

Modell
Eisen
Bahner

5 topaktuelle Loks im Test



- E 19 in H0 von Piko
- 06 in H0 von Märklin



- E 70 in 1 von Märklin
- Vectron in G von Piko
- D51 in H0 von Kato

Außerdem:

9 September 2026
75. Jahrgang

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

Meisterhafte
Kompaktanlage



Zauberhafter Bahnhof Schwarzbach:
DR-Charme auf kleiner Fläche

Roter Heuler
Stuttgarter Legende
ET 65 wieder im Einsatz

Airbrush-Werkstatt
Wie ein unscheinbarer
Güterwagen zu einem
echten Hingucker wird

Exklusiv: Siemens Vectron X
So viel Neues steckt in ihm





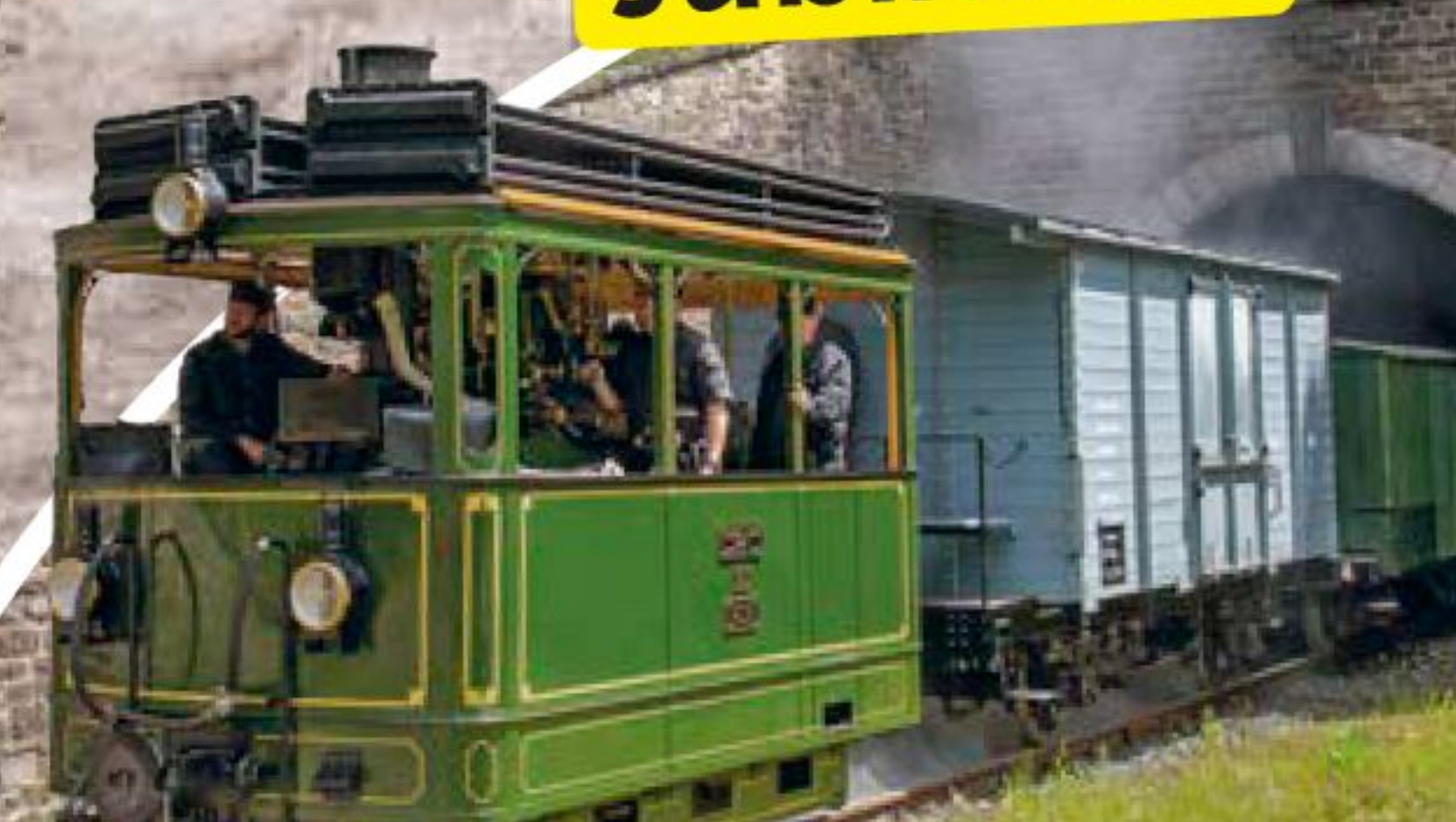
Einzigartiges
an der Ostsee

Schienen, Hafen, Meer

Wismar und die Bahn

Zeitreise von den Anfängen bis heute

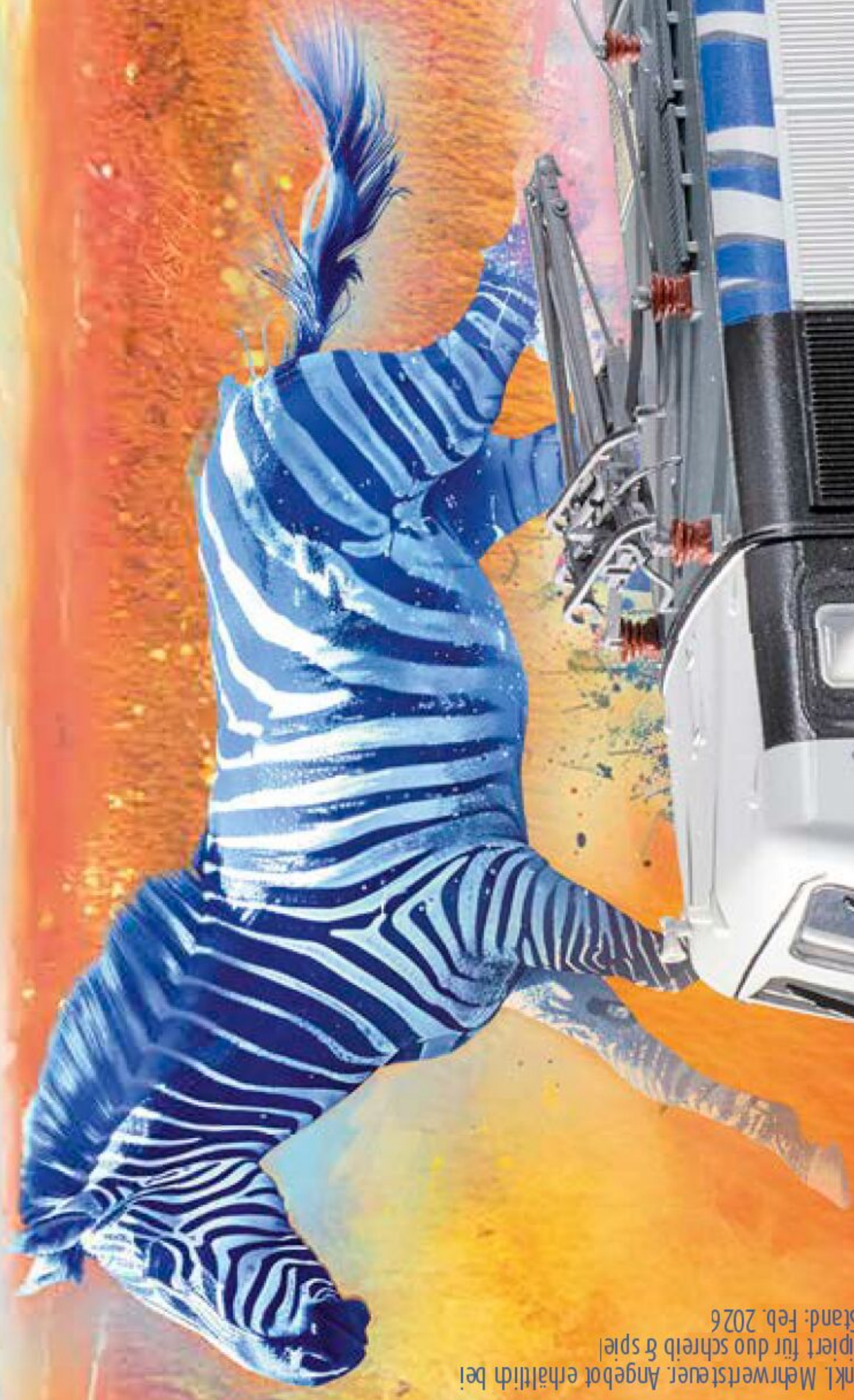
Brohltalbahn-
Jubiläum



Viel Betrieb
mit seltenen Gästen

EUROTRAIN

Auf Streifzug



Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Preise inkl. Mehrwertsteuer. Angebot erhältlich bei teilnehmenden EUROTRAIN-Fachhändlern. Werbung konzipiert für duo schreib & spiel. Veräußerungsgesellschaft mbH & Co. Vertreibs KG, Berlin. Stand: Feb. 2026



INSTAGRAM



FACEBOOK

Abbildung zeigt Vorserienmuster

EUROTRAIN[®]
EXKLUSIV **märklin**

Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.

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.

H0 Elektrolokomotive Baureihe 151

- Eingestellt bei der Lokomotion GmbH
- Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut
- Jeweils zwei Achsen in jedem Drehgestell über Kardan angetrieben
- Anfahrleuchte, Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung digital schaltbar
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen
- Pufferhöhe nach NEM

H0

VI

Loko
motion



mfx+/
DCC



224
mm

Art.-Nr. 39134

€ 489,99

www.duo.de



Stefan Alkofer

Gute Nachricht

Es ist in den vergangenen Jahren nicht immer einfach, der DBAG Lob auszusprechen. Selbst mir als überzeugtem Bahnnutzer, fällt es manchmal nicht leicht, meinen Frust einfach zu schlucken. Aber es gibt zum Glück immer wieder lichte Momente. Für die sind die vielen noch immer engagierten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der DBAG aber auch aller anderen Bahngesellschaften verantwortlich, die häufig im entscheidenden Moment tatkräftig helfen oder auch mal ein Auge zu drücken. Nicht umsonst veranstaltet die „Allianz pro Schiene“ alljährlich die Wahl zum Eisenbahner mit Herz.

An dieser Stelle kann ich auch von einem positiven Erlebnis berichten: Meine mittlere Tochter war vor Kurzem bei einem Konzert in Berlin und das erste Mal alleine unterwegs. Am Tag danach sollte sie zurück nach München fahren, und da das Portemonnaie einer Schülerin nicht prall gefüllt ist, war ihre Strategie von Berlin bis Erfurt mit dem ICE zu fahren, der ist mit Sparpreis bezahlbar, und ab Erfurt mit dem Regionalexpress (RE) und ihrem Deutschlandticket weiter bis Nürnberg und München. Leider hatte ihr ICE aus Berlin große Verspätung und der RE war weg in Erfurt. Die schnelle Verbindung

von Erfurt bis München mit RE verkehrt allerdings nicht so häufig. Meine Tochter hätte mehr als dreieinhalb Stunden in Erfurt warten müssen. Sie ging mit ihrem Anliegen zum ICE-Zugbegleiter, der ihr daraufhin eine Bescheinigung ausstellte mit der sie im ICE bis München sitzen bleiben durfte, obwohl sie gar kein ICE-Ticket bis München besaß. Ich weiß nicht, ob dieses Upgrade vom Regionalexpress zum ICE regelkonform war, aber falls nicht, war es eine liebenswürdige Entscheidung des Zugbegleiters, einer Minderjährigen aus einer (kleinen) Patsche zu helfen. Danke.

Zum Schluss habe ich noch einen guten Tipp für Sie: Haben Sie Lust auf Eisenbahn-Faszination auch in bewegten Bildern und mit Sound? Dann schauen Sie doch bei eisenbahn.de vorbei. Auf unserem neuen Streaming-Portal finden Sie fünf spannende Eisenbahn-Filme gratis zum Testen. Abonnenten haben sogar stets Zugriff auf mindestens 30 verschiedene Filme und monatlich wechselnde Streifen aus der Welt der Eisenbahn und der Modellbahn. Klicken Sie mal rein und genießen Sie: eisenbahn.de/video-stream.

Ihr Stefan Alkofer

Foto: Chritoph Heide



Am 10. Juni 2001 nahmen die ICE-TD ihren planmäßigen Betrieb auf der Franken-Sachsen-Magistrale zwischen Nürnberg, Hof und Dresden und zwischen München, Lindau und Zürich auf. Genau 25 Jahre später am 10. Juni 2026 fuhren die beiden letzten aktiven Triebwagen 5517 und 5519 (Advanced Trainlab) von Hamburg nach Westerland und zurück. Hier befindet sich der Zug bei Lehnshallig als St 25089 auf der Rückfahrt von Westerland (Sylt) nach Hamburg Hbf.



6 | Kaum jemand weiß, dass in Wismar die Grundlagen für die Eisenbahn in Mecklenburg gelegt wurden. Obwohl der erhoffte Bahnanschluss doch später kam als gedacht, entwickelte sich die Hansestadt rasch zu einem bedeutenden Zentrum des Schienenverkehrs.

Vorbild

■ Titelthema

6 Von Wismar nach Hannover?

Wäre die Geschichte anders verlaufen, dann befände sich die bald 800 Jahre alte Hafenstadt an der Ostsee heute im Mittelpunkt des norddeutschen Bahnnetzes. Es kam zwar anders, aber die Eisenbahn blieb dennoch immer ein wichtiger Faktor in Wismar.

16 Bahnwelt aktuell

■ Drehscheibe

24 Vom Vectron zum Vectron X

Siemens stellte seine überarbeitete Drehstromelektrolok der Öffentlichkeit vor.

27 Das ist Spitze

Großes Roll-Out bei Stadler Rail: Die neue EURO DuFour-Lokomotive für SBB Cargo.

28 125 Jahre Brohltalbahn

Mit zahlreichen Gastfahrzeugen feierte die Meterspurbahn am Mittelrhein ihr Jubiläum.

34 Egger-Bahn in echt

Die kleine Kastendampflok „Rur“ fuhr als besonderer Gast auf der Härtsfeldbahn.

36 Drama am BÜ

Ein defekter Bahnübergang sorgt zwischen Würzburg und Treuchtlingen für Dauerärger.

■ Reisetipp

38 „La Rhune“ – Unter Geiern

Kurz vor der Grenze zu Spanien windet sich, nicht weit von der Atlantikküste entfernt, eine urige Zahnradbahn die Berge hinauf.

■ Lokomotive

42 Wieder bereit

Der historische Stuttgarter Elektrotriebwagen der Baureihe ET 65 ist wieder betriebsfähig.

Modell

■ Test

54 AEG-Edelhirsch

Die formneue Schnellzug-Elektrolok E 19 von Piko erscheint zuerst als blaue 119 001 in H0.

58 Offengelegte Gigantomanie

Märklin bringt die Schnellzugdampflok 06 als DB-Maschine ohne Stromschale in H0.

60 Doppelpack

Die moderne Zweikraftlok Vectron Dual Mode erscheint bei Piko als Gartenbahn-Maschine.

62 Simple Lösung

Aus den Anfangstagen der E-Lok-Technik: Preußische EG 508 von Märklin für Spur 1.

64 Degoichi macht Dampf

Die japanische Universal-Dampflok der JNR-Baureihe D 51 als H0-Miniatur von Kato.

■ Probefahrt

66 Die DEV-„Spreewald“

Die beliebte Gartenbahndampflok erfuhr jüngst eine überarbeitete Neuauflage bei LGB.

67 Franken-Desiro (1)

Desiro HC in Form der DB AG-Baureihe 462 im Maßstab 1:87 von Modellbahn Union.

67 Franken-Desiro (2)

Auch Märklin bringt den Desiro HC nun als „Franken-Thüringen-Express“ in H0.

68 Erstlingswerk

PKP-Diesellok SM 42 von Robo in Spur TT.

68 Frisch gefaltet

E-Baureihe 110.3 der DB in N von Minitrix.



28 | Die Brohltalbahn führt auf Meterspur vom Rhein hinauf in die Vulkaneifel. Erst kürzlich wurde die Strecke 125 Jahre alt. Gefeierte wurde mit einem bunten Fest.

78 | Verschiedene Bahnhöfe auf der Modellbahnanlage so miteinander zu verbinden, dass sich ein realistischer Bahnbetrieb ergibt, ist nicht trivial. Wir zeigen, wie es der Könner macht.



90 | Kennen Sie das Örtchen Schwarzbach? Irgendwo im Süden der DDR liegt jenes kleine Eisenbahn-Paradies mit seinem sehr vielfältigen Schienenverkehr. Diese TT-Anlage eines Modellbahners aus Tschechien fängt authentische DR-Atmosphäre ein.

69 Packesel im DB- und DR-Gewand
Der Schnellzug-Gepäckwagen Pw4ü 37 von Brawa kommt in zwei Ausführungen für H0.

69 Offen-sichtlich gut
Brawa hat die Güterwagengattung Omm 54/55 der DB in den Maßstab 1:87 übertragen.

70 Klick-klick-klick
Magnetkupplung für N-Modelle von „Gleis 1“.

Werkstatt

72 Modell und Farbe
Im vierten Teil seiner großen Weathering-Serie im MEB zeigt Mathias Faber, wie man einem alten Hafenbahn-Waggon in H0 nach allen Regeln der Farb-Kunst gestaltet.

78 Dachboden frei!
Auch der Baubericht über die neue Anlage von Walter Busse geht in die vierte Runde. Diesmal geht es um die Bahnbetriebsstellen und ihre Verknüpfung untereinander.

Szene

90 Schwarzbach
Der Tscheche Michal Bednář baute sich eine TT-Heimanlage nach Vorbild der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Unter dem Motto „klein, aber fein“ entstand ein Schmuckstück.

Außerdem

52 Termine & Treffpunkte
84 Modellbahn aktuell / Neuheiten
89 BDEF / SMV
98 Vorschau



Titelbild: 103 015 mit einem Sonderzug in Wismar (1. Juli 1979). Foto: Joachim Claus, Slg. Eisenbahnstiftung.

Modell Eisen Bahner

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe September 2026, 74. Jahrgang

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

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

Editorial Director: Michael Hofbauer

Mitarbeitende dieser Ausgabe: Michal Bednář, Walter Busse, Andreas Dollinger, Mathias Faber, Karl-Wilhelm Koch, Thomas Küstner, Martin Menke, Richard Oed, Jürgen Ranger, Franz Rittig

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 Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

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

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

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

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2026 GeraMond Media GmbH, ISSN 0026-7422

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

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

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

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

modelleisenbahner.de/service

oder Mo.–Fr. 09:00–18:00 Uhr über den Kundenservice:

✉ MODELLEISENBAHNER Abo-Service,
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau

☎ +49 (0) 89 46 22 00 01

@ service@verlagshaus24.com

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

Abo bestellen unter www.modelleisenbahner.de/abo

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

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

LESERBRIEFE UND BERATUNG

✉ MODELLEISENBAHNER
Postfach 400209, 80702 München

☎ +49 (0) 89 / 13 06 99 669

@ redaktion@modelleisenbahner.de

🌐 www.modelleisenbahner.de

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

ANZEIGEN

@ anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreislise 2026/06



PEFC-zertifiziert

Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen
www.pefc.de

Von Wismar nach Hannover?

2029 wird Wismar 800 Jahre alt. Nicht nur mit seiner 2002 zum UNESCO-Welterbe ernannten Altstadt blickt Wismar auf eine bewegte Geschichte zurück. Längst nicht alle Facetten sind bekannt, längst nicht alles ist erzählt. Wussten Sie, dass in Wismar die an Eigentümlichkeiten reiche Historie der Eisenbahn Mecklenburgs begann?



Friedrich List (1789 bis 1846) legte 1834 sein visionäres Werk über die Grundlagen eines deutschen Eisenbahnsystems vor. Vom Startpunkt Berlin aus sollten fünf Fernstrecken Stettin, Danzig über Thorn, Leipzig, Hannover über Magdeburg und Hamburg erreichen. Dort würde sich eine Zweigbahn nach Lübeck anschließen – Wismar blieb außen vor.

Noch im selben Jahr brachte Wismars Konsul Crull diese Pläne in seine Heimatstadt mit. Einer alten Kaufmanns-, Rats- und Gelehrtenfamilie zugehörig, lastete er das Fehlen Wismars in den List-Plänen dem feudal geprägten Mecklenburg an.

Das Land war zudem nicht Teil des (ebenfalls von List konzipierten) Deutschen Zollvereins und unterlag einem Pfandvertrag mit der einstigen Besatzungsmacht Schweden. Auch Wismars reformfreudiger Bürgermeister Anton Johann Friedrich Haupt (1800 – 1835) erkannte, dass sich Handel und Wandel, Wirtschaft und Hafen, nur mithilfe der Eisenbahn entwickeln und entfalten ließen. Dem hoch gebildeten, weltgewandten „Stadtoberhaupt“ schwebte eine Magistrale als Verkehrsweg mit internationalem Anschluss für Getreideexporte via Ostsee vor. Er sah darin einen „Sperrbrecher für Wismar“ als Wegbereiter eines zukunftsorientierten

Eisenbahn-Hafen-Schiff-Systems, was weit weniger selbstverständlich war, als man heute meinen mag: Anton Haupt hatte begriffen, worum es List ging.

Vor diesem Hintergrund entstand die kühne Idee einer Fernstrecke von Wismar

Die Chance auf eine große Magistrale wurde vertan

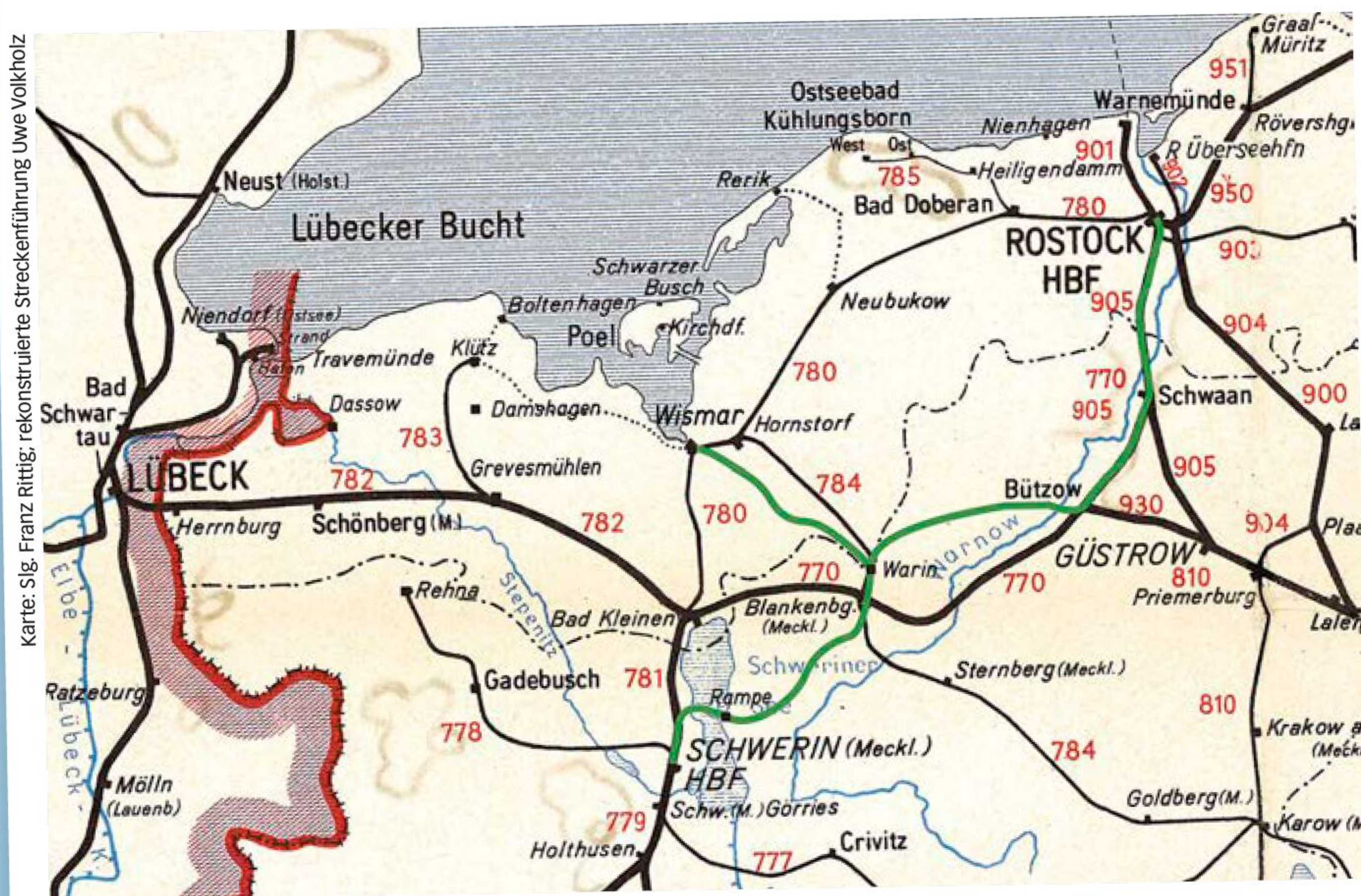
quer durch Westmecklenburg über die Elbe bei Boizenburg nach Hannover. Im Frühjahr 1835 erfuhr die Öffentlichkeit davon. In Hannover sprach man bereits von einer Magistrale nach Wismar und sah sich als Initiator. Die strategische Überlegung dahinter – der Export von



Am Kilometer 4,3 der Rampe von Wismar nach Hornstorf begegnet uns die OHE-Lok 330 090. Im Hintergrund ragen die Kirchen St. Georgen (von der seit 1960 nurmehr der Turm existiert), St. Marien und St. Nikolai auf.

Foto: Michael Mach, Eisenbahnfreunde Wismar (EPWIS)

Mineralsalzen aus den Abbaugruben Niedersachsens via Wismar nach Skandinavien – war ihrer Zeit weit voraus. Wer auch immer das wagemutige Vorhaben einer solchen Hauptbahn auf- oder einbrachte, konnte 1835 noch nicht ahnen, was eine Trasse dieser Größenordnung erforderte. Vermessung, Berechnung, Fixierung und Baufreiheit verlangten neue technische Wege. Um sie zu beschreiten, lagen jedoch kaum theoretische, geschweige denn praktische Erfahrungswerte vor. Elementare Probleme wie die Spurgebundenheit der Eisenbahn mit ihren Konsequenzen für die Betriebssicherheit, die Spurweite und das Lichttraumprofil der Fahrzeuge

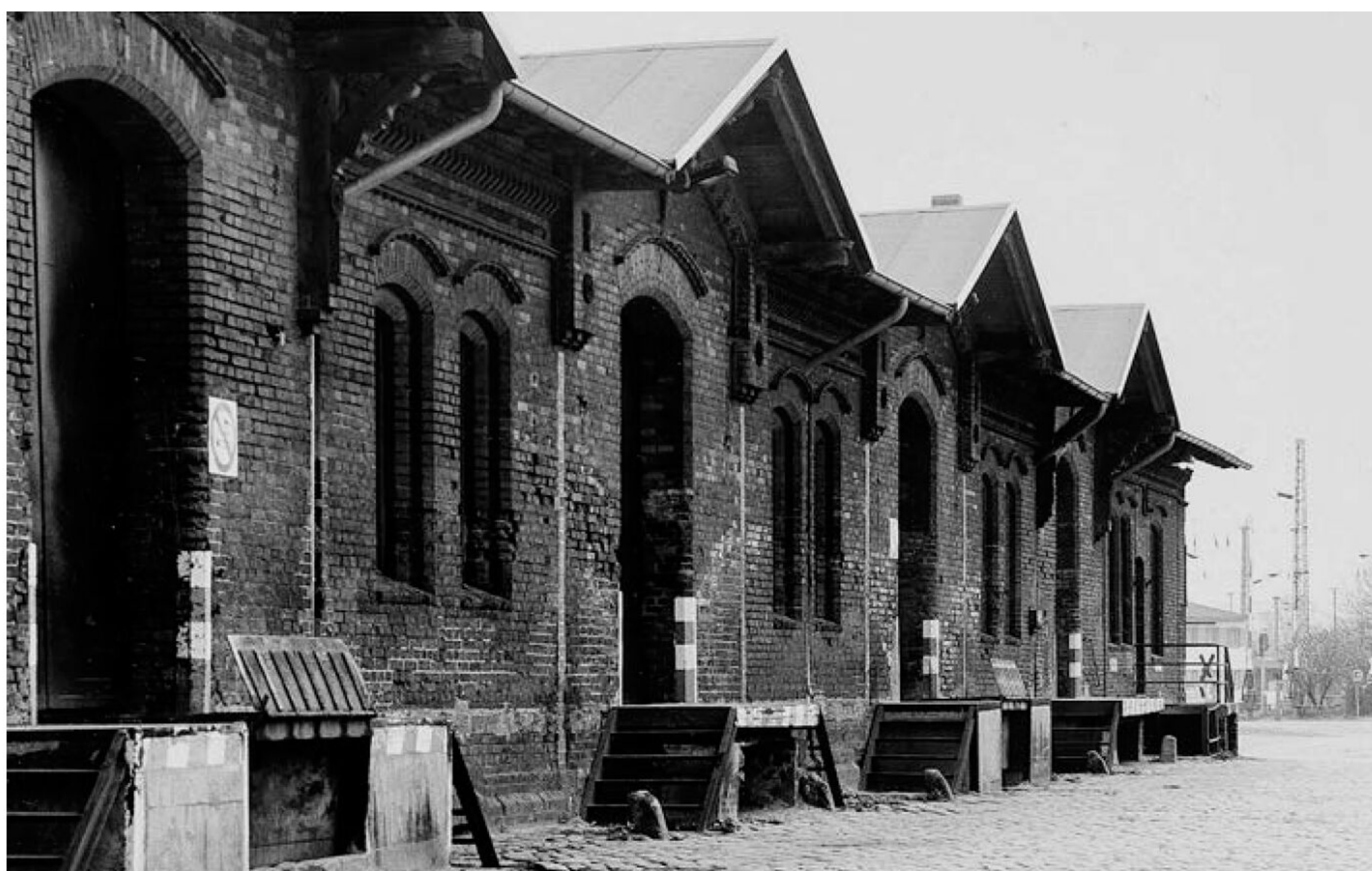


Diese Übersichtskarte zeigt die abseitige Lage, in die Wismar bereits mit seinem ersten Streckenanschluss 1848 geraten war. Die rekonstruierte Linienführung in Grün erinnert an die Netzvariante der Großherzoglichen Regierung in Schwerin, die Wismar noch stärker benachteiligt hätte.



Das zweite Wismarer Bahnhofsgebäude in einer Ansicht von der Stadtseite. Dort, wo ab 1857 „Pferdeomnibusse“ abfuhr, wurden später zusätzliche Gleise verlegt.

Foto: Archiv der Hansestadt Wismar (AHW)



Kaum zu glauben, aber bis 1857 diente dieser Güterschuppen mit zwei Innengleisen (!) zunächst als Empfangsgebäude. Äußerlich mecklenburgischen Fabrik- und Wismarer Speicherbauten nicht unähnlich, wurde er inzwischen mustergültig restauriert.

Foto: Rainer Andresen, Sig. AHW



Foto: Slg. Lothar Schultz / Archiv EFWIS

Der Bahnhof Wismar von der Gleisseite im Jahre 1935. Bei der linken Lok handelt es sich um eine badische Gattung VIc, die in Mecklenburg eingesetzt wurde.

summierten sich zu einer Rechnung mit vielen Unbekannten. Die Linienführung mit ihren topografischen Anforderungen an die Bahntrasse warf Fragen auf: Wie sollten „die eisernen Geleise“ Felder, Wiesen und Wälder, Ansiedlungen, Ortschaften und Städte passieren? Wie ließen sich Hügel und Senken, Wasserläufe und Seen queren? Wie bewältigte man Feuchtgebiete wie Sümpfe und Moore? Drohte womöglich Treibsand im Untergrund?

Als Projektant fand sich ein Ingenieur mit Kenntnissen aus dem militärischen Vermessungsdienst. Als erfahrener Pionieroffizier verglich Hauptmann Luttermann aus Hannover die Risiken mit denen einer bewaffneten Auseinandersetzung: Nichts verlief je exakt nach Plan! Dennoch quittierte er den Vermessungsbefehl positiv; die Sache ließe sich umgehend „in Angriff“ nehmen. Seine Unteroffiziere und Soldaten schwärmten aus, postierten die hölzernen Messlatten ihrer Ausrüstung und vermeldeten Zahlen und Werte. Luttermann registrierte, rechnete, zeichnete und ließ abstecken, was ihm optimal erschien. Die im Stadtarchiv Wismar handschriftlich erhaltenen Berichte aus dem Jahre 1836 künden von erstaunlicher Expertise und einer Aufbruchstimmung, wie sie die stillen Dörfer zwischen Elbe und Wismarbucht noch nie erlebt hatten. Der Baubeginn stand unmittelbar bevor.

Doch das Vorhaben scheiterte! Preußen trat als entschiedener Gegner auf. Dessen Regierung fürchtete Vorteile für



Foto: Rainer Andresen, Slg. AHW

Da der Bahnhofsvorplatz infolge des Baues weiterer Gleisanlagen seine Funktion verlor und das Empfangsgebäude von 1857 in eine Insellage geriet, wurde stadtseitig 1912 ein sogenanntes Vorempfangsgebäude mit Tunnelzugang zu den Bahnsteigen errichtet.

das Königreich Hannover und das Großherzogtum Mecklenburg. Preußen favorisierte eine Magistrale Berlin – Hamburg. Das war legitim, doch ließen sich daraus Rechte ableiten, das Wismarer Vorhaben zu verhindern? Was berechnete Preußen,

dass der Magistrale Berlin – Hamburg ein strikter Vorzug einzuräumen sei. Was nützte es da, wenn Wismar mit einem geschützten Exporthafen und goldgelb wogenden Getreidefeldern im Hinterland punkten konnte? Haupt war tot, anstelle seines Einsatzes gähnte eine Lücke.

Am Ende zwang das übermächtige Preußen den wankelmütigen mecklenburgischen Großherzog Friedrich Paul, Wismar zu verdrängen. So schwer ließ sich das gar nicht bewerkstelligen: Alexandrine, die ob ihrer Schönheit gerühmte Großherzogin, war die Tochter des Königs Friedrich Wilhelm III. von Preußen! Was mag da gelaufen sein? Auch so geht Geschichte ... Nach zeitgenössischem Urteil kein begnadeter Politiker, „mochte“ der Schweriner Landesvater nicht erkennen, dass Wismars Chancen als Verkehrsknoten abhandenkamen. Wismar konnte sich dieser Entwicklung kaum erwehren, da es infolge des Pfandvertrags mit Schweden keine Vertretung im Landtag besaß.

Fremdbestimmt blieb Wismar ohne Anschluss

eine Magistrale von Niedersachsen an die Ostsee zugunsten einer Fernstrecke von Berlin an die Nordsee zu hintertreiben? Politisch unvorsichtig verlangte Hannover von Schwerin, den Bau der von Preußen geforderten Strecke über das südwestliche Mecklenburg bei Hagenow zu verhindern. Mit aggressivem Unterton konterte Berlin,

So geriet die Seestadt ins Abseits und blieb vom Fortgang der Bahngeschichte Mecklenburgs einstweilen ausgeschlossen. Die brillante Idee einer Fernbahn nach Hannover verzweigte zu nacherzählbarer Geschichte auf dem Papier von Ratsakten, Protokollen und Korrespondenzen. Sie wanderten ins Wismarer Stadtarchiv. Dort liegen sie wohlbehütet bis heute und versetzen jeden Leser in Staunen.

Die Chance war vertan! Die Stadt hatte die Reckstange des Erfolgs jedoch nicht schuldhaft verfehlt, sie war ihr mit feudaler Vormundschaft genommen worden. Der Hintergrund konnte drastischer nicht sein: Machtpolitische Interessen auf preußi-

Erst 1848 gelang schließlich eine erste Bahnverbindung

scher Seite, mit mangelndem Weitblick gepaarter mecklenburgischer Opportunismus, taktisch unvorsichtige Forderungen aus Hannover, die territorialrechtliche Situation wegen des Pfandvertrags mit Schweden und die unberechenbaren Folgen aristokratischer Verwandtschaftsverhältnisse nahmen Wismar die Chance auf eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik.

Erst 1848 ließ sich Wismar per Schiene erreichen. Nach Jahren des Streits über ihre Linienführung ging eine Stichstrecke von Schwerin über die Dörfer Kleinen und Mecklenburg in Betrieb. Sie endete in einem Kopfbahnhof auf Flächen der geschleiften Befestigungsanlagen Wismars. Ob die Bürger, die von einem „Sackbahnhof“ sprachen, dies auch sarkastisch intonierten, ist nicht überliefert.

Die Bedeutung der Strecke nach Wismar relativierte sich mit dem Bau der Hauptbahn Schwerin – Rostock ab Kleinen. Wismar geriet endgültig in seine bis heute sichtbare Randlage. Zu einem Empfangsgebäude reichte es erst 1856/1857. Immerhin dem Tudor-Stil nachempfunden, ist das Bauwerk erhalten geblieben und soll zu alter Schönheit zurückfinden.

Durch den Bau von Nebenbahnen versuchte Wismar, sich aus seiner misslichen Lage herauszuhelfen. Von mehreren angeordneten Projekten trugen dazu praktisch nur die Nebenstrecken Wismar – Rostock und Wismar – Karow bei. Sie stellten Verbindungen zu den Hauptlinien her und halfen bei der Erschließung des weiten Landes nord- und südöstlich der Stadt.

Impulse für die Nebenbahn Wismar – Rostock gingen auch von Neubukow, Kröpelin und Doberan aus. Am 19. Juli 1883

Foto: Slg. Michael Mach, EFWiS



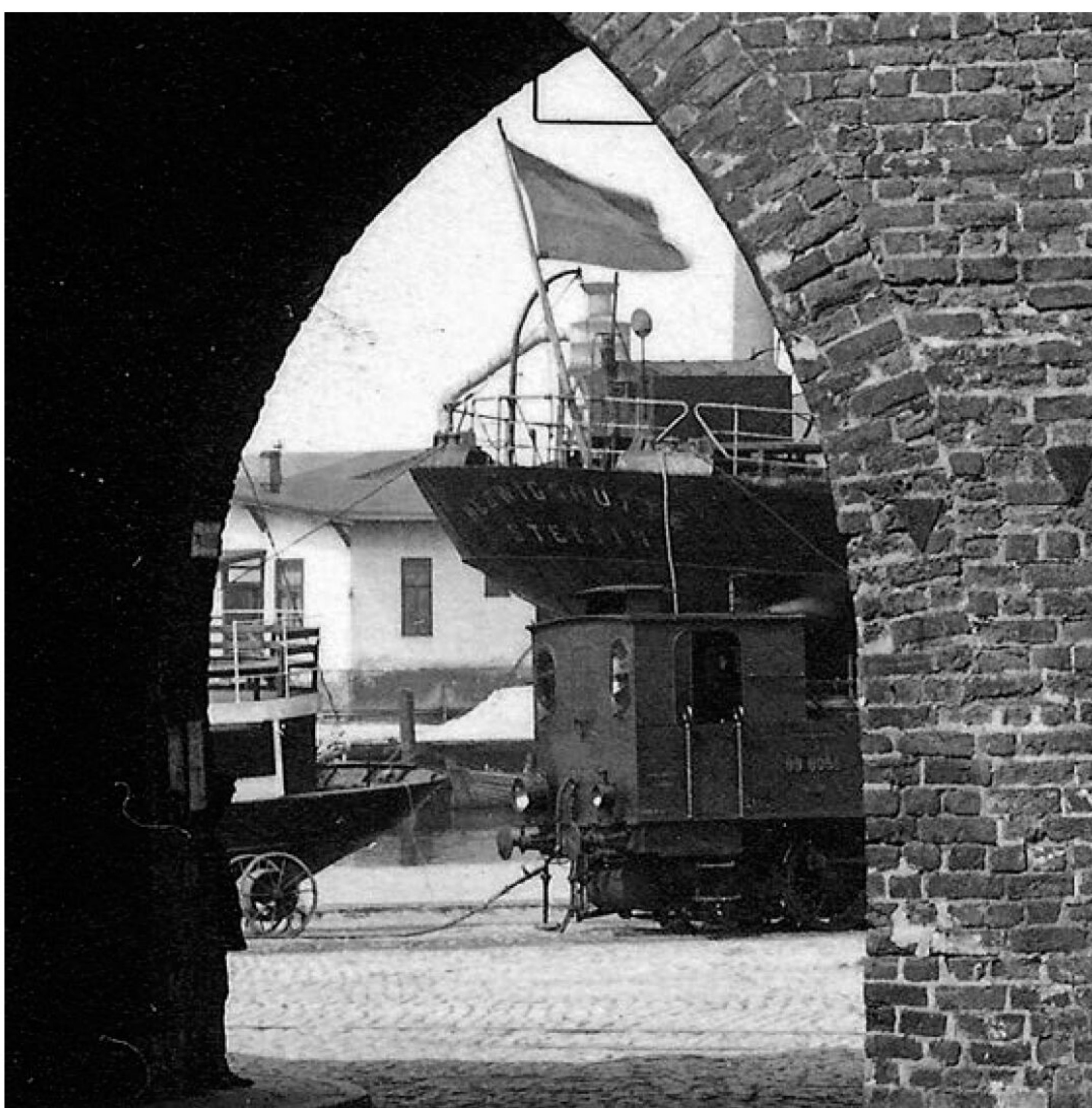
Während Kali-Ladungen noch heute den Wismarer Seehafen erreichen, gehören die einst umfangreichen Gleisanlagen mit ihrem erheblichen Güterverkehr im Wismarer Alten Hafen längst der Vergangenheit an. Die im Foto sichtbare Gleislage lässt sich heute nur noch erahnen. Auch die „im Päckchen“ ankern den Fischkutter der Genossenschaft sind Geschichte.

Zu den älteren Fotografien aus der Eisenbahngeschichte Wismars gehört diese Aufnahme vom Hafen am sogenannten Seegrenz-Schlachthaus (im Foto links) mit rangierender T3. Das Schlachthaus wurde 1928 erbaut, das Bild dürfte also kurz nach dessen Fertigstellung entstanden sein.



Foto: Slg. Lothar Schultz / Archiv EFWiS

Foto: Slg. Michael Mach, EFWiS



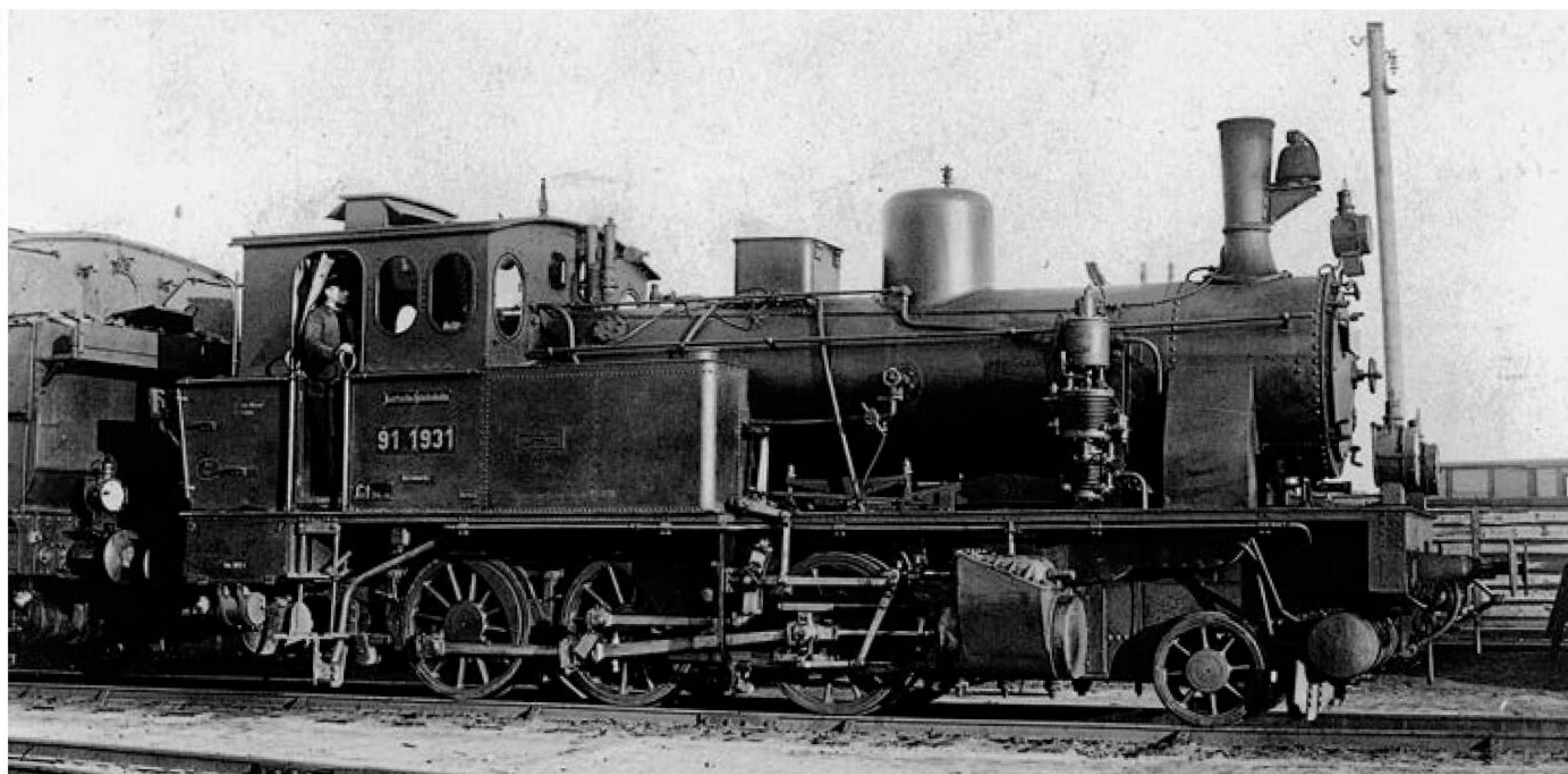
„Wismarer geht's nicht“: Durch das Wassertor am Alten Hafen fällt der Blick auf die rangierende 89 8056. Die auf 1926 datierte Aufnahme entstand übrigens an jenem Bauwerk, das einen der Hintergründe für F. W. Murnaus Stummfilmklassiker „Nosferatu“ von 1922 bildete.

Foto: Sig. Michael Mach, EFWIS



Das undatierte Foto zeigt einen in Wismar seltenen Fünfkuppler der Baureihe 94²⁻⁴ am Alten Hafen. Viel Freude hatte man an 94 236 in den engen Gleisbögen angeblich nicht.

Foto: Archiv Dirk Endisch



Zu einer für die „späte Frühzeit“ der Wismarer Eisenbahngeschichte ab 1907 typischen Lokomotive wurde die speziell für Mecklenburg entwickelte Gattung T4.

Foto: Rainer Andresen, Sig. AHW



Die Ausfahrgleise des Bahnhofs Wismar in Richtung Rostock (links) und nach Schwerin (rechts) zeigen ein Problem von historischer Tragweite: gedrängte Bahnhofsanlagen mit großen Kreuzungswinkeln auf städtebaulich denkbar ungünstigem Terrain.

erteilte die Großherzogliche Regierung die Konzession. Planung und Bau hatte bereits 1882 der Stettiner Unternehmer Friedrich Lenz in Angriff genommen. So rollte noch im Juli 1883 der erste Reisezug. Der Güterumschlag im Wismarer Hafen wuchs spürbar an, die Endstation Wismar wurde Umsteigebahnhof. 1890 übernahm die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn (MFFE) die Strecke.

Zu vergleichbarem Erfolg gelangte die Nebenbahn Wismar – Karow. Wiederum durch Lenz geplant und ausgeführt, verband sie Wismar mit den Städtchen Neukloster, Warin, Brüel, Sternberg und

Wismar als nordöstlicher Verkehrsknoten der MFFE

Goldberg. Dem ländlichen Charakter ihrer landschaftlich schönen Trassenführung angelehnt, bespöttelte sie eine Zeitung als „Entenbahn“. Auch sie wurde 1890 zum Bestandteil des MFFE-Netzes.

Die in Wismar erforderlichen Erweiterungen führten zu umfangreichen Gleisanlagen sowohl vor als auch hinter dem Empfangsgebäude. Nun in Insellage, ließ sich das Bauwerk nur noch per Fußgängertunnel erreichen. Das stadtseitig neu erstellte „Vorempfangsgebäude“ hatte allerdings mit dem vornehmen Tudor-Stil nicht das Entfernteste gemein. Preiswert errichtet, erinnert es bis heute eher an mecklenburgische Nebenbahnromantik.

Die Wismarer Stationsschlosserei verkörperte zunächst nicht mehr als eine kleine Lokstation. Sie musste daher immer wieder erweitert werden. Ab den 1880er-Jahren gab es einen Ringlokschuppen mit Drehscheibe und erst 1935 wurde daraus ein selbstständiges Bahnbetriebswerk. Zum Leidwesen vieler Eisenbahner unterstand es dem landesfremden Maschinenamt Lübeck der RBD Schwerin. Nichtsdestoweniger entwickelte sich Wismar zu einem Stationierungsort bemerkenswerter Lokomotiven. Gehörten bis etwa 1900 von Hartmann/Chemnitz und Eggestorf/Hannover gebaute Dampfloks zum Bestand, kamen schon bald die mecklenburgische T3b preußischer Abkunft und 1907 die speziell für Mecklenburg entwickelte T4 nach Wismar. Zu DRG- und DR-Zeiten tauchten die formschönen Tenderloks der Baureihe 75⁴ bzw. 75¹⁰⁻¹¹ (Ex-badische VIc) und die Baureihe 64 in Wismar auf. Als Güterzugloks dominierten die (preußischen) Gattungen G3, G4 und G5, später auch die G7 als DRG-Baureihe 55⁰⁻⁶.



Auf dem Weg zum Güterbahnhof kam 50 3665 vor einem Nahgüterzug im Herbst 1984 am BW-Gelände vorbei. Fahrdienstleiter Michael Mach war gerade auf Stellwerk W2, als ihm von dort aus dieses Foto voller Dynamik gelang.

Die Dieselloks der Baureihe V36 bedienten den Ölhafen Wismar von 1955 bis 1982. Zu ihren Aufgaben zählten auch Übermaß-Transporte von Großbauteilen zur damals hochproduktiven Matthias-Thesen-Werft.

Im Sommer 1894 gründeten der Reeder Heinrich Podeus und sein Sohn Paul eine Waggonbaufabrik. Bereits 1898 beschäftigte sie 450 Arbeiter, Konstrukteure und Fertigungsingenieure. Die ihrer Firma treu verbundenen Facharbeiter kamen aus handwerklichen Berufen, die sie exzellent beherrschten. Schon bald lieferte Wismar jährlich bis zu 500 Eisenbahnwaggon. Die 1908 auf über 1000 Beschäftigte angewachsene „Wagenbau AG“ bot neben ihrem Güter- und Reisezugwagenprogramm auch Salon-, Schlaf- und Speisewagen sowie Straßenbahnfahrzeuge, Last- und Personenkraftwagen an.

1917 zur späteren Eisenbahnverkehrsmittel AG (EVA) gelangt, zählte Wismar zu den führenden Waggonfabriken Europas. Der Inflation der 1920er-Jahre und der Weltwirtschaftskrise folgten Auftrags-einbrüche und Entlassungen. Trotzdem konnte sich die Firma mit Entwicklung und Bau hochmoderner Triebwagen profilieren. Mit vierachsigen Typen für Haupt- und Nebenbahnen, darunter Schnelltriebwagen wie VT 137 028-30, 058-067 und

Die Wismarer Waggonfabrik existierte von 1894 bis 1947

075-079 mit 310kW-Maybach-Motoren, übertraf Wismar zeitweilig sogar die konstruktive Qualität der AEG. Für E 44 70, die spätere E 44 001, lieferte Wismar 1930 im Auftrag der Siemens-Schuckertwerke (SSW) den Kastenaufbau.

Zu einer Spezialität gerieten die Wismarer Schienenbusse der Bauart Hannover. In sechs Grundvarianten für Spurweiten von 750 bis 1435 mm lieferbar, konnten sie den Bestellerwünschen von Klein- und Privatbahnen individuell angepasst werden.



Die Dieselloks der DR-Baureihen 110 und 120 waren für Wismar einst typisch. Das Foto von 120 331 auf der Drehscheibe des BW entstand lange vor der Elektrifizierung 1987.



Foto: Burkhard Teichel

So sieht der Reisende 2026 vom Bahnsteig 2 aus das ehemalige Bahnbetriebswerksgelände in Wismar mit seinen heutzutage vielfarbigen „Übernachtungsgästen“.



35 1097 erinnerte 2019 als Gast an die Wismarer Ära dieser Loks. Links das (einstige) Stellwerk W2.

Foto: Andreas Nielsen, EFWS



Foto: Slg. Michael Mach, EFWS

Populär wurden sie mit Spitznamen wie „Schweineschnäuzchen“, „Ameisenbär“ oder auch „Maus“. Robust, zuverlässig und wirtschaftlich, eroberten sie sich einen festen Platz in der Technikgeschichte der deutschen Eisenbahnen.

Trotz beengter Lageverhältnisse wuchs die Eisenbahn in Wismar nach 1949 zu ungeahnter Bedeutung auf. Den Hintergrund dieser Entwicklung bildete neben der neuen Matthias-Thesen-Werft der Ausbau des Überseehafens. Wismar wurde Ziel schwerer Ganzzüge mit Kalisalzen aus den Thüringischen Bergbaurevieren. Die im April 1950 in Betrieb genommene Kalisalz-Kippanlage zur Schiffsverladung für den Export blieb in beiden deutschen Staaten ohne Beispiel – die Waggonkipper bewältigten 4000 Tonnen Kalisalz pro Tag! Die langen, lauten und schweren Kalizüge wurden zum Markenzeichen der Eisenbahn Wismars. 1955 nahm der Ölhafen seinen Betrieb auf, der massenhafte Umschlag von Erdöl auf die Schiene erreichte 1966 die Drei-Millionen-Liter-Marke.

Die Leistungen von Werft und Hafen, der hohe Arbeitskräftebedarf und der Anstieg des Binnentourismus an die Ostsee verlangten Eil- und Schnellzugverbindungen. Die Anlagen für den Reisezugdienst waren den Anforderungen jedoch nicht immer gewachsen. Die Rbd Schwerin fand unkonventionelle betriebliche Lösungen. So musste der zu Beginn der 1950er-Jahre verkehrende schwere Schnellzug D 184 von Dresden über Leipzig, Halle, Magdeburg und Wittenberge in Schwerin geteilt werden: Eine abgekuppelte Wagengruppe wurde als Eilzug E 117 nach Wismar geleitet. Der Zug machte dort Kopf, wechselte Lok und Fahrtrichtung und lief über die Nebenbahn via Bad Doberan nach Rostock weiter. Dort traf er dann wieder auf den D 184, der bereits eine reichliche Stunde früher eingetroffen war. Anstelle dieser Leistung verkehrte später der schwere D 177. Im Sommerfahrplan 1960 begann der begehrte „Bäderzug“ mit Schlaf- und Liegewagen in den Abendstunden in Erfurt, um über Magdeburg, Schwerin, Wismar und Rostock nach Putbus auf Rügen durchzulaufen. Die Rückleistung war als D 178 von Putbus bis Arnstadt vorgesehen.

Alltag noch 1979: Die ölhauptgefeuerte 50 0054 des Bw Wismar hat das Einfahr-signal von Hornstorf passiert und rollt zügig nach Neukloster, wo sie einen schweren Kieszug für Rostock übernimmt.

Auch dieser Zug machte in Wismar Kopf, wofür 15 Minuten reichen mussten.

Die hohen Belastungen erforderten leistungsfähige Lokomotiven. Auch nach Abzug der eleganten Tenderloks der Baureihe 75⁴ / 75¹⁰⁻¹¹ blieb der Lokomotiveinsatz ab 1949 abwechslungsreich. Das oft überlastete Betriebswerk stand anfangs vor dem Problem, nur auf der Hauptstrecke nach Schwerin Loks mit Achslasten über 17,5 Tonnen einsetzen zu können. Die in Wismar stationierte Baureihe 57¹⁰⁻⁴⁰ (Ex-preußische G 10) erwies sich vor Kali- und Kesselwagenzügen zwar bald als überfordert, konnte aber mit nur 15 Tonnen Achslast überall fahren. Eine der letzten Wismarer G 10 war 57 1912, die fallweise bis Anfang 1970 Reise- und Nahgüterzüge zwischen Wismar und Karow bespannte.

Die schweren Tenderloks der Baureihe 93⁰⁻³ (Ex-preußische T 14) erwiesen sich hingegen infolge ihrer unausgeglichnen

Der Bahnbetrieb in Wismar war bemerkenswert

Achslasten vor allem im schweren Berufsverkehr der Strecke Wismar – Sternberg – Wismar (planmäßig mit vierteiligen Doppelstockeinheiten) als wachsendes Risiko für den verschlissenen Oberbau. Die Schnell- und Eilzüge nach Schwerin und Rostock übernahm zunächst die Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ (Ex-preußische P 8). Noch bis 1968 lief bevorzugt 38 2369, deren

Dienstplangemeinschaft als besonders erfahren und zuverlässig galt. 1971 wurden auch die konstruktiv gelungenen, beliebten 1'C1'h2-Neubaumaschinen der Baureihe 23¹⁰ (ab 1970 DR-Baureihe 35) in Wismar heimisch.

Als ideal erwiesen sich die leistungsfähigen, mit lediglich 15 Tonnen Achslast universell verwendbaren Fünfkuppler der Baureihe 50. Bereits 1960 setzte Wismar fünf Maschinen der Ursprungsausführung ein. Ihnen folgten in den 1960er- und 1970er-Jahren alle Unterbauarten, darunter die Neubaumaschinen der Baureihe 50⁴⁰. Letztere, entgegen konstruktiven Intentionen unangemessen vor schweren Güterzügen verwendet, quitierten derartige betriebliche Missgriffe mit Rissen in den Blechrahmen. Zum vollen Erfolg wurden hingegen die Reko-Loks der Baureihe 50³⁵, die auf al-

len drei Wismarer Stecken dominierten. Sie übernahmen jede Zuggattung, brachten schwere Fuhren von Wittenberge nach Wismar und zogen Leerzüge via Blankenberg nach Süden. Unbeliebt machten sie sich nur, wenn sie mit dem ersatzweise gekuppelten „Rheumatender“ 2'2'T 28 von ausgemusterten Loks der Baureihen 23¹⁰ oder 50⁴⁰ nach Karow liefen. Da dort nicht gedreht werden konnte, mussten Hin- oder Rückfahrt ohne schützende Tendervorderwand Schlepptender voran erfolgen. Spitzenwerte der Belastung erreichte die Unterbaureihe 50⁵⁰ (ab 1970 DR-Baureihe 50.0) mit Ölhauptfeuerung, die selbst in Plänen der ölhauptgefeuerten Baureihe 44 nicht schlappmachte.

Als Vorbote des Traktionswandels galt in Wismar seit 1955 die dreiachsige Die-

Foto: Mathias Hapke, EFWS



Auch auf der Westseite des Alten Hafens lagen einst Anschlussgleise, die, vom Holzumschlag kommend, am 21. August 1991 von der Wismarer 105 046 befahren wurden.

Foto: Konrad Goller, Slg. Archiv EFWS



Nicht ganz ungefährlich, weil verboten, war 1978 das Fotografieren der wirtschaftspolitisch als hochsensibel eingestuften, äußerst leistungsfähigen Kali-Kippanlage im Hafen.

Foto: Michael Mach, EFWS



Wismar 1982: Ursprünglich als Heizlok gedacht, kam die Schnellzuglok 01 2204 vor planmäßigen Zügen zum Einsatz, die zur Attraktion wurden (hier am Bahnsteig 2 mit einem Personenzug nach Rostock).



Nur wenige Dampfloks waren für Wismar so typisch wie die der Baureihe 50: 50 3545 bei der „Abschiedsleistung“ nach Rostock am 16. November 1994 in Groß Schwaß.

Foto: Mathias Happke, EFWIS



Fast ein Modellbahnmotiv aus den 2000er-Jahren: Die 232 230 mit Durchgangsgüterzug „aus dem Süden“ (Bad Kleinen) passiert die Kreuzungsgleise in Richtung Hafenbahn.

Foto: Michael Mach, EFWIS

sellokbaureihe V 36: Der Ölhafen sicherte diesen Oldtimern ein langes Leben, denn der dort erforderliche Brandschutz verhalf den einstigen „Kriegsloks“ dank ihrer Funkenflugschutzeinrichtung noch bis 1982 zu eher friedlichen Diensten.

Im Verlauf des Traktionswandels, der die DR-Baureihen 110, 120 und in den 1980er-Jahren sogar die 118 nach Wismar brachte, kam es zu eigentümlichen Besonderheiten: Von Februar bis März 1971 tauchte mit 64 266 ein letztes Mal die Baureihe 64 in Wismar auf und bespannte als fallweiser 110-Ersatz unter anderem das Zugpaar P 1613/1622 Wismar – Borkow – Wismar. Zum „Dampfstar“ wurde jedoch 01 2204. Eigentlich eine Heizlok, lief sie von Oktober 1981 bis Mai 1982 vor Reisezügen nach Rostock, Stralsund und Güstrow. Nicht ganz in diese Reihe gehörte der Oldtimer 244 103, eine Elektrolok der Altbau-Reihe E 44, die ab 1987/88 zum Vorheizen der Reisezüge diente.

Im Zuge der gesamtdeutschen Bahnreform verschwand der historische Begriff „Bahnbetriebswerk“ ab 1994 aus dem Sprachgebrauch der neuen DB AG. Letztere zerschlug über Jahrzehnte hinweg gewachsene Strukturen. Wismar hatte seine Selbstständigkeit bereits 1993 verloren. Bis 1997 dem nunmehrigen Betriebshof Schwerin unterstellt, verblieb vor Ort nur

Nach der Bahnreform setzte ein schneller Niedergang ein

eine Personaleinsatzstelle, bis fast alles außer Betrieb war. Die einst wichtige Nebenstrecke nach Karow, noch nach 1970 für Achslasten von 21 Tonnen ausgebaut, wurde ersatzlos stillgelegt. 1996 in unüberlegter Hast bis Blankenberg zurückgebaut, ging mit ihr eine Ressource ökologischer Verkehrspolitik verloren.

Wismar beschäftigte über 1000 Eisenbahner, die nun mit existenziellen Problemen konfrontiert waren. Berufserfahrene Lokführer mussten ihre Lebensstätigkeit aufgeben. Vor Betriebs- und Verkehrseisenbahnern, Werkstattmitarbeitern, Meistern, Ingenieuren und Technologen stand die bange Frage, wie es weitergehen sollte. Der Endbahnhof Wismar, noch 1987 aus Richtung Schwerin elektrifiziert, blieb mit den ausgedehnten Anlagen seiner

228 731, eine sechssachsige V 180, galt wegen ihres exzellenten Pflegezustands als „Star von Wismar“, hier am 8. April 1991 bei der Ausfahrt nach Schwerin.



Foto: Mathias Happke, EFWIS

Diese kleine Parade zeigt noch längst nicht alles, was die Wismarer Eisenbahnfreunde zu bieten haben. Bis auf die beiden Loks entstammen alle Fahrzeuge der Waggonfabrik Wismar.

Der 1927 von Wismar nach Dänemark an die Skagenbahn gelieferte vierachsige Triebwagen SB M1 gelangte 2025 an seinen „Geburtsort“ zurück.



Foto: Andreas Nielsen, Sg. Archiv EFWS

Foto: Andreas Nielsen, Sg. Archiv EFWS



Hafenbahn (Gleislänge 25 Kilometer) ein wichtiges Güterverkehrszentrum. Mit Reisezügen lassen sich heute Ziele wie Rostock, Schwerin, Ludwigslust und sogar Berlin auf direktem Wege ohne Umsteigen erreichen. Hochwertiger Fernverkehr existiert jedoch nicht mehr. Für die Strecke nach Rostock ist eine Modernisierung mit Akku-Triebwagen beabsichtigt.

Im Oktober 2000 gründeten sich die „Eisenbahnfreunde Wismar“ (EFWS) als eingetragener Verein. Ihre Ziele: aktive Traditionspflege, Forschungen und Veröffentlichungen zur Wismarer Bahngeschichte, Sammlung und Erhalt von für Wismar typischen Schienenfahrzeugen. Die ambitionierte Gründungsversammlung fand im ehemaligen Bahnbetriebswerk statt. Wohl jeder der Anwesenden träumte davon, das stillgelegte Bw dereinst als Vereinsteam übernehmen und zu ei-

nem Eisenbahnmuseum ausbauen zu können. Eine Handvoll Enthusiasten begann, erste historische Fahrzeuge auf dem Hafelfeld am Stadtrand Wismars aufzuarbeiten. Die ehrgeizige Zielstellung „Eisenbahnmuseum“ bedurfte eines soliden Domizils. Dank des historischen Bewusstseins und der finanziellen Großzügigkeit der Hansestadt gelang die Erhaltung des historischen Lokschuppens mit Drehscheibe

und Sozialgebäude nebst Werkstatt. Die engagierten Vereinsmitglieder können vieles und machen (fast) alles möglich: von der Aufarbeitung historischer Fahrzeuge und Sachzeugen über den Aufbau einer Bibliothek und eines Archivs bis hin zu

Dank des Museums überlebt die Bahntradition in Wismar

schwierigen Bau- und liebevollen Gartenarbeiten auf dem gepflegten Gelände des alten Bahnbetriebswerks.

Wer Wismar besucht, den überrascht die Vielfalt historischer Fahrzeuge. Als Star der wertvollen Sammlung, die auch gern individuell vorgestellt wird, gilt seit 2025 der einst in Wismar gebaute Triebwagen SBM 1. 1927 an die dänische Skagenbahn geliefert, war er seiner Zeit weit voraus. Aber auch Personen- und Güterwagen, VT-Beiwagen früherer Privatbahnen, ein in Wiederaufbau befindlicher „Ameisenbär“ und mehrere Dieselloks tragen zum Alleinstellungsmerkmal des entstehenden Museums bei. Der alte Rostocker Straßenbahnwagen, den Wismar einst lieferte, glänzt bereits jetzt in einem ebenso vorbildlichen Erhaltungszustand wie ein Güterwagen der meterspurigen Franzburger Kreisbahn. Ein Besuch lohnt sich; fahren Sie doch mal hin!

Franz Rittig

Foto: Andreas Nielsen, Sg. Archiv EFWS



Und so sieht es aktuell vor Ort aus: links das im Aufbau befindliche Eisenbahnmuseum, rechts die verbliebenen Gleisanlagen des Bahnhofs der Hansestadt.

BAHNWELT AKTUELL

Meldungen des Monats

Der frisch aufgearbeitete SVT Görlitz passiert am 13. Juni 2026 den kleinen Ort Wegeleben in der Nähe von Halberstadt.



Foto: Dirk Endisch

MUSEUMSBETRIEB

Feierliche Übergabe des SVT Görlitz

Am 13. Juni 2026 war es endlich soweit: Nach mehr als fünffähriger Aufarbeitung absolvierte der vierteilige Schnelltriebwagen der Bauart Görlitz seine offizielle Erstfahrt von Halberstadt nach Thale (Harz). Zahllose Eisenbahnfreunde warteten entlang der Strecke und im Bahnhof Thale auf die aus den beiden Triebköpfen VTa 18.16.10 und VTb 18.16.07 sowie zwei Mittelwagen gebildete Einheit. Im Bahnhof Thale übergab der Geschäftsführer der Verkehrs Industrie Systeme GmbH (VIS), Ronald Krah, symbolisch einen Schlüssel an Mario Lieb, den Geschäftsführer der SVT Görlitz gGmbH. Die bis dato aufgelaufenen Gesamtkosten für die betriebsfähige Aufarbeitung des vierteiligen Triebwagens besaßen Lieb auf rund sieben Millionen Euro, von denen fünf Millionen Euro aus Fördermitteln des Bundes sowie der Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt stammten.

Leider standen die Probe- und Personaleinweisungsfahrten mit dem SVT Görlitz unter keinem glücklichen Stern. Nach der zweiten sogenannten Werkstattfahrt am 28. April 2026 folgten am 4. und 5. Mai 2026 Probefahrten auf den Strecken Halberstadt – Thale (Harz) und Halberstadt – Halle (Saale) – Leipzig. Der Einsatz am 6. Mai 2026 musste aufgrund eines Defektes an einer Motorenanlage abgebrochen werden. Die nach Abschluss der notwendigen

Instandsetzungsarbeiten ab 18. Mai 2026 vorgesehenen Einweisungsfahrten für das Personal konnten aufgrund eines erneuten Motorschadens nicht stattfinden. Damit musste kurzfristig auch die für den 30. Mai 2026 vorgesehene Übergabe des SVT Görlitz um zwei Wochen verschoben werden.

Nach der Übergabefahrt nach Thale absolvierte die Triebwageneinheit am 13. Juni 2026 eine weitere Fahrt für geladene Gäste auf der Strecke Halberstadt – Magdeburg. Einen Tag später wurde der SVT Görlitz im Rahmen einer Sonderfahrt von Halberstadt über Halle (Saale) und Leipzig zu seinem neuen Standort in Radebeul überführt, wo er von zahlreichen Schaulustigen in Empfang genommen wurde und

anschließend eine Rundfahrt von Radebeul Ost über Coswig (b. Dresden) und Dresden-Friedrichstadt zurück nach Radebeul Ost machte. Am 21. Juni 2026 folgte eine „Kleine Sachsenrundfahrt“ auf der Route Dresden – Riesa – Chemnitz – Dresden.

Allerdings konnte die für den 28. Juni 2026 geplante Sonderfahrt nach Cottbus zum Konzert der Band „Keimzeit“ nicht stattfinden, da der Motor des VTb 18.16.07 mit einem Kolbenfresser ausfiel. Angesichts der notwendigen Reparaturen wurden auch die für Juli 2026 geplanten Sonderfahrten des Fördervereins mit dem SVT Görlitz abgesagt. Bei Redaktionsschluss waren die Arbeiten an der Maschinenanlage noch nicht abgeschlossen.



Foto: Klaus-Henning Damm

Das zweite Ziel der Präsentationsfahrt des SVT Görlitz war am 13. Juni 2026 Magdeburg. Auf der Rückfahrt nach Halberstadt passiert der Zug das Wehr der Holtemme bei Groß Quenstedt.

ÖSTERREICH

Sonderzug auf der Traisentalbahn

■ Im Streckenabschnitt St. Aegydt am Neuwalde – Freiland der Traisentalbahn wurde eine Fotofahrt mit 2045.01 und alten Zweiachsern durchgeführt. Die 2045.01 wurde von der Lokfabrik SGP unter der Fabriknummer 73679 im Jahre 1952 gebaut. Bei der ÖBB war sie vom 12. Juni 1952 bis 3. Mai 1993 im Einsatz. Nun ist die 74-jährige Diesellok im Besitz des Club ÖCD (Österreichischer Club für Dieselgeschichte) in St. Aegydt am Neuwalde stationiert. Der ÖCD sammelt und restauriert alte Dieselloks und Triebwagen. Der Streckenabschnitt Freiland – St. Aegydt am Neuwalde ist im Besitz der Traisen-Gölsental Regionalentwicklung GmbH. Die ÖBB betreiben nur mehr von St. Pölten bis Schrambach Personenverkehr.

Foto: Peter Haslebner



2045.01 konnte am 27. Juni 2026 mit ihrem Sonderzug bei Kilometer 13,9 nahe Freiland angetroffen werden.

■ Am 4. Juli 2026 bespannte 103 245 den Sonderzug „EC Pinzgau“ von Wiesbaden nach Österreich. Wahlweise war ein Ausstieg in Kitzbühel oder Zell am See möglich. Wie auch schon bei einer ähnlichen Fahrt 2025 organisierte der Verein Eisenbahn Nostalgiefahrten Bebra e. V. in Zusammenarbeit mit dem DB Museum die Sonderfahrt.



Foto: Andreas Dollinger

■ Die Netzbahnbahn Sachsen war im Juni im Personenverkehr in Sachsen unterwegs. Bisher war man nur im Güterverkehr aktiv. Dazu beschaffte man die Triebwagen 628 532, 628 634 und 628 521. Befahren wurde die Strecke Nossen – Döbeln anlässlich des Heimatfestes in Döbeln sowie die Zellwaldbahn im Abschnitt Großvoigtsberg – Freiberg. Dort fand das traditionelle Freiburger Bergstadtfest statt. Am 19. Juni 2026 verlässt 628/928 521 als RB 83794 den Bahnhof Roßwein mit seiner bekannten Signalbrücke.



Foto: Felix Seraphin

FRAGEZEICHEN

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



Foto: Jürgen Metzeler

□ Hier im Nordwesten Brandenburgs verläuft die gerade frisch sanierte Berlin-Hamburger Bahn. Der „Prignitz-Express“ startet von hier Richtung Pritzwalk, Neustadt (Dosse) und Neuruppin. Zudem beginnt hier die Strecke über die große Elbebrücke Richtung Süden in die Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt, Magdeburg. Direkt gegenüber dem Bahnhof liegt ein Werk der Fahrzeuginstandhaltung der DBAG (DB FZI GmbH). Einer der großen Arbeitgeber, der auch durch die „Elblandfestspiele“ in den letzten Jahren bekannt gewordenen Stadt. Der Redakteur Jens Wegner beschrieb die aktuelle Situation in der Märkischen Allgemeinen so: „Ein Rohdiamant wurde geschliffen und zu neuem Glanze gebracht. Das historische Bahnhofsempfangsgebäude und das Bahnhofsumfeld wurden umfangreich saniert. Das sollte würdig gefeiert werden. Also luden die Stadt, die regionale Wohnungsbaugesellschaft sowie die Mieterinnen und Mieter alle Interessierten am 13. Juni 2026 zum ‚Tag des offenen Bahnhofs‘ ein.“ Im Jahr 2018 hatte die Wohnungsbaugesellschaft der Stadt das heruntergekommene Empfangsgebäude von der Deutschen Bahn erworben. 2023 begann schließlich die umfassende Sanierung des denkmalgeschützten Bauwerks aus dem Jahr 1846 mit rund 3600 Quadratmetern Nutzfläche. Der Bürgermeister Oliver Hermann bezeichnete die Eröffnung des sanierten Bahnhofs als einen wichtigen Tag, als einen Meilenstein. „Viele Erinnerungen kleben daran. Der Bahnhof ist ein Symbol für das, was diese Stadt ausmacht – die Bahn“, sagte er. Alexander Kaczmarek lobte vonseiten der DBAG: „Es ist toll geworden, ein Wahrzeichen der Stadt, ein Schmuckstück.“

In welcher Stadt steht dieser Bahnhof?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. September 2026 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete: „Tegernseebahn“. Gewonnen haben: Manfred Bernhofer, A-5020 Salzburg; Uwe G. Seidel, 01108 Dresden; Heinz Reichenbach, 01127 Dresden; Torsten Engel, 04668 Grimma; Wolfgang Mittenzwey, 07549 Gera; Joachim Wuttke, 12209 Berlin; Holger Dorn, 15366 Hoppengarten; Christa Freuschle, 24107 Kiel; Herbert Volk-Duchêne, 25335 Bokholt-Hanredder; Günter Scheck, 25489 Haselau; Rüdiger Feist, 31812 Bad Pyrmont; Thomas Schierreich, 34613 Schwalmstadt; Dieter Gehb, 36466 Dermbach; Roland Hartmann, 49179 Ostercapeln; Rainer Mester, 57271 Hilchenbach; Jürgen Eimer, 61169 Friedberg/Hessen; Matthias Burkard, 63071 Offenbach; Matthias Beiner, 78315 Radolfzell; Oswald Zenk, 84036 Kumburg; Max Löwe, 86179 Augsburg.

Foto: Sven Mollie



■ Am 25. Mai 2026 macht die Dampflokomotive 504073 des Bayerischen Eisenbahnmuseums in Nördlingen eine weitere Werksprobefahrt von Meiningen nach Arnstadt und zurück.

Foto: Bernd Keller



■ Railpool-193312 (Ex-DB Cargo) überführte am 20. Juni 2026 acht ausrangierte SNCB-Lokomotiven der Serie 30 und fünf CFL-Triebwagen über Passau nach Rumänien. Das Bild zeigt die spektakuläre Garnitur in der Einfahrt nach Aschaffenburg Hbf.

Foto: Jana Müller



■ Nostalgiefahrten auf der Linzer Lokalbahn: Am Wochenende 4./5. Juli fand bei herrlichem Wetter das Nostalgiewochenende bei Stern&Hafferl statt. Am 4. Juli verkehrten auf der Linzer Lokalbahn Sonderzüge. Als besonderes Highlight war E22005 mit Lokalbahnwagen zwischen Eferding und Niederspaching im Einsatz, von Niederspaching aus wurden zwei Pendelfahrten nach Prambachkirchen-Bad Weinberg durchgeführt. In Waizenkirchen feierte man ein kleines Bahnhofsfest. Zudem fand eine kleine Fahrzeugausstellung statt. E22005 hat am 4. Juli 2026 mit ihren drei Wagen auf der Rückfahrt nach Eferding soeben die Haltestelle Manzing-Prambach verlassen.



Foto: Andreas Dollinger

■ Die zu Alstom gehörende Vorbereitungsgesellschaft Transporttechnik mbH führt aktuell Versuchsfahrten mit einem Triebzug des „Type 77“ für Norkse tog durch und befuhr dabei Ende Mai die Geislinger Steige sowie Ende Juni die Strecke Nürnberg – Donauwörth. Als Zuglok fungierte dabei ES 64U2-009, zwei bunt lackierte Kuppelwagen wurden bei „ERC.Deutschland“ angemietet. Der Triebzug basiert auf der seit vielen Jahren in Schweden eingesetzten Fahrzeugfamilie Coradia Nordic X60 und soll künftig auch im Nah- und Regionalverkehr Norwegens eingesetzt werden. Neben festen Bestellungen für 36 sechsteilige Triebzüge gibt es eine Kaufoption für 145 weitere Garnituren. Die geplante Auslieferung hinkt leider auch hier dem Zeitplan hinterher.

INTERNATIONALER FERNVERKEHR Drei Hauptstädte verbunden

□ Berlin Hbf, 26. Juni 2026: Während Reisende aus dem gerade an Gleis 6 fast pünktlich eingefahrenen RJ 382 aus Prag aussteigen und weitere Fahrgäste Richtung Kopenhagen innerhalb der kurzen Standzeit ihre Plätze erobern, findet an der Zugspitze ein internationaler Pressetermin statt. Dieser Tag läutet eine neue Epoche beim Reisen in Europa ein. Ein Déjà-vu, als der erste Trans-Europ-Express (TEE) 1957 an den Start ging? Nun im Jahr 2026 verbindet ein neues EU-Pilotprojekt zweimal täglich per RJ drei Hauptstädte mit einer durchgehenden neuen Direktverbindung. Zum Einsatz kommen E-Loks des Typs Siemens Vectron und der ComfortJet der ČD. Lokbespannte Züge erleben eine kleine Renaissance in der heute durch Triebzüge geprägten Bahnwelt. Von Prag bis Hamburg-Altona wird der als RailJet geführte Zug mit den bis zu 230 km/h schnellen Vectron der Baureihe 384 bespannt. Auf dem nördlichen Abschnitt ist dann ein DSB-Vectron für die Traktion verantwortlich. Im Abschnitt Schleswig – Kopenhagen besteht Reservierungspflicht. Die neuen Züge verfügen über

555 Sitzplätze, davon 99 in der 1. Klasse. Sie bieten ein angenehmes Reiseerlebnis – unter anderem durch ein Bordrestaurant, mobilfunkdurchlässige Scheiben, WLAN, ein Kinderkino und verstellbare Sitze. An Bord gibt es Platz für zwölf Fahrräder. Für Reisende im Rollstuhl ist ein Hublift vorhanden. Diese Nord-Süd-Strecke ist das erste von insgesamt zehn Pilotprojekten der EU-Kommission. Die DB AG beteiligt sich an drei Projekten für neue grenzüberschreitende Fernverkehrsverbindungen: Neben Prag – Berlin – Kopenhagen ist ein weiteres Vorhaben die Direktverbindung von München nach Mailand und Rom, die 2027 in Betrieb gehen wird. Das dritte ist die Mitte 2028 startende neue Direktverbindung Berlin – Hamburg – Kopenhagen – Oslo mit dem ICE L. EU-Kommissar Apostolos Tzitzikostas meinte: „Heute feiern wir in Berlin einen wichtigen Meilenstein für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa. Diese neue Verbindung ist ein konkretes Beispiel dafür, was ein besser vernetztes, widerstands- und wettbewerbsfähigeres Europa seinen Bürgern bieten kann.“

Durch die bessere Anbindung von drei bedeutenden Hauptstädten entlang des transeuropäischen Verkehrsnetzes bringen wir die Europäer einander näher und stärken grenzüberschreitende Mobilität.“

Foto: Jürgen Metzler



Die symbolische Inbetriebnahme des EU-Pilotprojekts würdigten feierlich DB-Vorstand Personenfernverkehr Michael Peterson, Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder, EU-Kommissar für nachhaltigen Verkehr und Tourismus Apostolos Tzitzikostas, die Berliner Verkehrssenatorin Ute Bonde sowie die CEOs von ČD Michal Krapinec und DSB Flemming Jensen.

MUSEUMSBETRIEB

Sonderzug nach Schreiberhau

■ Am Wochenende 4./5. Juli 2026 veranstalteten die sächsischen Vereine Flügelradtouristik e. V. sowie die Interessen-



Foto: Matthias Altmann

Auf dem Laufweg von Dresden bis ins tschechische Liberec (Reichenberg) beförderte 35 1097 den Zug. Sie trug dabei ab sowie bis Zittau an der Rauchkammer die Nummer 388.1097.

gemeinschaft Bw Dresden Altstadt e. V. in Zusammenarbeit mit dem Dresdner Reisebüro Maertens einen lange geplanten Sonderzug von Dresden ins tschechische Isergebirge nach Kořenov (Polaun) und zusätzlich noch weiter über die sogenannte „Zackenbahn“ in Richtung Riesengebirge bis ins polnische Szklarska Poręba (Schreiberhau). Da der Termin am 4. Juli 2026 sehr schnell ausgebucht war, wurde kurzerhand eine Wiederholung für den darauffolgenden 5. Juli angeboten. Auf dem Laufweg von Dresden bis ins tschechische Liberec (Reichenberg) beförderte 35 1097 den Zug. Ab Liberec bespannte dann die „Taucherbrille“ T478.3001 den Zug bis nach Tanvald (Tannwald). Dort stiegen

die Fahrtteilnehmer in drei bereitstehende tschechische Reisezugwagen um und wiederum T478.3001 führte den Zug weiter über die Zahnradstrecke bis nach Kořenov jedoch mit Unterstützung der Zahnradlok T426.003 am Zugschluss. Der zusätzlich angebotene Fahrabschnitt von Kořenov über Harrachov (Harrachsdorf) ins polnische Szklarska Poręba wurde mit der dreiachsigen tschechischen ČKD-Industrie-Dampflok CS400 3624 bespannt, hinter der der „Hektor“ T435.0111 mit einer Zuggaritur aus historischen ČSD-Wagen, die als „Rybák“ bekannt sind, lief. Das Zugende bildeten die drei vierachsigen Wagen in der blauen „Naibr“-Lackierung der ČD sowie die „Taucherbrille“ T478.3001.

ZEITREISE

Mitten im Odenwald

Foto: Eisenbahnstiftung

1983



Die dreiteilige Schienenbus-Einheit, geführt von 798 521, steht im Endbahnhof Wahlen zur Rückfahrt bereit.

Foto: Korbinian Fleischer

2025



Eine Deutz-Rangierlok erinnert an den alten Bahnhof Wahlen, von dem inzwischen alle Spuren getilgt wurden.

■ Ab 1901 war die Ortschaft Wahlen im Odenwald ans Bahnnetz angeschlossen. Die Überwaldbahn, die in Mörlenbach von der Strecke Weinheim – Fürth abzweigt, war für die Staatsbahn zunächst ein Inselbetrieb. Die bereits 1895 eröffnete Strecke Weinheim – Fürth wurde nämlich zunächst von der Main-Neckar-Eisenbahn-Gesellschaft betrieben und erst 1902 durch einen Staatsvertrag aufgelöst. Die Bahnstrecken kamen zu den jeweiligen Länderbahnen, sodass der Inselbetrieb ein Ende fand. Der Bau der Überwaldbahn war kostspielig und aufwendig. Drei größere Viadukte sowie zwei Tunnel waren nötig, um die Strecke in der bergigen Landschaft

des Odenwalds nach Wald-Michelbach zu führen. Das letzte Stück bis Wahlen war weniger kompliziert, da die Gleise im flachen Tal des Ulfenbachs verlegt werden konnten. Der Personenverkehr war, im Gegensatz zum Güterverkehr, auf der Überwaldbahn nie von großer Bedeutung, sodass bereits ab 1950 Schienenbusse zum Einsatz kamen, die sich bis zur Einstellung der Strecke dort bewährten. Ab Mitte der 1960er-Jahre stieg der Güterverkehr an. Hauptkunde war das Coronet-Werk in Affolterbach, das später nach Wald-Michelbach verlagert wurde. Die Firma stellt Haushaltswaren wie Bürsten, Besen und Reinigungssysteme her. Mit dem Umzug der Firma

konnte das obere Teilstück der Strecke 1984 stillgelegt werden. 1985 wurden die Gleise zwischen Unter Wald-Michelbach und Wahlen demontiert. Seit dem Jahr 2000 verläuft dort ein Radweg. Der Güterverkehr zwischen Mörlenbach und Wald-Michelbach hielt sich noch bis 1994. Dieser noch vorhandene untere Abschnitt der Überwaldbahn steht unter Denkmalschutz und wird von der „Solardraisine Überwaldbahn“ genutzt. Die Fahrt mit den gelben Draisinen über die landschaftlich abwechslungsreiche Strecke ist ein Highlight der Region und sichert den Fortbestand der Bahnanlagen. Mittelfristig ist die Reaktivierung der Strecke vorgesehen.

FERNVERKEHR Servus, Baureihe 218



Foto: Peter Güttnner

1



Foto: Thomas Klistner

4



Foto: Bodo Schulz

5

(1) Das Werk Kempten erfreute die zahlreichen Eisenbahnfreunde in den letzten Jahren mit 218406 (orientrot, „Guste“) und 218446 (blau/beigefarben, „Meike“) in DB-Retro-Farben. Nun folgte Anfang Juni 2026 die 218419 „Walli“ im ehemaligen TEE-Design. Nach kurzer Einsatzzeit im Einsatzplan des Werks



Foto: Oliver Scholz

2



Foto: Steffen Albert

3

Kempten soll die Lok nach Regensburg wechseln. Am 4. Juli 2026 konnte man sie allerdings noch zusammen mit 218446 im Umlauf des IC 1202/1203 „Allgäu“ antreffen, zu der auch die abendliche Tankfahrt Oberstdorf – Kempten gehört. Als LZ71333 erstrahlte das herrliche Duo unter dem mächtigen Gipfel des Rubihorns.

(2) Charakterköpfe: Die Baureihe 218 des DB Regio Werks Kempten verabschiedete sich im Rahmen des Tags der offenen Tür am 13. Juni 2026 mit einer kleinen Lokparade würdig aus dem aktiven IC-Dienst, der im Allgäu am 8./9. Juli 2026 endete.

(3) Am 2. Juli 2026 wurde erstmals die TEE-farbene 218419 zusammen mit der blau-beigefarbenen 218446 vor dem IC 1202/1203 „Allgäu“ eingesetzt, hier am bekannten Motiv vor der Frauenkapelle und der Kirche St. Verena in Fischen. Diese Kombination gab es bis 7. Juli und sie zog zahlreiche Fotografen an. 218419 wurde nach Umstellung des IC auf den „Talgo“-Zug und 248.5 wie geplant nach Regensburg umgesetzt und kommt dort vor den RE 2-Zügen nach Hof zum Einsatz.

(4) Noch ein Motiv vom letzten Einsatztag der 218419 am 4. Juli 2026 bei Kuchen kurz vor Erreichen der Geislinger Steige. Für die letzten Tage übernahmen 218406/446.

(5) Eben noch im Allgäu – jetzt in der Oberpfalz: 218419. Am 13. Juli 2026 hatte die schicke Diesellok ihren ersten Einsatz vor dem RE 2. Die Aufnahme entstand am Aussichtspunkt „Naabtalblick“ (Plentl-Kreuz).

Anzeige

MBM
MODELLBAHN MÜLHEIM
MODELLBAHN SCHAUANLAGEN • HANDEL • OLDTIMER

ALTE DREHEREI
MÜLHEIM AN DER RUHR

DAS SOMMER-SPECIAL

MODELLBAHN MÜLHEIM/R

12./13. Sep. 2026
Sa.: 10-18, So. 10-17 Uhr

HIGHLIGHTS

- MODELLBAHN-SCHAUANLAGEN verschiedener Spurweiten
- HÄNDLER UND VERKAUFSSTÄNDE
- HISTORISCHE STRASSENBAHNEN UND OLDTIMER
- FELDBAHNFAHRTEN und historische Straßenbahn-Zubringerfahrten
- INDUSTRIEKULTUR in der Alten Dreherei



Foto: Felix Seraphin

■ Noch sind im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Tschechien und Deutschland die Knödelpressen der Baureihe 372 anzutreffen. Selten sind dabei Bespannungen weiter ins Landesinnere nach Deutschland. Am 18. Juni kam es zu dem seltenen Ereignis, dass 372 010 mit dem Autozug GAG 55434 vom tschechischen Nymburk hl.n. nach Glauchau (Sachs) unterwegs war. Zudem hatte der Zug einige Stunden an Verspätung. Auf der neu sanierten Beckerbrücke in Chemnitz konnte der Zug festgehalten werden.

ZWISCHENHALT

■ Infolge der lang anhaltenden Hitze und Rekordtemperaturen traten Ende Juni vermehrt Gleisverwerfungen und Schäden an der Infrastruktur auf. Auch Oberleitungen waren betroffen. Das führte zu zahlreichen Zugausfällen und Verspätungen. Reisende wurden gebeten, ihre Fahrt wenn möglich zu verschieben. NationalExpress hat die RRX-Leistungen in Nordrhein-Westfalen am 27. Juni von 13 bis 19 Uhr sogar komplett eingestellt. Auch die euregiobahn im Raum Aachen stellte den Betrieb ein. Auf der Angertalbahn in Nordrhein-Westfalen musste ein Kalkzug bei Ratingen wegen Gleisverwerfungen gestoppt werden. Auch die Nachbarländer waren von Hitzeschäden betroffen. Neben dem französischen Schienennetz, das enormen Hitzebelastungen ausgesetzt war, mussten sogar in Vorarlberg zahlreiche Langsamfahrstellen eingerichtet werden. Aufgabe für die Infrastruktursparte wird es künftig sein, das Schienennetz hitze-resilienter zu machen, da immer öfter Temperaturrekord und lang anhaltende Hitzeperioden zu verzeichnen sind. Indessen sind die Klimaanlage des ICE 4 und des ICE-L für Temperaturen bis 54 Grad konzipiert, sodass die meisten Züge adäquat klimatisiert waren. Probleme gab es bei den ICE 1 und den IC 1-Wagen.

■ **Das am 26. Juni** im Bundestag verabschiedete Infrastruktur-Zukunftsgesetz (IZG) beschleunigt neben anderen Infrastruktursparte auch Bauvorhaben der DB AG. Künftig sollen so Planungsverfahren und Rechtswege verkürzt werden. Der Weg vom Genehmigungsverfahren bis zum Bau wird dadurch kürzer und stringenter. Wichtigen Bauprojekten wird ein „überregionales öffentliches Interesse“ zuerkannt, sodass Belange wie Naturschutz oder Anwohnerinteressen kürzer treten müssen. Mit dem IZG soll auch das 500 Milliarden Euro umfassende Sonderver-

mögen des Bundes zielgerichteter genutzt werden und in konkrete Bauvorhaben umgesetzt werden.

■ **Kein ICE zum Münchner Flughafen:** Entgegen anderslautender Ankündigungen von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) wird es in absehbarer Zeit keine ICE-Züge zum Flughafen München geben. Pläne, einzelne ICE-Züge über die S8 und Ismaning zum Flughafen München zu führen, sind nach intensiven Analysen durch DB InfraGO nicht realisierbar. Zu ausgelastet ist die bisherige Strecke der S-Bahn. Zudem sind die Fernzüge der Deutschen Bahn nicht mit dem Tunnelsicherungssystem dieser S-Bahn-Linie kompatibel. Das betrifft insbesondere die beiden Tunnel bei Unterföhring und Ismaning.

■ **Seit 14. Juni verbindet** der Nightjet 13486/13487 täglich Wien und Zürich über Salzburg, Innsbruck, den Arlberg und Feldkirch. Die Premierenfahrt wurde von Prominenz aus Politik und Gesellschaft am Wiener Hauptbahnhof verabschiedet. Eingesetzt wird eine Nightjet-Garnitur der neuesten Generation.

■ **Seit 14. Juni** fährt DB Regio die RE-Linie Göttingen – Hannover – Uelzen, welche zuvor von „metronom“ betrieben wurde. DB Regio steigt damit in den Südtel des Hanse-Netzes ein, das ansonsten weiterhin von „metronom“ betrieben wird. Zuvor waren auf den Linien Personal- und Kapazitätsengpässe aufgetreten.

■ **Zum 1. September übernimmt** RDC Deutschland den EuroNight Berlin – Hamburg – Stockholm als Eisenbahnverkehrsunternehmen und betreibt den Nachtzug in Eigenregie eigenwirtschaftlich weiter. Zuvor hat die schwedische Staatsbahn SJ bekannt gegeben, den SJ

EuroNight aufgrund nicht mehr gewährter Fördermittel aufzugeben.

■ **Nachdem Alstom** noch nicht alle Akkuzüge ausliefern konnte, verkehren die Züge der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB) auf der RE-Linie 6 zwischen Leipzig und Chemnitz derzeit nach einem Ersatzfahrplan. Ursprünglich sollten die Züge bereits seit 2023 im Einsatz sein. Aktuell sind zehn Fahrzeuge ausgeliefert. Die Diesellok-bespannten Züge gehören aber seit dem kleinen Fahrplanwechsel am 14. Juni der Vergangenheit an. Teilweise werden Akkuzüge zwischen Leipzig und Geithain über Borna geführt, damit sie unter Fahrdraht geladen werden können.

■ **Aufgrund eines** dysfunktionalen Updates kam in der Nacht vom 23. auf 24. Juni von zirka 22:30 bis 00:30 Uhr der komplette Zugverkehr in Deutschland zum Erliegen. Züge mussten zum Teil auf freier Strecke stehen bleiben oder wurden noch in den nächsten Bahnhof geleitet. Zahlreiche Reisende strandeten folglich nachts an den einzelnen Bahnhöfen und wurden seitens der DB AG mit Hotelgutscheinen versorgt. Andere mussten die Nacht auf Bahnhöfen verbringen. Auslöser des Problems war nach eingehender Analyse ein Updatefehler, nachdem zunächst auch eine Cyberattacke nicht ausgeschlossen worden war. Auch das Back-up-System des GSMR war zunächst vom Ausfall betroffen, ebenso das Public GSM (P-GSM), das eigentlich als zusätzliches Sicherungssystem respektive als Rückfallebene einspringen könnte. Erst nach über 90 Minuten konnten Techniker der Deutschen Bahn den Funkverkehr manuell auf das Back-up-System des GSM-R umstellen, nachdem auszuschließen war, dass der Updatefehler auch auf dieses System überspringen würde.

Mit Diesel- und E-Lok nach Wien

Seit 14. Juni gibt es eine vorübergehende EC-Verbindung von München über Mühldorf und die Südostbayernbahn nach Wien Hbf, wobei die EC-Züge am 14. Juni noch den Weg über Salzburg nehmen mussten, da die KBS 940 wegen Bauarbeiten zwischen München-Riem und Markt Schwaben gesperrt war. An diesem Tag verkehrten die Züge zudem mit der Baureihe 1116, lediglich EC 1210 war 2016-bespannt, weil die Lokomotive am Vormittag des 15. Juni EC 1213 nach Wien bespannen musste. Die EC-Verbindung dient als Ausweichroute für die gesperrte Hauptbahn (Regensburg –) Obertraubling – Passau, wo infolge der Korridorsanierung erst ab 13. Dezember wieder Züge verkehren werden. Entgegen der ursprünglichen Planungen halten die EC-Züge der Verbindung München – Wien nun auch in Mühldorf (Inn). Den Reisenden aus dem Liniennetz Mühldorf eröffnen sich dadurch zahlreiche neue Reisemöglichkeiten. Dabei weisen die Züge vor allem aus Richtung München, aber mitunter auch in der Gegenrichtung teilweise extreme Verspätungen von über 60 Minuten auf, wodurch auch der Fahrplan auf der eingleisigen Innkreisbahn zwischen Simbach (Inn) und Neumarkt-Kallham vehement in Mitleidenschaft gezogen wird, sodass auch im dortigen Personenverkehr



Foto: Jana Müller

Am Abend des 20. Juni 2026 ist 2016 074 mit EC 1210 Wien Hbf – München auf dem österreichischen Abschnitt bei Unterhöggham auf dem Weg in die bayerische Landeshauptstadt. Die 1. Klasse fehlte an diesem Tag.

aufgrund der notwendigen Zugkreuzungen mit den EC-Zügen infolge verspäteter Fernzüge Verspätungen bis zu 15 Minuten entstehen. Während des sogenannten Heat Domes waren auf der Innkreisbahn zudem teilweise Streckensperrungen wegen Gleisverwerfungen für Verspätungen ursächlich. EC 1219 entfiel am 17. Juni sowie erneut am 24. und 28. Juni zwischen München Hbf und Wels sogar ersatzlos. Ebenso musste dadurch umlaufbedingt am 18. und 25. Juni der morgendliche EC

1218 von Wien nach München gestrichen werden. Auch die Besetzung der Züge variiert stark: Während der Mittagszug nach Wien eher schwach frequentiert ist, wird die nachmittägliche Verbindung mit EC 1217 sehr gut angenommen. Die Züge werden in Wels auf E-Lok beziehungsweise Dieseltraktion umgespannt und bestehen aus sechs Eurofima-Abteil- respektive SGP-Modularwagen (Großraumwagen). Die 1. Klasse befindet sich jeweils Richtung Wien am Zugschluss.

Anzeige

exPRESSzugreisen 2026

Unsere Sonderfahrten — Ihr Bahn-Erlebnis

2. Halbjahr



Foto: Dustin Westphal

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



Als „Smartphone mit 9000 PS“ bezeichnete der Siemens Mobility-CEO Michael Peter die digitale Weiterentwicklung des Vectron.

Vom Vectron zum Vectron X

Evolution statt Revolution: So könnte man die Weiterentwicklung des Vectron beschreiben. Siemens präsentierte sie am 10. Juni 2026 zusammen mit dem erweiterten Rail Service Center in München-Allach.

Was von außen wie ein normaler Vectron aussieht, ist im Inneren aber dessen digital hochgerüstete Weiterentwicklung, die dem Lokführer einen digitalen Arbeitsplatz bietet. So bezeichnete Michael Peter, der CEO von Siemens Mobility, bei der Vorstellung die neue Lokomotive als „Smartphone mit 9000 PS“. Mit der Digitalisierung werde der Vectron zukunftssicher und erhöhe für die Betreiber den Bedienkomfort und die

Transparenz im Betrieb, so Siemens. Jeder ab Mitte Juni ausgelieferte Vectron wird ein Vectron X sein, unabhängig vom Bestellzeitpunkt. Zentrales Herzstück ist der digitale Führerstand mit dem neuen 11,6

Ab sofort rollen nur mehr Vectron X aufs Gleis

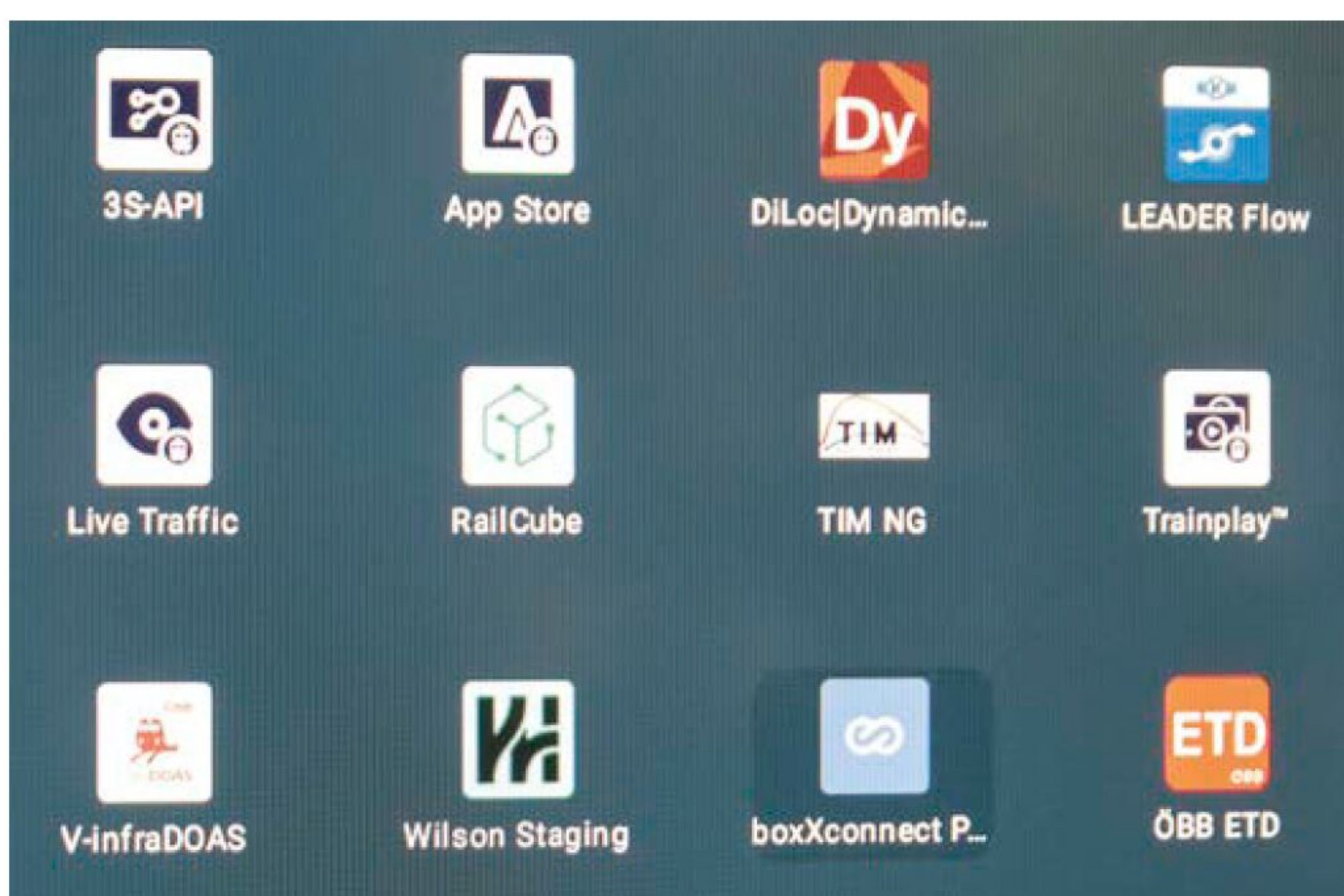
Zoll großen „Smart Screen“. Dieser Touchscreen bündelt die neuen, App-basierten Anwendungen und bietet einen App-Store, in dem Drittanbieter ihre Lösungen an-

bieten können. Zudem können mit der App „TrainPlay“ betreiberspezifische Anwendungen, etwa für die Einsatzplanung, welche Lokführerinnen und Lokführer auf ihren Smartphones oder Tablets nutzen, auf dem „Smart Screen“-Bildschirm dargestellt werden. Auch das „Spiegeln“ der Anzeigen der mobilen Geräte des Bedienungspersonals und die Steuerung der dort laufenden Anwendungen, etwa zur Betriebsplanung, sind vom „Smart Screen“ aus möglich.



Der bekannte und bewährte Führerstand des Vectron wurde um den Smart Screen (links) erweitert. Hier können zusätzliche Informationen, auch von externen Mobilgeräten, angezeigt werden.

Der „Smart Screen“ kann auch im Split-Modus betrieben werden und zwei Anwendungen gleichzeitig anzeigen. Hier der EBUa und die Live Traffic App, welche die Entfernung zu anderen Zügen anzeigt.



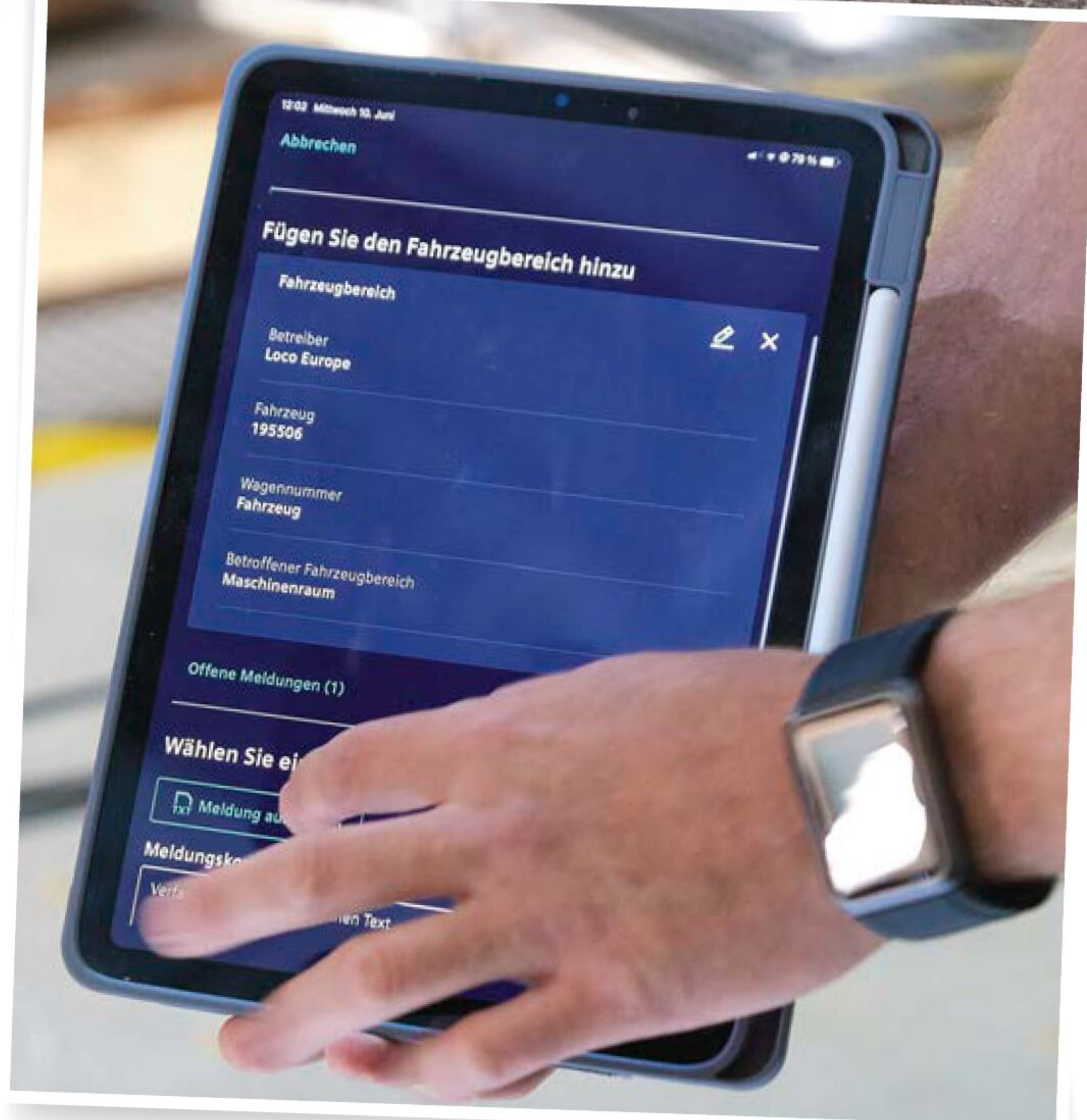
Lokführerinnen und Lokführer können aus einer Anzahl von vorinstallierten Apps wählen oder Anwendungen aus dem App-Store nachladen.

Derzeit bietet Siemens sechs verschiedene Softwarepakete an, beispielsweise zum energiesparenden Fahren. Das „Vectron Eco Cruise“ genannte Paket soll

Energie und Zeitersparnis durch Softwarelösungen

zehn Prozent Energie sparen. Eine andere Anwendung, „Remote Start“ genannt, erlaubt das Aufrüsten der Lokomotive aus der Ferne. Damit spart der Lokführer ungefähr sieben bis zwölf Minuten ein, im Winter auch mal 30 Minuten. Zusätzlich zeigt die App auch Fahrzeugzustand, Statusinformationen und die Verbrauchsmaterialien an, ebenso den genauen Abstellort der Lok. Zusätzliche Anwendungen können die Lokführer aus

Von seinem Tablet aus kann der Tzf-Führer auch Störungs- und Fehlermeldung an den Service absetzen.



einem erstmals auf einer Lok verfügbaren App-Store nachladen. Die „Live Traffic“-App zeigt dem Lokführer auf Wunsch den Abstand zum vorausfahrenden und zum nachfolgenden Zug an. Basierend auf diesen Informationen kann er dann

seine Fahrweise anpassen. Weitere Anwendungen betreffen die Datenverarbeitung, die Zustandsüberwachung und die Wartungsabstimmung. Siemens betont, dass die Sicherheit des Systems gegeben sei. Alle Anwendungen überwachen die

Traktions- und Bremssysteme, greifen aber nicht aktiv ein. Gerade bei der Wartung spielt die Digitalisierung eine große Rolle, denn jede der bisher bestellten 3000 Lokomotiven sammelt pro Jahr eine Milliarde Datensätze, die Siemens und die Betreiber auswerten können. „3000 Lokomotiven lernen in einem großen Ökosystem voneinander“, sagte Michael Peter bei der Vorstellung. Und so kennt die Werkstatt den Zustand der Lok bereits vorab und kann sich entsprechend vorbereiten.

Gleichzeitig weitet Siemens Mobility mit dem neuen Rail Service Center in Allach auch die Wartungsmöglichkeiten dort aus. Mit vier zusätzlichen Gleisen und neuen Hallen können dort nun 80 statt wie bisher 25 Revisionen und Unfallinstandsetzungen pro Jahr durchgeführt werden, und eine Hauptuntersuchung dauert nur noch zwei Wochen.

Richard Oed



Siemens erweiterte auch sein Rail Service Center (RSS) in Allach: Vier zusätzliche Gleise und je eine Halle für die Drehgestell- und Radsatzaufarbeitung machen nun 80 Untersuchungen pro Jahr möglich.

Intelligente Software verkürzt Prozesse



Bei der Vorstellung am 10. Juni waren 476 457 von „railCare“ und 193 337 von DB Cargo bereits im RSC in Arbeit.



Fotos (3): Stadler/SBB

(1) Das Design zeigt einerseits eindeutig eine Lokomotive aus dem Hause Stadler, aber auch ein paar Anklänge an die großartige Baureihe 460 von SLM. (2) Das große SBB-Signet und die rot-schwarze Lackierung lassen über den Besitzer der Lok keine Zweifel aufkommen. (3) Vor allem die Front entspricht der Stadler Design-Sprache und erinnert an andere EURO-Lokomotiven, aber auch an KISS- und FLIRT-Triebzüge.



Das ist Spitze

Nur zwei Jahre nach Vertragsunterzeichnung stellten Stadler und die SBB in Valencia das finale Design der neuen EURO DuFour-Lokomotive für SBB Cargo vor.

Die Dufourspitze ist mit 4634 Metern über dem Meeresspiegel der höchste Gipfel der Schweiz. Nun ist sie auch Namensgeberin des jüngsten Lokomotivmodells der Schweizer Bundesbahnen, das aus dem Hause Stadler kommt. Dabei steht das DuFour nicht nur für den berühmten Peak in den Walliser Alpen, sondern auch für die Vielseitigkeit der modernen Lokomotive, denn es steht auch für **D**ual-Mode und **F**our Systems, also für die Einsatzmöglichkeit unter allen vier europäischen Bahnstromsystemen.

Die Lok von Stadler präsentierte sich in Valencia im markanten SBB-Rot und sollte damit die starke Identität der Schweizer Bahn sowie das Bekenntnis von SBB Cargo Schweiz zur Stärkung und Modernisie-

rung des Güterverkehrs auf der Schiene unterstreichen.

SBB Cargo Schweiz bestellte zunächst 36 Streckenlokomotiven, darunter 22 mit Batterien ausgerüstete Dual-Mode-Exemplare. Darüber hinaus bestehen Optionen für bis zu 93 weitere Fahrzeuge.

„Die SBB bekennt sich zu einem starken Güterverkehr. Dafür steht die neue Güterlokomotive“, sagte Alexander Muhm, Leiter Güterverkehr der SBB: „Die Lok setzt technisch einen neuen Standard: Sie ist energiesparend, leistungsfähig und gerüstet für zukünftige Innovationen. Eine moderne und effiziente Flotte ist die Voraussetzung für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr der SBB.“

Die mit zwei Traktionsbatteriemodulen ausgestatteten Dual-Mode-Lokomotiven-

besitzen eine Radleistung bis zu 600 kW für den Betrieb auf der letzten Meile auf nicht elektrifizierten Strecken (die Batteriemodule können erweitert werden und bis zu 2 MW Leistung liefern). Die größte Zugkraft beträgt 350 kN und die maximale Leistung am Radsatz beträgt 7 MW. Als Höchstgeschwindigkeit gibt Stadler 160 km/h an. Die erste Konfiguration ist für den Betrieb in der Schweiz, Deutschland und Österreich ausgelegt, kann aber zukünftig auf weitere Länder ausgeweitet werden. Dank ihres Gewichts können die Euro DuFour auch auf Nebenstrecken, betrieben werden.

Die Maschinen tragen bei den SBB die Baureihenbezeichnung Re 494 beziehungsweise Rea 494 für die Fahrzeuge mit Batteriemodul und sollen die Re 4/4 II im Güterverkehr ersetzen.

Im zweiten Halbjahr 2026 wird die Re 494 auf dem Testring Velim in Tschechien auf Herz und Nieren geprüft und im Jahr 2027 kommt sie zur Zulassung in die Schweiz. Die Auslieferung der 36 Lokomotiven erfolgt bis März 2029. *al*



125 Jahre Brohltalbahn

Am langen Wochenende vom 4. bis 7. Juni 2026 wurde das 125-jährige Bestehen der Brohltalbahn gefeiert. Die Veranstaltung bescherte der Schmalspurstrecke hinauf in die Vulkaneifel ein reichhaltiges Programm mit vielen Highlights und zahlreichen Gästen.

Neben der Mallet-Dampflok 11sm waren alle Dieselloks im Einsatz, teilweise zur Freude der Fotografen auch mit echten Güterzügen. Sogar Rollbockwagen durften zu den Feierlichkeiten auf die Strecke. Das Wetter spielte nur teilweise mit, aber immerhin: Am Freitag und Sonntag überwog der Sonnenschein und garantierte prächtige Fotos.

Eine Gastlok, die 1899 gebaute Lokomotive „Rur“ der Selfkantbahn, bereicherte zudem die Veranstaltung. Die Lok wurde von der Fabrik Henschel & Sohn in Kassel für die Dürener Dampfstraßenbahn gebaut. Sie zählt zu den wenigen erhaltenen Kastendampfloks, die eigens für den innerstädtischen Straßenbahnbetrieb entwickelt wurden. 2025 wurde sie rekonstruiert.

Von Brohl nach Engeln

Die schmalspurige Mittelgebirgsbahn (Spurweite 1000 Millimeter) ist heute eine Touristen- oder Museumsbahn („Vulkan-Express“). Die Bahnlinie erschließt vom Rheintal im Örtchen Brohl-Lützing ausgehend die Vulkaneifel in Richtung Nürburg. Sie hat an vielen Tagen im Jahr einen sehr dichten Fahrplan. Zudem verkehren immer noch Güterzüge.



1



2

Fotos (3): Klaus-Henning Damm



3

(1) Der 5. Juni 2026 war dem Güterverkehr mit einer Fotozugveranstaltung gewidmet. Mallet 11sm mit einem Rollwagenzug, die Diesellok D4 mit dem Personenwagen VB50 zum Transport der Teilnehmer und die Gastlok „Rur“ mit einem Schmalspurgüterzug nahmen fotogerecht Aufstellung in Oberzissen.

(2) Am 6. und 7. Juni 2026 waren die normalspurigen Lokomotiven der Brohltalbahn im Umladebahnhof ausgestellt. Auf der Rampe schiebt die Kastendampflok „Rur“ den Personenwagen VB 50 vom Hafen kommend in Richtung Bahnhof Brohl B.E.

(3) Nachdem der mit Lok D5 bespannte Vulkanexpress das nordöstliche Tunnelportal in Richtung Brohl B.E. verlassen hat, werden die dortigen Tuffstein-Felsen passiert.



Foto: Klaus-Henning Damm

4



Fotos (3): Karl-W. Koch

5



6

(4) Mit deutlich vernehmbarer Anstrengung überquer-
te die „Rur“ am 6. Juni 2026 mit Personenwagen VB
50 das Tönnissteiner Viadukt in Richtung Oberzissen.
(5) Auch für die „Rur“ gilt: Nur wer gut schmiert, der
auch gut fährt!
(6) Die Zugkraft der „Rur“ war bei der Bergfahrt am
5. Juni 2026 bei Weiler mit ihrem Fotogüterzug mit
vier Wagen wohl bereits an ihrer Grenze.

Streckenbeschreibung

In Brohl zweigt die Schmalspurstrecke von der linksrheinischen Verbindung Koblenz – Bonn ab. Der Schmalspurbahnhof und das Depot liegen direkt oberhalb des DB-Bahnhofs. Eine Anbindung an den Hafen mittels eines Dreischienengleises ist auch heute noch in Betrieb.

Auf der knapp 18 Kilometer langen Strecke überquert der Zug mehrere hohe

Viadukte und durchfährt einen knapp 100 Meter langen Tunnel. Dabei werden fast 400 Höhenmeter überwunden.

Als Ausgangspunkt für Wanderungen eignen sich besonders die Bahnhöfe Niederzissen, Oberzissen und Engeln. Die Wanderwege „Osteifelweg“ und „Eifelleiter“ führen an den Laacher See und nach Maria Laach, auf die Hohe Acht oder nach Adenau und in das Ahrtal.

Geschichte

Für Bahnbau und -betrieb gründete sich am 22. Januar 1896 die „Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft“. 1898 erhielt sie die Konzession zum Bau der 23,83 Kilometer langen Bahn von Brohl am Rhein nach Kempenich. Die Inbetriebnahme des ersten Abschnittes von Brohl bis Engeln, dem heutigen Endpunkt, erfolgte am 14. Januar 1901.

1902 war die Strecke bis Kempenich fertiggestellt. Die 5,5 Kilometer lange Steilstrecke von Oberzissen nach Engeln war zunächst als Zahnstangenstrecke konzipiert (System Abt, Steigung 1:20). Dank stärkerer Lokomotiven konnten die Zahnstangen 1934 demontiert werden.

Schon am 12. November 1897 hatte die Gesellschaft auch das Recht auf einen

Anschluss zum Hafen in Brohl erworben, der 1904 fertiggestellt wurde. Der Gütertransport betraf überwiegend aus Mineralien aus der Vulkanregion. Auch landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Kohle und Dünger wurden transportiert.

Der ohnehin spärliche Personenzugverkehr wurde am 30. September 1961 eingestellt und durch Busverbindungen

ersetzt. Auch der Güterverkehr wanderte immer stärker auf die Straße ab. Die Strecke von Engeln bis Kempenich wurde am 1. Oktober 1974 stillgelegt und 1976 abgebaut. Der Transport von Normalspur-Güterwagen mit Rollwagen wurde 1978 eingestellt.

Der drohende Niedergang wurde 1977 durch die Einrichtung des Vulkan-Ex-



(7) Ein stilechter Güterzug mit zwei Rollbockwagen, gezogen von der D4 verlässt am 7. Juni 2026 den Bahnhof Brohl-Lützing.

(8) Die 1959 von MaK gebaute Lok D4 (B'B') kehrte 2023 zur Brohltalbahn zurück. Am 7. Juni war sie mit einem aus zwei Normalspur-güterwagen auf Rollwagen bestehenden Fotozug auf dem Tönnisteiner-Viadukt anzutreffen.

Foto: Klaus-Henning Damm



press abgewendet, seither ist dieser eine Erfolgsgeschichte. Mit dem einzigen verbliebenen Personenwagen VB 50, einem ehemaligen Triebwagen, und der Diesellokomotive D4 wurden am 25. März 1977 erstmals Ausflugsfahrten von Brohl durch das Brohltal in die Eifel angeboten. Mehrere Stilllegungsversuche konnten seither erfolgreich verhindert werden.

Es gibt sogar immer noch einen regelmäßigen Güterverkehr mit dem vulkanischen Gestein Phonolith als Ladegut. Die Straßen zur Abbaustelle sind für Lkw nicht befahrbar.

Lokomotiven im Einsatz

Die Hauptbetriebslast bewältigen die grün/beigefarben lackierten Dieselloks der Hersteller Orenstein&Koppel (D1 bis D3) sowie die via Frankreich (letzter Einsatz auf Bahnstrecke Nizza – Digne) aus Nordspanien von der dortigen FEVE importierte Henschel D5. Die Ähnlichkeit der 1966 gebauten Lok mit den DB-Loks der V 160-Familie ist unverkennbar.

Plandampf

Eine Dampflokomotive „11sm“, Baujahr 1906, steht für oft genutzte Sondereinsätze zur Verfügung. Die etwas eigenartige Bezeichnung „sm“ bedeutet „Schwere Mallet“, die Lok wurde 1906 bei der Maschinenbauanstalt Humboldt in Köln gebaut. *Karl-W. Koch*



9



10

(9) Die 11sm zieht den Mittagszug am Tönssteiner Sprudel vorbei bergauf.

(10) Vorbereitung für den ersten Jubiläums-einsatz: Die 11sm fasst am Morgen des 5. Juni Wasser in Brohl-Lützing.

(11) Der Güterzugtag am 5. Juni 2026 begann mit einer Scheinausfahrt von Mallet 11sm.



11

Unser 2. H0-Clubmodell 2026

Die Geburt der Schnellzug-Ikone E 03

märklin
TRIX

Scherenstromabnehmer
DBS 54 mit Wanisch-Wippe
digital schaltbar.

Führerstand mit vorbildgerechter Gestaltung
der Rückwand, Fahrpult bedruckt, vorbildge-
rechtes Fahrstufenrad und zwei Lokführer-
figuren im Führerstand 1.

Maschinenraum-
beleuchtung

Lokaufbau mit angesetztem
DB Keks und vorbildgerechter,
erhabener Zierleiste.

Pufferhöhe
nach NEM.

Das Modell ist DCC, mfx
und RailCom-fähig (Trix).

Komplett neu konstruiert
und hochdetailliert
umgesetzt.

Separat angesetzte und
farblich abgesetzte Radmit-
ationen sowie angesteckte
Sandkästen.

Bestellschluss 31. August 2026

Werden Sie jetzt Clubmitglied und
sichern Sie sich dieses absolute
Unikat für Ihre Anlage. QR-Code
scannen, im Club anmelden und
den Bestellschluss nicht verpassen.



Erfahren Sie mehr über dieses Modell:
www.maerklin.de/insidermodelle
www.trix.de/clubmodelle

Die passenden Schnellverkehr IVA-Wagensets sind:

43778 | 23112

€ 399,- * (4 Wagen)



43779 | 23113

€ 299,- * (3 Wagen)



Wechselstrom



39130 Elektrolokomotive E 03 002

€ 479,- *

märklin
H0

Gleichstrom



25030 Elektrolokomotive E 03 002

€ 479,- *

TRIX
H0

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

www.maerklin.de
www.trix.de

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

Am Abend des 20. Juni 2026 ist die Lok „Rur“ mit einem GmP vor der Kulisse der eindrucklichen Abtei Neresheim in Richtung Katzenstein unterwegs. Für die Fahrgäste/Fotografen wurde am Zugschluss der vierachsige Personenwagen Nr. 5 (Ex-OEG) mitgeführt.

Foto: Dr. Markus Strässle



Egger-Bahn in echt



Ende Juni reiste die mustergültig, in mehrjähriger Arbeit aufgearbeitete Kasten-Dampflok Nr. 4 „Rur“ (Henschel & Sohn, Cassel 1899) zu einem Gasteinsatz auf der Härtsfeld-Museumsbahn.

Zu einem kurzen Gastspiel weilte die Kasten-Dampflok „Rur“ bei der Härtsfeld-Museumsbahn im württembergischen Neresheim. Nach ersten Probefahrten fanden am 20. Juni 2026 mehrere privat bestellte Sonderfahrten statt. Am 28. Juni übernahm die kleine Lok bei leider sehr heißem und dann nach Regen schwülwarmem Wetter den regulären Museumsbahnbetrieb.

Die Härtsfeld-Museumsbahn feiert dieses Jahr 25 Jahre Museumsbahn und 125 Jahre Härtsfeldbahn. Ausgerechnet in diesem Jahr stehen die beiden eigenen Dampfloks nicht zur Verfügung. So sollte es sich als glückliche Fügung erweisen, dass wenigstens



2

für sehr kurze Zeit doch Dampf in diesem Jahr auf dem Härtsfeld zu erleben war.

Viele Eisenbahnfreunde erlebten eine Art Déjà-vu-Effekt. Sieht die kleine Lok doch dem Modell einer Kastenlok des früheren Modellbahnherstellers Egger ähnlich. Auch den vierachsigen Personenwagen im Zug der Härtsfeld-Museumsbahn gab es einst als Egger-Modell. Und so ergab sich bei dem einen oder anderen Fan der Eindruck, er sei in eine Egger-Modelleisenbahn versetzt worden.

Kastendampflok sind heute sehr rar. Auch auf der Härtsfeldbahn standen in den Anfangsjahren einige Exemplare im Einsatz. Selbst die beiden heute noch erhaltenen Dampflok 11 und 12 sollten ursprünglich als Kastendampflok gebaut werden. Doch der Maschinenfabrik Esslingen gelang es damals, die Württembergische Nebenbahnen AG davon zu überzeugen, dass man auch etwas Moderneres bauen könnte.

Kastendampflok sind ebenso speziell wie beliebt

Die Kasten-Dampflok „Rur“ gehört der niederländischen Firma Kleinbaan Service. Eingestellt ist sie bei der Selfkantbahn. Die Firma Henschel & Sohn in Kassel baute sie 1899 mit Fabriknummer 5276 für die Dürener Dampfstraßenbahn AG, wo sie die Nummer 4 und den Namen „Rur“ erhielt. 1942 wurde sie an einen Anschließer, die Firma Schoeller, verkauft und dort zu einer Dampfspeicherlok umgebaut. 1972 wurde sie der Selfkantbahn überlassen. Da dort eine betriebsfähige Aufarbeitung nicht leistbar erschien, übernahm Kleinbaan Service sie 2013 und arbeitete sie bis September 2025 auf.

Besonders auffällig ist der auf dem Dach montierte Abdampf-Kondensator, der dafür sorgt, dass der Abdampf sich nicht in den engen Straßen und Hallen der Anschließer ausbreitete. Trotzdem war auf dem Härtsfeld genügend Dampf zu erleben. Und auf dem Steigungsabschnitt kurz vor Neresheim zeigte die kleine Lok auch akustisch, wozu sie in der Lage ist. Vorsichtshalber hatten die Härtsfeld-Museumsbahner zwar einen Güterwagen nicht mitgenommen, aber die restlichen drei Personenwagen und den einen gedeckten Güterwagen zog die „Rur“ locker den Berg hoch.

Jürgen Ranger



3



4

- (1) Beim Wasserfassen in Neresheim konnte man die „Rur“ ganz in Ruhe studieren.
- (2) Die Endstation Katzenstein liegt direkt am Härtsfeldsee. Das Ankuppeln der Lok ans andere Zugende ist ein Schauspiel, das von Groß und Klein beobachtet wird.
- (3) Am Nachmittag des 20. Juni 2026 steht die „Rur“ mit einem Personenzug für Mitarbeiter der Firma Carl Zeiss vor dem malerischen Bahnhof Neresheim zur Abfahrt bereit.
- (4) Vom Damm des Härtsfeldsees aus kann man den Zug gut verfolgen. Da es dort bergauf geht, hat der Heizer ordentlich Kohle aufgelegt, was zu einer beeindruckenden Rauchentwicklung bei der kleinen Kastendampflokomotive führt.

Foto: Dr. Markus Strässle

Fotos (3): Jürgen Ranger



Fotos: Andreas Dollinger

Drama am BÜ

Für reichlich Chaos, blank liegende Nerven und große Umwege sorgt seit Jahreswechsel ein zerstörter Bahnübergang (BÜ) an der Strecke Würzburg – Treuchtlingen.

Eigentlich sollte man meinen, dass es keine sonderlich große Sache sei, einen Bahnübergang zu reparieren. Doch der BÜ in Wettelsheim bei Kilometer 3,7 beweist aktuell das Gegenteil. Nachdem im Herbst 2025 während einer umfangreichen Gleissanierung ein Signalkabel beschädigt worden war, kam es laut DB InfraGO zu einem irreparablen Schaden an der Schaltanlage. Bemerkte wurde dies offenbar erst, als der während der Bauarbeiten gesperrte BÜ Ende November wieder in Betrieb genommen werden sollte. Um Zug- und Straßenverkehr aufrecht zu erhalten, wurden zunächst durch die Fahrdienstleister

Befehle ausgestellt. Züge stoppten vor dem BÜ, piffen laut und tasteten sich dann langsam in den Übergang hinein. Später ließ die Bahn für Zugfahrten die Straße manuell kurzzeitig durch einen Posten absperren. Dieser tat aber nur wenige Tage seinen Dienst, denn zusammen mit dem Landratsamt wurde die erneute Sperrung des Übergangs an der viel befahrenen Kreisstraße vereinbart. Begründet wurde dies mit der zu erwartenden Zugdichte, immerhin sollte die Strecke Würzburg – Treuchtlingen den Großteil der umgeleiteten Züge des wegen Generalsanierung gesperrten Hochleistungskorridors Nürnberg – Regensburg aufnehmen. Da

ein kurzfristiger BÜ-Neubau aus diversen Gründen ebenfalls nicht möglich ist, kündigte die DBAG zumindest den Aufbau einer vollautomatischen Behelfsschrankenanlage für das Frühjahr an, die dann bis zu einem kompletten Neubau im Jahr 2029 den Straßenverkehr regeln sollte. Der Termin dafür verschob sich allerdings Monat um Monat nach hinten, und obwohl die Anlage auch Ende Mai noch nicht existierte, öffnete die DBAG zum 1. Juni den Bahnübergang überraschend wieder. Erneut wurde ein Posten eingesetzt, der durch das Technische Hilfsmittel Bahnübergangsposten (TH-BÜP, eine manuell vor Ort bediente Schrankenanlage mit zusätzlicher Absicherung) unterstützt wurde. Die Freude vor Ort war anfangs groß, doch eigentlich hätte man sich bei der DBAG ausrechnen können, dass dies nicht funktionieren würde. Vor allem für die Fahrdienst-



Festgeschraubt auf einer Biertischbank war die manuelle Schaltanlage der TH-BÜP in einem Zelt untergebracht.

leiter bedeutete dies viel Mehrarbeit, denn vor jeder Zugfahrt musste nun der Posten telefonisch informiert werden. Da erst nach dessen Rückmeldung der entsprechende Zug im Bahnhof abfahren durfte, dauerte es entsprechend mehrere Minuten, bis er den BÜ passierte. Nicht selten wurde genau in dieser Zeitphase aufgrund des sehr dichten Zugverkehrs ein Zug aus der Gegenrichtung angekündigt. Regelmäßig querten abwechselnd Zugfahrten aus beiden Richtungen den

Verzweiflung wegen langer Wartezeiten an der Schranke

BÜ und summierten die Wartezeit an der geschlossenen Hilfsschranke auf 20 bis 40 Minuten, ohne dass es aufgrund des Sicherungsprozederes eine Möglichkeit der kurzfristigen Öffnung gegeben hätte. Bei den Straßenverkehrsteilnehmern sorgte diese Wartezeit für großes Unverständnis. Manch einer vergaß dabei offenbar seine



Durch die Sperrung ergeben sich für Lkw und landwirtschaftliche Gespanne Umwege von bis zu 20 Kilometern.

gute Kinderstube und machte seinem Ärger lautstark vor Ort Luft. Auch in Social Media wurde kräftig in die Tasten gehauen. Ein User meinte sogar, man könnte die geschlossenen Hilfsschranken doch einfach umfahren, denn der Posten würde dies sicher nicht unter Einsatz seines Lebens verhindern.

Rund zwei Wochen nach Wiedereröffnung des Übergangs zog die Bahn schließlich die Notbremse und ließ den Übergang erneut sperren. In einem Pres-

sestatement argumentierte man dabei mit Sicherheitsaspekten sowie dem „nicht funktionierenden Zusammenspiel aller Beteiligten“ und räumte damit indirekt auch erhebliche Probleme mit den über Subunternehmer eingesetzten Posten ein. Obwohl in diesen zwei Wochen ständig Personal vor Ort war, mussten trotzdem an mehreren Tagen Züge unter Eigensicherung bei geöffneten Schranken den Bahnübergang queren. Gegenüber mehreren Anwohnern erklärte einer der Posten dazu ungefragt, dass die DB AG das eingesetzte Personal kontrolliert habe. Nicht jeder Mitarbeiter konnte dabei seine Qualifikation, als Schrankenposten eingesetzt werden zu dürfen, nachweisen und wurde deshalb vom Kontrolleur vom weiteren Dienst abgezogen. In Wettelsheim mussten die Fahrdienstleiter somit erneut jedem Lokführer den Befehl 8 zur Eigensicherung des BÜ erteilen, was logischerweise dem Fahrplan alles andere als zuträglich war, einen immensen Arbeitsaufwand bedeutete und auch regelmäßig für Verunsicherung bei den Verkehrsteilnehmern sorgte. Die erneute Sperrung war damit offenbar unausweichlich.

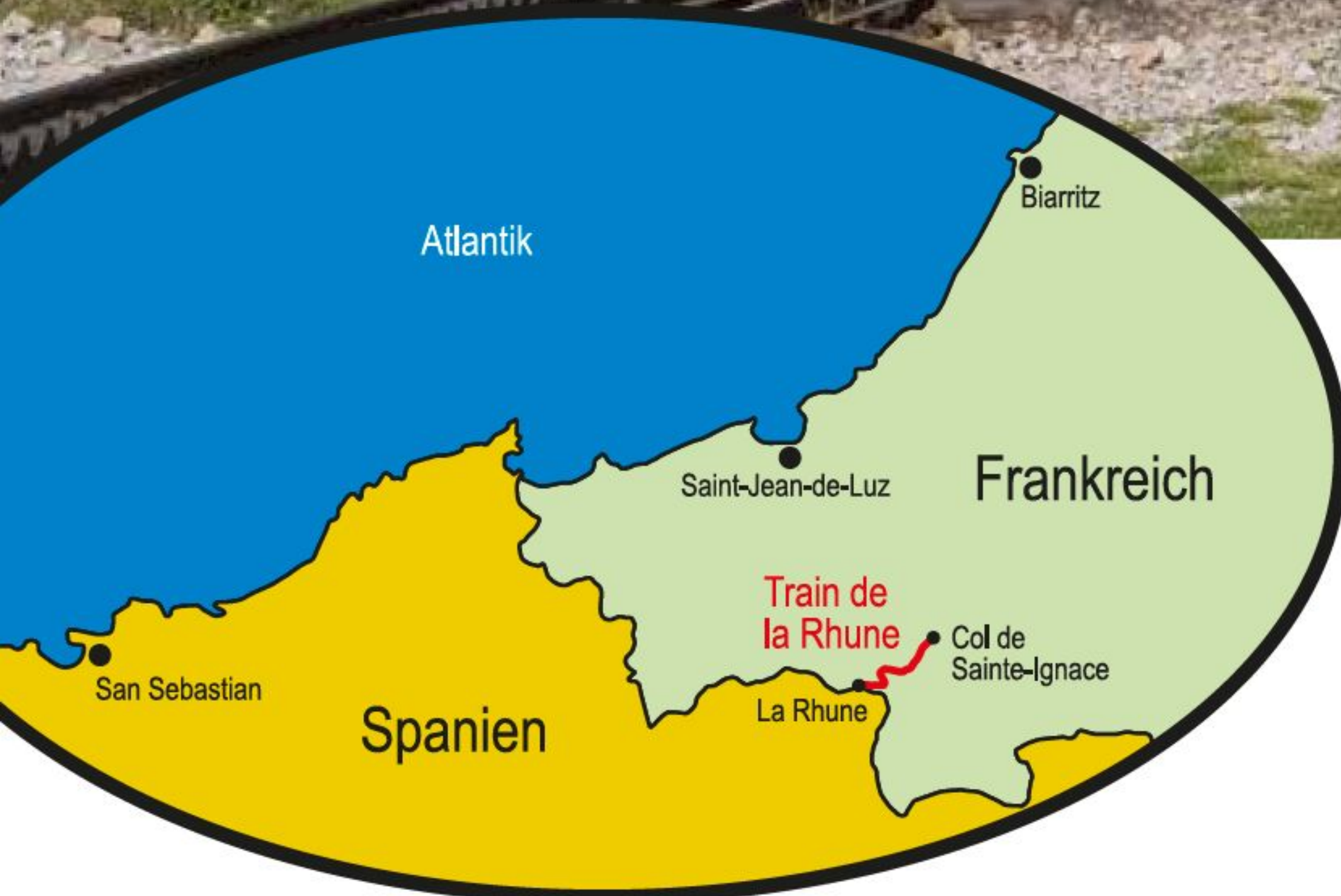
Mittlerweile hat DB InfraGO die Installation der Behelfsschrankenanlage für den Herbst angekündigt, aber glauben will das vor Ort auch aufgrund der bisher mangelhaften Kommunikation der Bahn niemand mehr. *Andreas Dollinger*



Für Fußgänger wurde direkt neben dem Übergang eine kleine Unterführung wieder passierbar gemacht. Viele Radfahrer fahren allerdings lieber durch die Absperrung.

„La Rhune“ UNTER GEIERN

Wer einmal mit der Zahnradbahn im Grenzgebiet zwischen Frankreichs westlichstem Punkt am Atlantik und dem spanischen Baskenland den Gipfel erklommen hat und die dort heimischen Geier über sich kreisen sah, dem kommt instinktiv Karl Mays Filmtitel in den Sinn.



Oben auf dem Gipfel ist man am 15. Juni 2022 dem zähen Morgennebel im Tal entkommen. Die französisch-spanische Grenze verläuft mitten durch das Gipfel-Gasthaus.

Unweit des Bade- und Surfvergnügens am Atlantik – sei es bei San Sebastian auf der Westseite oder zwischen Saint-Jean-de-Luz oder sogar Biarritz im Osten – hat ein Stück Eisenbahn-Nostalgie überdauert, das den Kenner Schweizer Zahnradbahnen unweigerlich an die leider ausgedienten holzverkleideten Drehstromzüge der Bahn aufs Jungfrauoch erinnert. Am nördlichen Ende der Pyrenäen verkehren im Sommerhalbjahr täglich bis zu vier Garnituren und entführen den Fahrgast während der Bahnfahrt in eine längst vergangene Epoche.

Der Bau der Strecke begann 1912, endete aber 1914 mit dem Beginn des Ersten Weltkriegs. Der Arbeiten wurden 1919 fortgesetzt und 1924 erreichte man schließlich die 4,25 Kilometer entfernte Bergstation. Die maximale Steigung beträgt 250 Promille unter Zuhilfenahme des Zahnstangensystems Strub. Die Bahn wurde von Anfang an mit Drehstrom 3 kV/50 Hz betrieben und mit einer zwei-poligen Fahrleitung überspannt.

An einem der heißesten Tage der Pfingstferien 2022 ging es von der Küste landeinwärts zum auf 170 Meter hoch gelegenen Col de Saint Ignace. Auf halber

Strecke setzte jedoch dichter Nebel ein, der den geplanten Fußmarsch zum Fotografieren entlang der Strecke bergwärts infrage stellte. Nachdem bis zur ersten Abfahrt noch Zeit war, suchte ich die in wenigen Minuten erreichbare Werkstatt auf. Dort warteten zwei aufgerüstete Drehstromzüge statt in bestem Fotolicht im Nebel auf den bevorstehenden Touristenansturm. Zwei weitere Züge wurden für die zweite Besucherwelle vorbereitet, während je eine weitere Lok als Reserve bereitstand respektive sich in Revision befand.

Mit 9 km/h bergauf

Insgesamt sieben Loks wurden 1912/1914 durch den Schweizerischen Zahnradlok-Spezialisten SLM für die beiden Bahnen „La Rhune“ beziehungsweise „Luchon-Superbagnères“ in Dienst gestellt. Mit der Einstellung der letztgenannten 5,7 Kilometer langen Zahnradbahn im



In voller Mittagshitze umrundet ein weiterer Zug die Schleife oberhalb der Kreuzungsstation. Der Fahrtwind trägt bei 9 km/h nicht viel zur Kühlung bei.

Der mittlere Streckenabschnitt wird größtenteils von dichtem Farnbewuchs dominiert, was eine für Zahnrad-Schmalspurbahnen einzigartige Kulisse bildet.



Fotos (6): Thomas Küstner



Ein Blick in die Werkstatt vor der morgendlichen Betriebsaufnahme: Etwas oberhalb des Bahnhofs befindet sich das Betriebswerk der Bahn, in dem die Fahrzeuge gewartet werden.

Plateau mit Meeresblick

Jahr 1966 wurde das Rollmaterial weiter unterhalten, sodass es 1972 mit Ausnahme einer 1954 verunfallten Lok zur „La Rhune“ umgesetzt werden konnte, die somit heute sechs Drehstromloks vorhält.

Für Spontanbesucher standen in den morgendlichen Zügen kaum freie Sitzplätze zur Verfügung, eine Reservierung im Voraus ist zu empfehlen. Die letzten freien Tickets mit fest vorgegebener Rückfahrt werden an die ersten eintreffenden Besucher vergeben.

Ein Ansprechen des freundlichen Werkstattpersonals brachte schnell Klarheit, als mir auf einem Smartphone der strahlend blaue Himmel auf einem Webcam-Bild vom Gipfel gezeigt wurde. Im Verlauf des Gesprächs griff der Werkstattleiter persönlich zum Telefon und organisierte dem extra aus Deutschland angereisten Schmalspurfreund einen der raren Sitzplätze im ersten Zug bergwärts.

Oben auf der 886 Meter hoch gelegenen Bergstation mit Blick aufs Meer angekom-



Bei der Bergfahrt übernimmt das Personal vorne auf dem führenden Wagen die Streckenüberwachung. Der Lokführer überwacht die Kühlung durch alle offenen Luken.

men, kann man mit wenigen Schritten spanischen Boden erreichen.

Die Aussicht über die Atlantikküste und die nördlichen Ausläufer der Pyrenäen ist bei guten Wetterbedingungen beeindruckend, kann bei großer Hitze aber auch durch Dunst beeinträchtigt sein. Die Aufenthaltszeit auf dem Plateau ist zur Bewältigung des Andrangs und aus organisatorischen Gründen begrenzt, sofern man den Rückweg nicht sowieso zu

Fuß antreten will. In jedem Fall sollte man sich mit gutem Kartenmaterial ausrüsten, um den Rückweg auch sicher zu finden.

Talwärts erreicht man nach wenigen Minuten Abstieg die erste Kehre mit Blick auf die 1988 neu errichtete zweigleisige Ausweiche etwa in Streckenmitte. Hier kann man bei großem Andrang alle vier eingesetzten, bergwärts geschobenen Garnituren beim Kreuzen beobachten.

Thomas Küstner



Etwas Schatten gibt es nur etwas oberhalb der 1988 neu errichteten zweigleisigen Ausweiche. Sie ersetzte eine früher weiter oben in einem kleinen Wäldchen in einer Kurve gelegene Kreuzungsstation.

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

**EXKLUSIV
NUR BEI UNS**

Schwerlastwagen Rlmmmps 651 mit THW MAN



Rahmen des Schwerlastwagens aus Metall. MAN 3-Achser THW Kipper von Schuco aus Metall und Kunststoff. Haltekeile zur Befestigung liegen bei.

HO V 124 Auflage 1000
märklin
HO

~ 48836 / 11759505
94,99

Ford Ranger „Zentis Erdbeere“



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

HO Auflage 500
BUSCH

52857 / 31404762
28,99

Diesellok DE 18 Vossloh – Max Bögl



Die markante Vossloh-Diesellok begeistert mit höchster Detailtreue, fein gravierten Lüftungsgittern und realistischen Licht- und Soundfunktionen. Starker Motor mit 2 Schwungmassen und 2 diagonal angeordneten Haftreifen. Mit moderner PluX22-Schnittstelle zur Nachrüstung eines Decoders.

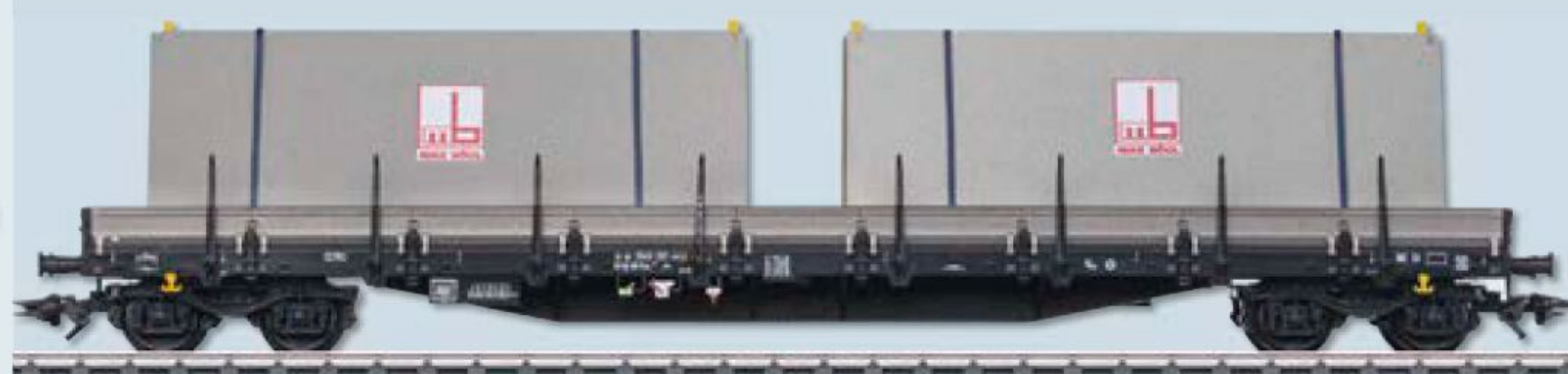
HO VI 196 Auflage 1000
PIKO

= 71369 / 11768211
Aufgabe 130
265,00

= 71370 / 11768229
digital Auflage 130
389,00

~ 71371 / 11768237
digital Auflage 240
389,00

Rungenwagen Res Max Bögl mit Wandscheiben



Das vierte Modell aus der Serie „Hallensystem Max Bögl“ zeigt erstmals Max Bögl Wandscheiben auf einem Res 687 Niederbordwagen. Die Wandscheiben lehnen an einem A-Bock und sind mit Spanngurten gesichert.

HO VI 229 Auflage 1000
märklin
HO

~ 47167 / 11759491
89,99

VW T2 Bus THW mit Blaulicht



Hochdetailliertes Sammlermodell. Nachbildung eines Originalfahrzeugs.

HO Auflage 1000
WIKING

831501 / 31407320
24,99

Rungenwagen Snps 719 Max Bögl beladen mit Stütze



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

HO VI 239 Auflage 1000
märklin
HO

~ 47720 / 11771319
69,99

Manche Artikel stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung, es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Artikel bereits nach kurzer Zeit vergriffen sind. Sofern bei Lieferanten verfügbar, können diese Artikel kurzfristig beschafft werden. Abgabe nur in haushaltsüblichen Mengen. Gedruckte Farben können vom Farbton des Originalproduktes abweichen. Druckfehler, Preisänderungen, Irrtümer und Zwischenverkäufe vorbehalten. Die abgebildeten Preise verstehen sich in Euro. MCG6

IHR MC-FACHGESCHÄFT

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

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

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

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße 23, 63920 Gütersloh, Tel.: 05241 6508013

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

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

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

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

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann, Inh.: Marietta Brand e. Kfr.)
Industriestraße 3, 67146 Deidesheim, Tel.: 06326 7013171

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Spielwaren Möhne
Schrankenstraße 7, 86720 Nördlingen, Tel.: 09081 4228

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

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

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

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

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

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

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

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

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



**Hier weitere exklusive
Modelle entdecken!**

Einfach QR-Code mit Ihrem Handy
scannen und stöbern.



www.vedes.com



Am 14. Juni war es soweit: Der wieder betriebsfähige 465 005 ist zusammen mit 865 006 und 865 611 als Zug 74318 am ehemaligen Haltepunkt Stuttgart-Heslach auf dem Weg nach Stuttgart-Vaihingen.

Wieder bereit

Nach rund elf Jahren Abstellung steht der historische „Rote Heuler“ der SVG im Großraum Stuttgart wieder für Sonderfahrten zur Verfügung.

Der Elektrotriebwagen 465 005 (BBC/Maschinenfabrik Esslingen 1933/18800) mit dem Steuerwagen 865 611 ist wieder betriebsfähig! Nach einer mehrjährigen Aufarbeitung hatte das aufgrund seiner markanten Motorgeräusche auch als „Roter Heuler“ bezeichnete Triebwagenspann am 14. Juni 2026 seine Premierenfahrt auf der als „Panoramabahn“ bekannten Strecke zwischen Stuttgart Hauptbahnhof oben und Stuttgart-Vaihingen. Dabei zeigte sich die gründliche Aufarbeitung des Fahrzeugs. Bei dem inzwischen über 90 Jahre alten Triebwagen traten keinerlei Störungen auf, ganz im Gegensatz zu den parallel verkehrenden IC 2-Zügen der DB Fernverkehr AG auf der Gäubahn. Die SVG

Schienenverkehrsgesellschaft mbH besitzt neben dem nun wieder betriebsfähigen Triebwagen als Dauerleihgabe des DB-Museums auch noch die Einheit ET/EM/ES bestehend aus 465 006, 865 006 und 865 606, die derzeit trocken und sicher, aber unzugänglich auf dem Gelände der Eisenbahn-Erlebniswelt in Horb abgestellt ist. Diese Einheit war ursprünglich als betriebsfähiges Exemplar der Baureihe ET 65 im DB-Nostalgieprogramm vorgesehen und in Frankfurt am Main stationiert.

Für den elektrischen Nahverkehr im Großraum Stuttgart wurden zwischen 1933 und 1939 insgesamt 25 Einheiten dieser Baureihe in drei Bauserien beschafft. Ergänzt wurden die damals hochmodernen Fahrzeuge durch eine überarbeitete

Variante der zweiachsigen württembergischen Doppelwagen, die von der DRG bereits 1929 bestellt wurden. Die Wagen wurden 1933 paarweise mit Steuerleitungen und elektrischer Heizung ausgerüstet und zwischen Trieb- und Steuerwagen eingestellt. Auf diese Weise erreichten die Vorortzüge ein beachtliches Sitzplatzangebot. 1937 wurden mit der Ausweitung des Verkehrs und der Auslieferung neuer Trieb- und Steuerwagen auch weitere Zwischenwagen benötigt, sodass zwölf weitere Ci wü 29 umgebaut wurden. 1940/41 kamen durch Umbau vorhandener Doppelwagen Bi wü 29 erneut zwölf weitere Beiwagen dazu. Dazu wurden bei diesen Fahrzeugen die Dampf- durch elektrische Heizungen ersetzt, neue Steuerleitungen verlegt und die bisher grünen Fahrzeuge creme-weinrot lackiert.

Die DB konnte 1949 noch 23 Triebwagen der Baureihe ET 65 in ihren Bestand übernehmen. ET 65 04 wurde 1944 bei

einem Bombentreffer im RAW Karlsruhe so schwer beschädigt, dass er ausgemustert werden musste. ET 65 11 musste nach einem Unfall ebenfalls 1944 abgestellt werden. Anfang der 1960er-Jahre wurden die Triebwagen bei der DB einer grundlegenden Rekonstruktion unterzogen, bei der insbesondere die Fronten umgebaut und die alten Mittelwagen durch angepasste Umbauwagen (B4yge) ersetzt wurden.

Hergestellt wurden die ET65 bei der Maschinenfabrik Esslingen (mechanischer Teil) und BBC in Mannheim (elektrischer Teil). Die Wagenkästen der ersten 21 Einheiten wurden in Nietbauweise hergestellt, die der letzten vier Fahrzeuge waren überwiegend geschweißt. Über Jahrzehnte prägten die roten Züge mit ihrem typischen Heulen der Fahrmotoren das Bild des Vorortverkehrs rund um

45 Jahre unverwüstlich im Stuttgarter Vorortverkehr

Stuttgart. Bis auf Testfahrten in anderen Regionen, wie zum Beispiel im mitteldeutschen Netz um Leipzig, waren die Triebwagen immer in der Außenstelle Esslingen des Bahnbetriebswerks Stuttgart beheimatet. Ihre ersten Einsätze im öffentlichen Verkehr erlebten sie dort mit Aufnahme des elektrischen Vorortverkehrs zwischen Esslingen, Stuttgart Hbf und Ludwigsburg im Mai 1933.

Damals erreichte der elektrische Fahrdrat die Region von Bayern aus über die Filstalbahn, sodass der Vorortverkehr von nun ab elektrisch betrieben werden konnte. Der Strom stammte vom Kohlekraftwerk Stuttgart-Münster, das damals noch eine Bahnstrom-Turbine besaß und erst mit der Inbetriebnahme des Kernkraftwerks Neckarwestheim seine Auf-



Fotos (3): Burkhard Wollny

Bis zur Aufnahme des S-Bahn-Betriebs in Stuttgart gehörten die „Roten Heuler“ zum Bild der dortigen Eisenbahn. 465002 fährt im November 1972 in den Hauptbahnhof ein.



Mit dem Steuerwagen 865011 voraus legt 465005 im Dezember 1976 einen Halt in Wendlingen ein. Der Ausdruck „barrierefreier Zugang“ war damals noch nicht erfunden.

gabe, Bahnstrom zu produzieren, verlor. Erst mit Aufnahme des S-Bahn-Verkehrs in Stuttgart 1978 wurden die bewährten Triebwagen ausgemustert. Der nun wieder betriebsfähige 465005, bis 1968 als

ET 65 05 bezeichnet, musste seine Karriere im Plandienst 1978 beenden.

Nach seiner Ausmusterung sollte er als Exponat in das damals in Planung befindliche „Landesmuseum für Arbeit



Mit reichlich Werbung versehen, fahren zwei 465-Garnituren im Oktober 1976 aus dem Bahnhof Untertürkheim aus. 45 Jahre lang waren die unverwüstlichen Triebwagen-Züge Alltag im Stuttgarter Vorortverkehr.

und Technik“ in Mannheim kommen. Allerdings fand sich 1990 bei der Eröffnung kein geeigneter Platz im neu erbauten Museum, das heute als „Technoseum“ firmiert. Mehrere Jahre stand der Triebwagen abgestellt, was seinen Zustand nicht verbesserte. Im Frühjahr 1997 kam endlich Bewegung in die Sache. Der Verein „Freunde zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge e. V.“ erwarb ihn und überführte ihn zunächst nach Stuttgart, wo in der ehemaligen Posthalle ein trockener und sicherer Abstellplatz vorhanden war.

Nach weiteren Jahren fiel die Entscheidung zur betriebsfähigen Aufarbeitung zusammen mit dem Steuerwagen 865 611, die im tschechischen Plzeň (Pilsen) durchgeführt wurde. Bereits ab April 2007

Zwei mal lange abgestellt, aber doch wieder im Einsatz

standen die beiden Fahrzeuge wieder betriebsfähig zur Verfügung. Eine HU-Periode lang (acht Jahre) kam der ET 65 bei zahlreichen Sonderfahrten zum Einsatz. Im Zuge des Projekts „Stuttgart 21“ mussten der Verein und die Schienenverkehrsgesellschaft SVG ihr Domizil in der Posthalle räumen. Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs von Horb fand sich eine neue Bleibe mit einer großen, neu errichteten Fahrzeughalle. Zunächst wurde das Gelände dort öffentlich als „Ei-



Foto: Burkhard Wollny

Am 25. Juni 1982 schon im Sonderzugeinsatz: 465 006 und 865 606. In Geislingen feiert man „50 Jahre elektrischen Zugbetrieb“.



Foto: Korbinian Fleischer

Am 20. Mai 2012 stand in Stuttgart Hbf noch die komplette Bahnsteiglänge zur Verfügung. Der SVG-Sonderzug steht in Richtung Ludwigsburg bereit.

senbahn-Erlebniswelt Horb“ vermarktet. Inzwischen ist es nur noch an einzelnen Tagen im Jahr zugänglich. Durch den Standortwechsel und die Veränderungen in der Organisation wurden die Aufarbeitung und weitere einsatzfähige Vorhaltung des Triebwagens vorerst zurückgestellt.

Doch nun ist der Triebwagen wieder da und wird seinen 100. Geburtstag auf der Schiene aktiv erleben. Ob er in dieser HU-Periode jedoch wie angekündigt auch bei der Eröffnung von Stuttgart 21 mitwirken kann, bleibt indes fraglich.

Korbinian Fleischer

Den „Roten Heuler“ im Einsatz erleben

16. August 2026	Sonderfahrt nach Horb in die Eisenbahn-Erlebniswelt
5. September 2026	Sonderfahrt nach Heidelberg mit Feuerwerk im Neckartal
18. Oktober 2026	Fahrten rund um Stuttgart

Weitere Information zu den geplanten Sonderfahrten mit Möglichkeit zum direkten Buchen einer Fahrkarte bietet die Website www.br465.de.



Foto: Rainer Harport



Foto: Korbinian Fleischer

Links: Beide 465-Museums-Einheiten standen anlässlich des Jubiläums „75 Jahre ET 65“ am 15. März 2008 in Geislingen im Einsatz. In der Fahrzeughalle in Horb sind auch 465 006 mit Mittel- und Steuerwagen sowie ET 85 007 mit Steuerwagen 885 615 untergebracht.

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 ModellEisenBahner 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.modelleisenbahner.de
- ✓ **TEILEN**
mit Freunden oder Familie: auf bis zu drei Endgeräten gleichzeitig lesen
- ✓ **NOCH MEHR LESEFREUDE**
Mit praktischer Vorlesefunktion und Einzelartikelansicht. Zugriff auf das komplette Digital-Archiv

Jetzt online bestellen unter
abo.modelleisenbahner.de/digital





GÜTERBAHNHOF

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

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

betтина.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, Nailaer 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

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

www.carocar.com

Suche Modellbahn-Sammlung

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

www.Modellbau-Gloeckner.de

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

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

Verkäufe HO

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

www.modellbahn-kepler.de

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

www.ho-module.eu

FREMO Module und Gleisanlagen

Aus Altersgründen verkaufe ich meine komplette digitale Konzeptanlage System HO Roco Line sowie diverser Extras, 230 m Gleismaterial mit und ohne Bettung, 26 Loks, 100 Güterwagen und 44 Personenwagen, Elektronik von LDT, Rautenhaus, ESU, Uhlenbrock ... Wenn Sie Interesse haben, sende ich Ihnen ein Exposé mit genaueren Angaben zu. Mail an redecker02@web.de

Große Modellbahnanlage HO, Gleichstrom, analog. Mehrere Firmen von 1960 – 1990. Alle Kupp-

lungen zueinander passend. Nähe Bayreuth. Tel.: 09279/1320

Gesuche HO

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

www.gassner-beschriftungen.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosamm-



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

MODELLBAHNSERVICE

NEU! Jetzt für Spur Z, N, TT, HO NEU!

Gleisreinigungswagen „System Jörger“
Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll
Decoder-, Soundmodul-, Rauchgenerator,
Licht-Einbauten in ihre Spur Z-G Fahrzeuge
SX und RMX Startsets für Spur Z bis G

www.modellbahnservice-dr.de

lungen 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.deG

www.suchundfind-stuttgart.de

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

www.jbmodellbahnservice.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

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

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

www.modelltechnik-ziegler.de

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

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

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

www.koelner-modell-manufaktur.de

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

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

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

Verkäufe Große Spuren

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

Märklin Spur1 mit viel Zubehör. Modernisierte 1 E-Lok Krokodil. 1 Dampflok 80. 1 Dampflok 55. alle mit Geräusch-Platine. 6 Perso-

nenwagen. 1 Schienenreinigungswagen mit Staubsauger, Sonderabfertigung. 4 Weichen. ca. 25 mtr. Geleise, Trafo usw. Weitere Informationen und Unterlagen auf Anforderung. Gegen Gebot. Mail: biglok.krokodil@t-online.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

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

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

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

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

Modellbahnbox
Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
E-Mail: modellbahnbox@email.de • Internet: www.modellbahnbox.de
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

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

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

MODELL Bahn LAND 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

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 Wiesebach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

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

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

Verkäufe Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

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

www.nordbahn.net/
Qualität, Auswahl, preiswert

www.modelleisenbahn.com

www.bahnundbuch.de

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 08. 09. 2026

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.

Suche Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“, komplette Jahrgänge 1957 bis 1966, mögl. gebunden. Tel.: 03501/781798; oder Mobil: 0171/7901998; Mail: paul-pirna@t-online.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

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

www.MB-TT.DE
DER MODELLBAHNBSCHRIFTER
N - TT - HO

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

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

www.modellbahnservice-dr.de

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

www.modellbahnen-berlin.de

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

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

Verschiedenes

www.modellbahnservice-dr.de

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

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.cdt-werbedruck.de
fahrbereit
vorbereitet
Fotorealistische Kartonmodelle
HO + HOm
Tel.: 03 71 / 536 25 37

PATERNOSTER
Vitrine - Schattenbahnhof
Individuelle Fertigung
nach Kundenwunsch
alle Spurweiten ab N bis Spur II/G
Platz sparend-alle Züge sofort verfügbar

Brücken
kundenspezifisch
gefertigt
Metall oder
Kunststoff
versch. Bauweisen

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

100% Einheitsprozent deutsche Handarbeit

Ätztechnik
Auftragsätzen nach Zeichnung,
Material: Messing, Neusilber,
Bronze, Edelstahl ab 0,1mm.
Stückzahl ab 1 Blech im
Format 200 x 300mm.
Viele fertige Ätzteile
von M 1:20 -1:700
Kleinstketten
Ms-Profil
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
Lotter Straße 16
49078 Osnabrück
Tel. 0541.433135 www.jbmodellbahnservice.de

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –

MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227
44141 Dortmund
Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de

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

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände
und Zubehör Spur Z, N und HO

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

1 Testabo

Erst lesen, dann entscheiden

Einsteigen und überzeugen lassen, inklusive Prämie



3x
nur € **12,90**
statt € 19,50

- › 3 Ausgaben zum Sonderpreis inklusive Prämie
- › Kostenlose Lieferung
- › Nach Ablauf des Test-Zeitraums jederzeit kündbar
- › Inklusive digitale Ausgaben & Heftarchiv

2 E-Paper

Ihr digitales Einstiegs-Abo

Direkter Download der Hefte als PDF



- › 3 Ausgaben zum Preis von € 3,90
- › Freischaltung der Plus-Artikel auf [eisenbahn.de](https://www.eisenbahn.de)
- › Alle Ausgaben bequem in der App oder im Web lesen
- › Nach dem Testzeitraum jederzeit monatlich kündbar

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
- › Portofrei* im Webshop bestellen!
- › Freier Zugang zum Streaming-Dienst mit ausgewählten Filmen
- › Freischaltung aller PLUS-Artikel auf [eisenbahn.de](https://www.eisenbahn.de)

Auch als Geschenkabo erhältlich

*Im Inland, außer Kalender (3,95 €)

+

Ihr neues PlusAbo

Exklusiv für Sie als Abonnent *

Ihre Zusatz-Vorteile im PlusAbo
GRATIS FÜR SIE als Print-Abonnent
Alle Ausgaben auch als digitale eMag-Version

- › Freier Zugang zum Streaming-Dienst mit ausgewählten Filmen
- › Freischaltung aller PLUS-Artikel auf [eisenbahn.de](https://www.eisenbahn.de)
- › Alle Ausgaben bequem in der App oder im Web lesen
- › Nach dem Testzeitraum jederzeit monatlich kündbar
- › Mobil lesen wo immer Sie sind – geräteübergreifend
- › Gratis-Zugriff auf das digitale Heftarchiv – von jedem Gerät aus



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 Flixtrain	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-Götze-Straße · 06667 Weißenfels · Telefon 034 43/3025 09
Internet: www.modellbahn-ehhardt.de · E-Mail: shop@modellbahn-ehhardt.de

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Habe Eisenbahn Märklin H0 analog.
Bin Dampflok-Fan und suche Leute
im Raum München für Modellbahn-
Märkte und für das Dampflokwerk
Meiningen vom 5.-6. September
2026. Bitte keine Vereine. Mobil:
01523-4646438

Urlaub, Reisen, Touristik

Freudenstadt/Schwarz-
wald ehemaliger Bahnhof, Fe-
rienhaus, 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. Kontakt: 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. Lokschruppen, 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;
geschäftl.: 05651/5162; Han-
dy: 0176/89023526 E-Mail:
jensberndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

19.09.2026 + 20.09.2026 8. Pon-
holzer Modellbahnboerse mit Mo-
dellbahnanlage, 10 - 16 Uhr, Geflü-
gelhalle Ponholz, Amberger Str. 4,
93142 Maxhütte-Haidhof im Orts-

Alle Termine ohne Gewähr

Besuchen Sie uns auf www.eisenbahn.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
Seit 1981 www.adler-maerkte.de

Sommerpause bis 05.09.2026

06.09. Aachen, Park-Terrassen
Dammstr. 40 Marktzeiten
11-15 h

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

teil Ponholz-Birkenzell, Tel. 0941/46
10 54 05, [www.eisenbahnfreunde-
regenstauf.de](http://www.eisenbahnfreunde-
regenstauf.de)

ModellEisenBahnBörse Oberas-
bach am 11.10.26 von 10:00 bis
14:00 Uhr, Jahnstraße 16, 90522
Oberasbach, Tel.: 0911/80194967

Modellbahn-Auto-Börsen

34246 Vellmar, So. 04.10. / 01.11.
Mehrzweckhalle - Frommershausen
Pfadwiese 10
36179 Bebra, So. 18.10. / 29.11.
im Lokschruppen, 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)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de
www.modellbahnboerse-berndt.de



Das Modellbahnevent des Modellbahnverbandes in Deutschland e.V. Münster/Westf. 18. - 20. September 2026



Messe und Congress Centrum Halle Münsterland
Albersloher Weg 32, 48155 Münster

Öffnungszeiten:

Freitag, 18. September: 10:00 – 18:00 Uhr
Samstag, 19. September: 10:00 – 18:00 Uhr
Sonntag, 20. September: 10:00 – 17:00 Uhr

WWW.DIE-MODELLBAHNUNDMEHR.DE

**DIE
MODELLBAHN**
und mehr
Schiene | Straße | Landschaft



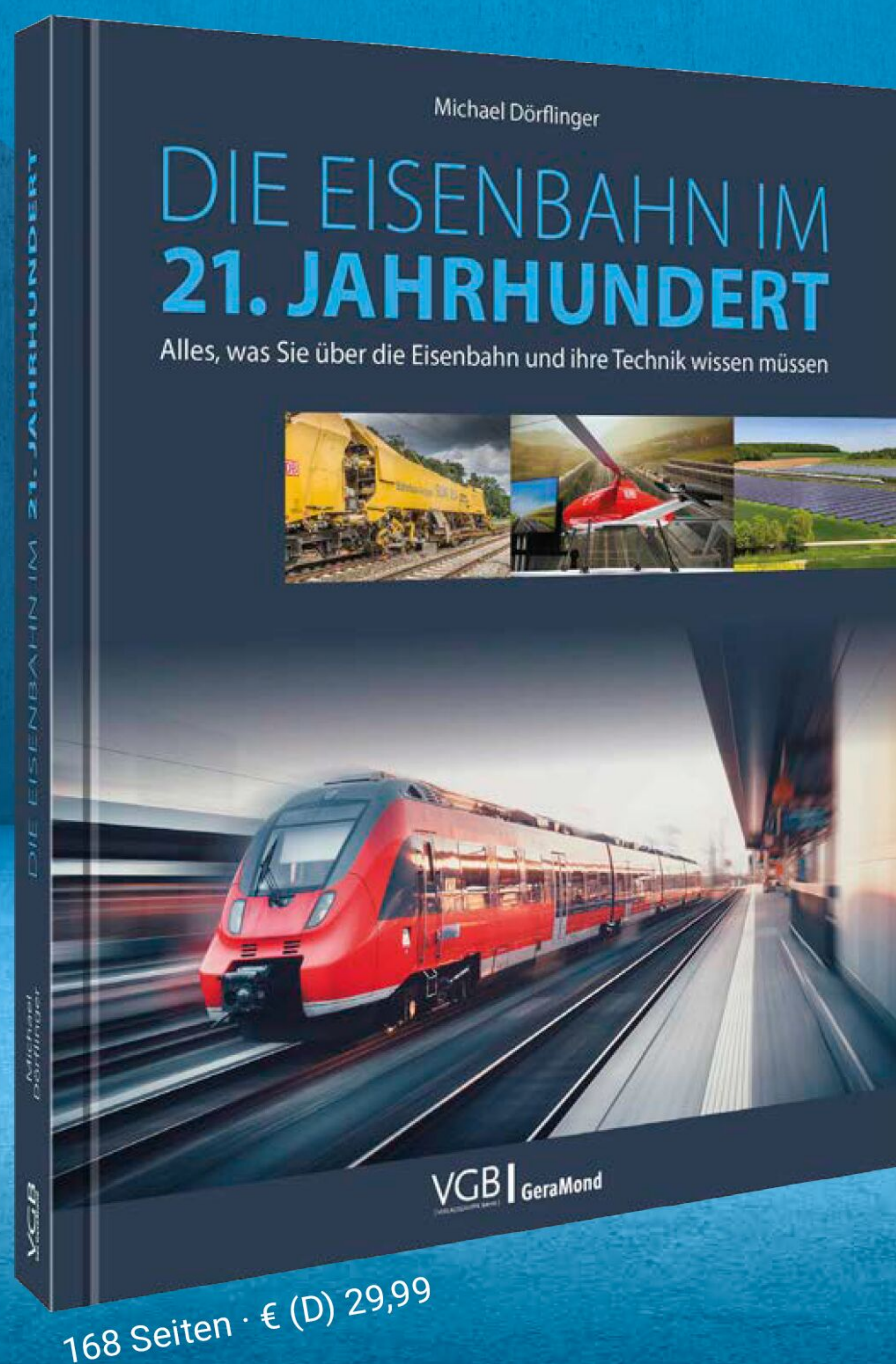
DIE MODERNE BAHN IM FOKUS

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]

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 13.9.

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

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 25.10.

- Die Sauschwänzle-Bahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, bis 27.9. auch Donnerstag 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.dampfbahn.net

Bis 27.10.

- Fahrbetrieb jeden Sonn- und Feiertag auf der Selfkantbahn, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de

Bis 31.10.

- Fahrbetrieb auf „De Lütt Kaffeebrenner“ jeden Donnerstag und Freitag, 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, außerdem auch 12.9., Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de
- Dampfzugfahrten zwischen Steinbach und Jöhstadt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 037343 808037, www.pressnitztalbahn.de
- 120 Jahre Strohgäubahn: Jubiläumsausstellung im „Alten Pfarrhaus“ in Schwieberdingen jeden 1. und 3. Sonntag im Monat, 14:30 bis 17 Uhr

Fr 4.9.

- Abendfahrten zwischen Rahden und Uchte, Tel. 0175 9998584, www.museumsbahn-rahden.de
- Mit ET 65 005 zur Schlossbeleuchtung Heidelberg, Tel. 07451 9180363, www.br465.de

Sa 5.9.

- Mit dem Schienenbus von Stuttgart zu „Neckar in Flammen“ in Heidelberg, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
- Dampfsonderfahrt mit 35 1097 und 52 8154 von Leipzig zu den Dampfloktagen Meiningen, Tel. 0176 62170200, www.dampfbaumuseum.de
- Mit Baureihe 218 und 140 von Rottweil nach Oberstdorf im Allgäu, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
- Mit E 11 013 ab Treysa und mit 35 1097 und 52 8154 ab Eisenach zu den Dampfloktagen in Meiningen, Tel. 0172 5801026, www.eftreysa.de
- Im historischen Sonderzug vom

Zechenbahnhof Piesberg zur „Lingener Bierkultur“, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

Sa 5.9., 12.9., So 6.9., 20.9.

- Museumsfahrten von Kappeln nach Flensburg oder Süderbrarup, Tel. 04642 9251653, www.angelner-dampfseisenbahn.de

Sa/So 5./6.9.

- Dampfloktag in Meiningen, Tel. 03693 4465 0, www.meiningen.de
- Erlebniswochenende bei der Windbergbahn zwischen Dresden und Leisnitz, Tel. 0351 4013463, www.saechsische-semmeringbahn.de
- 50 Jahre Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde: Jubiläumswochenende mit Bahnhofsfest, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de
- Fahrten auf der Museumsbahn Schönheide anlässlich des Bürstenfests, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de
- Fahrbetrieb zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de
- Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de
- 36. Bahnaktionstage in Lutherstadt Wittenberg, Tel. 0172 9476750, www.eisenbahnverein-wittenberg.de

So 6.9.

- Apfelweinfahrttag mit Oldtimerausstellung im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna, www.feldbahn-fortuna.de
- Dampfsonderzug von Darmstadt zum Frankfurter Mainufer, Tel. 06151 376401, www.bahnwelt.de
- Freifahrten für Schulanfänger auf der Sauerländer Kleinbahn, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de
- Der Kleinbahnexpress fährt von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de
- Mit 52 4867 von Frankfurt zum „Backfischfest“ Worms, Tel. 069 436093, www.historische-eisenbahn-frankfurt.de
- Dampfzüge auf der Gurkthalbahn (AT), Tel. 0043 0664 1707136, www.gurkthalbahn.at
- Dampfzug „Sofazüge“ von Ludwigsburg über Nürtingen nach Neuffen, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Stadtrundfahrt mit Dampflok zum Lokpark Braunschweig, Tel. 0531 2640340, www.eisenbahnerlebnis.de
- Offener Zechenbahnhof Piesberg mit Pendelfahrten vom Osnabrücker Hauptbahnhof, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de
- Mit dem Dampfzug von Karlsruhe nach Baiersbronn sowie zum Alpertsbacher Klosterbräu, Tel. 07243 7159686, www.dampfntotalgie-karlsruhe.de
- Fahrbetrieb im Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven, Tel. 02183 8068377, www.gillbachbahn.de

So 6.9., 13.9.

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

So 6.9., 13.9., 20.9.

- Der „Kaffkieker“ fährt von Syke über Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup, Tel. 04251 93550, www.vgh-hoya.de

So 6.9., 13.9., 20.9., 27.9.

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

So 6.9., 20.9.

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

So 6.9., 20.9., Sa 19.9.

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

Fr 11.9.

- Mit der Wipperliese von Wippra zum Winzerfest nach Freyburg, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de

Sa 12.9.

- Dampfzug von Magdeburg zum Winzerfest Freyburg, Tel. 03925 383800, www.lokschuppen-stassfurt.de
- Historischer Zug von Hanau zu „Rhein in Flammen“ in Oberwesel mit Schiffahrt und Abendessen, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
- Dampf im Chemnitztal mit der Dampfdrasine von Lutz Lochaus, Tel. 0152 52424633, www.chemnitztalbahn.de
- Pendelfahrten zur Altstadt nacht in Luckau, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- Sonderzug „Marek“ von Dresden mit E 11 013, 35 097 (ab Glauchau) und einer E-Lok der Baureihe S 489.0 (ab Cheb) nach Pilsen (Braueribesuch) oder zum „Nationalen Tag der Eisenbahn“ in Cheb, Tel. 0351 56393930, www.fluegelradtouristik.info
- Mit „Bügelalte“ 110 350 und einem Bundesbahn-D-Zug von Mönchengladbach Hbf nach Hamburg, Tel. 0160 6865240, www.eng-ev.de
- 52 8141 bringt den Spreewaldexpress von Löbau ins Museumsdorf Lehde, Tel. 03585 219600, www.osef.de
- Mit einem historischen Eilzug von Karlsruhe nach Oberwesel zu Rhein in Flammen, Tel. 07243 7159686, www.dampfntotalgie-karlsruhe.de
- Loktoberfest im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

Sa/So 12./13.9.

- Bahnhofsfest in Mügeln mit Sonderfahrten nach Oschatz, Tel.

034362 37541, www.doellnitzbahn.de
● Museumsfahrten zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, www.geesthachtereisenbahn.de
● „160 Jahre Eisenbahn Cottbus – Berlin“ mit Dampffahrten von Berlin an beiden Tagen (03 2155 und 01 1104) sowie Bw-Fest in Cottbus am Samstag, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de

So 13.9.

- Fahrtage bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, Tel. 05241 68466, www.dkbm.de
- Führungen durch den ehemaligen Rangierbahnhof und das Bahnbetriebswerk in Darmstadt-Kranichstein, Tel. 06151 376401, www.bahnwelt.de
- Lokschnuppenfest bei der Küstenbahn Ostfriesland in Norden, Tel. 04931 169030, www.mkoev.de
- Der „Feurige Elias“ fährt zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Beschleunigter Personenzug mit DR-V 100 003 von Basdorf über Berlin nach Lübbenau im Spreewald, Tel. 033397 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de
- Fahrbetrieb im Feld- und Kleinbahnmuseum Deinste, Tel. 0171 3607104, www.kleinbahn-deinste.de
- Diesel-Fahrtage bei der Jagsttalbahn, Tel. 07937 277, www.jagsttalbahn.de
- Schienenbusfahrten von Passau nach Freyung, Tel. 08581 9897136, www.ilztalbahn.eu
- Feldebahnmuseum 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
- Fahrbetrieb zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.lokalbahn-lag.de

So 13.9., 19.9.

- Tag des offenen Denkmals und Tag der Schiene im Lokschnuppen Wismar, Tel. 0171 1765137, www.lokschnuppen-wismar.de
- Tag des offenen Denkmals und Tag der Schiene im Lokschnuppen Wittenberge, Tel. 03877 561230, www.dampflok-wittenberge.de

So 13.9., 27.9.

- Fahrbetrieb auf dem Alb-Bähnle zwischen Amstetten und Oppingen, Tel. 07331 715650, www.uef-alb-baehnle.de

Sa 19.9.

- „Wo die Ferneisenbahn begann“: Rundfahrten mit 52 8154 um Leipzig, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de
- Haxen-Express bei der Landeseisenbahn Lippe, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de
- „175 Jahre Eisenbahn in Lübeck“ im

Kulturlokschnuppen Neumünster, Tel. 04508 7774581, www.helev.de
● Sonderzug von Luckau zum Weinfest Meissen, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
● Lahn-Rhein Rundfahrt ab Frankfurt mit 212 285 und Umbauwagen, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de
● Mit 01 1104 von Cottbus zum Weinfest Meissen, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
● „Rampen-Sound“: Mit 01 1104 von Dresden nach Bautzen, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de

Sa/So 19./20.9.

- Fahrbetrieb auf der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn, Tel. 0177 7364849, www.mpsb-online.de
- Festwochenende zum Jubiläum „20 Jahre Lokwelt Freilassing“, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de
- Dampflokfest im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Tel. 06151 376401, www.bahnwelt.de
- Museumsfahrten auf der Kleinbahn Leeste – Thedinghausen zum „Thänhuser Markt“, www.pingelheini.de
- Schmalspurbahn-Festival auf der Lößnitzgrundbahn, Tel. 0351 79696277, www.traditionsbahn-radebeul.de
- Tag der offenen Tür im Bw Landshut des Localbahnvereins, Sonderfahrten mit E 69 05 und 70 038, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
- Ferkeltaxen-Fahrten zwischen Annaberg-Buchholz und Schwarzenberg, Tel. 03774 1609899, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de
- 37. Bahnhofsfest beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I, Tel. 039200 54922, www.kj-1.de
- Depotfest in Zürich mit Dampflok- und „Krokodil“-Ausstellung, Tel. 0041 56 5665222, www.sbbhistoric.ch
- Herbstfest im Eisenbahnmuseum Gramzow mit Modellbahntagen der großen Spur, Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de

So 20.9.

- Museumsverkehr zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahnhof.de
- Tag der Schiene im Frankfurter Feldebahnmuseum, Tel. 069 709292, www.feldebahn-ffm.de
- Teddybärenfahrt zwischen Kassel und Naumburg, Tel. 0561 81029484, www.hessencourier.de
- Mit dem Dampfzug auf Güterstrecken rund um Karlsruhe, Tel. 07243 7159686, www.dampfntostalgie-karlsruhe.de
- Dampfzug im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

So 20.9., 27.9.

- Die Schwäbische Waldbahn fährt mit Diesel von Schorndorf nach

Welzheim, Tel. 07182 80080, www.schwaebische-waldbahn.de

Fr 25.9.

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

Sa 26.9.

- Mit Baureihe 232 von Erfurt nach Berlin, Tel. 0177 338541, www.eisenbahnmuseum-weimar.de
- Mit 212 079 oder V 200 033 von Hamm nach Cochem, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
- Museumsfahrten zwischen Haselünne und Lönningen, Tel. 05432 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

Sa/So 26./27.9.

- 25 Jahre Feldebahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. 06222 9599517, www.feldebahnmuseum-wiesloch.de
- Herbst- und Erntedankfest bei der Selfkantbahn mit Güterzügen, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de
- 21. Berliner Eisenbahnfest im Bw Schöneweide, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com
- Einheitslok- und Spur-1-Tage im DB-Museum Koblenz mit Lokparade, Tel. 0800 32687386, www.dbmuseum.de
- Fahrtage der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

So 27.9.

- „Abdampfen“: Saisonende im Lokpark Braunschweig, Tel. 0531 2640340, www.eisenbahnerlebnis.de
- Sonderfahrten anlässlich des Trossinger Kilbemarkts, Tel. 07425 940236, www.trossinger-eisenbahn.de
- Herbstfest im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de
- Pendelfahrten zwischen Lengerich-Hohne und Bad Laer, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- Fahrten von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.dampfntostalgie-karlsruhe.de

Modell

So 6.9.

- Börse des Modellbahnvereins Wolfersweiler in der Mehrzweckhalle, 10–16 Uhr, Tel. 06855 6845, www.modellbahnverein-wolfersweiler.de

Fr 11.9. bis So 13.9.

- Ausstellung zum 75. Vereinsjubiläum der Arbeitsgemeinschaft Modellbahn Meissen in den Vereinsräumen in Großkagen (Käbschütztal), Freitag 12–18 Uhr, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, www.agmeissen.de

Sa/So 12./13.9.

- 70 Jahre Spielzeugeisenbahnen der

Spur S (1:64): Ausstellung Gemein-
desaal Singen (Stadtilm), 10–18 Uhr,
www.stadtilmer-bahnen.de
● 75 Jahre Eisenbahn-Amateur-Club
Oberkochen: Ausstellung im Clubheim,
www.eaco-ev.de
● „Modellbahn Mülheim“: Messe mit
Schauanlagen und Händlern sowie Fahr-
ten auf 600- und 1.000-Millimeter-Spur
in der „Alten Dreherei“ in Speldorf, Tel.
02553 98773, www.alte-dreherei.de

Fr/Sa 18./19.9.

- Tag der offenen Tür bei Märklin,
www.maerklin.de

Sa/So 19./20.9.

- Fahrtage auf der 280 Quadratmeter
großen H0-Anlage „Wachau“ im Klub-
lokal in Grunddorf, 10–17 Uhr, Tel.
0043676 3172401, www.igm-wachau.at
- Herbstausstellung im alten Speicher
„Feldmann“ in Oschersleben, Tel.
039408 5381, www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

So 20.9.

- Betriebstag der Arbeitsgemeinschaft
Modellbahn Dortmund im Kulturhaus
Lütgendortmund, 11–16 Uhr, www.modellbahn-dortmund.de

Fr 25.9.

- Modellbahnbörse in der Halle des
TV 1864/04 in Lamsheim,
10:30–16 Uhr, Tel. 06233 63166,
www.mef-frankenthal.de

Sa/So 26./27.9.

- Modellbahnschau in der Oskar-Her-
big-Halle, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag
10–17 Uhr, Tel. 09776 7043969, www.eisenbahnfreunde-mellrichstadt.de

So 27.9.

- Börse des Modelleisenbahnclubs St.
Ingbert in der Turnhalle des Leibniz-
Gymnasiums, 10–15 Uhr,
Tel. 06821 9419000, www.mec-igb.de

Ankündigungen in der Rubrik „Ter-
mine und Treffpunkte“ können wir nur
berücksichtigen, wenn diese spätestens
fünf Wochen vor dem Erscheinungs-
datum des Heftes vorliegen. Alle
Informationen beruhen auf Angaben
der Veranstalter oder eingesandten
Hinweisen, die Redaktion übernimmt
keine Verantwortung für deren Richtig-
keit. Die Veröffentlichung ist für private
Veranstalter und Vereine kostenlos.
Für gewerbliche Veranstalter (Börsen
und Auktionen) kann eine Veröffentli-
chungsgarantie in „Termine und Treff-
punkte“ nicht gegeben werden. Veran-
staltungsankündigungen können auch
als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet
werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste
ab 01.01.2026. Bitte beachten Sie auch
den jeweiligen Anzeigenschluss.



In den 70er-Jahren wurden die 119 des Bw Nürnberg Hbf oft vor Nahverkehrs- und Eilzügen eingesetzt, aber einige hochwertige Leistungen standen auch im Plan, insbesondere die D-Züge in der Verbindung München – Berlin, die bis/ab Probstzella bespannt wurden.

AEG-Edelhirsch

Die Familie der Altbau-E-Loks aus Sonneberg komplettiert sich weiter: Nach der rundum gelungenen E 18 erscheint nun die Nachbildung der leistungsfähigeren E 19, zunächst als blaue Maschine der Baureihe 119 entsprechend der Bundesbahn-Epoche IV.

Mit der Bestellung der Schnellzug-Baureihe E 17 im Jahr 1927 war bei der DRG die Entscheidung für den Federtopf-Antrieb für schnellfahrende E-Loks gefallen. Nicht alle Fachleute waren damit einverstanden, doch folgerichtig entwickelte man auf dieser Basis als weitere 1' Do 1'-Maschine zunächst die E 18. Erstmals war diese 140 km/h schnelle, im Jahr 1935 erschienene Baureihe mit der DRG-typischen stromlinienförmigen Front versehen. 1937 war sie ein Star auf der Weltausstellung in Paris und erhielt dort mehrere Preise. Noch leistungsfähiger sollte schließlich die Nachfolgebaureihe E 19 werden: Man benötigte für die

vollständig zu elektrifizierende Strecke Berlin – München (mindestens) 180 km/h schnelle Loks. Der Entwicklungsauftrag für jeweils zwei Probeloks, die konstruktiv sogar für eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h auszulegen waren, erging an AEG (E 19 01 und 02) sowie an Henschel/SSW (E 19 11 und 12). Während die AEG-Maschinen weitgehend eine verstärkte

Vier Hochleistungs-E-Loks entstanden bei der DRG

Version der E 18 darstellten, ging man bei Henschel/SSW eigene Wege und entwickelte beispielsweise neue, kompakte Doppelmotoren, die jeweils oberhalb der vier Radsätze angeordnet waren. Die Wi-

derstände der elektrischen Bremse lagen bei den AEG-Loks zwischen Transformator und Lüftungsgittern, bei E 19 11 und 12 unter dem hohen Dachaufbau. Ausgeliefert wurden die Hochleistungs-E-Loks in den Kriegsjahren 1939 und 40 – zu spät für die geplanten Einsätze. Alle vier Maschinen überlebten den Zweiten Weltkrieg im Westen und wurden wieder instand gesetzt. Die Höchstgeschwindigkeit blieb bei der DB jedoch auf 140 km/h beschränkt. So schnell liefen auch die E 18, mit denen die „Edelhirsche“ zunächst gemeinsam im Plan eingesetzt waren. Keine gute Idee war die Umstationierung der E 19 zum Bw Hagen-Eckesey zwischen 1968 und 1970. Anschließend wurden



Fotos: abp



Vornehmlich für den Vitrineneinsatz lassen sich Rahmen-Füllstücke über den Laufradsätzen montieren. Im Bild sind diese nicht montiert, was aber kaum auffällt.



Die Dachausrüstung wird durch die von der DB im Jahr 1965 montierten Stromabnehmer der Bauart SBS 10/54 mit eingezogener Oberschere und Doppelschleifleiste bestimmt. Sie erlaubten das Fahren mit nur einem angelegten Stromabnehmer.

alle vier Loks wieder in Nürnberg stationiert, doch die Einsätze der Einzelgänger gestalteten sich wegen diverser Schäden immer schwieriger. Zwischen 1977 (119 012) und 1978 (119 002) wurden sie ausgemustert. Erhalten blieben E1901 und 12, inzwischen beide im ursprünglichen Bordeauxrot der DRG lackiert.

Piko wählte zunächst 119001 im Zustand Mitte der 70er-Jahre als Vorbild für

seine Neukonstruktion. Typische Merkmale dieser Zeit sind die Lackierung in Kobaltblau mit nur einem Zierstreifen, die

Stimmige Umsetzung der Bundesbahn-Maschine

DB-Einheitslampen, der Entfall der beiden Sandkästen in Lokmitte und der Schürzen unter den Pufferträgern sowie die Ausrüstung mit den Umbau-Stromabnehmern

SBS 10/54. Alles findet sich richtigerweise auch am H0-Modell wieder. Trotzdem handelt es sich nicht etwa um eine neu beschriftete 118 aus der Epoche IV, was schon ein kurzer Blick auf die Anordnung der Lüftungsgitter und Fenster zeigt. Ebenso deutlich zu erkennen ist das Fehlen jeglicher Nietennachbildungen an den Gehäuseseiten, denn diese wurden beim Vorbild erstmals vollständig geschweißt.



Steckbrief

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 21062
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit zwei Schwungmassen auf alle vier Treibradsätze; zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 484 Gramm
- **V_{min}:** 0,1 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 140 km/h bei Fst. 28
- **Ausstattung:** Piko-SmartDecoder XP PluX22; 28 Licht- und Soundfunktionen; Führerstands-, Schaltpult- und Maschinenraumbeleuchtung
- **Zubehör:** Zahlreiche Zurüstteile für Lokfronten und geschlossenen Rahmen
- **Preis:** 349 Euro (UVP Sound)

Die Fronten der Piko-119 prägen die sogenannten Stielaugen. Die DB-Bauartänderung erteilte in den 70er-Jahren von allen vier Maschinen der Baureihe nur 119001. Der Grund für die unvollständige E-Leitung rechts wird im Text erläutert.

Bemerkenswert ist zudem die Nachbildung der bei der E 19 verstärkten Bremsanlage, die auch am H0-Modell in zwei Ebenen in allen Einzelheiten zwischen den Rädern vorhanden ist – zu erkennen allerdings nur beim Blick von unten.

Tadellose Umsetzung aller typischen Details der E 19

Insgesamt entsprechen Detaillierung, Lackierung und Bedruckung dem heute üblichen, herausragenden Stand der Sonneberger Produkte. Auch die Fahreigenschaften und die Digital-Funktionen geben keinerlei Anlass zur Kritik.

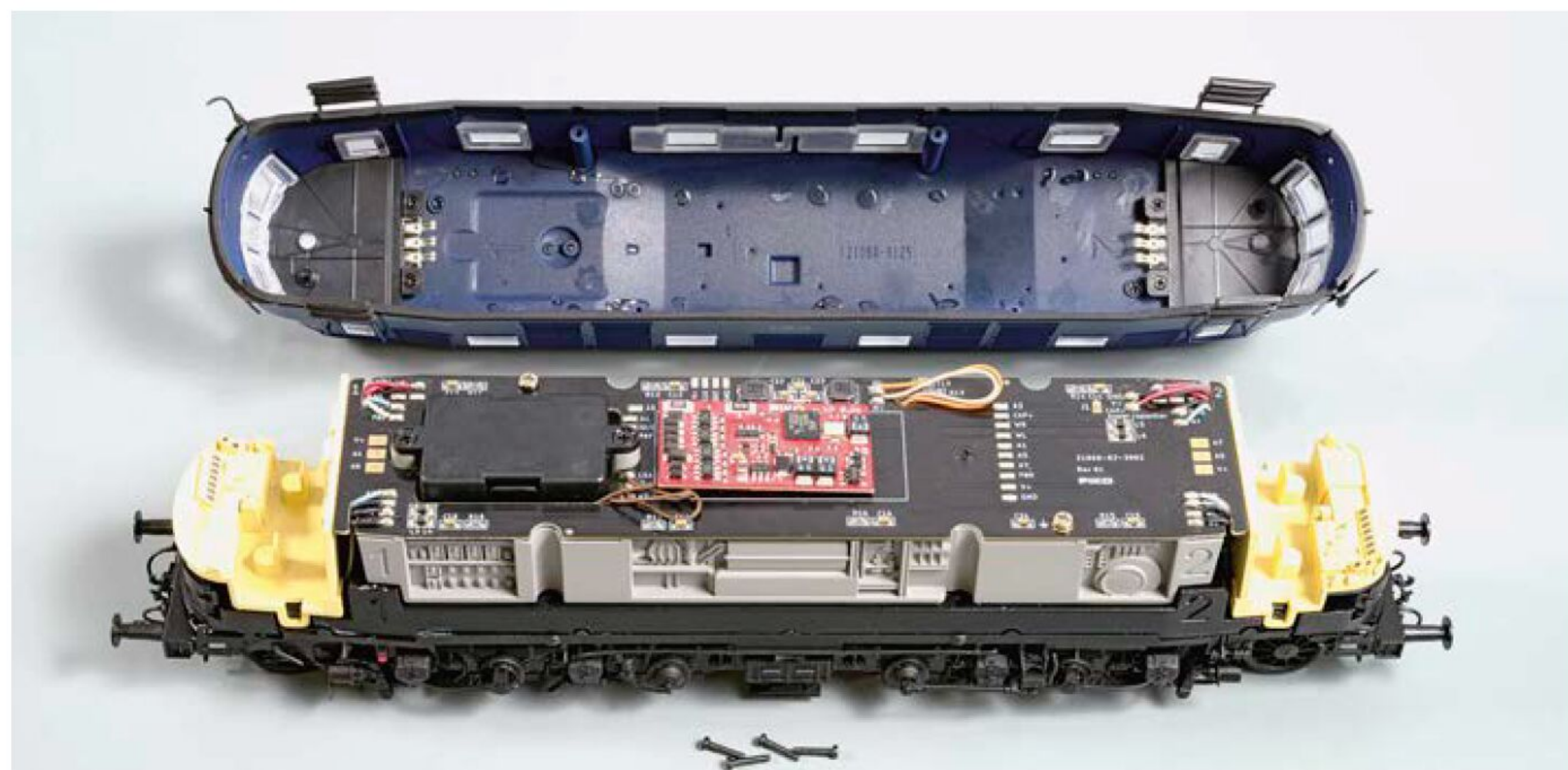
Ein gesondertes Kapitel wert ist die Zurüstung des (Vitrinen-) Modells, denn sie ist eher etwas für Spezialisten. Zahlreiche Bauteile sind zu montieren, doch die Piko-typische Bedienungsanleitung zeigt dazu nur spärliche und winzig klein gedruckte Informationen. Die exakte Lage der Zurüstteile ist daraus nicht ersichtlich. Ist man sich trotzdem sicher, welches Teil zu welcher Aufnahme gehört, ergeben sich weitere Hürden: Während sich die Bauteile am Pufferträger sicher und fest montieren lassen, müsste man die zwei (!) Steckteile für das vollständige E-Kabel erst nacharbeiten (anspitzen), denn sie sind nicht sauber gefertigt. Eine leicht konische Ausformung der Enden schon in der Form wäre hilfreich. Dasselbe

Problem tritt bei der Montage der vollständigen Kühlschlange links unterhalb des Führerstandes 1 auf, die ebenfalls aus zwei Bauteilen besteht, die sich ohne Nacharbeit nicht zusammenstecken lassen. Zur einfacheren Montage sollte in diesem Fall das Gehäuse abgenommen werden. Die Rahmenergänzungen über den Laufradsätzen lassen sich hingegen leicht anschrauben. Zusatz-Teile für einen eventuellen Verlust (Pinzetten-„Pling“) liegen in den meisten Fällen nicht bei.

Fazit: Fast rundum gelungen. Man darf gespannt sein, welche weiteren Bauart- und Lackierungsvarianten der edlen E 19 noch erscheinen werden. *abp*



Nicht nur der filigrane Stromabnehmer ist einen extra Blick wert, sondern auch die Einrichtung der Führerstände.



Das Gehäuse lässt sich leicht demontieren. Am geöffneten Modell sind die Maschinenraum-Nachbildungen und die Detaillierung der Führerstände gut zu erkennen.

Volle Kraft für den Güterverkehr

PIKO



Spur H0 Elektrolokomotive der RailBavaria in Epoche VI Ausführung.

Im März 2023 wurde die Lok durch die Rail Bavaria Logistik GmbH von der DBAG übernommen. Im gleichen Jahr erhielt die Lok eine Neulackierung in der Farbgebung dunkelblau. Feinste Detailierung, viele angesetzte Teile. Gestalteter Motorraum und Führerstand mit Beleuchtung.

**Sonderpreis
ab 149,99 €**

**Epoche VI DC
UVP 220,00 €
#71314**

Plux22 Schnittstelle für Dekoder mit oder ohne Sound.

**Sonderpreis
149,99 €**

**Epoche VI DCC
UVP 345,00 €
#71315**

Ausgerüstet mit Piko-Sound Dekoder.

**Sonderpreis
229,99 €**

**Epoche VI AC
UVP 345,00 €
#71316**

Mit Schleifer für Märklin. Ausgerüstet mit Piko-Sound Dekoder inkl. mfx-Anmeldung

**Sonderpreis
229,99 €**

DIE WILDE 13PLUS - DAS BESONDERE AUS LEIDENSCHAFT!

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

Modellzentrum Hildesheim
31137 Hildesheim, Dingworthstr. 30
Fon 05121/289940
www.modellzentrum.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Offengelegte Gigantomanie



Fotos: ABP

„Jetzt schnell auf den Auslöser drücken, Carl!“ – „Uff, gerade noch erwischt, Hermann“: Zwei Bahnfoto-Legenden auf 06-Pirsch, die so freilich nur in 1:87 möglich war und ist (oben).

Aus dieser Perspektive dominiert an der entkleideten 06 der massive mittlere Zylinderblock.



Die Stromlinien-Giganten der Baureihe 06 entstanden zu Beginn des Zweiten Weltkrieges. Märklin entschied sich dazu, sein H0-Modell jetzt als fiktive Maschine der Deutschen Bundesbahn aufzulegen – ganz hüllenlos.

Nicht, dass die Überschrift dieses Tests missinterpretiert wird: Sie bezieht sich nicht auf den Modellproduzenten, sondern ausschließlich auf das Vorbild. In lediglich zwei Exemplaren entstanden ab 1939 die Einheits-Schnellzugdampflok der Baureihe 06. Außer der Verkörperung des NS-Größenwahns lag den eindrucksvollen Maschinen kein echter Zweck zugrunde, denn mit einem Gesamtachsstand von 23950 mm erwiesen sich die Riesen als zu lang für fast jede deutsche Drehscheibe, was ihren Aktionsradius stark einschränkte. Zudem machte der Wagner'sche Langrohrkessel ohne Verbrennungskammer viel zu schlecht Dampf für das einfache Dreizylinder-Triebwerk. Die DB entschied daher, die nach 1949 bei ihr verbliebenen Boliden umgehend auszumustern.

Doch was wäre gewesen, wenn sich diese mächtigen 2'D2'-Renner nicht als konzeptionelle Fehlentwicklung, sondern für die junge Bundesbahn als unverzichtbare Zugpferde im schweren Schnellzugdienst erwiesen hätten? Mit entfernter Stromschale, versteht sich! Denn in dieser rein hypothetischen Ausführung rollt die Baureihe 06 nun auf die H0-Gleise.

Märklin gibt dazu an, dass die entkleidete 06 anhand einer in den Archiven aufgefundenen Skizze modelliert wurde. Ob dies den Tatsachen entspricht, sei dahingestellt. Den Schwaben gelang jedenfalls eine äußerlich glaubhafte Umsetzung dieser fiktiven Bundesbahnlok. Der Kessel zeigt noch die Ursprungsform mit hin-

Die unverkleidete 06 schafft alternative Modell-Fakten

ter dem Schornstein – aus dem auch im Modell Dampf im Takt des Triebwerks austritt – montiertem Vorwärmer. Der überlang wirkende Dampferzeuger wurde vollständig aus Metall gefertigt, die zahlreichen freistehend angesetzten Leitungen und Aggregate, die sehr filigran detailliert sind, dagegen aus Kunststoff. Schick sind die silbernen Kesselringe. Sehr dominant ist der Innenzylinder an der schürzenlosen Front. Ob das entblößte Original schon 1951 die kleinen DB-Reflexglaslaternen getragen hätte, ist allerdings fraglich.



Die Kesseldetaillierung gelang den Göppingern besonders gut. Sämtliche Handräder haben durchbrochene Speichen.

Dank des weiten Vorbild-Radstandes ließen sich feine Speichenräder mit NEM-Spurkränzen hinter der grazilen Steuerung verbauen, ohne bei den Stichmaßen größere Abweichungen in Kauf nehmen zu müssen. Der fünfachsige Tender der noch immer kohlegefeuerten Riesenmaschine kann sich ebenfalls sehen lassen.

Technisch änderte sich gegenüber der Stromlinienlok von 2022 nichts: Die 06 hat ausgewogene Fahreigenschaften, dynamischen Dampf sowie viele Licht- und Sound-Funktionen. Die Gleichstromversion gibt es bei Trix (Art.-Nr. 25061), aber ebenfalls nur für Club-Mitglieder.

Fazit: Wer Superlative in H0 sammelt, kommt um die 06 nicht herum. *ba*



Ob 06 002, die gemäß Anschriften im Bw Hamm stationiert ist, lange den missglückten Altbaukessel behalten hätte? Dessen Längenentwicklung ist jedenfalls beachtlich!



Die Modelltechnik entspricht den Märklin-Standards für H0: Antrieb in der Lok, Dampferzeuger, Soundbaustein im Tender, Gehäuse mittels Schraubverbindungen abnehmbar.

Steckbrief

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 39661
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Zinkdruckguss
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf letzten Kuppelradsatz; zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 758 Gramm
- **V_{min}:** 4 km/h bei Fahrstufe 1
- **V_{max}:** 163 km/h bei Fahrstufe 126
- **Zubehör:** Zweilicht-Spitzensignal; Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung; Feuerbüchsenflackern; Rauchgenerator
- **Zubehör:** Bremsschläuche; Kupplungshaken und Kolbenstangenschutzrohre
- **Preis:** 699 Euro (UVP), Insider-Modell



Dual-Mode

Wer den Sommer draußen verbringen und die Gartenbahn in Betrieb nehmen möchte, kann sich über eine Neukonstruktion von Piko in Spur G freuen. Der Thüringer Hersteller bringt die Zweikraftlokomotive Vectron Dual Mode (Baureihe 248) auf den Markt.

Steckbrief

- **Hersteller:** PIKO
- **Bestellnummer:** 37471
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff
- **Antrieb:** Je ein Motor in den Drehgestellen treibt die Radsätze an; zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 4 100 Gramm
- **Ausstattung:** PSDXP G #36547-Decoder; Sound- und Lichtfunktionen; motorisch angetriebener Lüfter; heb- und senkbarer Stromabnehmer; Rauchgenerator
- **Zubehör:** Bremsschläuche; Kupplungsat-trappen; Schienenräumer; Rauchdestillat
- **Preis:** 999 Euro (UVP)

Auf den wenigsten Gartenbahnen dürfte eine Oberleitung existieren. Da erscheint es durchaus sinnvoll, dass die Sonneberger ein Modell herausbringen, welches trotz Stromabnehmer auch ohne Fahrdrabt auskommt.

Die Baureihe 248, besser bekannt als Vectron Dual Mode, wurde von Siemens als Zweikraftlokomotive entwickelt und 2019 vorgestellt. Sie besitzt einen Diesel- und einen Elektroantrieb. So ist ein nahtloser Wechsel zwischen elektrifizierten und nicht elektrifizierten Strecken möglich. Aus dem modernen Schienenverkehr ist sie nicht mehr wegzudenken.

Das Modell überzeugt schon beim Auspacken durch seine Größe. Ganze 716 Millimeter misst die Lokomotive in der Länge und wiegt stolze 4 100 Gramm (ohne Zusatzgewichte). Der Vectron wirkt sehr robust und ist laut Hersteller wetterfest konstruiert. Die Form des zeitgemäßen Fahrzeugs ist ausgezeichnet wiedergegeben. Die grüne Lackierung und Bedruckung gemäß des Vorbilds bei der WFL in Epoche VI sind überzeugend umgesetzt. Zahlreiche angesetzte Teile, wie Griffstangen oder Scheibenwischer unterstreichen den positiven Eindruck. Im nachgebildeten Führerstand befinden sich neben der Piko-typischen Lokführerfigur



Die wuchtige Lokomotive erscheint in der Farbvariante der Wedler Franz Logistik (WFL) in einem auffälligen Grünton. Unter anderem ist wie beim Vorbild Werbung für den Hersteller des Modells auf den Seiten zu sehen.



Der Stromabnehmer lässt sich digital heben und senken.

Sonnenrollos in unterschiedlichen Längen und beleuchtete Bedienelemente.

Der Klang des Modells ist ein wirklicher Ohrenschmaus

Wie beim Vorbild lassen sich der Diesel- und Elektromotor (-Sound) separat schalten. Der Klang und die für eine Gartenbahnlokomotive angemessene Lautstärke sind ein wirklicher Ohrenschmaus. Des Weiteren verfügt das Modell über einen gepulsten Verdampfer, welcher



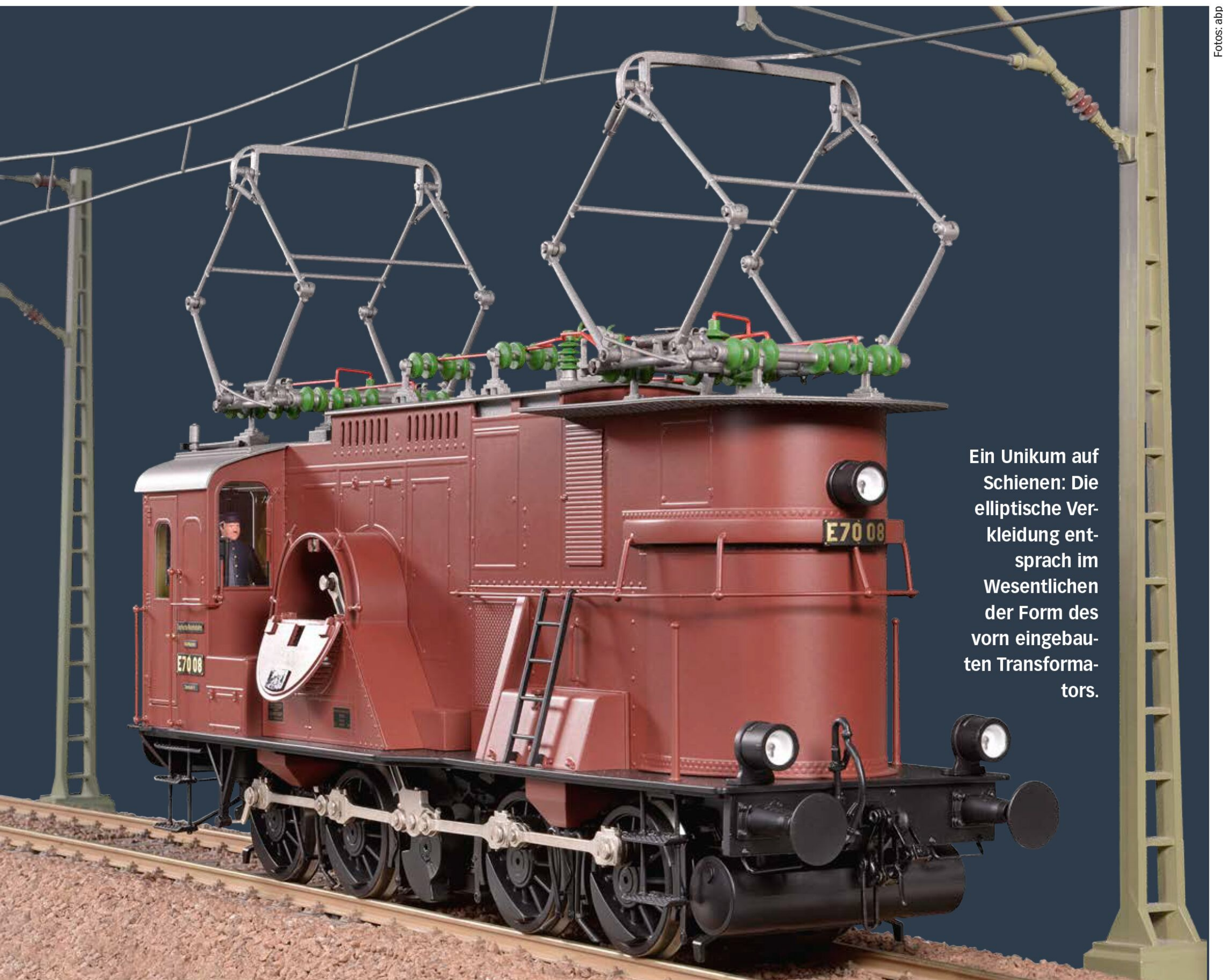
Das Modell ist gut ausgeleuchtet! Neben Maschinenraum und Führerstand sind auch die Bedienelemente beleuchtet. Auch das Fernlicht lässt sich digital schalten.

eine vorbildnahe Abgasfahne ausstößt. Neben dem Spitzensignal und der Zugschlussbeleuchtung lassen sich die Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung schalten. Auch das Fernlicht ist in den Digitalfunktionen zu finden. Leider ist die Lichtfarbe des Spitzensignals und der Führerstandsbeleuchtung zu kalt gewählt.

Der Antrieb erfolgt über beide Drehgestelle. Diese sind mit einem siebenpoligen Bühlermotor ausgestattet. Für einen sicheren Betrieb erfolgt die Strom-

abnahme über alle acht Räder und zusätzliche Schleifkontakte auf der Schiene. Die Fahreigenschaften des Modells sind ausgezeichnet.

Fazit: Ein wunderbares Kraftpaket für den Garten. Schon bei der ersten Inbetriebnahme macht das Modell Spaß und sorgt durch die authentische Umsetzung sicherlich für einen abwechslungsreichen Betrieb. Lediglich die Lichtfarbe des Spitzensignals und der Führerstandsbeleuchtung sollten überarbeitet werden. cl



Fotos: abp

Ein Unikum auf Schienen: Die elliptische Verkleidung entsprach im Wesentlichen der Form des vorn eingebauten Transformators.

Simple Lösung

An die Frühzeit der Elektrifizierung in Deutschland erinnert die aktuelle Märklin-Neuheit für die Spur 1: Nachgebildet wurde die ehemals preußische EG 508.

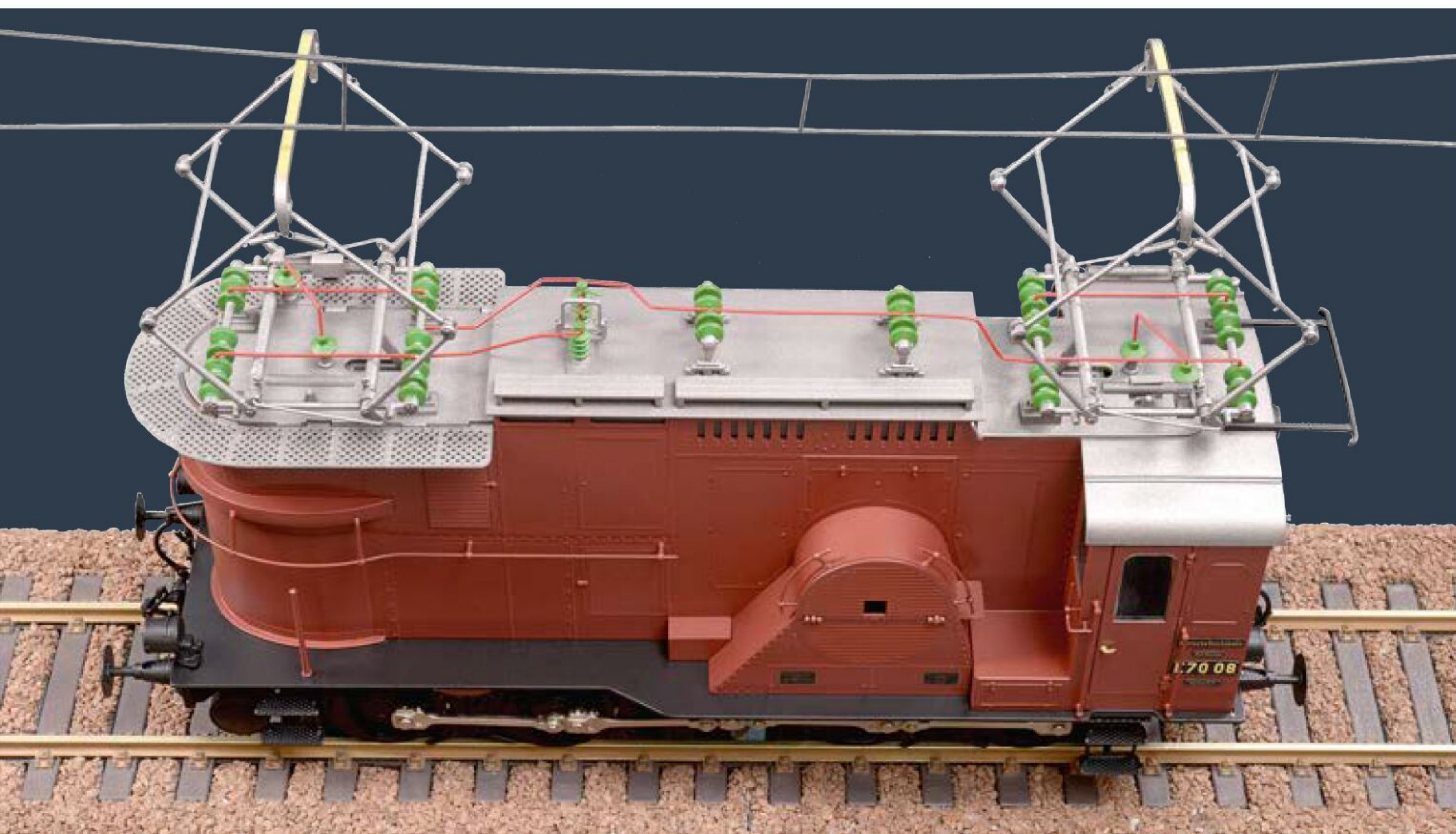
Form follows function. So könnte man den gestalterischen Ansatz zusammenfassen, der dem Aufbau dieser altertümlichen E-Lok-Baureihe zugrunde liegt. Es wurde das mit Blech verkleidet, was an Technik notwendig war: Die rundlichen Formen des vorn auf dem Rahmen angeordneten Transformators, das Kurbelgehäuse für den Stangenantrieb und das Führerhaus,

das rechteckig ausgeführt immer am praktischsten erscheint. Zwei solche Probeloks entstanden im Zuge der erstmaligen Elektrifizierung in Mitteldeutschland durch die KPEV: Im Jahr 1913 wurden EG 507 Halle und EG 508 Halle ausgeliefert, der mechanische Teil stammte von BMAG (Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff, Berlin), der elektrische von MSW (Maffei-Schwartzkopff-

Werke). Später wurden sie in Schlesien eingesetzt, bis sie schließlich in Bayern landeten und im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen den Rangierdienst verrichteten. Ab 1926 als E7007 und 08 bezeichnet, wurden die Loks 1928 beziehungsweise 1938 ausgemustert. Die Erinnerung halten (auch) Modelle wach: Bei Trix erschienen einst H0- und N-Nachbildungen, nun widmete sich Märklin einer Umsetzung



Das getestete Modell entspricht dem umgebauten Zustand ab 1923, als (zumindest) E7008 braun lackiert und dem Bw „Garmisch P.“ zugewiesen wurde.



Die Dachausrüstung ist reich detailliert und fein ausgeführt, zeigt aber einige Schwächen. Man muss jedoch ein fundierter E-Lok-Kenner sein, um sie zu entdecken.

in der „Königspur“ im Maßstab 1:32. Es wurden vier Versionen aufgelegt, darunter die abgebildete im Vorbildzustand ab 1926. Entsprechende Bauartänderungen (verschlossene Seitenfenster des Führerstandes, Dachausrüstung) wurden dabei

Eine eigentümliche Lok – im Modell faszinierend

berücksichtigt. Das eigentümliche Vorbild wurde sehr ansprechend nachgebildet, fast alle Bauteile sind aus Metall gefertigt. Besonders schön wirkt das Fahrwerk mit den vier Kuppelradsätzen und der Blind-

welle, auch der Tachoantrieb am ersten Radsatz wurde nicht vergessen. Das zu öffnende Gehäuse des Kurbeltriebs und das vollständig eingerichtete Führerhaus mit zu öffnenden Türen sind weitere Highlights. Der Dachbereich entspricht dem Umbauzustand ab 1923, es wurden allerdings einige Kompromisse gemacht. So entsprechen die Stromabnehmer nicht dem ab 1923 verbauten SBS 9 (aber auch nicht der Ursprungsbauforn). Die Glockenisolatoren sind vereinfacht dargestellt. Die Modelltechnik und die vielen Digitalfunktionen geben hingegen keinerlei



Im Nachtbetrieb überzeugen das Spitzen- und Schlusslicht und die Führerraumbeleuchtung, auch das Fahrpult für den damals noch stehenden Lokführer lässt sich effektiv beleuchten.

Anlass zur Kritik. Auch wenn sicherlich keine Originalaufnahmen zur Verfügung standen, klingt der Sound durchaus realistisch. Als Spitzenlicht sind richtigerweise nur die unteren Leuchten in Funktion, die obere Signalleuchte (Zugbegegnung) lässt sich separat zuschalten. An der Front ist eine Nachbildung der Originalkupplung verbaut, am Führerstandsende eine digitale Telex-Kupplung. Für beide Fälle liegt jeweils ein Tauschteil bei.

Fazit: Die urtümliche EG 508 / E7008 ist ein Hingucker für den Freund alter E-Loks und bereichert trotz kleiner Fehler jede Spur-1-Sammlung. *abp*

Steckbrief

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 55508
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- **Antrieb:** Vom schräg stehenden Motor auf ersten Kuppelradsatz; andere Radsätze über Stangen; keine Haftreifen
- **Gewicht:** Zirka 3 Kilogramm
- **Ausstattung:** Mfx-Decoder mit 32 Funktionen; Führerraum- und Fahrpultbeleuchtung; Telexkupplung; heb- und senkbare Stromabnehmer; Pufferspeicher
- **Zubehör:** Originalkupplung hinten, Telexkupplung vorn
- **Preis:** 3190 Euro (UVP)



デゴイチは蒸気を出している Degoichi macht Dampf

In Japan wird Kato vor allem für exzellente Spur-N-Modelle geschätzt. Ein Klassiker im Programm ist die JNR-Dampflok D 51, die jetzt in H0 von Kato/Lemke angeboten wird.

Längst hat der Trend zu größeren Modellbahn-Maßstäben sogar die Spur-N-Hochburg Japan erreicht. Gab es bis vor einigen Jahren nur wenige, oft sündhaft teure H0-Kleinserienmodelle, so fährt nun selbst der bedeutendste Hersteller des Landes, Kato, auf die 16,5 mm-Spur ab. Nach einigen japanischen Schienenfahrzeugen der modernen Traktionsarten hat es jetzt auch die wohl wichtigste Dampflok der Inselnation, die Baureihe D 51, zu einer 1:80-Umsetzung – dieser Kompromiss zum internationalen H0-Maßstab 1:87 ergibt sich aus der Tatsache, dass die Vorbilder auf Kapspur unterwegs sind – geschafft. Bei den dortigen Eisenbahnfans, den „Densha Otaku“, ist

die D 51 übrigens als „Degoichi“ bekannt, was sich aus der japanischen Aussprache der Baureihenbezeichnung ergibt („de-go-ichi“ = „de-fünf-eins“).

Gänzlich neu ist die Geschichte mit der D 51 in H0 bei Kato allerdings nicht: Vor 25 Jahren gab es bereits ein weitgehend aus

Hohe Detaillierung trifft auf perfekte Fahreigenschaften

Resin gefertigtes Modell dieser Universal-Dampflok in 1:80, doch es wurde aufgrund einiger konstruktiver und gestalterischer Schwächen nur kurz angeboten. Nun also der Neuanfang mit einer Miniatur, deren Verwandtschaft zum exzellenten Kato-N-Modell im Maßstab 1:150 auffallend ist.

Dies sorgt je nach Aspekt für schöne oder auch weniger gelungene Merkmale. Letztere sind aber eindeutig in der Unterzahl: etwa die vordere Kesselbefestigung mittels Kreuzschrauben, die von der Schwinge der ansonsten sehr feinen, weitgehend aus Metall gefertigten Heusinger-Steuerung nur leidlich verdeckt werden oder die starre Lok-Tender-Kupplung mit zu viel Abstand. Auch der Führerstand ist beim N-Modell besser detailliert.

Ansonsten überwiegen die positiven Seiten des bis auf wenige Ansetzteile wie etwa den typischen, hohen Coale-Sicherheitsventilen vollständig aus Kunststoff gefertigten Modells. Die Gehäusegravuren sind gestochen scharf und korrekt

Die Seitenansicht zeigt: Die D 51 ist eine durchaus elegante Erscheinung, in 1:80 genauso wie in 1:1.





Fotos & Montagen: Alexander Bergner



Typisch japanisch: die große Oberflächenvorwärmer-Trommel nebst Scheinwerfer auf der Rauchkammer (links), Wagner-Windleitleche und Boxpok-Scheibenradsätze (oben).



Der Tender entspricht der vollkommenen geschweißten Standardbauart 8-20, der also acht Tonnen Kohle und 20 Kubikmeter Wasser fassen kann.

Steckbrief

- **Hersteller:** Kato/Lemke
- **Bestellnummer:** 1-203
- **Nenngröße/Maßstab:** H0/1:80
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Glockenankermotor mit großer Schwungmasse im Kessel per Schneckengetriebe auf die Treibachse
- **Gewicht:** 438 Gramm
- **V_{min}:** ca. 0,3 km/h bei 1,2 Volt
- **V_{max}:** 98 km/h bei 12 Volt
- **Ausstattung:** Stirnscheinwerfer manuell schaltbar; keine NEM-Schnittstelle
- **Zubehör:** Bremsschläuche, Aufstiege und Griffstangen; Lichtschaltgriffel
- **Preis:** 532,90 Euro (UVP)

proportioniert herausgearbeitet worden. Alle nicht extra angesetzten Leitungen wurden hinterschnitten angraviert. Besonders schön sind die Boxpok-Radsätze mit RP25-Spurkränzen und überhaupt der gesamte Bereich rund um den Blechrahmen. Der vordere Teil der gemeinsamen Verkleidung von Dampf- und Sanddom kann abgezogen werden, um mit einem kleinen Griffel die Scheinwerfer zu schalten.

Der D 51 liegen vier Nummernsätze aus Kunststoff mit messingbeschichteten Ziffern bei. Ich entschied mich für die Ma-

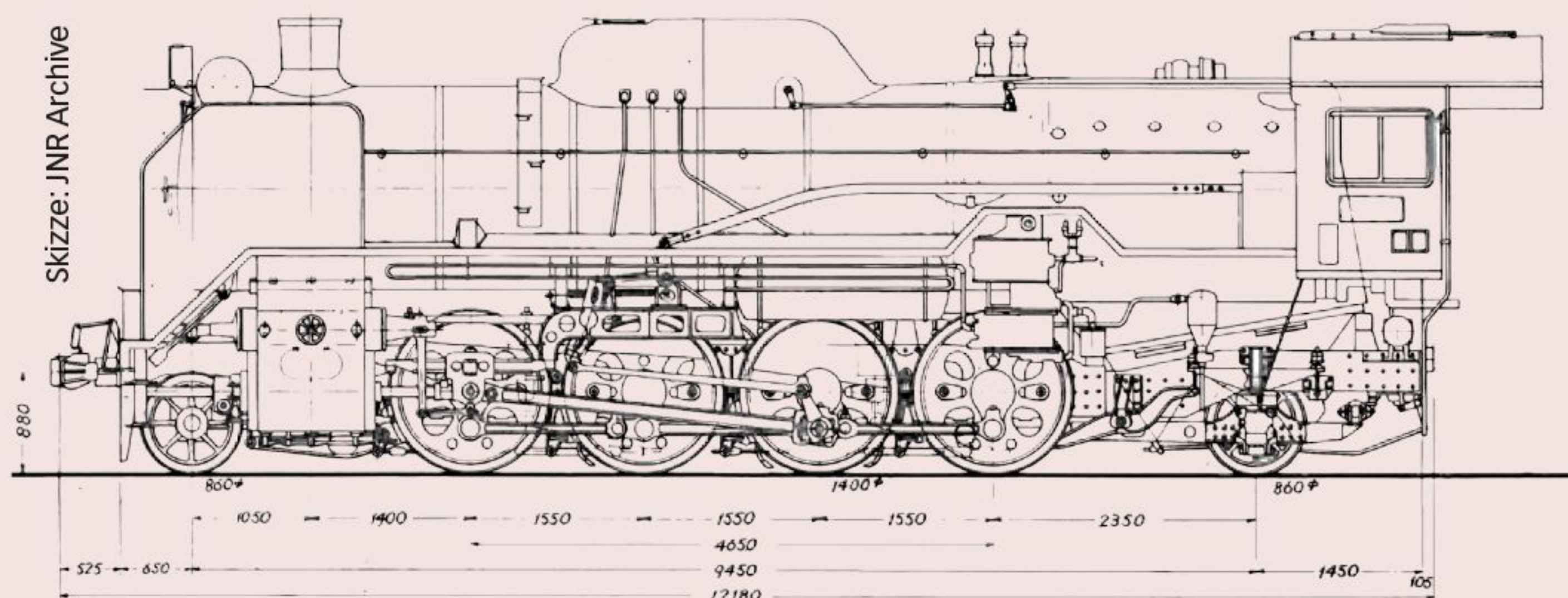
schine D 51 468. Sie wurde von der längst nicht mehr existierenden Lokfabrik Kisha Seizo in Osaka 1940 gebaut und stand bis 1971 bei den JNR unter Dampf. Leider liegt dem Modell kein Beschriftungsbogen für weitere Anschriften wie Beheimatung oder Revisionsdaten bei, die auch in Japan bei Dampflok Usus waren.

Wirklich herausragend sind die Fahreigenschaften der D 51: Die fast schon übergroße Schwungmasse sorgt, gepaart mit dem Glockenankermotor im Kessel, für ein traumhaft geschmeidiges, dynamisches

Fortkommen. Die Stromabnahme erfolgt von allen Treib- und Tenderachsen, Haftreifen gibt es keine und als Mindestradius der rein analogen Gleichstromlok werden von Kato 550 Millimeter angegeben.

Fazit: Ein ansehnliches Modell einer aus deutscher Sicht sicher nicht alltäglichen, aber reizvollen Dampflok. A. Bergner

Japans erfolgreichste Dampflokomotive: Die legendäre Baureihe D 51



die nur 1067 mm schmalen Gleise. So erreichte sie in der Ebene vor einem 400 Tonnen schweren Zug mühelos ihre Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h. Insbesondere der Kessel mit seiner großzügig dimensionierten Feuerbüchse galt als sehr verdampfungsfreudig. Dank ihrer guten Laufeigenschaften wurde sie nicht allein im Güterzugdienst, sondern auch vor Personenzügen und auf der Südinsel Kyushu sogar erfolgreich im Schnellzugdienst eingesetzt. Bis 1951 entstanden über 1100 Exemplare, was sie zur mit Abstand meistgebauten Dampflok Japans machte. Die „Degoichis“ blieben bis zum Ende der Dampflokomotivezeit im Land der aufgehenden Sonne im Frühjahr 1976 im Einsatz.

Dampflokomotiven der Achsformel 1'D1' haben in Japan eine lange Tradition – die verbreitete Bezeichnung „Mikado“ kommt nicht von Ungefähr! Ihren Höhepunkt erreichte diese Bauform in ihrem Heimatland ab 1936 mit der Baureihe D 51. Basierend auf der Vorgängertypen D 50 entwickelte der Chefkonstrukteur der japanischen Staatsbahn, Hideo Shima, eine in allen Belangen moderne Schlepptenderlok, die genau auf die Bedürfnisse des japanischen Bahnnetzes abgestimmt war. Bei einer Achslast von gerade einmal 14,3 Tonnen brachte die Zweizylinder-Heißdampflok ihre 1300 Psi mit einer Zugkraft von 185 kN auf



Ein wirklicher Klassiker im LGB-Programm erfährt eine Neuauflage: Die „Spreewald“, im Jahr 1917 als Lok 23 für die Pillkaler Kleinbahn in Ostpreußen gebaut, ist nun in der aktuellen DEV-Museumsbahn-Ausführung wieder zu haben. Immer noch handelt es sich um eine gelungene Nachbildung für den Garteneinsatz.

Die DEV-„Spreewald“

Die erste deutsche Museumseisenbahn feiert in diesem Jahr ihr 60-jähriges Bestehen. Deren bekannteste und größte aktive Dampflokomotive kommt als neu aufgelegtes Gartenbahnmodell von LGB.

Seit vielen Jahren ist die 1917 von Jung gebaute „Spreewald“ des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV), der die Meterspurstrecke von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf betreibt, als Kunststoffmodell im LGB-Programm zu finden. Anlässlich des 60-jährigen DEV-Bestehens, das vom 24. Juli bis 2. August groß gefeiert wurde, erschien die formgeänderte schwarz/grün/rote Tenderlokomotive im aktuellen Betriebszustand nach der Hauptuntersuchung am 25. Februar 2021. Gegenüber der Ursprungsversion fallen insbesondere das seitlich abgerundete Dach mit dem eckigen Aufsatz samt Lüftungsklappen, die zwei Aufgleishilfen auf den Wasserkästen, die geänderten

Aggregate und Leitungen am Kessel, die anderen Puffer sowie die Lampen auf. Auch bei der sauberen, mehrfarbigen Beschriftung erkennt man die Fortschritte in der Fertigung. Das 1987 erstmals vorgestellte Modell der „Spreewald“ besaß noch die Führerhausform aus DDR-Zeiten. Die DEV-Museumsbahner bauten das Führerhaus zwischenzeitlich aber wieder in den Auslieferungszustand zurück. Diese Ausführung gab es als Jubiläumsmodell „100 Jahre Spreewald“ bisher nur in einer Kleinstserie, sodass die aktuelle Ausführung sicher viele Freunde finden wird. Technisch hat man die beliebte Gartenbahnlokomotive ebenfalls gründlich überarbeitet. Sie fährt nun seidenweich über die Gleise und dank Energiespeicher auch sicher – bis zu zwei Loklängen über stromlose Abschnitte. Hebt man die Lok vom Gleis, klingen die Geräusche noch eine längere Zeit weiter. Auch die 25 digi-



Der auffälligste Unterschied im Vergleich zu einem früheren Modell (links) ist das neue Führerhaus mit geändertem Dach. Laternen und Kupplung wirken nun weniger spielzeughaft.



Auch die Kesselaufbauten wurden verändert, die Luftpumpe sitzt am neuen Modell auf der Heizerseite. Der dunklere Farbton (rechts) ist zudem jetzt vorbildgerechter.

UNSERE BEWERTUNG

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

tal abrufbaren Betriebs- und Lichtfunktionen (mit Führerstandsbeleuchtung) sowie der Dampfenwickler machen die 1750 Gramm wiegende Neuheit deutlich attraktiver als das Ursprungsmodell, das einst auch als schwarz/rote 995631 der DR von LGB angeboten wurde.

Martin Menke

AUF EINEN BLICK

PRO: Aktuelle Umsetzung der bekannten Museumslokomotive; Energiespeicher für sicheren Fahrbetrieb; viele Digitalfunktionen

KONTRA: Vereinfachungen im Detail

BESTELLN.R.: 24743

PREIS: 899 Euro

URTEILE:

Franken-Desiro (1)

Bei Modellbahn Union erschien eine weitere Variante des Desiro HC in Form der DBAG-Baureihe 462.

Fast zeitgleich mit Märklins Modell gelangte der „Franken-Thüringen-Express“ von Modellbahn Union in den Handel. Das Fahrzeug ist auch in der Länge maßstäblich ausgeführt. Wie beim Vorbild wurden im Vergleich zur ersten Version einige Formänderungen umgesetzt. Auch Lackierung und Bedruckung sind authentisch ausgeführt. Durch die zwei niedrig eingebauten Glockenankermotoren ist ein freier Durchblick durch den Fahrgastraum gegeben. In der Digitalversion sind zahlreiche Lichtfunktionen verfügbar. Ein Hingucker sind die beleuchteten Zugzielanzeigen. Diese lassen sich auch durch andere Zugziele ersetzen. Leider ist das kaltweiße Licht des



Vorbildgerechte Änderung: Hinter der geschlossenen Seitenwand befindet sich das behindertengerechte WC.



Der maßstäblich lange Desiro HC in den DB-Regio-Farben macht auf einer modern gestalteten Anlage eine wirklich gute Figur.

Spitzensignals nicht vorbildgerecht. Das Fernlicht weist den richtigen warmweißen Farbton auf. Der neue Desiro bietet dank des Zimo-Decoders mit einem Soundprojekt von „LeoSoundLab“ umfangreiche und realistisch wirkende

Soundfunktionen. Die Stromabnehmer sind heb- und senkbar, die Fahreigenschaften sehr ausgeglichen. Die Issumer bieten ihren Zug in Analog- oder Digitalversion sowohl für AC als auch DC an. cl

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Fahreigenschaften; stimmige Formgebung; feine Detaillierung; zahlreiche Digitalfunktionen

KONTRA: Lichtfarbe des Spitzensignals

BESTELLN.R.: MU-H0-T46262

PREIS: 549,99 Euro (UVP)

URTEILE:



Auch der Desiro HC aus Göppingen ist ein richtiger Blickfang. Die Stromabnehmer lassen sich auch hier digital heben und senken.

Franken-Desiro (2)

Nach dem H0-Modell in der „bwegt“-Farbgebung folgt auch von Märklin nun die DB-Regio-Ausführung.

Mit bis zu 190 km/h ist der „Franken-Thüringen-Express“ einer der schnellsten RE Deutschlands. Auch Märklin setzte diese attraktive

Variante mit vorbildentsprechenden Formänderungen hervorragend um. Dass das Modell leicht verkürzt wurde, fällt auf den ersten Blick nicht

auf und sorgt in engen Bögen für ein sicheres Fahrverhalten. Die Fahreigenschaften und Digitalfunktionen sind ausgezeichnet. Der von außen sichtbare Motorblock fällt nur von einer Seite gesehen störend auf (im Bild hinten). Er versteckt sich hinter der Seitenwand, an der wie beim Vorbild weniger Fenster vorhanden sind. cl

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; stimmige Formgebung; feine Detaillierung; ausgezeichnete Fahreigenschaften; zahlreiche Digitalfunktionen; Pufferkodensator

KONTRA: Motorblock in einem Endwagen von außen sichtbar

BESTELNUMMER: 38462

PREIS: 699 Euro (UVP)

URTEILE:



In Polen war die SM 42 auf fast jedem Bahnhof anzutreffen. Das neue Robo-Modell schließt daher eine große Lücke für die dortigen TT-Bahner.

Der vollständig eingerichtete, in Hellgrün gehaltene Führerraum lässt sich im Digitalbetrieb beleuchten.

Erstlingswerk

Der Polnische Hersteller Robo debütierte nun mit einem Modell in TT – der PKP-Diesellok SM 42.

Mit einer Universal-Lokomotive steigt Robo nach einem erfolgreichen H0-Engagement auch in der nächstkleineren Baugröße ein: Die SM 42 war mit einer Stückzahl von über 1800 Maschinen landesweit und außerdem in zahlreichen Industriebetrieben vertreten und wurde im Rangier-, aber auch im Streckendienst vor Güterzügen eingesetzt. Die Miniatur im Maßstab 1:120, erhältlich in zunächst zwei Ausführungen der Epochen IV und V (jeweils analog für 179,99 und als DCC-Soundmodell) ist

rundum gelungen: Von den gelungenen Proportionen über die feine Detaillierung bis zur Bedruckung gibt es nichts zu bemängeln. Auch die Kunststoffbauteile für Rangierergitter und freistehende Griffstangen wirken ausreichend filigran. Das „Fablok“-Logo an den Stirnseiten ist dreidimensional ausgeführt. Das Führerhaus ist von Modelltechnik freigehalten und vollständig eingerichtet. Für den Weiß-Rot-Lichtwechsel werden Zweifarb-LED verwendet, deren Leuchtkraft man über F4 dimmen sollte. Die Fahreigenschaften des mit mo-



Fotos (2): Michal Bednár

derner E24-Schnittstelle versehenen Digital-Modells sind, auch dank der Schwungmasse, ausgezeichnet. Die Höchstgeschwindigkeit ist ab Werk auf 118 km/h eingestellt. Allerdings fehlen die Haftreifen. Die Stromaufnahme im Rangierbetrieb wird dadurch verbessert, auf Steigungen ist die Lok aber schnell überfordert. Insgesamt ist der Einstieg von Robo in

den TT-Markt jedoch durchaus gelungen. *Michal Bednár/abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Führerraumbeleuchtung; Fahreigenschaften

KONTRA: Zugkraft

BESTELLNUMMER: 010002DE

PREIS: 289,99 Euro (UVP Sound)

URTEILE: 

Frisch gefaltet

Von Minitrix ist die neu konstruierte E-Lok-Baureihe 110.3 in N erschienen.

AUF EINEN BLICK

PRO: Bisher fehlende Variante; gelungene Formgebung; feine Details; gute Proportionen; Lackierung und Beschriftung

KONTRA: Sound; Fahreigenschaften; Stromabnehmer

BESTELLNUMMER: 16268

PREIS: 329 Euro (UVP)

URTEILE: 



Erstmals bei Minitrix: Epoche IV mit durchgehendem Lüfterband aus sieben Klatte-Lüftergittern.

Die neue „Bügefalte“ aus Göppingen überzeugt nun sowohl durch eine gelungene Formgebung – insbesondere an den Fronten – als auch durch zahlreiche Details wie

die angesetzten Griffstangen. Lediglich die Stromabnehmer wirken nicht mehr ganz zeitgemäß. Feiner Ersatz ist bei Eichhorn-Modellbau erhältlich. In der Werkseinstellung ist

das Fahrverhalten nur befriedigend, es lässt sich sicherlich noch über die CV anpassen. Leider wirkt auch der Sound nicht ganz realistisch. Zurüstteile liegen bei. *cl*

Packesel im DB- und DR-Gewand

Brawa liefert den neu entwickelten Schnellzug-Gepäckwagen der Bauart Pw4ü 37 im Maßstab 1:87 aus.



Erkennen Sie neben dem Grünton und den Anschriften die weiteren Unterschiede? Brawa hat sie allesamt berücksichtigt!

Mit dem Gepäckwagen der Verwendungsgruppe 36 von Brawa können Schnell- und Eilzüge der Epochen II bis IV nun stilecht mit einem feinen Packesel ergänzt werden. Den Anfang machen eine Ausführung der Bundesbahn mit demontierter Dachkanzel in Epoche III und ein Waggon der Reichsbahn, noch mit dem so charakteristischen Ausguck, für die Epoche IV. Die neuen H0-Modelle entsprechen in allen Belangen einem kaum zu übertreffenden Detaillie-

rungsstandard, auch das Finish ist vortrefflich geraten. Die Modelle sind für Gleich- und Wechselstrom sowie gegen Aufpreis auch mit Innenbeleuchtung erhältlich. *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; perfekte Detaillierung; Farbgebung und Beschriftung

KONTRA: –

BESTELNMRN.: 58296 (DB, Epoche III); 58310 (DR, Epoche IV)

PREIS: je 89,90 Euro

URTEILE:

Offen-sichtlich gut

Der offene UIC-Standardgüterwagen des Typs II rollt bei Brawa als Omm 54/55 der DB für H0 an.

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Finish; Dreipunktlagerung; profilierte Radsätze

KONTRA: –

BESTELNMRN.: 50062 (DB-E⁰³⁹, schwarzes Untergestell); 50065 (DB-E⁰⁴⁰, komplett braun)

PREIS: je 49,90 Euro

URTEILE:

Die offenen Zweiachser der Gattungen Omm 54 und Omm 55 gehörten von den 1950er- bis in die 1980er-Jahre zu den am häufigsten anzutreffenden Güterwagen bei der DB. Höchste Zeit also, dass dieser Standard-Typ mit einem schönen H0-Modell gewürdigt wird, welches nun bei



Links die ältere Bauform Omm 54 als E⁰³⁹ im Zustand um 1970, rechts der jüngere Omm 55 als E⁰⁴⁰ aus den 1980er-Jahren.

Brawa erscheint. Dem MEB lagen zwei Ausführungen der Bundesbahn-Epoche IV ohne Bremserbühne vor. Sie unterscheiden sich in zahlreichen

Punkten: in Form der Bremsanlage, der Obergurthöhe oder der Farbgebung. Sie präsentieren sich in perfekter Detaillierung und Beschriftung. *ba*

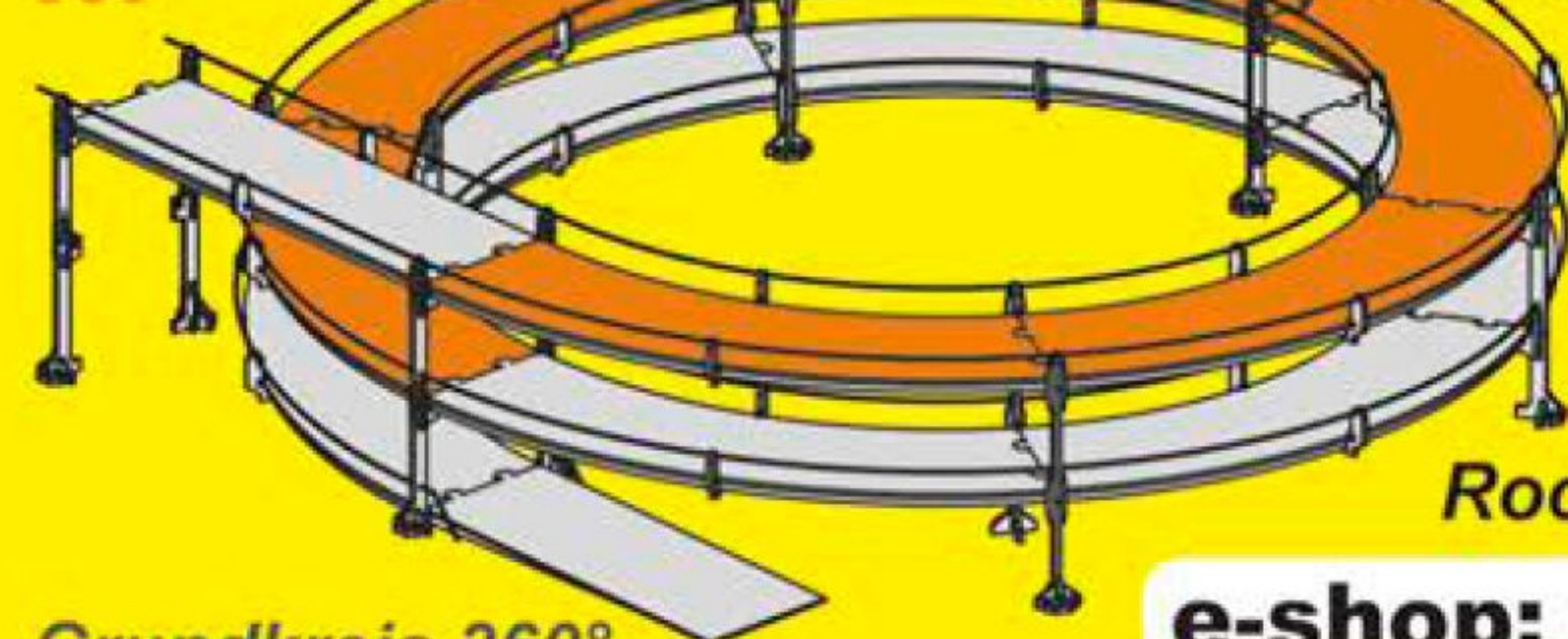
Anzeige

I-TrackTM

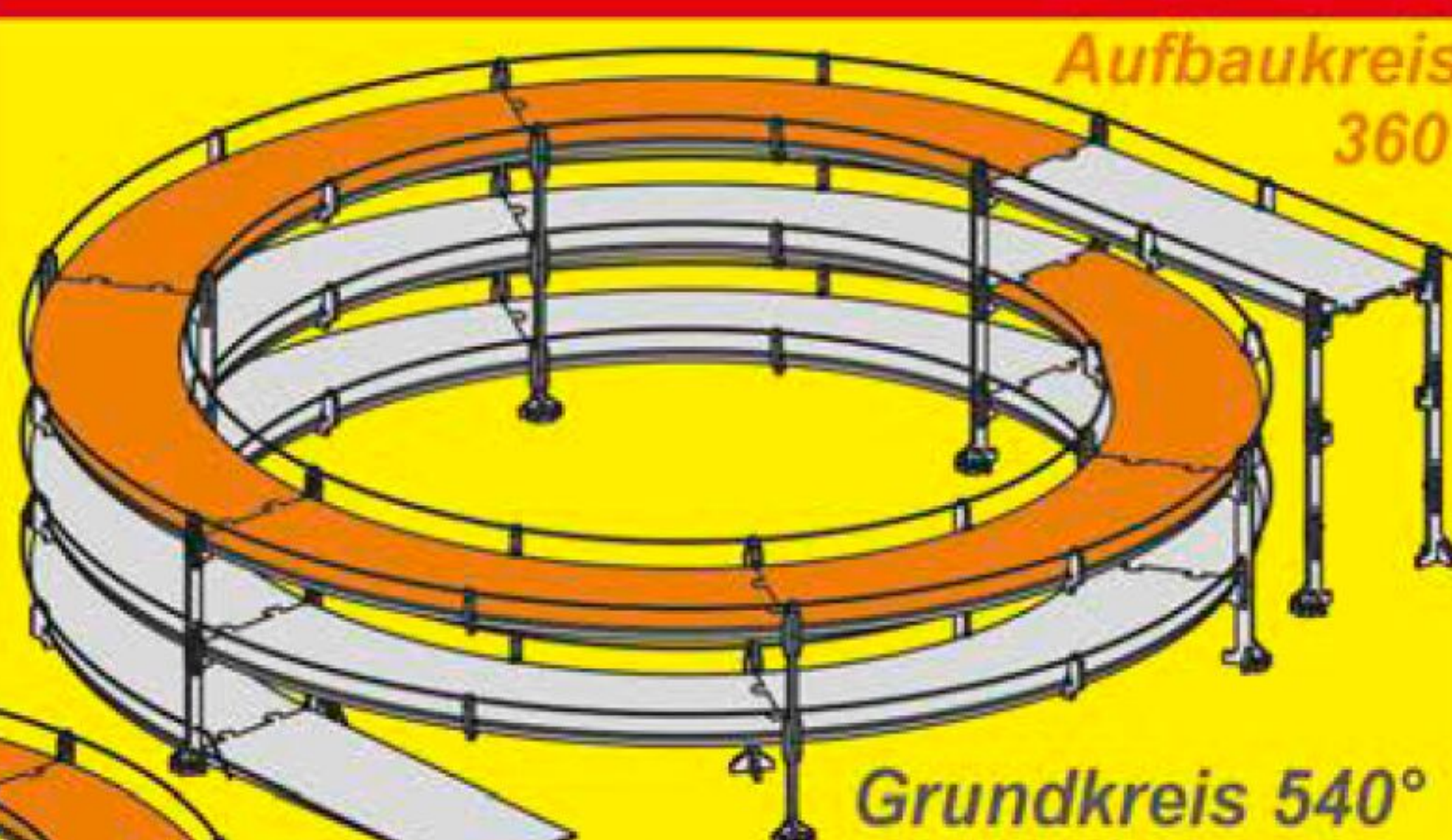
INTELLIGENT TRACK

Rondela – Gleiswendel mit Sicherheitsgeländer

Aufbaukreis 360°



Grundkreis 360°



Grundkreis 540°

Aufbaukreis – die Anzahl der Aufbaukreise ist nicht begrenzt

Designed for

Roco, Märklin, Piko, TRIX, Tillig, Peco

e-shop: www.hacker-model.com

H0 | TT | N



2-gleisig Rondela
Grundkreis 540° mit
zwei Aufbaukreisen 360°

HACKERTM
TRAIN SYSTEMS
MODEL PRODUCTION

Präzisionssystem für Grundstruktur und Trassenbau Ihrer Modellbahn & CarMotion

Klick-klick-klick

Die Kraft winziger Magnete revolutioniert den Betrieb mit N-Fahrzeugen. „Gleis 1“ liefert ein breites Kupplungssortiment.



Ab Werk mit Stangenkupplungen ausgerüstete Triebzüge wie der ICE-T von Fleischmann sind für den Einsatz der Magnetkupplungen prädestiniert.

Magnetkupplungen liegen eindeutig im Trend. Neben einigen kleineren Herstellern wie Peho und vielen Privatanbietern war zuletzt Arnold mit in Großserie hergestellten Kupplungen in den Markt eingestiegen. Mit einem sehr breiten Sortiment gehört nun auch Steffen Bischoff mit seiner Firma „Gleis 1“ zu den Anbietern. Hervorzuheben an seinen zweipolig ausgeführten Kupplungsköpfen ist nicht nur deren vergleichsweise geringe Größe, sondern vor allem die große Produktvielfalt.

Nicht weniger als 18 Längen (9,0 bis 16,0 mm) werden angeboten. Damit sollten sich alle Fälle, auch nicht NEM-gerecht ausgeführte Modelle, kuppeln lassen. Die im 3D-Druck sehr sauber hergestellten Kupplungsköpfe lassen sich problemlos in die NEM-Aufnahmen einstecken. Für einen ersten Test werden Probepackungen mit zehn oder 24 Kupplungen angeboten. Jeder Waggon kann so individuell mit der passenden Länge ausgestattet werden. Gleis 1 bietet eine kontinuierlich erweiter-

te Referenztabelle mit bereits getesteten Kupplungslängen an. Je nach verbauten Radien kann man auch größere oder kleinere Längen verwenden. Das Ergebnis ist die sichere

Fahrt auch bei problematischen, zum Entkuppeln neigenden Fahrzeugen. Die „Gleis 1“-Kupplungen sind mit Peho- und auch mit Arnold-Magnetkupplungen kompatibel. *abp*



Unser „Media-Kit“ enthält sechs Kupplungen von 12,5 bis 15 Millimetern Länge.

AUF EINEN BLICK

PRO: Saubere Verarbeitung; geringe Dimensionen; umfangreiches Längen-Sortiment; hohe Magnetkraft; einfache Anwendung

KONTRA: –

INFO: www.gleis1.shop

PREIS: Einzelpaar 3,80 Euro; Mengenrabatt

URTEILE:



In Abhängigkeit von den auf der Anlage verbauten Radien lassen sich auch sehr enge Kuppelabstände realisieren.



Für die Brawa-Twindexx-Modelle beispielsweise sind in der Regel die eher kurzen 12,5-Millimeter-Kupplungen geeignet.

› KOMPAKT

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung (insbesondere beim Peugeot 204 Cabrio); Farbgebung; Chromteile; Felgen; dünne Frontscheibe des Cabriolets

KONTRA: Seitenscheiben beim Ford Anglia nur hinterlegt, zudem eher einfache Inneneinrichtung

BESTELLNRN.: 29175 (Peugeot 204 Cabrio); 19330 (Ford Anglia)

PREISE: 17,95 Euro (Peugeot 204 Cabrio); 16,95 Euro (Ford Anglia)

URTEILE:

Brekina: Peugeot 204 Cabriolet und Ford Anglia in H0

Der Peugeot 204, ein flotter französischer Kompaktwagen aus den 1960er-Jahren, rollt nun als schickes rotes Cabrio an. Die sehr attraktiven Konturen des Originals wurden gut in den Maßstab 1:87 übertragen. Insbesondere die vielen Chromteile, die dünne Frontscheibe und die detaillierte Innenausstattung wissen zu gefallen. Daneben geht es mit dem Ford Anglia – wie es sein Name schon verrät – zurück in das automobile England des Jahres 1959. Die himmelblaue Farbgebung des ebenfalls ansehnlich geratenen H0-Rechtslenkers entspricht dabei exakt dem Wagen aus der „Harry Potter“-Filmreihe. *ba*





Extravaganz auf Schienen

Auffällige Designs machen Elektroloks zu echten Blickfängen auf der Schiene. Ob markante Sonderlackierungen, kreative Werbemotive oder außergewöhnliche Farbkonzepte – sie verleihen den leistungsstarken Maschinen einen unverwechselbaren Charakter. Gerade die Baureihen 185/186 zeigen, dass sich zuverlässige Technik und ausdrucksstarkes Design perfekt ergänzen. So entstehen Lokomotiven, die nicht nur im Güterverkehr überzeugen, sondern auch bei Eisenbahnfans und Fotografen für Begeisterung sorgen.

Filigran ausgeführte Details und zahlreiche separat angesetzte Bauteile verleihen den TRAXX-Modellen von ROCO eine besonders vorbildgerechte Optik. Die aufwendige Bedruckung mit gestochen scharfen Beschriftungen und authentischen Lackierungen sorgt für ein realistisches Erscheinungsbild bis ins kleinste Detail.

Elektrolokomotive 185 325-5, EBS/TrustRail



7500218	DC
7510218	DCC 
7520218	AC 

- Aufwendige Bedruckung
- Ausführung mit Schneepflug am Chassis
- In Kooperation mit  Railcolordesign



Hier gehts zur
185 325-5:

Elektrolokomotive 186 945-2, LTE



7500195	DC
7510195	DCC 
7520195	AC 

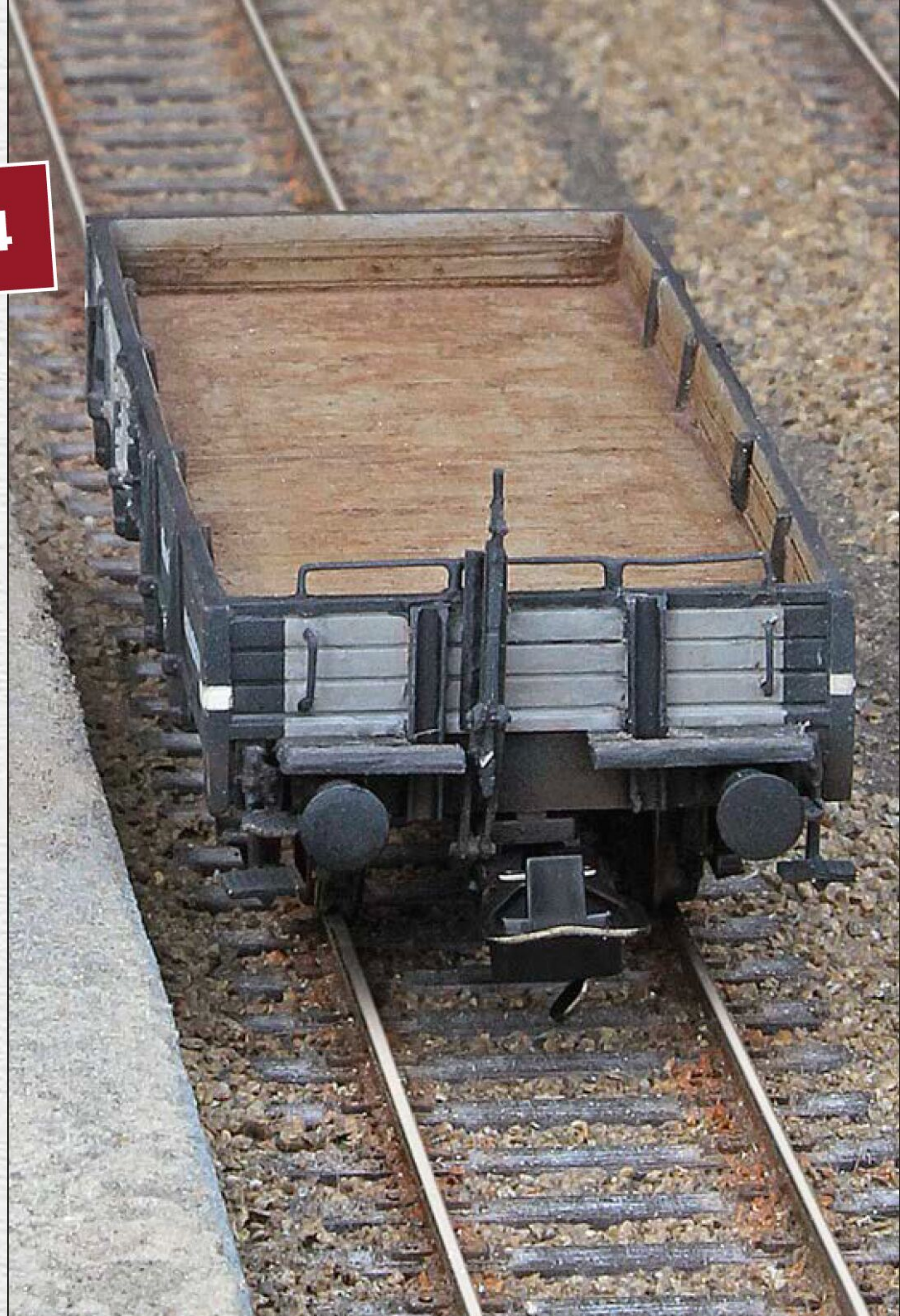
- Aufwendige Bedruckung
- Im grenzüberschreitenden Einsatz vor Güterzügen



Hier gehts zur
186-945-2:

Modell und Farbe

X 49 der Hafenbahn - Farbtöne bestimmen und anmischen



Meist sind es technische Besonderheiten, Erinnerungen oder Interessensgebiete, die für den Wunsch ausschlaggebend sind, das Modell eines bestimmten Fahrzeugs zu besitzen. Doch nicht jedes Fahrzeug ist käuflich zu erwerben. Bleibt nur, die Sache selbst in die Hand zu nehmen. Dafür steht dem Modellbahner umfangreiches Zubehör in Form von Bausätzen und Zurüstteilen zur Verfügung, mit denen sich Modelle hervorragend gestalten lassen. Zu den reizvollen Fahrzeugen der Hamburger Hafenbahn gehörten die handgebremsten X-Wagen mit spezieller Farbgebung. Wie einer davon umgesetzt werden kann, lässt sich am folgenden Baubericht nachvollziehen.



Die beste Voraussetzung für das Gelingen eines Bauprojekts ist die detaillierte Kenntnis eines Vorbildes.

Gutes Referenzmaterial bietet das Buch „Die Hamburger Hafenbahn“ von K. Pöhlse, M. Schulz und B. Wiesmüller (DGEG Medien 2018). Zu den Besonderheiten der historischen Hafenbahnwagen gehört, dass die Niederbordwagen (X-Wagen) mit einer Handbremse versehen, aber in der Regel nicht mit einer herkömmlichen Bremserbühne ausgestattet waren. Sie besaßen lediglich über den Puffern angebrachte Bohlen, die als Handbremssteg bezeichnet werden. Der Aufstieg dorthin erfolgte über den Rangiertritt und einen zweiten, schräg darüber befestigten (Stirnwand-)Tritt. Kurze Griffstangen bei den Rangiertritten und bei vielen Wagen zusätzlich eine mehrteilige, querliegende Griffstange über dem Saumeisen der Stirnwand gaben den Rangierern bei der Arbeit den notwendigen Halt.

Die mehrteilige, querliegende Griffstange über der Stirnwand ist am fertigen Modell gut zu sehen.

Zusammen mit dem Aufmacherbild links zeigt die Seitenansicht, wie das entstehende Modell aussehen soll. Sein Vorbild war erst 1971 aus dem Dienst der Hamburger Hafenbahn verschwunden und konnte museal erhalten werden – siehe Bild 6.



Ein X-Wagen, als Werbemodell für die Nürnberger Spielwarenmesse herausgegeben, liefert die Basis für den Hafenbahnwagen 49.

Die Frage, welches Serienmodell möglichst viele Bauteile zum Bau des Hafenbahnwagens beisteuern könnte, war damit schnell abgehakt. Statt aufwendiger und teurer Wege ist diese Vorgehensweise überschaubar und für alle Modellbahner umsetzbar. Den Wagenkasten des Roco-Modells halten vier Steckverbindungen auf dem Unterstell. Durch ein seitliches Wegdrücken der eingerasteten Nasen lassen sich die beiden Wagenteile leicht voneinander trennen. Die Kupplungen und Radsätze werden entfernt, um ungehindert mit den ersten Arbeiten am Unterstell beginnen zu können.

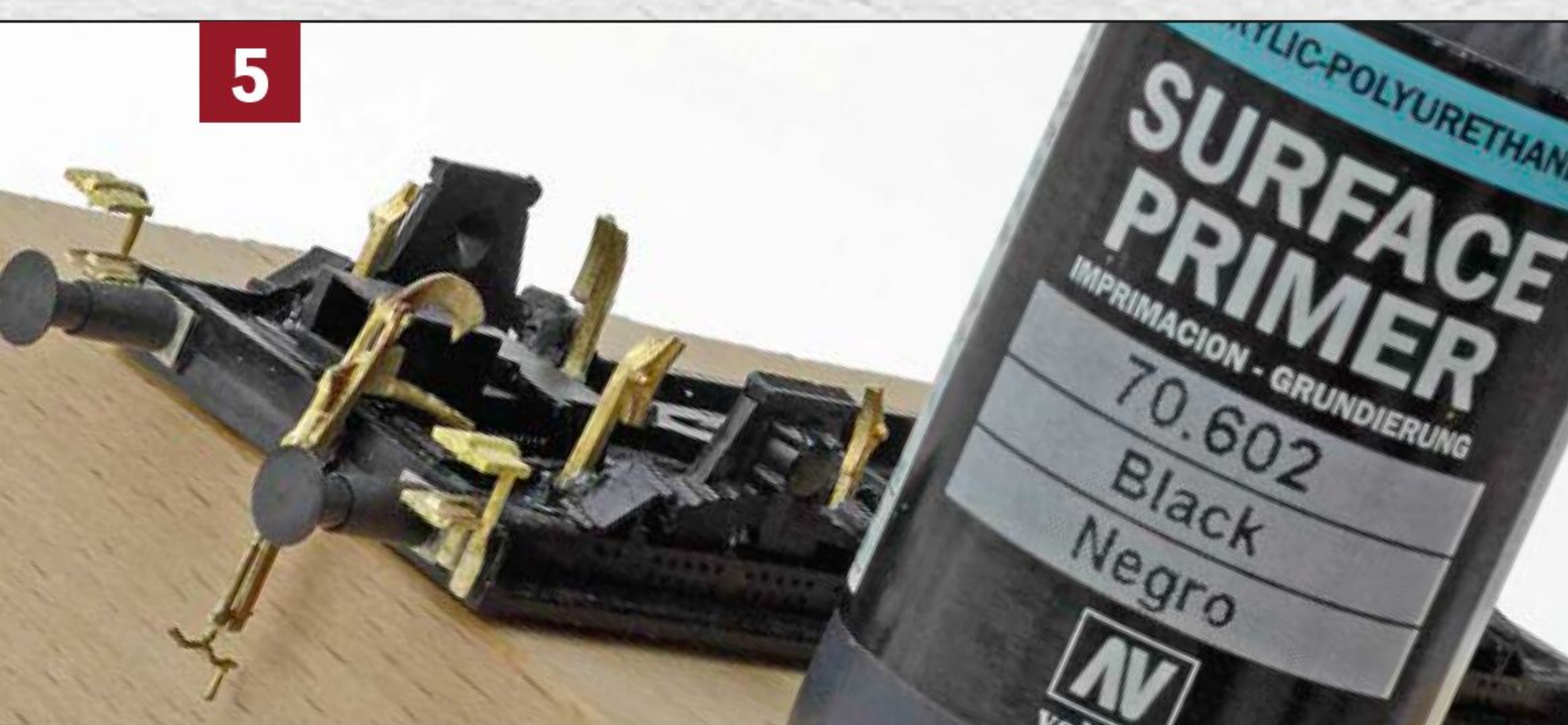
Für den Umbau zum Hafenbahnwagen wurden einige Zurüstteile verwendet.

Diese Bauteile gehören teilweise zur Standardausrüstung meiner Güterwagen (Federpuffer, Rangiertritte und RP25-Radsätze). Mit weiteren Teilen, zu denen die Stirnwandtritte, die Sockelplatten für die Puffer und später das Handbremsgestänge zählen, entsteht das spezielle Erscheinungsbild des Hafenbahnwagens. Zur Grundausstattung an meinem Arbeitsplatz gehört auch feiner Messingdraht in Stabform, der hier in der Dicke von 0,3 mm für die Rangiergriffe sowie die waagrechten Griffstangen auf dem Obergurt der Stirnwand Verwendung findet.

Nach dem Abschneiden aller Bremsen am Fahrwerk werden die neuen Bremsen eingeklebt. Zusammen mit dem Entfernen der Bremsen sollte auch gleich die ursprüngliche Bremsanlage von der Unterseite des Wagenbodens verschwinden, damit sie den neuen Bremsen später nicht im Weg ist. Gebremst wird der Hafenbahnwagen nur auf einer



Achse. Das Handbremsgestänge wird erst nach Abschluss aller Arbeiten am Unterstell montiert, da es sonst durch seine im Wortsinn hervorragende Lage leicht beschädigt werden könnte.



Der Anbau des Handbremsgestänges an den Pufferträger erfolgt auf einem exakt rechtwinkligen Holzklötz.

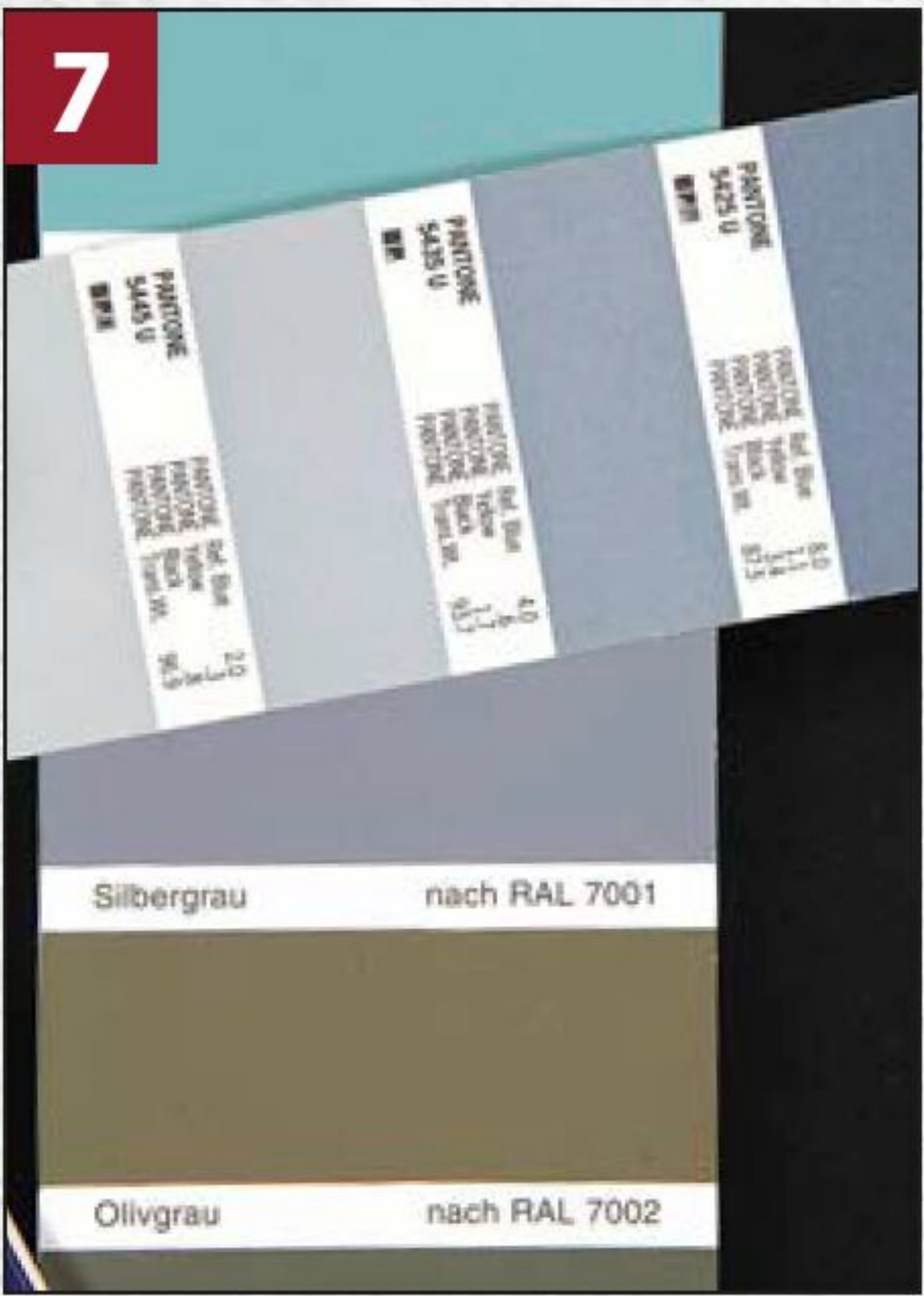
Das Fahrwerk des Unterstell zeigt dabei nach oben. Am Pufferträger wird das Gestänge an der richtigen Stelle, direkt neben der NEM-Kupplungsaufnahme, mithilfe des Klotzes ausgerichtet und später angeklebt. In welcher Form das Handbremsgestänge dort zu montieren ist, hängt von der verwendeten Kupplungsform ab. Verbleibt die Kupplungsaufnahme am Modell und behält sie zudem ihre Bewegungsfreiheit, darf ihr samt Kupplung nichts in den Weg kommen. Somit darf vom Handbremsgestänge nichts nach unten über den Pufferträger hinausragen und das Bauteil ist entsprechend zu kürzen. Bei einer festgelegten Kupplung (FREMO) kann das Handbremsgestänge vollständig bleiben. Dasselbe gilt, wenn die Kupplungsaufnahme entfernt wird. Nach Abschluss der erörterten Arbeiten erhalten die Messingteile eine schwarze Grundierung. Sie wird mit dem Airbrush aufgebracht, damit die Teile nichts von ihrer feinen Profilierung verlieren. Ein Abdecken der angrenzenden Kunststoffflächen ist dafür nicht erforderlich. Der sehr feine Farbauftrag, der auf dem schwarzen Kunststoff nicht sonderlich auffällt, wird später, nach dem weiteren farblichen Überarbeiten des ganzen Wagens, nicht mehr auszumachen sein.

Ein Abdecken der angrenzenden Kunststoffflächen ist dafür nicht erforderlich. Der sehr feine Farbauftrag, der auf dem schwarzen Kunststoff nicht sonderlich auffällt, wird später, nach dem weiteren farblichen Überarbeiten des ganzen Wagens, nicht mehr auszumachen sein.



Eine ideale Voraussetzung für die Farbgebung – und besser als jedes Fotomaterial – ist die eigene Anschauung am Vorbild.

Auf der Kaianlage des Hafenmuseums Hamburg steht ein Zehn-Tonnen-Kranwagen. Als Schutzwagen dient der Hafenbahnwagen 6. Beide wurden vom Verein der Freunde der historischen Hafenbahn instand gesetzt und in den historischen Farben (Schwarz und Grau RAL 7001) lackiert. Eine Inaugenscheinnahme ist für die Farbgestaltung des Modells nicht nur im Hinblick auf die Anstrichfarbe interessant, sondern in erster Linie hinsichtlich des Scale Effects ausschlaggebend. Aus möglichst maßstabsgerechtem Abstand und mit Blick über einen PANTONE-Farbfächer lässt sich ein passender Scale-Ton gut ermitteln. Auch wenn ein Abstand von 87 Metern nicht möglich war, erscheint die Aufhellung des Grautons RAL 7001 zum PANTONE-Farbtönen 5445 angemessen.



Der deutliche Unterschied zwischen den beiden Farbtönen zeigt sich, wenn das PANTONE-Farbfeld über einem RAL-Farbfächer liegt.

Zudem kann ein RAL-Farbfächer bei der Überprüfung der Frage helfen, ob der Anstrich des betrachteten Vorbildwagens tatsächlich (noch) den zugeordneten RAL-Ton besitzt. Dazu wird der RAL-Fächer dann vor Ort direkt auf den Anstrich des großen Vorbilds gelegt.

9 Projekt: Hafenbahnwagen Grau RAL 7001 - Scale (5445)

	Grundfarbe	+ Mischfarben				Spritzproben
Farbname Farbnr.	weiß 60023	eisblau 64073	graphit 64079			
Anteile	20					
+ Anteile		1	1			
+ Anteile	20		1			
+ Anteile			1			
+ Anteile			2			
+ Anteile						
+ Anteile						
= Anteile	40	1	5			

© Mischbogen MATHIAS FABER, Erste Hilfe AIRBRUSH

Am Ende des Mischvorgangs wird die Anzahl der zugegebenen Tropfen, jeweils unter ihren Farbbezeichnungen, einfach zusammengezählt.

Auf diese Weise lässt sich der in der Projektzeile benannte Farbtönen jederzeit und ohne nennenswerte Farbtonabweichungen schnell nachmischen. Die zum Farbsortiment eines Herstellers gehörenden Farbtonbezeichnungen und Nummern sollen hier reinen Beispielcharakter haben, denn sie stammen aus einem Sortiment, das nicht mehr im Handel ist. Auf die während des Mischvorgangs jeweils letzte Spritzprobe wird zum direkten Abgleich das ausgewählte PANTONE-Farbfeld gelegt. Auf diese Weise lässt sich gut erkennen, wie nah die Spritzprobe am gewünschten Ergebnis ist und in welche Richtung gegebenenfalls abgetönt werden muss. Dieses Abtönen wird – mit etwas Übung – umso leichter vonstatten gehen, je vertrauter einem das ausgewählte Farbsortiment ist.

8 Projekt:

	Grundfarbe	+ Mischfarben				Spritzproben
Farbname Farbnr.						
Anteile						
+ Anteile						
+ Anteile						
+ Anteile						
+ Anteile						
+ Anteile						
= Anteile						

Ein Mischbogen dient zum Protokollieren beim tropfenweisen Anmischen der benötigten Farbtöne.

Senkrecht unter der jeweiligen Farbtonbezeichnung wird die jeweils zugegebene Tropfenzahl festgehalten. Die schwarzen Punkte in den Feldern für die Spritzproben geben Aufschluss über die Deckkraft der angemischten Farbe. Die Deckkraft ist unter anderem für die Frage entscheidend, ob ein zu überspritzender Farbton vollständig abgedeckt wird oder durchscheint. Beides kann im Einzelfall durchaus gewünscht sein.



Die gute Deckkraft des angemischten Scalegrau hilft, das Plastik-Orange des Wagenaufbaus schon durch feines Überspritzen abzudecken.

Zu den Zubehörteilen, die am Wagenkasten verbaut werden, gehören neue U-Profile an den Stirnseiten. Diese U-Profile gibt es aus Messing oder Polystyrol in verschiedenen Maßen und Längen. Damit sich die neuen Profile, die dann bis zur Unterkante des Pufferträgers reichen sollen, sauber ansetzen lassen, werden die alten Profile des Wagenkastens exakt bis auf Bretterhöhe abgeschliffen. Da die Stirnwände des Roco-Wagens zu hoch sind, müssen diese zugleich auf dieselbe Höhe mit den Seitenwänden gebracht werden.

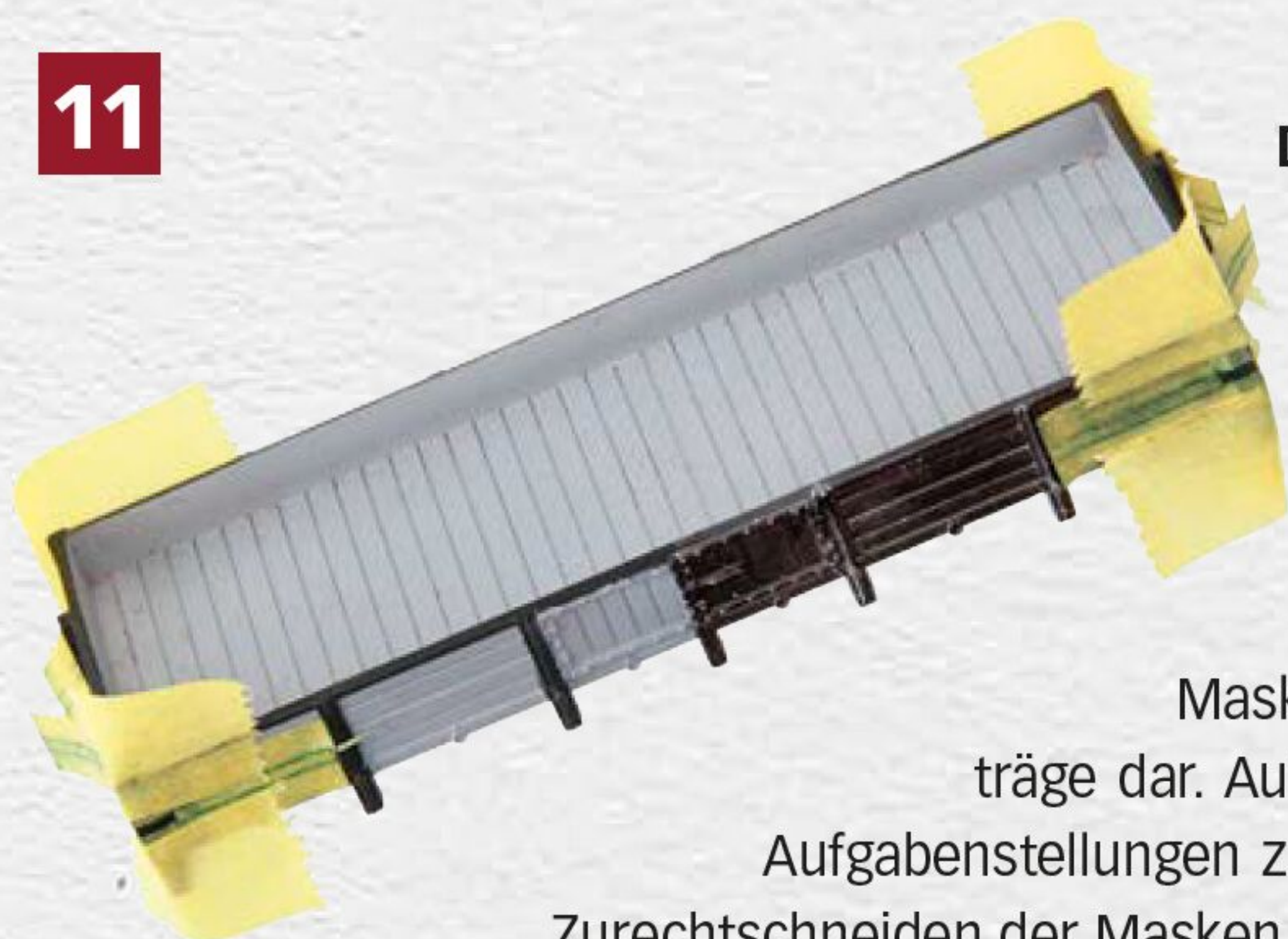
Wenn die Gefahr besteht, dass die Deckkraft des Hafenbahn-Graus nicht ausreicht, um schnell einen farblich einheitlichen Gesamteindruck auf dem Wagenkasten zu erzeugen, bietet sich als Alternative an, den überarbeiteten Wagen zunächst wieder mit

10

seiner Originalfarbe einzufärben. Dies gewährleistet einen homogenen Untergrund, der beim Überspritzen mit einem anderen Farb-

ton einen gleichmäßigen Gesamteindruck ermöglicht, ohne dass dafür eine hohe Schichtstärke des Farbauftrags erforderlich ist.

11



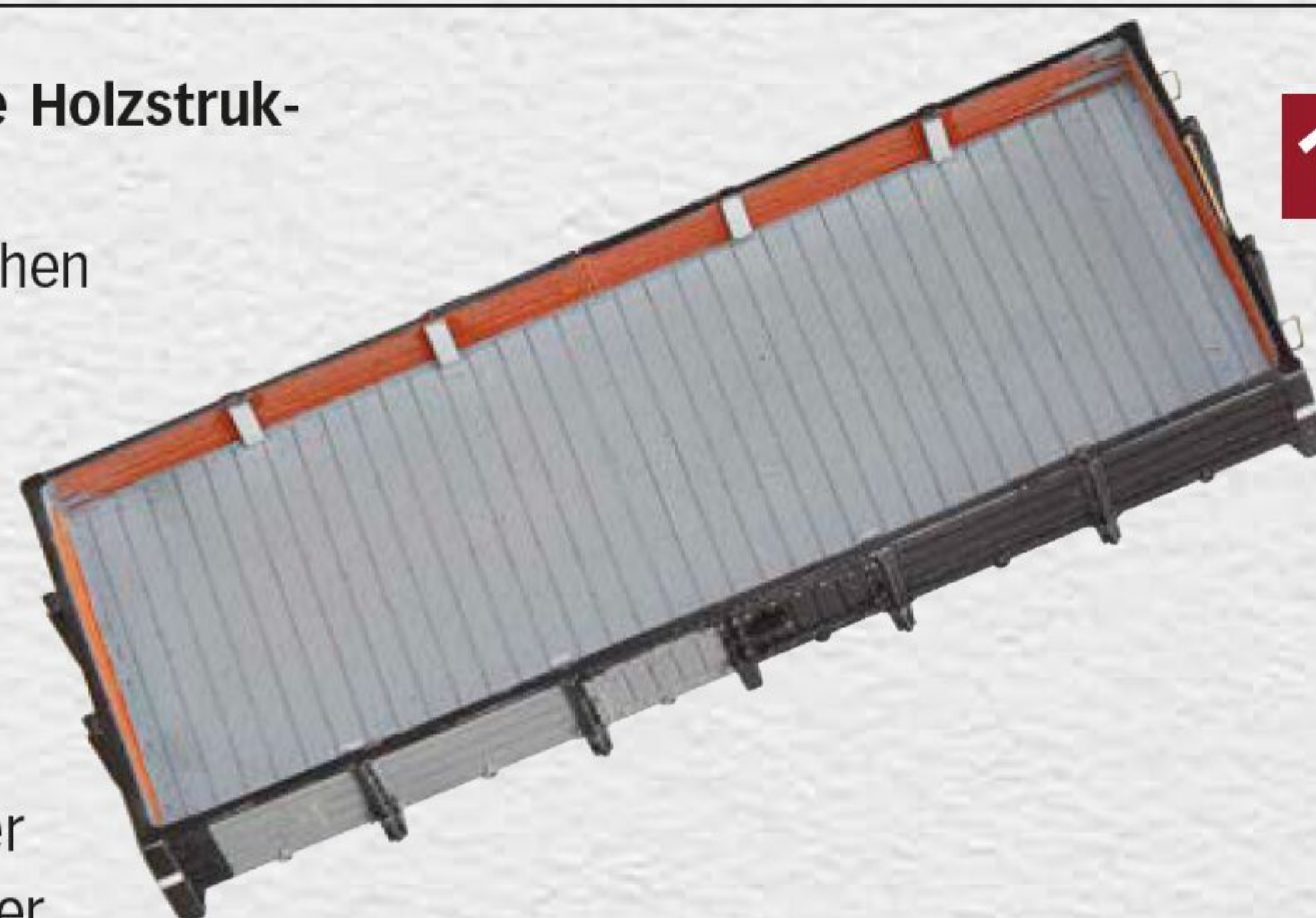
Die Ecken der Hafenbahnwagen sind ebenso wie die Rungen und Teile der Wände schwarz gestrichen.

Ein sehr fein gespritzter Farbauftrag bildet diesen schwarzen Anstrich nach. Durch die dünnen, gerade die notwendige Deckkraft besitzenden Farbschichten bleibt die scharfkantige Plastizität der Oberflächen inklusive aller Gravuren vollständig erhalten. Sorgfältig andrücktes Maskierband gewährleistet eine saubere Begrenzung der einzelnen Farbfelder. Das Aufsetzen der Bremsecken schließt diese Arbeiten ab.

Maskierband aus dem Modellbau stellt ein universelles Hilfsmittel für scharf begrenzte Farbaufträge dar. Auf eine Schneidematte aufgezogen, lässt sich das Maskierband vorab auch für besondere Aufgabenstellungen zurechtschneiden. Um die vier gleich großen Bremsecken anzubringen, ist für das präzise Zurechtschneiden der Masken sogar ein exaktes Vorzeichnen direkt auf dem Maskierband möglich.

Auf der Innenseite der Wagenwände fehlen die Bretterfugen, der Türspalt, die Holzstrukturen und die Profile der Rungen.

Mit einer geeigneten Graviernadel und Hilfsmitteln zum Führen dieser Nadel entstehen die Bretterfugen. Dabei kann unter anderem eine Metallschiene als Auflage und Führung dienen. Ein exakt rechtwinkliges Führungsstück aus einer dicken Polystyrolplatte hilft dabei, die Nadel beim Nachbilden der fehlenden, senkrechten Türspalten zu führen. Feine Holzstrukturen lassen sich zum Schluss freihändig gravieren. Der Grund dafür, dass all dies nicht schon vor dem Auftragen der grauen Farbe erfolgt ist, liegt an der jetzt besseren Sichtbarkeit der Gravuren beim Arbeiten, da beim Gravieren das Plastik-Orange wieder zum Vorschein kommt. Als Profile für die Innenseite der Wagenkastenwände eignen sich dünne Polystyrolstreifen. Vor dem Einkleben dieser Streifen müssen die Grate, die meist beim Gravieren der Seitenwände entstehen, abgeschliffen werden. Dabei lassen sich auch die Seitenwandstärken insgesamt auf ein vorbildgerechteres Maß reduzieren. Die Innenwände sind dadurch also wieder orangefarben.



12



13

Für das erneute Einfärben der Seitenwände kommt der Airbrush, wieder aus kurzer Distanz, zum Einsatz.

Diese Arbeitsweise, bei welcher der Sprühstrahl sehr fein dosiert sein muss, erspart aufwendige Maskierarbeiten im Umfeld. Auch die neuen Profile erhalten dabei erst einmal einen grauen Farbauftrag. Damit die Luft beim Spritzen aus kürzestem Abstand zum Spritzgrund nicht in den Airbrush zurückschlägt, besteht der auf die Saugkappe des Airbrushs (Harder & Steenbeck Infinity) gesteckte Nadelschutz nur aus zwei Hörnern. So ist sichergestellt, dass die Luft problemlos auch seitlich abfließen kann.

Rechtwinklig zurechtgeschnittenes Maskierband deckt die Bretternachbildung hinter den Profilen ab.

Schreibpapier, während des Spritzens auf den Wagenboden gedrückt, schützt die Bodenbretter. Wie schon beim grauen Farbauftrag wird aus sehr kurzer Distanz gespritzt. Auch der Winkel, in dem der Airbrush über dem Wagenboden gehalten wird, gleicht dem vorangegangenen Spritzvorgang. Aus diesem Grund war hinter dem schwarzen Saumisen keine Abdeckung nötig. Erst wenn danach die gesamte Oberkante der Wagenwände inklusive der Griffstangen von oben mit Schwarz überzogen wird, gilt es, die Wände auf beiden Seiten mit Maskierband zu schützen. Damit die schwarze Farbe auch auf dem blanken Messingdraht der Griffstangen und Rangiergriffe hält, wurde zuerst schwarz grundiert.

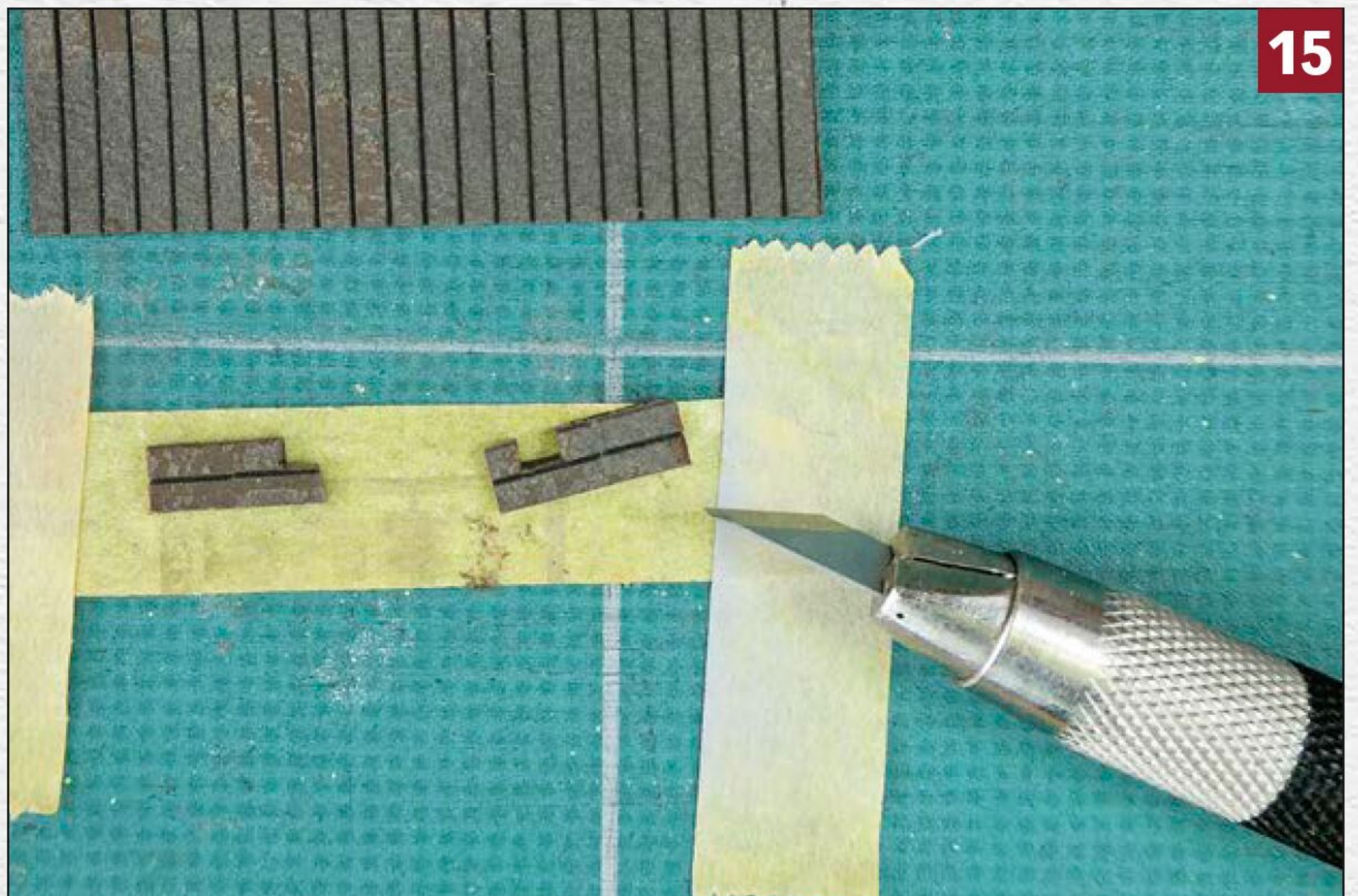


14

Das Bauen und Montieren des Handbremsstegs über den Puffern bildet den nächsten Bauabschnitt.

Während es bis zu diesem Punkt einfacher war, Untergerüst und Wagenkasten getrennt zu bearbeiten, müssen diese nun vorsichtig zusammengefügt werden, um die genauen Maße für die Bohlen des Handbremsstegs (Stichworte: Handbremsgestänge, Stirnwandprofile) zu ermitteln und die fertiggestellten Teile dann anbauen zu können. Der Handbremssteg ist zweiteilig, jede Seite besteht aus jeweils zwei nebeneinander liegenden Holzbohlen auf Metallträgern. Die beiden Seiten des Stegs sind unterschiedlich lang: Während sich die eine Seite von der Tritthalterung an der Sockelplatte des Puffers bis zum Handbremsgestänge erstreckt, reicht die Gegenseite bis zur Zughakenführung, also am Modell bis zur Kupplungsaufnahme.

Als Werkstoff für den Handbremssteg am Modell eignet sich dünnes Polystyrol oder Karton. In diesem Fall findet ein vorgefertigter Ladeboden in Echtholzoptik (zum Beispiel von MOE-BO) aus durchgefärbtem Architekturkarton Verwendung. Die Bohlenbreite ist durch die Gravur vorgegeben und entspricht dem Vorbild der historischen Hafenbahn. Nach dem Abtrennen von zwei Brettern über die Gesamtbreite des Ladebodens entstehen daraus zwei auf die jeweilige Segmentlänge gekürzte Teile. Zum weiteren Schneiden werden diese auf der Klebstoffseite des Maskierbandes festgehalten. Sobald durch Trockenpassung am Modell feststeht, dass die Teile ex-



15

akt passen, wird ihre Rückseite mit dünnflüssigem Sekundenkleber (Cyanacrylat) getränkt. Dasselbe geschieht mit den seitlichen Schnittkanten. Dadurch erhalten die Kartonteile zusätzliche Festigkeit. Der entstehende Glanz verschwindet beim Überspritzen mit Mattlack. Die fertigen Stegsegmente lassen sich gut am Wagen ankleben.

Aus Karton oder Polystyrol entsteht auch die Rückwand des Handbremsgestänges, die nach dem Zusammenfügen von Untergerüst und Wagenkasten hinzukommt.

16



Als letzte Bauteile sind noch die Zettelkästen an den Seitenwänden anzubringen.

Die ursprünglich eingeplanten einfachen Ätzteile zur Darstellung der Zettelhalter wurden aufgrund der Seitenwandbeschaffenheit noch gegen komplette Zettelkästen (Weinert) ausgetauscht. Um die geätzten und schwarz brünierten Gitter der auch im Modell aufklappbaren Zettelhalter gut zur Wirkung kommen zu lassen, erhält nur der schwarze Kasten selbst vor dem Zusammenbau eine scalegerechte Aufhellung und Verwitterung. Dafür sind farblich viele Optionen denkbar; hier wurde ein heller Staubton sehr lasierend gespritzt. Damit die so erzielte Wirkung durch das abschließende, scalegerechte Aufhellen und leichte Verwittern des ganzen Wagens nicht verloren geht, werden die neuen Zettelkästen erst ganz zum Schluss angesetzt. Sollen tatsächlich winzige Frachtzettel hinter das Gitter gelegt werden, dürfen diese dann nicht rein weiß und nicht zu dick sein. Für dieses Vorhaben sind sehr gute Augen und ebensolche Nerven von Vorteil.

Das Nassschiebebild (Decal) mit den Wagenanschriften und dem Schriftzug „Hamburger Hafenbahn“ entstand mithilfe einer Grafiksoftware.

Um die Größe und die Platzierung der auf den historischen Fotos vorgegebenen Typografie nachzustellen, liegt die maßstäbliche Zeichnung eines Xtm93 auf einer Hintergrundebene der Bilddatei. Da die Proportionen dieses X-Wagens denen des Roco-Modells und damit meines Hafenbahnwagens ziemlich nahekommen, diente die Zeichnung von Stefan Carstens aus seinem Buch „Güterwagen Band 5 – Rungen-, Schienen- und Flachwagen“, zu finden auf Seite 167, als Arbeitshilfe. Die Typografie lässt sich dann als Zeichnung respektive als Vektorgrafik fertigstellen und als pdf-Datei für den Decal-Druck exportieren. Die hier verwendeten Decals mit dem vom Autor gefertigten Schriftzug stammen vom bekannten Anbieter Andreas Nothaft.

49 **Hamburger Hafenbahn**

LüP 8,6m 7,0m 18,2m² 6 880 kg 15,0t 15,5t REV ENG 18.3.54

17

18



Auf dem Hafenbahnwagen sind alle Anschriften weiß.

Das Aufbringen von Decals mit feinen Anschriften kann manchmal, abhängig von der jeweiligen Oberflächenbeschaffenheit auf dem Fahrzeug, eine Geduldsprobe sein. Deshalb ist es immer empfehlenswert, die Decals, die in der Regel für beide Fahrzeugseiten identisch sind, gleich in dreifacher Ausfertigung bereitzulegen zu haben. Eine glatte und glänzende Modelloberfläche bietet die besten Voraussetzungen für das einwandfreie Aufziehen von Nassschiebebildern. Das sogenannte „Silbern“, das durch das Einschließen feinsten

Luftbläschen unter der Decalfolie entsteht, gilt es zu vermeiden. Hochglänzende Klarlacke können strukturierte Oberflächen in dieser Hinsicht vorab deutlich verbessern. Hilfsmittel wie Decal Softener oder Decalsetting sorgen dann dafür, dass sich die Decals gut an den Untergrund anschmiegen. Über die Bretterfugen hinweg dürfen sich keine Decalbrücken bilden. Mit einem nachfolgend gespritzten Klarlackauftrag (seitenmatt/matt) entsteht ein insgesamt homogener Glanzgrad. Die Decal-Struktur als solche ist nach dieser Vorgehensweise nicht mehr erkennbar.

Mit Farbaufrägen für den Scale Effect und für die Gebrauchsspuren erhält der Wagen sein endgültiges Erscheinungsbild.

Das Prozedere dazu folgt den Vorgehensweisen, wie sie auch bei Großserienmodellen sinnvoll sind. Nach dem Erzeugen eines einheitlichen Glanzgrades (seidenmatt/matt) auf dem Wagen und dem Aufhellen mit Staub-Farbtönen sind es Darstellungen von Schmutz, Rost und Fettablagerungen, die das Bild prägen. Die historischen Fotos von der Hafenbahn liefern Gestaltungsvorschläge und geben den Spielraum für eigene Varianten vor. Erhält der Wagen beispielsweise noch ein bei der Hafenbahn übliches Ladegut, so lässt sich sein Aussehen gut darauf abstimmen. Ist all dies geschehen, so darf ganz zum Schluss eines nicht vergessen werden: das Anbringen der Zettelkästen.

Mathias Faber

19



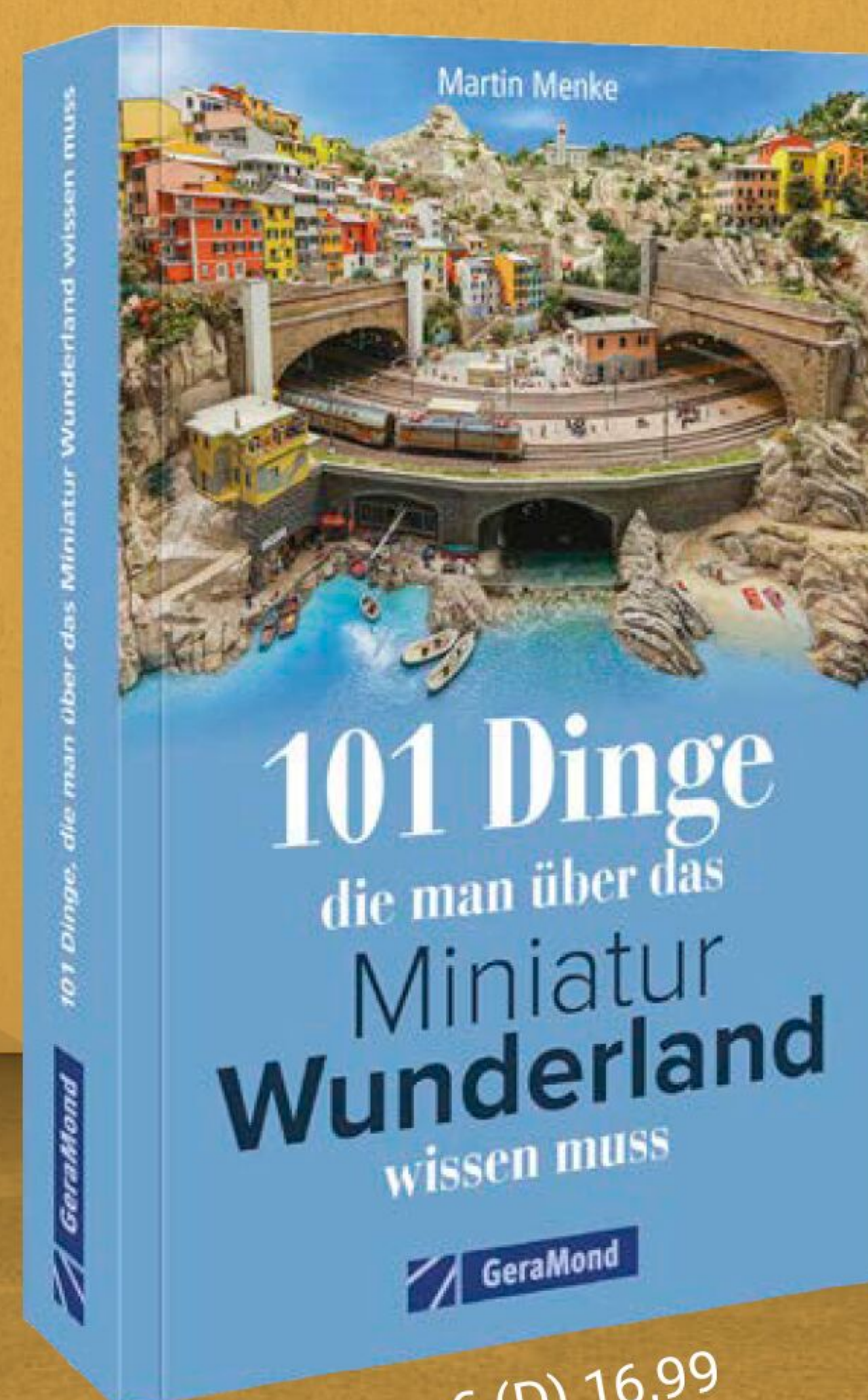
Anzeige

REISE DURCH DAS WUNDERLAND

**Erstaunliches und
Wissenswertes** zu der größten
Modelleisenbahnanlage der Welt

Spannende Hintergrundinfos,
Rekorde und kuriose Fakten

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



Hier mehr
erfahren!



192 Seiten · € (D) 16,99

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





Die Signalmeisterei soll eine Störung an der Abzweigstelle „Wildbach“ beseitigen und ist mit dem Klv 12 angereist.

Teil 4

Dachboden frei!

Eine neue Modellbahn-Anlage entsteht – in Spur H0 und mit digitalem Fahrbetrieb. In Teil 4:
Vom Abzweig „Wildbach“ in den Bahnhof „Bad Brockhöfe“.

Die Abzweigstelle „Wildbach“ ist mit der Streckenzusammenführung von den Punkten B und C aus dem Schattenbahnhof heraus ein zentraler Punkt der Anlage. Beim großen Vorbild war es bis lange in die 70er-Jahre Vorschrift, jeden ersten Dienstag im Monat die Sh2-Scheiben draußen vor dem Stellwerk oder anderen Betriebsstellen zu Kontrollzwecken aufzustellen (Streckenbereisung durch den Dienststellenleiter). Dazu kam ein Vermerk in das Fernsprechbuch. Auch im Modell (siehe oben) wollte ich das umsetzen.

Im MEB 6/2026 verdeutlicht eine Skizze die Zusammenführung der Strecken am Abzweig sowie den Punkt A an der zweiten, aus dem Schattenbahnhof herausführenden Strecke

sowie die Weiterführung in den Bahnhof „Bad Brockhöfe“. Im nachfolgenden Gleisplan zeige ich diese Situation nun detailliert auf. Dazu kommen Höhenangaben zu den unterschiedlichen betrieblichen Einrichtungen im Bahnhof. So liegt der kleine Güterbahnhof drei Zentimeter höher als der Personenbahnhof, das ergibt eine gestalterisch wichtige Trennung. Der Güterbahnhof ist nur über eine Sägefahrt erreichbar. Über dem kleinen Bahnhof „Emmingen (Wildb.)“ habe ich auf Höhe des Bahnhofs „Bad Brockhöfe“ den Gleisanschluss zu einer Brauerei ergänzt. Für den Betrieb im darunter liegenden Bahnhof ist der Überbau dank des Höhenunterschieds kein Problem. Ich berichte weiter, auch zum Bahnhof „Emmingen (Wildb.)“. *Walter Busse*

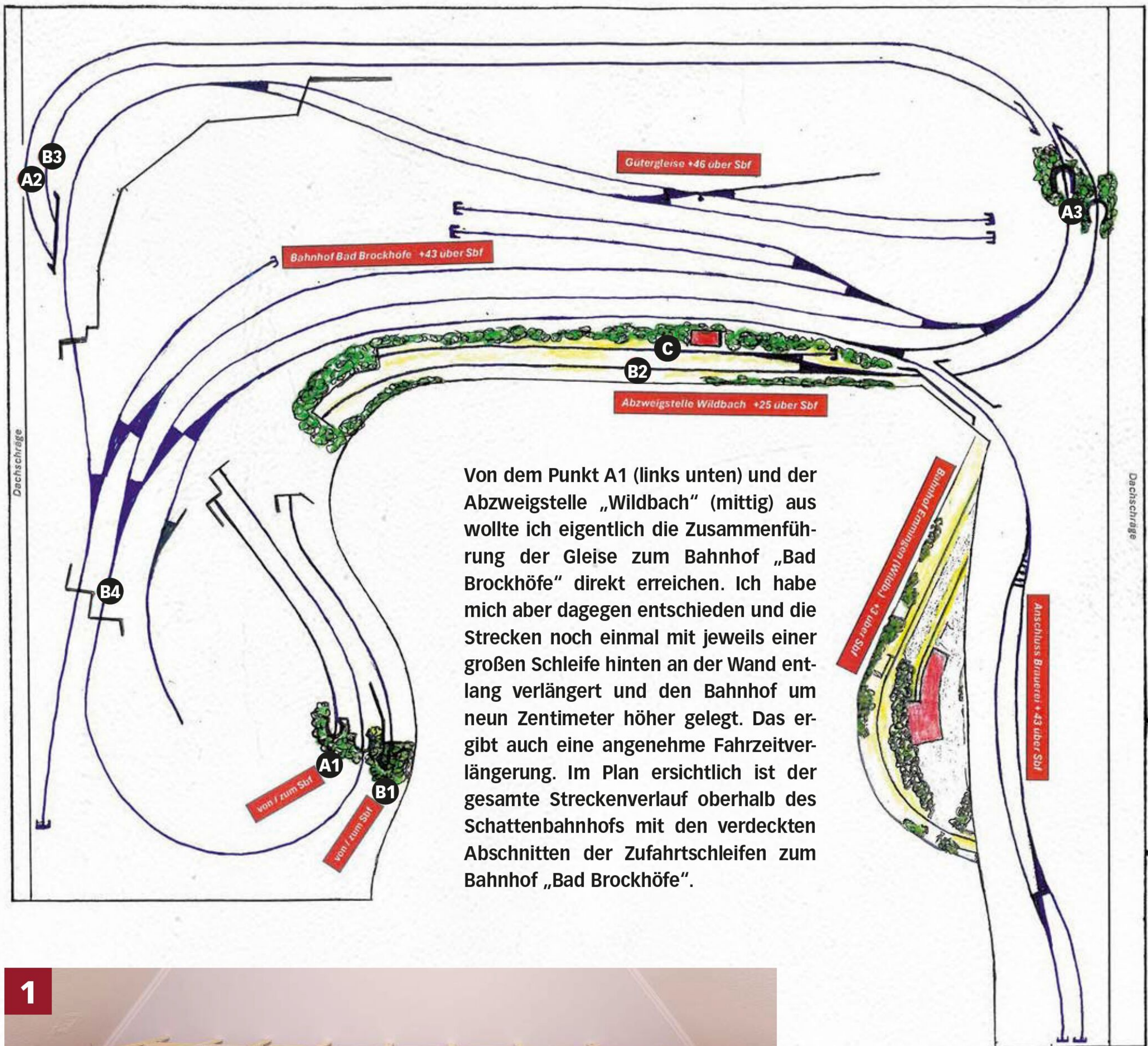


Foto: Jens-Enno Born

Über dem Schattenbahnhof habe ich auf 34 Zentimetern Höhe auf den bereits eingebauten und verschraubten 8mm-Gewindestangen Holzlatten (40 x 10 mm) gesetzt und verschraubt. Zur Stabilisierung der Anlage werden die Latten zusätzlich hinten an der Giebelwand verdübelt. Nun bildet dieser Lattenrost das Grundgerüst für 5 mm dicke MDF-Platten, die ich zunächst lose auf die Holzlatten gelegt habe. Dann konnten erste Gleise zur Probe verlegt werden, um zu sehen, inwieweit Planung und Vorstellung der Realität entsprechen, alleine schon wegen der Lichtraumeinhaltung an den beiden Dachschrägen links und rechts der Anlage.



Für die Verlegung der Gleisbögen verwende ich das Tillig-Elite-Gleissystem. Hier befahren zwei Testzüge die linke Anlagenseite auf den aus MDF zugeschnittenen Trassenbrettern. Das innere Gleis (Tillig R31, R = 484 mm) führt zu Punkt A1 im Gleisplan, das äußere zu Punkt B3 (Tillig R 41, R= 543 mm).



Unter den Leisten wird eine LED Beleuchtung (20-Meter-LED Lichterkette mit Fernbedienung) zur Ausleuchtung des Schattenbahnhofs fest eingebaut.

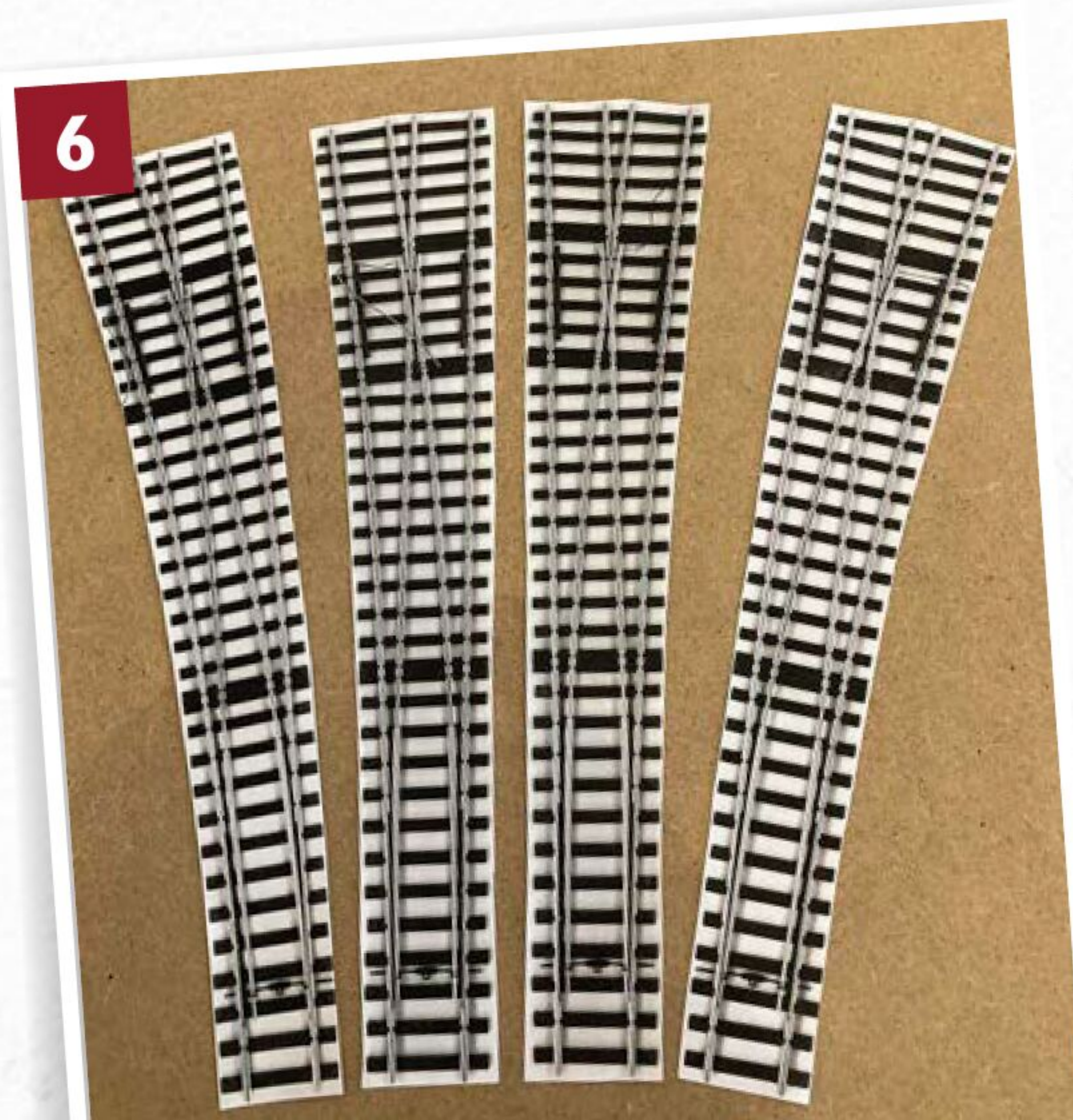


Foto: Jens-Enno Born

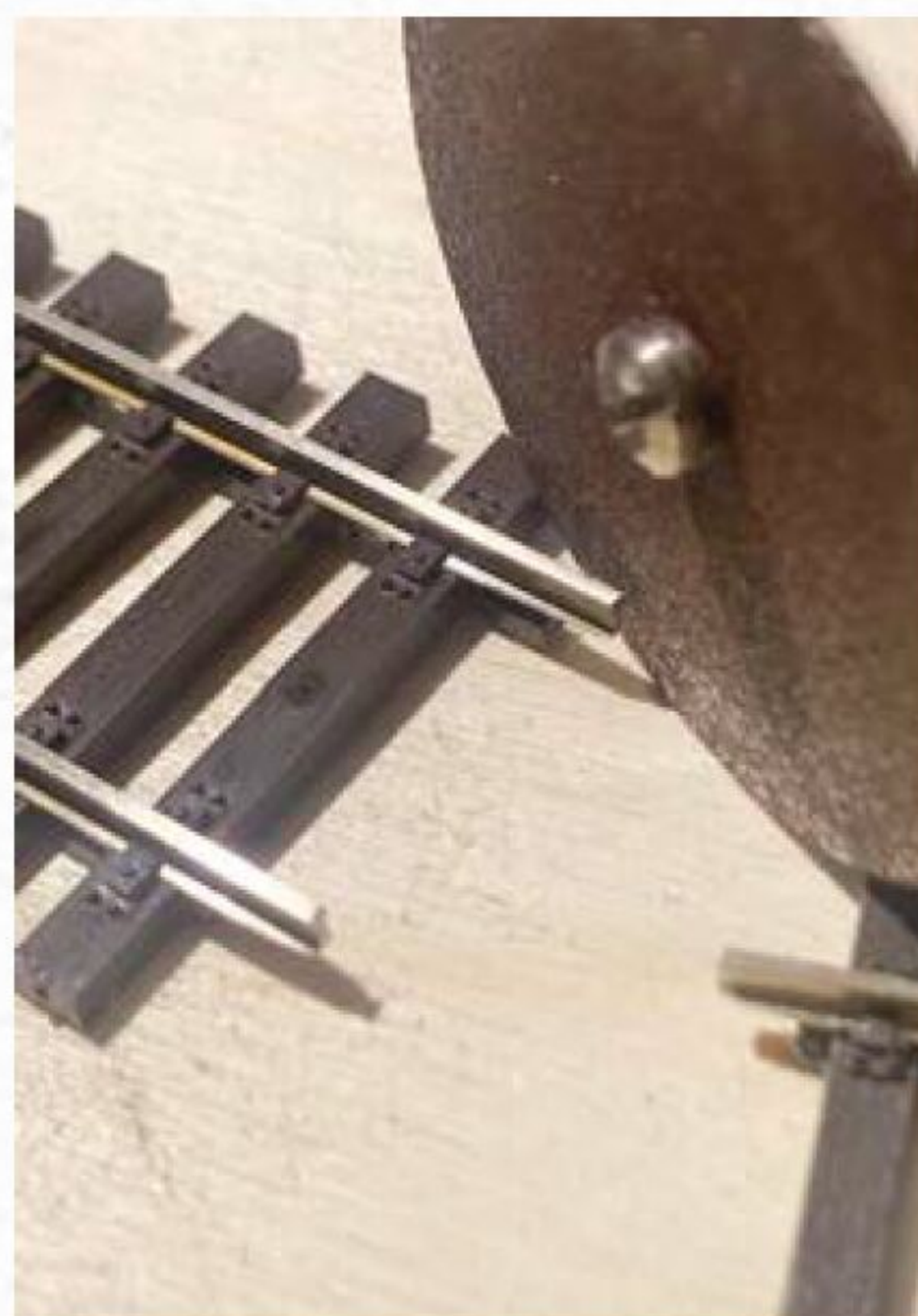
Auf der linken Anlagenseite wird nach dem Zusägen der MDF-Platten, zunächst zur Probe, meine alte Stadtkonstruktion auf Holzklötzchen gestellt. Passt alles in die Dachschräge? Reicht der Abstand in der Höhe zum Durchfahren von E-Loks mit gehobenem Stromabnehmer aus? Rechts vorn über dem Stellpult ist die Auffahrt zur Abzweigstelle „Wildbach“ zu erkennen.



Der rechte Anlagenteil mit dem Bahnhof „Emmingen (Wildb.)“ ist bereits mit drei Zentimeter dicken (gelben) XPS-Dämmplatten ausgelegt und verleimt. Ein Graben für einen kleinen Bach (für das Sägewerk) wurde bereits eingearbeitet. In die Hintergrundwand (12mm-Sperrholz) sind links und hinten rechts die Durchfahrten für die Kehrschleife eingesägt. Eine braune Grundierung im Landschaftsbereich ist aufgetragen und die ersten Gleise (Tillig-Elite) sind verklebt. Gut zu erkennen ist links das in die Dämmplatte eingebaute LK200-Kehrschleifenmodul, darunter der ausziehbare Basteltisch. In etwa mittig liegt die Xpress-Net-Buchse für das noch vorhandene Lenz-Digitalsystem, in der schon ein Handregler eingesteckt ist.

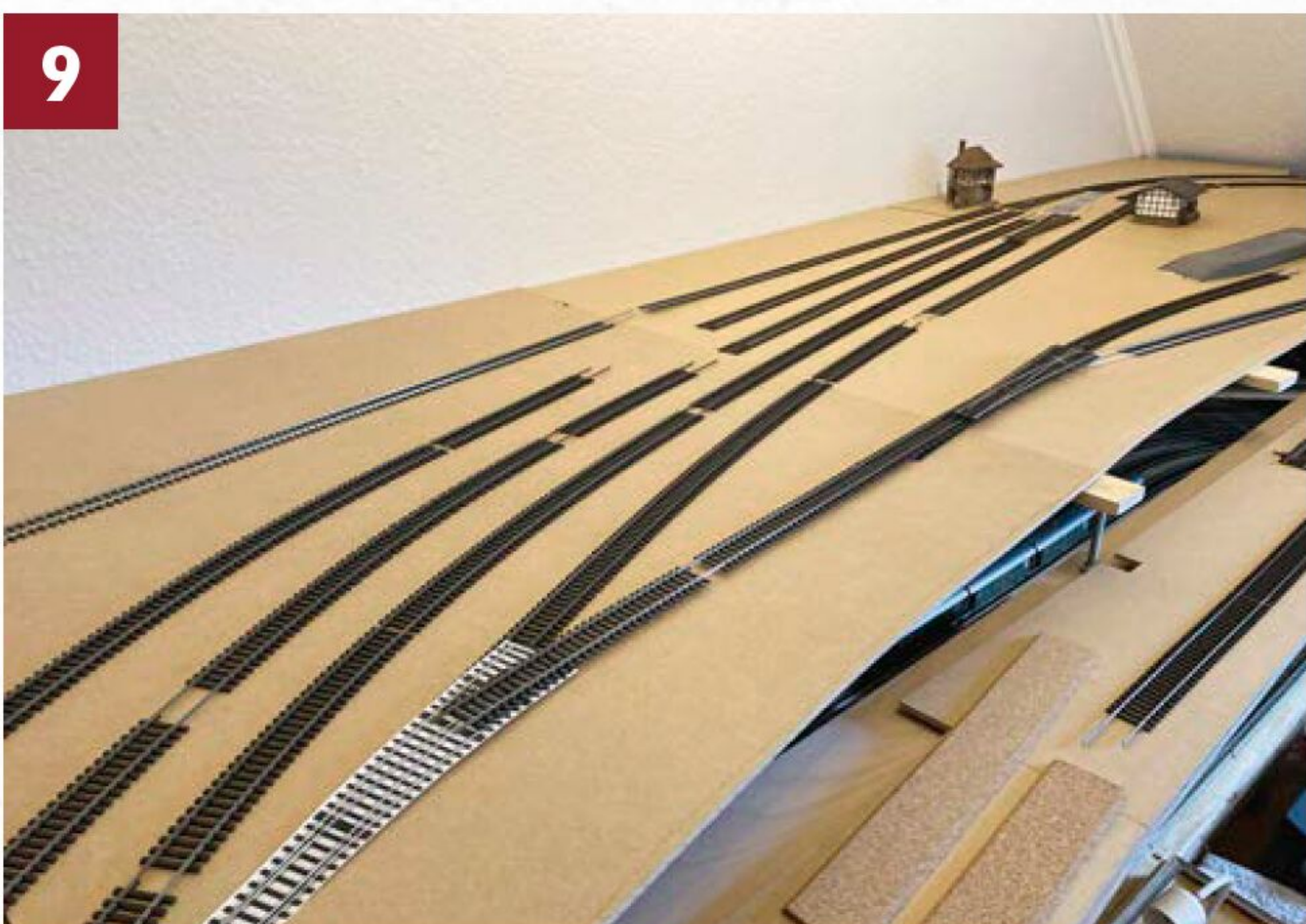


Bevor jedoch im Bahnhof „Bad Brockhöfe“ die Gleisverlegung zur Probe und zu Testzwecken beginnt, werden wieder Hilfsmittel benötigt. In diesem Fall sind es Originalkopien der Weichen des „Mein-Gleis“-Systems von Weinert. Entsprechend meines vorgezeichneten Gleisplans habe ich mir von jeder benötigten Weiche (die verkürzten einfachen und Innenbogenweichen mit den Artikel-Nummern 74404, 74405, 74411 und 74412) je ein Stück besorgt. Dazu das Flexgleis (74000) mit Holzschwellen. Mit den ausgeschnittenen Weichenkopien habe ich somit sehr brauchbare 1:1-Hilfsmittel für die zunächst lose Gleisverlegung zur Hand. Die vorab gekauften Weichen werden später ohnehin verbaut.

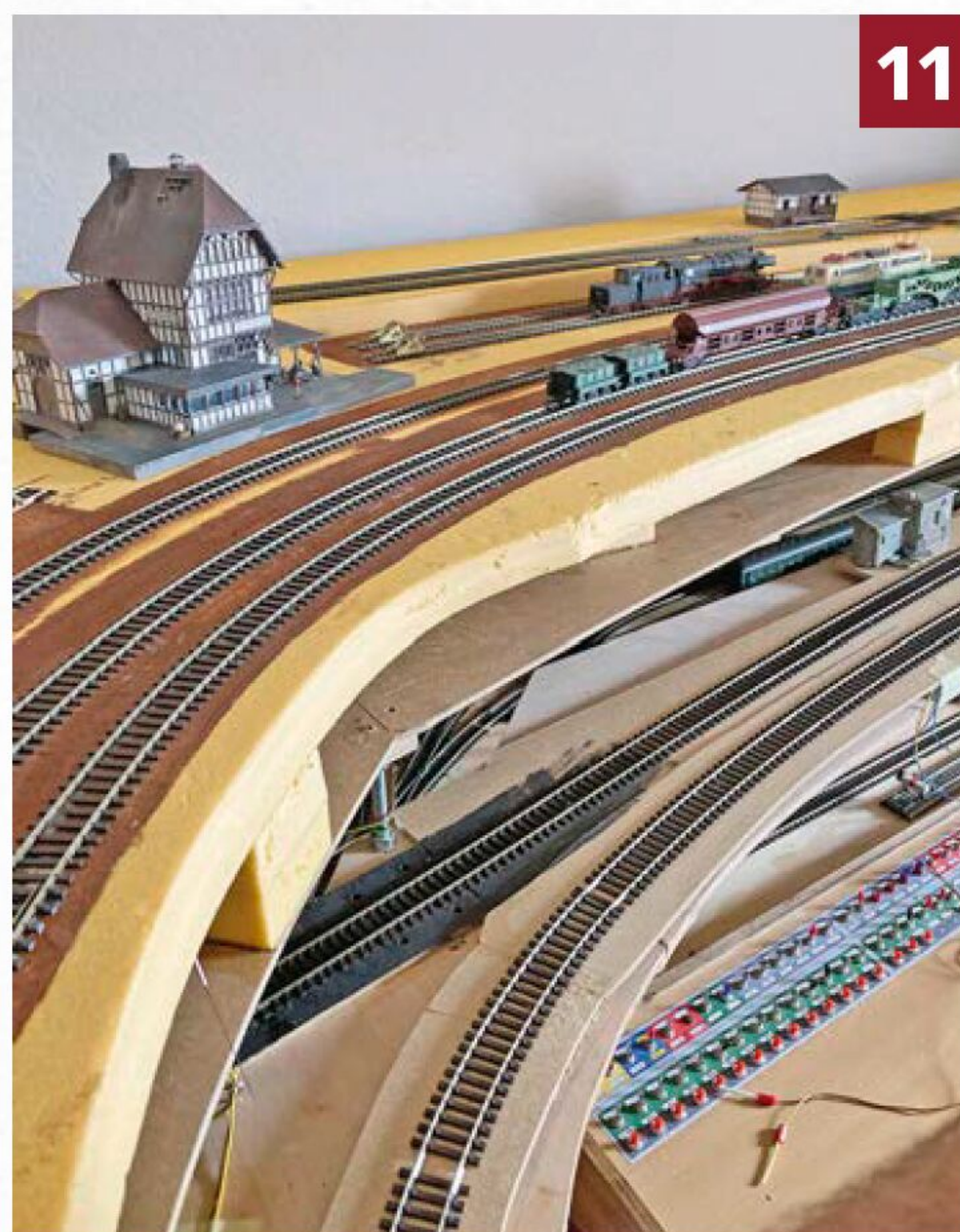


Für den Übergang vom Tillig-Elite-Gleis (2,07 mm Profilhöhe, Code 83) auf das Weinert-Gleis (1,9 mm Profilhöhe, Code 75) biege ich die Weinert-Schienenverbinder (Artikel-Nr. 74005) mit einer flachen, spitzen Zange einseitig leicht in die Höhe. Die Schienenfüße des Tillig-Gleises schleife ich links und rechts mit der Trennscheibe etwas an, bis der Schienenverbinder stramm über das Gleis zu schieben ist. Mit diesem Höhenausgleich lassen sich Weinert- und Tillig-Gleise mühelos verbinden und verlegen.

Rechts und unten: Meine ersten Ideen zur Gleisentwicklung im Bahnhof „Bad Brockhöfe“ auf den lose verlegten, aber hier bereits zugesägten MDF-Platten habe ich wieder verworfen. Im linken Bahnhofsteil wäre ein enger S-Bogen entstanden, das Bahnhofsgebäude wäre mir zu weit hinten angeordnet gewesen, und mein Abbruchstellwerk (siehe MEB 6/2023) erscheint mir auch unplatziert. So passt das noch nicht.



Unschön wäre auch, wie unten zu sehen ist, die direkte Einfahrt von der Abzweigstelle Wildbach in einem 180-Grad-Bogen in den Bahnhof. Der Güterschuppen läge mir zu dicht an diesem Bogen. Wenn ich mir dazu eine Landschaft vorstelle, bietet diese Gleisentwicklung keine vernünftige und realistisch wirkende Möglichkeit der Gestaltung.



Letztendlich bringt mich eine umfangreiche Neu- und Nachplanung zum eingangs gezeigten Gleisplan. Trotz der Einschränkungen durch die beidseitigen Dachschrägen finde ich eine Lösung: Die Streckenzuführungen von den Punkten A und B/C werden beide verlängert, indem ich noch eine Gleisumrundung hinten an der Wand entlang nach oben dazu baue. Mein Bahnhof „Bad Brockhöfe“ liegt nun neun Zentimeter über den MDF-Platten, die mittlerweile mit dem Lattenrost verschraubt sind.

12

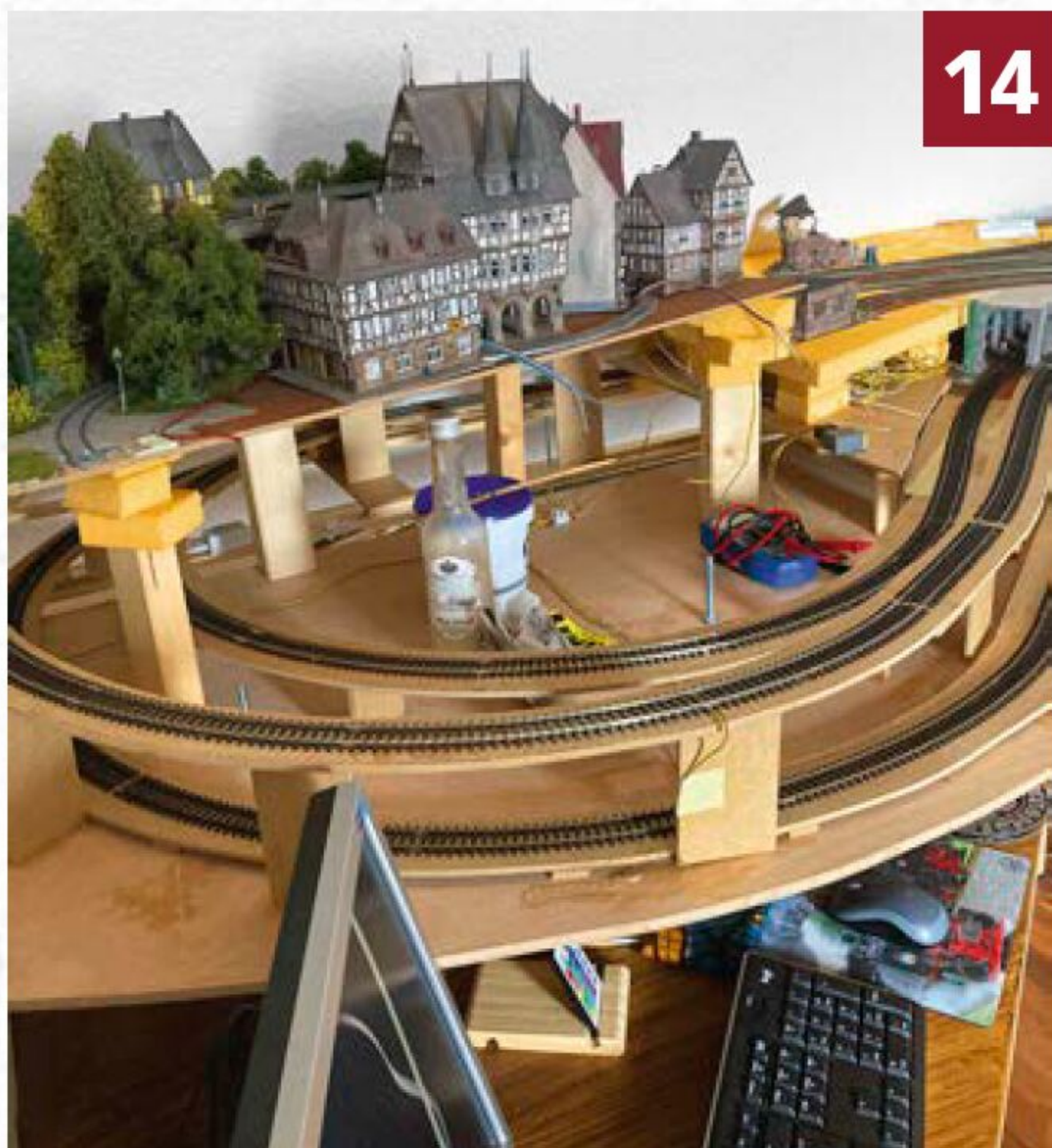


13



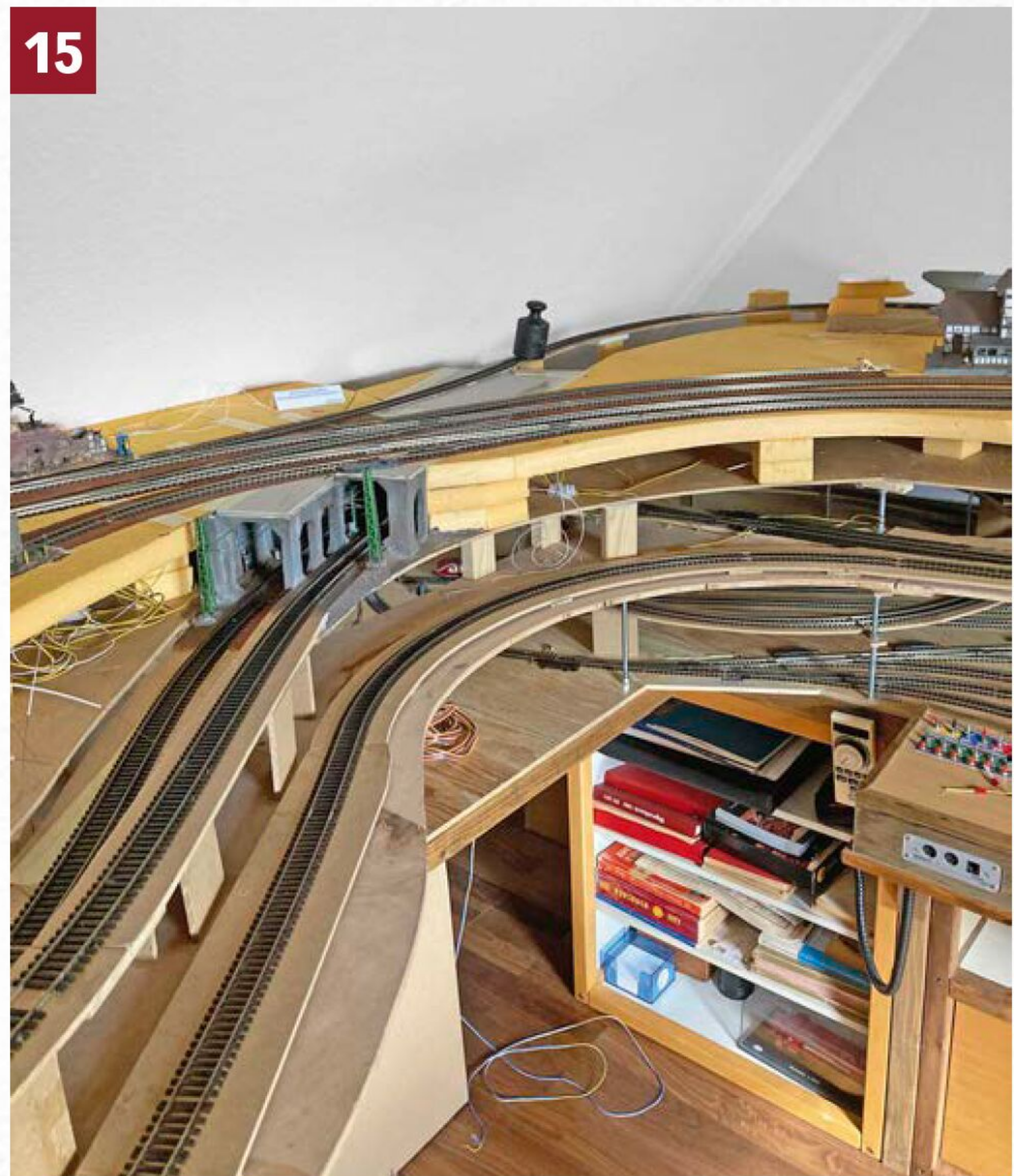
Für den neuen Unterbau des Bahnhofs verwende ich wieder drei Zentimeter dicke XPS-Dämmplatten, die ich mit dem Cuttermesser zuschneide. Auch die sechs Zentimeter hohen Stützen bestehen aus diesem Material. Die gesamte Konstruktion verklebe ich mit Holzleim, unter dem Bahnhof gewinne ich nützlichen Hohlraum. Über der Abzweigstelle Wildbach (rechts im Bild 12) ist mir ein Denkfehler unterlaufen, und ich muss an dieser Stelle mit andersfarbigen Dämmplatten nachbessern. Meine Kleinstadt (Bild 13) soll unbedingt mit auf die Anlage, sie wird aber nicht an dieser Stelle eingebaut werden. Hier steht sie versuchsweise hinten oberhalb des Güterbahnhofs. Sämtliche Gleisbereiche im Bahnhof sind mit brauner Abtönfarbe grundiert. Anschließend werden die Gleise mit UHU-extra verklebt, sowohl im Bahnhof als auch auf der freien Strecke.

14



Das Kleinstadt-Konstrukt wird nun wieder probenhalber in die linke Anlagenhälfte umgesetzt. Zunächst steht es lose auf Holzklötzchen, und um auf eine größere Höhe zu kommen, werden zusätzlich noch XPS-Dämmplattenverschnitte darunter geschoben. Ob es wohl so bleiben wird?

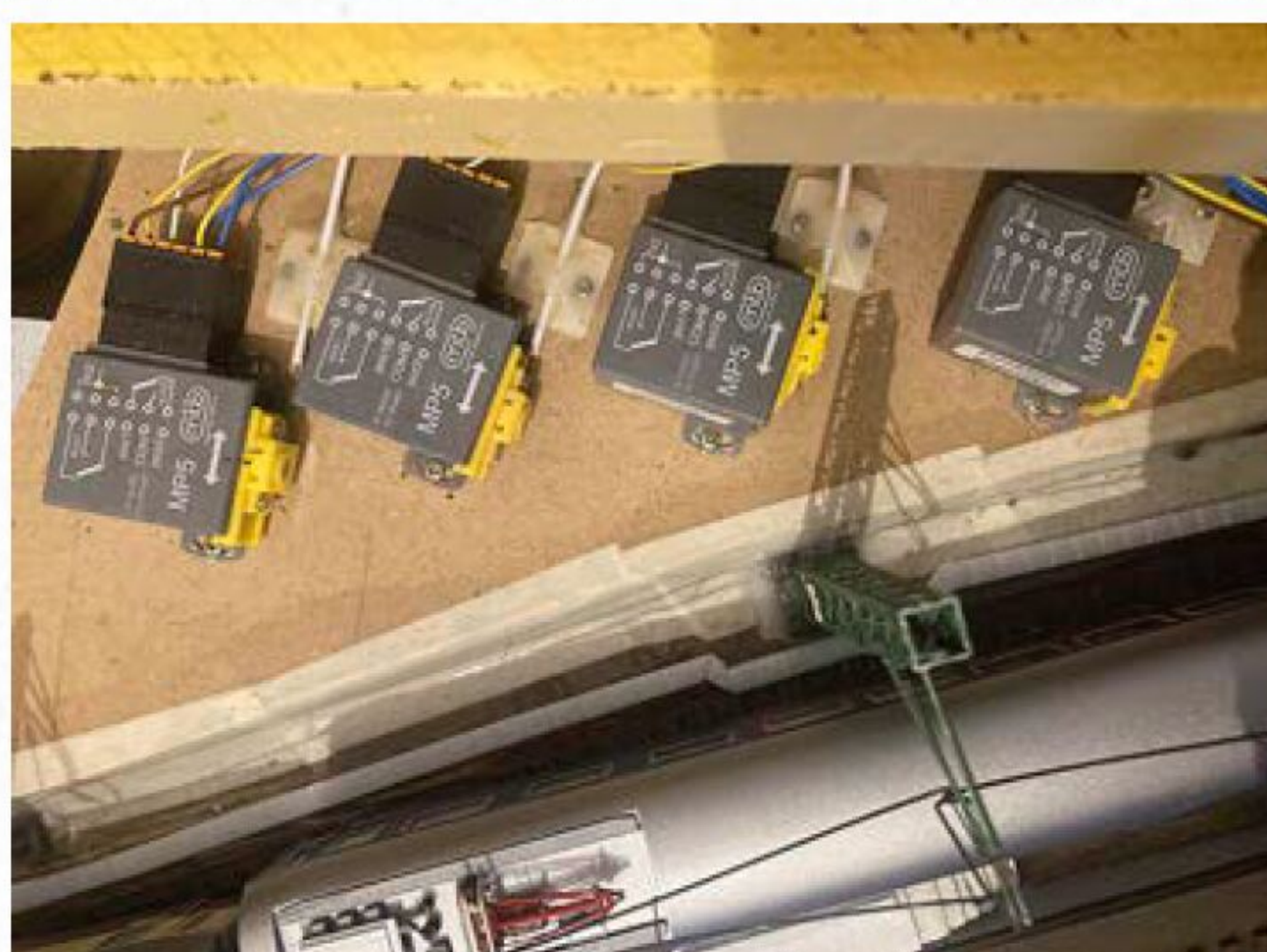
15



Links der Bildmitte sind erste Unterführungsbauwerke zu erkennen, daneben die entstandenen Hohlräume. Hinten steht ein Waagegewicht zur Beschwerung während des Verleimens der Gleisverbindung zum Güterbahnhof. Diese XPS-Dämmplatten bieten allerhand Vorteile: Sie haben fast kein Gewicht, bei einer Größe von 60 x 125 cm sind sie gut handhabbar, sie sind sehr stabil und lassen sich hervorragend mit dem Cuttermesser bearbeiten. Bohrungen kann man sehr leicht vornehmen, das Ausformen der Geländestruktur, zum Beispiel für Gräben, ist kein Problem. Das Material ist also ideal geeignet als Baugrund und zur Landschaftsgestaltung (nicht nur im Flachland, dazu ein anderes Mal mehr). Für einen provisorischen Fahrbetrieb werden bereits allerhand Leitungen verlegt.

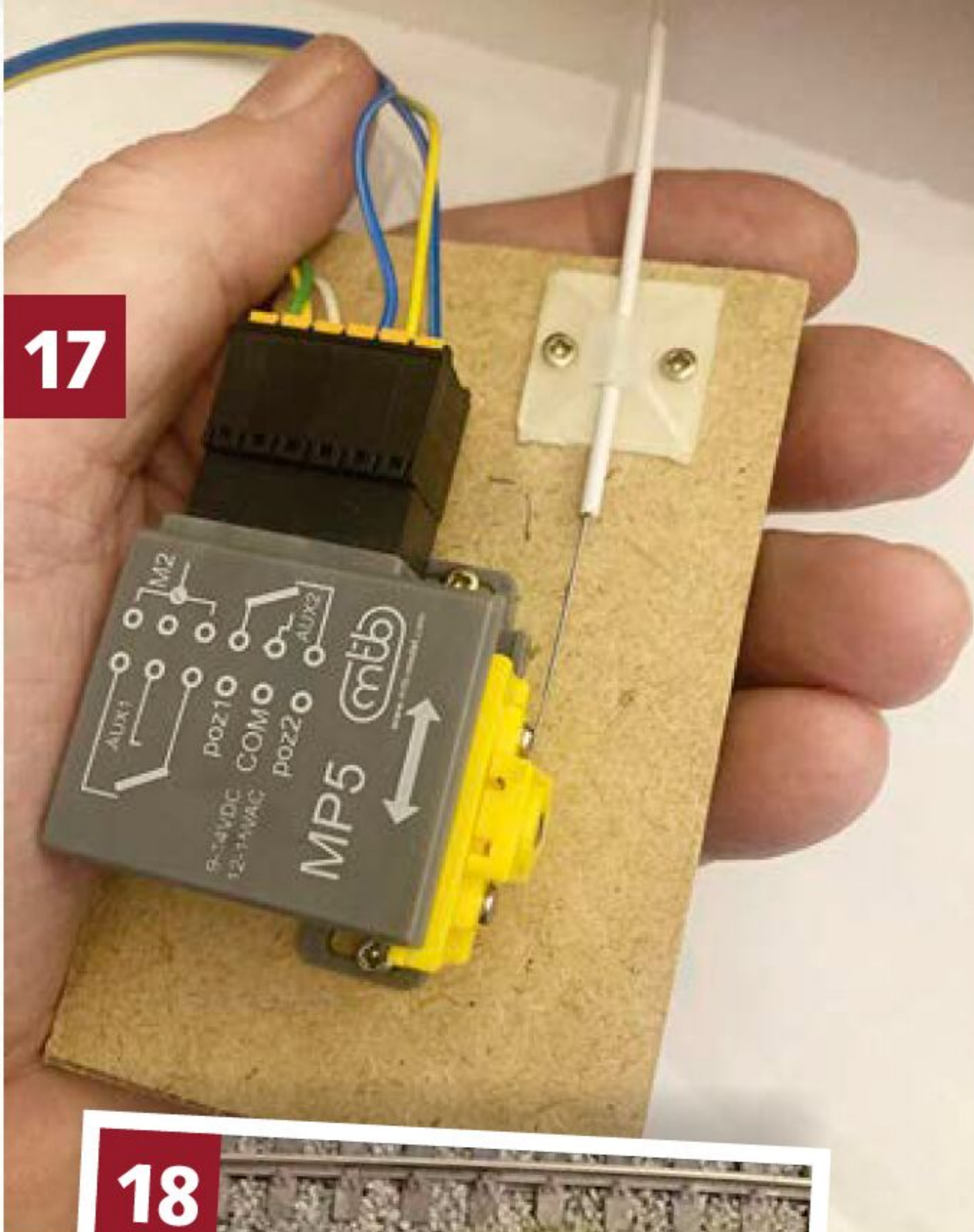
Ein ganz großer Vorteil ist der Hohlraum (6 cm) zwischen den MDF-Platten und den darüberliegenden XPS-Dämmplatten: Ich habe Unterbringungsmöglichkeiten für die Verkabelung, die Weichenantriebe, Steuerbausteine und vieles mehr erhalten. Die Weichenantriebe können freizügig darunter platziert werden, allerdings sind sie auf einer kleinen MDF-Platte (7 x 12 cm für einen Solo-Antrieb) verschraubt. Die Zugänglichkeit ist später durch herausnehmbare Landschaftsteile gegeben.

16



Fotos (22) und Skizze: Walter Busse

17



18



Der Weichenantrieb erfolgt mit MP5-Motorantrieben von MTB. Die Verbindung vom Antrieb zur Weiche wird mit Bowdenzügen von Krick-Modellbau (Art.-Nr. 70404) und darin geführtem 0,2-mm-Federstahldraht erreicht. Wichtig ist je ein Fixpunkt an beiden Enden des Bowdenzuges: Am Weichenantrieb sind es Kabelhalter aus dem Baumarkt, vor der Weiche wird der Bowdenzug mit Holzleim in die Dämmplatte geklebt. Der Federstahldraht wird an den Enden um 90 Grad gebogen und am Motorantrieb verschraubt sowie an der Weiche in die Stellvorrichtung eingeführt (blauer Pfeil). Im unteren Bild wird der Bowdenzug in einem engen Bogen verlegt.

Der rote Pfeil markiert den Übergang vom Federstahldraht in den Bowdenzug. Diesen kann man sehr gut biegen und in eine eingeritzte Führung in der XPS-Platte verlegen. Er wird dann schräg nach unten durch die XPS-Platte zum Antrieb geführt (gelber Pfeil). Der Bowdenzug kann bis zu einen Meter lang sein. Bei dieser Länge federt er Druck und Zug ab und man muss den voreingestellten Stellweg der MP5-Antriebe (6 mm) nicht verändern. Der Antrieb übernimmt auch die Herzstückpolarisierung, die für die Tillig- und Weinert-Weichen zwingend ist.

19



Noch fünf Kilometer bis „Bad Brockhöfe“! Manchmal begegnet einem bei der Bahnfahrt noch dieser Hinweis vor Bahnhöfen und man kann schon mal seine Jacke anziehen oder den Koffer aus dem Gepäckfach holen. In der nächsten Folge wird der Bau der im Hintergrund verlaufenden Nebenbahn gezeigt. Dieser noch höher gelegene Abschnitt wird mit einer alten Lenz-Digitaleinheit gefahren. Außerdem werden zwei weitere kleine Bahnhöfe vorgestellt: „Bad Brockhöfe-West“ und „Bad Brockhöfe-Ost.“ *Walter Busse*

Anzeigen

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 Platzanzahl!



Weitere Informationen unter **Fon +49 (0) 375 6061 7979** oder Sie senden eine E-Mail an:

expresszugreisen@pressnitztalbahn.com

Eisenbahn- Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt

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

**Sie haben exzellente Produkte.
Sie bieten den perfekten Service.
Setzen Sie Ihre Firma in Szene!**

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



Kontakt:

Bettina Wilgermein

Tel. 089/13 06 99 523

bettina.wilgermein@verlagshaus.de



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

www.model-scene.com



MÄRKLIN › Badische IVh als verwitterte 18 323 der DB und Formsignal-Varianten in H0



Zu den letzten Schnellzugdampflok der badischen Gattung IVh bei der Bundesbahn gehörte 18 323 des Versuchsamtes Minden. Das Vorbild blieb bis heute als Denkmallok erhalten.

□ Das an sich sehr ansehnliche H0-Soundmodell der Schnellzugdampflok 18 323 wird nun als ab Werk gealterte Bundesbahn-Lok aufgelegt. Alterung bedeutet in diesem Fall, dass die Maschine in einen bronzebraunen Farnebel gehüllt wurde, der einer authentischen Dampflokverschmutzung nur mäßig nahekommt. Überzeugender wirken da die beiden neuen Ausführungen der H0-Formsignale: Ein dreibegriffiges Hauptsignal mit Negativflügeln (invertierte Farben für Aufstellungsorte mit schlechter Erkennbarkeit) sowie ein einflügeliges Hauptsignal mit teils rot-weiß gestrichenem Gittermast, wie er vor rund 100 Jahren üblich war. **18 323: 38327, Preis: 699 €; Negativ-Signal: 70415, Preis: 129 €; Epoche-II-Signal: 70396, Preis: 119 €**

Die auf den bewährten Konstruktionen von Viessmann basierenden H0-Formsignale liefert Märklin nun auch mit zwei Negativflügeln (links) und in einer Epoche-II-Ausführung.



L.S.MODELS/LEMKE › Schlafwagen T2s und TUI-Ferienexpress in H0



Vom weitverbreiteten Schlafwagen des Typs T2s werden unter anderen die DB-Ursprungsversion und ein ÖBB-Umbau aufgelegt.



Auch der TUI-Ferienexpress erfährt eine Wiederauflage in Form von zwei Dreier-Sets mit zum Teil unterschiedlichen Beschriftungen.

□ Die Freunde von Nacht- und Ferienzügen im Maßstab 1:87 werden von L.S.Models regelmäßig versorgt. Zu den aktuellen Neuauflagen zählen zum einen kaum zu zählende Varianten des T2s-Schlafwagens, der ab 1974 mit insgesamt 63 Stück an sechs europäische Staatsbah-

nen geliefert wurde. Bei der DB erhielten die ansonsten in Blau gehaltenen Waggons zunächst die klassische rote Schlafwagen-Farbgebung. Später erfolgten Umbauten, zum Beispiel bei den ÖBB. Die Modelle sind hervorragend ausgeführt. Einen Tick einfacher ist die Wiederauflage des TUI-

Ferienexpress ausgefallen. Trotzdem ist auch dieser exklusiv für Lemke aufgelegte Zug ein feiner Hingucker für die Epoche V auf der H0-Anlage.

DB-WLABsm: 46150, Preis: 107,90 €
ÖBB-WLAB33s: 47083, Preis: 107,90 €
TUI-Sets: 96031 /32, Preis: je 309,90 €

ARNOLD › TEE „Rembrandt“ in N



□ Von Amsterdam nach München und zurück führte ab 1967 der Weg des TEE „Rembrandt“. Bis/ab Emerich bestand er aus nur drei Waggonen, der Einsatz des zweifarbigten Halbspeisewagens ist durch viele Bilder belegt. Ein dazu passendes Dreier-Set mit dem „Kakadu“-ARmz217 sowie je einem Apmz122 und Avmz207 ist nun von Arnold zu haben. Die Ausführung der in die Epoche IV passenden Waggonen ist sehr ordentlich.
Bestellnr.: HN4387, Preis: 147,90 €

LGB › DEV-Güterwagen als passende Last für die überarbeitete „Spreewald“ in G



□ Passend zur runderneuten Gartenbahn-Dampflokomotive „Spreewald“, die wir auf Seite 66 dieser Ausgabe vorgestellt haben, erscheint bei LGB ein offener Güterwagen. Dessen Vorbild ist ebenfalls Bestandteil der großen Meterspur-Fahrzeugsammlung des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV) in Bruchhausen-Vilsen. Besonders urig wirkt der Bremssersitz des Hochbordwagens mit der Nummer 140. Der Zweiachser weist ein ansehnliches, wetterfestes Finish auf.
Bestellnummer: 41036, Preis: 179 €

PIKO › Bauzug-Set der Bundesbahn und Schienenbus-Garnitur „Ulmer Spatz“ in H0

□ Zwei interessante neue Varianten bekannter H0-Modelle trafen in der MEB-Redaktion ein: Zum einen ein kurzer Bauzug, der aus einem dreiachsigen Wohn- und Werkstattwagen der Bahnmeisterei Hamburg-Harburg und einem farblich dazu passenden Flachwagen besteht. Da ersterer bereits orientrotte DB-Logos besitzt, gehört das Set in die frühe Epoche V um 1990. Außerdem erscheint der zweimotorige Schienenbus der Baureihe 798 nun als mintgrün-lichtgrau lackierter „Ulmer Spatz“ samt Steuerwagen. Die Farbgebung des Soundmodells gelang perfekt.

Bauzug-Set: 28334, Preis: 129 €; Schienenbus „Ulmer Spatz“: 52150, Preis: 409 €



Das Bauzugwagen-Zweier-Set besteht aus einem umgebauten Umbauwagen der Gattung 3yg und einem rungenlosen Rungenwagen der Gattung Rmms33 – beide in ozeanblau lackiert.



Zur Freude aller Schwaben bringt Piko sein H0-Modell der Baureihe 798 samt passendem Steuerwagen nun als legendären „Ulmer Spatz“ in seinem letzten Betriebszustand von 2007 bis 2013.

FLEISCHMANN › 150.Y.3 und BB 7200 der SNCF in N



Von den 42 in Frankreich eingesetzten Loks der DRG-Baureihe 52 entstanden 17 erst nach Kriegsende, darunter auch 150.Y.3.



Das Besondere an BB 7290 ist ein kleines Detail: die roten Pufferhülsen.

□ Bei Fleischmann denkt man regelmäßig auch an die Freunde der französischen Eisenbahn im Maßstab 1:160. Zwei neue Varianten gelungener Modelle sind nun auf dem Markt: Auf Basis der Modells der 52 entstand die französische 150.Y.3, die mit filigran ausgeführtem schwarzem Fahrwerk und feinen roten Zierlinien für Akzente sorgt. Das Vorbild verschwand schon 1959 wieder von den Gleisen. Für die Bespannung der Talgo-Züge aus/nach Barcelona setzte man bei der SNCF speziell ausgerüstete BB 7200 ein, erkennbar an den roten Pufferhülsen.

150.Y: 7170037, Preis: 429,90 € (Sound)

BB 7200: 7570078, Preis: 349,90 € (Sound)

BRAWA › Metronom in N, Tiefladewagen in H0



Die Lackierung der Metronom-Züge ist kundenwerbend – sicher auch in N.

□ Die bunte Bahn der Jetzt-Zeit: In Niedersachsen gehören die gelb-blauen Metronom-Züge zweifellos dazu. Von Hamburg aus geht es nach Hannover, Bremen und bald wieder auch nach Cuxhaven. Die Brawa-N-Modelle der Twindexx-Doppelstöcker wurden jetzt in eben diesen Farben wieder aufgelegt. Neben dem abgebildeten Dreier-Set sind auch drei Einzelwagen zur Verlängerung der Züge zu haben. Ohne konkretes Vorbild muss der altertümliche DB-Tiefladewagen der früheren K.W.Sts.B. mit Innenrahmen-Drehgestellen auskommen, die Fahrzeuge wurden um 1940 ausgemustert. **Metronom: 47914, Preis: 329,90 €; SSt01: 47914, Preis: 69,90 €**



Nur bei Brawa schaffte es ein ehemals württembergischer Tiefladewagen noch zur Bundesbahn.

KATO › SVT Görlitz als DR-Baureihe 175 der Epoche IV mit Sound in N



□ Nicht nur in H0, auch in N legte Kato den vielgewünschten SVT Görlitz wieder auf – passend zur aktuellen, erfolgreichen Wiederinbetriebnahme des DR-Flaggschiffs. Neu ist die Möglichkeit, ein DCC-Soundmodell zu ordern. Fahrgeräusch und -Eigenschaften sind sehr gut, eine Innenbeleuchtung ist jedoch nicht inklusive. **Bestellnr.: 10-746-1, Preis: 549,90€**

BREKINA › Sportliche Autoklassiker im Maßstab 1:87



Auch in Deutschland mussten Autos damals sportlich sein, so wie der Escort RS 1800 von 1969.

□ Pontiac GTO, Chevrolet Camaro, Dodge Charger und Ford Ranchero GT: Allesamt bekannte US-Muscle-Cars – das obige Foto zeigt diese Ami-Klassiker gegen den Uhrzeigersinn. Auch von Ford, aber aus Deutschland, stammt der Rallye-Escort RS 1800. **Pontiac: 18101, Chevrolet: 18052, Dodge: 18002, Ford: 18225, Escort RS 1800: 19070, Preis: je 19,95€**

LAFFONT › Neue TT-Gebäude

□ In Aachen vergisst man die TT-Bahner nicht. Gleich sechs neue Lasercut-Bausätze sind nun lieferbar – neben den abgebildeten Neuheiten der Lokschuppen „Bebra“, zwei DDR-Mehrfamilienhäuser sowie das kleine Siedlungshaus auch mit Backstein-Fassaden. **Info: <https://modellbau-laffont.de>**



Ein preußischer Wasserturm und ein DDR-Siedlungshaus gehören zu den TT-Neuheiten.

Anzeige

HR4418



DR, 3-tlg. Set des Autoreisezuges „Berlin – Lörrach“, bestehend aus 1 x Bc, 1 x WLAB und 1 x DDm, in grün-roter Farbgebung, Ep. IV

Technische Details – Bc/WLAB:

- Länge über Puffer je 282 mm
- Kurzkupplungskulissen nach NEM 352
- Kupplungsaufnahmen nach NEM 362
- Feine Lackierung und Bedruckung
- Mehrfarbige Inneneinrichtung

Technische Details – DDm:

- Länge über Puffer 303 mm
- Chassis aus Zinkdruckguss für einen tiefliegenden Schwerpunkt und optimale Laufeigenschaften
- Fein profilierte und dunkel vernickelte Radsätze
- Viele separat angesetzte Teile, z.T. aus Metall (geätzt)
- Kurzkupplungskulissen nach NEM 352
- Kupplungsaufnahmen nach NEM 362
- Feine Lackierung und Bedruckung



MINITRIX › Graffiti-111, Post- und Fahrradwagen in N



An der besprühten 111 scheiden sich die Geister, auch unter den N-Bahnern. Weniger Aufregung verursachen die beiden Versionen des Postwagens-Modells, die nun für die Epochen III und VI anrollen.



□ Zur Graffiti-111 ist alles gesagt, zumindest im maßgeblichen Forum. Der Neukonstruktion steht auch dieses zeitgemäße Kleid. Wer genau hinsieht, entdeckt

auch eine vorbildgerechte Variante der Regenrinne über den Frontscheiben. Die neu konstruierten Post- beziehungsweise Fahrradwagen kennzeichnen ein sehr sau-

beres Finish und eine feine Detailierung.
111: 16724, Preis: 339 €
Fahrradwagen: 18552, Preis: 69,99 €
Post 4mg-bl/26: 18660, Preis: 59,99 €

MODELLBAHN UNION › Neue H0-Gesellen

□ Wer kennt sie nicht – die dänische „Olsenbande“? Morten in kariertter Jacke, Egon mit Zigarre und Kjeld mit Aktentasche aus der Kult-Fernsehserie sind nun auch im Maßstab 1:87 zu haben. Auch der Rangierer mit Bauchladen wird sicher Käufer finden.
Rangierer: MU-H0-W99001, Preis: 9,99 €
Olsen-Bande: MU-H0-W99075, Preis: 34,99 €



Fotos (2): Michael Lorenz

Die kontinuierlich ausgelieferten Figuren-Neuheiten von MU basieren auf netten Ideen und schließen Lücken im Angebot.



Foto: Werk

MODEL SCENE › Feine Blätter

□ Neu ist die Produktreihe „Fine Leaves“ für eine besonders realistische Gestaltung von Bäumen und Sträuchern, aber auch von Unterwuchs und Waldböden. Die einzelnen Blätter unterscheiden sich in Größe und Form und sind nicht vollkommen flach. Dadurch entsteht eine Vegetationsstruktur, die im Licht besonders realistisch wirkt. Die 120-ml-Dose kostet 6,90 €. **Info: www.model-scene.com**



TRIX › Güterwagen-Set „Fahrzeugtransport“ der Deutschen Reichsbahn in H0

□ Dieses neue Themenset von Trix enthält vier zweiachsige Drehungenwagen der Bauart [Ks 3300] / [Ks 3301] der DR, die

den Betriebszustand um 1980 wiedergeben. Beladen sind sie mit je zwei sehr fein detaillierten Skoda-Lkw des Typs

LIAZ 706 in authentischen Farben, die aus dem H0-Sortiment von Brekina stammen.
Bestellnummer: 24190, Preis: 299 €

BDEF und SMV organisieren die Attraktionen der beliebten Ausstellung Die große Anlagenschau auf der Hobbymesse Leipzig

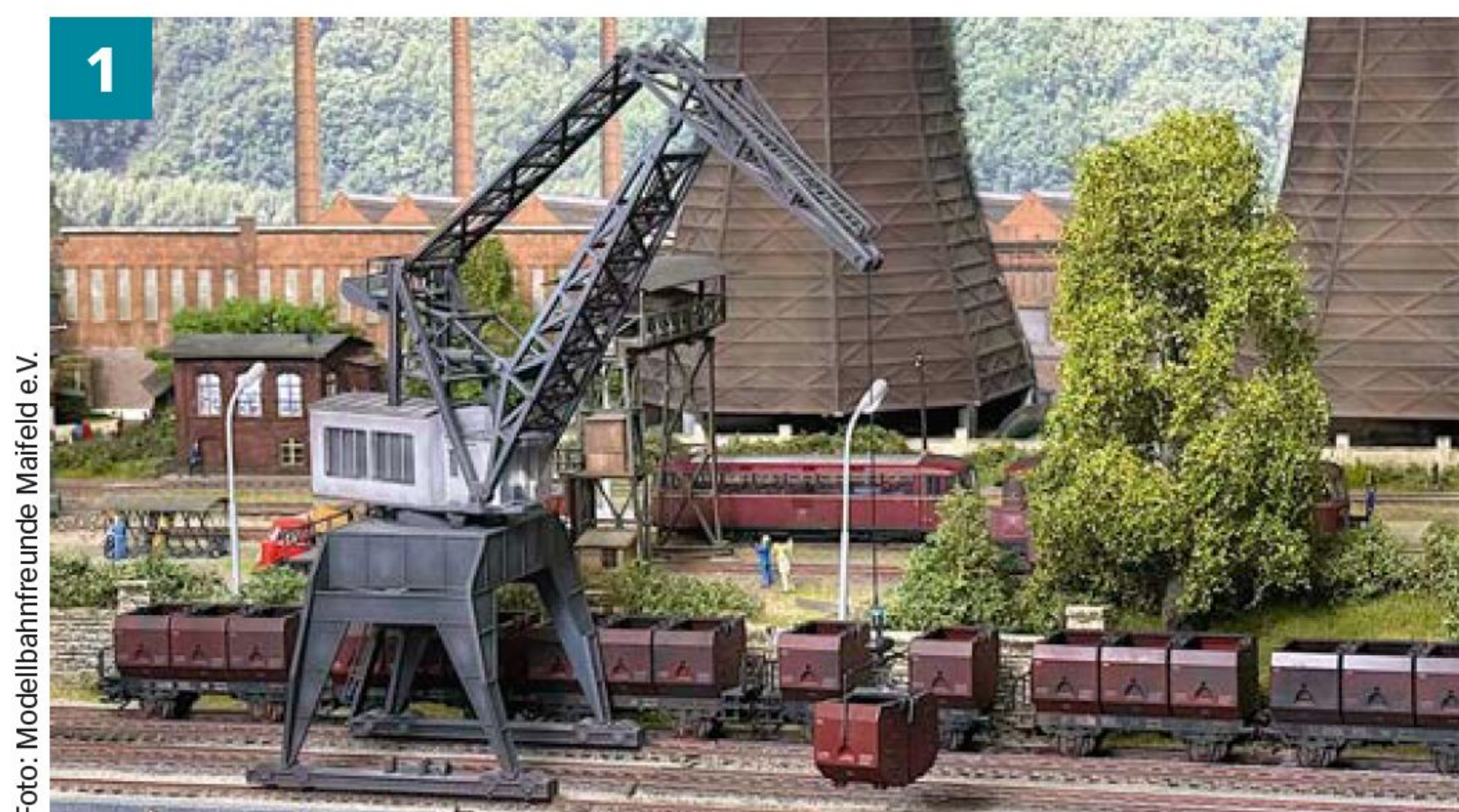


Foto: Modellbahnfreunde Maifeld e.V.



Fotos: Markus Peschel (unten), Klub Zababov (rechts)



Foto: Interessengemeinschaft nippon



(1) Schwerindustrie pur – ausgesprochen eindrucksvoll gestaltet auf der H0-Anlage der Modellbahnfreunde Maifeld.

(2) Eine Diesellok der ČSD-Reihe T47.0 dreht ihre Runde über eine Schmalspurbahn, dargestellt auf der TTe-Anlage des tschechischen Klub Zababov. (3) Rosa leuchtende Kirschbäume inmitten einer japanischen Großstadt auf der N-Modulanlage der IG nippon. (4) Menschentrauben umlagern den Fahrsimulator mit dem 143-Führerstand auf jeder Veranstaltung.

■ Als ideeller Partner der Hobbymesse Leipzig, die vom 2. bis 4. Oktober in die sächsische Metropole lockt, ist der BDEF zusammen mit der SMV auch 2026 mit vielen Aktionen und Attraktionen auf der Messe vertreten. Der große gemeinsame Stand wird zum Schmelztiegel für Jung und Alt, erfahrene Könnern und Anfänger, Vereinsfreunde und Einzelbastler. Während sich Mitglieder und Interessierte im persönlichen Kontakt zu den Verbandsvertretern über die Vorteile der Verbandszugehörigkeit informieren können, haben alle Nachwuchsmodellbahner die Chance, sich bei den etliche Mitmachaktionen auszuprobieren, Erfahrungen zu sammeln und zahlreiche Tipps und Tricks mit nach Hause zu nehmen. Im „Junior College Europa“ und dem „Modelmaker“-Bastelgarten der IGEMA-Hersteller lernen Jugendliche alle Fertigkeiten der Modellbahnerei beim Anfertigen eines kleinen Dioramas, das sie anschließend mit nach Hause nehmen dürfen.

Bei der im Bau befindlichen Straßenbahnanlage kann man den Schülerinnen und Schülern der Modellbahn-AG des

Günzburger Maria-Ward-Gymnasiums beim Basteln über die Schultern schauen. Daneben stellen sie stolz eines ihrer fertigen Projekte vor: eine verkleinerte Version des Hauptbahnhofs Augsburg samt den S-Bahnstationen Haunstetter Straße und Hochzoll mit originalgetreuem Fahrplanbetrieb. Highlight ist die Vorstellung des gerade erst europaweit genormten „Modul Junior“-Projekts, das mit kleinen, gut transportierbaren Modulen Kinder und Jugendliche aus ganz Europa zusammenbringt, indem jeder sein kleines Stück Anlage in ein großes Arrangement integrieren kann – Völkerverständigung à la Modellbahn! Viel Spaß geboten, aber auch volle Konzentration abverlangt werden an den zwei originalgetreuen Fahrsimulatoren mit Führerständen aus dem französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV und der beliebten deutschen Elektrolok-Baureihe

143. Hier kann jeder erleben, wie es ist, einen Zug selbst zu steuern.

Die 15 vom BDEF-Team ausgewählten hochkarätigen Anlagen zeigen einen spannenden Querschnitt an Bahnmotiven aus der ganzen Welt. Der Bogen spannt sich vom Erzgebirge über Norddeutschland, das Ruhrgebiet, Tschechien, Rom und Florida bis nach Japan. Dabei werden die unterschiedlichsten Nenngrößen vertreten sein, ebenso wie vielfältige Themen – anfangen von ländlichen Idyllen mit viel Natur über beeindruckende Industrieanlagen, Kleinbahnromantik, sonnigwarmen südländischen Urlaubsfeelings unter Palmen bis hin zu une rêve en rose auf der japanischen Anlage während des „Sakura“, der Kirschblütenzeit. Die Anlagen sind in der gesamten Modellbahnhalle verteilt zu bestaunen – BDEF und SMV freuen sich schon auf viele Besucher an ihrem Stand und auf der Hobbymesse. M. Peschel



Schwarzbach

In unserem Nachbarland Tschechien entstand in der Werkstatt von Michal Bednář eine TT-Heimanlage nach DR-Vorbild. Das Motto: klein, aber fein.

Das Motiv war von Anfang an klar. Schon lange wollte ich eine Anlage mit typischen Elementen Ostdeutschlands bauen. Die Straßen- und die Schienenfahrzeuge sollten in etwa dem Zeitraum von den 1950er-Jahren bis zum Ende der

80er-Jahre entsprechen. Mein Vorhaben wurde zweifellos schon durch meine Kindheit geprägt, als ich täglich in BTTB-Druckschriften blätterte – konkret im orangefarbenen Gleisplanheft und im Katalog 1978/79. Außerdem gab es in meinem Umfeld Freunde, die zu Hause

eine TT-Modelleisenbahn mit deutschen Fahrzeugen hatten, was mich beeinflusste.

So sind DR-Fahrzeuge in meiner Sammlung in großer Menge vertreten. Für den Personenverkehr warten dreiachsige Rekowagen (Kuehn, Arnold) und Bghw-Wagen (Tillig, Piko) auf ihre Einsätze,



Irgendwo im Nirgendwo: Die kleinen Nebenbahnstation „Schwarzbach“ umgibt vor allem viel Grün. Trotzdem sind manchmal auch große Lokomotiven wie 52 2257 (Tillig) zu Gast.

Fotos: Michal Bednář



Für den leichten Güterzugdienst auf einer Strecke mit vielen engen Bögen besser passend ist aber die alte preußische G7.1 in Form von 55 669 (Piko-Modell).



Noch kleiner und eine echte Nebenbahn-Maschine ist definitiv die schnuckelige preußische T3. Das Modell von 89 7568 brachte Tillig auf den Markt.

außerdem die Donnerbüchsen oder die „Ferkeltaxe“ von Kres. Im Güterverkehr kann ich alle damals üblichen Wagen einsetzen. Aufgrund meiner Heimat in einem ehemaligen Kohlerevier besitze ich aber besonders viele Kohlewagen. Ich bevorzuge Dampf- und Diesellokomotiven. Die wenigen E-Loks (zum Beispiel die E77 von Tillig) müssen ohne Oberlei-

Das aktuelle Angebot in TT führt zu großem Fuhrpark

tung fahren. Neben den DR-Fahrzeugen sind auch solche der ČSD und der DB vertreten. Auf den Straßen sieht man die DDR-Klassiker wie IFA, Robur, Wartburg, Trabant, Multicar oder Lada.



Die Anlage lebt von vielen kleinen Szenen, die mit feinem Zubehör (Hemmschuhe!) und passenden Figuren gestaltet sind, hier ein Schuppen im Bereich des Depots.



Trotz der kleinen Fläche sind Bahnhof und freie Strecke oft gestalterisch klar voneinander getrennt. Das bewirkt zum einen der Höhenunterschied, aber auch die geschickte Begrünung.

Der Blick senkrecht von oben offenbart die engen Radien der Bögen, die auf solchen Kompaktanlagen mit viel Fahrstrecke meist unvermeidlich sind.

Abmessungen:	165 × 98 × 53 cm, Aluminium-Stützen 75 cm hoch
Gewicht:	34 kg (inklusive der Stützen und des Deckels)
Gleissystem:	Kuehn und Tillig
Mindestradius:	321 mm
Weichenantriebe:	MP1 von MTB
Betrieb:	Digital (Fahrzeuge), Analog (Zubehör)
Bauzeit:	3 Jahre, von September 2019 bis September 2022
Erste Präsentation:	Modelleisenbahnausstellung im Schloss Chocẽ, September 2022

Der Name der Anlage leitet sich vom „Černý potok“ ab, dem Flüsschen, das nahe meiner Heimatstadt fließt. „Schwarzbach“ ist, das geht schon aus den oben dargestellten Abmessungen hervor, nur eine kleine Heimanlage. Die Nebenbahn-Motive entsprechen den Epochen III und IV. Sie umfassen einen Bahnhof mit kleinem Depot, ein Lagerhaus und einen Gleisanschluss zur Maschinenfabrik.

Da meine erste Segmentanlage („Rohov – Borová – Podlesí“) für den Einsatz auf Ausstellungen zu groß und unhandlich war, entstand nach langer Überlegung diese neue, kompaktere Anlage. Die alte Anlage existiert aber noch und ist nun als dauerhaftes

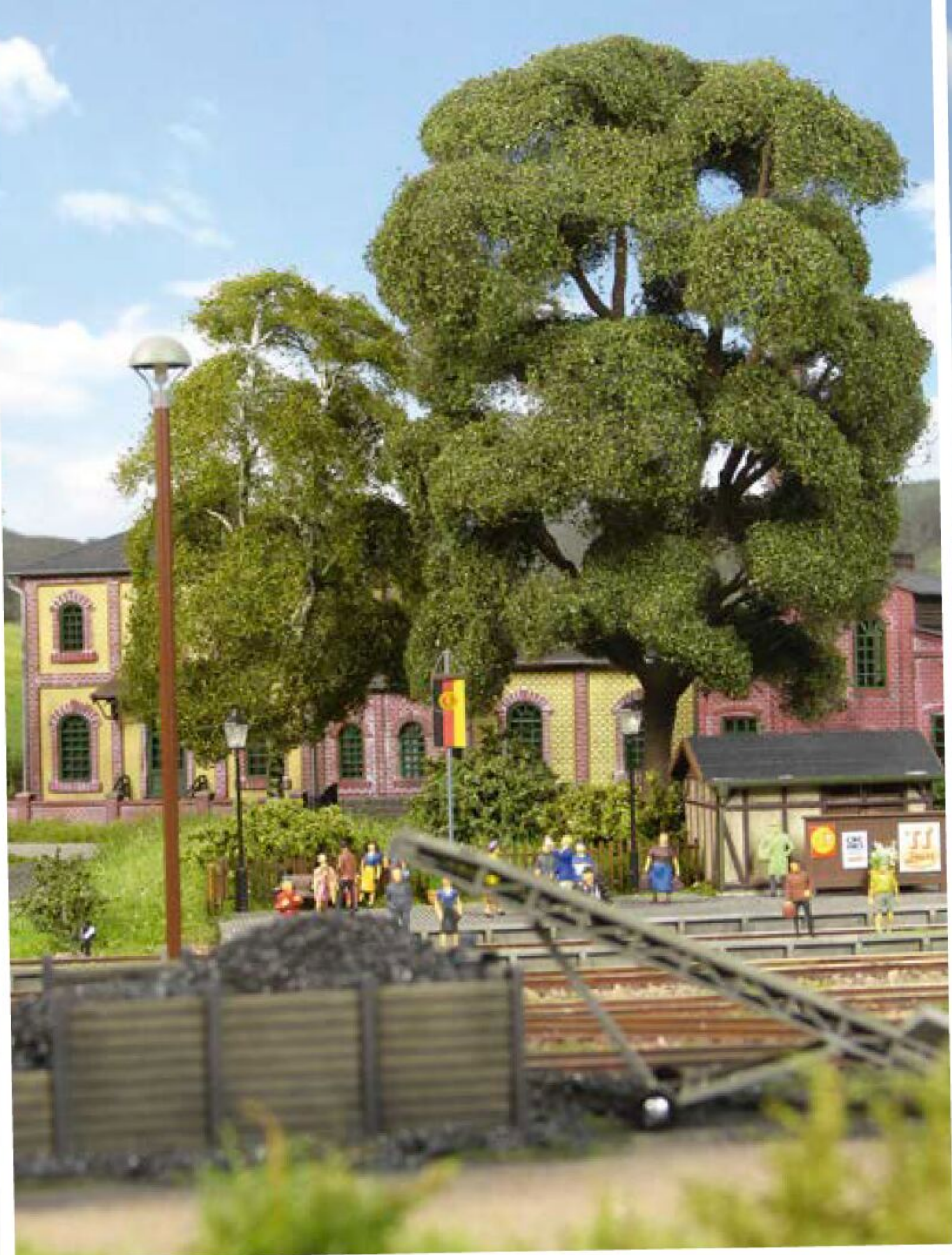
Die Segmentanlage erwies sich als zu groß für den Einsatz zu Hause

Betriebsexponat im TT-Modellmuseum am Bahnhof in Chocẽ zu sehen.

Die Maße der neuen Anlage entsprechen in etwa denen eines Esstisches. Auch sie ist für gelegentliche Präsentationen auf Ausstellungen gedacht, maximal dreimal im Jahr möchte ich sie zeigen. Sie steht auf vier Stützen aus 4x4cm-Aluminiumprofilen mit einer Höhe von 75 cm. Die Stützen sind mit jeweils

Die gleiche Szene, aus niedriger Perspektive festgehalten, wirkt hingegen richtig gut.





Ein Modellbaum mit maßstäblicher Höhe; gerade neben Empfangsgebäuden wirken stattliche Exemplare genau richtig.

einer Flügelmutter leicht demontierbar. Dank der an den Stützen montierten Rollen lässt sich die Anlage für das Fotografieren oder Filmen leicht bewegen. Als Schutz während der Ausstellungen sind an drei Seiten 3 mm dicke und 30 cm hohe Klarsicht-Polycarbonatplatten angebracht. Die Rückseite wird durch eine niedrige Hintergrundkulisse auf einer Kunststoffplatte begrenzt. Die Hintergrund- und Schutzplatten sind mit Schrauben befestigt und lassen sich leicht abnehmen.

Die Gebäudemodelle stammen überwiegend von Auhagen, aber auch von kleinen tschechischen Herstellern. Signale und einige Leuchten sind von Viessmann, weitere Lampen von JM-Detail. Die Uhren und Wandlaternen von Auhagen habe ich mit SMD-LED ausgestattet.

Die Vegetation besteht aus Produkten der Firma Polák (Foliage „ungepflegte Wiese“) oder entstand im Eigenbau, was insbesondere für die Laub- und Nadelbäume gilt. Die feinen Nadeln der Kiefern stammen von MiniNatur.

Ursprünglich wollte ich die Anlage komplett analog betreiben, weshalb in den Bahnhöfen isolierte Gleisabschnitte angeordnet wurden. Doch mit dem Kauf der ersten Digitallok (83.10 von Piko) stellte ich auf digitalen Fahrbetrieb um. Der macht deutlich mehr Spaß. Die Steuerung des Zubehörs bleibt jedoch bewusst analog. Die isolierten Abschnitte sind nun dauerhaft zugeschaltet und werden nur noch beim Programmieren von Decodern



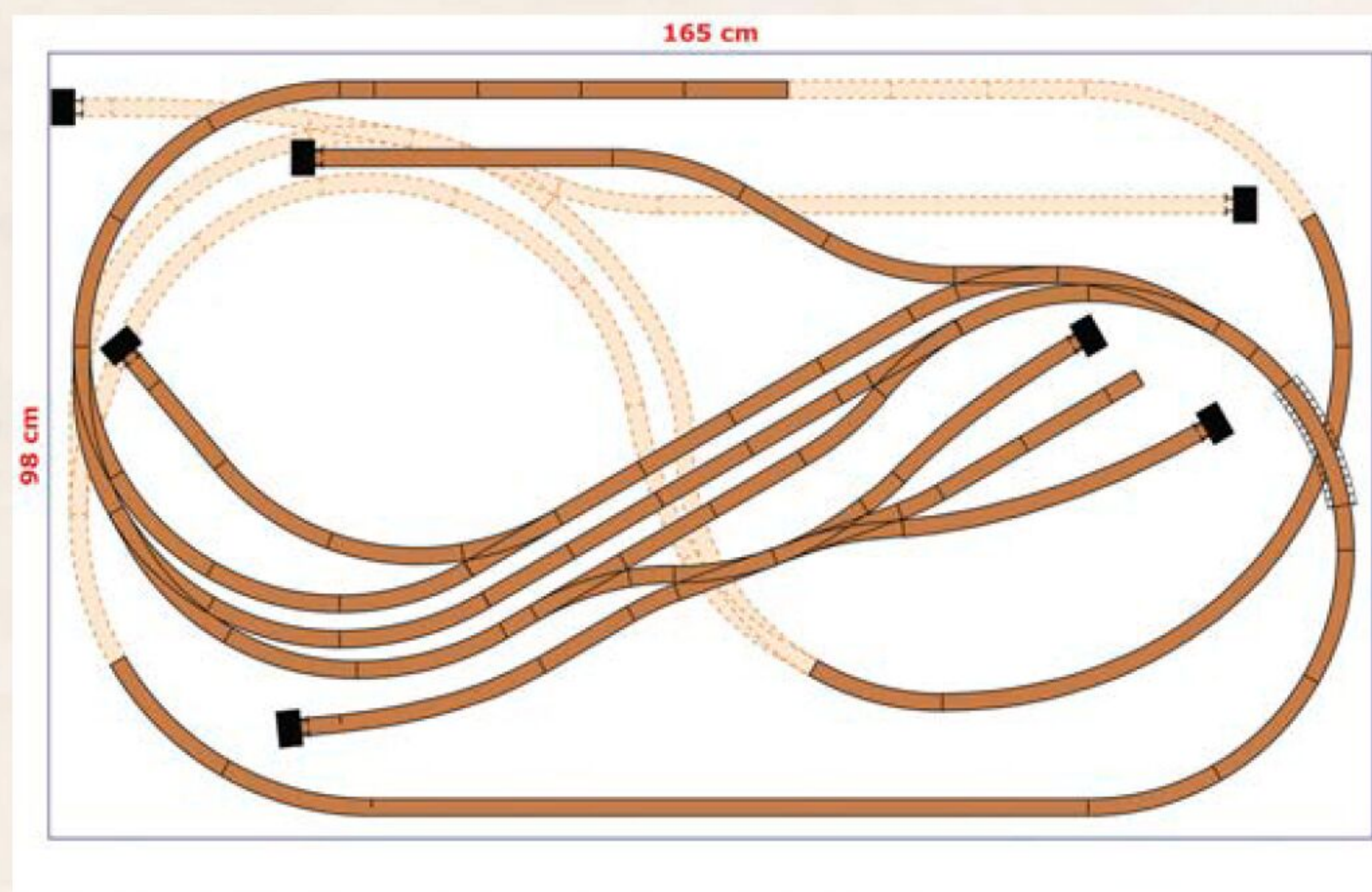
Parallel zum Bahnhof ist das kleine Bahnbetriebswerk angeordnet, der Lokschuppen ist über eine Doppelweiche angeschlossen, am Kohlekran steht 65 1008 (Gützold).



Das Angebot an typischen DDR-Kraftfahrzeugen im Maßstab 1:120 wird stetig größer, was mit dieser belebten Straße eindrucksvoll bewiesen wird.



Für den Anlagenentwurf wurde die weit verbreitete Planungssoftware WinTrack genutzt.

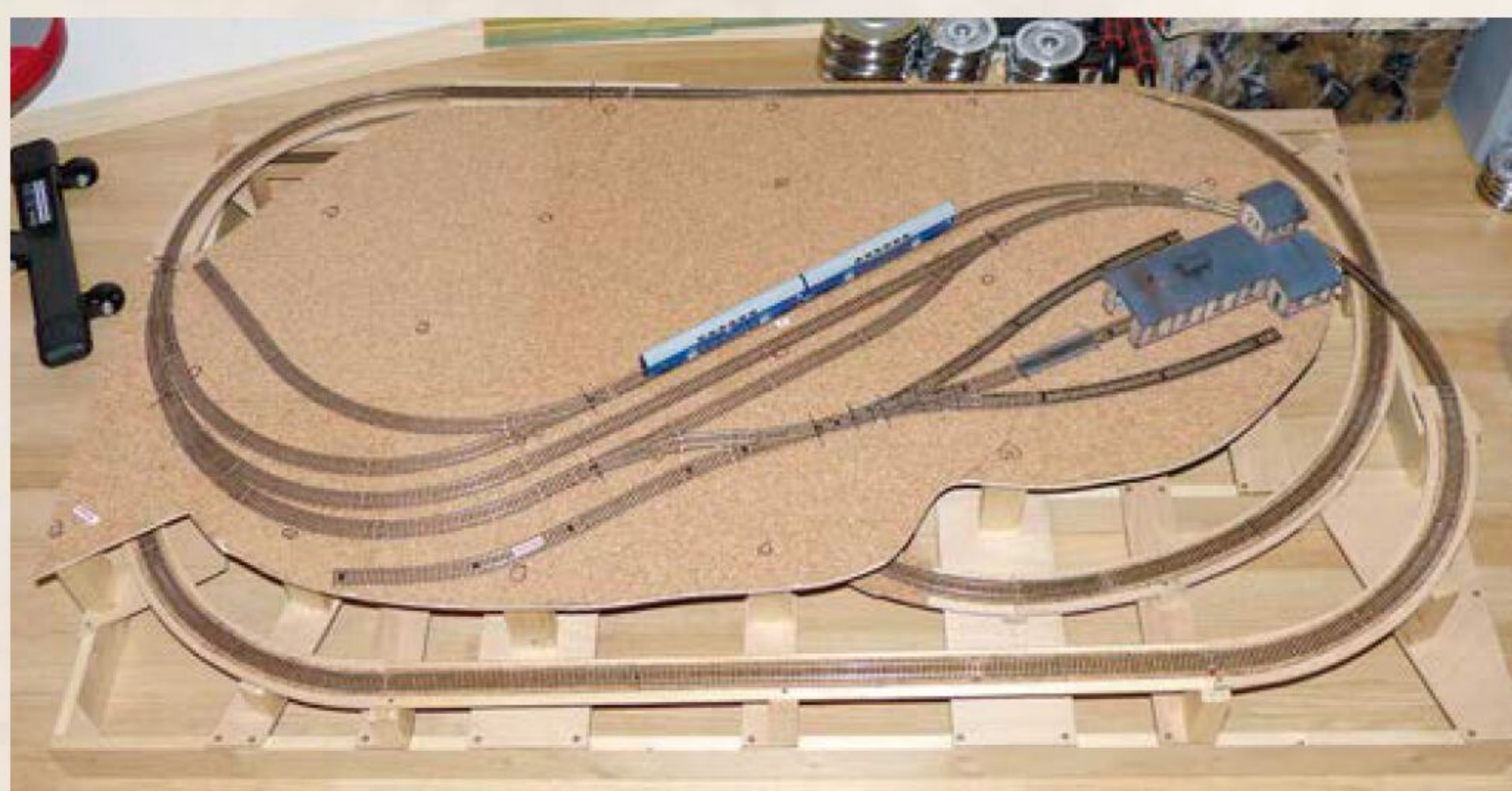
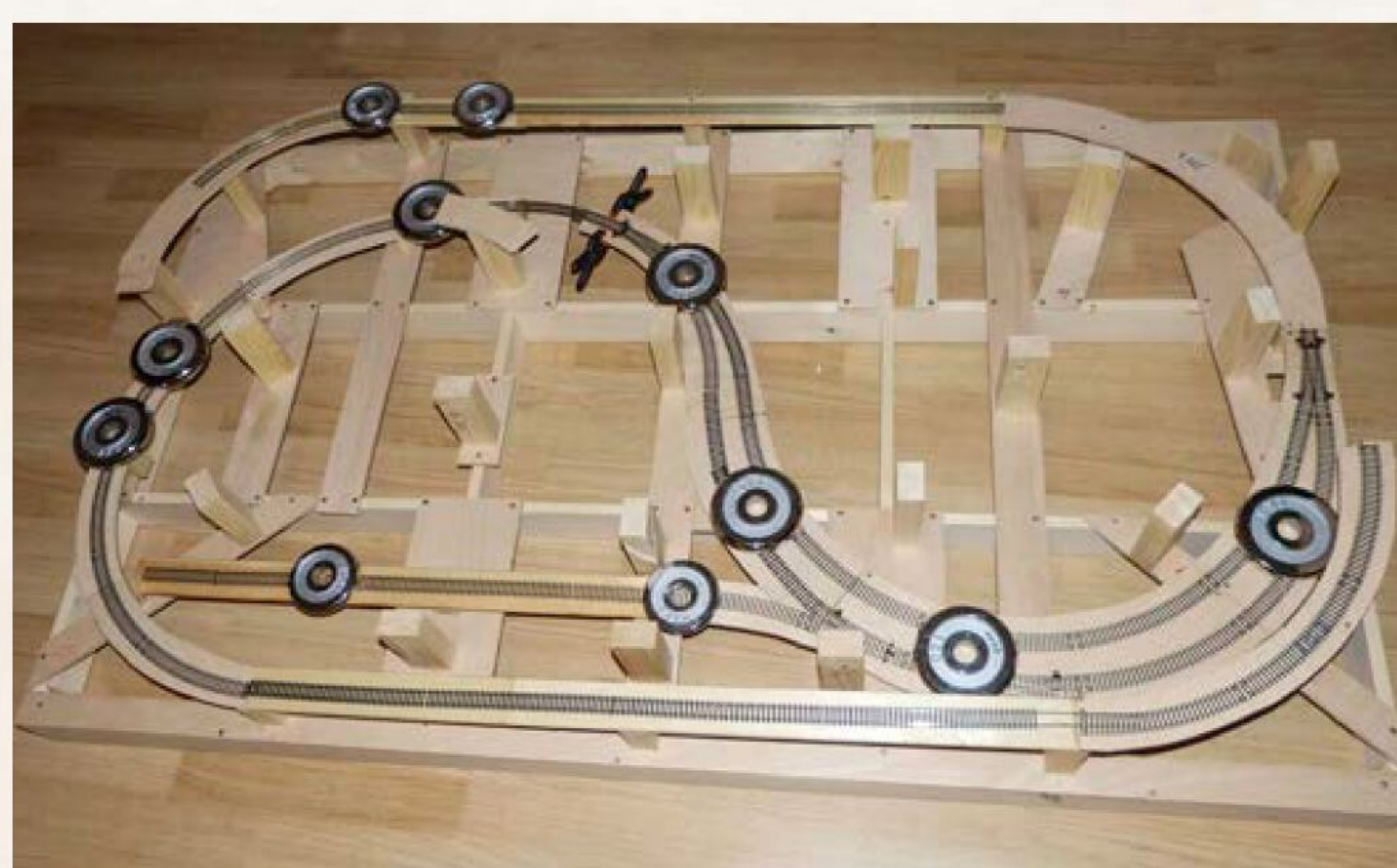


Der Gleisplan entspricht der umgesetzten Anlage. Links oben liegt das verdeckte Gleis für eine eventuelle Erweiterung.



Zunächst war der Fabrikan-schluss hinter dem Bahnhof nicht eingeplant, stattdessen ein kurzes Stumpfgleis.

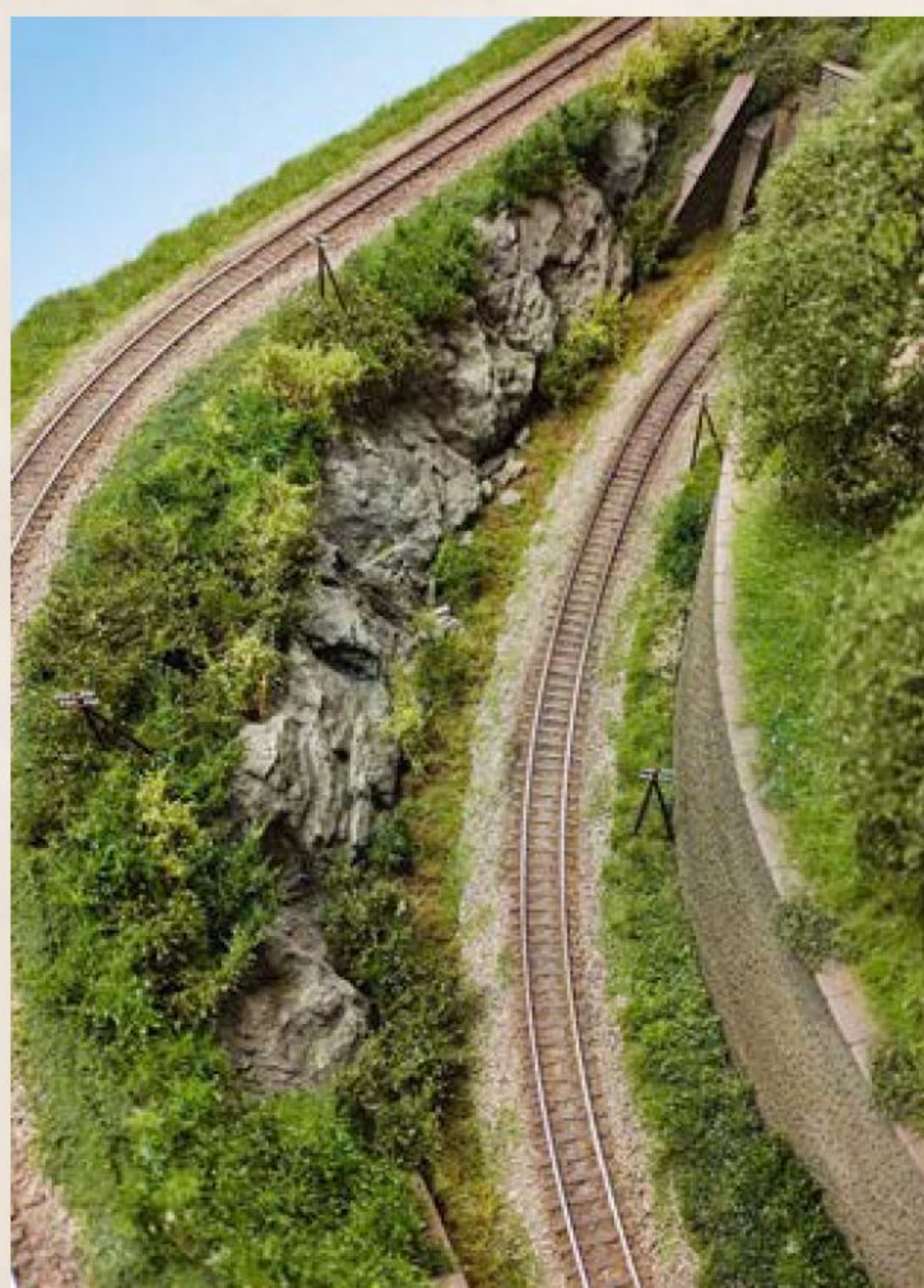
Die verdeckten Gleise sind verklebt und werden mit Hantelgewichten gesichert.



Nun liegen auch die Bahnhofsgleise, ganz klassisch verlegt auf einer Korkplatte zur Geräuschdämmung.



Die Landschaft entsteht, doch noch dominieren die notwendigen Kunstbauwerke. Hinten ist die Fabrik dazugekommen.



Das wirkt doch richtig gut: Mit den zeitgemäßen Produkten zur Modell-Begrünung, etwas Begabung und einer gekonnten Farbgestaltung wirken die Modellbahngleise wie von echter Natur umgeben.



Erst in der Gesamtansicht wird offensichtlich, wie klein diese TT-Anlage wirklich ist. Trotzdem bietet sie jede Menge sehenswerte Motive.



Der Bahnsteig in „Schwarzbach“ ist reich bevölkert, doch auch für die Sicherheit ist gesorgt, die Feuerlöschtafel ist ein typisches DDR-Detail.



In der üppigen, naturnahen Vegetation entlang der Gleise finden Bienen genügend Nahrung.

genutzt. Es gibt keine Automatisierung, auch die Signale besitzen keine Zugbeeinflussung.

Insgesamt wurden 14 Weichen verbaut, vier davon sind Bogenweichen. Der kleine Bahnhof verfügt über drei Durchgangsgleise, ein Stumpfgleis am Güterschuppen und ein kleines Depot mit Bekohlung

Digitaler Fahrbetrieb, analoge Steuerung

und Besandung. Das Bahnhofsgebäude ist das Modell „Moorbach“ von Auhagen. Hinter dem Bahnhof habe ich entgegen des ursprünglichen Gleisplans noch eine Fabrik ergänzt. Deren Gleisanschluss führt über die Straße und ist durch Andreaskreuze mit LED (Busch) gesichert. Für die Fabrikgebäude nutzte ich das Gaswerk und die Maschinenfabrik von Auhagen, Bausätze, die schon jahrelang ungenutzt im Schrank lagen.

Die Strecke führt durch zwei Tunnel. In einem verbirgt sich ein Schattenbahnhof mit zwei Durchgangs- und zwei Stumpfgleisen. Eines dieser Gleise führt zum Anlagenrand, um zukünftige Erweiterungen zu ermöglichen. Die Tunnelportale und Stützmauern stammen von NOCH. Ein statisch vielleicht nicht ganz überzeugenden



Das kleine Depot bietet die Kulisse für die zahlreich vorhandenen DR-Dampfloks. Hier ist es 7524, ein Modell von Beckmann.

Rangiert wird hingegen vorwiegend mit kleinen Dieselloks wie der V 15 (Piko). Das Multi-car M25 (Auhagen) muss warten.



Besonders romantisch wird es, wenn die Nacht anbricht. Den Bahnsteig erhellen dann Laternen und eine Bahnhofsuhr, beides von Auhaugen. Sie wurden nachträglich mit SMD-LED versehen.



Der Digitalbetrieb macht es möglich, dass auch die Loks zur heimeligen Lichtstimmung beitragen. Die Pilzlampen links stammen von Viessmann.

der Entwurf ist die im Bogen verlaufende Brücke – ein notwendiger Kompromiss, entstanden aus alten Zeuke-Bausätzen. Die maximale Steigung beträgt 42 Promille – das ist sportlich, aber mit kurzen bis mittellangen Züge in den meisten Fällen problemlos machbar.

Für Foto- und Videoaufnahmen verwende ich einen gedruckten Fotohintergrund im A1-Format, der passend hinter der Anlage platziert wird. Zugegebenermaßen wirkt die Anlage dadurch größer, als sie eigentlich ist.

Der Bau dauerte drei entspannte Jahre. Auch wenn die Gestaltung vielleicht nicht in jedem Detail perfekt ist, genügt sie meinen Ansprüchen voll und ganz. Sie fängt, ausgestattet mit zeitgemäßer Technik, typisch ostdeutsche Atmosphäre ein und bereitet mir dadurch viel Freude. Viele weitere Informationen zum Bau und zur Gestaltung sind auf „www.trainmania.info“ oder „www.youtube.com/@trainmaniak“ zu finden.

Michal Bednár

VORTEILSWELT FÜR ABONNENTEN

Als Abonnent genießen Sie exklusive Vorteile.

NEU

IHR GRATIS-VIDEO-STREAM

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



Jetzt Abo-Vorteil freischalten und testen
eisenbahn.de/video-stream

NEU
Ihr Gratis-
Upgrade



DAS NEUE PLUSABO* – GRATIS FÜR SIE!

- Als Print-Abonnent erhalten Sie Ihre Ausgaben kostenlos als digitale eMag-Version
- Mobil lesen wo immer Sie sind
- Zugriff über alle Endgeräte (Computer, Smartphone, Tablet)
- Mit praktischer Vorlese- und Einzelartikelfunktion

Schalten Sie Ihre kostenlosen
digitalen Ausgaben jetzt frei!

eisenbahn.de/plusabo





Foto: RVM/Eisenbahnstiftung

Der Anhalter zu Berlin

Kaum ein deutscher Großstadtbahnhof ist mit so viel tragischer Geschichte verbunden wie der Anhalter. Als zweiter Bahnhof in Berlin entstand er schon im Jahr 1841. Doch erst der 1880 eröffnete Neubau, ein architektonisches Meisterwerk von damals monumentaler Größe, brannte sich ins Gedächtnis der Bahnreisenden und der Eisenbahnfreunde ein. Berühmte Loks und Züge mit großen Namen fuhren ein und aus, bis der Krieg im Jahr 1945 alles zunichte machte. Übrig blieb eine Ruine, die 1952 dem Erdboden gleichgemacht wurde. Die Erinnerung halten nun noch Bilder und Modelle in unterschiedlichster Form aufrecht.

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



Foto: ABP

Kleine Bahn, großer Plan

Die zimmerfüllende Anlage von Matthias Doerr ist noch nicht fertig, aber schon jetzt sehr sehenswert.

Kleinbahn unter Volldampf

Die Schmalspurbahn „Rasender Roland“ auf der Ostseeinsel Rügen ist allen Urlaubern wohl bekannt. Vor 50 Jahren war sie noch ein wichtiger Verkehrsträger, wie ein Bildbericht von der Fahrplanumstellung im Herbst 1976 zeigt.



Foto: Rainer Heinrich

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

Letzte Fahrt einer Ikone: Abschied vom 4020

Wenige Triebzug-Typen prägten den Nahverkehr in Österreich so sehr wie die Baureihe 4020, die vor Kurzem in den Ruhestand geschickt wurde.

Ende des Betriebs mit Krokodilen

Nicht nur in den Braunkohletagebauen der DDR bewährten sich die EL2-Lokomotiven aus Henningsdorfer Produktion. Eine Ära ging jetzt zu Ende.

Neuheiten-Testreport

Das nächste Heft bietet mehrere mit Spannung erwartete Neukonstruktionen: Pikos V90 in H0, die 120 von Fleischmann in N und die E69 von Lenz.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Stefan Alkofer,
Chefredakteur

Liebe Leserin, lieber Leser!

Sie wollen stets den Überblick behalten über die große und die kleine Bahn? Der MODELLEISENBAHNER hilft Ihnen mit aktuellen Berichten aus dem In- und Ausland sowie informativen Beiträgen zur Eisenbahngeschichte.

Der Modellteil zeigt aktuelle Entwicklungen, bietet hilfreiche Tipps aus der Praxis sowie anregende Anlagenporträts. Stöbern Sie gleich mal unter abo.modelleisenbahner.de



**Modell
Eisen
Bahner**



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

Entdecken Sie unsere hier abgebildeten **AKTIONSANGEBOTE**

H0 **BRAWA**

*UVP je Wagen 74,90 €

unser Preis
je Wagen
44,99 €

Hohe Detailtreue bei der Umsetzung!



Brawa 50809 • Brawa 50810 • Brawa 50811 • Brawa 50812
 Personenwagen B4mgl, DR, Ep.III (versch. Betriebsnummern)

H0 **Roco**

*UVP analog 179,90 €
 *UVP digital 279,90 €

unser Preis
analog
119,99 €

unser Preis
digital
189,99 €



Roco 70817 • 70818 (DC-Sound)
 Diesellok 108 001-9, DR, Ep.IV, DC-Sound

H0 **Roco**

*UVP
379,90 €
unser Preis
239,99 €

Mit Metallgriffstangen und
Handläufen sowie
vielen separat angesetzten Steckteilen



Roco 71356
 E-Lok BR 254, DR, Ep.IV, DC-Sound

H0 **PIKO** elriwa-Exklusiv

Fortsetzung der erfolgreichen Serie mit neuen Betriebsnummern!
 BN 4: 31 50 591 9920-0 • BN 5: 31 50 591 9924-2

Exklusiv
Aktion
je Wagen
15,99 €



Piko 72267 - Hochbordwagen Eaos, DR, Ep.IV, Betriebsnummer 4
Piko 72268 - Hochbordwagen Eaos, DR, Ep.IV, Betriebsnummer 5

H0 **PIKO**

*UVP 40,00 €

unser Preis
24,99 €



Piko 54497 - Kühlwagen, DR, Ep.III
 Kühlwagen der DR in Epoche III mit Bedruckung Seefische

H0 **BRAWA**

*UVP 48,50 €

unser Preis
33,99 €

BN: 21 50 075 0238-2



Drehgestell mit
Dreipunktlagerung

Brawa 49623
 Leichtbaukesselwagen Bauart Uerdingen, DR, Ep.IV

H0 **Roco**

*UVP 3er Set 89,90 €

unser Preis
je 3er Set
59,99 €



Roco 6600146 - 3er Set Offene Güterwagen El-u (Omu), DR, Ep.IV
 mit Beladung • ein Wagen mit Bremserbühne



**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®**



- Ausführung mit Doppellüfter Bauart Behr mit drehbar gelagerten Lüfterrädern
- Mit Topfantenne, Pfeifen und extra angesetzten Windabweisern
- Führerpultbeleuchtung und digital schaltbare Beleuchtung im Führerstand
- Mit Hülsenpuffer und Pufferhandgriffen, Schmier- und Sandboxen
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung kurzer Spannungsunterbrechungen

Starke Leistung im Rangierdienst – die Baureihe V 90 der Deutschen Bundesbahn

So lebendig kann Vorbildtreue sein: Die Baureihe V 90 von PIKO begeistert mit beeindruckender Detailtreue und authentischer Ausführung der DB in Epoche III. Ein Modell, das höchsten Ansprüchen gerecht wird.

FORM NEU
2026



Diesellok BR V90 DB Ep. III

- 22040 Gleichstrom
- 22042 Gleichstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound®** onboard
- 22043 Wechselstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound®** onboard

199,00 €*
309,00 €*
309,00 €*

Die perfekte Ergänzung für vorbildgerechte Zugbildungen:



24508 Kesselwagen BP DB Ep. III



24510 Säuretopfwagen DB Ep. III



57702 Offener Güterwagen DB Ep. III



Neuheiten & Inspiration

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und in unseren aktuellen Katalogen. Kostenfrei herunterladen auf

www.piko-shop.de



Folgen Sie uns



www.piko.de