieg) – Limburg (Lahn) und ist betrieblich als Spitzkehrenbahnhof bekannt.



Rast am Prellbock im Maßstab 1:160. Der Länderbahnprellbock hinten stammt von Weinert, der Prellbock aus Holzschwellen vorn ist ein Selbstbau.

Jetzt attraktive Prämie für Ihren PlusAbo-Einstieg

- „**Plus**“ = Zugriff auf digitales Archiv in der App oder im Web
- ohne Risiko – mit Zufriedenheitsgarantie!

- kostenlose Lieferung
- **NEU!** RioGrande-FilmArchiv im Stream*

- **NEU!** Voller Website-Zugriff inklusive: Schalten Sie sofort alle PLUS-Artikel jeweils von DiMo/MIBA auf eisenbahn.de frei.



Die markante Front des Leichtschnelltriebwagens passt perfekt. Der Stromabnehmer macht einen hervorragenden Eindruck, der ebenso wie die Dachausrüstung nur ein bisschen zu sehr glänzt.

Riesenpfeil

Er ist eine Legende, der „Rote Pfeil“ der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Kürzlich lieferte Märklin das einzigartige Fahrzeug im Maßstab 1:32 aus. Das digitale Prachtmodell ist eine Zierde jeder Spur 1-Sammlung.

Steckbrief

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 55267
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf beide Achsen eines Drehgestells
- **Gewicht:** Zirka 5,6 Kilogramm
- **V_{min}:** Zirka 1 km/h bei FS 1
- **V_{max}:** 127 km/h bei FS 128
- **Ausstattung:** Märklin mfx-Hochleistungsdecoder mit bis zu 32 Funktionen
- **Beleuchtung:** Warmweiße LED, Schweizer Lichtwechsel
- **Preis:** 3290 Euro (UVP)

Zu den sogenannten „Roten Pfeilen“ zählen ein gutes Dutzend Leichttriebwagen, die ab den 30er-Jahren in verschiedenen Bauserien und Ausführungen zu den SBB gelangten. Wesentliches Merkmal neben der charakteristischen Form war die auffällig rote Lackierung. Die bekannteste Variante sind die vierachsigen, einteiligen Triebzüge CLe 2/4, wie sie ursprünglich bezeichnet wurden. Im Lauf ihrer Einsatzzeit wurden die Triebwagen mehrfach umgebaut und umgezeichnet und sind heutzutage bekannt als RAe 2/4 und RBe 2/4. Zu den wichtigsten Umbauten gehören vollständige Zug- und Stoßeinrichtungen sowie bei den RAe 2/4 eine Fahrzeugverlängerung.

Drei „Rote Pfeile“ überlebten bis heute, zwei davon noch betriebsfähig. Märklin wählte als Vorbild den ehemaligen RBe 2/4 1007 der SBB, der heute der Oensingen-Balsthal-Bahn gehört und dort als RCe 2/4 607 beschriftet ist, wie die „Pfeile“ zwischen 1947 und 1956 bezeichnet wurden. Dort steht der Triebwagen für Sonder- und Charterfahrten zur Verfügung.

Der neue „Rote Pfeil“ im Maßstab 1:32 bringt auch dank seines Zinkdruckguss-Gehäuses beinahe sechs Kilogramm auf die Waage. Der Modellbahner erhält auf jeden Fall ordentlich Gewicht für den Preis von über 3000 Euro. Aber er erhält selbstverständlich noch viel mehr, denn das Gehäuse ist dem Vorbild perfekt



Ein elegantes Prachtstück haben die Göppinger mit dem OBB-Triebwagen ausgeliefert. Die zahlreichen großen Fenster und der perfekte Einblick in den Fahrgastraum verlangen geradezu nach einer Besetzung mit zahlreichen Ausflüglern.

nachempfunden und gibt die Stromlinienform, die dem Zeitgeist der 30er-Jahre entsprach, hervorragend wieder. Auch sämtliche Gehäusestrukturen wie Klappen und Gitter sind akkurat wiedergegeben. Ebenso überzeugend sind die Fronten mit den nachträglich angebrachten Puffern und den Zug- und Stoßeinrichtungen.

Die Lackierung und Bedruckung sind außerordentlich gut gelungen. Erhabene, silberfarbene Ziffern und Buchstaben veredeln das vorzügliche Finish des Triebwagens.

Der „Rote Pfeil“ macht etwas her auf der Spurl-Anlage

Unter dem tief heruntergezogenen Fahrzeugkasten ist von den Drehgestellen außer den Blattfedern nicht viel zu entdecken. Die Schürzen sind an den Drehgestellen ausgeschnitten, was auf geradem Gleis kaum auffällt, und schwenken aus. Das ermöglicht das Befahren eines Mindestradius von 1020 Millimetern.

Bemerkenswert ist auch der perfekte Sitz der großen und zahlreichen Fenster, die einen wunderbaren Einblick in den Innenraum ermöglichen. Dieser ist liebevoll nachgebildet und man vermisst kein Detail, auch Aschenbecher sind zu entdecken. Das schönste Detail sind beim „Roten Pfeil“



Man weiß ja kaum, wo man zuallererst hinsehen soll: Die Einstiegstüren sind übrigens zu öffnen. Hervorzuheben ist, dass das Fahrzeug wie sein Vorbild auch im Inneren mit Fotos und Plakaten geschmückt ist.

jedoch die Führerstände mit dem so charakteristischen, großen Handrad, mit dem man wahrscheinlich auch einen Lkw ohne Servolenkung steuern könnte.

Der „Rote Pfeil“ ist selbstverständlich digital ausgestattet, was ihm vor allem hervorragende Fahreigenschaften verleiht.

Außerdem gibt es einen heb- und senkbaren Stromabnehmer und eine Vielzahl an Licht- und Soundeffekten.

Fazit: Märklin ist mit dem „Roten Pfeil“ für die Spur I ein exzellentes Modell einer (nicht nur) schweizerischen Schienenle- al



DR-Brotbüchse

Auch wenn der tschechische Triebwagen so gar nicht auf DR-Gleisen unterwegs war, bietet Roco mit dieser Interpretation ein attraktives TT-Modell an.

Im Herbst 1982 verkehrte versuchsweise ein Triebwagen mit Beiwagen der ČSD-Baureihe M152 auf DR-Gleisen. Dazu wurde er entsprechend dem DR-System als Baureihe 174 beschriftet. Er sollte die LVT der Baureihen 171/172 ablösen. Dazu kam es aber aufgrund eines Defizits im Außenhandel der DDR nicht. So lässt sich die Geschichte zusammenfassen, die man sich in Bergheim für seine DR-Version der „Brotbüchse“ ausdachte. „Was wäre wenn“, lautet das Roco-Motto.

Gestaltet wurde dieser Testzug auf Basis des ČSD-Modells. Er ist maßstäblich und gibt das (fiktive) Vorbild sehr gelungen

und detailreich wieder. So unterscheiden sich die Wagenkästen von Trieb- und Beiwagen, wie auch die Bodengruppen der Fahrgestelle. Dass an den Stirnfenstern des Beiwagens keine Scheibenwischer und kein drittes Spitzensignal angebracht sind, entspricht dem ČSD-Vorbild, denn die Beiwagen besitzen keine Führerstände. Betrieblich bedeutet das, dass der Triebwagen an Endbahnhöfen stets an die jeweilige Zugspitze umgesetzt werden muss.

Detaillierte Gestaltung

Vorbildgetreu nachgebildete und passgenau eingesetzte Fenster sowie die längs

gesickten Dächer mit ihren Aufbauten überzeugen ebenso wie die angedeutete Inneneinrichtung mit farblich abgesetzten Sitzen. Neben dem Beiwagen bietet auch der Triebwagen freien Durchblick durch den Innenraum ohne störende Antriebs Elemente. Die Fahrzeuge sind akkurat lackiert und mehrfarbig bedruckt, die plausiblen Anschriften lupenrein lesbar. Während die Türdichtung als Aufdruck nachgebildet wurde, bestehen die separat angesetzten Handläufe neben den Türen aus feinem Draht. Überdies sind die Führerstandspulte durch Bedruckung detailliert nachgebildet.



Die Innenraumbeleuchtung lässt sich im Analogbetrieb ein- und ausschalten, indem man auf die Mitte des Daches tippt.



Ein solches Treffen von Prototypen – hinten steht VT 4.12.01 (Kres) – kann nur auf der Modellbahn stattfinden.



Fotos: Rainer Ippen



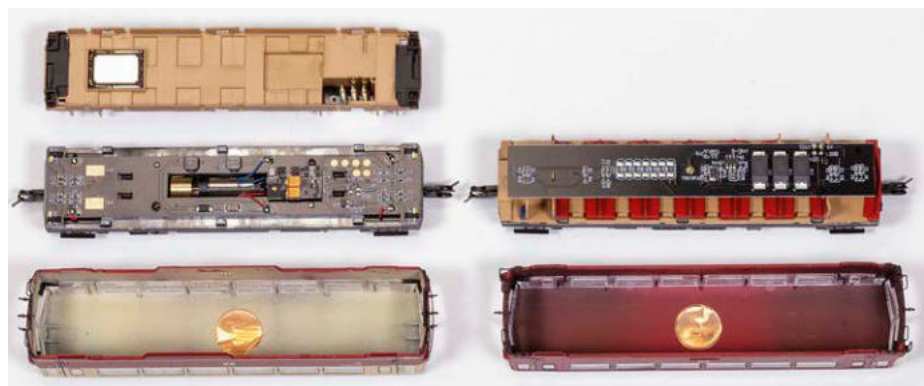
Vorbildgetreu unterscheiden sich die Stirnseiten von Trieb- und Steuerwagen. So ist nur der Triebwagen mit dem dritten Spitzen- und Fernlicht ausgerüstet.

Zur Stromabnahme dienen Federbleche auf den Radinnenseiten des Triebwagens. Beide Radsätze sind angetrieben und schwimmend in den Achshaltern gelagert. Dennoch müssen Gleise und Stromabnehmer stets sauber gehalten werden. Gut beraten ist, wer die Herzstücke von Weichen und Kreuzungen polarisiert hat, sonst kann es passieren, dass der Triebwagen bei niedriger Geschwindigkeit aufgrund seines Radstandes stehen bleibt. Bastlern dürfte es nicht schwerfallen, sich eine elektrisch leitende Kupplung herzustellen, mit der auch der Beiwagen zur Stromabnahme herangezogen wird.

Gut abgestimmter Antrieb

Der kleine Glockenankermotor besitzt ausreichend Drehmoment, um die Garnitur sicher eine Sechs-Prozent-Rampe hinauf zu ziehen. Mit dem werkseitig ein-

gebauten Sounddecoder fährt das Modell extrem langsam an. Die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit ist zwar höher als jene des Vorbildes, wirkt aber dennoch moderat. Anfahr- und Bremsbeschleunigung sind werkseitig auf große Trägheit



Unterhalb der Inneneinrichtung erkennt man den Lautsprecher (oben), an den Gehäusedächern (unten) sind Touchsensoren montiert, die auf Kontakte der Platine wirken.

Steckbrief

- **Hersteller:** Roco
- **Bestellnummer:** 7790006
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Glockenankermotor mit zwei Schwungmassen auf beide Radsätze des Triebwagens
- **Gewicht:** 79 Gramm (Tw.)
- **V_{min}:** 0,2 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 113 km/h bei Fst. 28
- **Ausstattung:** Zahlreiche Sound- und Lichtfunktionen, Innenbeleuchtung im Analogbetrieb per Touch schaltbar
- **Zubehör:** Bremsschläuche und Kupplungsattrappen
- **Preis:** 399,90 Euro (UVP Sound)

eingestellt. Der Sounddecoder bietet nicht weniger als 18 realistische Geräusch- und fünf Lichtfunktionen (Spitzen-/Schlussignal, Fernlicht, Innenbeleuchtung) sowie den Rangiergang.

Damit am Beiwagen der „Brotbüchse“ Schlusssignale und Innenbeleuchtung funktionieren, wird der Strom von den Rädern mit isolierten Radsätzen und in Messinglagern laufenden Achszapfen abgenommen. Ein Funktionsdecoder sorgt dafür, dass die Beleuchtungsfunktionen synchron zum Triebwagen arbeiten. Im Digital- und auch im Analogbetrieb sorgt er für den fahrtrichtungsabhängigen Wechsel des Schlusssignals.

Im Analogbetrieb kann man die Innenbeleuchtung abschalten, indem man auf die Mitte der Dächer tippt.

Fazit: Auch wenn oder vielleicht gerade weil es das Vorbild nie gab, dürfte dieses neue Roco-Modell bei vielen TT-Bahnnern ein „Muss ich haben!“ auslösen.

Rainer Ippen

Rechteck-Lösung



Die nachgebildete 52 6884 war in den frühen 50er-Jahren in Mainz stationiert, ausgestattet mit K4 T30 und Scheibenvorlaufbandsatz.

Märklin spendiert seinem gelungenen H0-Modell zur Baureihe 52 einen neuen Tender in bisher fehlender Form: den sogenannten Steifrahmentender.

Die Nachbildung der 52 aus Göppingen ist noch jung und wurde im Jahr 2023 erstmals vorgestellt. Sie entspricht in allen Merkmalen den zeitgemäßen Märklin-Modellen – insbesondere was die Pufferhöhe entsprechend der NEM angeht. Die Detaillierung ist rundum ansprechend, Farbfinish und Bedruckung lassen keine Wünsche offen. Die Digitalfunktionen beschränken sich eher auf eine Basisaus-

Bewährtes und schönes Modell mit neuem Tender

stattung, eine Rauchfunktion oder eine Triebwerksbeleuchtung sind nicht vorhanden, ein Rauchsatz ist aber nachrüstbar.

Formneu ist lediglich der Tender: Es handelt sich um die Kriegsbauart K4 T30, entwickelt von der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf. Probeweise wurden zunächst drei Loks der Baureihe 50 damit



Fotos: abp

„Ein schöner Rücken kann ...“ – in diesem Fall passt vielleicht „markant“ besser.

ausgestattet, in weit größerer Stückzahl kam er mit der Baureihe 52 im Einsatz und wurde von mehreren deutschen Lokomotivfabriken gebaut. In Kriegszeiten wurde er mit angeschraubten Frostschutzmatten versehen, die später wieder wegfielen. Der vereinfacht herzustellende Tender ohne Drehgestelle zeigte sich dann mit absolut glatten Außenwänden. Auf der Heizerseite verlief eine Rohrleitung für die Kupplung mit einem zweiten Wasserwagen. Auch der Modelltender weist keine Drehgestelle, sondern seitenverschiebbare Radsätze auf.

Fazit: Auch wenn der Tender keine Schönheit darstellt, eine wichtige und gelungene Ergänzung für den H0-Dampfpark ist die neue 52 ohne Zweifel.

abp



Steckbrief

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 39535
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf letzten Kuppelradsatz; zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 430 Gramm
- **V_{min}:** 2,3 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 79 km/h bei Fst. 28
- **Ausstattung:** 26 Licht- und Soundfunktionen; Führerstandsbeleuchtung; vorbereitet für Raucherzeuger
- **Zubehör:** Pufferträgerdetails; Kolbenstangenschutzrohre
- **Preis:** 579 Euro (UVP)

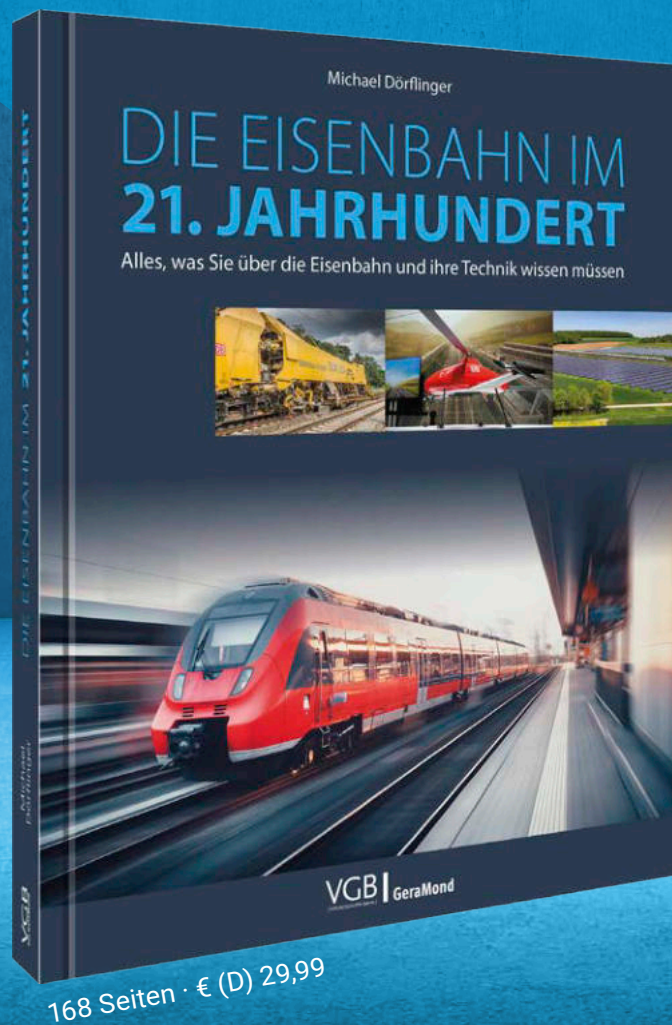
DIE MODERNE BAHN IM FOKUS

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 | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Schweres Messing



Insgesamt 44 Varianten der Sitzwagen der Bauarten B4i, BC4i und C4i sowie der kombinierten Sitz-Gepäckwagen der Bauart BCpw4i werden bei Kiss gefertigt. Hinter dem Triebwagen 187 025 (Kiss) sind die Modelle der Wagen 902-303, 900-499 und 900-476 (v. r.) in Epoche III-Version zu sehen.

Kiss Modellbahnen liefert seit dem Frühjahr 2026 nicht weniger als 44 verschiedene Modellvarianten der vierachsigen Personen- und Gepäckwagen der Harzer Schmalspurbahnen aus den Epochen II bis V im Maßstab 1:22,5 aus.

Alle Achtung!“ werden wohl viele Modellbahner nach einem ersten Blick auf die neuen Harzbahn-Wagen aus dem Hause Kiss denken. Der Viernheimer Hersteller exklusiver Kleinserienmodelle in den Nenngrößen I und II setzt seine Reihe hochwertiger Fahrzeuge der Harzer Schmalspurbahnen konsequent fort. Passend zu den Kiss-Modellen der Baureihen 99.22, 99.23–24, 99.59, 99.60 und 99.61 sowie zum Schlepptriebwagen T3 sind nun 44 verschiedene vierachsige Personen- und Gepäckwagen-Typen der Bauarten B4i, BC4i, C4i und BCpw4i erschienen. Die

Modelle wurden als Altbau-Wagen der Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahngesellschaft (Epoche II) und der Deutschen Reichsbahn (Epochen III und IV) sowie als Halbreko- und Rekowagen in der Epoche IV gefertigt. In der Epoche V (Harzer Schmalspurbahnen GmbH) wurden einige Reko-Wagen sowie Fahrzeuge des Traditionszuges aufgelegt. Neben den weithin bekannten Lackierungen in Flaschengrün (bis 1974/75) und Bordeauxrot-Elfenbein (ab 1972) sind auch einzelne Wagen in der ab 1970 versuchsweise verwendeten Farbgebung Hellgrün-Flaschengrün erhältlich.

Die nahezu vollständig aus Messing ge-

fertigten Wagen werden in einem stabilen Karton geliefert. Die Modelle sind mit zwei Schrauben auf einem Stellbrett fixiert und mit einer passgenauen Schaumstoffeinlage gesichert. Die Wagen sind ab Werk mit einer schmalen II-m-Hakenkupplung ausgerüstet. Nach deren Demontage können sie vorbildgerecht mit der beweglichen Mittelpuffer-Balancierkupplung eingesetzt werden.

Nach dem Auspacken weiß man kaum, wo man zuerst hinsehen soll, so beeindruckend ist die Fülle der Details: Wagenbühnen mit freistehenden Griffstangen, maßstabsgerechte Nietimitationen, filigrane Schlussignalhalter, exakt nachgebil-



Die Wagen können wahlweise mit einer vorbildgerechten Mittelpuffer-Balancierkupplung oder einer schmalen IIm-Hakenkupplung eingesetzt werden.



Der Halbreko-Wagen 900-501, hier in der Epoche IV-Version, besitzt Klappfenster und ein altes Dach. Alle Wagen sind mit einer digitalen Beleuchtung ausgerüstet.



Die Modelle des Sitz-Gepäckwagens 902-304 und des Wagens 900-477 (v. l.) entsprechen dem Zustand Ende der 1970er-Jahre, vor der Modernisierung im Jahr 1985.

dete Bremsschläuche, eine fein detaillierte Handbremse und ein bewegliches Übergangsblech. Bei den Sitz-Gepäckwagen lassen sich die Türen für den Gepäckraum selbststredend öffnen und schließen. Auch

Perfekte Gestaltung und zeitgemäße Technik

die Gestaltung der Rahmen und der Drehgestelle lässt keine Wünsche offen. Die Radsätze sind kugelgelagert und gefedert, die Radreifen wurden aus Edelstahl gefertigt. Wer einen Blick auf die Wagenunterseite wirft, wird nicht enttäuscht. Entspre-

chend der Epoche besitzen die Wagen eine Saugluft- oder Druckluftbremsanlage mit allen Luftleitungen sowie freistehenden Bremsgestängen und -hebeln. Die Fahrzeuge sind konstruktionsbedingt nicht für die LGB-Radien R1 und R2 ausgelegt, der Mindestradius beträgt 1050 Millimeter.

Es folgt ein Blick durch die Glasscheiben in das Wageninnere – was man dort alles entdecken kann! Erstmals wurden die Abteile exakt entsprechend der Epochen und Bauzustände nachgebildet. Die vielen Ausführungsvarianten der Sitzbänke und Gepäckablagen lassen keine Wünsche of-

Die Modelle bestechen durch zahlreiche Details, etwa an den Bühnen. Die Türen des Gepäckabteils lassen sich öffnen.

fen. Das gilt auch für die unterschiedlichen Fenster und Türen sowie die Gepäck- und Zugführerabteile.

Makellos sind Lackierung und Anschriften: Die sauber ausgeführten Wagen-, Beheimatungs- und Untersuchungsanschriften sind auch ohne Lupe lesbar, einzelne Wagen erhielten ein Zuglaufschild.

Die mit einem Zimo-Decoder ausgerüsteten Personenwagen besitzen drei Lichtfunktionen (alle Lampen/Bühnenbeleuchtung/Abteilbeleuchtung). Bei den Sitz-Gepäckwagen sind außerdem das Zugführer- und Gepäckraumabteil mit separater Beleuchtung ausgerüstet.

Die Laufeigenschaften sind tadellos. Mit drei bis 3,5 Kilogramm sind die Kiss-Wagen aber echte Schwergewichte.

Fazit: Perfekte Nachbildungen mit angemessenem Preis.

Dirk Endisch



Steckbrief

- **Hersteller:** Fine Models GmbH / Kiss Modellbahnen Deutschland
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Messing; Radreifen aus Edelstahl
- **Gewicht:** 3–3,5 Kilogramm
- **Mindestradius:** 1.050 Millimeter
- **Ausstattung:** vorbildgerechte Inneneinrichtung; bewegliche Übergangsbleche und Gepäckraumtüren; Innenbeleuchtung mit Pufferspeicher, digital schaltbar
- **Zubehör:** wahlweise vorbildgerecht bewegliche Mittelpuffer-Balancierkupplung
- **Preis:** 1199 Euro (UVP)



99 5906 des Bw Wernigerode mit DR-Beschriftung der Epoche IV, angesetzten Leitungen und feinem Kunststoff-Gestänge.

Harzer 99 5906 für die Gartenbahn

Mit der Heeresfeldbahn-Mallet, die bisher noch nicht als Kunststoff-Großserienmodell umgesetzt wurde, bietet der Güterwagenspezialist Lammert Boerman sein erstes eigenes Lokmodell an.

Die 1918 gebaute Maschine ist heute die jüngste der vier HSB-Malletloks und unterscheidet sich äußerlich von den etwas kürzeren und höheren Schwestermaschinen 5901 bis 5903. Außerdem sind bei 99 5906 wegen des Innenrahmens beide Triebwerke gut

sichtbar, was das Modell interessanter macht. Für die Erstausslieferung hat sich der Hersteller aus den Niederlanden für die DR-Beschriftungsvariante der Epoche IV entschieden. Bei der Bestellung hat man vier Optionen: Man kann zwischen dem Analogmodell mit unge-

pulstem Verdampfer oder den digitalen Varianten mit Sound, gepulstem Rauchgenerator sowie ESU-, Zimo- beziehungsweise Massoth-Decoder wählen. Technisch entspricht das Lokmodell mit zwei Bühler-Motoren vergleichbaren Triebfahrzeugen anderer Gartenbahn-Hersteller. Zur Zugkraftherhöhung sind zwei Haftreifen auf die Edelstahlräder aufgezogen. Alle Räder dienen, wie die vier Schienenschleifer, zur Stromabnahme. Damit der Gleisradius R1 befahren werden kann, sind im Gegensatz zum Vorbild auch die hinteren Radsätze als Dreh-

gestell gelagert. Für die Modellumsetzung hat man einen guten Kompromiss zwischen hoher Detaillierung und wetterfestem, betriebstauglichem Gartenbahnmodell gefunden, wozu auch die mattschwarze Lackierung beiträgt. Wer ans Innere der Lok möchte, muss zuerst den hinteren Pufferträger abschrauben und dann das Führerhaus abhebeln. Dann sind zwei Schrauben neben dem Stehkessel und sechs unterhalb der Wasserkästen zu lösen. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit umgerechnet fast 50 km/h gut eingestellt, die Zugkraft mehr als ausreichend.

Martin Menke



Die Frontansicht mit dem kaum auffallenden roten Kupplungsbügel und den gut wirkenden Glühlampen des Spitzensignals.



Im Testmodell mit gut ausgelegten Ballastgewichten ist ein ESU-Sounddecoder montiert.

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildauswahl; Maßstäblichkeit; Digitalvarianten und Ausstattung; Beleuchtung; Fahreigenschaften

KONTRA: Ohne Pufferspeicher

BESTELLNUMMERN: 0004-0001 (analog) / -0002 (ESU-) / -0003 (Zimo-) / -0004 (Massoth-Decoder)

PREISE: 1299 / 1649 Euro (UVP)

URTEILE: 

Reiner Luxus auf 45 Millimetern

Auf der Intermodellbau des vergangenen Jahres stellte Märklin einen CIWL-Luxuszug als Überraschungs-Modell für die Spur 1 vor. Nun wurden die Wagen ausgeliefert – auch als Einzelstücke mit Vitrine.



Der Salonwagen des Typs „Étoile du Nord“ verkehrte im „Edelweiß Pullman Express“ zwischen Amsterdam und Basel.



Warum Madam etwas grimmig schaut, wissen wir nicht, nur soviel: „Geld allein macht auch nicht glücklich!“



Die Waggon-Modelle sind rundum eine Augenweide. Das große Vorbild bietet mannigfaltige Details, die von Märklin größtenteils in Metallbauweise umgesetzt wurden. Der Faltenbalg besteht aus weichem Kunststoff.

Als direkte Konkurrenz zum „Rheingold“ der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) führte die CIWL im Jahr 1928 den „Edelweiß“ ein: Er verkehrte ebenfalls zwischen Amsterdam und Basel, jedoch über Brüssel, Luxemburg und Straßburg. Zeitweise liefen kurioserweise einige Waggons beider Züge ab Basel gemeinsam weiter in Richtung Zürich. Die Reise war definitiv etwas für Wohlhabende, die Pullman-Waggons standen für Eleganz und Luxus auf Schie-

nen. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges war diese Bahn-Epoche weitgehend beendet, doch noch heute stehen CIWL-Züge für Luxusreisen durch Europa bereit.

Märklin präsentierte seine Modelle in Dortmund noch messingglänzend, nun kommen sie rundum makellos lackiert bei den Besitzern an. Neben einem sechsteiligen Zugset ist auch ein Einzelwagen erhältlich, der vornehmlich für den Einsatz in der mitgelieferten, hochwertigen

Acryl-Vitrine gedacht ist. Diese ist mit Kontaktabnahmen ausgestattet, sodass die digitalen Lichtfunktionen (Abteil-, Gang- und Vorraumbeleuchtung sowie Tischlampen sind separat schaltbar) vorgeführt werden können. Das Modell ist perfekt umgesetzt, die vielen Ansetzteile sind weitgehend aus Metall gefertigt. Auch die Inneneinrichtung mit Plüsch-Nachbildung an den Sesseln und einigen Reisenden kann überzeugen. Als Besonderheit ist das CIWL-Logo goldfar-

ben und erhaben aufgesetzt, in gleicher Weise sind auch die Lettern oberhalb des Fensterbandes ausgeführt. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; perfekte und vorbildgetreue Details und Proportionen; Inneneinrichtung; digitale Beleuchtung; Präsentationsvitrine

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 58110 (DCC)

PREIS: ab 2350 Euro (ab Werk ausverkauft)

URTEILE:



Auch als Drei-Wagen-Zug authentisch: ein FD, gebildet aus PwPost und zwei AB4ü-28.

Im FD von der Spree an den Rhein

In der H0-Nachbildung des FD226 Berlin–Köln von Märklin läuft auch der bei den Modellbahnern beliebte kombinierte Post- und Packwagen PwPost4ü-28 mit, eine Neukonstruktion.

Die Serie der H0-Schnellzugwagen aus der sogenannten Verwendungsgruppe

UNSERE BEWERTUNG

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

29 (Einheitsbauart 1928 bis 1930) wurde um den charakteristischen PwPost 4ü-28 ergänzt, der mit den beiden unterschiedlichen Dachaufbauten aus jedem Zug heraussticht. Der kombinierte Waggon wurde vor allem in kürzeren Schnellzügen eingesetzt – ein ideales Vorbild für

die Modellbahn. Die Detaillierung auch des maßstäblich langen neuen Modells ist ausgezeichnet. Alle Wagen sind mit LED-Innenbeleuchtung, Pufferkondensatoren und stromführenden Kupplungen ausgestattet. Unschön sind allein die Revisionsdaten aus den Jahren 1934 und 35. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; sehr gute Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Innenbeleuchtung mit Pufferkondensatoren

KONTRA: Betriebszustand

BESTELLNUMMER: 42490

PREIS: je 44,90 Euro

URTEILE:



Das neue Zugset umfasst einen Packwagen sowie je zwei Waggon der 1./2. Klasse und der 3. Klasse.

Fotos (2): Trainini

Noch ausbaufähig

Mit einer Zugpackung führt Märklin eine neue Wagenfamilie in Z ein. Zur Verwendungsgruppe 29 gehören aber noch einige weitere Bauarten.

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; feine Details, Proportionen; Inneneinrichtung; Stromabnahme für Innenbeleuchtung vorbereitet

KONTRA: Zu breite Drehgestelle, großer Kuppelabstand

BESTELLNUMMER: 87620

PREIS: 269 Euro

URTEILE:

Ein Interzonenzug nach Leipzig wählte Märklin als Vorbild, um mit der Bauart 1928 bis 1930 eine völlig neue Z-Wagenfamilie zu beginnen. Noch vor der Klassenreform – ohne DB-Embleme – sind die fünf Exemplare der Bauarten Pw4ü-29, C4ü-28 und ABC4ü-29 unterwegs. Große



Die Drehgestelle samt der Trittstufen fallen etwas breit aus.

Mühe gab man sich bei den Details: seien es feine Nietenreihen, Handgriffe an den Fallfenstern, Inneneinrichtungen oder auch eingezogene Faltenbälge, tauschbar gegen beiliegende in ausgezogenem Zustand. Diese Neuheit ist fast

rundum auf dem Stand der Zeit. Selbst eine Stromabnahme von den Achsspitzen und Zuführungen ins Wageninnere wurden umgesetzt, was das nachträgliche Beleuchten erleichtert. Kritik verdient nur der große Kuppelabstand. *hsp*

Doppelt und nicht gleich

MoBaBro bietet den MEGA II-Doppelwagen der Gattung Sdggmrrss für H0 an.

Die Doppelwagen des Typs MEGA II unterscheiden sich als Besonderheit in der Bauweise der beiden Rahmen: einmal geradlinig als Tragwagen (links im Bild), einmal

eingezogen als Taschenwagen. Mit dem MEGA II lassen sich auch die höheren Megatrailer auf der Gotthardbahn befördern. 115 Einheiten wurden von der schweizerischen HUPAC beschafft. Das Modell von MoBaBro, erhältlich auch bei Modellbahn-Union, gibt sein außergewöhnliches Vorbild in

allen Details vortrefflich wieder. Die Containerverschlüsse sind klappbar ausgeführt. Alle gängigen Containergrößen und Auflieger in H0 lassen sich mithilfe der zusätzlich beiliegenden Bauteile befestigen. Die Laufeigenschaften unseres Testmusters sind ausgezeichnet. *abp*



Auch Container und Auflieger stammen aus dem reichhaltigen Angebot von MoBaBro.

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Metallbauweise; perfekte Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; umfangreich beiliegende Zurüstteile für jeden Transportfall

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 00516.01

PREIS: 119,95 Euro

URTEILE:

Für Erz gedacht

Ganz so neu wie Märklin behauptet sind die OOtz 44 nicht, aber eine sinnvolle Ergänzung der Selbstentladewagen ähnlicher Bauarten.

Als formneu kann lediglich der niedrige Kasten der mit „Erz Id“ beschrifteten Selbstentladewagen gelten. Beim Vorbild entstanden die OOtz 44 aus der höheren Bauart OOtz 43. 15 Jahre nach der Neuvorstellung der größeren Waggons ging nun auch Märklin diesen Schritt. Die Modelle zeigen die bekannten Details, die auch das neue Aufbauteil einschließen. Da sie unbeladen ausgeliefert werden, ist auch die Nachbildung des Inneren vorhanden. Die Zettelkästen sind als Gravuren nachgebil-

det, aber nicht farblich abgesetzt, die Beschriftungen sind vollständig und lupenrein. Die kurzen Kupplungshaken wurden dazu genutzt, den Drehzapfenabstand korrekt wiedergeben zu können. *hsp*



Foto: Trainini

Die neuen Waggons werden in einem Vierer-Set ausgeliefert.

AUF EINEN BLICK

PRO: Sinnvolle Ergänzung des Sortiments; insgesamt gute Wiedergabe

KONTRA: Großer Wagenabstand trotz Kurzkupplung

BESTELLNUMMER: 82710

PREIS: 159 Euro (UVP)

URTEILE:

› KOMPAKT

AUF EINEN BLICK

PRO: Authentische Formgebung; Lackierung; Fahreigenschaften; Soundfunktionen; Detaillierung

KONTRA: Unpassende Kupplungen beiliegend; Lichtfarbe der Innenbeleuchtung

BESTELLNUMMERN: 7770005 (digital, Sound)/7760005 (analog)

PREISE: 349,90/209,90 Euro (UVP)

URTEILE:

Fleischmann: VT95 der DB in N

Hervorragend umgesetzt, das bezieht sich nicht nur auf das N-Modell des VT95 von Fleischmann, sondern auch auf das Vorbild. Mit diesem musste am Endbahnhof umgesetzt werden, da es keine Steuerwagen gab. Beim Modell muss dazu die Kupplungsstange gegen Profikupplungen getauscht werden. Leider liegen nur zwei Standardkupplungen bei. Der Schienenbus ist authentisch entsprechend der Epoche III beschriftet, fährt hervorragend und der erstmals verbaute Sound klingt ausgezeichnet. *cl*





Schwarzwald-Fest

Zum 80-jährigen Bestehen liefert Faller mehrere Schwarzwald-Neuheiten aus – darunter eine in Z.

Die kleine Figur verdeutlicht, dass die Proportionen des mächtigen Hofes maßstäblich ausgefallen sind.

Während es sich bei den neuen Schwarzwald-Häusern in den Baugrößen H0 und N um Wiederauflagen älterer Bausätze handelt, denen als Neuheit lediglich 3D-gedruckte Figuren beilegen, handelt es sich beim hier vorgestellten Z-Modell um eine maßstäbliche Neukonstruktion in Lasercut-Bauweise. Die zahlreichen und absolut passgenau gefertigten Bauteile bestehen aus Karton oder

sehr fein strukturiertem Holz. Besonders filigran wirken die winzigen, aus Holz gelaserten Fenster. Der Zusammenbau der immerhin 95 Teile erfordert durchaus einige Zeit, gelingt aber anhand der guten und ausführlichen Bauanleitung ohne Probleme. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäbliche Proportionen; feine und vorbildgetreue Details; Passgenauigkeit; Bauanleitung; für Beleuchtung vorbereitet

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 282784

PREIS: 99,99 Euro (UVP)

URTEILE: 

› KOMPAKT

AUF EINEN BLICK

PRO: Wahl eines vielseitig einsetzbaren Vorbilds; Maßstäblichkeit; vorbildgetreue Detaillierung; klappbare Pritsche; verschiedene Versionen; Innenausstattung

KONTRA: –

BESTELLNRN.: 54700 (orange); 54701 (blau); 54702 (weiß); 54703 (grün)

PREISE: je 29,99 Euro (UVP)

URTEILE: 

Busch: Kleiner Alleskönner der aktuellen Generation in H0

Das Multicar ist wahrscheinlich vielen ein Begriff. Erstmals wurde dieser 1950 in der DDR verwendet und steht seitdem für kleine, multifunktionale Fahrzeuge. Busch brachte nun vier Versionen des neuesten Vehikels, des M31, auf den Markt. Auch viele Vorgänger-Serien führt der Hersteller in zahlreichen Variationen im Programm. Das Modell des M31 ist fein ausgefallen. Zahlreiche Details, wie die Innenraumgestaltung oder auch die Front- und Rückleuchten, sind ausgezeichnet umgesetzt. Die Pritsche des Fahrzeugs lässt sich hochklappen. Man darf gespannt sein, welche Multicar-Varianten noch erscheinen. *cl*



› KOMPAKT

PCX 87: VW Derby I in H0

Das typische Automobil der kleinen Rentner in der Bundesrepublik der 80er-Jahre: Der erste VW Derby des Baujahres 1979, entstanden aus dem Polo, zeichnete sich durch Stufenheck und Kofferraum aus – es gab damals noch viele Autofahrer (zum Beispiel meinen Vater), die eine große Heckklappe einfach grundsätzlich ablehnten. Wer statt modischer Farbigeit dann noch das brave Beige wählte, dem war der Fortschritt wohl eher fremd. PCX setzte diesem maximal biederem Auto nun ein rundum gelungenes, kleines Denkmal: passgenaue Fenstereinsätze, zierliche Details, saubere Lackierung und Bedruckung, alles stimmt. *abp*



„Der passt doch perfekt zu Ihnen, Herr Kleinmuth – und ich sag ihnen, der Kofferraum...“

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; Detaillierung; Farbgebung und Bedruckung; Inneneinrichtung

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 870811

PREIS: 22,95 Euro (UVP)

URTEILE: 

Fein und fest verbunden

Der französische Hersteller Raility bietet starre, vorbildnahe Steckkupplungen für H0 an.



Das uns vorliegende Set mit vier Schraubenkupplungs-Nachbildungen ist für H0-Modelle mit NEM-Schacht gedacht. Die Umsetzung entspricht zwar den bei der SNCF verwendeten Kupplungstypen, die kleinen Unterschiede zu deutschen Vorbildern sind im Modell aber vernachlässigbar. Die im 3D-Druck gefertigten Kupplungen bestehen aus der Schraubverbindung, den beiden Bremsschläuchen

und den Schwalbenschwanz-Steckteilen für NEM-Schächte. Bei aktuellen Modellen gelingt das Einstecken problemlos, bei älteren Waggons muss man die Steckteile vorsichtig nachfeilen. Beim Versuch, die Kupplung mit Gewalt einzudrücken, können die feinen Bremsschläuche abbrechen. Die Kupplungen werden unlackiert geliefert, das Material lässt sich aber leicht einfärben. Wer auf eine solide und realistisch wirkende Ver-

bindung seiner H0-Waggons Wert legt, wird im Normalfall gut bedient. *Michael Lorenz*

AUF EINEN BLICK

PRO: Sehr realistische, starre Schraubenkupplung; individuell lackierbar; weitere Varianten

KONTRA: Kann bei älteren NEM-Schächten klemmen

BESTELLNr.: „Attelage court Inter-VTU“; direkt bei Raility.co

PREIS: 9,90 Euro

URTEILE: 

KOMPAKT

AUF EINEN BLICK

PRO: Sehr feine, passgenaue Bauteile; wesentliche Verbesserung des Erscheinungsbildes; Umbauanleitung; zur Optimierung der Dachausrüstung sind außerdem feine Isolatoren erhältlich (13141; 12 Euro)

KONTRA: Montage nichts für Anfänger; sehr vorsichtiger Umgang mit Klebstoff erforderlich

BESTELNUMMER: 15127

PREIS: 28 Euro (UVP)

URTEILE: 

Eichhorn: Bügelfalten-Fenster in N

Für das weit verbreitete N-Modell der Baureihe 110.3 von Minitrix, der „Bügelfalte“, bietet Eichhorn-Modellbau nun einen Umbausatz zur deutlichen Verbesserung der Lokfronten an. Die Minitrix-Nachbildung leidet unter den falschen Proportionen der Front- und Seitenfenster. Mit neuen, geätzten Fensterrahmen (Neusilber, lackiert) und passenden Fenstereinsätzen lässt sich der Mangel nun beheben. In der Umbauanleitung (zum Download) sind die notwendigen Arbeiten genau beschrieben. Dem Bausatz liegen auch zwei lackierte, abzuwinkelnde Neusilber-Bleche bei, die den Führerraum nach unten abgrenzen. *abp*



KOMPAKT

Noch: Zeitgemäßes Figuren-Leben in H0

E-Tretroller haben etwas ähnlich Skurriles an sich wie Polizeibeamte auf E-Fahrrädern. Diese modernen Erscheinungen lassen sich nun mit den neuen H0-Figuren von NOCH auf der Modellbahn verewigen und bieten zeitgemäße Gestaltungsmöglichkeiten. Auch die liebevolle Szene eines älteren Pärchens gehört zu den Neuheiten. Die Figuren sind im farbigen 3D-Druck entstanden und weisen somit zahlreiche Details auf. Leider zeigen die Figuren durch den Druck eine etwas unschöne Oberflächenstruktur, welche aber nur bei näherer Betrachtung auffällt. *cl*



AUF EINEN BLICK

PRO: Zeitgemäße Vorbildwahl; gute Detaillierung; vielseitige und dynamische Szenen

KONTRA: Struktur durch 3D-Druck; etwas blasse Farbe

BESTELNUMMERN: 10435 (Senioren auf der Bank); 10607 (E-Scooter-Fahrer); 10610 (Fahrradpolizist)

PREIS: je 5,99 Euro (UVP)

URTEILE: 



Während die einen eine Kutschfahrt genießen, saust E10 110 auf dem neu gestalteten Diorama entlang.

Aus Alt mach Neu

Der neue NOCH Grasmaster 4.0 Profi veranlasste uns dazu, einem alten Fotodiorama wieder ein bisschen Liebe und Aufmerksamkeit zu schenken. Ideale Voraussetzungen also, um das neue Begrasungsgerät einmal ausgiebig zu testen.



Das NOCH Grasmaster 4.0 PROFI Set wird mit allerhand Zubehör ausgeliefert. Darunter sind verschiedene Wechselbehälter, Siebe und ein Detailbeflocker für besonders enge Stellen. Alles ist gut verstaut in einem Koffer mit Schaumstoffeinlagen.

Vielleicht haben sich aufmerksame Leser und Leserinnen schon über das (neue) Diorama auf unseren Modellfotos gewundert. Der Grund für die Neugestaltung war, neben der in die Jahre gekommenen Begrünung, auch der neue NOCH Grasmaster 4.0 Profi.

Zuerst versuchte ich, die vorhandene Grasschicht zu entfernen. Ein Cuttermesser leistete dabei gute Arbeit. Leider blieben ein paar Reste übrig. Das stellte aber kein Problem dar, da ich alles mit Moltofill überspachtelte. Vorher legte ich unterhalb des Bahndamms einen Weg an. Dafür klebte ich Polystyrolplatten auf den Untergrund und überspachtelte sie ebenfalls. Nachdem die Masse getrocknet war, versah ich alles mit einem braunen Anstrich. Das bildete einen guten Un-

tergrund für die spätere Begrasung. An den Übergängen brachte ich fein gesiebte Erde auf. Den Feldweg gestaltete ich mit ASOA-Schotter für Spur N. Fixiert wurde alles mit einem Leim-Wasser-Gemisch. Durch die Erde wirken die Bereiche mit weniger Bewuchs deutlich realistischer.

Es empfiehlt sich, vor dem Begrünen die Natur genau zu studieren

Entlang des Feldwegs setzte ich kleine Leimpunkte mit dem Pinsel. Am Bahndamm nutze ich die NOCH-Grasstempel. Diese sind eine wirkliche Arbeitserleichterung und sorgen für ein schnelles Vorankommen. Als Kleber verwendete ich den NOCH-Graskleber. Dieser ist etwas flüssiger als normaler Weißleim.



2

Unser Fotodiorama hat schon einige Jahre auf dem Buckel. Die Zeit für eine Überarbeitung war somit gekommen.



3

Mühselig wurde die alte Grasschicht so gut wie möglich entfernt. Das schafft eine gute Ausgangssituation.



4

Für eine gleichmäßige Oberfläche sorgt hier Moltofill-Spachtelmasse. Andere vergleichbare Produkte erfüllen selbstredend denselben Zweck.



5

Nach dem Trocknen erhalten die zu gestaltenden Flächen einen braunen Anstrich. Dieser bildet eine gute Grundvoraussetzung zum Begrasen.



6

Die Übergänge zum Gleis und zum neu angelegten Feldweg wurden mit echter Erde gestaltet. Der Weg entstand aus N-Schotter von Asoa. Fixiert wurde alles mit einem Leim-Wasser-Gemisch.



7

Die erste Leimschicht lässt sich hervorragend und effektiv mit dem NOCH-Grasstempel auftragen. Beim Feldweg verwendete ich einen feinen Pinsel.

Nun kam der neue Grasmaster zum Einsatz. Im Vorhinein lud ich ihn mit dem beiliegenden Kabel auf. Der Akkubetrieb ist ein Pluspunkt. Bei den vorherigen Modellen verwendete man eine Batterie und konnte die vorhandene Leistung nicht einschätzen. Jetzt zeigt eine LED den Akkustand an. Die Leistung lässt sich über einen Regler einstellen (11 bis 20 kV).

Die erste Schicht entstand aus 2-Millimeter-Grasfasern. Ein natürliches Bild lässt sich erzeugen, indem man zwei Farben in den Grasbehälter gibt: hier dunkelgrüne und etwas gelbliche. Nach dem Begrasen, folgte eine zweite Schicht mit längeren Fasern in gleichen oder ähnlichen Farbtönen. Die letzten Schichten bilden 4,5 Millimeter Fasern. Dazu ver-

wendete ich zuerst einen saftigen Grünton (frisches/neues Gras). Zuletzt schoss ich gelbliche Fasern ein, um vertrocknete Gräser im Sommer darzustellen. Zum Verkleben empfiehlt sich hier der matte Sprüh-Klarlack von Vallejo. Damit entstehen keine Leimklumpen im Gras, da der Klarlack einen feinen Sprühnebel erzeugt. Wichtig ist, nicht flächig zu arbeiten, son-



8

Eine erste Schicht aus verschiedenen 2-mm-Grasfasern wurde aufgeschossen. Die übrigen noch lockeren Fasern sollten abgesaugt werden.



9

In mehreren Durchgängen kamen weitere Fasern in unterschiedlichen Farben hinzu. Zum Kleben nutze ich gerne den Mattlack von Vallejo. Dadurch entstehen keine Leimklumpen im Gras.



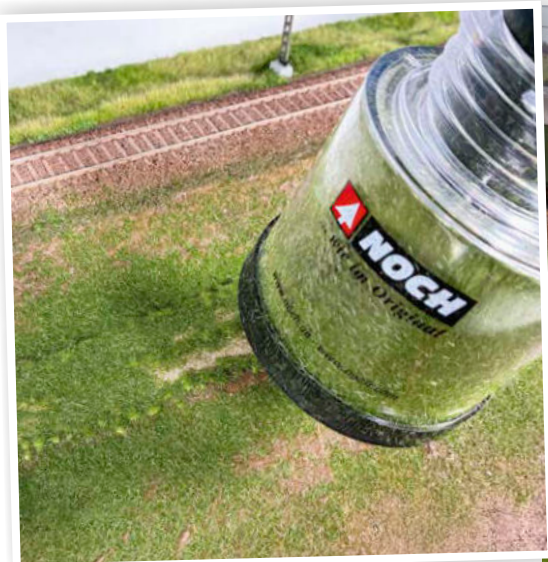
10

Hier hat schon lange keiner mehr gemäht: Die Bahndammgestaltung ist fürs Erste abgeschlossen. Helle und lange Fasern stellen ausgetrocknete Gräser im Sommer dar.



11

Bodendecker und Büsche sorgen für einen authentischen Eindruck: Poly-Fiber von Woodland Scenics aufkleben, mit Mattlack besprühen und mit einem Pumpfläschchen Turf einpusten.



Der NOCH Grasmaster 4.0 PROFI in seinem Element. Praktisch sind auch die wechselbaren Behälter. Mit mehreren gestaltet sich das Begrasen sehr effizient.



Nachdem der Zug vorbeigefahren ist, kehrt wieder Ruhe ein. Endlich können sich die beiden wieder unterhalten und trotzdem ihrer Arbeit nachgehen.



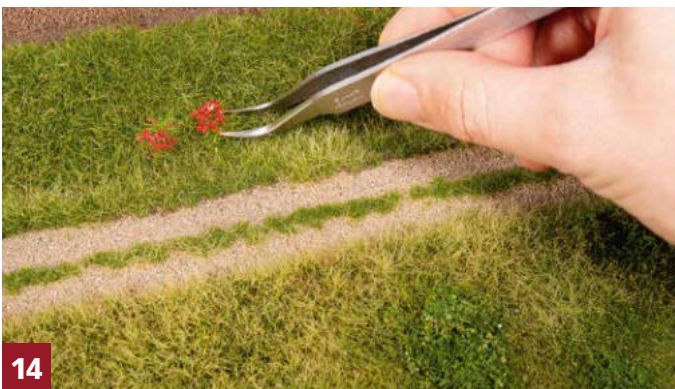
12

Eine Stopelfeld-Matte von Model-Scene sorgt für etwas Abwechslung auf dem Diorama. Auch hier lässt sich wunderbar mit verschiedenen Grasfasern experimentieren.



13

Heuschwaden lassen sich ebenfalls gut darstellen: Poly-Fiber lang aufziehen und aufkleben. Mit Klarlack benetzen und Grasfasern lose aufstreuen.



14

Kleine Hingucker: Ein paar Blumenbüschel dürfen nicht fehlen. Wichtig: Nicht zu viel! Sonst wirkt eine Szene schnell überladen und nicht mehr natürlich.



15

Die „Staubfee“ leistete gute Dienste. Sie bläst und saugt gleichzeitig. So lassen sich sehr gut überschüssige Grasfasern und Flocken entfernen.

dern einen natürlichen Verlauf zu schaffen. Zwischen den einzelnen Schichten sollten die Fasern abgesaugt werden. Eine „Staubfee“ erleichterte dies, da sie lose Fasern aufwirbelt und einsaugt.

Für mehr Abwechslung sorgt ein Stopelfeld. Dies entstand aus einer vorgefertigten Matte von Model-Scene und wurde mit Leim aufgeklebt. Um den realistischen

Eindruck abzurunden, brachte ich kleine Büsche und Bodendecker auf. Dazu rupfte ich Poly-Fiber von Woodland Scenics zurecht und benetzte es mit Klarlack. Im Anschluss lässt sich feines Turf mit einer Pumpflasche aufpusten oder per Hand einstreuen. Weitere Details wie kleine Blumen oder Heuschwaden machen die Landschaft ebenfalls spannender. Es emp-

fielt sich, vor dem Begrünen einen Spaziergang zu machen und die Natur genau zu studieren. Das hilft ungemein bei der realistischen Gestaltung solcher Szenen.

Die Neugestaltung hat viel Freude gemacht und die Arbeit wurde durch die durchdachten Features des Grasmasters von Noch erleichtert. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. *Claudio Ludwig*

Anzeige

I-Track™

INTELLIGENT TRACK

**Präzisionssystem für
Grundstruktur und
Trassenbau Ihrer
Modellbahn & CarMotion**

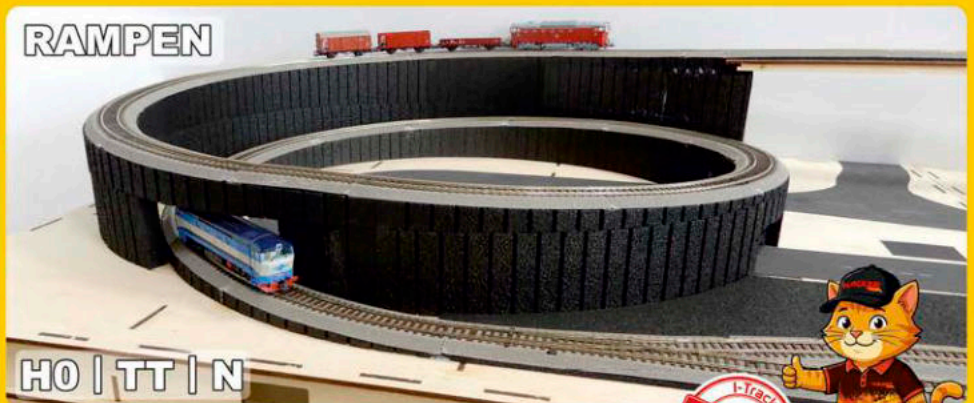


NEUER
KATALOG
I-Track
PDF (32MB)



e-shop: www.hacker-model.com

RAMPEN



HO | TT | N

- Universell passend für alle Gleissysteme
- Lärmschutzmaterial
- Kann mit Heißkleber oder Sekundenkleber verklebt werden.





Hafen der Ruhe

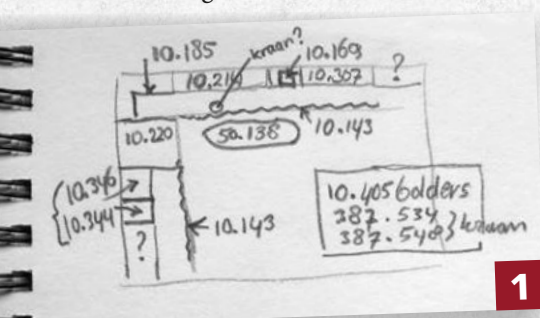
Bahn und Hafen: Ein Thema, dass immer wieder als Inspiration für die Modellbahner dient. Der niederländische Hersteller Artitec bietet dazu so viel Zubehör an, dass sich damit fast die gesamte Szenerie realistisch und detailliert gestalten lässt.

Meistens sind die Dioramen, die ich bereits realisiert habe, aus eigenen Ideen entstanden. Doch ab und an erreichen mich auch Anfragen, ob ich ein bestimmtes Thema umsetzen könnte. Das war auch bei diesem Hafen der Fall, der aus Artitec-Produkten entstehen sollte.

Eine kleine Skizze genügte als erste Grundlage, darin enthalten waren schon die benötigten Gebäudebausätze mit ihren

Bestellnummern. Wenig später kamen die ersten Pakete mit der Post, mit den verschiedenen Bausätzen für die Gebäude, aber auch für die Schiffe und weiteres Zubehör. Doch inzwischen war es Winter geworden und die Werkstatt stand nicht zur Verfügung. So erfolgte der Zusammenbau ein wenig primitiv am Küchentisch. Alle Resin-Bausätze erfordern das Bemalen, doch dadurch erhalten sie ihren individuellen Charakter. Man sollte sich

also genügend Zeit dafür nehmen, denn es sind eine Menge Details zu berücksichtigen, die farblich hervorgehoben werden können. Artitec gibt in den Anleitungen die Nummern von Revell-Enamelfarben an. Stattdessen verwendete ich solche von Humbrol, konnte aber dank Internet schnell die richtige Farbe zuordnen. Nach dem Bemalen folgte noch eine kräftige Verwitterung, welche die Struktur und Details noch weiter hervorhob. Auch der



Mit einer kleinen Skizze (und Artitec-Bestellnummern) beginnt das Projekt.



Zunächst entsteht eine Betonwand. Dem Bausatz liegt auch Stacheldraht-Imitat bei.



Alle Bausätze sind zu bemalen. Das Lagerhaus erhält eine Ziegelfarbe in Ocker.

Auf den ersten Blick scheint in diesem Hafen nicht viel los zu sein. Doch es arbeiten dort auf unterschiedlichste Weise mehr Menschen, als man zunächst denkt.

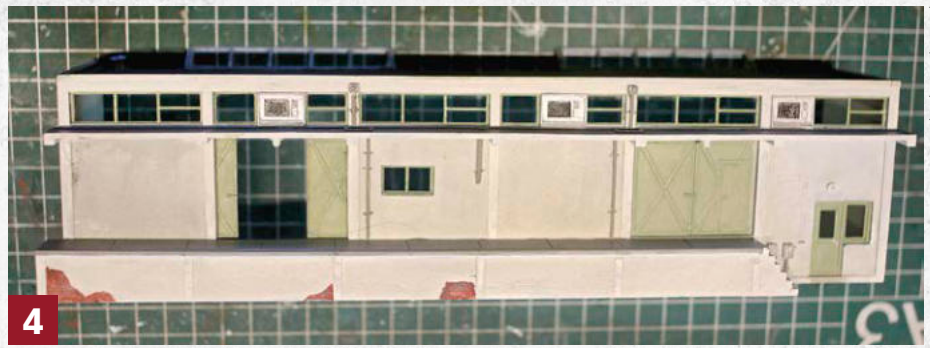


Betonzaun und ein Trafohäuschen wurden auf die gleiche Weise vorbereitet. Als besonders ansprechend empfand ich die kleine Werft, die komplett und schnell aus einem Bausatz entstand. Der Rumpf eines hölzernen Segelschiffes wurde ergänzt, ebenso die Fachleute aus dem Figurensatz Hafenarbeiter, denen man beim Restaurieren des historischen Fahrzeugs zusehen kann. Für den Hintergrund des Dioramas befanden sich noch einige ältere Bausätze im Vorrat: zwei historische Häuser und eine Reihe von im Abbruch befindlichen

Gebäude-Bausätze für viele unterschiedliche Zwecke

Arbeiterhäusern. Zusammen bildeten sie einen schönen Abschluss der Szene. Für die Halbreliëfbausätze mit den historischen Fassaden waren noch Verlängerungen für die Dächer und die Seitenwände anzufertigen.

Weil es ein eher großes Diorama werden sollte, musste ich den Sommer abwarten, bevor ich mit dem Aufbau beginnen konnte. Erst dann war meine neue Werkstatt fertig und ich hatte genügend Raum zum Bauen. Die Basis für den Hafen besteht aus 20 mm dicken Hartschaumplatten. Darauf



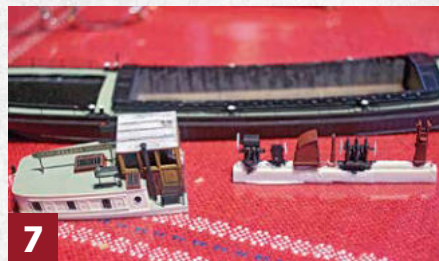
4 Das Kühlhaus wird mit (teilweise abgeblätterter) Putz-Fassade gestaltet.



5 Zum Zusammensetzen der Resin-Teile eignet sich Sekundenkleber am besten.



6 Die kleine Werft, als Komplettbausatz erhältlich, benötigt etwas mehr Bauzeit.



7 Die Teile für den Kahn „Helene“ bemalt man am besten vor der Montage, so lassen sich die Details besser gestalten.



8 Der kleine Fischkutter besticht durch zahlreiche feine Messingteile, die hier vor der Bemalung montiert wurden.



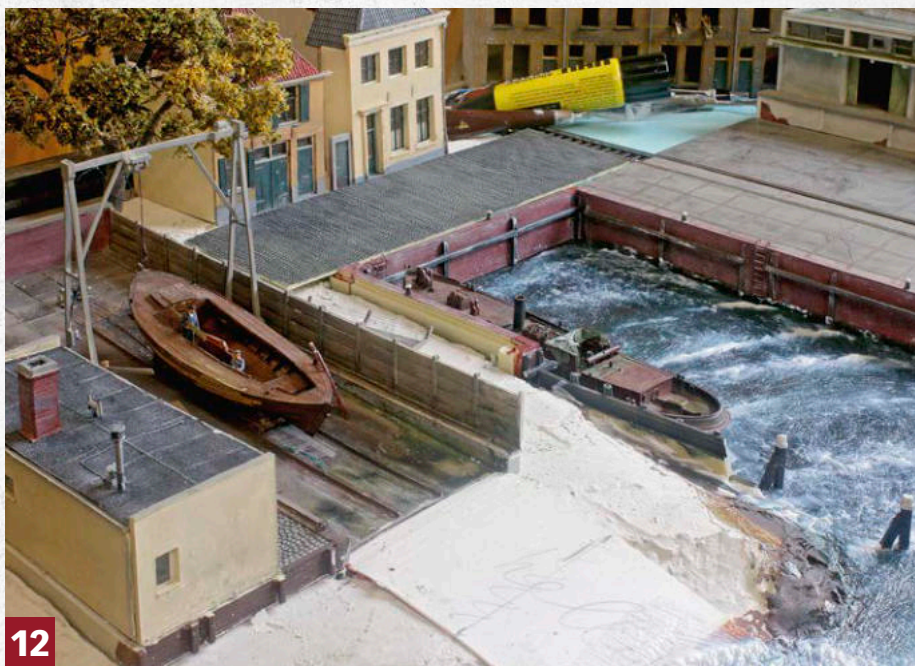
9 Wenn alle Bauwerke fertig sind, folgt die erste Stellprobe auf dem Diorama.



10 Die Rampe zur höher liegenden Werft wird mit der Raspel bearbeitet.



11 Mit kleinen aufgeklebten Steinchen wird die Ufersicherung der bewachsenen flachen Böschungen dargestellt.



12

Bereits vorher entsteht die Wassernachbildung im Hafen. Die Wellen werden mit Gel modelliert, das später noch transparent austrocknen wird.



15

Das Holzboot in der kleinen Werft ist separat erhältlich. Mit dünnen Furnier-Leisten wird dessen Reparatur dargestellt.



16

Etwas Rostfarbe, in die noch nasse Verwitterungslasur eingeträufelt, imitiert eine Einfassung mit Stahlrahmen.



13

Die filigranen Terrassenmöbel klebt man vor dem Lackieren auf Kreppband auf.



14

Die winzigen Möwen wurden vor der Bemalung auf kleine Drahtstifte geklebt.

verklebte ich zunächst die Kaimauern mit Holzleim. Weil die Mauern etwas höher als 20 mm sind, fütterte ich die Kai-Fläche mit Karton auf. Sie weist wie beim Vorbild ein Gefälle zum Wasser hin auf. Die Betonoberfläche imitierte ich mit Polystyrolplatten und eingeritzten Fugen. Nach einem dunklen Washing wurden die Fugen mit verdünnten Rostfarben nass in nass beträufelt. Durch die Kapillarwirkung fließt die Farbe sehr schön durch die Ritzen und ergibt so sehr einfach die Illusion von mit Stahlrahmen eingefassten Betonplatten. Die etwas höher liegende Werft erhielt eine Rampe ebenfalls aus Polystyrolplatten.

Die Wasserfläche entsteht nur mithilfe von Pinseln

Die Wasserfläche im Hafen wurde mit dunklen Acrylfarben vorbereitet und danach mit Gel aus dem Künstlerbedarf gestaltet. Dieses Gel trocknet transparent auf und lässt sich mit einem Pinsel in kleinen Wellen formen. Wo sich die Wellen brechen, wurde das Wasser mit heller Farbe leicht graniert. Eine gelbe Tonne zeigt eine Untiefe im Wasser an, dorthin sollten die Schiffe besser nicht geraten.

Besonders ansprechend ist der Bausatz für einen kleinen Fischkutter. Trotz vieler kleiner Teile lässt er sich gut zusammenbauen, eine Lupenbrille bietet dabei aber Vorteile. Die Bezeichnung „NIE 7“ verweist auf den Hafen Niendorf an der



Kieler Sprotten sind auch bei den Möwen sehr beliebt. Jürgens Versuch, sie zu verjagen, bleibt ziemlich erfolglos. Das passende Lkw-Modell stellte Brekina her.



Die kleine Werft ist ein schöner Hingucker am vorderen Rand des Dioramas. Auch die verschiedenen Ruderblätter sind Teile aus dem Artitec-Sortiment.



Das Motorschiff „Helena“ hat festgemacht. Oft ist auch das kleine Beiboot eine große Hilfe, wenn am Kai alles belegt ist.

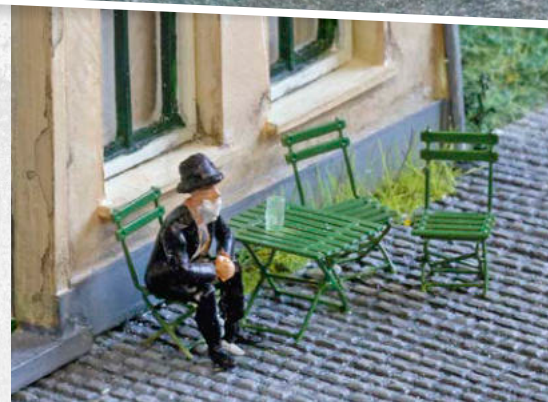
Ostsee, in dem laut Fischereiverzeichnis acht Fischfang-Schiffe beheimatet sind. Die kleine Szene dahinter entstand mit Figuren und Fischkisten aus verschiedenen Sets. Das große Motorschiff besteht hingegen aus nur wenigen Teilen. Aus dem Bausatz lässt sich eine deutsche oder eine niederländische Version bauen. Für die Takelage liegt ein Großmast bei, das Ganze ist aber nach der Montage ziemlich empfindlich. Deshalb habe ich mich für den kleineren Mast entschieden. Später werde ich noch den schönen Großmast aufbauen, aber dann wird das Modell in einer Vitrine stehen müssen.

Die Möwen, die unbedingt in jeden Hafen gehören, erhielten kleine Bohrlöcher. Die eingesetzten 0,5 mm-Messingdrähte erleichterten das Bemalen ebenso wie das Platzieren auf dem Diorama. Vor dem kleinen Café am Hafen sitzt der bekannte

holländische Sänger „Vader Abraham“ und ersinnt ein neues Lied. Später wird es auch in Deutschland bekannt – als „Die kleine Kneipe“ von Peter Alexander. Seine Sitzgelegenheit, die feinen, geätzten Terrassenmöbel, lassen sich ziemlich einfach aus der Ätzplatte ausschneiden und falten. Vor dem Lackieren fixierte ich sie mit ganz wenig Klebstoff.

Einige selbstgefertigte Bäume und etwas Grün vervollständigen das Diorama. Ab und zu findet dort sogar noch Güterverkehr auf der Schiene statt, wahlweise mit deutschen oder niederländischen Fahrzeugen.

Thonis van der Weel



Der bekannte Sänger „Vader Abraham“ denkt über ein neues Lied nach. Vielleicht braucht er dazu noch ein Bier.



Die alten Häuser der Hafenstraße 12 bis 18 werden abgerissen. Wer weiß, was hier später entstehen wird?

Ab und zu wird der Hafenanschluss noch mit der Bahn bedient. Ein italienischer Spitzdach-Kühlwagen wird hier von einer 74 bereitgestellt. Mit den Artitec-Bausätzen lässt sich sehr gut auch ein deutscher Hafen nachbilden.



ROCO › TAIGATROMMEL UND 86 IN H0, DB-111 und 18201 in TT



Diese 120 „trommelt“ noch ziemlich, denn auf dem Dach befindet sich der Schalldämpfer aus Luhansker Produktion.



Nur echt mit (zuzurüstenden) Windleitblechen: 86 1563 des Bw Heringsdorf.



Mittlerweile klassische Bundesbahn in TT: 111 in Ozeanblau/Beige vor einem D-Zug.

Der immerwährend beliebte Renner der VES-M Halle, 18201, wird in TT neu als Epoche-IV-Lok aufgelegt.



□ Hinter der neuen DR-120 steckt nicht nur eine reine Farbvariante. Das Modell der Dresdener 120 144 weist erstmals auch eine Motorraumnachbildung auf. Die vollständig detaillierten Drehgestelle zeigten schon einige Vorgänger-Versionen. Führer- und Maschinenraumbeleuchtung sind schon eingebaut und bei Einbau eines Decoders schaltbar. Die Usedomer 86 kommt als H0-Formvariante mit lang ausgeschnittenen Wasserkästen. Die Windleitbleche muss man selbst einstecken, sie passen nicht in die Blister-Verpackung. Fahreigenschaften und Sound sind vollständig überzeugend. Die sehr schön ausgefallene 111 im TT-Maßstab rollt aus der ehemaligen Kühn-Formen wieder aufs Gleis, nun ausgerüstet mit Sounddecoder. Um eine Wiederauflage handelt es sich auch beim Modell von 18 201, in TT nun erstmals im Betriebszustand Ende der 1980er-Jahre mit Beschriftung als DR-Traditionslok. So kam die Lok erstmals 1985 auch in den Westen, zu den Feierlichkeiten „150 Jahre Eisenbahn in Deutschland“.

DR-120: 7300096, Preis: 244,90 €

DR-86: 7110032, Preis: 459,90 € (Sound)

DB-111 in TT: 7590025, Preis: 289,90 €

18 201 in TT: 7180017, Preis: 359,90 €

MÄRKLIN > „TEE“-232 in Z, Retro-Bagger für die Spur 0



Wie schön wäre es gewesen, hätte die mächtige V 320 tatsächlich TEE-Züge gezogen, etwa den „Bavaria“ nach Lindau.



Der Fuchs-Bagger erscheint in einer ansprechenden Verpackung, die an frühere Zeiten erinnern soll.

Das Z-Modell der 232 wurde weitgehend überarbeitet und besitzt nun einen Glockenankermotor. Außerdem wurden das LED-Spitzen- und Schlusslicht (weiß/rot) sowie die Beleuchtung des nun nachgebildeten Maschinenraums ergänzt. Die (fiktive) Farbgebung und die Beschriftung entsprechend der Epoche IV sind tadellos ausgeführt. Unverändert blieb leider der zu niedrige Pufferträger. Im Rahmen der Replika-Serie wurde der

Fuchs-Seilbagger 301 aufgelegt. Das Modell ist im Maßstab 1:43 gefertigt und besteht größtenteils aus Metall. Der Oberwagen ist drehbar, der Bagger rollfähig. Die Schaufel kann über einen Seilzug bewegt und mit einem seitlichen kleinen Hebel geöffnet werden. Zum Spielen ist das robuste Modell prinzipiell also geeignet, aber ob das die Sammler erlauben werden? **232 in Z: 88322, 259 €**
Fuchs-Bagger: 18060, 59,99 €

Anzeige



Zweikraftlok BR 248 Vectron „Dual Mode“ NorthRail / PIKO / WFL Ep. VI
37470 799,00 €*
37471 inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound® onboard 999,00 €*
onboard

Ein Modell - viele Highlights

- Erstmals mit digital schaltbaren Kupplungen in der Digitalausführung
- Türen im Führerstand zum Öffnen
- Beleuchtung im Führerstand und Maschinenraum schaltbar
- Soundversion mit digital heb- und senkbarem Stromabnehmer, gepulstem Verdampfer sowie motorisch betriebenen Lüfterrad

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

PIKO › Viersystem-Lok 184 111 in H0



□ Bald nach der Indienststellung zeichnete sich ab, dass die „Europa-Loks“ der Baureihe E 410 (später 184) nicht der ganz große Wurf waren. Die hochwertigen

Einsätze nach Belgien mussten wegen technischer Probleme entfallen, die Loks wurden zunächst von Köln aus im Nahverkehr eingesetzt. Dieser Einsatzperiode ent-

spricht die neue 184 111 als Formvariante. Alle Bauartänderungen im Vergleich zur Epoche-III-Ausführung wurden berücksichtigt. **Bestellnr.: 21004, Preis: 215 €**

FKS › Borgward B 611 in N

□ Gerd Gehrmann von FKS-Modellbau ist Spezialist für feines Zubehör im Maßstab 1:160. Mit dem Borgward B 611 ist nun ein neues Straßenfahrzeug für die Spur N zu haben. Der B 611 wurde zwischen 1957 und 1962 produziert und ist damit ein typisches Fahrzeug der Epoche III. In Bremen wurden jedoch nicht einmal 15000 Exemplare des Kleintransporters hergestellt. FKS bietet den Borgward in zwei verschiedenen Versionen als Kastenwagen/Transporter, außerdem als MTW/MTF-Version für die Feuerwehr und als Löschfahrzeug LF 8. Die Bausätze werden fast komplett im 3D-Resindruck gefertigt und zeigen sich erfreulich gut detailliert, die Außenspiegel bestehen aus Ätzteilen. Die Farbgestaltung bleibt dem Modellbauer überlassen, empfehlenswert ist die Verwendung einer Airbrush. **Info: www.fks-modellbau.de, Preise: je 15 beziehungsweise 17 €**



Ein neues Gesicht für die N-Straßen: Mit dem Borgward wird eine wichtige Lücke geschlossen, insbesondere, was die Epochen III und IV angeht.

Neben den zwei Transporter-Versionen werden auch zwei Feuerwehrfahrzeuge angeboten, hier das LF 8 mit feinen Ansetzteilen und Leitern.



Fotos (2): Werk



LILIPUT › Güter- und Velo-Wagen in H0e

□ Liliput legte eine neue Serie seiner bekannten Schmalspur-Güterwagen auf. Unter den vier Neuheiten befinden sich eine ÖBB-Variante der Steyrtalbahn aus den Epochen III/IV mit Speichenrädern sowie ein „Velo-Wagen“ der Zillertalbahn aus der Epoche VI. Die Detaillierung ist gut.

Bestellnrn.: L235011/245014, Preis: je 31,95 €

KATO › Class 66/77

□ Kato legte zahlreiche weitere Varianten seines bekannten N-Modells nach Vorbild der Class 66 und 77 auf. Uns liegen zwei mit Sound ausgestattete DCC-Modelle vor, die der Einsatzzeit um 2017 entsprechen. Freightliner setzte damals 66001 „Willy Brandt“ vor Schwerlastzügen zwischen Polen und Deutschland ein. Der Initiator des Warschauer Vertrages von 1970 als Grundlage der deutsch-polnischen Verständigung passt dazu als Namenspathe sehr gut. Eine Schwestermaschine der von Kato umgesetzten 266042 der Rotterdam Rail Feeding (RRF) war im Rahmen der Class-66-Titelgeschichte im MEB 11/2019 zu sehen. Beide Modelle zeigen leichte Schwächen in der Bedruckung, ansonsten ist die Ausführung immer noch zeitgemäß. Der Sound ist – in Anbetracht der kleinen Modelle – jedoch umso eindrucksvoller und wirkt absolut realistisch.

Class 77: 17756-2; RRF-Class 66: 17755-2, je 284,90 €



Seit 2012 ist die Freightliner-66001 in grün-weißer Sonderlackierung unterwegs. Die Class 77 ist unter anderem an den Klimageräten über den Führerständen zu erkennen.



266042/561-05 in den wunderbaren Farben der „Genesee & Wyoming“, der US-Muttergesellschaft von Freightliner, und noch mit Logo der Rotterdam Rail Feeding (RRF).



BRAWA › VT 2.09 der DR in Spur N

□ Von Brawa ist nun eine weitere Variante der DR-Ferkeltaxe erhältlich. Das Modell bildet das 1957 gefertigte Baumuster 1 ab und ist gemäß der Epoche III mit Flügelrad an den Fronten ausgeführt. Der an sich tadellose Sound leidet unter Aussetzern. Für eine bessere Stromaufnahme wären ein Pufferkondensator oder ein Beiwagen sinnvoll. Beides ist für diese Version nicht zu haben. **Bestellnr.: 64323, Preis: 279,90 €**

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

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 Platanzahl!

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

HOBBYTRAIN › DRG-E 60 und DB-E 60 in N



□ Neben der im MEB 7/2026 getesteten Epoche-IV-Variante sind bei Hobbytrain auch zwei Versionen früherer Epochen erhältlich: die graue E 60 09 aus DRG-Zeiten und die Bundesbahn-grüne E 60 12 aus der

Epoche III. Beiden Versionen gemeinsam ist das Führerhaus mit nur zwei Fenstern an Vorder- und Rückseite und fehlenden Seitenfenstern. Die Epoche-II-Version trägt den ungewöhnlichen Stromabnehmer

mer HIIIs2D mit weit auseinander liegenden Schleifstücken, der Kurzschlüsse an Trennstellen der Oberleitung vermeiden sollte. **DRG-E 60: H3055; DB-E 60: H3056, Preis: je 209,90 €**

AARE VALLEY MODELS › Re 4/4 I der SBB in N



Foto: Werk/Peter Hürzeler

□ Der Schweizer Anbieter zeigte kürzlich die ersten (fast) fertigen Muster seiner angekündigten Modelle nach Vorbild der beliebten Schweizer Re 4/4 I. Eine Ablösung

der betagten Kato-Nachbildungen ist überfällig und die neuen N-Loks erfüllen offensichtlich höchste Ansprüche. Sie sind mit Glockenankermotor ausgestattet. Zu-

nächst werden vier Versionen jeweils in Analog- oder DDC-Sound-Ausführung angeboten. **Info: www.aare-valley-models.ch, Preise: 269/369 CHF**

WIKING › Isetta in H0

□ Bei dem kleinen Modell der Isetta könnte man fast denken, es wäre im Maßstab 1:160 gehalten. Aber nein, dieses Auto ist wirklich klein. Bei Wiking ist es nun in der „BMW-Motorsport“-Lackierung erhältlich. Ein entsprechend lackiertes, sehr ähnliches Exemplar aus Kanada wurde anscheinend bei Sotheby's versteigert.

Bestellnr.: 0808 11, Preis: 17,49 €



ZIMO › Lautsprecher und Decoder

□ Es gibt mehrere Neuheiten zu vermelden: Der kleine Lautsprecher LS12X16 ermöglicht eine außergewöhnliche Tiefton-Wiedergabe, selbst bei wenig Einbauraum und ohne zusätzliche Schallkapsel. Die Maße liegen bei nur 12 x 16 x 5,5 mm. Neu sind auch die Sounddecoder ohne Motorendstufe (FS850), die sich zu deutlich niedrigeren Preisen ideal für Steuerwagen, motorlose Triebköpfe und Waggons eignen. Ebenfalls lieferbar ist nun der Subminiatur-Decoder MN150 (ohne Sound) insbesondere für N-Modelle.

Info: www.zimo.at



Links der FS850P22-Funktions-Sound-Decoder, in der Mitte der neue Kleinsprecher und rechts der Subminiatur-Nicht-Sound-Decoder MN150.

Fotos (3): Werk

14x in Ihrer Nähe!



DIE WILDE 13PLUS - DAS BESONDERE AUS LEIDENSCHAFT!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



MÄRKLIN

Das zweite Clubmodell

□ Aus Göppingen wird es Neues und Edles geben: Die Club-Mitglieder bei Märklin und Trix können sich auf das H0-Modell der ikonischen E03 freuen. Die Neukonstruktion entspricht der Vorserien-Maschine E03 002 im Ablieferungszustand des Jahres 1965. Sie war die erste fertiggestellte Maschine und ließ sich zur feierlichen Vorstellung kurz die Schilder von E03 001 aus. Kurz darauf folgten die Einsätze während der Internationalen

Verkehrsausstellung (IVA) in München. Von dort ging es mit teilweise 200 km/h nach Augsburg – eine kleine Sensation. Das Märklin-Modell wird mit zahlreichen digitalen Funktionen aufwarten, beispielsweise heb- und senkbaren Stromabnehmern. Auch zwei passende Zugsets mit jeweils drei Wagen zur Nachbildung der IVA-Sonderfahrten wird es für die Club-Mitglieder geben. Bestellschluss ist der 15. August 2026.

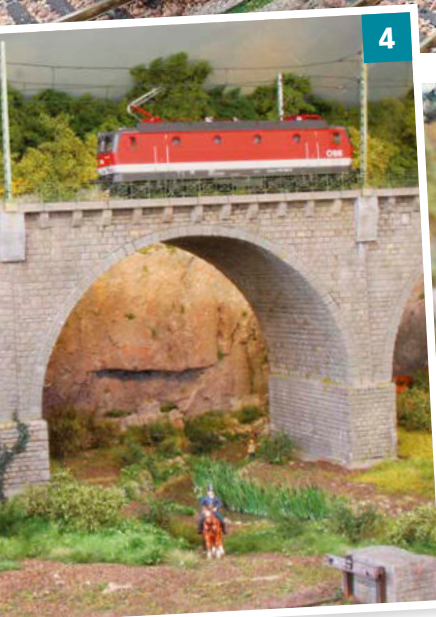


Foto: Märklin

Ein Gesicht, das jedem Eisenbahnfreund geläufig sein dürfte. Die Vorserienlok unterscheidet sich in vielen Details.

MEB BAHN-JAHRBUCH 2026 – GEWINNSPIEL

Unsere Gewinner und ihre Schätzchen



Fotos: Privat

Das sind 16 der insgesamt 21 Gewinner unseres schon Ende 2025 ausgelobten Gewinnspiels: Milo Baumblatt, 14542 Werder; Benno Beier, 39596 Arneburg; Michael Dame, 23879 Mölln; Thomas Dragon, 78244 Gottmadingen; Joachim Heckel, 02763 Zittau; Andreas Herzog, 55543 Bad Kreuznach; Mario Hiersemann, 19370 Parchim; Eckhard Kobbe, 31311 Uetze; Benedikt Krieg, 79194 Gundelfingen; Eckerhard Meiling, 06869 Coswig; Dieter Orleth, 95326 Kulmbach; Uwe Pöschel, 63538 Großkrotzenburg; Jürgen Rode, 26388 Wilhelmshaven; Ralf Ruhnau, 54528 Salmtal; Ulrich Schmotz, 08280 Aue-Bad Schlema; Wolfgang Seuberth, 91438 Bad Windsheim. Mittlerweile haben uns fünf Modellbahner freundlicherweise schon ein Foto zugesandt. Wir bedanken uns sehr.

(1) Bei Roy Clausner aus Drebach fühlte sich die gewonnene Roco-T3 gleich wohl, traf sie doch auf einige Schwestern. (2) Kars ten Ambrosius aus Grünheide freut sich über eine Arnold-95 in TT. (3) Bernd Stüwer aus Benneckenstein ließ sich gerne mit seinem neuen Tillig-Waggon ablichten. (4) Hans-Walter Wilhelm aus Ottweiler fotografierte seinen Neuzugang, eine Roco-1141 der ÖBB, auf seiner vortrefflich gestalteten H0-Anlage. (5) Thomas Hirsch aus Erfurt hat zwar aus Platzgründen noch keine Anlage, aber er baute ein Diorama, auf dem er uns seine gewonnene M62 präsentierte.



Gemütlichen Eisenbahnbetrieb in spektakulärer Gebirgslandschaft gibt es beim „Gelben Zug“ in den Pyrenäen zu erleben.

Diesen Sommer geht's ab in den Süden!

Der MOROP-Kongress 2026 in Perpignan/Frankreich

■ Der MOROP als Dachverband der europäischen Modellbahner ist vor allem durch die Veröffentlichung der NEM-Normen bekannt. Alljährlich treffen sich Kommissionen und Eisenbahnbegeisterte irgendwo in Europa zu einem Kongress. Im Vorjahr luden SMV und BDEF zum MOROP-Kongress nach Chemnitz ein. Rund 80 Eisenbahn- und Modellbahnfreunde folgten dem Ruf in die damalige Kulturhauptstadt Europas und genossen ein abwechslungsreiches Programm in der Region Chemnitz/Erzgebirge.

2026 führt der 73. MOROP-Kongress vom 30. August bis 6. September nach Frankreich – diesmal nach Perpignan. Die Stadt am westlichen Mittelmeer liegt direkt an der Grenze zu Spanien und zugleich am Fuße der Pyrenäen, was interessante Programmpunkte ermöglicht.

Am Anfang des Kongresses steht erst einmal die Arbeit. Sonntag und Montag sind den Sitzungen der technischen Kommission und der Delegiertenversammlung gewidmet. In den Folgetagen stehen dann jedoch interessante bis atemberaubende Ausflüge auf dem Programm. Am Dienstag, dem 1. September 2026, besteht die Möglichkeit, das CargoBeamer-Containerterminal in Perpignan zu besichtigen. Eine Stadtführung gewährt einige Einblicke in die nordkatalanische Metropole.

An den folgenden Tagen wird es bunt: Am Mittwoch kann man im „Train Jaune“ – dem „Gelben Zug“ – spektakuläre Ausblicke genießen. Die per Stromschiene elektrifizierte Meterstrecke fährt von Villfranche Richtung Südwesten, dem Fluss Têt folgend hinauf bis auf den Kamm und windet

sich dann fast wie eine Achterbahn bis zur spanischen Grenze in Latour-de-Carol. Bei gutem Wetter kann man die 65 Kilometer lange Fahrt im offenen Wagen genießen – beständig begleitet vom Knistern des Stromabnehmers an der Stromschiene. Ein einmaliges Erlebnis nicht nur für Eisenbahnfreunde!

Nur 20 Kilometer und einige Täler entfernt fährt der „Train Rouge“, also der „Rote

Zug“, der am Donnerstag auf dem Programm steht. Die Normalspurbahn bietet touristischen Verkehr mit verschiedenen Triebfahrzeugen und Draisinen. Auch der „Train Rouge“ schlängelt sich durch spektakuläre Täler und entlang der Berge.

Auf dem Kongress in Sachsen wurde erstmals eine Ausstellung mit einer „Modul Junior“-Anlage ins Programm integriert. Diese Modulbauform wurde in Chemnitz als NEM 901 vom MOROP für die internationale Nachwuchsarbeit verabschiedet. Eine solche Ausstellung wird es am Wochenende des 5. und 6. September auch in Perpignan geben. Organisiert wird sie gemeinsam mit dem örtlichen Modellbahnverein. Zur Teilnahme eingeladen sind alle interessierten Delegierten – insbesondere Nachwuchsbastler. Details zur Norm sind auf www.morop.eu zu finden (unter NEM-Normen, NEM 901). Wer Interesse hat, sich an dieser Ausstellung zu beteiligen, kann sich an die SMV wenden (kontakt@smv-aktuell.de).

Neben dem umfangreichen Programm darf man sich Anfang September in der Region auch auf angenehmes Wetter freuen. Ein Ausflug zum MOROP-Kongress in Perpignan lohnt sich daher besonders! Und wer noch etwas mehr Zeit mitbringt, kann weitere interessante Eisenbahnen in den Pyrenäen, an der Mittelmeerküste oder nicht weit entfernte Städte wie Carcassonne und Barcelona erkunden.

Details zu Programm, Preisen und Übernachtungsmöglichkeiten gibt es ab sofort auf den Internetseiten von SMV, BDEF und dem MOROP. *Mirko Caspar*



Perpignan ist ebenfalls sehr sehenswert und vermittelt mediterranen Flair (hier beim FISAIC-Treffen 2014).

Foto: Pierre Uherbon

MEB-Geschichte

Technik, Trends und Tradition

Wir blicken zurück – in das Heft vom September 1975: Interessantes zu Vorbild und Modell – an diesem guten Konzept der Zeitschrift hat sich nie etwas geändert.



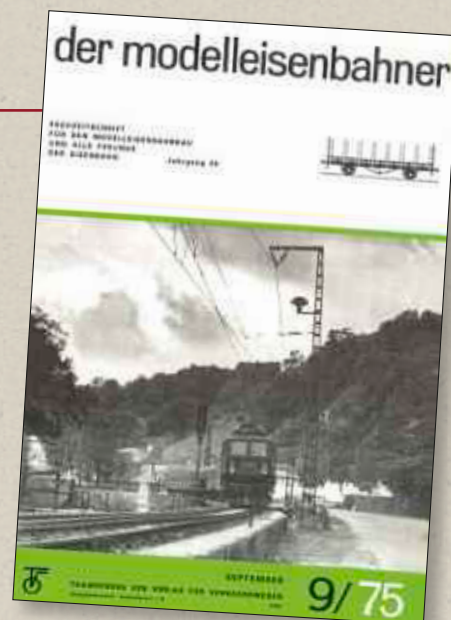
Der ČSD-Triebwagen der Baureihe M495.0 als „Karlex“ auf der Elstertalbahn mit der berühmten Elstertalbrücke im Hintergrund.

Die Ausgabe beginnt mit einem Bericht zu einer der schönsten Strecken unseres Landes: Für das Titelthema beschreibt der Autor, Dr. F. Hauschild aus Greiz, mit großer Begeisterung die damals 100 Jahre alte Elstertalbahn, nicht nur als verkehrstechnisches Bindeglied zwischen Thüringen und Böhmen, sondern auch als eine der landschaftlich reizvollsten Bahnen Deutschlands: Von „dichtbewaldeten Bergrücken und sanft geschwungenen, von Mischwald-be-

standenen Talhängen“ ist die Rede. Doch hinter der idyllisch beschriebenen Kulisse verbirgt sich eine bewegte Entstehungsgeschichte: Der Bau der rund 62 Kilometer langen Strecke in den Jahren zwischen 1869 und 1875 war von technischen Herausforderungen, finanziellen Engpässen und politischen Interessenskonflikten geprägt. Mehrere deutsche Kleinstaaten hatten Einfluss auf Planung und Umsetzung, während Investoren und Baugesellschaften mit wirtschaftlichen Rückschlägen kämpfen mussten. Aufwendige Tunnel und Brücken über den gewundenen Flusslauf sowie schwierige Geländebedingungen trieben die Kosten in die Höhe und verzögerten die Fertigstellung. Doch die Strecke entwickelte sich rasch zu einer wichtigen Verkehrsader in Richtung des böhmischen Bäderdreiecks. Geringe Steigungen boten ideale Bedingungen sogar für schwere Güterzüge.

Auch im Jahr 1975 und aus Sicht des Autors stand die Elstertalbahn gleichermaßen für technische Ingenieurskunst und landschaftliche Schönheit, eine Strecke, bei der sich Naturerlebnis und Eisenbahngeschichte auf besondere Weise verbanden.

Für die meisten Eisenbahnfreunde wird die Elstertalbrücke nicht nur einfach ein Name sein, und so schwärmt auch der Autor von den reizvollen „wildschäumenden Wassern der Elster“ und dem „sich daran anschließenden Stück mit der rechtsseitig prächtigen Aussicht auf das

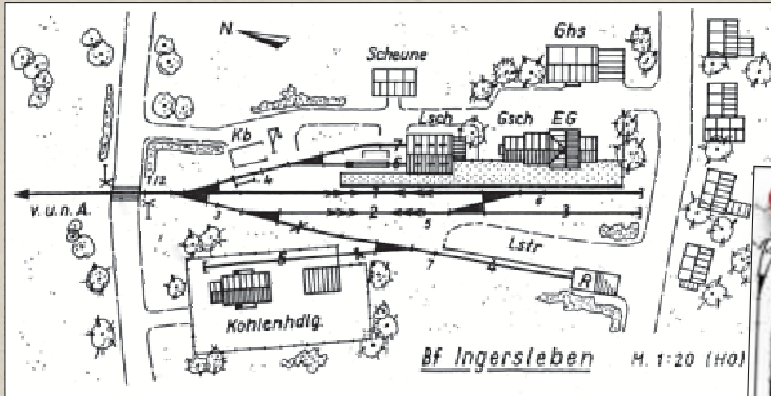


gewaltige Bauwerk der Elstertalbrücke mit den weitgeschwungenen Mauerbögen“. Ein passendes Bild darf da nicht fehlen.

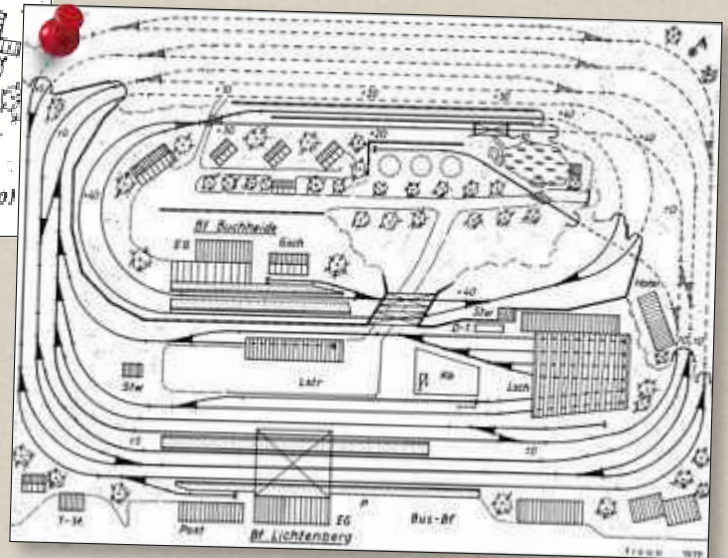
Auch heute ist das Elstertal ein reizvolles Ausflugsziel, und ich sehe eine solch abwechslungsreiche Landschaft durchaus als inspirierende Vorlage für eine Umsetzung im Modell.

Private Einblicke: Nenngröße N für die Modellbahn

Natürlich war der „Modelleisenbahner“ nicht denkbar ohne zahlreiche Artikel zum Thema Modellbahn und Modellbau. Aus meiner Sicht war es eine großartige Idee, schon damals Modellbahnfreunde zu Wort kommen zu lassen. In der September-Ausgabe stellt Herr L. Kircheis aus Aue (die Vornamen wurden damals nicht ausgeschrieben, aber der Wohnort immer angegeben) seine Familienanlage vor. Die Leser erfahren nicht nur, wer aus der Familie wie beteiligt war, sondern vor allem auch die Fakten: Etwa 35 Meter Gleis wurden verlegt und 36 Weichen eingebaut. Es gab eine optische Rückmeldung auf dem Bedienpult, sodass man auch den Schattenbahnhof im Blick hatte. Ein Bild konnten sich die Leser anhand des sauber gezeichneten Gleisplans und den noch ausschließlich in Schwarz/Weiß wiedergegebenen Fotos machen. Aus heutiger Sicht hat sich so einiges geändert: Statt der Kleinstglühlampen verwendet man LED, und auch die Gleispläne – immer eine Sache des persönlichen Geschmacks und der Umstände – unterlagen dem Wandel. Trotzdem finde ich es wunderbar, in die damaligen Ideen eintauchen zu können,



Der Gleisplan des Endbahnhofs „Ingersleben“ als perfekte Vorlage für eine Kleinbahnstation im Modell – samt Güter- und Lokschuppen und Kohlenhändler-Anschlussgleis.



denn vieles bietet auch heute noch großes Potenzial, wie das Beispiel der Z-Anlage „Großensee“ (Seite 86–90) zeigt.

Mein Highlight: Eisenbahn-Archäologie mit Günter Fromm

Nun möchte ich noch einen Blick in meinen Lieblingsartikel werfen. Ich muss zugeben, ich bin ein großer Fan von Günter Fromm. Seine gut geschriebenen Artikel habe ich immer verschlungen, und auch dieser enthält alles, was es dazu braucht: eine gute Story, eine solide Recherche und tolle Bilder. Günter Fromm nimmt die Leser mit auf seine Urlaubsreise in den „Thüringer Wald“, wo ihn früher eine Kleinbahn erwartet hätte. Doch diese war schon seit etwa 20 Jahren stillgelegt und abgebaut worden. „Was würde man heute also noch von ihr entdecken können?“, fragt Fromm zum Einstieg in die Eisenbahnarchäologie. Was als zufällige Entdeckung im Urlaub begann, entwickelt sich zu einer kleinen Zeitreise – und zugleich zu einer inspirierenden Vorlage für den Modellbahner. Auf der Spurensuche

Ganz anders zeigt sich der Gleisplan dieser klassischen Rechteckanlage in Spur N: Haupt- und Nebenbahn mit eigenen Bahnhöfen, großer Rechteckschuppen und Schattenbahnhof.

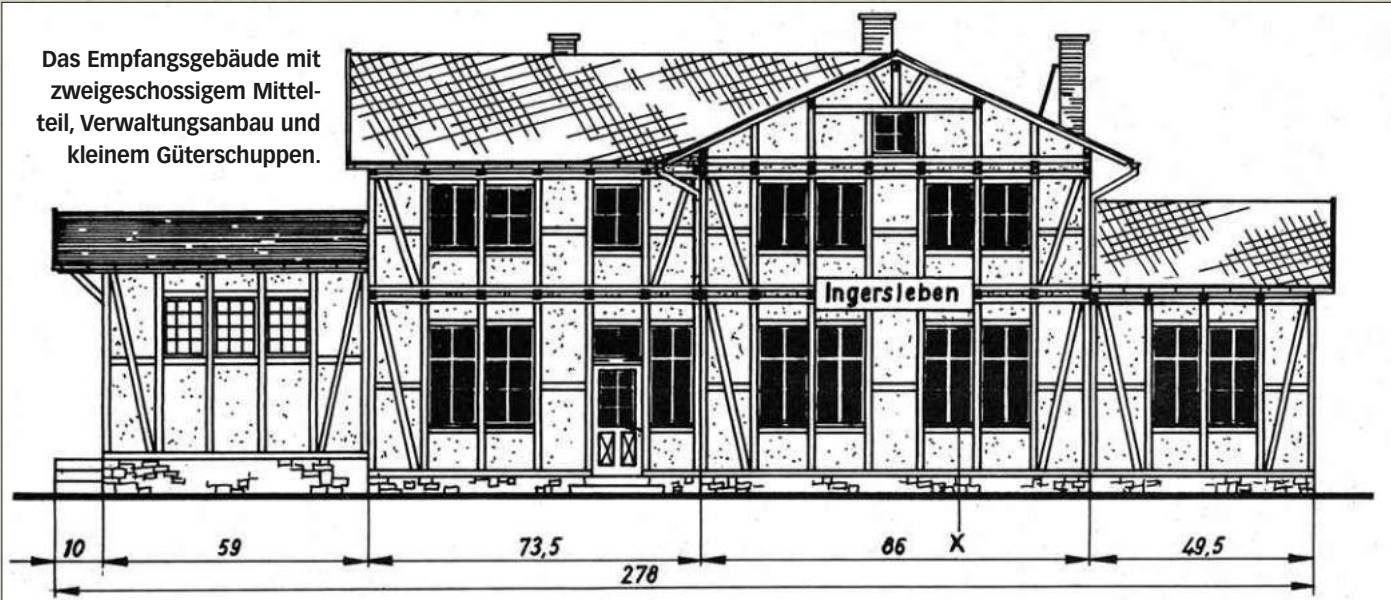
stieß der Autor auf überwucherte Bahndämme, vergessene Trassen und schließlich auf den Endbahnhof „Ingersleben“. Gespräche mit Zeitzeugen, Besuche im Heimatmuseum und eigene Skizzen ließen nach und nach ein detailliertes Bild dieser bescheidenen Bahn entstehen.

Nun muss man wissen, das Günter Fromm im „me“ stets Phantasienamen für seine Streckenporträts und Modellvorschläge verwendete. Den Bahnhof „Ingersleben“ sucht man vergeblich im Streckennetz, und viele Zeitzeugen können wir heute nicht mehr befragen. Aber vielleicht wissen Sie, liebe Leserinnen und Leser, welcher Bahnhof gemeint war?“

Aus den Überresten, alten Plänen, Erinnerungen und der noch erkennbaren Topografie rekonstruierte Günter Fromm in erstaunlicher Detailtiefe nicht nur den Gleisplan als ideale Grundlage für eine kompakte Modellumsetzung. Vor allem die wunderschönen Gebäudezeichnungen liefern bis heute Anregungen für den Nachbau: In schlichter Fachwerkbauweise ergibt sich ein stimmiges Ensemble, das auf viele Modellbahnanlagen passt. Im „me“ 10/1975 werden noch weitere Gebäude aus „Ingersleben“ vorgestellt.

Beim nächsten Mal springen wir zehn Jahre zurück in ein Heft der 1960er-Jahre. Bleiben Sie neugierig! Dana Zöllner

Das Empfangsgebäude mit zweigeschossigem Mittelteil, Verwaltungsanbau und kleinem Güterschuppen.



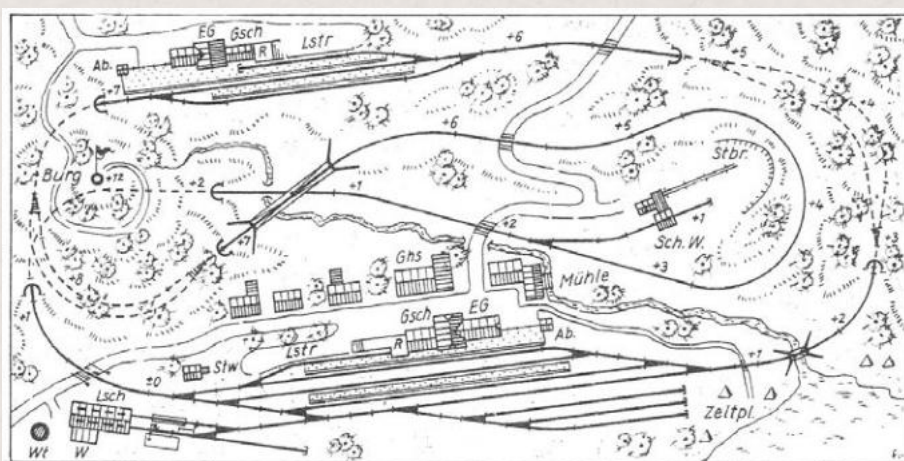


Auch auf weniger als zwei Quadratmetern lässt sich eine großzügig wirkende Modellbahn-Landschaft entwickeln – vorausgesetzt, man wählt die dazu passende Baugröße.

Großensee neu

Nach einem Gleisplanentwurf von Günter Fromm für die Spur N entstand eine Rechteckanlage in der nächstkleineren Baugröße – eine sehr gute Idee.

Auf der vorhergehenden Doppelseite blickten wir auf eine alte Ausgabe des MODELLEISENBAHNERS zurück – und würdigten auch zwei der damals veröffentlichten Gleispläne. Ein wenig jünger, genau 13 Jahre, und trotzdem ein Klassiker ist „Das große Anlagenbuch“ von Günter Fromm, erschienen im VEB Transpress 1988. Für Henry Bethmann gehört es zweifellos zur persönlichen Modellbahngeschichte: „Eisenbahn hat mich immer schon interessiert“, erzählt der Anlagen-Erbauer. „Ich erinnere mich noch daran, wie mich mein Vater zu den Bahnhöfen im Oberrheintal, zum Beispiel nach Offenburg oder Kehl mitnahm, als ich neun Jahre alt war. Damals feierte man das Jubiläum 150 Jahre Deutsche Eisenbahn. Anfang 1989 kaufte mir meine Mutter dann eine Eisenbahn, sie wollte nicht, dass ich weiter Panzer und solches Zeug zusammenbastelte. Sie hatte beim Versandhändler Quelle bestellt, Piko H0. Ich weiß noch, dass es eine 55 mit Güterzug war, und das alte Piko-Gleis

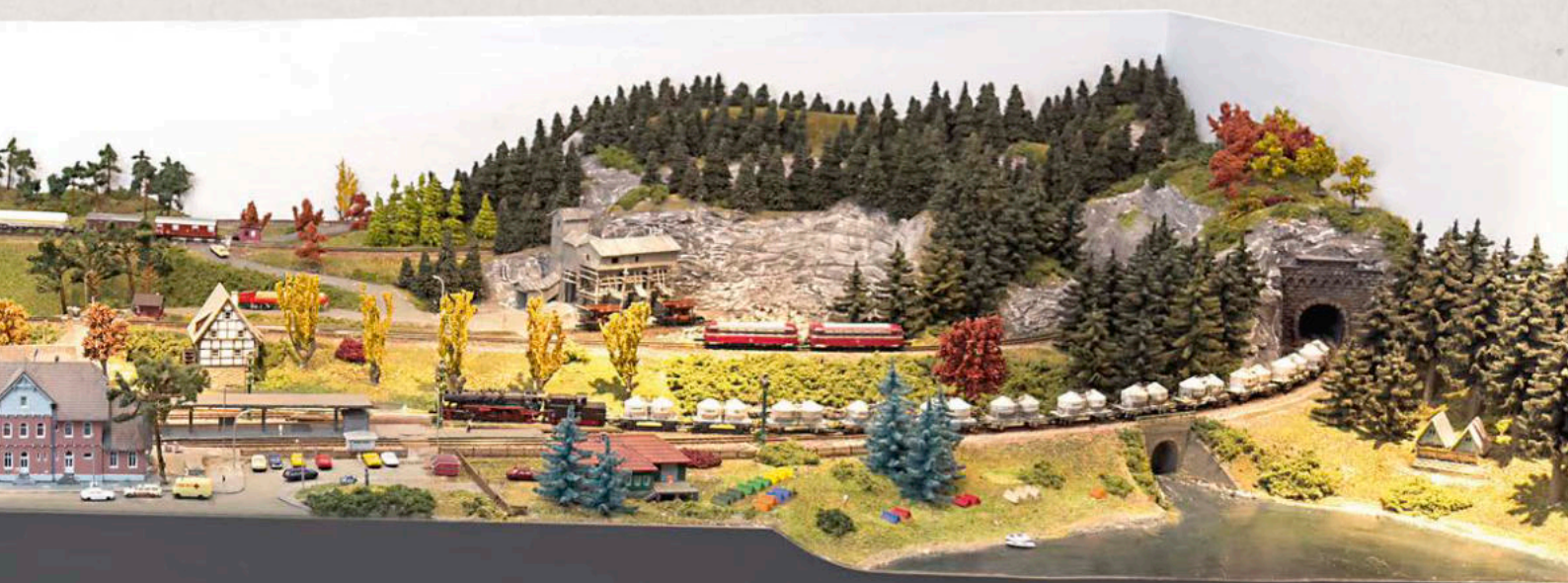


Scan: Henry Bethmann

Beim Entwurf von Günter Fromm handelt es sich um ein verschlungenes Oval mit kurzen Ausweichbahnhöfen in zwei Tunnelstrecken auf 220 mal 110 Zentimetern.

aus DDR-Zeiten. Für zunächst vier Jahre habe ich das neue Hobby anschließend intensiv betrieben und kam damals schon an das besagte Gleisplanbuch von Günter Fromm.“ „Und nach den vier Jahren?“ „Ich verkaufte die ganze Modellbahn und erstand dafür ein Fahrrad.“

Das sollte nicht der einzige Bruch in der Modellbahn-Karriere von Henry Bethmann bleiben: „Das Vorbild interessierte mich weiterhin, denn als meine Eltern 1989 wieder nach Berlin zogen, hatte ich dort das volle Programm der Nachwendezeit, mit spannenden Zügen

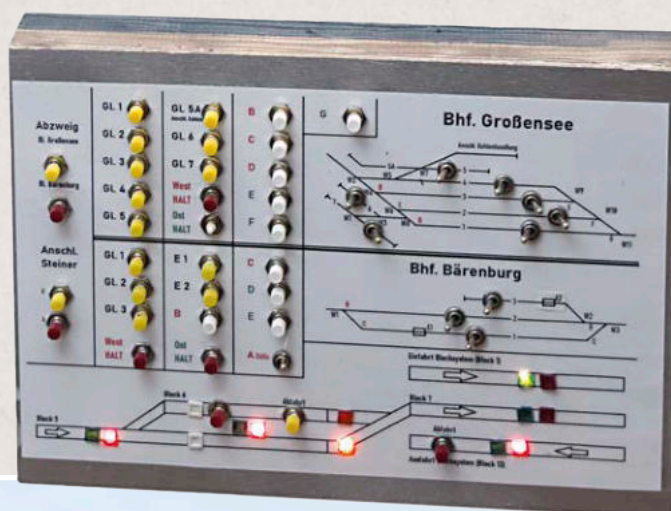


in Z

auf heute längst verschwundenen Strecken, außerdem habe ich leidenschaftlich Kursbücher gelesen, wenn sie neu herauskamen.“ Die Modellbahn machte allerdings Pause. „Erst um das Jahr 2000 herum ersteigerte ich zwei Startsets über Ebay, nun in Spur Z. Meine heutige Frau hatte mich ermuntert, doch wieder etwas mit Modellbahn zu machen. Ich erinnerte mich an eine Vorlage von Bernhard Stein, der für Märklin eine Z-Anlage gebaut hatte und ersteigerte einige ältere Eisenbahnbücher wieder, die ich früher schon hatte. So entstand meine erste Z-Anlage,

Nach ersten Anfängen in H0 folgt die Baugröße Z

dazu kam eine kleine Winteranlage, die dann im Schaufenster des örtlichen Buchhändlers stand. Es zog sich allerdings alles hin, vieles war nur theoretisch oder ein Probeaufbau, erst 2006 war die erste Anlage fertig und sah aus meiner Sicht schon ganz gut aus.“ „Dabei sollte es aber nicht bleiben“, vermute ich. „Genau, nach dem Umzug in ein Reihenhaus machte ich mich an den Nachbau einer H0-Anlage in Z. Die Vorlage stammte diesmal aus dem „Hand- und Spielbuch Modellbahn“ von



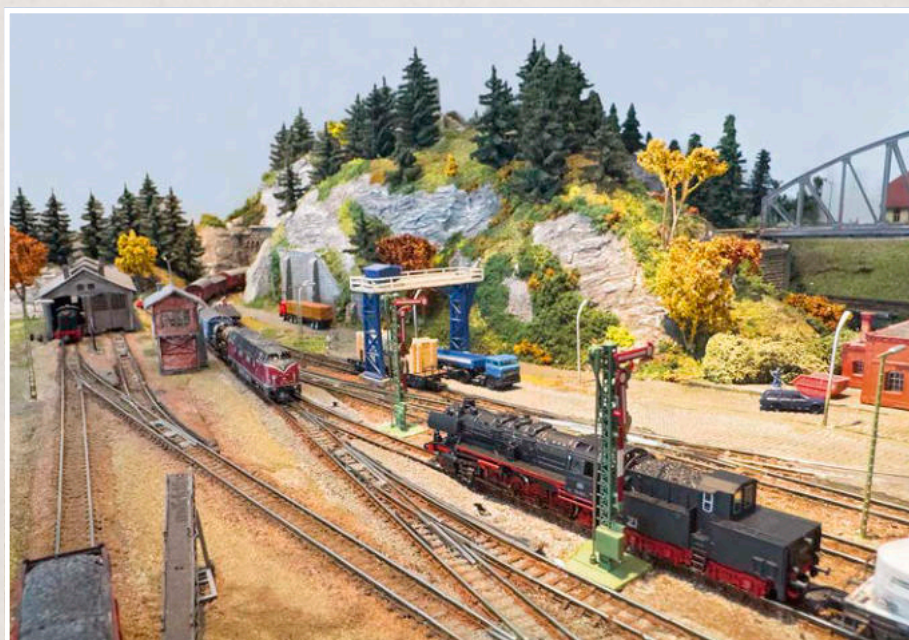
Mit einem Selbstbau-Stellpult wird der Fahrbetrieb geregelt. Die Fahrstraßen in beiden Bahnhöfen werden mit den gelben Tastern gewählt, mit Kipp-schaltern wird der Fahrstrom des jeweiligen Gleises abgeschaltet.



Dem überwiegenden Angebot in Z entsprechend, rollen Bundesbahn-Fahrzeuge der Epoche IV über die Anlage. Die Loks sind vorzugsweise mit Glockenankermotoren ausgestattet. Der einfache Wasserkran ist ein Eigenbau von Wolfgang List.

Unter anderem mit diesem Bild schlug uns der Erbauer seine Anlage für eine Veröffentlichung vor. Der Redakteur kritisierte daraufhin die zu mächtig wirkende Stützmauer.

Henry Bethmann reagierte und formte diesen Anlagenteil um. Die nun aufgelockerten Felspartien wirken deutlich gefälliger.



Die 50Kab mit den Staubgutwagen muss in „Großensee“ noch die Einfahrt einer 221 abwarten, die ihren Güterzug aus dem Schattenbahnhof nach oben geschleppt hat.

Burkhard Kiegeland. Darin entdeckte ich die Anlage des Grafikers Kurt Halbritter, eines bemerkenswerten Künstlers aus der Frankfurter Schule, eine U-Anlage, die ich in offenen Regalen nachbaute. Ich steckte viel Aufwand vor allem in die Oberleitung. Die Märklin-Fahrdrähte legte ich in ein Ätzbild, um sie feiner zu machen, baute Sondermasten und einiges mehr. Die Anlage besaß zwei offene Endbahnhöfe, in denen man Rangieren musste, aber sie hat mich nicht ganz befriedigt, weil die Proportionen des Anlagenentwurfs nach der Umsetzung in Z nicht mehr passten. Sie ist beim nächsten Umzug wieder

Nach dem letzten Umzug entsteht „Großensee“

verschwunden. Außerdem entstand eine kleine Z-Rangieranlage, die ich später erfolgreich verkaufen konnte.“

Die Unstetigkeit blieb bestehen, was die Anlagen- und Wohnsituation anging. „Nach dem Umzug nach Mecklenburg stand mir ein Raum im Dachgeschoss zur Verfügung“, erzählt Bethmann weiter. „Ich nahm wieder das Buch von Günter Fromm in die Hand und fand den passenden Gleisplan: ‚Von Großensee nach Bärenburg‘. Auf 200 mal 80 Zentimetern baute ich in Z nach, was für die Spur N gedacht war, allerdings mit einigen Änderungen: Das Empfangsgebäude wollte ich nach vorn setzen, das ersparte mir den Nachbau der zugehörigen Stadt oder eines Dorfs. Von Wolfgang List aus Stendal (Autor der Bücher zur Eisenbahn in der Altmark) erhielt ich den Tipp, dass im Hauptgleis keine Weichen in abweigender Stellung befahren werden sollten. So entstand eine andere Anbindung der kleinen Bw-Einsatzstelle. Die Dynamik, die durch die schräge Anordnung der Gleise gegeben



Der Durchgangsbahnhof gefällt durch die schräg zur Anlagenkante angeordneten Gleise, die außerdem ausreichende Nutzlängen für Modellbahn-übliche Züge aufweisen.

Die 212 passiert die Eisenbahnbrücke über den kleinen Flusslauf, der den größten Teil der Anlage durchzieht und, wie im Fromm-Gleisplan, in einen See mündet.



Unter anderem durch die Wahl der kleineren Baumgrößen im Hintergrund entsteht eine räumliche Tiefenwirkung auf der Anlage.



ist, wollte ich aber nicht aufgeben.“ Die wesentliche Änderung liegt allerdings nicht im sichtbaren Bereich: „Statt des von Fromm geplanten Kreisverkehrs konzipierte ich zwei große Kehrschleifen. Die erste liegt im sichtbaren Bereich, denn die Strecke, die am Schotterwerk vorbei und unter der Brücke hindurch in einen Tunnel mündet, vereinigt sich mit der links aus dem Bahnhof herausführenden Strecke und führt dann in die untere Ebene. Dort liegt aber kein klassischer Abstellbahnhof. Stattdessen bildet eine lange Strecke mit drei 180-Grad-Bögen im Hundeknochenprinzip die zweite Kehrschleife. Die aus dem Untergrund kommenden Züge kann ich dann wahlweise in den Bahnhof ‚Großensee‘ oder auf die Strecke leiten. Theoretisch kann also ein Zug dort wieder

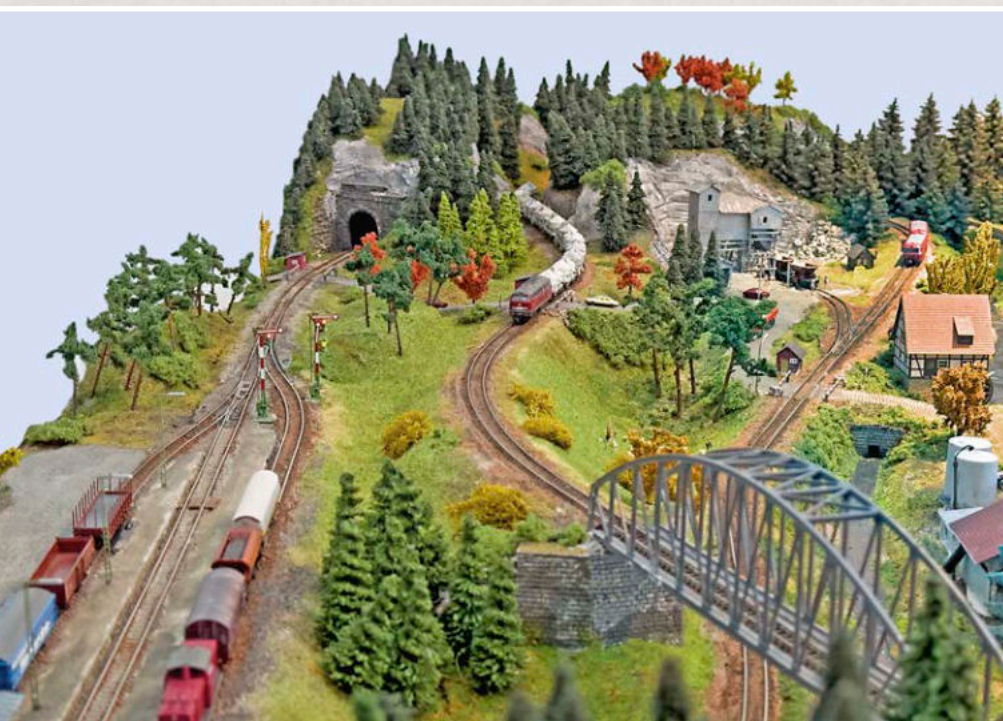
auftauchen, wo er verschwunden ist. Zwölf Züge stehen und fahren im unterirdischen Teil in mehreren Blöcken hintereinander.“

Fahrbetrieb auf zwei Kehrschleifen

„Das erspart einiges an Weichen“, denke ich mir. „Ja, das war der ausschlaggebende Grund. Ein zusätzliches Abstellgleis habe ich aber trotzdem eingebaut“, erklärt Henry Bethmann. „Das ist für meinen Heckeneilzug bestimmt, meinen Paradezug

mit einer 221, den ich aus der normalen Zugfolge herausnehmen wollte.“ „Und wie wird alles gesteuert?“, will ich wissen. „Für die Blöcke im Untergrund verwende ich tatsächlich eine uralte Arnold-ABS-Blocksteuerung. Das Problem dabei ist aber, dass schon die von den Bausteinen erzeugte Spannungspegel manche Z-Loks zum Fahren bringt. Beispiele sind der neue Akkutriebwagen, die 64 oder auch die 218. Ich erkenne da kein Muster, aber diese Fahrzeuge kann ich nicht einsetzen.“

Das Stellpult deutet auf eine analoge Steuerung auch im sichtbaren Bereich hin: „Ich kann in dem Zusammenhang eine Diodenmatrix sehr empfehlen“, erklärt Bethmann. „Damit werden alle Weichen einer Fahrstraße und auch die Signale gesteuert. Zum Schalten genügt ein einfacher



Die weitgeschwungenen Gleisbögen in Z lassen die Kompaktanlage viel großzügiger wirken, als das der für N gedachte Original-Gleisplan ermöglicht hätte.



Das EG für den kleinen Durchgangsbahnhof „Bärenburg“ im Anlagen-Hintergrund entstand aus einem abgewandelten, verkleinerten Kibri-Bausatz.

Fotos: Henry Bethmann

Das Schotterwerk, der Flusslauf mit einer Mühle und die gewundene Straße mit den Bahnübergängen wurden so angeordnet, wie es Günter Fromm einst vorgeschlagen hat.



Taster. Zum Abschalten des Fahrstroms in den einzelnen Bahnhofsgleisen verwende ich einfache Kippschalter. Ansonsten kann ich die Signale mit einzelnen Tastern auch manuell schalten.“

Eine gesonderte Geschichte ist die der Veröffentlichung dieser Anlage im MEB: „Ich dachte, dass ich mit der Anlage schon zu 98 Prozent fertig wäre, doch dann kam dieser Redakteur ...“, schmunzelt Beth-

Ein letzter Umbau vor der Veröffentlichung

mann. „Aber Sie hatten ja recht, diese Halbreliet-Stadthäuser sahen merkwürdig aus, und vor allem die Stützmauer war tatsächlich zu groß. Das ist ein Problem in Z, dass man die Dimensionen von Bauwerken oft falsch einschätzt. Was in der Hand noch klein aussieht, wirkt auf der Anlage dann zu wuchtig. Nun sieht es besser aus, es hat sich gelohnt.“

„Jetzt ist also auch diese Anlage fertig. Wie geht es jetzt weiter?“, lautet meine letzte Frage.

„Wenn ich ehrlich bin, habe ich jetzt erst mal genug von Z“, gesteht Henry Bethmann. Außerdem will ich meinen Jüngsten, drei Jahre alt, an die Bahn heranführen. Dafür eignet sich Z definitiv nicht, auch wenn er schon interessiert den Fahrbetrieb beobachtet hat. Mein nächstes Projekt wird daher wieder eines in H0 sein, mit dampfenden Loks“ „Gibt es denn schon konkrete Pläne?“ „Ja, es soll ein preußisches Länderbahnmotiv werden, und tatsächlich wieder nach einem Gleisplanentwurf von Günter Fromm.“

Die vorgestellte Anlage steht nun also zum Verkauf. Interessenten können sich an die Redaktion wenden. *abp*

Liebe Leserinnen und Leser,

seit fast 75 Jahren berichtet der **MODELLEISENBAHNER** über die faszinierende Welt der Eisenbahn – vom großen Vorbild bis zur Modellbahn. Wir beleuchten aktuelle Entwicklungen, erklären technische Innovationen und erzählen begeisternde Geschichten aus Vergangenheit und Gegenwart.

Das Vorbild ist dabei stets Inspiration und Antrieb für die Modellbahn in all ihren Facetten. Kaum ein Hobby bietet eine vergleichbare Vielfalt: Zahlreiche Hersteller sorgen für ein breites Angebot, und wir helfen Ihnen dabei, den Überblick zu behalten. Mit Tests, Tipps und spannenden Anlagenporträts begleiten wir Sie bei Ihrem Hobby.



Dass wir diese Arbeit Monat für Monat leisten können, verdanken wir vor allem unseren Abonnentinnen und Abonnenten. Sie geben uns die verlässliche Grundlage, auch in Zeiten des digitalen Wandels und eines zunehmend anspruchsvollen Zeitschriftenmarktes unabhängigen, hochwertigen Fachjournalismus anzubieten – mit erfahrenen Autoren, fundierter Recherche und einer Redaktion, die sich an den Interessen ihrer Leser orientiert. Dafür möchten wir allen Abonnenten herzlich danken.

Wenn Sie den **MEB** bislang noch nicht regelmäßig frei Haus erhalten, laden wir Sie herzlich ein, uns mit einem Abonnement zu unterstützen. Gleichzeitig profitieren Sie von zahlreichen attraktiven Zusatzleistungen, darunter:

- Die Magazinausgabe **zusätzlich als E-Paper** – inklusive Vorlesefunktion
- Zugriff auf **das digitale Archiv** mit vielen bereits erschienenen und vergriffenen Ausgaben
- Portofreie Bestellungen im Webshop*
- Voller Zugriff auf alle **PLUS-Inhalte auf eisenbahn.de**
- **Eisenbahn-Filmfascination:** Genießen Sie herrliche Eisenbahn-Historie in bewegten Bildern auf Smart-TV, Computer, Tablet und Smartphone – jeden Monat mit fünf neuen Filmen

Probieren Sie es einfach aus und sichern Sie sich als bestehender oder neuer Abonnent den Zugang zu diesen exklusiven PLUS-Inhalten.

Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung. Mit Leidenschaft für die Eisenbahn und die Modellbahn arbeiten wir jeden Monat daran, Ihnen den bestmöglichen **MEB** zu bieten.

Ihr

A handwritten signature in black ink, reading 'Stefan Alkofer'.

Stefan Alkofer, Chefredakteur **MODELLEISENBAHNER**

* im Inland,
außer Kalender (3,95 €)

PS: Unter abo.modelleisenbahner.de finden Sie mehrere attraktive Abonnements zur Auswahl. Wir freuen uns auf Sie!



Zu Besuch in Lauingen

Das Großbahntreffen auf dem Gelände des E-Parks in Lauingen gehört schon seit Jahren zu den Pflichtterminen unter Modellbahnern der großen Spuren. Wir berichten, was dieses Jahr geboten wurde.

Der E-Park Lauingen lud am 13. und 14. Juni 2026 alle Freunde der großen Modellbahnen zu einem Stelldichein. Die Baugrößen 0, 1, 2 und 5 Zoll waren vertreten und es wurde anschaulich demonstriert, was heute im Modellbau möglich ist. Aber nicht nur Bahnenthusiasten wurden angelockt. Das umfangreiche Rahmenprogramm bot für Jung und Alt (also für die ganze Familie) etwas.

Begrüßt wurden die Besucher von der glockenhellen Dampfpeife der „Maxima“, einem kohlegefeuerten Lokomobil aus Leeds in England, das 1924 von der Maschinenfabrik John Fauwler erbaut wurde. Es drehte schnaufend seine Runden auf dem weitläufigen Gelände und alle, die wollten, durften im angehängten Wagen mitfahren.

Am alten Wasserturm von Lauingen zog das Lokomobil „Maxima“ aus dem Jahr 1924 seine Kreise. Wer wollte, konnte eine Runde auf dem angehängten Wagen mitfahren. Im Eintrittsgeld von zehn Euro waren der Besuch des Exponiums und die Mitfahrten bereits enthalten.



An den Kreuzungen mit dem 5-Zoll-Gleis war aber größte Vorsicht geboten, denn hier kamen in kurzen Abständen die unterschiedlichsten Züge vorbei: eine V 36, eine V 200 oder auch ein Elektrotriebwagen. Deren Antriebe basierten auf einem Akku. Die nagelneue Baureihe 03 von MAM-Modellbau stach jedoch besonders ins Auge, denn sie war wie das Original kohlegefeuert. Die Konstrukteure sammelten auf dem kurvigen Rundkurs wertvolle Erfahrungen, die dem Serienbau dieses Modells zugutekommen werden.



FOTOS: MK

Weitere Modelle konnten im Exponeum des E-Parks. Dort hatten Vereine und Privatpersonen etliche Anlagen aufgestellt, die mit ihren unterschiedlichen Themen – von einer regelspurigen Nebenbahn der Bundesbahn über eine meterspurige Kleinbahn bis hin zu einer Anlage in Gartenbahngröße mit Rollwagenverkehr – viele Zuschauer anlockten. Die größte Anlage stammte von den Spur-0-Freunden Worms, die kleinste Anlage – in 1:43,5 erbaut – passte in einen Geigenkasten.

Global Player mit Standort in Thüringen

Auch zahlreiche Hersteller präsentierten ihre Neuheiten. Märklin zeigte die neue und durchaus große SBB-Lok Ae 8/14 in Messingglanz. Fine Models und Wunder waren mit ihrem Sortiment auf einem Gemeinschaftsstand vertreten. MAM zeigte neben der im Freigelände laufenden 03 auch eine Rangierlok und eine bayerische Schlepptenderlok – alle im Maßstab 1:11. Neben diesen neuen Fahrzeugen konnte man auch bei Händlern gebrauchter Modelle das eine oder andere Schnäppchen ergattern.

Schier unüberschaubar war das Angebot an Zubehör – vom Ladegut über Figuren bis hin zu einzelnen Lokbauteilen reichte die Palette. Auch im hauseigenen Shop von KM1 konnten die Kunden ihren kompletten Bedarf decken, denn KM1 ist schon seit langem Vollsortimenter.

Fazit

Die Reise nach Lauingen hat sich für alle gelohnt. Das umfangreiche Angebot, aber auch das Fachsimpeln mit vielen Gleichgesinnten und ein großartiges Catering machten das Wochenende zu einem Erlebnis für die ganze Familie – nachzuerleben auch im Youtube-Kanal von KM1.

Man sollte jetzt schon mal den Termin für das Nikolaustreffen am 5. Dezember 2026 vormerken. Der Termin für das nächste Großbahntreffen ist voraussichtlich der 29./30. Mai 2027.

MK



3



4



5

- (1) Die Anlage „Rudolf I“ steht dauerhaft im Exponeum bei KM1. Gebaut wurde sie von Ruud Hendriks.
- (2) Star auf den 5-Zoll-Gleisen war die 03 001 von Elk Hartmann. Das Modell wurde von MAM gefertigt. Ein bekanntes Gesicht erfreut sich sichtlich an der Mitfahrt.
- (3) Auf der Anlage „Höllental“ pendelte ein preußischer PmG.

(4) Hubert Wetekamp und Georg Wolter zeigten den Haltepunkt „Kaiserweg“ in Om.

(5) Die Spur-0-Freunde Worms präsentierten „Cambach vor der Höhe“.

(6) Uwe Haas baute eine Puddingpulverfabrik in 1:22,5. Anlieferung und Abfuhr erfolgen mit der Feldbahn.

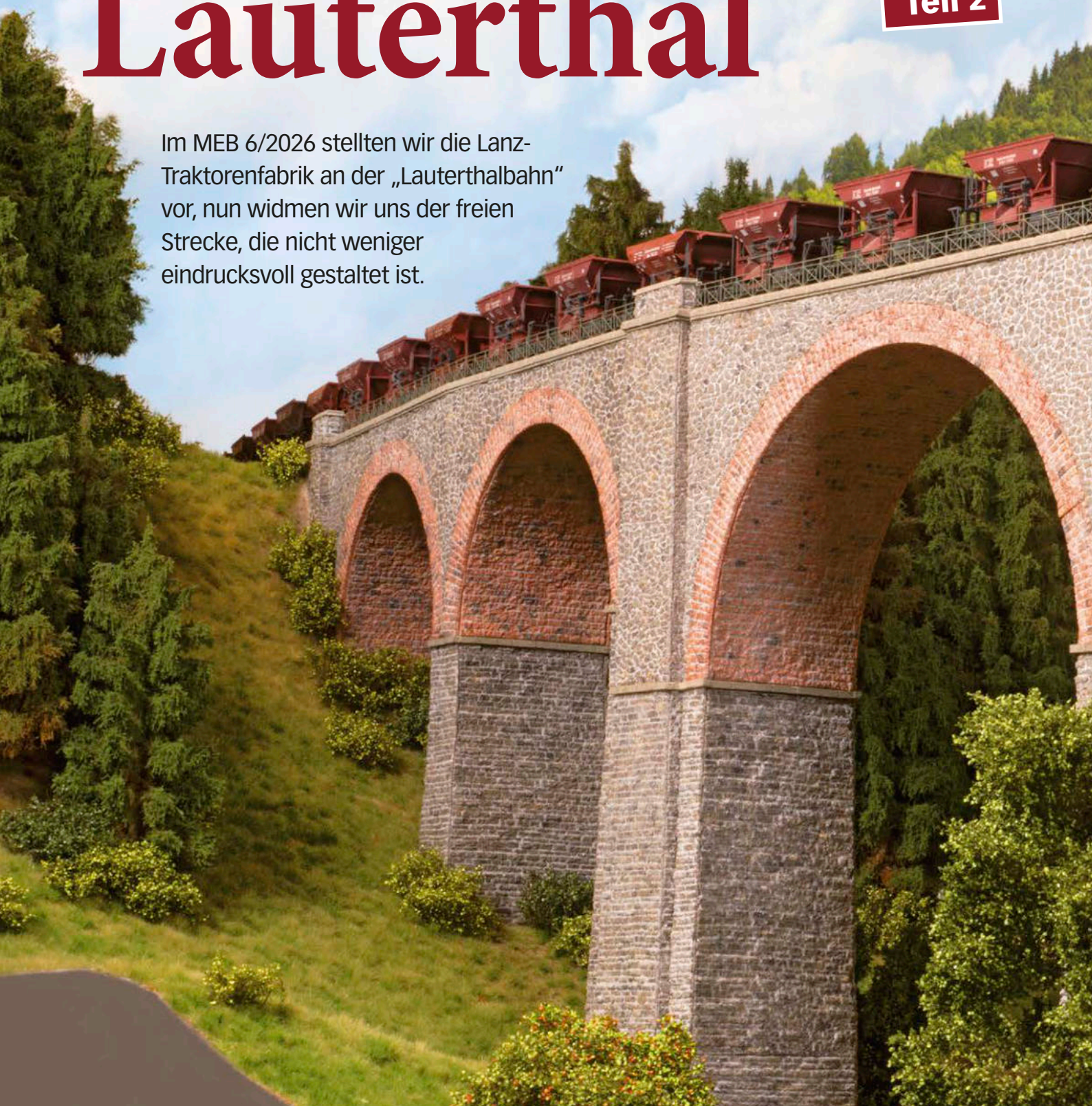


6

Im schönen Lauterthal

Teil 2

Im MEB 6/2026 stellten wir die Lanz-Traktorenfabrik an der „Lauterthalbahn“ vor, nun widmen wir uns der freien Strecke, die nicht weniger eindrucksvoll gestaltet ist.





Fotos: abp

Mit seinen 43 Jahren gehört Dr. Sebastian Litters noch fast zur Jugend, was die Modellbahner-Szene anbelangt. Der Chemiker begann schon während des Studiums, Module nach Fremo-Norm zu bauen, aus denen letztlich ab dem Jahr 2005 diese Anlage entstand. „Modellbahner bin ich natürlich schon länger“, erinnert sich Litters: „Anfangs baute ich eher mit dem Anspruch, möglichst viel auf der gegebenen Fläche unterzubringen, aber irgendwann gefiel mir das nicht mehr. Zunächst musste ich erst mal auf die Zähne beißen, um mich zu reduzieren und mich auf eine kleine Szene pro Modul zu beschränken, statt doch wieder noch und noch Ideen darauf unterzubringen. Mittlerweile gelingt mir das gut. Diese Beschränkung hat mir dann sehr geholfen, die Anlage in einem einheitlichen Stil zu bauen. Es ist dabei eher viel Landschaft entstanden, und wenig Action. Aber das macht für mich den Reiz aus.“

„Gibt es denn auch Zuschauer, die an der Anlage vorbeigehen, weil vermeintlich zu wenig zu sehen ist oder zu selten Züge fahren?“, will ich wissen. „Natürlich kann man damit nicht alle Besucher auf einer Ausstellung mitnehmen“, meint Sebastian Litters. „Aber die allermeisten schätzen das Wert, es ist auf jeden Fall viel Zuspruch da. Deshalb stelle ich mich auch gerne mal

Viel grüne Landschaft und eher wenige Gebäude

neben oder vor die Anlage. Dann komme ich dazu, alles zu erklären und das Feedback mitzunehmen. Der direkte Kontakt mit dem Publikum ist mir wichtig, dann können auch ohne Hemmschwellen Fragen gestellt werden.“

„Und wer kümmert sich dann um den Fahrbetrieb?“, frage ich mich. „Das sind die Kollegen aus dem Verein“, sagt Litters, Mitglied bei den Eisenbahnfreunden Biblis und Umgebung e. V. „Die helfen sehr gerne und wir sind meist ein gemischtes Team, jung und alt, je nachdem, wer eben Zeit hat. Mir und auch den Kollegen macht das wahnsinnig Spaß, auf eine solche Messe zu gehen, weil es einfach eine besondere Atmosphäre ist, ein besonderer Flair. Und man hat ja auch die Möglichkeit, mal andere Sachen anzusehen. Allerdings brauche ich für das gezeigte Layout, also für den Transport, den Aufbau und den Betrieb, immer vier bis fünf Helfer. Ich plane deshalb tatsächlich auch schon

Neben der Lanz-Traktorenfabrik war das große gemauerte Viadukt ein Publikumsliebling während der Ausstellungen. Auch eine 95 wirkt darauf eher klein.



Etwas später rollt eine bullige bayerische G4/5 vorbei (56 915 der DRG von Brawa). Die Hintergrundkulisse reicht bis in den Bereich des Schattenbahnhofs hinein.

etwas Kleineres, das ich dann mit wenig Aufwand auf Ausstellungen zeigen kann.“

Das Problem kenne ich selbst und weiß: Eine solch große Modul-Anlage entsteht nicht auf die Schnelle. „Mit welchem Modul ging es denn los?“ „Für diese gezeigte Anlage mit der Lanz-Fabrik war das Abzweigmodul mit den Brücken der

entscheidende Punkt. Die Idee entstand auf einem Fremo-Treffen. Da gab es die Traktorenfabrik schon, aber sie war noch nicht integriert, sondern als Verlängerung hinter einem Bahnhof angeordnet. Ich bin auch ein Fan der Gewässergestaltung, daher musste auf das Modul dieser kleine Fluss mit drauf, samt Mühle, Wehr und

Unsere Bilderreise beginnt am Anschluss zur Traktorenfabrik. Die 98 muss noch den Personenzug mit einer 75 abwarten.

Mühlkanal. Es gibt übrigens auch eine Fischtreppe, damit die Forellen das Wehr passieren können. Und: Die Brücken haben inzwischen auch ihre Auflager – die Überbauten schwebten lange Zeit eher in der Luft und wurden durch das Gleis gehalten. Nach einer Kritik in einem Leserbrief in der MIBA habe ich diese Stützen auf den Widerlagern nun endlich ergänzt.“

Hinter diesem Brückenmodul erkennt man die wohltuende Wirkung der Hintergrundkulisse sehr deutlich. „Sie stammt von Andreas Dietrich“, vermute ich. „Ja, das stimmt, es ist die Serie ‚Untergraben‘. Die Kulisse ist weitgehend flexibel einsetzbar und in der Regel nicht auf bestimmte Module bezogen. Herr Dietrich hat mich dabei sehr unterstützt und gut beraten, auch, was zum Beispiel die Materialwahl angeht. Einige Gebäude wurden noch herausretuschiert, damit die Landschaft passend zur Epoche-II-Anlage etwas menschenleerer aussieht. Auch Häuser, die zu weit vorn im Bild standen und von denen nur das Dach störend in Erscheinung getreten wäre, fehlen nun. Die 20 Meter



In der Gegenrichtung befördert eine bay. GtL4/5 als DRG-Maschine, aber noch im Länderbahnlack, einen Güterzug nach „Rotwangen (Berg)“.

Ländliche Idylle und harte Arbeit mit 1PS: Zum Pflügen wird noch der traditionelle Ackergaul gebraucht.



Über den Erbauer:

Dr. Sebastian Litters, geboren am 3. April 1983 in Worms, ist schon seit der Kindheit mit dem Modellbahnvirus infiziert. Nach der Märklin-Bahn erfolgte im Teenageralter der Wechsel auf Zweileiter-Gleichstrom mit dem Fokus auf die Epoche II. Das Hobby fasziniert Litters vor allem durch die große handwerkliche Vielfalt, gepaart mit der Möglichkeit, seine Kreativität auszuleben und dem Anspruch einer möglichst realistischen Landschaftsgestaltung: Letztlich eine Art Kunst, die auf eine dreidimensionale Leinwand gezaubert wird!



Für 98 1002 (Brawa) geht es vorbei am Anwesen eines Steinmetz. Töchterchens Lieblinge sind eindeutig die Hasen.

lange Kulisse montierte ich dann an die fertige Anlage. Sie kann an beiden Enden ohne störende Übergänge fortgesetzt werden.“ „Vor allem ist nun viel Wald zu sehen“, meine ich. „Ja, das war so gewollt, und im Bereich des Viaduktes musste ich unten sogar noch anstückeln, damit dort alles vollständig abgedeckt wurde.“ „Hat denn das Viadukt ein reales Vorbild?“, will ich wissen. „Ja, es ist das originalgetreue

Modell des Vöckelsbacher Viadukts an der Überwaldbahn zwischen Mörlenbach und Wahlen. Im Modell ist es 140

Die Hintergrundkulisse ist ein entscheidendes Element

Zentimeter lang und verläuft in einem Bogen mit einem Radius von ungefähr zwei Metern. Gebaut wurde es aus Polystyrol und Finnplatte als Trägermaterial.

Die Oberfläche entstand aus Mauerplatten von CH-kreativ.“ „Für die Besucher auf den großen Messen ist das neben der Fabrik also bestimmt das Highlight.“ „Das stimmt“, meint Litters, „ich bin aber auch Mitglied im Fremo, seit gut 10 Jahren. Das heißt, das Layout findet man auch auf Fremo-Treffen, auch noch zusammen mit anderen meiner Module. Auf diesen Treffen fehlt dann die Kulisse, das wirkt natürlich nicht so gut, dafür ist dort der Fahrspaß gegeben, mit dem Betrieb nach Fahrplan und mit Frachtkarten.“ „Sie fahren aber auch auf den Messen mit Anspruch“, kann ich mich erinnern. „Ja, zum Beispiel, was das Rangieren in der Fabrik angeht. Da ist es schon vorstellbar, dass man auch die Frachtkarten einsetzt, um dem Publikum zu zeigen, welcher Wagen welche Güter transportiert. Aber es gibt dann kein Fahren nach der Uhr.“ „Ist denn die Epoche II, eine doch eher spezielle Zeit, die ja bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs reicht, auch im Fremo

Die Anwesen entlang der Strecke liegen meist etwas einsam in der Landschaft, in diesem Fall ist es eine Käferei.



Für die dortige Herstellung von Holzfässern liegt ein großer Vorrat an Brettern bereit, der gerade sorgfältig aufgeschichtet wird.



Kleiner Bach, große Wirkung. Im Laufe der Jahrtausende schürfte die „Lautasch“ dieses Tal ins Mittelgebirge. Vorüber rollt 94535 der DRG (Modell von ESU).

Jede kleine Szene ist liebevoll gestaltet

vertreten?“, frage ich. „Ja, es gibt auch eine Epoche-II-Gruppe, die Treffen veranstaltet“, weiß Litters. „Sie ist meistens eher im Osten und Norden vertreten, ich versuche aber trotzdem, regelmäßig dabei zu sein. Meine Anlage spielt bewusst im Jahr 1924, damit grenze ich mich ein bisschen ab. Es fahren auch keine Loks, die ein angedeutetes Hakenkreuz tragen. Zugegeben, es sind einige dabei, die erst in der 30er-Jahren gebaut wurden. In solchen Fällen geht es mir einfach darum, was schön aussieht und außerdem noch gute Fahreigenschaften hat.“

Die „Lauterthalbahn“ war zuletzt auf der Intermodellbau in Dortmund zu sehen, dort aber mit fast komplett anderen Modulen, die rund um einen großen Basaltsteinbruch angeordnet waren und die Besucher wieder faszinierten. Aus familiären Gründen stehen weitere große Ausstellungstermine derzeit noch nicht fest. Während des Tages der offenen Tür der „Eisenbahnfreunde Biblis und Umgebung e. V.“ am 18. Oktober 2026 wird aber ein Teil ausgestellt werden. *abp*



Aus jeder Perspektive wirkt das im realistisch wirkenden Bogen verlaufende Viadukt eindrucksvoll.



Zwischen der See und den Seen

Die Hansestadt Wismar blickt auf eine bald 800 Jahre währende Geschichte zurück. Nur wenige jedoch wissen, dass dort auch das Eisenbahnzeitalter in Mecklenburg begann. In der Titelgeschichte des nächsten MEB werden wir daher die Entwicklung des Schienenverkehrs zwischen der Ostseeküste und der Seenplatte einmal näher beleuchten, von der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn, dem Waggonbau Wismar und der Epoche der Reichsbahn bis zum heutigen Eisenbahnmuseum Wismar.

Foto: Klaus Kleber, Archiv MEB

Unser Heft 9
erscheint am
7. August
bei Ihrem Zeitschriften-
Händler – immer an
einem Freitag.



Foto: Korbinian Fieischer

Oben drüber statt unten durch

Der Brenner ist eine der wichtigsten Alpenquerungen – auf der Straße und auch auf der Schiene. Wir sind mitgefahren, so lange es oberirdisch noch geht.

Klein und fein

Wir stellen eine sehr kompakte und trotzdem sehr sehenswerte TT-Anlage nach DR-Vorbild vor, erbaut in unserem Nachbarland Tschechien von Michal Bednář.



Foto: Michal Bednář

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

Schmalspurig zum Rhein

Die bekannte Brohltalbahn feierte kürzlich ihr 125-jähriges Bestehen und viele interessante Fahrzeuge wurden gezeigt und eingesetzt.

Eine ganz besondere Abzweigung

Bis zum Umbau des Chemnitzer Hauptbahnhofs waren alle Züge nach Leipzig und der Vorortverkehr über eine Doppelweiche unterwegs.

Sommerloch in Baugröße H0?

Drei Testkandidaten warten schon auf ihren Auftritt: der Piko-Vectron DualMode in G, die urige E70 in I sowie der RAeTEE in Z von Märklin.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Stefan Alkofer,
Chefredakteur

Liebe Leserin, lieber Leser!

Sie wollen stets den Überblick behalten über die große und die kleine Bahn? Der MODELLEISENBÄHNER hilft Ihnen mit aktuellen Berichten aus dem In- und Ausland sowie informativen Beiträgen zur Eisenbahngeschichte.

Der Modellteil zeigt aktuelle Entwicklungen, bietet hilfreiche Tipps aus der Praxis sowie anregende Anlagenporträts. Stöbern Sie gleich mal unter abo.modelleisenbahner.de



Modell Eisen Bahner



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



modellbahnexperten.com

PIKO

Farben, die verbinden Züge, die begeistern.



Piko BR 182 Taurus IR Design
#71500 DC Analog **59,99 €**
#71501 AC Digital **99,99 €**

Set DoSto-Wagen IR
72261 DC **199,99 €**
#72264 AC **239,99 €**
(AC-Variante inkl. Decoder)

1:100



Piko Diesellok BR 218 DB mint
#71396 DC Analog **59,99 €**
#71397 DCC Sound **139,99 €**
#71398 AC Digital Sound **159,99 €**
(inkl. Abgashutzen)

Set Personenwagen DB 3tlg.
72260 DC **99,99 €**

1:100



Dem Wagenset liegen Decals zur individuellen Gestaltung bei! =>

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

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

**Bitte vorbestellen!
Nur bei uns!**



Unser Exklusiv-Modell!

VORBESTELLAKTION BIS 31.07.2026

H0 Piko 131 007-7 der DR, Epoche IV - 1973 - Bw Halle G

PIKO



71381
*UVP 184,95 €
unser Vorbestell-
preis
169,99 €

71382
*UVP 299,95 €
unser Vorbestell-
preis
279,99 €

71381 (ZH)
*UVP 419,95 €
unser Vorbestell-
preis
399,99 €

71381 (ZHK)
*UVP 539,95 €
unser Vorbestell-
preis
499,99 €

Baureihe 131 • seit vielen Jahren nicht mehr von PIKO als DR-Epoche-IV-Variante umgesetzt

Mit der **131 007-7** fiel die Wahl bewusst auf eine besondere Maschine im authentischen Hallenser Zustand der 1970er Jahre. Besonders interessant ist die lange Einsatzzeit beim Bw Halle G, wo die Lok – abgesehen von einer kurzen Umsetzung – tatsächlich bis zum 03.05.1983 beheimatet war.

Damit zählt die 131 007-7 zu den typischen Hallenser Maschinen jener Zeit und war über viele Jahre im mitteldeutschen Raum unterwegs. Einsätze führten unter anderem nach Seddin, Nordhausen, Erfurt und Falkenberg/Elster. Selbst im Transitverkehr kam die Lok regelmäßig zum Einsatz.

- Abnahme der 131 007 erfolgte am 27.02.1973 in Dessau mit anschließender Beheimatung beim Bw Halle G
- Beheimatung beim Bw Halle G bis zum 03.05.1983 (abgesehen von einer dreimonatigen Umsetzung zum Bw Halle P Ende 1973)
- Einsätze in den 1970er Jahren unter anderem nach Seddin, Nordhausen, Erfurt und Falkenberg/Elster
- von 1975 bis 1980 Einsatz vor Transitganzzügen von Sangerhausen über Falkenberg/E. und Cottbus bis nach Forst/Lausitz
- ab dem 04.05.1983 bis Ende 1990 Einsatz beim Bw Röblingen mit Leistungen nach Nordhausen, Deuna, Großkorbetha, Merseburg, Zeitz und Querfurt
- nach der Auflösung des Bw Röblingen gelangte die 131 007 im Jahr 1991 nochmals zum Bw Halle G, wo im Dezember 1991 schließlich die z-Stellung erfolgte

Ein besonderes Augenmerk liegt bei diesem Modell auf den vorbildgerechten Drehgestellblenden. Wie die BR 132 besaß auch die BR 131 ab Werk **zwei unterschiedliche Ausführungen**: Eine Drehgestellseite mit **Geber für die Geschwindigkeitsanzeige** und die andere Seite mit **Achslagerbremsdruckregler**. Bislang wurden bei den PIKO-Modellen der BR 131 unter beiden Führerständen identische Drehgestellblenden verwendet. Dieses Exklusivmodell wird erstmals die korrekte Kombination beider Varianten erhalten.

Angeboten werden vier technische Varianten:

Piko 71381 - Diesellok 131 007-7, DR, Ep.IV, analog (**Führerstandsbeleuchtung funktioniert nur mit eingebautem Decoder**)

Piko 71382 - Diesellok 131 007-7, DR, Ep.IV, **DC-Sound (Original PIKO)**

Piko 71381-ZH - Diesellok 131 007-7, DR, Ep.IV, **DC-Zimo-Henningsound (elriwa-Umbau)**

Piko 71381-ZHK - Diesellok 131 007-7, DR, Ep.IV,

DC-Zimo-Henningsound, elektrische Kupplungen (elriwa-Umbau - beidseitig SD-Kupplungen, getrennt schaltbar)



Piko 71381 (ZH) (ZHK) Diesellok 131 007-7, DR, Ep.IV, analog (**DC-Zimo-Henning-Sound (elriwa-Umbau)**) (**DC-ZH-Sound + elekt. Kupplungen (elriwa-Umbau)**) • **Piko 71382** Diesellok 131 007-7, DR, Ep.IV, **DC-Sound (PIKO)**

* UVP = unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers • Zwischenverkauf vorbehalten
Informationsstand 10.06.2026 - vorbehaltlich Preisanpassungen und Verfügbarkeit
aktuelle Informationen finden Sie auf www.elriwa.de



**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®