

Modell Eisen Bahner

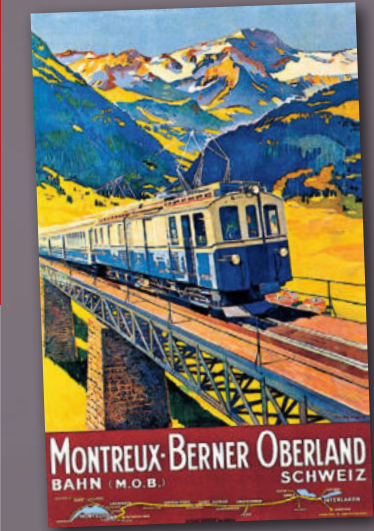
Top-Neuheiten
im Test



- V90 als High-End-Modell von Piko in H0
- 120 von Fleischmann • RAe von Märklin in Z
- E 69 in 0 von Lenz • RGP 1 von Jouef in H0

10 Oktober 2026
75. Jahrgang

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



Traumhafte MOB
Eine der schönsten Schweizer Bahnen wird 125 Jahre alt

DR-Alltag auf Rügen vor 50 Jahren



Schmalspur-Romantik in Putbus
Einzigartige Fotos vom Fahrplanwechsel 1976

Traumanlage in Spur N
Hauptbahn-Dampfbetrieb mit Bw und weiten Bögen



Anhalter Bahnhof
Aufstieg und Fall

Faszination Anhalter

Sensationelles Projekt: Wie Berlins berühmter Fernbahnhof in H0 entsteht



Legendäre EL2
Hennigsdorfer Braunkohle-Loks vor dem Karriereende

EUROTRAIN

Lötkchen



INSTAGRAM



FACEBOOK



Abbildung zeigt Vorseienmuster

H0 Diesellokomotive Baureihe 333 Köf III der Lokomotion GmbH

- Geregelter Hochleistungsantrieb - Beide Achsen angetrieben
- Beidseitig mit Telex-Kupplungen
- Mit Pufferspeicher zur Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen
- Umfangreiche Betriebs- und Geräuschfunktionen



Verfügbar ab Dezember 2026

Limitierte Sonderauflage - Solange der Vorrat reicht.

Art.-Nr. 36349

€ 399,99

Ausschließlich in den EUROTRAIN-Fachgeschäften erhältlich.

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

www.duo.de



Stefan Alkofer

Einmalig!

Die Aufnahme von Stefan Klein auf dieser Seite begeistert mich sehr. Drei Exemplare der Baureihe 181.2 im Jahr 2026 gemeinsam vor einem Zug sind eine kleine Sensation. Bei mir kamen schöne Erinnerungen auf an eine Fahrt von Karlsruhe nach Straßburg im Führerstand der 181 anlässlich einer Titelgeschichte im MODELLEISENBAHNER. Die 181.2 zählt zu meinen Lieblingsloks. Sie zeigt ein perfektes Design. Die Asymmetrie des Maschinenraums mit den einseitigen Fenstern (gut erkennbar auf der Aufnahme) und der niedrige Aufbau verleihen dieser gelungenen Konstruktion eine wundervolle Eleganz. Ich freute mich sehr, dass einige Exemplare nach ihrem Ausscheiden bei der DB AG beim Unternehmen Schlünß Eisenbahn Logistik (SEL) einen neuen Nutzer fan-

den, der überdies offenbar ein Herz für diese wunderbaren Maschinen hat, sie pflegt und ihnen wieder Namen verlieh. Früher „Mosel“, „Saar“, „Luxembourg“ und „Lorraine“, heute „Rügen“ oder „Holstein“. Perfekt.

Für mich ist es ebenso bewunderns- wie lobenswert, wie viele private EVU sich heutzutage bei ihren Fahrzeugen an deren Historie aus Staatsbahnzeiten erinnern und sie zurückversetzen in ihre glanzvollsten Zeiten. Selbst die DB AG erkannte diesen Trend und spendierte manch einer 218 oder der ein oder anderen Lok aus dem „Miete oder kaufe mich“-Fuhrpark eine traditionelle Lackierung. Das freut am Ende auch die Modelbahnhersteller, die neue Varianten anbieten können.

Ihr Stefan Alkofer

Die Cargotrans-Leistung zwischen Neumünster und Wanne-Eickel ist aktuell eine Stammleistung der Baureihe 181 von SEL. Am 6. August 2026 waren mit 181204, 215 und 205 bei Buldern gleich drei Loks am Zug.

Foto: Stefan Klein





6 | Mehr als ein halbes Jahrhundert lang stand er für den sprichwörtlich Großen Bahnhof: der Anhalter in Berlin. Noch heute lebt der berühmte Großstadtbahnhof als Sehnsuchtsort nostalgisch gesinnter Eisenbahnfans fort, als geträumte Vision eines Mythos.

Vorbild

■ Titelthema

6 Der Anhalter

Obwohl seine Ära nach Ende des Zweiten Weltkriegs zu Ende ging, lebt die Legende des Anhalter Bahnhofs in Berlin bis heute fort. Was machte ausgerechnet diese Station mit ihrer beeindruckenden Bahnsteighalle von 1880 zum Inbegriff einer quirligen großstädtischen Verkehrsdrehscheibe?

14 Bahnwelt aktuell

■ Drehscheibe

26 Circus Roncalli feiert 50-jähriges Bestehen

Zelebriert wird das mit einer neuen Werbelok.

28 Baba 4020!

Nach 48 Jahren nahmen die Elektrotriebzüge der ÖBB-Reihe 4020 im Juli 2026 Abschied.

32 125 Jahre MOB

Die Montreux-Berner Oberland-Bahn ist bis heute ein nicht wegzudenkender Teil des Schweizer Schienenverkehrs.

■ Geschichte und Geschichten

38 Krokodilstränen in Konin

In Polen sind keine Tagebau-Elektroloks des Typs EL2 mehr in Betrieb. Wir blicken auf die letzten Einsätze der „Krokodile“ zurück, die bei LEW in Hennigsdorf gebaut wurden.

44 Saisonende im Lokbahnhof Putbus

Im Herbst 1976 nutzte Rainer Heinrich beim „Rasenden Roland“ die günstige Gelegenheit, einige besondere Aufnahmen anzufertigen.

Modell

■ Test

56 Rangiert ganz oben

Mit der schweren DB-Rangierdiesellok der Baureihe V90 erscheint eine Maschine aus der Erstserie als H0-Supermodell bei Piko.

60 E69 im Doppel

Lenz bringt die Elektroloks 169 002 und 005 aus der E69-Familie der Bundesbahn nun als Ganzmetall-Modelle für den Maßstab 1:45.

62 Universallok

Mit der DB-Baureihe 120 begann ein neues Zeitalter für die E-Traktion. Die Vorserienlok 120 001 kommt nun von Fleischmann in N.

64 Legende in Z

Dem Mehrsystem-Triebzug RAe TEE II der SBB wurde von Märklin in Zusammenarbeit mit SZL ein Denkmal in Spur Z gesetzt.

66 RGP 1 als TEE

Von Jouef/Hornby kommt der französische TEE-Triebwagen RGP 1 als H0-Soundmodell.

■ Probefahrt

68 Elektro-Bayerin aus grauer (Vor-)Zeit

Brawa bringt seine E73 als überarbeitete H0-Soundlok im Farbleid der späten Epoche II.

68 Kurz und gut

Bei Arnold erschien nun eine Sound-Variante der Baureihe 627 als DBAG-Triebwagen in N.

69 Langer Lulatsch

Hobbytrain bringt den überlangen Tragwagen Sggnss '80 als Formneuheit für die Spur N.

69 Moderner Träger

Der DB-Tragwagen Sgkkmms 699 ist eine weitere N-Neukonstruktion von Hobbytrain.



28 | Ab Ende der 1970er-Jahre gehörten die E-Triebzüge der Reihe 4020 zum Bild des Regionalverkehrs bei den ÖBB. Jetzt gingen sie in Rente.

82 | Eine Anlage mit viel Betrieb und Flair, die wünschen sich die meisten Modellbahner – am liebsten mit realitätsnah verlaufenden Eisenbahntrassen und glaubhaften Zügen. Dafür eignet sich die Spur N bestens.



90 | Die Versuche, den Anhalter Bahnhof in Miniatur nachzubilden, sind zahlreich. Ein engagierter Modellbahner in Oberbayern wagt sich nun im Maßstab 1:87 erneut daran, wobei der Anhalter als Supermodell in diesem Fall nur ein Teil von etwas viel Größerem sein wird.

69 Drei mal drei Kessel

Von Märklin werden besondere Kesselwagen als Dreier-Set im Maßstab 1:87 angeboten.

70 Die „letzten Mohikaner“

Roco erinnert mit drei H0-Wagensets an die inzwischen schon historischen IC-Einsätze.

70 Der Bär aus dem Osten

Artitec bietet den polnischen Traktor des Typs Ursus 1201 als H0-Fertigmodell an.

72 Messing-Qualität für O-Weichen

Die Weichenlateren aus der neuen „Brass Line“-Serie von Lenz für Spur 0 sind da.

■ Szene

80 Schmalspur-EXPO bei der Brohltalbahn

Die Arge Schmalspur lädt zur Anlagenschau.

82 N macht's möglich

Dank des kleinen Maßstabs entstand eine großzügige und realistische Heimanlage.

90 BBM 1930s

Derzeit entsteht in Bayern eine Anlage der Superlative: Ausgangspunkt des Projektes „Berlin – Basel – Mailand“ ist der Anhalter Bahnhof als perfekte H0-Nachbildung.

Außerdem

43 Buchtipps

54 Termine & Treffpunkte

74 Modellbahn aktuell / Neuheiten

81 BDEF / SMV

98 Vorschau



Titelbild: Der Anhalter Bahnhof als H0-Meisterwerk. Foto: Alex Lot.

**Modell
Eisen
Bahner**

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe Oktober 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: Matthias Büttner, Manfred Doerr, Rainer Heinrich, Thomas Küstner, Alex Lot, Richard Oed, Gerhard Peter, Bernd Piplack, Holger Späing

Redaktionsassistent: Barbara Forster

Layout: Claudia Reidl (fr)

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

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Herstellung: Sabine Springer

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

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweiger

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

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

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

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

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

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2026 GeraMond Media GmbH, ISSN 0026-7422

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

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

Jediges automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckereignisses (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 DE632200000314764 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 Postschrift an.

ANZEIGEN

✉ **anzeigen@verlagshaus.de**

Mediadaten: media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2026/06

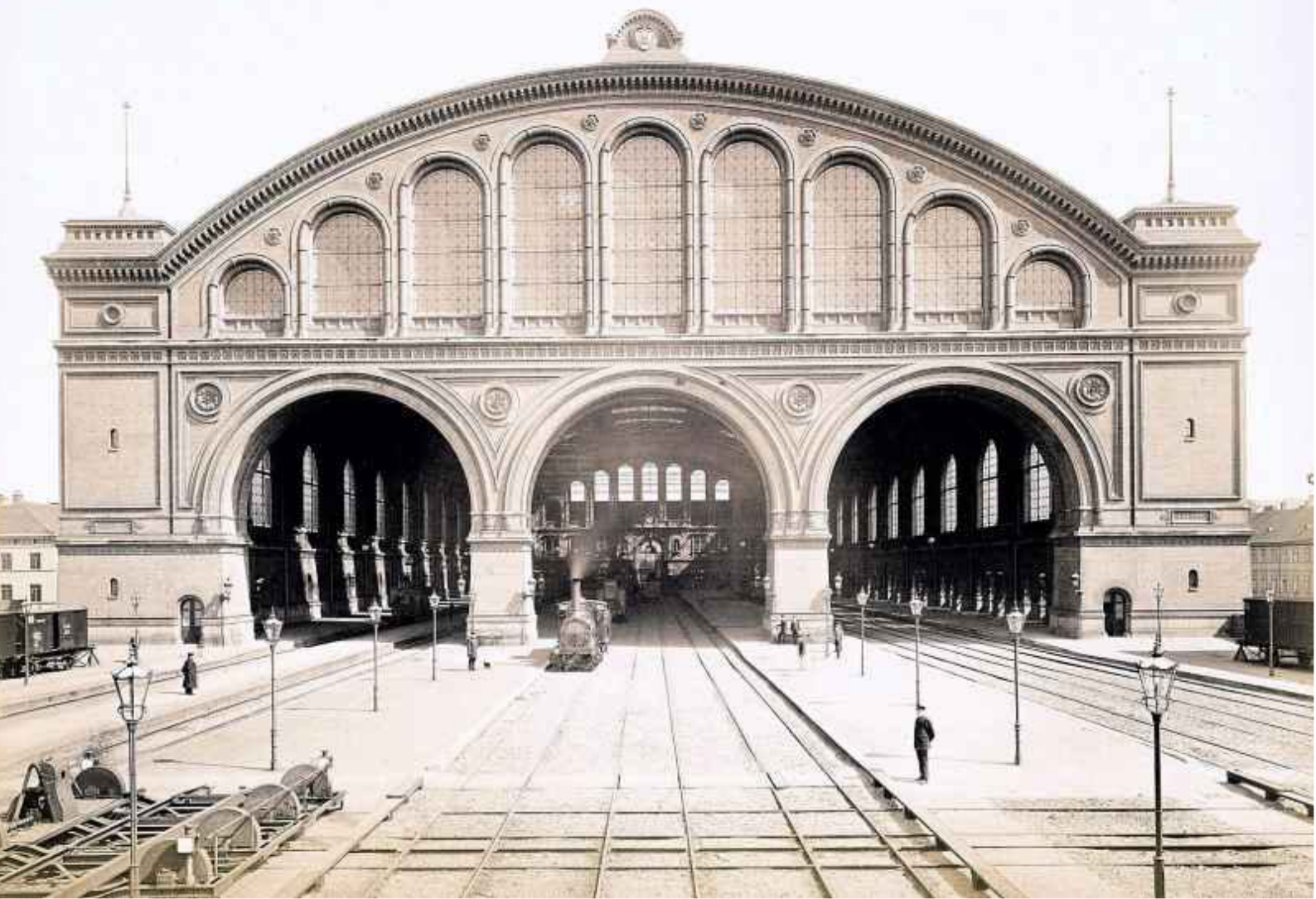


PEFC
PEFC/C32-32-082

PEFC-zertifiziert

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

GERANOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS



Diese fotografische Ansicht des Südportals aus dem Jahr 1881 entstand wohl vom Bremserhäuschen eines Waggons aus. Vor der Halle liegt eine (wohl kaum jemals genutzte) Schiebebühne, welche alle acht damaligen Gleise verbindet.

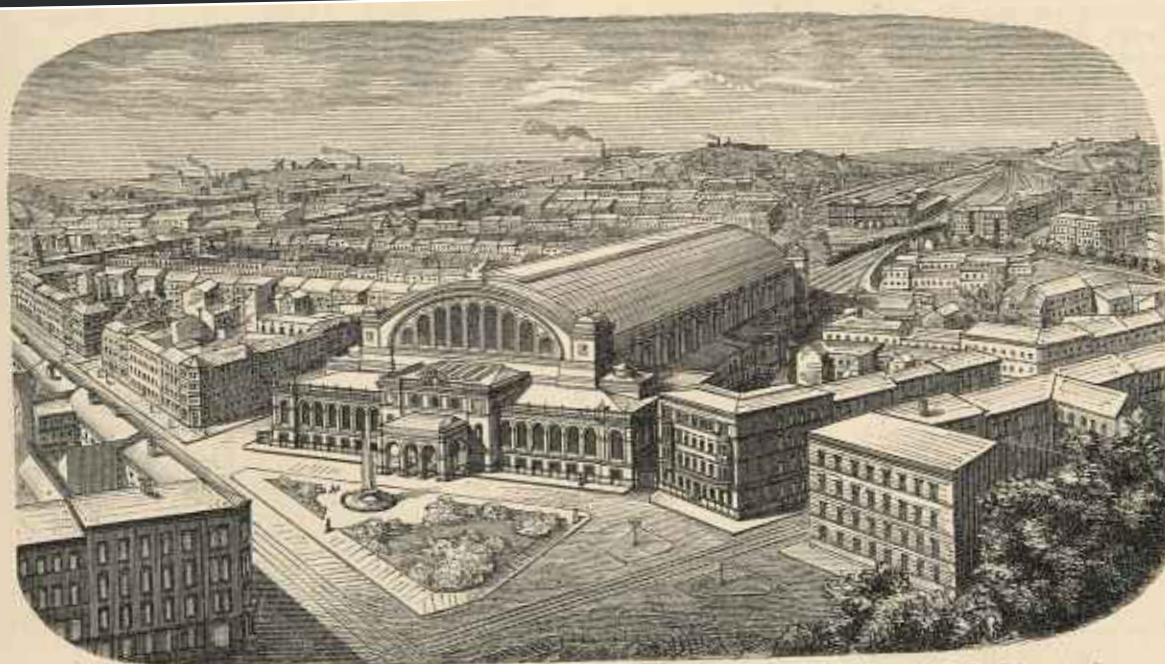
Der Anhalter

Aufstieg und Fall des berühmtesten Berliner Fernbahnhofs: Ab 1880 fuhren die Züge im Neubau der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, 1960 wurde die Ruine gesprengt.

„Die (...) Klinkerbauten (...) sind hier beim Anhalter Bahnhof zu monumentalen Massen gehäuft und in den akademischen Detailformen nüchtern durchgebildet. Der Anhalter Bahnhof kann nicht als ein überzeugender künstlerisch wertvoller oder neue Wege weisender Bahnhofsbau des vorigen Jahrhunderts angesprochen werden. Deshalb ist auch

die Erhaltung, etwa der Hauptfassade, aus musealen Gründen nicht zu verantworten.“ So schrieb es das Berliner Amt für Denkmalpflege im Jahr 1957. Der Senator für Bau- und Wohnungswesen in Berlin hatte ein Gutachten angefordert, um den geplanten Abriss begründen zu können, das wunschgemäß zum Ergebnis kam: Der Anhalter kann weg! Dass sich das kunstvoll und offensichtlich fachge-

recht gefertigte, gewaltige Mauerwerk den Sprengungen und dem Abriss zunächst erfolgreich entgegenstimmte und teilweise einfach stehen blieb, mag man als Ironie der Geschichte einordnen. Die etwas verzweifelten Bemühungen West-Berlins, die ungeliebte Ruine zu beseitigen, sind aber vielmehr Teil einer insgesamt tragischen Geschichte eines Bahnhofs, der unbestritten seinesgleichen sucht.



Entf. v. F. Schwechten, gez. v. Neubronner.

P. Meurer in Berlin, Xylogr. Anstalt.

In dieser Zeichnung aus der Vogelperspektive, auf einer Postkarte veröffentlicht, sind rechts oberhalb der Bahnhofshalle auch die Verwaltungsgebäude des Güterbahnhofs zu erkennen.

Zeichnung: Sig. G. Habermann



Fotos (3): Hermann Rückwardt - Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin



Aus dem Eröffnungsjahr 1880 stammen diese Innenansichten. Links sind das stählerne Doppelbinder-Fachwerk für das Dach und die zugehörigen Zugstangen zu erkennen. Die damaligen Lokomotiven und Waggons wirken in der riesigen Halle fast spielzeughaft.

Ganz anders als der Berliner Nachkriegs-Denkmalsschützer war die Fachwelt durchaus angetan, als der neue Anhalter Bahnhof erbaut und schließlich eröffnet wurde. In der Deutschen Bauzeitung vom 11. Januar 1879 war zu lesen: „Es gewährt uns eine aufrichtige Freude, über ein Werk dieser Art und dieses Ranges berichten zu können, das wir mit ungetrübter Anerkennung begrüßen dürfen. Im harmonischen Zusammenwirken eines hoch begabten Architekten, der sich mit feurigem Eifer in die ihm gestellte, bedeutsame Aufgabe vertieft und derselben mehrere Jahre rastloser Arbeit gewidmet hat, mit den

einsichtsvollen Technikern der Bahndirektion, welche die Rücksichten der Nutzbarkeit und Ökonomie nach Gebühr zu vertreten, gleichzeitig aber auch auf die künstlerischen Gedanken ihres Ar-

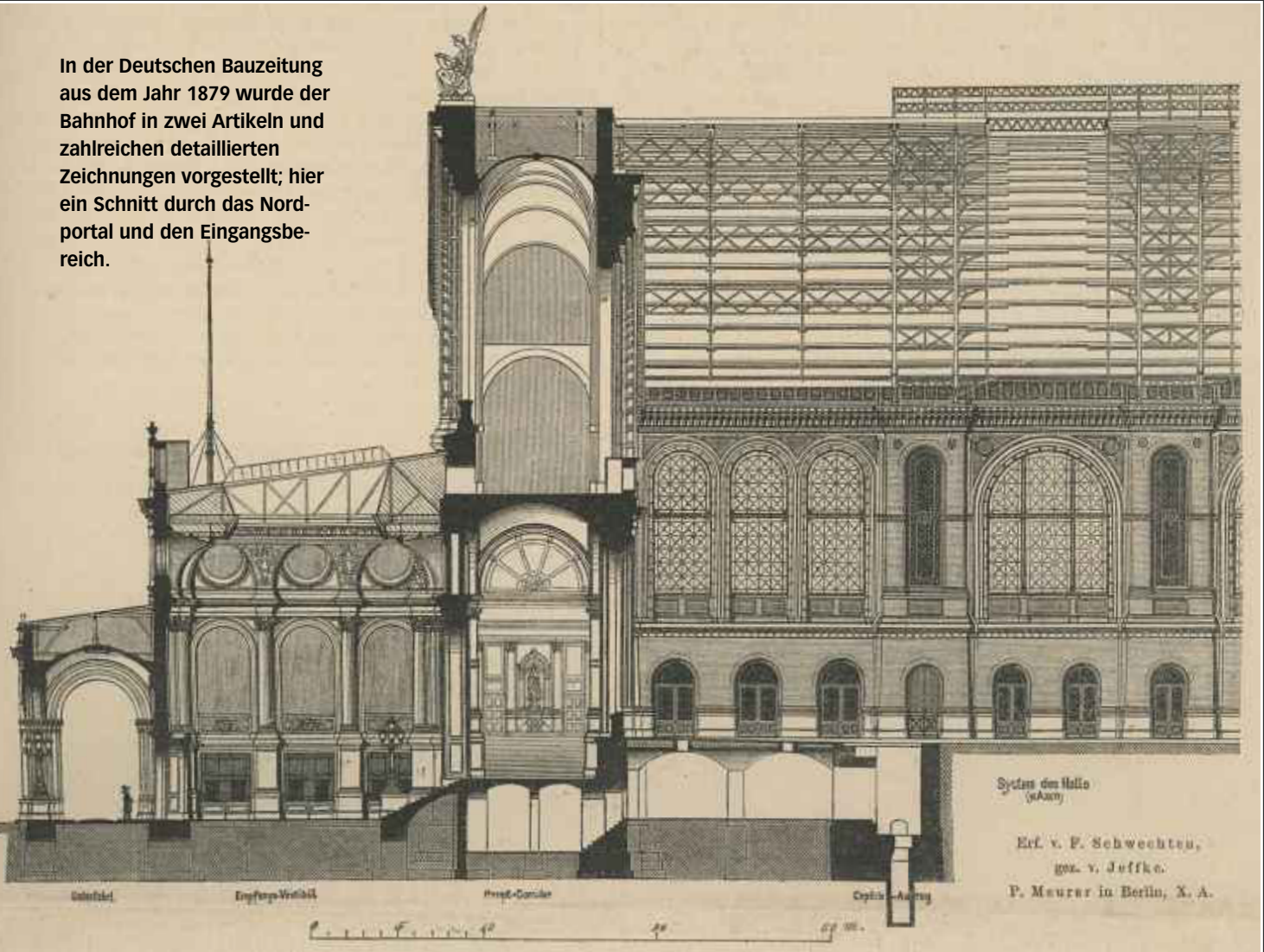
Der Anhalter Bahnhof wird in der Fachwelt gelobt

chitekten einzugehen wussten, ist eine Leistung zu Stande gekommen, die hoch über den meisten Lösungen derselben Aufgabe steht, die wir kennen gelernt haben. Von jenem Kompromiss zwischen Monumental- und Nützlichkeits-Bau, an dem selbst die aufwandvollsten Bahnhofs-

Anlagen der Neuzeit fast durchweg noch kränkeln und kranken, tritt hier wenig zur Erscheinung.“ In der Leipziger „Illustrierten Zeitung“ war zu lesen: „Namentlich aber feiert die norddeutsche Ziegelarchitektur einen Triumph, wie er in gleicher überzeugender Weise wohl noch nirgends vorgekommen ist.“ In England schreibt „The Engineer“, der Anhalter sei „vielleicht der schönste Bahnhof in Berlin und einer der schönsten auf dem Kontinent“.

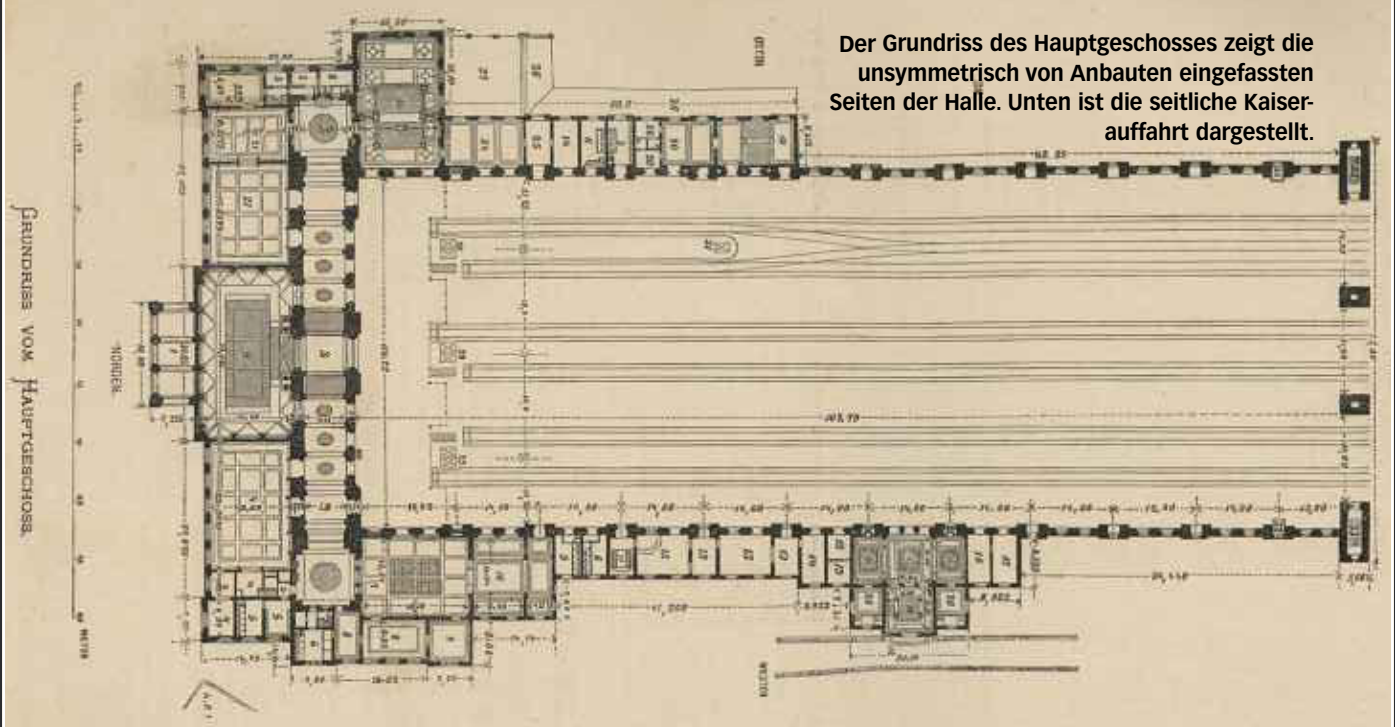
Der „hoch begabte Architekt“ war Franz Heinrich Schwechten, geboren am 12. August 1841 in Köln, der seinen Wunsch, „das Baufach zu studieren“, zielstrebig

In der Deutschen Bauzeitung aus dem Jahr 1879 wurde der Bahnhof in zwei Artikeln und zahlreichen detaillierten Zeichnungen vorgestellt; hier ein Schnitt durch das Nordportal und den Eingangsbe-
reich.



Zeichnungen (2) Sig. G. Hebermann

Der Grundriss des Hauptgeschosses zeigt die unsymmetrisch von Anbauten eingefassten Seiten der Halle. Unten ist die seitliche Kaiserauffahrt dargestellt.



verfolgte. Während des zweiten Abschnitts seines Studiums an der Bauakademie in Berlin erzielte er im Wettbewerb „Schinkel Konkurrenz pro 1868“ einen beachteten ersten Preis, als es darum ging, ein Parlamentshaus für Preußen zu entwerfen. Im Jahr 1871 trat er seinen Dienst bei der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (B.A.E.) an. Seine Aufgabenstellung war klar umrissen: der Neubau des Anhalter Bahnhofes als Ersatz für den ersten, von der B.A.E. im Jahr 1841 eröffneten Kopfbahnhof. Doch die Planung und auch der Bau waren keine Selbstläufer: Vom ersten Vorentwurf (1871) bis zur letzten Überarbeitung des „speziellen Projekts“ vergingen sieben Jahre. Der Anhalter veränderte sein Aussehen in dieser Phase erheblich. Zuletzt bestimmte der Zwang

Heinrich Schwechten plante sieben Jahre

zur Kosteneinsparung die schließlich gefundene architektonische Lösung.

Als zweiter Verantwortlicher für den Entwurf des neuen Anhalter Bahnhofes wirkte der Ingenieur Heinrich Seidel mit, der ebenfalls bei der B.A.E. angestellt war. Er entwarf nicht nur die stählerne Tragkonstruktion für das Hallendach, die von der Gutehoffnungshütte in Oberhausen ausgeführt wurde, sondern auch die hydraulischen Gepäckaufzüge. Bei einem seiner Kontrollgänge auf der Baustelle wäre er beinahe zu Tode gestürzt – vielleicht ein Grund, warum er seine Ingenieurstätigkeit mit der Eröffnung des Bahnhofs aufgab und zum Schriftsteller wurde.

Foto: Ullstein Bild

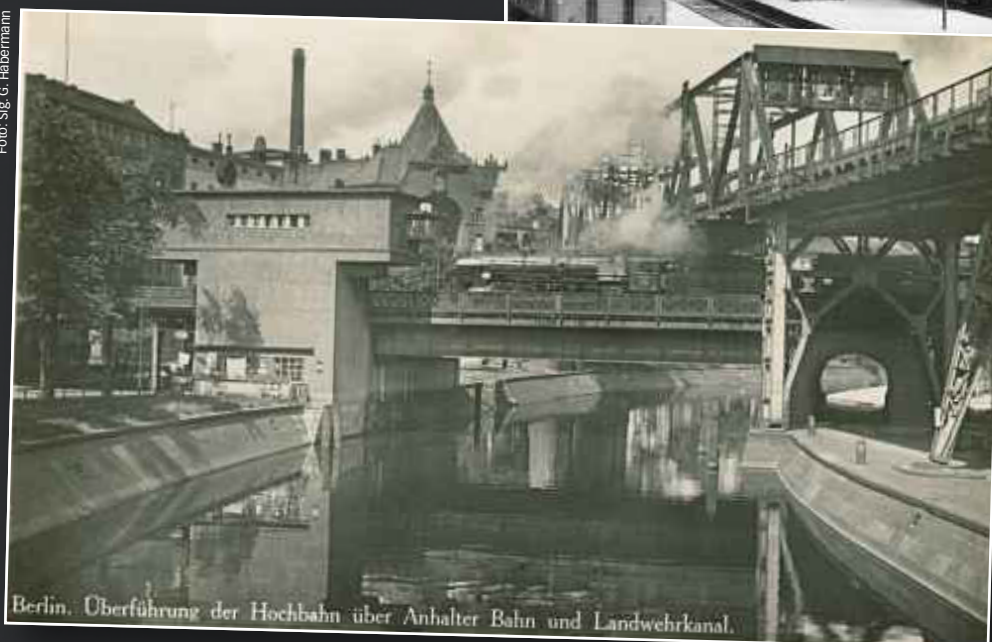


Bald entwickelte sich der Anhalter als Ausgangspunkt hochrangiger Fernzüge: 1916 feierte man den „Balkanzug“ als Ersatz für den im Krieg eingestellten „Orient-Express“.

Foto: RMW Eisenbahnstiftung



Foto: Sig. G. Habermann



74285 des Bw Berlin AHB rangiert 1926 an der Kommandobrücke. Im Stellwerk dieser Brücke vor der Halle bezog der Stationsbeamte (Fahrdienstleiter) seinen neuen zentralen Posten. Die Doppelsignale sicherten die Ein- und Ausfahrten im Bereich der Halle.

Verkehr auf fünf Ebenen: S-Bahn (im Untergrund), Landwehrkanal, Straßen, Gleise des Anhalter Bahnhofes und Hochbahn. Eine pr. P 10 verlässt gerade den Bahnhof. Manchmal wurde dem bekannten Motiv als weitere Verkehrsebene noch ein Flugzeug hinzugefügt.



Foto: Sig. G. Habermann – Bild durch KI optimiert

Diese aufbereitete Postkartenansicht zeigt die gewaltige Baumasse des Anhalters und den Askanischen Platz mit umgebender Bebauung. Im Gebäude mit den drei Ziegeln rechts residierte die Verwaltung von Siemens & Halske.



Foto (2): Ulstein Bild

„Nobel geht die Welt zugrunde.“ Auch das Jahr 1934 vermittelte noch das Gefühl von Sorglosigkeit, zumindest für Wohlhabende.

Der Bau des Großprojekts machte der B.A.E. durchaus zu schaffen, immer wieder kam es zu Verzögerungen, nachdem der Bau endlich begonnen worden war. Zunächst musste ein Provisorium in Holzbauweise abseits des alten (und des neuen) Kopfbahnhofs errichtet werden, dann der alte Bau von 1841 abgerissen werden, um das Baufeld für den Neubau freizubekommen. 1875 begann der Bau, nachdem die ersten Submissionen erfolgt waren. Die B.A.E vergab die Arbeiten und Materiallieferungen in eher kleinen Portionen, unter heute unvorstellbaren Bedingungen: Die Submissionen für die benötigten Backsteine wurden über kleine Annoncen in der Zeitung angekündigt, immer nur in der gerade nötigen Stückzahl. Die Mengen waren allerdings gewaltig: „1 Million gut gebrannter Mauersteine“ wurden im ersten Schritt am 18. Januar 1875 ausgeschrieben. Im August folgten weitere 1,5 Millionen. Rechtzeitig für den Neubau war im Jahr 1870 ein Normalformat für Backsteine per preußischem Erlass definiert worden. Die Normalsteine haben seitdem ein Format von 25 mal 12 mal 6,5 Zentimetern (damals wurde aber noch in pr. Zoll gerechnet). Insgesamt waren zirka 16 Millionen Backsteine im Normalformat zu beschaffen. Hinzu kamen vielerlei Formsteine, um die vom Architekten gewünschten, mannigfaltigen Verzierungen und Sonderausführungen der Fassaden und Pfeiler herstellen zu können. Gemauert wurde in Handarbeit mithilfe von Holzgerüsten, als einzige nennenswerte mechanische Unter-



Im August 1940 wartet 011053 (Bw Leipzig Hbf West) vor dem D 24 nach München, während rechts eine P 10 einfährt. Vom Krieg ist auf diesem Bild kaum etwas zu bemerken.

Die „fliegenden Züge“ wurden schon zu Kriegsbeginn eingestellt. Der forsche Herr in kurzer Hose zeigt, wohin der politische Wind weht (unten).

stützung war eine große dampfbetriebene Mörtel-Mischmaschine vorhanden. Es ist bewundernswert, mit welcher Akribie die gewaltigen Ziegelmassen ohne größere technische Hilfsmittel aufeinander gesetzt wurden, in exakter Lage und mit stets sauber ausgebildeten Fugen. Das Ergebnis war, trotz des schnöden Backsteins, beeindruckende Architektur. Der überzeugende Eindruck war allerdings nicht möglich ohne die kaum zu zählenden Verzierungen

16 Millionen Ziegel werden verbaut, die meisten im Greppiner Gelb

in Form von Terracotten unterschiedlichster Größen und Ausprägungen. Hergestellt wurde fast alles in den Greppiner Werken bei Bitterfeld, der Transport erfolgte kostengünstig auf den Gleisen der B.A.E.

Zum Leidwesen der Beteiligten, aber auch der Berliner Behörden, stockte schon 1876 der Weiterbau. Es war absehbar, dass die B.A.E. die veranschlagten Kosten nicht stemmen würde können. Man sah sich zu Umplanungen gezwungen, die Einsparungen beliefen sich schließlich auf etwa 25 Prozent. Es entfielen beispielsweise zahlreiche Räume in den beiden Seitenflügeln, und die Konstruktion des Hallendachs wurde vereinfacht: Statt vollflächiger Binder kam nun offenes Stahlfachwerk zum Einsatz, das ästhetisch zumindest aus Sicht des Architekten Schwechten nur zweite Wahl sein konnte. Erst nach der Überarbeitung aller Pläne konnte es weitergehen.

Neben dem Mauerwerk und dem Hallendach waren vielerlei weitere Gewerke abzuschließen, von den auffälligen Ornamenten am Gebäude (zum Beispiel die Plastiken „Weltverkehr“ als Krönung des Nordportals



sowie „Tag und Nacht“ über dem Eingangs-Vestibül bis zum prächtigen Innenausbau. Dazu kam die technische Ausstattung (Aufzüge, elektrische- und Gasbeleuchtung, Heizung, Uhren und vieles mehr).

Am 10. Juni 1880 erfolgte die feierliche Abnahme mit großem Dinner für alle Beteiligten. Die B.A.E. konnte stolz auf sich sein, man hatte das größte und auch großartigste Empfangsgebäude Deutschlands geschaffen. Fünf Tage später folgte die Eröffnung, die allerdings ohne großen Pomp über die Bühne

ging. Wichtiger war der Gesellschaft, alle neugierigen Fahrgäste in die ersten Züge zu bekommen, die dazu länger und länger wurden.

Schon zwei Jahre später war es vorbei mit der trotz staatlicher Konkurrenz erfolgreich wirtschaftenden B.A.E. Am 8. Mai 1882 wurde die Verstaatlichung vom preußischen Abgeordnetenhaus besiegelt.

Die folgende Staatsbahn- und schließlich die Reichsbahnzeit waren für den Anhalter geprägt von unablässigen Erweiterungen und Veränderungen. Zum Eisenbahnkomplex des Endbahnhofs gehörten bald ausufernde Gleisanlagen im Vorfeld, die in der Fläche ein Vielfaches des eigentlichen Kopfbahnhofes ausmachten: das Bahnbetriebswerk, der Güterbahnhof, die Wagenreinigung, umfangreiche Abstellanlagen, eine Halle für die DRG-Schnelltriebwagen, schließlich die Anlagen für die Regierungszüge des Nazi-Regimes. Ab 1901 überquerte die Hochbahn die Einfahrgleise und gleichzeitig den Landwehrkanal,

Foto: Ullstein Bild

Pure Angst und Schrecken herrschten 1945 während der letzten Angriffe auf Berlin. Die Skulptur „Weltverkehr“ auf dem Hallendach verschwindet im Rauch.



Übrig blieben eine zerschossene Großruine und die Bahn als rauchender Trümmerhaufen. Das Bild stammt von der US-Army, die auch in Farbe fotografieren ließ.

Fotos (2): Sig. G. Hebermann



in den Jahren 1934/35 folgte der Neubau des Tunnels der Nord-Süd-S-Bahn mit einer Station „Anhalter Bahnhof“. Ein Seitenflügel des mittlerweile ehrwürdigen Empfangsgebäudes musste für den S-Bahn-Tunnel teilweise abgerissen und anschließend wiederaufgebaut werden.

Auch die Gleisanlagen und die Stellwerke unterlagen dem stetigen Wandel: Die anfangs vorhandene Schiebebühne

Stetige Erweiterungen und Veränderungen

vor der Halle verschwand nach kurzer Zeit. Von 1895 bis 1927 existierte die sogenannte Kommandobrücke mit mittigem Stellwerksbau und kombinierten Ein- und Ausfahrtsignalen. Die Bahnsteige wuchsen entsprechend der steigenden Zuglängen immer weiter aus der Halle hinaus, und auch die Bahnsteiggleise änderten ihre Zahl und Funktion. Kurze Abstellgleise und Umfahrmöglichkeiten entfielen zugunsten von Nutzlängen und großflächigeren Bahnsteigen.

In der Halle versperrte ab 1922 ein auf den Bahnsteigen verfahrbares Untersuchungsgerüst den freien Blick. Es war nach einem tödlichen Unfall während der

Trotzdem wurde der Betrieb im August 1945 wieder aufgenommen. Statt Luxusreisender versuchen nun die Hamsterer aufs Land zu kommen.

Malerarbeiten an der Dachkonstruktion errichtet worden. Auch im Untergrund erfolgten Veränderungen: Zwei zusätzliche Tunnel wurden angelegt, einer für die Post, einer im Jahr 1928 für die Gäste des Hotels „Excelsior“, das direkt gegenüber des Eingangs-Vestibüls auf der anderen Seite des Askanischen Platzes residierte.

Als letzter Neubau im Bereich des Anhalters entstand schließlich 1940 ein Hochbunker für 3000 Menschen. Er läutet bereits das letzte Kapitel der Bahnhofsgeschichte ein. Bei den großen Luftangriffen im Februar 1945 erlitt das Empfangsgebäude die größten Schäden: Zahlreiche Bombentreffer beschädigten die Mauern schwer, das Hallendach stürzte zu zwei Dritteln ein, von den Gleisanlagen blieb ein Trümmerfeld übrig.

Trotzdem wurde der Zugbetrieb nach Kriegsende wieder aufgenommen – für sieben Jahre konnte man wieder in einige Personen- und wenige Fernzüge einsteigen. Im „Kalten Krieg“ führten die Gleise aus Westberliner Sicht definitiv ins feindliche Ausland, und auch die Reichsbahn der DDR hatte dort kein Interesse mehr an einem Betrieb. Der letzte Zug fuhr am 17. Mai 1952.

Doch was tun mit den Ruinen des einstigen Berliner Tors in den Süden? Im West-Berlin der Nachkriegszeit herrschten bald andere Prioritäten: Die Flughäfen Tempelhof und Tegel (ab 1974) standen für die Freiheit des Reisens, weniger der klägliche Bahnhof Zoo. Die Stadtautobahn war wichtig (ab 1958), auch der Ausbau der U-Bahn. Der alte Bahnhof war lästig, angeblich einsturzgefährdet (was die eingangs erwähnten Sprengungsversuche widerlegten) und mit unguten Erinnerungen verbunden. Er stand auch über viele Jahrzehnte zwar geplant, aber nie realisierten Neubauprojekten eines Großbahnhofs an mehr oder weniger gleicher Stelle im Weg.

Die Abrissvorbereitungen begannen im Jahr 1959 und blieben nicht ohne Echo in der Öffentlichkeit. Keines der Plädoyers für einen Erhalt, zum Beispiel als Museum, wurde erhört. Erst im Jahr 1965 war der mühsame Abbruch abgeschlossen.

Mut macht indessen die Entstehung des heutigen Deutschen Technikmuseums auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes. Auf dessen Website ist auch ein sehr empfehlenswerter virtueller Rundgang durch den ehemaligen Anhalter Bahnhof möglich.

abp

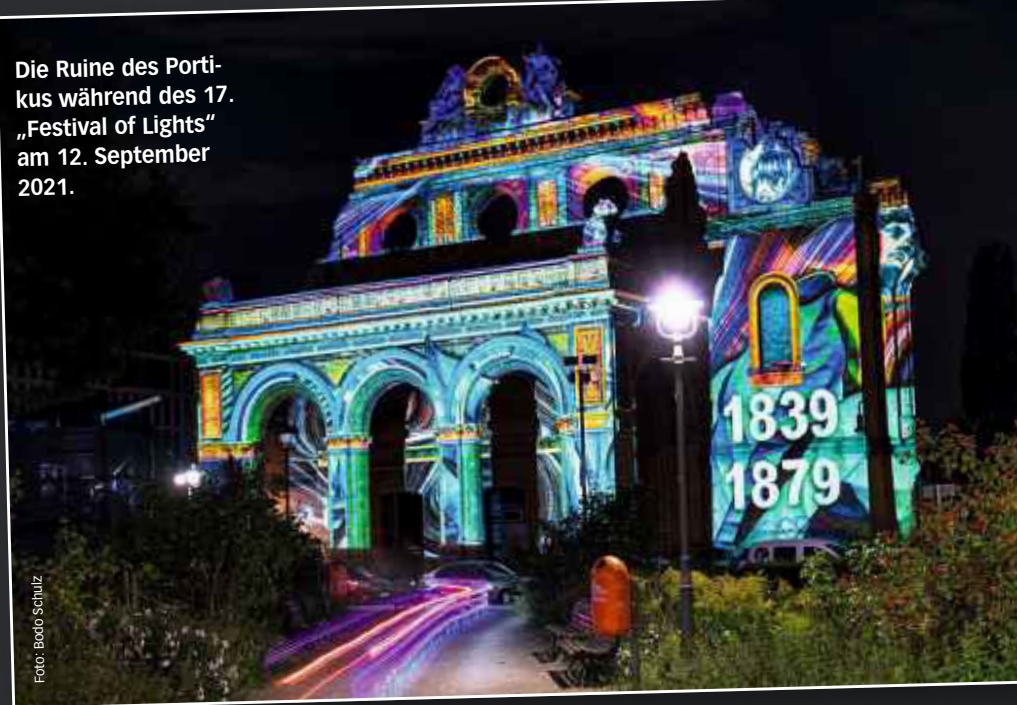
Grafiken (2): TU Darmstadt, FG Digitales Gestalten / SDTB



Aus dem Projekt „Anhalter Bahnhof Revisited“ des Deutschen Technikmuseums Berlin: ein Blick in die Halle zu DRG-Zeiten. In Bildmitte dominiert einer der Gepäckaufzüge.



Aus demselben Projekt stammt die Innenansicht des prachtvoll ausgestatteten „Empfangs-Vestibüls“. Die Treppe führt zum auf Bahnsteigniveau liegenden „Haupt-Corridor“.



Die Ruine des Portikus während des 17. „Festival of Lights“ am 12. September 2021.

Foto: Bodo Schulz

BAHNWELT AKTUELL

Meldungen des Monats

Foto: Matthias Müller



101067 fährt mit ihrem IC soeben in den Wuppertaler Hbf ein.

INFRASTRUKTUR

Dysfunktionale Korridorsanierung

■ Am 11. Juli haben NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer und DB InfraGO Chef Philipp Nagl noch feierlich die Eröffnung der sanierten Strecke Köln – Hagen verkündet. Auch der damals noch amtierende Verkehrsminister Patrick Schnieder lobte die Sanierung und die Tatsache, dass man, bezüglich der Kosten, sogar deutlich unter dem veranschlagten Budget geblieben ist. Bereits wenige Stunden später deutete sich jedoch an, dass es bezüglich der Inbetriebnahme der Strecke Probleme gibt. Als Erstes berichtete der WDR, dass weite Teile der Strecke zunächst nur mit reduzierter Geschwindigkeit befahren werden können. Kurze Zeit später meldeten mehrere Medien, dass die Wupperbrücke in Opla-

den, welche nicht Teil der Sanierung war, schadhaft ist und nur eingleisig befahren werden kann. Folglich musste ein Gleis der Brücke im Bereich Opladen gesperrt werden. Als glücklicher Zufall erwies sich, dass diese Brücke aus zwei getrennten Bauteilen besteht, von denen nur eine Hälfte als defekt eingestuft wurde, obgleich die Brücke erst im Jahr 2025 inspiziert wurde. Fakt ist, dass die Strecke für mehrere Tage auf 25 Kilometern Länge nur mit 70 km/h befahren werden konnte, da noch keine Belastungsfahrten unternommen worden waren. Diese fanden unter laufendem Betrieb statt und wurden mit einer Class 77 von Beacon Rail und einer 232 von DB Cargo mit Schotterzügen durchgeführt.

Infolge der Kalamitäten kam es tagelang zu zahlreichen Zugausfällen und Verspätungen. Es dauerte einige Zeit, bis der Betrieb wieder halbwegs reibungslos lief. Die Brücke wird nun für längere Zeit mit reduzierter Geschwindigkeit befahrbar sein. Bis sie komplett erneuert ist, werden bis zu anderthalb Jahre vergehen. Dennoch ist der Schienenersatzverkehr nun beendet. Auch die zuvor umgeleiteten Güter- und Fernzüge verkehren nun wieder über die Wupperschiene. Allerdings steht eine weitere Sperrung der S-Bahn-Gleise an, zudem wurden die Stellwerke an der Strecke nicht saniert. Ob so ein adäquates Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag besteht, darf bezweifelt werden.

■ Der neu verkehrende Nachtzug Frankfurt Flughafen – Bohumín/Przemyśl (LE 232/LE 235) des Unternehmens „LeoExpress“ wurde wegen der baustellenbedingten Sperrung der Kinzigtalbahn über Aschaffenburg umgeleitet und passiert Hösbach. Geführt wurde er vom Railpool-Vectron 193 197.



Foto: Bernd Keller

INFRASTRUKTUR Kommt die Oberleitung?

Foto: Roland Wirtz

Am 3. Juli 2026 übermittelte das Bundesverkehrsministerium (BMV) den Bericht zum Ergebnis der Vorplanung und frühen Öffentlichkeitsbeteiligung für das Vorhaben „Ausbaustrecke/Neubaustrecke Mühldorf – Landshut“ an den Bundestag. Die Planung sieht die Elektrifizierung der eingleisigen Strecke zwischen den Knotenbahnhöfen Mühldorf und Landshut inklusive aller vorhandenen Überholgleise sowie die Ausrüstung der Strecke mit dem Signalsystem ETCS (Level 2 mit Signalen) vor. Verlängerungen von bestehenden Kreuzungsgleisen, zusätzliche Kreuzungsgleise oder ein abschnittsweiser zweigleisiger Streckenausbau sind nicht Gegenstand der vorgelegten Planung; diese Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung könnten zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Im Betriebsprogramm, das der Vorplanung zugrunde liegt, ist eine Güterzuglänge von maximal 560 Metern unterstellt, für welche die heutigen Gleisnutzlängen im Abschnitt Landshut – Mühldorf ausreichend sind. Die bestehenden Gleislängen lassen die Durchführung von 740 Meter langen Güterzügen nur eingeschränkt zu, da die Überholgleise derzeit nur in



Eine Class 66 überquert am 27. August 2025 auf der Fahrt von Landshut in Richtung Mühldorf mit einem Kesselwagenzug die Isar bei Landshut Süd.

Neumarkt-St. Veit für 740-Meter-Züge ausreichend lang sind. Das Bedarfsplanvorhaben „ABS Mühldorf – Landshut“ ist Bestandteil des Projektbündels 9 (ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof). Dafür wurde im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung ein volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,6 ermittelt. Durch die Elektrifizierung und einen späteren Ausbau zwischen Landshut und Mühldorf soll der Knoten München vom Schienengüterverkehr entlastet werden. Gleichzeitig lassen sich verbesserte

Nahverkehrsverbindungen einrichten. Die Entscheidung, unter welchen Prämissen die Planung fortgesetzt wird, obliegt nun dem Bundestag. Bei einem positiven Votum zu den vorgelegten Unterlagen kann anschließend die Entwurfs- und Genehmigungsplanung starten. Darüber hinaus ist auch noch die langfristige finanzielle Zukunft des Projektes zu klären. Da aktuell die Sanierung des Bestandsnetzes Priorität hat, ist dies eine große Herausforderung. Im günstigsten Fall könnte die Oberleitung zwischen Mühldorf und Landshut im Jahr 2033 in Betrieb gehen.



Foto: Oliver Scholz

Anlässlich des 25-jährigen Bestehens des Miniatur Wunderlands ließ das EVU Lokomotion 185 666 aufwendig bekleben. Nach einer ihrer ersten Zugleistungen, dem 41588 von München-Ost Rbf nach Tarvisio zusammen mit 186 440, kehrte 185 666 am Abend in die Abstellung nach Arnoldstein zurück, wo dieses Bild entstand. Am Montag bespannte sie abermals mit 186 440 den 41854 zurück nach München-Ost Rbf.

FRAGEZEICHEN

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



Foto: Dirk Höllerthage

□ Pausenlos rollten am 1. August 2026 die Güterzüge nach Norden und, wie 187 179, auch in Richtung Mainz gen Süden. Soviel Verkehr an einem Samstag? Die rechte Rheinstrecke ist wegen Bauarbeiten bis Dezember für den Zugverkehr gesperrt. Dazu kommen seit Wochen fehlende Niederschläge und ein historisch niedriger Rheinpegel, der keine großen Transportmengen pro Frachtschiff zulässt. Wegen des kritischen Pegels in Kaub könnte die gesamte Schifffahrt zwischen Koblenz und Mainz Mitte August komplett eingestellt werden. Profiteur ist die Bahn, denn aufgrund der Dürre werden in diesen Tagen mehr Güter als gewöhnlich über die linke Rheinschiene abgefahren. Wir wollen von Ihnen wissen, in welcher Gemeinde diese ikonische Fotostelle liegt, an der die Traxx 3 der DBAG an den Häusern vorbeirauscht?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. Oktober 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 Augustheft lautete: „218217“. Gewonnen haben: Ralf Collmann, 01217 Dresden; Marco Czipolowski, 06917 Jessen; Thomas Arlt, 13357 Berlin; Armin Luft, 13591 Berlin; Detlef Riepe, 23554 Lübeck; Simone Ehrhardt, 28857 Syke; Hans Ramolla, 30880 Laatzen; Heinz-Dietrich Kerl, 37213 Witzhausen; Marcus Schmidt, 39264 Nedlitz; Reiner Stegelmann, 44629 Herne; Wilhelm Iske, 51109 Köln; Frank Ringsdorf, 51588 Nümbrecht; Kai Roth, 57078 Siegen; Jochen Winkelhaus, 66130 Saarbrücken; Ronald Eck, 70567 Stuttgart; Rainer Zipf, 70794 Filderstadt; Bernhard Senft, 79418 Schliengen; Bernd Grözinger, 82152 Krailling; Johann Fink, 89281 Altenstadt; Gerhard Dötterl, 95700 Neusorg.

VERKEHRSPOLITIK

Neuer Verkehrsminister

□ Nach der Demission des glücklosen Patrick Schnieder (CDU) ist der ehemalige parlamentarische Geschäftsführer der CDU-Fraktion Steffen Bilger neuer Verkehrsminister. Er erhielt am 29. Juli von Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier seine Ernennungsurkunde und gilt als verkehrspolitisch versiert. Bilger soll laut Bundeskanzler Merz das Sondervermögen des Bundes umgehend dazu nutzen, effizient und zügig Verbesserungen der Infrastruktur voranzutreiben. Ursprünglich sollte der finanzpolitische Sprecher der Unionsfraktion, Fritz Güntzler, als Nachfolger von Patrick Schnieder inthronisiert werden. Da dieser jedoch überraschend über Nacht abgesagt hatte, stand Bundeskanzler Merz bei seiner Pressekonferenz zur Regierungsumbildung am 24. Juli zunächst ohne Verkehrsminister da. Vom neuen Resortleiter erhofft man sich eine optimierte Kommunikation und konkretere Zielvorgaben für die Deutsche Bahn. Schnieder war hingegen immer wieder durch verunglückte Stellungnahmen aufgefallen. Weder die Berufung von Bahnchefin Evelyn Palla – diese wollte Schnieder zunächst überhaupt nicht – noch die Vision über eine bessere Zukunft der Bahn gelangen ihm. Auch seine Strategie, möglichst auf Zielvorgaben zu verzichten oder Pünktlichkeitsziele möglichst niedrig anzusetzen, wurde ihm als reine Fehlervermeidungsstrategie ausgelegt. Nicht zu vergessen: Die angekündigte Demission von Philipp Nagl als Infrastrukturchef, die Schnieder umgehend wieder zurücknehmen musste, weil sich immenser Widerstand gegen die Entlassung Nagls aufbaute.



Foto: Alexander Hertel

■ Am 25. Juli 2026 fuhr 155273 der Traditionsgemeinschaft Bw Halle P e. V. mit einem Sonderzug von Saalfeld nach Binz auf die Insel Rügen. Die Fahrgäste konnten dann mit Bussen zu den Störtebeker Festspielen nach Ralswiek fahren. Der Zug mit viel Reichsbahn-Flair ist am Bahnsteig in Prora zu sehen.



Foto: Sven Wölle

■ Am 9. August 2026 überführte V 100 019 der Ulmer Eisenbahnfreunde die Dampflokomotive 50 2740 von Hanau ins Museum Chemnitz-Hilbersdorf. So kam die Altbau-50 nach vielen Jahrzehnten in ihre alte Heimat zurück. Die Bilder zeigen die Garnitur (DbZ 74201) während der Überführung auf Höhe der Gemeinde Seebergen.



Foto: Jana Müller

INFRASTRUKTUR

218 im Schotterverkehr

□ Während der Korridorsanierung der Hauptbahn Obertraubling – Passau war die Nebenbahn nach Neustift-Blindham in der Bauphase 1 bis 10. Juli als Baugleis befahrbar. In dieser Bauphase verkehrten zahlreiche Schotterzüge zu den Baustellen an der Hauptbahn. Eingesetzt wurde eine 218 von „RP Rail-systems GmbH, Gotha“. Zudem gelangte 213 339 der Gleisbaufirma J. Hubert mit einem Schotterzug auf die Strecke. Auch nachts und an Wochenenden waren diese Schotterzüge auf der Nebenbahn unterwegs.

218 480 bringt am Mittag des 10. Juli 2026 bei Lengfelden einen letzten kurzen Schotterzug für die Bauphase 1 nach Neustift-Blindham.

Anzeige

exPRESSzugreisen 2026

Unsere Sonderfahrten — Ihr Bahn-Erlebnis

2. Halbjahr



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

ZEITREISE

Die vergessene Bahn im Thüringer Wald

Foto: Carl Beilingrodt/Sig. Brinker

1939



Am 22. Mai 1939 herrschte noch Frieden, als 99221 auf dem Weg nach Unterneubrunn beim Bahnübergang Schleusinger Straße unweit der Haltestelle Eisfeld Stadt unterwegs war.

Foto: Korbmann Fleischer

2026



Nur anhand der Landschaftskulisse im Hintergrund und entsprechendem Kartenmaterials ist der einstige Verlauf der Gleise des „Gründerlas“ heute noch feststellbar.

■ Nur Wenige erinnern sich an die Schmalspurbahn Eisfeld – Schönbrunn. Selbst vor Ort konnten die meisten Spaziergänger in Eisfeld nichts mit der historischen Aufnahme anfangen. Es kam die Frage auf, ob diese mit KI erstellt worden sei. Die Befragten vor Ort waren mehrheitlich der Meinung, dass das Foto im Harz oder Erzgebirge entstanden sei. Erst eine ältere Frau, die mit ihrem Hund unterwegs war, erinnerte sich. „Ja, da bin ich noch mitgefahren, das war ein Erlebnis. Schade, dass es die Bahn nicht mehr gibt“. Sie gab mir weitere Hinweise auf noch vorhandene Spuren der Bahn. Zum Beispiel nannte sie mir eine kurze Brücke in Eisfeld über die Bergstraße sowie die Empfangsgebäude in Eisfeld Süd, Brattendorf und Schönbrunn sowie einige Stellen, an denen der Bahndamm noch gut

sichtbar ist. Für eine fast vergessene Bahnstrecke sind das doch einige Reste. Interessiert an den Auskünften der Frau blieben auch andere Wanderer an diesem Sonntag stehen. Und letztlich kam auch noch die Polizei vorbei und fragte, was für ein „Volksaufstand“ hier mitten in der Landschaft sei. Es gab aber keinen Grund zur Sorge und die Polizisten konnten auch keine verwertbaren Hinweise zur gesuchten Bahnlinie geben. Typisch fränkisch wie man hier im westlichen Thüringen spricht, nannte die Bevölkerung ihre fast 18 Kilometer lange Bahnstrecke „Gründerla“. Das kam daher, dass die Endstation Schönbrunn im Schleusegrund lag. Bereits 1890 konnte die Bahn eröffnet werden. Finanziert wurde sie vom Herzogtum Sachsen-Meiningen, Vering & Waechter übernahm zunächst aber die

Betriebsführung. Aber schon 1895 ging sie in preußisches Staatseigentum über und wurde ab Gründung der Deutschen Reichsbahn 1920 auch von ihr betrieben. Ab April 1946 wurde die Strecke auf sowjetischen Befehl von Unterneubrunn ausgehend demontiert. Bei Streckenkilometer 13,06 kamen die Arbeiten durch Intervention der Anlieger zum Stehen, der sowjetische Befehl wurde aufgehoben und die Strecke durfte wieder aufgebaut werden. Unzureichender Streckenunterhalt führte am 23. September 1967 zur Einstellung des Personenzugverkehrs. Am 1. Dezember 1970 wurde die Strecke in ein Streckenrangiergleis mit drei Rangierbezirken umgewandelt. Der Güterzugverkehr wurde am 31. März 1973 eingestellt. Der Streckenrückbau war im April 1974 vollständig abgeschlossen.

Foto: Bernd Keller



■ Im Juli 2026 wurden zwei Dampfloks zwischen Sonneberg und Bochum getauscht: 94 1692 wechselte vom Eisenbahnmuseum Sonneberg nach Bochum, das passt, da die Baureihe 94 im Ruhrgebiet weit verbreitet war. 95028 ging im Gegenzug von Bochum nach Sonneberg und kehrte damit nach 43 Jahren an ihren historischen Einsatzort zurück. Das Foto zeigt die Überführung von 95028 bei Partenstein.



■ Am Nachmittag des 7. August 2026 ist 99749 mit dem Eröffnungszug zur 20. Historik Mobil von Zittau nach Jonsdorf unterwegs und passiert gerade das Neißeviadukt in Zittau. Wie man an der Lokfront sieht, wird gleichzeitig das 30-jährige Bestehen (1.12.1996) der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gefeiert.

■ Die Triebzüge der Baureihe 430 der S-Bahn Rhein-Main werden aktuell einem umfangreichen Re-Design unterzogen. Die Arbeiten werden im Werk Neumünster der DB Fahrzeuginstandhaltung ausgeführt. Am 7. Juli 2026 wurde der gerade fertiggestellte und in die neuen Produktfarben Grün/Weiß umlackierte Triebzug 430 108 bei Buldern auf dem Rückweg in die Heimat fotografiert.



Foto: Stefan Klein

Foto: Peter Hasleböner



■ Immer weniger Lokomotiven der Reihe 1144 sind bei den ÖBB noch im Einsatz. Mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 160km/h sind sie nach knapp 50 Jahren aber immer noch vor IC-Zügen anzutreffen. Umgebaut wurden sie aus der Reihe 1044 und waren danach wenduzugtauglich. 1144033 durchfährt am 26. Juli 2026 mit IC 1136 von Villach nach Wien soeben Zeltweg.

Anzeige

I-Track™

INTELLIGENT TRACK

Trassenbau-Segmente

Gerade-Segmente 1-gleisig und 2-gleisig Segmente mit Abzweig für Weichen



Bogen Segmente 1-gleisig und 2-gleisig

Designed for Roco, Märklin, Piko, TRIX Tillig, Peco, CarMotion

e-shop: www.hacker-model.com

Die Segmente sind für die Montage auf I-Track Grundstützen ausgelegt

H0 | TT | N



HACKER™

TRAIN SYSTEMS MODEL PRODUCTION



Präzisionssystem für Grundstruktur und Trassenbau Ihrer Modellbahn & CarMotion



Foto: Christoph Grimm

Hier ist 291034 mit abzustellenden Containertragwagen zwischen den typischen Feldern der Region bestehend aus Mais (zur Energiegewinnung), Kartoffeln und Getreide bei Kuhl­mü­hlen zwischen Sittensen und Zeven unterwegs.

EISENBAHNEN UND VERKEHRSBETRIEBE ELBE-WESER GMBH (EVV)

„Amazing Amelie“ im Einsatz für die EVV Logistik

■ Seit Ende Mai 2026 hat die EVV-Logistik für ihren Standort im Hamburger Hafen zusätzlich bei Railsystems-RP 291 034 „Amazing Amelie“ angemietet, um den aktuellen Lokbedarf zu erfüllen. Die Lok fällt durch ihre besondere Beklebung mit dem Pin Up Girl „Amelie“ auf. Die Lok kommt

im Regelfall nur im Hafen Waltersdorf mit dem Zerlegen und Zusammenstellen der Containerzüge in und zu den Container-Terminals zum Einsatz. Die EVV-Logistik ist in diesem Markt sehr aktiv und rangiert dort nicht nur die eigenen Containerzüge, sondern ist auch für zahlreiche andere EVU

aktiv. Am 19. Juli 2026 jedoch wurde die Lok jedoch für einen Transfer von leeren Containertragwagen nach Zeven Süd im EVV-Netz eingesetzt (Bild). Die EVV plant, die Nebengleise auf ihren eigenen Strecken künftig stärker für die Zwischenabstellung von Güterwagen anzubieten.

■ Am 29. Juli 2026 haben 232 690 und 132 334 (EBS) in Camburg einen Kesselwagenzug übernommen und fuhren über Jena Göschwitz und Gera nach Zeitz. In Gera mussten die Loks an das andere Zugende umsetzen, um nach Zeitz weiterfahren zu können. In Caaschwitz kam der Zug dann mit 132 334 vorn und 232 690 (EBS) als zweiter Lok vorbeigefahren.



Foto: Alexander Hertel

FERNVERKEHR

„NightJet“-Umleitung

□ Nachwirkungen der Gleiserneuerungsarbeiten zwischen Hamm und Altenbeken im Mai/Juni 2026 betrafen auch den Zuglauf des NJ 40490/40421 von Wien Hbf nach Amsterdam Centraal beziehungsweise in Gegenrichtung. Der Zug, der bereits seit rund anderthalb Jahren über Kassel-Wilhelmshöhe und Altenbeken geleitet wird, sollte aktuell den Weg über Soest, den Abzw. Gallberg an Hamm Hbf vorbei nach Dortmund Hbf nehmen. Die Verbindungskurve zwischen dem Abzw. Gallberg und Hamm Rbf war jedoch über das Ende der eigentlichen Bauarbeiten am 24. Juni 2026 hinaus gesperrt, der Nah- und Fernverkehr zwischen Hamm und Paderborn/Altenbeken war dadurch nicht eingeschränkt. Der internationale Nachtzug musste allerdings über die Unnaer Strecke und den Abzw. Schnettkerbrücke in Dortmund (ansonsten nur von Güterzügen genutzt) verlegt werden. So erhielt die nur



Foto: Klaus Kampelmann

Fernverkehrsflair auf der regionalen Bahnlinie im Dortmunder Süden; durch die Station Signal-Iduna-Park (ehemals Dortmund Westfalenhalle) rollt am Vormittag des 8. Juli 2026 der NJ 40490 von Wien Hbf nach Amsterdam Centraal, ab Nürnberg vereinigt mit NJ 420 von Innsbruck, sodass der Zug auf die stattliche Länge von 14 Wagen kommt.

von Regionalbahnen befahrenen Linie über Werl und Dortmund-Hörde hochwertigen Fernverkehr, jedoch ohne Zustiegshalte, und auch der Stopp in Dortmund Hbf entfiel für den NJ. Dagegen war den beteiligten Eisenbahnern die Fahrwegänderung teilweise wohl nicht bewusst, sodass der NJ 40421 nach Wien einige Male in den

Dortmunder Hbf geleitet wurde. Ohne Richtungswechsel konnte von dort aus die Route über Paderborn nach Kassel nicht eingeschlagen werden, sodass zumindest in einem bekannten Fall in Dortmund Hbf die Lok, ein niederländischer Vectron, umgesetzt wurde. In anderen Fällen wurde der Zug weiträumig über Hannover umgeleitet.



Grafik: Siemens

■ Italo ordert für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland 26 ICE-Züge des Typs Velaro bei Siemens Mobility. Es besteht eine Option auf 14 weitere Fahrzeuge. Die Züge sollen zwischen München und Berlin respektive Dortmund zum Einsatz kommen und über drei Wagenklassen verfügen. Die Züge werden im ICE-Werk in Krefeld gefertigt. Der Vertrag umfasst einen 30-jährigen Wartungsvertrag im Siemens-Depot Dortmund. Insgesamt hat der Auftrag einen Wert von drei Milliarden Euro.

Anzeige

Wir suchen Sie

PIKO

Spezialist (m/w/d) für Modell-Dekoration und Vorbildrecherche – Modelleisenbahn

Aufgaben:

Sie recherchieren Eisenbahnvorbilder und begleiten die Dekoration unserer Modelle bis zur Serienreife. Gemeinsam mit den Bereichen Konstruktion, Werkzeugbau und Druck sorgen Sie für eine authentische und detailgetreue Umsetzung.

Profil:

Sie begeistern sich für Eisenbahn und Modellbau und arbeiten sorgfältig sowie qualitätsbewusst. Eine technische Ausbildung oder ein Studium sind von Vorteil, aber auch engagierte Quereinsteiger sind bei uns herzlich willkommen.

Was wir bieten:

Freuen Sie sich auf abwechslungsreiche Aufgaben in einem internationalen Unternehmen mit kurzen Entscheidungswegen und einem kollegialen Team. Neben einer attraktiven Vergütung erwarten Sie Mitarbeiterrabatte, Firmenevents und JobRad.

Diesen und weiter interessante Jobs rund um das Thema Modellbahnen finden Sie auf unsere Karriere Seite. Einfach QR-Code Scannen und Bewerben!



PIKO Spielwaren GmbH | Lutherstraße 30 | 96515 Sonneberg, Germany
Tel. +49 (3675) 8972 - 68 | Fax +49 (3675) 8972 - 50 | personal@piko.de

www.piko.de



■ Am 22. Juli 2026 fand in Friedberg (Hessen) die Zugtaufe des ICE-L 1817 auf den Namen „WETTERAU“ statt. Bei dem feierlichen Anlass waren einige Vertreterinnen und Vertreter der DBAG sowie der Stadt Friedberg (Hessen) zugegen (v. l.: Leiter der DBAG-Angebotskommunikation Dr. Patrick Breun, der Kon-



Fotos: Frank Trumpold



zernbevollmächtigte für Hessen, Ismail Ertug, der Friedberger Bürgermeister, Kjetil Dahlhaus, die Kreis-

beigeordnete Marion Götz sowie der CDU-Bundestagsabgeordnete Dr. Thomas Pauls).

ZWISCHENHALT

■ **Nachdem das Trassenentgeltsystem** TPS 2026 der DB InfraGO und der DB Regionetze per Gerichtsurteil annulliert wurde, ist nun ein neues Entgeltsystem etabliert worden. Das Resultat ist eine Erhöhung der Gebühren um neun Prozent für den Regionalverkehr. Hingegen werden der Fernverkehr um 17 Prozent und der Güterverkehr um zwölf Prozent entlastet. Die Abrechnungsmodi gelten auch rückwirkend.

■ **Die Bundesnetzagentur** hat DB InfraGO dazu verpflichtet, im Fernverkehr bei stark nachgefragten Trassen künftig 25 Prozent der angefragten Verkehre an alternative Betreiber zu vergeben. Das eröffnet Eisenbahnverkehrsunternehmen wie Flixbahn oder Italo die Möglichkeit, in den deutschen Markt zu investieren.

■ **Das im Jahr 2023** gegründete niederländische Eisenbahnverkehrsunternehmen „GoVolta“ mit Sitz in Breda plant ab Dezember 2027 die Einführung von drei Zugpaaren zwischen Köln und Den Haag. An Wochenenden sollen nur zwei Zugpaare verkehren.

■ **Das Programm zur Förderung** des Nahverkehrs sieht eine Investitionssumme von 2,6 Millionen Euro für den Ausbau der DB Regio-Werkstatt Erfurt aus den Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung vor. Somit kann die Werkstatt im Vorgriff auf die Inbetriebnahme des Mittelthüringer Akkumetztes ab Dezember 2028 modernisiert und ausgebaut werden, um die Wartung batterieelektrischer Fahrzeuge vornehmen zu können.

■ **Seit Mitte Juli saniert DB InfraGO** die Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Hagen und Siegen. Die Sanierung umfasst Brücken, Gleise und Weichen sowie Lärmschutzmaßnahmen. Insgesamt werden 150 Millionen Euro in die Modernisierung der Strecke investiert.

■ **Die Rail Bavaria Logistik** übernimmt künftig die Müllverkehre in Ostbayern, nachdem DB Cargo die Verträge gekündigt hatte. Obgleich DB Cargo einen neuen Vertragsvorschlag unterbreitet hatte, entschied man sich für die Vergabe an die Rail Bavaria Logistik. Damit ist

eine Verlagerung des Müllverkehrs auf die Straße vom Tisch, die Transporte nach Schwandorf finden weiterhin auf der Schiene statt.

■ **Die Verkehrsleistungen** im Elektrometz Mittelsachsen mit den Linien RE3 Dresden – Chemnitz – Plauen – Hof, RE30 Dresden – Chemnitz – Zwickau, RB30 Chemnitz – Zwickau und RB45 Chemnitz – Riesa – Elsterwerda stehen zur Ausschreibung. Die Leistungen sind ab Dezember 2030 zu erbringen und umfassen ein Volumen von 5,75 Millionen Zugkilometern pro Jahr. Es ist eine Vertragslaufzeit von mindestens zwölf Jahren vorgesehen, die maximale Laufzeit beträgt 15 Jahre.

■ **Die Stieglbahn** in den Salzburger Stadtteilen Maxglan und Lehen stellt im Jahr 2027 ihren Betrieb ein. Das ist einer Umstellung der Logistik geschuldet, die nun deutlich auf den Lkw setzt. Damit geht ein bedeutendes Kapitel Salzburger Verkehrsgeschichte zu Ende. Die Strecke zweigt von der Hauptbahn München – Salzburg ab und erschließt ein Industriegebiet.

■ Für die aktuell im Bau befindliche Western Sydney Airport Line produziert Siemens in Wien-Simmering zwölf dreiteilige, fahrerlose U-Bahn-Triebzüge aus seiner Fahrzeugfamilie Inspiro HC. Züge dieser Familie sind bereits in zehn anderen Städten im Einsatz, unter anderem auch bei der Münchner U-Bahn. Am 31. Juli 2026 zog RailAdventure mit 93801 einen Triebzug von Freilassing nach Bremerhaven-Kaiserhafen, von wo aus er per Schiff weiter nach Down Under geht. Obwohl die Züge für die Normalspurweite 1435 mm ausgelegt sind, erfolgte die Überführung auf „LocoBuggies“ (Hilfsdrehgestelle) mit 60 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Foto: Andreas Dollinger



MUSEUMSBAHN

Engagement für Seifhennersdorf

□ Die „Mandaubahn“ zwischen Mittelherwigsdorf und Eibau über Seifhennersdorf ist mit 23,276 Kilometern Streckenlänge eher kurz, hat aber eine mehr als bewegte Geschichte hinter sich. Dazu hat auch ihre territoriale Lage zwischen Sachsen und dem einst zum österreichischen Kronland Böhmen gehörenden Ort Wernsdorf beigetragen. Das heutige Wernsdorf ist Teil der Tschechischen Republik. Sogenannte Sperrwagen und später privilegierter Durchgangsverkehr/Korridorzüge waren hier Alltag. Die DB Netz AG verpachtete 2010 den rund neun Kilometer langen Streckenabschnitt von Seifhennersdorf (Grenze) bis Eibau, welches an der Strecke Bischofswerda – Zittau liegt, an das EIU „Deutsche Regionaleisenbahn“. Seit Dezember 2010 betreibt das EVU „Die Länderbahn“ unter dem Markennamen „trilex“ den grenzüberschreitenden Ver-

kehr mit Desiro der Baureihe 642. Zwischenzeitlich musste wegen fehlender Sicherheitsgenehmigungen beim EIU ein SEV eingerichtet werden. Seit Mitte 2023 konnte nach acht Jahren SEV der Zugbetrieb wieder anrollen. Dass unter derartigen Umständen die Attraktivität leidet und sich Raum für Zerstörungen bietet, ist kein Wunder. So wurde das als sächsischer Typenbau errichtete und am 1. November 1874 eröffnete Bahnhofsgebäude in Seifhennersdorf Opfer mehrerer Brände. Das Schicksal schien besiegelt. „tagesschau24 live“ berichtete jedoch am 12. Juli 2026: „Aber ein Verein kämpft für den Erhalt des Gebäudes. Jetzt bekommt es schon mal ein neues Dach.“ Bei der Rettung des beachtlichen Bahnhofsgebäudes ist ein wichtiger Meilenstein erreicht. Ehrenamtliche Helfer und zahlreiche Unterstützer treiben den Wiederaufbau voran. Die Bürgerinitiative,

die das nicht genutzte, zuvor im Privatbesitz befindliche Gebäude nach dem Feuer gekauft und gesichert hatte, treibt mithilfe zahlreicher Spenden den Wiederaufbau voran. Bürgermeisterin Mandy Gubsch von der Wählervereinigung Gemeinsam für Seifhennersdorf (GfS) würdigte vor Ort das Engagement der Ehrenamtlichen um Olaf Forker. Es ist noch vieles zu tun, damit hier wieder Leben einziehen kann. Nutzungskonzepte werden derzeit erarbeitet. Ob es jemals wieder auf der Schiene bis nach Eibau geht, steht beim Blick auf die finanziellen Mittel des Bestellers ZVNO in den Sternen. Auch das Projekt zur rund fünf Kilometer langen Neubaustrecke ins tschechische Rumburk ist als langfristige umzusetzende Aufgabe anzusehen. Aber mit Ungewissheiten und so mancher Frage nach der Zukunft ist die „Mandaubahn“ gewohnt umzugehen.

Man erkennt deutlich, dass am Dach gebaut wird. Es wäre auch zu schade, das Schmuckstück einfach verfallen zu lassen.



Foto: Jürgen Metzger

S-BAHN-BERLIN Großauftrag

□ Der Berliner S-Bahn-Triebzug ET 484 bekommt einen Zwilling. Gut acht Jahre nach der ersten Vorstellung – dann um einiges bei Technik und Energieeffizienz weiterentwickelt, sollen die neuen Fahrzeuge angelehnt an das Aussehen des ET 484 auch ein geringeres Gewicht aufweisen. Es geht um 350 Fahrzeuge, welche die Berliner S-Bahn Mitte Juli bestellte. Die S-Bahn Berlin GmbH gewann gemeinsam mit Siemens Mobility und Stadler Rail die Ausschreibung für die Teilnetze „Stadtbahn“ und „Nord-Süd“. Das wurde am 16. Juli 2027 gemeinsam mit Senatorin Ute Bonde, Bürgermeister und Senator Stefan Evers, VBB-Geschäftsführer Christoph Heuing, Siemens Mobility CEO Michael Peter und Peter Spuhler, Präsident des Verwaltungsrates der Stadler Rail AG im Rahmen einer Pressekonferenz verkündet. „Das Verfahren dauerte „quälend lange sechs Jahre“, sagte Stefan Evers. „Doch was lange währt, wird heute gut“, so der Finanzsenator. Der Schweizer Bahnhersteller wird im Werk Pankow die 350 Vier-Wagen-Züge für die S-Bahn montieren. Die Aluminium-Wagenkästen werden aus dem ungarischen Stadler-Werk zugeliefert. Die Fahrzeuge sind mit Klimaanlage, USB-C-Steckdosen an jedem Doppelsitz und in großen Mehrzweckbereichen ausgestattet. Partner, mit rund 45 Prozent bei diesem Projekt, ist Siemens Mobility, das unter anderem die Drehgestelle aus Österreich und Fahrmotoren aus Nürnberg beisteuert. Bei der Vergabe ging es um zwei Drittel des größten deutschen S-Bahnnetzes. Das Teilnetz Stadtbahn umfasst die Ost-West-Linien S3, S45, S5, S7, S75 und S9. Ausgeschrieben wurden auch die Nord-Süd-Linien S1, S15, S2, S25 und S85. Die S-Bahn Berlin GmbH, Tochter der DB AG, wird dort ab 2032 15 Jahre lang alle S-Bahnen fahren. Alle Lose summieren sich zu einem 15-Milliarden-Euro-Auftrag. Ein Auftrag so groß wie noch nie, so S-Bahn-Chef Heiko Büttner. Fahrgäste profitieren, weil die Kapazität um fast ein Viertel wächst. Die 1400 Wagen ersetzen die 1130 Wagen der Baureihen 480 und 481/482, die heute verkehren. Für die Wartung sind drei Werke vorgesehen, wozu in Fredersdorf auch ein neues, hochmodernes Instandhaltungswerk errichtet werden soll. Technikdetails, Produktionsablauf und auch das finale Design sollen zeitnah geklärt werden.

Foto: Sven Mölle



■ Am 23. Juli 2026 machte 504073 des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) erneut eine Probefahrt von Meiningen nach Wernshausen und zurück.

Foto: Patrick Weiland



■ Am Morgen des 16. Juni 2006 konnte in Gera Süd die Press-285 104 (am Zugschluss 204347) mit einem Zug mit neuen Schwellen nach Saalfeld beobachtet werden.

Foto: Mario England



■ Unter dem Motto „HEREINSPAZIERT! – Ein Zug für Karl Valentin“ lädt die Zittauer Schmalspurbahn ab sofort dazu ein, zwischen Zittau und Kurort Oybin den bekannten Komiker und seine Lebensstationen, zu denen auch Zittau gehört, kennenzulernen. Gestaltet als Museumswagen wird den Gästen in einem umgebauten Reisezugwagen die Lebensgeschichte des Komikers multimedial nähergebracht. Der gesamte Wagen ist mit Text- und Bildtafeln gestaltet, auf denen mit Humor, spannenden Geschichten und überraschenden Einblicken das Leben und Werk von Karl Valentin vorgestellt wird. Der Wagen kommt täglich zwischen Zittau und Oybin zum Einsatz.



LEIPZIGER
MESSE

30 JAHRE

**hobby
messe**

Leipzig

2. – 4. OKTOBER 2026



TICKETS UND INFOS UNTER:
WWW.HOBBYMESSE.DE



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

   /hobbymesseleipzig



Dank guter Koordination der hilfsbereiten Mitarbeiter von „RailBavaria“ konnte 185 537 bereits am Vortag der Presseveranstaltung in Köln-Kalk aufgenommen werden.



Circus Roncalli feiert 50-jähriges Bestehen



Logo: Roncalli/CC BY 4.0

Die „RailBavaria GmbH“ war es, welche die Idee hatte, Bernhard Paul, dem Gründer des Circus Roncalli, eine Lokomotive zu widmen. Am 5. August 2026 zog die frisch im Jubiläums-Design beklebte 185 537 einen Rheingold-Aussichtswagen des Freundeskreis Eisenbahn-Köln e. V. und diverse Roncalli-Güterwagen als Sonderzug vom Kölner Hbf auf eine Rundfahrt um die Domstadt. Bernhard Paul betonte, dass der Zirkus bereits seit 50 Jahren mit dem Zug von Stadt zu Stadt fahre und dass ihm das sehr wichtig sei. Roncalli sei der einzige Zirkus der dies noch tue.

Auch der Geschäftsführer von „RailBavaria“, Jörn Enderlein, stand Rede und Antwort und berichtete über die Vorgehensweise der Verladung bei Roncalli und dass dies organisatorisch nicht immer einfach sei. Dennoch

konnte „RailBavaria“ immer ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen. Im Aussichtswagen zeigte Jörg Iske, Märklin-Marketingleiter, einen ersten Probedruck der Lok. Das H0-Modell soll im vierten Quartal erscheinen.

Wieder in Köln angekommen, fand die offizielle Loktaufe statt. Bernhard Paul und die stellvertretende Ministerpräsidentin des Landes NRW, Mona Neubaur, taufte 185 537. Anschließend signierten sie die Lok noch.

Das nächste Ziel des Zirkus-Zuges beziehungsweise der Züge war Kornwestheim. Der Zug musste geteilt werden, da er eine Länge von 1100 Metern erreichen würde. Die Rangiertätigkeiten übernahm „RailBavaria“ mit 295 100 in Köln-Mülheim und Köln-Kalk, wo sie die Wagen endgültig zusammenstellte. Auch die Roncalli-111 080 war als Zuglok schon bereit.

Bernd Piplack



Am 4. August 2026 wurde der Roncalli-Zug in Köln-Mülheim beladen und im Rangierbahnhof Köln-Kalk zusammengestellt.



Da der Zug eine Länge von 1100 Metern hätte, mussten zwei Züge auf die Reise geschickt werden. Daher war auch 111080 vor Ort, die eine Hälfte übernahm.



Oben: Während der Pressefahrt im Aussichtswagen übergab Jörg Iske, Marketingleiter bei Märklin, dem Roncalli-Inhaber Bernhard Paul das erste Gehäuse des geplanten H0-Modells. Unten: Die stellvertretende Ministerpräsidentin von NRW, Mona Neubaur, taufte im Hauptbahnhof Köln mit Bernhard Paul und einer Flasche Champagner die Lok auf den Namen „Zippo“

Farbenfroh und ziemlich verspielt ist das Design der Jubiläumslok. Damit wird sie sicherlich zum begehrten Objekt aller Eisenbahnfotografen; hoffentlich stets im gepflegten Zustand.



Foto: Andreas Ritz

Baba 4020!

4020011 ist als
RB 5494 nach Reut-
te am 24. August
2000 kurz vor Ler-
moos unterwegs.

Nach fast 48 Einsatzjahren ist es nun vorbei: Die ÖBB beenden den Planbetrieb mit den Nahverkehrszügen der Reihe 4020. Mit einer großen Feier in Wien-Heiligenstadt wurden sie in den Ruhestand verabschiedet.

Mit einer Festveranstaltung am Bahnhof Wien-Heiligenstadt und einer anschließenden Abschiedsfahrt von Heiligenstadt nach Tulln und zurück ging am 3. Juli im Beisein von Mitarbeitern, Medien und Freunden die Ära der Baureihe 4020 im planmäßigen Einsatz zu Ende. Dabei waren die Gefühle zwiespältig: Denn einerseits bieten die moderneren und wartungsfreundlicheren Nachfolger Cityjet Desiro ML von Siemens und Cityjet Doppelstock (neu) von Stadler den Fahrgästen mehr Komfort wie einen barrierefreien Einstieg oder eine Klimaanlage. Andererseits endet damit aber auch eine

Epoche, in der die Baureihe 4020 den Ruf einer Legende erlangte, prägte sie doch das Gesicht der Wiener Schnellbahn entscheidend mit und gehörte zu Wien wie das Riesenrad auf dem Prater.

Knapp fünf Jahrzehnte bis zum Legendenstatus

Fast gleichzeitig mit der Ablösung des 4020 tritt bei den ÖBB mit Johann Knasmillner alias „Mister 4020“ ein langjähriger Fachmann und Kenner dieser Fahrzeuge in den Ruhestand. Er hatte sich als Werkstattmitarbeiter seit 1985 umfangreiche Kenntnisse über den Zug erarbeitet und setzte zahlreiche Ideen um.

Ihm überreichten zum Abschluss der Feier in Heiligenstadt Andreas Matthä, CEO der ÖBB Holding, und Klaus Garstenauer, Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG, ein Modell des 4020.

Begonnen hatte alles am 25. Oktober 1978. Damals übergaben die Hersteller in Graz 4020.01 als ersten Zug an die ÖBB. Insgesamt bestellten diese in mehreren Serien 120 der dank ihrer Front sehr auffälligen Züge bei Simmering-Graz-Pauker (SGP) und der aus den Firmen BBC, ELIN und Siemens bestehenden Arbeitsgemeinschaft „BES“. Bis 1987 waren alle Züge ausgeliefert. Die neue Baureihe erschien im Vergleich zu den Vorgängergarnituren



Links oben: Schilder in den Führerständen wiesen auf die Abschiedsfahrt hin. Der 4020 302 war 1987 sogar im Raum Zürich unterwegs.

Links Mitte: Spielte zum Abschied nicht nur am Bahnsteig in Heiligenstadt auf, sondern während der Fahrt auch im Zug: der Eisenbahner Musik Verein St. Pölten.

Rechts oben: „Das Fahrzeug ist der Star, ned I!“ – Mister 4020, Johann Knasmillner, bei seiner Verabschiedung durch ÖBB-Chef Matthä und Klaus Gartenauer, Vorstand ÖBB Personenverkehr.



Großer Bahnhof in Tulln für die Abschiedsfahrt mit den Zügen 4020 302 und 307. Aus dem Führerstand winkt ÖBB-Chef Andreas Matthä den anwesenden Fotografen zu.

der Reihe 4030 und anderen im Nahverkehr verwendeten Triebfahrzeugen so modern, dass sie seinerzeit auf den jungen Klaus Garstenauer beinahe wie eine Mondrakete wirkte.

Das Konzept der neuen Züge mit ihren 184 Sitzplätzen und rund 416 Stehplätzen basierten auf den im Wiener Verkehr eingesetzten Zügen der Baureihe 4030. Die 4020 hatten also einen Trieb-, einen

Mittel- und einen antriebslosen Steuerwagen, besaßen aber eine völlig neue Technik. So erhielt der Triebwagen vier je 300 kW starke Mischstrommotoren mit Thyristorsteuerung, mit denen die Triebzüge eine Anfahrbeschleunigung von $0,7 \text{ ms}^{-2}$ erreichen, leistungsfähige elektrische Widerstandsbremsen und Drehgestelle mit Scheibenbremsen und Luftfederung. Letztere überforderte die

von der Reihe 4030 übernommenen Druckluftkompressoren; ein Problem, das erst mit den Kolbenkompressoren gelöst werden konnte, die ab dem 4020.81 eingebaut wurden. Die bereits gelieferten Züge rüsteten die ÖBB entsprechend nach. Wie bei den Lokomotiven der Baureihe 1044/1144 machte der Flugschnee auch dem 4020 zu schaffen, im Gegensatz zu den Lokomotiven war er aber weitgehend unempfindlich gegen Hitze.

Später erwiesen sich die 4020 als ausgesprochen zuverlässig. So bedankte sich Andreas Matthä in seiner Rede zum Abschied ausdrücklich „für fast 50 Jahre Verlässlichkeit“. Ihn verbindet zudem ein persönliches Erlebnis mit den Fahrzeugen, lernte er doch in einem von ihnen seine Frau kennen.

Im Laufe der Zeit erfuhren die Züge zahlreiche Umbauten. So wurden beispielsweise an den Sitzen Kopfstützen montiert, das Fallrohr-WC gegen Vakuumtoiletten getauscht (und diese an einem Ende des Mittelwagens konzentriert) sowie eine PZB und eine automatische Türsteuerung eingebaut. Ebenso kamen LED-Scheinwerfer, neue Matrix-



War beim Ende des Planbetriebs der älteste im Einsatz befindliche Zug: Der 1983 in Betrieb genommene 4020276 auf der Fahrt nach Wien-Heiligenstadt.

Foto: Andreas Ritz



Foto: Pfaff

Steuerwagen voraus: 6020061 ist an der Spitze bei der Ausfahrt aus München Hbf. Am 9. August 1987 war der seinerzeit noch vergleichsweise neue ÖBB-Triebzug anlässlich der Ausstellung „150 Jahre Eisenbahn in Österreich“ in der bayerischen Landeshauptstadt zu Gast.

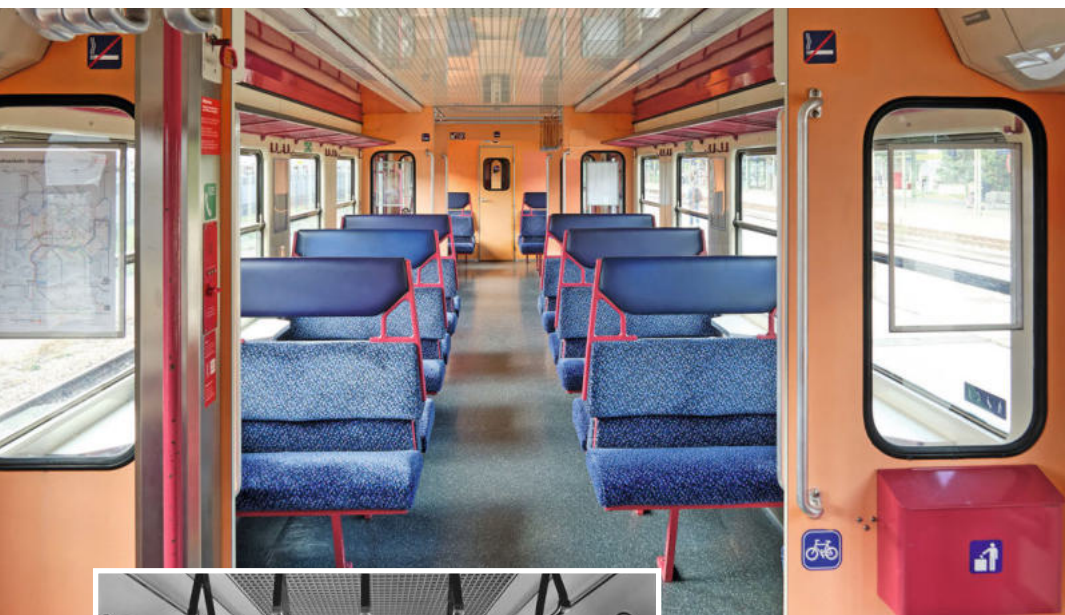


Foto: ÖBB/Wilhelm Wagner

Nur wenig unterscheiden sich die jetzigen 4020 vom Ablieferungszustand. Bis auf die Kopfstützen, die Fenster in den Trennwänden und einem neuen Fußbodenbelag sehen sie aus wie früher. Auch die von der Decke baumelnden Haltegriffe sind nach wie vor vorhanden.

Zugzielanzeiger, eine Vorheizanlage und ein System für den Lautsprechertest hinzu. Ab dem Jahr 2002 wurde eine Notbremsüberbrückung nachgerüstet, was die Anhebung der Ordnungsnummer bei den umgebauten Fahrzeugen um 200 zur Folge hatte. Seitdem waren sie als 4020 201 bis 320 unterwegs. Eine Besonderheit war der 4020 242, dessen Mittelwagen 2023 zum Discozug umgebaut wurde.

Zum Einsatz kamen die Triebzüge meist im Großraum Wien, aber auch in Tirol und Vorarlberg. Sie

fuhren auf der Semmeringstrecke, im Inn- und Rheintal und erreichten über die Mittenwaldbahn und die Außerfernbahn Deutschland. Am 16. August 1987 fuhr 4020 102 sogar vier planmäßige SBB-Zugpaare auf der Strecke Zürich – Rapperswill,

Gastbesuche in der Schweiz und in Bayern

konnte jedoch wegen seiner Höchstgeschwindigkeit von nur 120 km/h die für 125 km/h ausgelegten Fahrpläne kaum halten.

Ab 2016 begann der Stern der Fahrzeuge, die aufgrund ihres Designs von Johann Benda mit der auffälligen Frontscheibe auch liebevoll „Fernseher“ genannt wurden, zu sinken. Die ersten Züge wurden ausgemustert und durch Desiro ML der Baureihe 4746 ersetzt. Infolge von Problemen bei den Desiros wurden allerdings zwischen 2019 und 2020 mehrere 4020 wieder reaktiviert. Danach stellten die ÖBB dann aufs Neue verstärkt ab. Dass es der 4020 so lange im Plandienst ausgehalten hat, ist der Verzögerung bei der Bestellung der Cityjet Doppelstock der Reihen 4734 und 4736 geschuldet, deren Serie erst seit Juni 2026 ausgeliefert wird und die nun die Aufgaben der Baureihe 4020 übernehmen.



Das äußere Erscheinungsbild der Züge änderte sich nur wenig: Eine neue Matrixanzeige für das Zugziel war die auffälligste Änderung. Die ursprüngliche Lackierung in Elfenbein/Blau wich später einem Anstrich in Weiß/Blau. Einige wenige Züge, wie hier der 4020 308, erhielten das rot/grau Design.

Durchschnittlich brachte es laut ÖBB jeder der Triebzüge in seinem Leben auf eine Laufleistung von etwa 4,8 Millionen Kilometern, was ungefähr 120 Erdumrundungen entspricht. Den absoluten Rekord hält 4020 228, der es auf insgesamt beinahe sechs Millionen Kilometer brachte.

Zuletzt waren noch 27 Einheiten im Großraum Wien im Fahrgastbetrieb eingesetzt. Für sie endete mit dem 3. Juli 2026 der Planbetrieb. Von diesen werden zwei Garnituren zu Forschungszwecken mit ETCS ausgerüstet und zwei Jahre lang für Testfahrten eingesetzt.

Aus den restlichen 25 Zügen werden für andere Fahrzeuge brauchbare Ersatzteile ausgebaut. So werden unter anderem die Spitzenlichter in den Triebwagen der Baureihe 5047 weiterverwendet. Anschließend werden die verbliebenen Fahrzeuge



Auch der Arbeitsplatz des Lokführers änderte sich kaum. Neu sind der Einbau des Zugfunkgeräts, der PZB sowie der Türsteuerung.

in einem Bieterverfahren verkauft, wobei der Zeitpunkt und die Preise bislang nicht feststehen.

Richard Oed



Foto: ÖBB/Wilhelm Wagner



Foto: Jana Müller

4020 241 überquert soeben als Regionalzug Payerbach-Reichenau – Mürzzuschlag das derzeit im Umbau befindliche Kalte Rinne-Viadukt auf der Semmering-Bergstrecke. Zum Zeitpunkt der Aufnahme waren die Sanierungsarbeiten noch nicht in Gange.

125 Jahre MOB

Teil 1

Der „Crystal Panoramic Express“, designt von Pininfarina, legt sich mit der Lok der Serie 6000 in Zugmitte am 17. August 1996 hinter Montbovon in die Kurve. Man beachte die Holz-Oberleitungsmasten.



Eine der schönsten Schmalspurbahnen Europas feiert ihren 125. Geburtstag. Die meterspurige Montreux-Berner Oberland-Bahn von Zweisimmen an den Genfer See überzeugte in ihrer Geschichte aber auch immer wieder mit innovativen Fahrzeugkonzepten.

MOB¹²⁵
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
MONTREUX OBERLAND BERNOIS

Die Erfolgsgeschichte der Westschweizer MOB begann 1901 mit der Aufnahme eines meterspurigen Bahnbetriebs im steilen Berggebiet oberhalb von Montreux am Genfersee. Die 570 Meter höher gelegene Station Les Avants wurde mit einer kurvenreichen Streckenentwicklung mit maximal 73 Promille Steigung und mehreren Unterwegsstationen zur Erschließung

zahlreicher Orte oberhalb von Montreux erreicht. Bei der Zugfahrt kann man ein eindrucksvolles und zugleich abwechslungsreiches Panorama zwischen dem Genfersee auf 395 Metern Meereshöhe mit seinen Weinanbaugebieten und den westlichen Ausläufern der Alpen erleben, bevor man sich nach der Weiterfahrt auf der anderen Seite des Jamantunnels im Naturpark Gruyère Pays-d'Enhaut be-

findet. Die Streckenverlängerung über Les Avants hinaus nach Montbovon im Tal der Saane wurde 1903 fertiggestellt und verlangte den Erbauern aufgrund der Abgelegenheit und der Topografie der Landschaft einiges ab. Seit 1904 besteht dort Anschluss an die GFM (Gruyère-Fribourg-Morat. Diese Freiburger Bahn firmiert heute als "tpf" (Transports publics fribourgeois). Es folgt der 2424



- (1) Die in den 30er-Jahren beschafften beiden Doppelloks FZe 6/6 2001 und 2002 sind die auffälligsten Triebfahrzeuge der MOB (Aufnahme in Montreux).
 (2) Les Avants im Jahr 1905: Das Bahnhofsgebäude ist bis heute weitestgehend im Originalzustand erhalten.
 (3) In Montbovon treffen sich am 21. Juni 1968 ein Leichtbau-Tw der Serie 3000 und ein älterer BDe 4/4-Triebwagen mit einem gemischten Zug.



Saamenmöserpass, zugleich mit 1279 M. ü. M. der höchste Punkt der Bahn, wird 1905 Zweisimmen erreicht. Dort trifft die MOB auf die 1902 eröffnete normalspurige Erlenbach-Zweisimmen-Bahn Richtung Spiez und Interlaken. 1912 verlängerte man die MOB nach Lenk im Simmental, sodass ein 75,3 Kilometer langes Meter-spurnetz mit drei Anschlüssen an Bahnen mit überregionaler Bedeutung entstanden war. Für den Güterverkehr war hauptsächlich Zweisimmen Übergabebahnhof, Richtung Lenk wurde einst sogar Rollbockverkehr mit Normalspurwagen durchgeführt. Montbovon wurde für die Übergabe von Flugbenzintransporten, aber auch für Schottertransporte genutzt. Güterwagen der GFM/tpf und der MOB für Öl- und Schottertransporte wurden oft in einem gemeinsamen Pool eingesetzt.



Meter lange Jamantunnel zwischen Jor und Les Cases auf nun 1115 Metern über Meeresspiegel (M. ü. M.). Dort wechselt der Reisende vom Kanton Waadt nach

Freiburg. In Montbovon begann man 1904 auf 797 M. ü. M. mit dem Weiterbau der Bahn über Château-d'Oex bis nach Gstaad im Berner Oberland. Über den

Fahrzeugetrausstattung

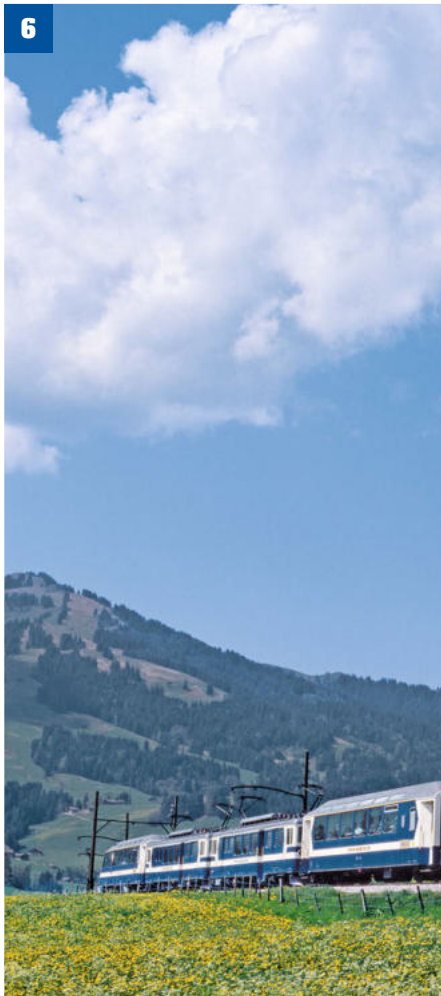
Zwei dreiaxige Dampflokomotiven G 3/3 wurden ausschließlich während der Bauarbeiten eingesetzt. Sie waren nur für das Streckenstück Montbovon – Zweisimmen zugelassen. Die elektrische Erstausrüstung aus den Jahren 1901 bis 1903 bestand aus sechs vierachsigen Triebwagen mit Holzaufbauten. Die 1904 bis 1906 in Dienst gestellten Triebwagen „sept à vingt“ (7 bis 20) folgten als größte beschaffte Fahrzeugserie der Bahngeschichte mit Blech-verkleidetem Wagenkasten. Die Streckenverlängerung nach Lenk im Jahr 1912 machte die Beschaffung weiterer Triebwagen notwendig: Die leistungstärkeren BFZe 4/4 23 bis 26, zu denen sich 1924 noch die CFZe 4/4 27 bis 28 dazugesellten. Einige waren sogar bis ins neue Jahrtausend in Betrieb. Bereits in den Anfangsjahren gab es bei den Triebwagen Umbauten durch die bahneigene Werkstätte in Charnex. Zur Bewältigung des Personenverkehrs stellte man einige



4



5



6

zwei- und vierachsige Drehgestellwagen in Dienst. Ferner wurden verschiedene Güterwagen und Bahndienstfahrzeuge für die Schneeräumung beschafft.

Salonwagen, Weltwirtschaftskrise und Privatbahnhilfegesetz

Mit der Geschichte der MOB sind mehrere innovative Fahrzeugprojekte verbunden: Erstes Aufsehen erregte die Bahn zur Sommersaison 1931, als gemeinsam mit der CIWL der „Golden Mountain Pullman Express“ eingeführt wurde. Für den Zug beschaffte die MOB die beiden zweitei-

ligen Gepäcktriebwagen FZe 6/6 2001 und 2002 mit Rekuperationsbremse zur Energierückgewinnung beim Bremsen. Vier Salonwagen der CIWL sowie zwei weitere bei der MOB aus vorhandenem Rollmaterial umgebaute Wagen (die heutigen Ars 101 und 102) vermittelten ein vollkommen neues Reiseerlebnis, doch die Weltwirtschaftskrise kam zur Unzeit und brachte die Bahn wie viele andere in finanzielle Schwierigkeiten. Der Luxuszug wurde bereits 1932 aufgegeben. Die vier Salonwagen AB4 103 bis 106 der CIWL wurden 1939 an die RhB verkauft. Dort

sind sie bis heute als „Alpine Classic Pullman Express“ unterwegs und erfreuen sich größter Beliebtheit. Der MOB gebührt zweifellos der Verdienst als Pionier meterspuriger Salonwagenzüge.

Das Inkrafttreten des Privatbahnhilfegesetzes in den 1940er-Jahren brachte für viele nichtstaatliche Bahnen eine von politischer Seite dringend erforderliche Verbesserung. Mit der finanziellen Unterstützung konnten viele Bahnen den aufgelaufenen Investitionsstau beseitigen und das Rollmaterial modernisieren, um konkurrenzfähigen, attraktiven Schienenverkehr sicherstellen zu können. Die sechs 1944 bis 1946 gelieferten Triebwagen CFe 4/4 3001 bis 3006 entspannten die



(4) Der durch die Museumsbahn Blonay-Chamby mustergültig aufgearbeitete BCFe4/4 11 ist am 29. Mai 2004 zur Fahrzeugparade bei Allières unterwegs.
 (5) Am 15. Oktober 1990 wartet der Triebwagen ABDe 8/8 4001 in Gstaad auf die Weiterfahrt Richtung Genfersee.
 (6) Am 9. Mai 1993 passiert der beidseitig mit Steuerwagen bestückte „Superpanoramic Express“ mit den Tw BDe 4/4 3005/3006 die Ortschaft Gruben.
 (7) Der Pendelzug mit dem BDe 4/4 5003 wurde am 31. März 1991 in Zweisimmen beim Abzweig der Strecke nach Lenk aufgenommen.
 (8) Am 4. September 1991 konnte man auf dem Stahlviadukt in Gstaad noch einige der bunten und für die MOB typischen gedeckten Werbegüterwagen in Betrieb erleben.



Lage. Gemeinsam mit ihnen kamen fünf Leichtmetallwagen mit (abgesehen von den Salonwagen) erstmals geschlossenen Plattformen. Die 1968 gelieferten Doppeltriebwagen ABDe 8/8 4001 bis 4004 prägten lange Zeit den überregionalen Verkehr, während die Be 4/4 5001 bis 5004 ab 1976 einen Pendelzugbetrieb im Regionalverkehr ermöglichten. Sie wurden zwischen 2004 und 2009 komplett modernisiert und stehen heute trotz der Beschaffung moderner Triebwagen von Stadler noch im Raum Zweisimmen in Betrieb. Parallel mit dem Ausbau der Triebfahrzeugflotte wuchs auch die Zahl der Drehgestell-Personenwagen. Die beiden von Moyse in Frankreich hergestellten Drehgestelldieselloks Gm 4/4 2003 bis 2004 beschaffte man für Bahndienstaufgaben. In den 1970er- und 1980er-Jahren ergab sich die Gelegenheit, einige Triebwagen von eingestellten Bahnen für den Rangierdienst in größeren Stationen übernehmen zu können.

Eigene Innovationen

Die Werkstätte in Chernex oberhalb von Montreux stellte das ein ums andere Mal ihre Kreativität und ihr Können unter Beweis und schuf anstatt von Neubeschaffungen vergleichsweise kostengünstige Fahrzeuge unter Verwendung bereits vorhandenen Rollmaterials oder zumindest wichtiger Komponenten. Besonders bemerkenswert ist der 1976 zum 75-jährigen Bahnbestehen dort fertiggestellte



Fotos (7): Thomas Küstner

Steigerung des Reiseerlebnisses brachten ein 1985/86 in Dienst gestellter Barwagen sowie zwei Steuerwagen Ast 116 bis 117 mit an der Zugspitze jeweils zwei Sitzreihen mit unbehinderter Streckensicht. Zugang zum erhöht angeordneten Fahrerraum besteht über eine Treppe, Kameras helfen dem Lokführer, den Bereich unmittelbar vor dem Mittelpuffer zu überblicken. Mit ihnen entstand ein dritter, ausschließlich erstklassiger Panoramawagenzug, der „Superpanoramic Express“. Die beiden Triebwagen 3005 und 3006 wurden mitten im Zugverband eingereiht. Sie waren durch die Indienststellung der vier Hochleistungs-E-Loks GDe 4/4 6001 bis 6004 für den Expresszug im Jahr 1983 frei geworden. Die beiden an die benachbarte GFM gelieferten baugleichen Loks konnte man 2007 übernehmen; sie erhielten die Betriebsnummern 6005 und 6006. Die Loks boten sich aufgrund ihrer großen Seitenwände zum Anbringen von Werbebotschaften an. Sie wurden 2016 mit der Indienststellung moderner Stadler-Triebwagen der Serie 9200/9300 zunehmend in den Bahndienst abgedrängt und lösten die dort noch tätigen Triebwagen der Serie 3000 ab.

Im zweiten Teil der großen MOB-Geschichte gehen wir auf die jüngsten Neuentwicklungen ein wie etwa den umspurfähigen Personenverkehr zwischen Zweisimmen und Interlaken. *T. Küstner*

Jubiläumsagenda

Im zweiten Halbjahr 2026 stehen zwei Termine auf der Jubiläumsagenda:

Am 12. September besteht die Möglichkeit, einen Blick hinter die technischen Kulissen der Werkstätte in Chermex zu werfen und die Berufe kennenzulernen, die den Eisenbahnbetrieb täglich am Laufen halten. Es gibt technische Vorführungen und Rollmaterial wird gezeigt.

Unumstrittener Höhepunkt für Liebhaber der MOB wird die Fahrzeugparade „Belle Époque“ in Zweisimmen und Lenk vom 16. bis 18. Oktober 2026 sein, bei der die Besucher am Wochenende auf eine Zeitreise mit Fahrzeugen verschiedener Epochen mitgenommen werden. Die MOB zelebriert die Eleganz und den Charme des Reisens vergangener Zeiten. In Zweisimmen gibt es eine Ausstellung historischer Fahrzeuge, von denen einige mit der Unterstützung der Museumsbahn Blonay-Chamby in Betrieb erlebt werden können. www.mob.ch/125-ans

(9) Der „Superpanoramic Express“ wurde in der Farbgebung des „Crystal Panoramic Express“ mit einer GDe 4/4 6000 am 17. August 1996 auf die Strecke geschickt und erreicht La Chaudanne-Les Moulins.

(10) Ein von einer neuen Ge 4/4 8000 geführter „Panoramic Express“ wartet am 17. August 1996 auf eine Zugkreuzung im hübschen Bahnhof von Rossinière.

Panoramawagen As 110 unter Verwendung eines aufgearbeiteten Fahrwerks; er erhielt durch das bekannte Schweizer Karosseriebauunternehmen Ramseier & Jenzer, Bern neue Aufbauten und gilt als der Urahn aller Schweizer Panoramawagen auf Meterspurgleisen. 1979 entstanden drei weitere klimatisierte Panoramawagen As 111 sowie Bs 220 und 221, und mit diesen vier Fahrzeugen war das Produkt „Panoramic Express“ geboren. Für die Traktion wurden die beiden Triebwagen BDe 4/4 3005 und 3006 farblich angepasst.

Ab 1982/83 standen auch die entsprechend lackierten Triebwagen 3003 und 3004 sowie mit zwei As respektive vier Bs weitere Panoramawagen zur Bildung einer zweiten Garnitur und Ausweitung des Angebots zur Verfügung. Im Gegensatz zu den vier Prototypwagen fertigte man diese komplett als Neubau. Je zwei zwischen 1989 und 1993 in Dienst gestellte Panoramawagen der 1. beziehungsweise 2. Wagenklasse ergänzten schließlich die Wagenflotte, sodass man täglich mehrere Kurse anbieten konnte. Eine nochmalige

Faszination Modellbau



Internationale Leitmesse
für Modellbahnen und Modellbau



30. OKT. – 1. NOV. 2026

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Öffnungszeiten:

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

WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

 [faszination.modellbau](https://www.facebook.com/faszination.modellbau)  [faszination.modellbau](https://www.instagram.com/faszination.modellbau)  [FaszinationModellbau](https://www.youtube.com/FaszinationModellbau)

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

Krokodilstränen in Konin

1

Kohle spielt in Polen eine bedeutende Rolle bei der Energieversorgung. Im Braunkohlekraftwerk Patnów bei Konin wurde dennoch Anfang Mai 2026 der letzte Dampfkessel abgeschaltet. Auch für die dortige Kohlebahn mit ihren EL2-Elektroloks aus Hennigsdorf kam damit das Aus.



Karte / Bearbeitung: PKP / A. Bergner

Konin liegt zwischen Posen und Warschau in der Woiwodschaft Großpolen. Das Netz der KWB Konin erstreckt sich nördlich der Stadt und besteht aus zwei Haupttästen und einigen Nebenlinien rund um die Braunkohlegruben.

Die Geschichte des Kohleabbaus in der Region Konin begann schon im 19. Jahrhundert, allerdings in geringen Mengen überwiegend für den häuslichen Gebrauch. Unter deutscher Besatzung wurde schließlich die systematische Erkundung durchgeführt und der erste Abbau fand im Oktober 1942 statt, als in Morzysław bei Konin die erste Tonne Braunkohle gewonnen wurde. Nach dem Abzug der deutschen Truppen 1945 führten polnische Bergleute den Betrieb weiter. Damit gilt das Kriegsende als Gründungsjahr der bis heute als KWB-Konin bezeichneten Kraftwerksgesellschaft. Ein

Jahr später entstand eine Brikettfabrik in Morzysław. Der Energiebedarf war in den Aufbaujahren nach dem Zweiten Weltkrieg besonders groß, weshalb immer neue Gruben erschlossen wurden. 1958 nahm das Kraftwerk „Konin“ den Betrieb auf. In Patnów bei Konin ging 1967 der erste Block eines neuen Kohlekraftwerks ans Netz. Direkt am Kraftwerk Patnów wurde der gleichnamige Tagebau erschlossen. Von 1967 bis 2001 wurden hier fast 130 Millionen Tonnen Braunkohle abgebaut.

In den ersten Nachkriegsjahren gab es lokale Schmalspurbahnen (900 mm) zur Beförderung der Kohle über kurze Distanzen, teilweise auch Untertage. Im Jahr 1958 wurden die ersten 16 normalspurigen EL2-Lokomotiven von LEW in

Bewährte Elektroloks und beliebte Exportschlager

Hennigsdorf bei Berlin nach Konin geliefert. Jenes Jahr markiert den Beginn der Bergwerksbahn Konin und den überaus erfolgreichen und über 65 Jahre andauernden Einsatz der starken Gleichstromloks aus DDR-Produktion in Polen. Mit fast 1400 gebauten Exemplaren zählen die Industrieloks EL 2 zu den meistgebauten deutschen E-Loks. Gefertigt wurden sie zwischen 1952 und 1988 bei LEW, wobei die letzten als Lizenzbauten in Budapest entstanden. Größte Abnehmer waren die Braunkohlereviere in der DDR. Darüber hinaus ging etwa die Hälfte in den Export, außer nach Polen auch in Länder wie Bulgarien, China und die UdSSR.

Interessant an den Maschinen ist nicht nur ihr gedrungenes Äußeres, auch ihre technischen Daten beeindrucken. Die 25 Tonnen Achslast des vierachsigen Fahrzeugs sorgten für den Spitznamen „100-Tonnen-Lok“. Hervorzuheben ist, dass sie in Konin mit vier Stromabnehmern ausgerüstet waren: zwei große für den normalen Fahrbetrieb und zwei kleine seitliche, um das Kohlenladen in den Tagebaugruben oder an den Beladeanlagen von oben zu ermöglichen. Es gab in Fahrtrichtung einen rechts und einen links angeordneten seitlichen Stromabnehmer. Dabei diente der eine zur Übertragung der Fahrenergie, der andere zur Übertragung des Steuerstroms, um den Zug während der Beladung fernsteuern zu können.

In Polen wurden die robusten Industrieloks sehr geschätzt und so wurde der Bestand ständig vergrößert. 1966 waren bereits 53 Maschinen aus Berlin in Po-



- (1) Hochbetrieb im Braunkohlekraftwerk Patnów! Das „Krokodyl“ EL2-025 drückt am 31. März 2026 einen beladenen Ganzzug zum Entladen ins Kraftwerksgelände.
- (2) Nahe des Örtchens Blonawy ergab sich am selben Tag dieses hübsche Motiv: EL2-026 passiert mit einem beladenen Kohlezug die beiden unbeweglichen Vorsignale. Da sie die Hauptsignale des Endbahnhofs ankündigen, zeigen sie immer Vr0.
- (3) Das Herz auf dem Führerpult der EL2-019 spricht für den freundlichen Lokführer, der uns einen Blick ins Innere seines „Krokodyl“ werfen ließ (1. April 2026).
- (4) Die Verladeanlage: Per Lkw wird die Kohle aus dem Tagebau Tomisławice geliefert.

Fotos (1-3): Matthias Büttner



5

- (5) Bei Wygoda passiert am 1. April 2026 EL2-019 mit einem Leerzug die Brücke über einen See, der aus einem längst ausgebaggerten Tagebau entstand.
- (6) Eine Besonderheit stellt EL2-009 dar: Im Frühjahr 2025, als das Ende des elektrischen Bahnbetriebs in Konin absehbar war, durfte der rumänische Künstler Ion Barbu das Äußere der Lok gestalten.
- (7) Am 2. April 2026 herrscht noch Hochbetrieb an der Verladeanlage in Lubstów-Police. Einen Monat später ist alles, was die Bilder zeigen, bereits Geschichte!

len im Einsatz. Zwischen 1970 und 1987 gelangten weitere neun EL2 nach Polen. Diese wurden außer an PAK Konin auch an KWB Adamów, KCW Kujawy und ZGH Żębiec geliefert. Mitte der 90er-Jahre gelangten rund 17 gebrauchte EL2 aus Deutschland nach Polen. Im Jahr 2012 besaß der Kraftwerksbetrieb in Konin noch 27 Exemplare, während in Adamów noch 13 zum Bestand zählten. Nachdem der Betrieb in Adamów im Dezember 2017 eingestellt wurde, verkehrten die in Polen als „Krokodyl“ bezeichneten Loks nur noch im Koniner Netz.

Dieses Netz besteht aus der sogenannten „Magistrala Lubstówka“ vom Kraftwerk zur Verladeanlage in Lubstów-Police und der „Magistrala Kleczewska“ vom Kraftwerk zur Verladeanlage in Józwin Węglowa. Die Magistralen wurden zweigleisig errichtet. Die Magistrale nach Lubstów entstand Anfang der 80er-Jahre, um auch die weiter von den Kraftwerken entfernten Tagebaugruben anzuschließen. Etliche Nebenstrecken entstanden zu weiteren Tagebauen und wurden im



6

Lauf der Zeit immer wieder angepasst. In seiner größten Ausdehnung umfasste das Netz rund 120 Kilometer Gleislänge. In Kazimierz Węglowa befindet sich die eigene Reparaturwerkstätte der Kohlebahn, im Bahnhof Przesmyk-Gaj besteht Anschluss an das PKP-Netz. Eine Zeit lang gab es Kohlezüge von anderen Fördergruben, die über diesen Übergabepunkt das Netz der KWB Konin erreichten. Zuletzt funktionierte eine Grube in Sieniawa Lubuska bei Świebodzin als Lieferant, rund 50 Kilometer östlich von Frankfurt (Oder) gelegen. 15 Bahnhöfe und über 200 Weichen gehören zum Koniner Netz.

Der Betrieb erfolgte auf der Grundlage interner Vorschriften, die durch eine Entscheidung der Polnischen Eisenbahnverkehrsbehörde genehmigt wurden. Eine Besonderheit stellte der bis zuletzt durchgeführte Schubbetrieb der Ganzzüge vom Kraftwerk in Patnów zum Betriebsbahnhof Cukrownia dar. Dieser erfolgt unter Verwendung einer Kamera, die am letzten Waggon angebracht ist. Er darf nur in geringer Geschwindigkeit laufen. Der Lok-

führer überwacht per Live-View die Strecke auf einem Monitor im Führerstand. Außerdem ist der letzte Waggon, der im Schubbetrieb fährt, mit einer Streckenbeleuchtung und einer Glocke ausgestattet. Auch auf der Strecke zur Ladeanlage in Józwin Węglowa erfolgte der Betrieb auf diese Weise. Sämtliche Abschnitte waren elektrifiziert, die Betriebsspannung betrug 2400 Volt Gleichstrom. Da das elektrische PKP-Netz mit einer Gleichspannung von 3000 Volt betrieben wird, war das

Die Kohlebahn von Konin war ein autarkes Bahnnetz

Koniner Netz ein Inselbetrieb und die „Krokodile“ konnten es nicht mit eigener Kraft verlassen. Die Ganzzüge bestanden immer aus einer EL2 und zehn Talbot-Selbstentladewagen. Sämtliche Waggonen waren mit einer Heizung ausgestattet, um im Winter das Anfrieren der Kohle im Trichter und an den Entladeklappen zu verhindern. Von Zeit zu Zeit mussten die Selbstentlader ausgewaschen werden, was am Ende der Stichstrecke in Janów



7

passiert.

Konnte in den 1990er- und 2000er-Jahren der Kohlebedarf durch die Erschließung immer neuer Gruben noch gedeckt werden, erschöpften sich diese Quellen zunehmend. So gingen die Fördermengen kontinuierlich zurück. Die Qualität der Braunkohle wurde immer schlechter. Das Ende war absehbar. Zudem ist auch in Polen die Nutzung fossiler Brennstoffe zur Stromgewinnung politisch nicht mehr erwünscht. Das Koniner Kraftwerk wurde daher schon ab 2012 auf die Verbrennung

Der Kohletransport wurde über die Jahre aufwendiger

von Biomasse umgestellt. Im Kraftwerk Patnów wurden zwischen 2019 und 2020 drei Blöcke außer Betrieb genommen, weitere drei folgten Ende 2024. Seither war nur noch ein Kraftwerksblock in Betrieb. Noch 2005 wurde eine eingleisige, rund zehn Kilometer lange Stichstrecke, abzweigend von der „Magistrala Lubstówka“, nach Drzewce errichtet. Am Streckenende gab es ein Gleisdreieck und eine Verladeanlage. Dieser Ast wurde Ende 2023 stillgelegt, in der Folge wurden Oberleitungen und Kohleverladung demontiert. Die Gleise liegen aber noch.

Am Ende der „Magistrala Kleczewska“, welche 1972 in Betrieb ging, gab es ebenfalls eine große Verladeanlage, jedoch kein Gleisdreieck. Deshalb verkehrten die Ganzzüge nach Józwin stets geschoben. Da die Tagebaugruben rund um Józwin/Kleczew schon seit Längerem ausgebeutet waren, wurde von anderen polnischen Braunkohlegebieten die Kohle per Lkw nach Józwin gebracht, wo ein großes Kohlelager entstand. Zuletzt wurde die Braunkohle ebenfalls aus Sieniawa Lubuska bei Świebodzin angeliefert. Das Kohlelager diente als Puffer, um das Kraftwerk Patnów zuverlässig mit Kohle gleichbleibender Qualität beliefern zu können.

Als wir – mein Freund Jan Zietkowski und ich – Ende März 2026 den Endbahnhof Józwin besuchten, war das dortige Kohlelager praktisch leergeräumt und es fuhren auf der „Magistrala Kleczewska“ keine Züge mehr. Das Stellwerk in Józwin war dennoch besetzt. Uns wurde mitgeteilt, dass die Arbeitsverträge der Eisenbahner von KWB Konin noch bis Ende April liefen. Letztmals befuhren Züge am 18. April 2026 im Rahmen einer Abschlussveranstaltung diesen Streckenast. Dieses Event, organisiert von



(8) EL2-025 stammt von 1964 und ist damit seit über 60 Jahren im Einsatz! Am 1. April 2026 verlässt sie den Bahnhof Wygoda mit einem Vollzug in Richtung Kraftwerk.

(9) Im allerletzten Büchsenlicht gelang am selben Tag dieses Foto von EL2-010 mit einem beladenen Kohlezug kurz nach der Ausfahrt aus dem Betriebsbahnhof Cukrownia.

PAK KWB Konin, PAK Górnictwo Sp. und dem Verein „Zrobotyzowani“, diente Fotografen, Pressevertretern und der Bevölkerung dazu, endgültig Abschied vom elektrischen Eisenbahnbetrieb in Konin zu nehmen. Ursprünglich war das Ende des Betriebs von KWB Konin auf 31. März 2026 angesetzt worden. Gleich danach sollten sämtliche elektrischen Anlagen abgebaut werden. Vor dem Hintergrund der weltweiten Krise am Energiemarkt, hervorgerufen durch den US-Angriffskrieg gegen den Iran, wurde jedoch die Entscheidung getroffen, den Betrieb um

einen weiteren Monat zu verlängern.

Auch danach soll ein Kraftwerksblock in Patnów als Reserve vorgehalten und regelmäßig befeuert werden. Der sporadische Bahnbetrieb soll dann mit Dieselloks privater Unternehmen durchgeführt werden. Da dann immer nur ein Zug auf der Hauptstrecke unterwegs sein wird, braucht es kein Stellwerkspersonal mehr. Bis Ende April fuhren die Kohlezüge aber noch wie gewohnt auf der „Magistrala Lubstówka“. Dort befindet sich am Streckenende ein Gleisdreieck und in Lubstów-Police eine große Verladeanlage. Diese Strecke

(10) Im ersten Licht des Tages passiert EL2-025 bei Niedzwiady am 2. April 2026 die Kathedrale von Stry Licheń. Der gewaltige Sakralbau ist eine moderne Wallfahrtskirche, die erst ab 1994 entstand und 2004 fertiggestellt wurde.

(11) Der Heilige Geist ist im katholischen Polen allgegenwärtig: Am 30. März 2026 führt EL2-025 einen Leerzug am östlich geschmückten Bildstock in Błonawy vorbei zur Beladeanlage in Lubstów-Police.



10

wurde einst errichtet, um den Tagebau in Lubstów anzuschließen. Nachdem dieser ausgebeutet worden war, wurde der weiter entfernt gelegene Tagebau in Tomislawice erschlossen. Diese Grube liegt jedoch hinter der Ortschaft Sompolno, rund 18 Kilometer von der Beladung in Lubstów entfernt. Ursprünglich sollte der Tagebau Tomislawice per Bahn durch Verlängerung der Strecke von Lubstów aus erschlossen werden. Die Kohle wurde aber bis zur Einstellung des Betriebes am 30. April 2026 per Lkw angeliefert. Dafür errichtete PAK Konin eine eigene Straßenverbindung.

Bei unserem Besuch Ende März 2026 verkehrten pro Schicht noch ungefähr sechs Kohlezüge von Lubstów zum Kraftwerk Patnów. Auf unsere Frage, weshalb die Lastkraftwagen nicht direkt bis ins Kraftwerk fahren würden, erfuhren wir, dass die schlechten Straßen zwischen Lubstów und dem Kraftwerk und eine dafür nicht ausgebaute Straßenbrücke der Grund für diesen umständlichen Betrieb waren. Die Befüllung eines Ganzzuges

erfordert 20 Lkw-Ladungen, bei sechs Zugfahrten pro Schicht ergibt sich ein Umfang von 360 Lkw-Fahrten pro Tag! In Zeiten, als das Kraftwerk Patnów noch voll in Betrieb stand, dürfte der Lkw-Verkehr entsprechend höher gewesen sein. Dennoch wurde die Entscheidung gegen eine Streckenverlängerung getroffen.

Nach der Abschlussveranstaltung der Kohlebahn von Konin am 18. April fuhren die EL2-geführten Züge noch bis zum 30.

Auch in Polen will man weg von der Kohleverstromung

April 2026 in gewohntem Umfang weiter. Dann war endgültig Schluss! Um genau zu sein, wurde am 1. Mai 2026 um 4:30 Uhr der letzte Zug in Lubstów-Police beladen und mit einer EL2 zum Kraftwerk Patnów befördert. Am 4. Mai um 6 Uhr wurde die Spannungsversorgung der Fahrleitung abgeschaltet. Gleich am Folgetag begann der Rückbau der Oberleitung auf der „Magistrala Lubstówka“. Bereits am 6. Mai war der Endbahnhof Lubstów ohne Oberleitungen

und der Demontagegruppe arbeitete sich rasch weiter in Richtung Kraftwerk. Über die Gründe für den raschen Rückbau kann nur spekuliert werden, aber sicherlich stellen die hohen Vergütungen für Kupfer und Alteisen einen der Hauptgründe dar.

Für die Region rund um Konin ist das Ende der Kohleförderung eine Zäsur, denn Tausende Arbeitsplätze hingen an diesem Energieweg. Viele Haushalte in Konin waren an das Fernwärmenetz angeschlossen, welches vom Kraftwerk gespeist wurde. Allein das Kraftwerk in Patnów hatte in Spitzenzeiten eine Leistung von fast 1700 Megawatt. Die Region setzt nun auf Alternativen in Form von Erneuerbaren Energien. 2020 wurde bekannt, dass die Kraftwerksgesellschaft am nationalen polnischen Energiewendeprogramm teilnimmt. Es wurde ein 100 Hektar großer Photovoltaikpark mit einer Leistung von 70 Megawatt installiert. Das Biomasse-Kraftwerk Konin wurde ausgebaut, die Inbetriebnahme eines Elektrolyseurs zur Erzeugung von grünem Wasserstoff im Kraftwerk Konin wurde abgeschlossen.

Der letzte sporadisch mit Braunkohle beheizte Kessel im Werk Patnów wurde bis Ende Mai einer Revision unterzogen und soll spätestens 2030 stillgelegt werden. Weiter sollen Windparks und Biogasanlagen entstehen, die solare Stromerzeugung auf 1000 Megawatt ausgebaut und in die grüne Wasserstoffherstellung investiert werden. Ob die Energiewende in Polen so gelingt, bleibt abzuwarten. Fest steht, dass die Koniner „Krokodile“ seit 1. Mai nicht mehr gebraucht werden und zum Verkauf ausgeschrieben sind. Wie die Region die wegfallenden Arbeitsplätze durch alternative Energieerzeugung oder anderweitige Branchen ersetzen kann, wird sich noch zeigen. Für die bei unserem Besuch kennengelernten Eisenbahner dürfte es schwer werden, neue Arbeitsplätze zu finden, weshalb sie traurig waren und mit Wehmut auf die vergangene Kohleära blickten. *Matthias Büttner*



11



Vorbildlich

Peter Füglistaler: Die Schweiz fährt vor: Das System des öffentlichen Verkehrs. NZZ Libro, Basel 2026. ISBN: 978-3039800445. Gebunden, 339 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, Grafiken und Tabellen; Preis: 48 Euro.

□ Der Autor weiß, wovon er schreibt, denn Peter Füglistaler war von 2010 bis 2024 Direktor des Bundesamtes für Verkehr. Davor arbeitete er bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Eidgenössischen Finanzverwaltung. Er hat die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz über Jahrzehnte begleitet und mitgestaltet. Er legt in seinem sehr le-

senswerten Buch dar, warum die Schweiz heute einen so vorbildlichen wie auch beneideten Schienenverkehr besitzt. Denn auch in der Schweiz war nicht immer alles Gold, was glänzte. Auch die SBB war vor rund vier Jahrzehnten de facto Pleite. Nur in der Schweiz wurden daraufhin die richtigen Entscheidungen getroffen. Füglistaler verfällt dabei nie in ein nationalistisches

Eigenlob. Im Gegenteil, er ordnet die Entscheidungen der Schweiz in den europäischen Kontext ein, zeigt die Kippunkte auf und begründet, warum der Weg den die Eidgenossen nahmen, für die Schweiz der richtige war, ohne belehrend zu sein. *al*

Fazit: Informatives Werk, das dank seiner vielen Tabellen und Grafiken überzeugt.



Jede Menge Erinnerungen

Stefan Carstens: Hinter den Kulissen/Fünf Jahrzehnte Eisenbahn – vom Hobby zum Beruf. Eisenbahn-Dokumentation, Hamburg 2026. ISBN: 978-3-9823-2226-1. Gebunden im Format 21,8 x 29,7 cm, 256 Seiten mit zirka 260 Fotos und 70 Zeichnungen; Preis: 49,99 Euro.

□ Kein Güterwagenbuch, kann das sein? Stefan Carstens meint, das musste nun sein, nachdem zum einen eben bereits kaum zu zählende Güterwagen-Veröffentlichungen erschienen sind und der Autor zum anderen auch viele Fotobände zum Schaffen anderer Fotografen betreute und veröffentlichte. Da kribbelte es in den Fingern, auch die eigenen Fotoschätze in ähnlicher Weise nochmals zu heben. Herausgekommen ist ein dickes Buch, dessen vorderer Teil eindeutig die Dampflokomotive dominiert. Rottweil, Altona, Rheine, Hof und Crailsheim, außerdem Ottbergen und schließlich die DDR: Alle bekannten Hotspots zum auslaufenden Dampfbetrieb der 70er-Jahre finden sich wieder und lassen auch die Erinnerungen der Leserschaft aufleben. Schön war die Zeit! Erstaunlich und unüblich sind die Erzählungen zum Privatleben und auch zur (nicht immer vollen) Gesundheit des Autors. Doch gerade diese Hintergründe machen das Buch lesenswert. Dazu kommen Einblicke in die Berufswelt – auch des Rezensenten: Die vielen Bücher und Broschüren schrieben sich nicht von selbst. Nur die Leidenschaft, trotz manch widriger Umstände das zu publizieren, was einem als Hobby am Herzen liegt, machte das möglich. *abp*

Fazit: Absolut Lesenswertes zum Hobby Eisenbahn, das zum Beruf gemacht wurde.



Von Deutsch-Südwest bis nach Kiautschou

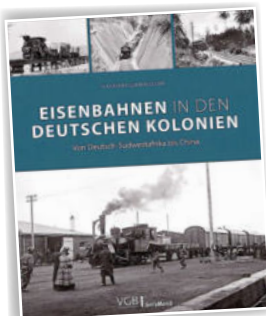
Alexander Querengässer: Eisenbahnen in den deutschen Kolonien – Von Deutsch-Südwestafrika bis China. GeraMond Media GmbH, München 2026. ISBN: 978-3-98702-101-5. Gebunden, 168 Seiten, über 200 meist schwarzweiße Abbildungen, Format 22,5x27 cm; Preis: 45 Euro.

□ Das deutsche Kaiserreich betätigte sich erst spät als Kolonialmacht. Entsprechend blieb auch der Umfang der in den beanspruchten Gebieten errichteten Eisenbahnnetze im Vergleich etwa zu Englands Kolonien stets bescheiden. Bereits nach dem Ersten Welt-

krieg war dieses Kapitel aus deutscher Sicht wieder beendet. Dennoch handelt es sich um einen interessanten und besonderen Aspekt der Eisenbahngeschichte. Ein neues Buch stellt nun alle deutschen Kolonialbahnen vor, die unterschiedlicher nicht hätten sein können: Von kleinen Feldbahnen in Afri-

ka und der Südsee bis hin zur bedeutenden Schantung-Bahn in China spannt sich der Bogen. Dem versierten Autor Alexander Querengässer merkt man beim Lesen allerdings an, dass er aus dem Fachgebiet der Militärgeschichte stammt. Zudem ist die Wiedergabequalität der Abbildungen oft nur als gerade noch akzeptabel zu bezeichnen. *ba*

Fazit: Ein selten beleuchtetes Kapitel der Bahngeschichte.



Janz weit draußen

Dirk Endisch: Die Niederbarnimer Eisenbahn-AG: Die Geschichte der "Heidekrautbahn". 2026. ISBN: 978-3947691784. Gebunden, 240 Seiten, zahlreiche Sw- und Farbbilder; Preis: 45 Euro.



□ Die auch als „Heidekrautbahn“ bekannte Privatbahn Berlin-Wilhelmsruh-Basdorf-Liebenwalde/Groß Schönebeck zählt mit ihrer außergewöhnlichen Geschichte (seit 1927) zu den eigentümlichsten Bahnen, die von der DR in der DDR betrieben wurden. Der Autor beschreibt in gewohnter Breiten- und Tiefenqualität die Alleinstellungsmerkmale dieser Bahn. Hervorzuheben ist auch der aktuelle Aspekt: Die „alte“ NEB betreibt heute elf Regionalbahnlinien mit einer Länge von 665 Kilometern. *fr*

Fazit: Umfassende Beschreibung der NEB.



Saisonende im Lokbahnhof Putbus

Das Nebeneinander der beiden Betriebsloks 99 4631 und 4632 zeigt die unterschiedliche Lokbeschilderung: 99 4631 trug 1976 noch alte Schilder, die Prüzfiffer ist lediglich aufgemalt.

Noch heute erfreut der „Rasende Roland“ auf Rügen die Touristen. Das war auch schon vor 50 Jahren so, aber die Atmosphäre zu DR-Zeiten war noch eine ganz andere. Besonders zum Fahrplanwechsel war für Fotografen auf dieser Schmalspurbahn viel geboten.

Fotos: Rainer Heinrich



956 Putbus—Göhren (Rügen) und zurück (Schmalspurbahn) Alle Züge 2. Klasse

km	Rbd Greifswald	Zug Nr.	14103	14105	14107	14109	14123	14125	14127
0,0	Putbus < 955	ab	5:28	7:14	9:02	12:14	14:33	17:23	21:00
3,8	Posewald X (u)	ab	5:36	7:22	9:10	12:22	14:41	17:36	21:08
6,1	Seelwitz (u)	ab	5:45	7:31	9:19	12:30	14:50	17:46	21:17
8,1	Serams X (u)	ab	5:53	7:39	9:27	12:38	14:58	18:02	21:25
10,9	Binz Ost < 958	ab	6:00	7:46	9:34	12:48	15:03	18:17	21:35
13,2	Jagdschloß X	ab	6:10	7:56	9:44	12:55	15:10	18:25	21:46
14,6	Garitz X (u)	ab	6:15	8:01	9:49	13:00	15:15	18:30	21:50
19,1	Sellin (Rügen)	an	6:31	8:17	10:05	13:16	15:36	18:41	22:07
20,4	Baabe	an	6:37	8:23	10:11	13:22	15:42	18:46	22:14
22,1	Philippshagen X (u)	an	6:44	8:30	10:18	13:29	15:49	18:53	22:18
24,4	Göhren (Rügen)	an	6:48	8:34	10:22	13:33	15:53	18:58	22:18

956 Putbus—Göhren (Rügen) und zurück (Schmalspurbahn) Alle Züge 2. Klasse

km	Rbd Greifswald	Zug Nr.	14103	14105	14107	14109	14123	14125	14127
0,0	Putbus < 955	ab	5:28	7:14	9:02	12:14	14:33	17:23	21:00
3,8	Posewald X (u)	ab	5:36	7:22	9:10	12:22	14:41	17:36	21:08
6,1	Seelwitz (u)	ab	5:45	7:31	9:19	12:30	14:50	17:46	21:17
8,1	Serams X (u)	ab	5:53	7:39	9:27	12:38	14:58	18:02	21:25
10,9	Binz Ost < 958	ab	6:00	7:46	9:34	12:48	15:03	18:17	21:35
13,2	Jagdschloß X	ab	6:10	7:56	9:44	12:55	15:10	18:25	21:46
14,6	Garitz X (u)	ab	6:15	8:01	9:49	13:00	15:15	18:30	21:50
19,1	Sellin (Rügen)	an	6:31	8:17	10:05	13:16	15:36	18:41	22:07
20,4	Baabe	an	6:37	8:23	10:11	13:22	15:42	18:46	22:14
22,1	Philippshagen X (u)	an	6:44	8:30	10:18	13:29	15:49	18:53	22:18
24,4	Göhren (Rügen)	an	6:48	8:34	10:22	13:33	15:53	18:58	22:18

Fahrpläne und Kursbücher: Rainer Heinrich

Ursprünglich bestand das Netz der ehemaligen Rügensch Kleinbahnen aus drei Strecken. Bei zweien gelang der Deutschen Reichsbahn Ende der 1960er-Jahre der sogenannte „Verkehrsträgerwechsel“, was ihre Einstellung bedeutete. Die Linie von Putbus zu den Seebädern bis Göhren aber war für den Urlauberverkehr von großer Bedeutung. Auch hatte sie sich in der DDR schon längst zu einer wichtigen Touristenattraktion auf der beliebten Urlaubsinsel Rügen entwickelt. Daher wurde entschieden, diese letzte Schmalspurstrecke der Ostseeinsel langfristig zu erhalten. Ungeachtet dieser Beliebtheit war die Fahrplattabelle 956 der Schmalspurbahn Putbus – Göhren im

Kursbuch der Deutschen Reichsbahn erst fast ganz am Schluss, auf Seite 280, zu finden. Wenn man das Zugangebot von sieben Zugpaaren im Sommerfahrplan mit den fünf Zugpaaren im Winterfahrplan vergleicht, stellt man fest, dass im Winterfahrplan

Links: Vom Lokschuppeneingang bot sich am 25. September 1976 dieser Blick auf die Planlok 99 4631 (an der Bekohlungsanlage) nebst der „kalten Reserve“ in Form von 99 4801 und 4632. Auf dem „Molke-reigleis“ stehen 99 4802 und 100 901 sowie die auf den Abtransport wartende 99 4644. Oben: Sommerfahrplan 1976, darunter der Winterfahrplan 76/77.



nur ein Wagenzug und im Sommer zwei Wagenzüge über die Strecke pendelten. Dementsprechend waren auch ein oder zwei Dampflokomotiven im Einsatz.

Alljährlich zum Fahrplanwechsel im September, beim Übergang vom Zwei- zum Einlokbetrieb, befanden sich alle Dampfzösser der Schmalspurbahn in Putbus. Während des Restaurierungsaufenthalts der Streckenlok in der Einsatzstelle Putbus ergab sich so die Möglichkeit für eine kurzfristige „Lokparade“. Ein freundliches Gespräch mit dem Einsatzstellenleiter und dem Lokpersonal, verbunden mit einem kleinen Obolus in die Kaffeekasse, stellten seinerzeit im wahrsten Sinne des Wortes die Weichen, damit die im Lokschuppen zur Winterpause abgestellt

Für die besten Fotos war ein kleines Wagnis vonnöten

ten Lokomotiven vor den Lokschuppen gezogen und auch die Reserveloks vom Nebengleis fotogerecht aufgestellt wurden.

Der Zeitrahmen zwischen der Ankunft des Personenzugs P 14106 aus Göhren, 9:53 Uhr an Putbus, und dem Gegenzug P 14109, 10:39 ab Putbus, war für diese Aktion knapp bemessen. Um bei den beengten Platzverhältnissen alle vier im Herbst 1976 im Lokbahnhof vorhandenen Schmalspurlokomotiven auf das Bild zu bringen, war ein Aufstieg auf das Lokschuppendach unumgänglich. Auch dieser wurde „abgenickt“, obwohl er schon damals einen Verstoß gegen die gültige ASAO 351/1 der Deutschen Reichsbahn,



Die Deutsche Reichsbahn erleichterte ihren Personalen die Bekohlungsarbeit, als sie Anfang der 1960er-Jahre im Lokbahnhof Putbus einen elektrischen Kran installierte.



Am 25. September 1976 wird die Planlok 99 4631 mit eben diesem Kran bekohlt. Zwei Mann waren dafür nötig: der Lokführer, der den Kran bediente und der Heizer, der den Kohlenhant passgenau über dem Kohlekasten ausschütten musste.

Lokbestand der Einsatzstelle Putbus zum 25. September 1976

99 4631 und 99 4632 im Einsatz, 99 4633 im Raw Görlitz zur Hauptuntersuchung

99 4801 wartet auf Raw-Aufnahme, im Freien abgestellt, 99 4802 kalt im Lokschuppen

99 4644 abgestellt seit Dezember 1968, seitdem in Putbus im Freien abgestellt, 1977 an das Bw Neustrelitz als Denkmallok weitergegeben

Köf 100 901 Reserve für Bauzug vor Lokschuppen Putbus, 100 902 im Lokschuppen Putbus (Heeresfeldbahnlokomotiven Typ HF 130C für 750mm Spurweite)



Die Reservelok 99 4801 (Henschel 24367/1938) stammte vom Schmalspurnetz um Burg und kam 1965 auf die Insel Rügen. Markant ist ihr Krepenschornstein.

der seit 1960 gültigen „staatlichen Arbeitschutzanordnung“ in der DDR, darstellte, an die sich auch der Autor und Reichsbahn-Bedienstete eigentlich hätte halten

Eine solche Aktion ist heute nicht mehr durchführbar

müssen. Aber vor 50 Jahren dachte man noch im Sinne der Eigenverantwortung und der bewussten Risikoeinschätzung.

Heute wäre eine solche Aktion selbst für Eisenbahner unvorstellbar – viel zu groß die Gefahr von arbeitsrechtlichen Konsequenzen im Falle eines „Erwischt-werdens“! Das Ergebnis, einmalige historische und unwiederbringliche Fotos von der Einsatzstelle Putbus zur tiefsten Reichsbahnzeit, waren die Mühe des „Erklimmens“ des Lokschuppends aber wert. Und wieder herunter ging auch alles glatt, sodass noch heute über dieses kleine Foto-Abenteuer berichtet werden kann. Auch das war Eisenbahn zu Honeckers Zeiten!

Rainer Heinrich

Der Blick vom Dach des Lokschuppens der Einsatzstelle Putbus am 25. September 1976 bot einen guten Überblick über den Bahnhof Putbus zu Reichsbahnzeiten.



99 4632 an der Kohle, rechts 99 4802 (Reserve) und die Diesellok 100 901 (Ex-Köf 6001).



Nach Stilllegung der Nordstrecke stand 99 4644 jahrelang im Lokbahnhof Putbus herum.



Fotos: Rainer Heinrich



GÜTERBAHNHOF

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

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

bettina.wilgermein@verlagshaus.de

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

Verkäufe TT, N, Z

FIGUREN Z-G

www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

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

sönlich vorbei und garantiere eine seriöse Abwicklung. Kaufe und alles Zubehör wie z.B. Modellautos!!! Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle!!! Sigi Nann, 88339 Bad Waldsee, 0176 63212615 oder signann56@gmail.com

Verkäufe H0

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

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

www.ho-module.eu

FREMO Module und Gleisanlagen

www.kisten-klaus.de

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

www.lokraritaetenstuebchen.de

Märklin-Freunde H0 sind informiert: Der letzte Koll: KOMPAKT 2025.

www.koll-verlag.de; Tel.: 07162-302456 G

www.modellbahn-keppler.de

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

www.ho-module.eu

FREMO Module und Gleisanlagen

Gesuche H0

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

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

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle

hobby messe
Leipzig

Sie finden uns in
Halle 3 / Stand L02
2. - 4. OKTOBER 2026

www.ostparts.de

ostparts Ihr Internetshop für 1:87 Ostmodelle **ostparts**

Lok - Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt

Reparatur von
Modelleisenbahnen aller Art
Digitalumbauten

Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

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

NEU! Jetzt für Spur Z, N, TT, HO **NEU!**
Gleisreinigungswagen „System Jörger“
Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll
Decoder-, Soundmodul-, Rauchgenerator-,
Licht-Einbauten in ihre Spur Z-G Fahrzeuge
SX und RMX Startsets für Spur Z bis G

www.modellbahnservice-dr.de

in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

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

www.gassner-beschriftungen.de

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

www.suchundfind-stuttgart.de

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

In BERLIN: ANKAUF • VERKAUF
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
Tel.: 030/2186611

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

Mobil: 0151-11661343, meiger-
modellbahn@t-online.de G
www.jbmodellbahnservice.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

www.koelner-modell-manufaktur.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Bre-

kina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

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

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

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

Modellbahnbox
Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
E-Mail: modelbahnbox@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

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

WWW.MODELLBAHNMODULE.DE
+49 (3562) 693490
MODELLBAHN
MODULE

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

www.modellmobildresden.de

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

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen insbesondere an Schiffen, Bahnhofen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung.

Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

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

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

Verkäufe Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnuecher-online.de

Verkaufe von privat fast neue MIBA Jahrg. 1975-90 je 12 Hefte mit Einband pro Jahrgang zu je 30 EUR und Eisenbahn-Magazin Jahrgang 1990-2020 je 12 Hefte pro Jahrgang zu je 20 EUR. Abholung von privat in Frankfurt am Main Tel: 069-344448

o. Mobil 0160-8508690. Auf Nachfrage mehr.

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

www.modelleisenbahn.com

Eisenbahn - Magazin 1978 - heute, privat VK an Selbstabholer. Pro Jahrgang 18 Euro. Im Raum Köln; Tel. 02205/81873.

www.bahnundbuch.de

Gesuche Literatur, Film und Ton

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

Verkäufe Dies + Das

www.Railio.de

Sammlungsverwaltung

Große Vitrine für Modelle von Spur N (ganze Züge) bis große Spuren.

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

www.MB-TT.DE
DER MODELLBAHN BESCHRIEFER
N - TT - HO

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

Maße 200 x 50 x 28 cm (B x H x H). Zwei Glasplatten auf verstellbaren Trägern, Glas-Schiebetüren. Per Whatsapp/Mail auf Wunsch Fotos. Preis 75 EUR. Transport möglich nach Absprache. Tel. 0175-4419309

www.moba-tech.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

Gesuche Dies + Das

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

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

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBÄHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit

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 €
Kress 1959D Doppelstockgliederzug DR	469,00 €
Kres 4911D BR 491 DBAG Gläserner Zug digital	299,00 €
Tillig 01030 Set Reisezugwagen Flixtain	149,00 €
Tillig 01208 Digital-Startset mit BR 110 DR	399,00 €
Tillig 02060 BR 42 DR	259,00 €
Tillig 92655 BR 50.0 DR Sound	439,00 €

Beuditzstraße 2a · Eingang Rudolf-Götze-Straße · 06667 Weißenfels · Telefon 034 43/20 2509
Internet: www.modellbahn-ehrhhardt.de · E-Mail: shop@modellbahn-ehrhhardt.de

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

Lokschuppen Hagen-Haspe Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr...vieles mehr
Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und HO
Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
Tel.: 02331/40 44 53 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

KREATIVITÄT AUF SCHIENEN

Ideen mit 3D-Druck verwirklichen

Modellbahnzubehör **von der Idee bis zum fertigen Druck**

Zusatznutzen durch
**Downloads, Beispieldateien
und Praxistipps**

FDM- und Resindruck
kompakt erklärt und
direkt anwendbar



Hier mehr
erfahren!



VGB | **GeraMond**
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

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

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und –Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg 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.buchlokschuppen.de bietet: neue und gebrauchte Eisenbahnbücher sowie DVDs (auch Ankauf).

www.modellbahnen-berlin.de

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

www.railio.de

Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Urlaub, Reisen, Touristik

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

8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

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

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

Ausstellungen, Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.d
Modellbahn- Auto- Börsen, 34246 Vellmar So. 04.10. / 01.11., Mehrzweckhalle - Frommershausen Pfadwiese 10, 36179 Bebra So. 18.10. /29.11., Lokschuppen, Gilfershäuser Str. 12, 04159 Leipzig Sam. 14.11., Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190, 99867 Gotha Sam. 21.11., Stadthalle, Goldbacherstr., NEU 99085 Erfurt, Sa.19.12., Central Club, ehem. Ausbildungswerk der DR Bahn, Am Wasserturm 8-10 Jeweils von 10 bis 14:30 Uhr Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/89023526, E-Mail: jensberndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

16. Modelleisenbahnboerse am 11.10. 11-16 Uhr im HefeHof in Hameln. Spur Z bis Spur G, neu und gebraucht. Eintritt und Parken frei. Mehr unter www.efhm.de.

17./18. Oktober Nürnberg; www.mec-nuernberg.de/2021/; Tag der offenen Tür

50. Internationaler Modellbahn-, Spielzeugtausch- und Markttag; Datum: Samstag, 07.11.2026; Ort: Dr. - Sieber-Halle, Friedrichstraße 17, 74889 Sinsheim; Uhrzeit: 10 - 15 Uhr. Veranstalter: Eisenbahnfreunde Kraichgau e. V.; Tel.: 07261-5809; www.eisenbahnfreunde-kraichgau.de

22.11.BUTZBACH Modelleisenbahn- + Spielzeugbörse, 10-16 h, Bürgerhaus 35510 Butzbach, Baum 01590 1487459; Nächster geplanter Termin: 24.01.27

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
Seit 1981 www.adler-maerkte.de

06.09. Aachen, Park-Terrassen
Dammstr. 40

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

27.09. Troisdorf, Stadthalle
Kölnerstr. 167 Marktzeiten 11-15 h

04.10. Leverkusen, Forum
Am Büchelter Hof 9
ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindesweg 7
Tel.: 02274-7060703, E-Mail: info@adler-maerkte.de


Ingolstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugmarkt
Ankauf • Verkauf • Tausch
Inh. Norbert Westphal • Tel: (08404)9399930
Handy: (0173)3532052
www.ingolstaedter-Modellbahnmarkt.de

Termine 2026
04.10.2026
08.11.2026
13.12.2026

von 10.00 - 15.00 Uhr
Nibelungenhalle Großmehring
Dammweg 1

Modellbahn-Auto-Börsen
34246 Vellmar, So. 04.10. / 01.11.
Mehrzweckhalle - Frommershausen Pfadwiese 10
36179 Bebra, So. 18.10. / 29.11.
im Lokschuppen, Gilfershäuser Str.12
04159 Leipzig, Sa. 14.11.
Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190
99867 Gotha, Sa. 21.11.
Stadthalle, Goldbacherstr. 1
NEU!! 99085 Erfurt, Sa.19.12.
Central Club, ehem. Ausbildungswerk der DR Bahn, Am Wasserturm 8-10
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

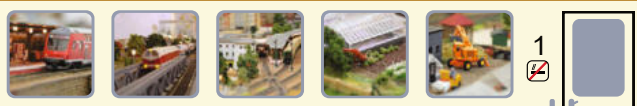

Regenstauffer Modelleisenbahn- und Spielzeugmarkt
ANKAUF - VERKAUF - TAUSCH
Auch für gewerbliche Aussteller zugelassen!

Sonntag den 11.10.2026
Von 10.00 - 15.00 Uhr
In der **Jahnhalle**
Jahnstr. 6a
93128 Regenstauf
200 Meter vom Bahnhof entfernt
Veranstalter: Norbert Westphal - Telefon 0173/3532052
www.ingolstaedter-Modellbahnmarkt.de
Die Adresse für Eisenbahn-Literatur
FachBuchZentrum & Antiquariat Stilleto - www.bahnbuch.de

IG Modellbahn Meißen 1999 e.V.

24. Modellbahnausstellung

VERANSTALTUNGSORT	ÖFFNUNGSZEITEN
ICM Meißen Ossietzkystraße 37A 01662 Meißen	AM: 31.10.2026
	01.11.2026
	07.11.2026
	08.11.2026
	14.11.2026
	15.11.2026
	18.11.2026
	21.11.2026
	22.11.2026
	JEWELLS: 10-17 Uhr



www.ig-modellbahn-meissen-digital.de

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
- › 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

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
- › 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



Aktuelles zu den Terminen

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

Vorbild

Dampfloks jeden Tag im Einsatz

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

Bis 11.10.

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

Bis 25.10.

- Die Sauschwänzle-Bahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 07702 51300, www.sauschwaenzlebahn.de
- Dampfzugfahrten jeden Sonntag von Kandern nach Haltingen, Tel. 07626 8990, www.kandertalbahn.com
- Die Dampfkleinbahn Bad Orb fährt jeden Sonn- und Feiertag, außer 3.10., Tel. 06661 1840, www.dampfkleinbahn-bad-orb.de
- Fahrbetrieb zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 09194 725175, www.dampfbbahn.net

Bis 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, Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de

- Dampfzugfahrten zwischen Steinbach und Jöhstadt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 037343 808037, www.pressnitztalbahn.de
- 120 Jahre Strohgaubahn: Jubiläumsausstellung im „Alten Pfarrhaus“ in Schwiebedingen jeden 1. und 3. Sonntag im Monat, 14:30 bis 17 Uhr

Sa/So 19./20.9.

- Mit einem Dampfzug (Baureihe 86) durch den Hamburger Hafen, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

Sa/So 26./27.9.

- „100 Jahre Baureihe 44“: Herbstfest im Bw Staßfurt, Tel. 03925 383800, www.lokschuppen-stassfurt.de

Sa 3.10.

- Museumsfahrten zwischen Rahden und Uchte, Tel. 0175 9998584, www.museumsbahn-rahden.de
- Mit 01 066 und 01 180 von Nördlingen ins Museum Neuenmarkt-Wirsberg mit Pendelfahrt über die „Schiefe Ebene“, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Herbst-Dampf nach Freyburg in der Winzerregion Saale/Unstrut, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de
- Mit dem Schienenbus von Schönberg zum Weinfest in Loket (CZ), Tel. 0511-0736968, www.wisentaltalbahn.de
- Museumsfahrten auf der Kleinbahn Leeste – Thedinghausen, www.pingelheini.de
- Saisonabschluss im Zechenbahnhof Piesberg, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de
- Teddybärenfahrt auf der Wittlager Kreisbahn, Tel. 033397 72656, www.museumseisenbahn-minden.de
- Mit 35 1097 von Luckau zu einer Rundfahrt um und durch Berlin und Brandenburg, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- Oder-Spree-Rundfahrt mit VT 95 von Basdorf über Berlin nach Frankfurt (Oder), Tel. 033397 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de
- Mit 03 2155 von Berlin-Schöneweide nach Erfurt, Gotha oder Eisenach in Thüringen, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com
- Museumsfahrten Harpstedt – Delmenhorst, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de
- Der „Kaffieker“ fährt von Syke über Bruchhausen-Vilsen nach Eysstrup, Tel. 04251 93550, www.vgh-hoya.de
- Fahrtage bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstoth, Tel. 05241 68466, www.dkbm.de
- Oktoberdampf im Feld- und Kleinbahnmuseum Deinste, Tel. 0171 3607104, www.kleinbahn-deinste.de

Sa 3.10., So 18.10.

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

Sa 3.10., 24.10.

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

Sa/So 3./4.10.

- Museumsfahrten zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, www.geesthachtereisenbahn.de
- Fahrbetrieb auf der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn, Tel. 0177 7364849, www.mpsb-online.de
- Fahrbetrieb zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de
- Großes Bahnfest „125 Jahre Brohltalbahnhof“ mit Dampfbetrieb, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de

Sa/So 3./4.10., So 11.10., 18.10., 25.10.

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

Sa/So 3./4.10., So 18.10.

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

So 4.10.

- Der „Feurige Elias“ fährt zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Mit 23 042 von Darmstadt zum Deutschen Weinlesefest in Neustadt (Weinstr.) oder zum Kuckucksbänel, Tel. 06151 376401, www.bahnwelt.de
- Erntedank auf der Sauerländer Kleinbahn, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de
- Herbstfahrttag und Erntedankfest in Lohsdorf, Tel. 035022 40440, www.schwarzbachbahn.de
- Mit 145 044 und einer 01 des Bayerischen Eisenbahnmuseums von Rottweil nach Ellwangen zur Stabsübergabe für die Landesgartenschau 2028, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
- Mit dem „Asse-Bummel“ von Braunschweig zum Apfelfest nach Wittmar, Tel. 0531 2640340, www.eisenbahnerlebnis.de
- Mit dem Dampfzug von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.dampfntostalgie-karlsruhe.de
- Fahrbetrieb im Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven, Tel. 02183 8068377, www.gillbachbahn.de
- Kartoffelmarkt rund um den Bahnhof Asendorf, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de

So 4.10., 11.10., 18.10.

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

So 4.10., 18.10.

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

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

Sa 10.10.

- D-Zug mit Baureihe 232 von Leipzig in die Hafenstadt Stettin, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de
- „180 Jahre Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn“: Mit 243 001 und 01 1104 von Berlin über Cottbus nach Breslau, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
- „35 Jahre Mansfelder Bergwerksbahn e.V.“: Eisenbahnwochenende mit Fahrten eines Esslinger Triebwagens zwischen Klostermansfeld und Sanderleben, Tel. 034772 27640, www.mansfelder-bergwerksbahn.de
- Fahrt von Luckau zum Töpfermarkt Rheinsberg, Tel. 0544 129950, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

Sa 10.10., 17.10.

- Mondscheinfahrt nach Neu-Neetze auf der Bleckeder Kleinbahn, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de

Sa 10.10., 24.10.

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

Sa/So 10./11.10.

- Eisenbahnfest zum Zwiebelmarkt in Weimar, Tel. 0177 3385415, www.eisenbahnmuseum-weimar.de
- Herbstdampf im Lokschnuppen Wittenberge, Tel. 03877 561230, www.dampflok-wittenberge.de
- Eisenbahnerlebnistage in Nördlingen mit Dampfzügen nach Harburg und Gunzenhausen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

So 11.10.

- Fahrbetrieb zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.lokalbahn-lag.de
- Sonderbetriebstag „125 Jahre Härtsfeldbahn / 25 Jahre Museumsbahnbetrieb“, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de
- Jubiläum „125 Jahre Strecke Amstetten – Laichingen“, Tel. 07331 715650, www.uef-alb-baehnle.de
- Mit 212 079 von Hamm in den Landschaftspark Duisburg, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
- Teddybärenfahrt in Minden mit T 9.3 „Kattowitz 7348“, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de
- Feldbahnmuseum Lengerich geöffnet, Tel. 05481 6330, www.eisenbahnfreunde-lengerich.de
- Museumsfahrten zwischen Kassel und Naumburg, Tel. 0561 81029484, www.hessencourrier.de

Sa 17.10.

- Dampffahrt von Leipzig zum Weingut Schloss Wackerbarth oder zur Löss-

nitzgrundbahn, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de

- Mit 628 201 von Neumünster nach Bremen, Zusatzprogramm: Stadtrundfahrt mit historischer Straßenbahn, Tel. 04508 7774581, www.helev.de
- Mit dem VT 95 durch Berlin und Potsdam, Tel. 033397 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de

Sa/So 17./18.10.

- Saisonabschluss im Eisenbahnmuseum Dresden, Tel. 0171 2601802, www.igbwddresden-altstadt.de
- Herbstdampf mit 50 3616 zwischen Annaberg-Buchholz und Schwarzenberg, Tel. 03774 1609899, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de
- 17. Rottweiler Dampftage, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
- Fahrt der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

Sa/So 17./18.10., So 25.10.

- Münchner Isarbrücken-Fahrten mit 70 083 und E 69 05, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu

So 18.10.

- Stahlwerksbesichtigung: Fahrt mit dem VT 103 von Lengerich nach Georgsmarienhütte, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- Sonderfahrten mit ET 65 005 rund um Stuttgart, Tel. 07451 9180363, www.br465.de

Fr 23.10.

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

Sa 24.10.

- Fahrt in die Dämmerung im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. 06222 9599517, www.feldbahnmuseum-wiesloch.de
- Mit einem Reichsbahnzug von Erfurt nach Hamburg, Tel. 0177 3385415, www.eisenbahnmuseum-weimar.de
- Mit Dampf und Diesel von Chemnitz durchs Vogtland über Elstertalbahn und Göltzschtalbrücke, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de
- Fuggerexpress mit 70 083 und E 69 05 von München nach Augsburg, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
- Mit 35 1097 von Treysa nach Speyer (Technikmuseum), Tel. 0172 5801026, www.eftreysa.de
- Rundfahrten mit 78 468 von Bielefeld durch das Lipperland und das Eggegebirge, Tel. 05224 9839100, www.bielefelder-eisenbahnfreunde.de

Sa/So 24./25.10.

- Herbstdampf auf der Lößnitzgrundbahn zum Moritzburger Fisch- und Waldfest, Tel. 0351 79696277, www.traditionsbahn-radebeul.de

So 25.10.

- Familienfahrten mit Dampf von Chemnitz nach Stollberg, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de
- Halloweenfahrten zwischen Amstetten und Laichingen, Tel. 07331 715650, www.uef-alb-baehnle.de
- Fahrten von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.dampfnostalgie-karlsruhe.de

Mo 26.10.

- Abdampfen im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

Fr 30.10.

- Halloween Express von Schwarzenberg in den Leipziger Zoo, Tel. 0371 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
- Mit 218 343 zum Lichtevent „Herrnhuter Sternenglanz“ im Findlingspark Nochten, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampfklub.de
- Gruselfahrten mit Halloweenfest am Mügeln Bahnhof, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de

Fr/Sa 30./31.10.

- Halloweenfahrten bei der Selfkantbahn, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de

Sa 31.10.

- Halloween-Fahrten bei der Buckower Kleinbahn, Tel. 0334 3357578, www.buckower-kleinbahn.de
- Halloweenfahrten zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de
- Halloweenfahrten auf der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn, Tel. 0177 7364849, www.mpsb-online.de
- Dampffahrten zwischen Oschatz und Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de
- Grusel-Fahrttag bei der Feldbahn am Wasserturm Bebra, Tel. 06622 6744, www.ef-bebra.de
- Mit 35 1097 von Treysa nach Dillenburg zum Hubertusmarkt sowie Dampfschnupperfahrt nach Betzdorf, Tel. 0172 5801026, www.eftreysa.de

Modell

Jeden Sonntag

- „Sonderzug aus Pankow – Modelleisenbahnen in der DDR“ (seit April 2026) und „Einsteigen bitte! – 153 Jahre Eisenbahnknotenpunkt Aulendorf“ (seit März 2023): Anstellungen im Bürgermuseum Aulendorf, Tel. 07525 1495, www.buergermuseum.de

Fr 2.10. bis So 4.10.

- Hobbymesse 2026 in Leipzig, Tel. 0341 6788999, www.hobbymesse.de

Sa/So 3./4.10.

- Expo der Arbeitsgemeinschaft Schmalspur in der die Bausenberghalle Niederzissen, Tel. 0351 2037950, www.arge-s.de, www.vulkan-express.de
- 8. Wathlinger Modellbahntage im 4-Generationen-Park, www.mist-hi.de

So 4.10.

- Ausstellung mit den Anlagen Spessarttrampe und Kahlgrundbahn in Schöllkrippen, Tel. 06188 7646, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de
- Ingolstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugmarkt in der Nibelungenhalle Großmehring, 10–15 Uhr, Tel. 08404 9399930, www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de
- 43. Kremser Modellbahnbörse im Volkshaus Lerchenfeld (AT), 9–12 Uhr, Tel. 0043676 3172401, www.igm-wachau.at

So 4.10., 18.10.

- Öffnungstage beim „Altensteigerle“: Der H0-Nachbau der Schmalspurbahn Altensteig – Nagold ist nur noch bis 6. Januar in der Poststraße 9 in Altensteig zu sehen, Tel. 07456 93930, www.dasaltensteigerle.de

Fr 9.10. bis So 11.10.

- Modellbahnausstellung der Magdeburger Eisenbahnfreunde im Museumsdepot Sudenburg, Tel. 0391 7315318, www.mebf.de

So 11.10.

- Börse im Loksuppen Neustrelitz, 9–13 Uhr, Tel. 0172 3283238, www.hafenbahn-neustrelitz.de
- Tauschbörse des MEC Limburg Hadamar im Bürgerhaus Runkel-Dehrn, 10–16 Uhr, Tel. 06482 5732, www.mec-limburg-hadamard.de

Sa/So 10./11.10.

- Modellbahnausstellung bei der Meuselwitzer Kohlebahn, 10–18 Uhr, Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de
- Modellbahnausstellung Interessengemeinschaft Modellbahn Oschatz im „das O“ im O-Schatz-Park, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr
- Ausstellung und Börse des MEC Neustadt a. Rübenberge im Clubheim Siemensstraße, 10–17 Uhr, Tel. 0170 5225024, www.modelleisenbahnclub-neustadt-am-ruebenberge.de
- Modellbaumesse Ried im Innkreis (AT) mit Diorama-Wettbewerb, Tel. 0043 7752 840110, www.modellbau-ried.at
- Modellbahntage der Modellbahn-Interessengemeinschaft Urbar im Bürgerhaus, 10–16 Uhr, Tel. 0261 61313, www.migurbar.de

Sa 17.10.

- Tag der offenen Tür des Modelleisenbahnclubs Nürnberg, 10–17 Uhr, Tel. 0177 2572106, www.mec-nuernberg.de

Sa 24.10. bis 1.11.

- Modellbahnausstellung Jena im alten Straßenbahndepot Dornburger Straße, Montag bis Freitag 14–18 Uhr, Samstag, Sonn- und Feiertag 10–18 Uhr, Tel. 03641 7962678, www.mek-jena49.de

Sa/So 24./25.10.

- Modellbahnausstellung mit Händlerverkauf in der Willy-Dieterle-Halle in Jettingen, www.igspurnull.com
- Modellbahn- und Modellbauausstellung im Sportforum Blankenburg, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, www.modellbahnclub-blankenburgharz.de
- Modellbahnausstellung mit Flohmarkt im Vereinsheim der Rodgauer Modellbahn Connection, Samstag 11–17 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, www.rmcev.de
- Ausstellung der IG Modellbahn Hellersdorf ins Bürgerhaus Neuenhagen, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 0172 8630810, www.ig-modellbahn-hellersdorf.de
- 1. Südtüringer Modellbahnausstellung der IG Modellbahnfreunde Haselal in der Mehrzweckhalle Viernau, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 0178 7100304

Fr 30.10. bis So 1.11.

- Faszination Modellbau in Friedrichshafen, Leser des Modelleisenbahner erhalten mit dem Gutscheincode FN2026MEB eine Ermäßigung von 3 Euro auf die reguläre Tageskarte im Online-Ticketshop, Tel. 07025 9206100, www.faszination-modellbau.de

Sa 31.10.

- Gartenbahn-Fahrttag zu Halloween des Eisenbahnvereins Langenau am Bahnhof Brand-Erbisdorf, 10–17 Uhr, Tel. 037322 41951, www.eisenbahnverein-langenau.de

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



Das Vershub-Schwergewicht (80 Tonnen Dienstmasse) V90 027 in seinem Element: Rangierarbeiten an großen Güterverkehrsknoten oder hoch belasteten Gleisanschlüssen – etwa von Raffinerien und Chemiewerken, ohne die es gar keine Dieseltraktion gäbe.

Rangiert ganz oben

Mit der DB-Rangierdiesellok V90 macht man nichts verkehrt. 2026 kündigten daher gleich zwei Hersteller eine H0-Neukonstruktion an. Diejenige von Piko macht nun den Anfang.

Zugegeben: Sonderlich überraschend ist ein weiteres Modell der Baureihe V90 im Maßstab 1:87 nicht. Schon das erste H0-Modell vor fünf Jahrzehnten, herausgebracht von Roco, ließ die schwere Rangierdiesellok der Bundesbahn zu einem Dauerbrenner auf den 16,5-mm-Gleisen werden. Später sollten dann noch deutlich besser detaillierte Nachbildungen von Märklin, Brawa und ESU folgen. Doch jede war stets mit einem entscheidenden Manko behaftet, die so manchen H0-Bahner vom Kauf abhielt. Entweder war sie etwas grob gehalten, nur mit teurer digitaler Vollausstattung erhältlich oder geriet in wartungstechnischer Hinsicht unglücklich.

So gesehen ist es begrüßenswert, dass sich mit Roco und Piko 2026 gleich zwei H0-Anbieter daran machten, ein in allen Belangen ansprechendes Modell der V90 zu konstruieren. Während man in Bergheim bei Salzburg noch fleißig ist, liegt die Maschine aus Sonneberg bereits fertig vor.

Noch ein H0-Modell der V90? Gute Gründe sprechen dafür!

Das Piko-Team riskierte nicht etwa einen Schnellschuss, sondern legt eine wohldurchdachte Miniatur-Diesellok vor. Ausgewählt wurde eine Repräsentantin der ersten Bauserie, die nach der Lieferung der 20 Vorausloks 1964/65 durch MaK ab 1966 ebendort entstand. Die ersten Serien-

loks besaßen den Motor MB 12V 652, der 1100 PS leistete und auch in der V100.10 erfolgreich eingesetzt wurde. Kennzeichnend für die erste Bauserie waren die beiden großen Kühlerventilatoren. Und exakt an diesen Bauteilen wird die Akribie, mit der das Modell gestaltet wurde, besonders deutlich: Die Lüfterräder sind frei drehend unter hauchfein geätzten und makellos purpurrot lackierten Schutzgittern gelagert. Auch alle weiteren Merkmale der Vorbauten wie die seitlichen Lamellen der Luftzufuhr oder die zahlreichen Klappen samt der winzigen Knebel und Scharniere wurden meisterlich aus der wohlproportionierten Form herausgearbeitet. Allein der Bereich um die leichte Abschrägung an der



Fotos & Montage: Alexander Bergner



Piko ist erneut ein so gut wie makelloses Modell einer typischen DB-Diesellok gelungen. Nur die eckigen SMD-LED hinter den Lampengläsern stören den Vorbildeindruck leicht.

des Modell-Mittelmotors allerdings leicht angehoben werden musste. Die graziösen Scheibenwischer sind einzeln angesetzt. Auf dem mausgrauen Lokdach sitzt nicht nur die Kathrein-Rangierfunkantenne am richtigen Platz, auch der Auspuff besitzt eine fein gravierte Gitterabdeckung.

Pikos V 90 ist vorbildgetreu und zugleich praxistauglich

Die dünnen Griffstangen und Handläufe an Führerhaus und Vorbauten sind allesamt aus Kunststoff gefertigt, der leider nur durchgefärbt ist. Dies fällt jedoch nur bei starkem direkten Lichteinfall auf. Trotz der maßstäblichen Materialstärke wirken sie stabil und bruchunempfindlich. Die im harten Anlagenbetrieb in dieser Hinsicht deutlich gefährdeten Frontgriffe wurden dagegen vollständig aus Metall erstellt: Die

an den Rangierertritten hinten liegenden Griffstangen sind harte, sauber lackierte Stahldrähte passenden Durchmessers mit runden Abschlussköpfen, die zwischen den in Konsolen sitzenden Frontleuchten angebrachten Griffe dagegen geätzte und anschließend rot gefärbte Feinbleche in ebenfalls vorbildlicher Profildicke. Passend zu einer Lok, die noch nicht die viel später angebrachten, zwar praktischen aber unansehnlichen seitlichen „Vodkageländer“ besitzt, verläuft nur eine weitere Querstange mittig zwischen beiden Laternen-Konsolen. Eine wahre Augenweide sind die gleichfalls durchgeätzten Rangierertritte mit ihrem überzeugenden Nirosta-Finish. Sehr zierlich ist auch die Noppenblechstruktur der Umläufe dargestellt.

Die für die V 90 so typischen Konsolen der Spitzenbeleuchtung gelangen erst-

Vorderkante des Motorvorbaus wirkt im Vergleich zum Vorbild minimal zu eckig.

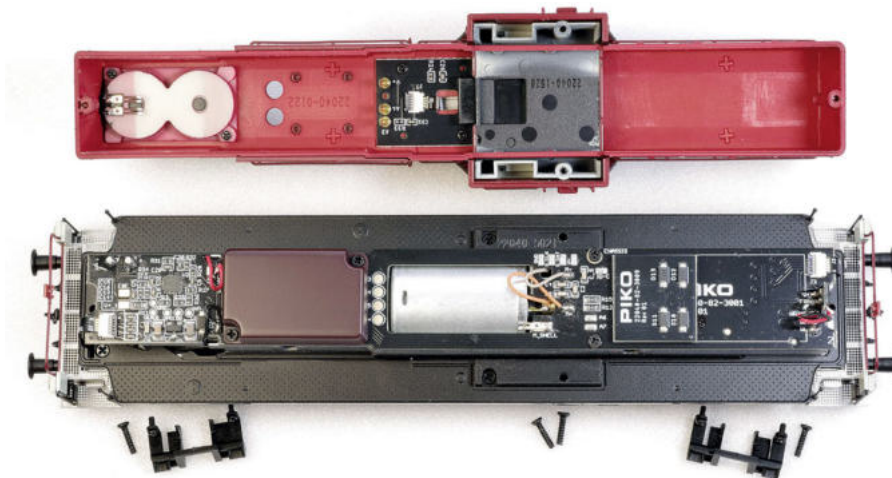
Ausnahmslos perfekt zeigt sich dagegen das Führerhaus. Sämtliche Konturen wie etwa die Türen mit ihren typischen, leicht zurückspringenden Trittstufen zeigen sich exakt so wie beim Original. Die Scheiben besitzen hauchdünne Rahmen als Nachbildung von schwarzen Gummi- oder Alu-Einfassungen und bieten eine freie Sicht in den vollständig eingerichteten Führerraum, dessen Bodenplatte wegen

In der Seitenansicht wird deutlich, dass die V90 stärker in die Länge gezogen ist als ihre Vorgängerin, die Universal-Baureihe V 100.





Die unter den feinen, lackierten Gitterabdeckungen liegenden Ventilatoren sind drehbar gelagert. Generell wurde die Oberseite der Vorbauten sehr ansprechend detailliert.



Der klare und modulare Aufbau aktueller Piko-Modelle ist ein großes Plus, alle Hauptbauteile werden durch servicefreundliche Schraubverbindungen zusammengehalten. Eine Schallkapsel für den Lautsprecher sitzt schon unter dem langen Vorbau.

mals in H0 in absolut maßstabsgetreuer Umsetzung und auch mit sämtlichen der modellbauerisch nicht leicht umzusetzenden Aussparungen. Anders als bei vielen H0-Loks von Piko, die Lampeneinsätze mit angedeuteten Vorbild-Leuchtmitteln besitzen, stechen die in ausgeschaltetem Zustand sehr gelblichen SMD-LED, die direkt hinter den Gläsern sitzen, so allerdings etwas zu deutlich hervor.

Der Rahmenbereich glänzt mit seiner kompromisslosen Durchgestaltung. Bis hin zu den runden Hochleistungspuffern mit ihren typischen Vertiefungen zur Verschleißermittlung oder den realistisch herausgearbeiteten Anhebe Punkten stimmt hier alles. Unter dem Tank wurde das Verteilergetriebe angedeutet, unter den sehr plastisch und mit viel Tiefe gestalteten Drehgestellen sitzen die Achsantriebe. Die Megi-Federelemente samt Achslagern

sind Teil der Drehgestellform, die Doppelschraubenfedern, die Bremszylinder und die Sandbehälter samt Fallrohren dagegen gesonderte Anbauteile. Im Inneren wurde sogar das Bremsgestänge nachgebildet.

Auch die ohne jegliche Staubeinschlüsse aufgebrauchte purpurrote Farbgebung weiß zu gefallen. Die Maschine trägt einen sogenannten „Negativkeks“, so wie fast jede in

Die Loktechnik bietet keine unschönen Überraschungen

den 1960er-Jahren an die DB ausgelieferte Diesellok. Die Erstbeheimatung der 1966 gebauten V 90 027 im Bw Delmenhorst bei Bremen erweist sich, wie alle weiteren Anschriften, ebenfalls als korrekt.

Modelltechnisch setzt Piko auf Bewährtes: Ein kräftiger Fünfpol-Motor treibt alle vier Radsätze über Kardanwellen an. Zwei Räder tragen Haftreifen und sorgen

Steckbrief

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 22040
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit zwei Schwungmassen per Kardangetriebe auf alle vier Radsätze; zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 298 Gramm
- **V_{min}:** 0,5 km/h bei 0,6 Volt
- **V_{max}:** 93 km/h bei 12 Volt
- **Ausstattung:** PluX22-Schnittstelle nach NEM 658; Lichtwechsel warmweiß/rot
- **Zubehör:** Bremsschläuche, Kupplungshaken, Rahmen-Füllstücke (für Vitrine)
- **Preis:** 199 Euro (UVP)



Ist einen genaueren Blick wert: Das Führerhaus weist eine vorbildgerecht nachgebildete Inneneinrichtung auf.

für ausreichend Zugkraft. Dank der beiden Schwungmassen läuft die V 90 ohne jedes Ruckeln an. Sie bewegt sich auch im für eine Rangierlok so wichtigen niedrigen Geschwindigkeitsbereich absolut gleichmäßig. Die Höchstgeschwindigkeit des maximal 80 km/h schnellen Vorbilds wurde gut gewählt. Die LED-Beleuchtung geriet nicht zu hell, Analogfahrer dürften indes Mikroschalter für selbige vermissen.

Das Testmuster besitzt einen Pufferkondensator auf der Unterseite der Platine, der sich jedoch nur im Digitalbetrieb nutzen lässt. Der erfreulichen Fahrdynamik wegen ist er aber gar nicht zwingend notwendig. Zudem lässt sich die neue V 90 von Piko dank der PluX22-Schnittstelle einfach und schnell digitalisieren.

Fazit: Bis auf praktisch irrelevante Kleinigkeiten ein H0-Modell der V 90, wie es sich viele wünschen dürften. A. Bergner

2027

Beeindruckendes Großformat
49 × 34 cm

IN BILDERN



€ (D) 24,99 | 12 Kalenderblätter, 12 Abb.



€ (D) 24,99 | 12 Kalenderblätter, 12 Abb.



€ (D) 24,99 | 12 Kalenderblätter, 12 Abb.



€ (D) 24,99 | 12 Kalenderblätter, 12 Abb.

Hier mehr
erfahren!



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

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

E 69 im Doppel



Eine Baureihe und vier, ja eigentlich fünf verschiedene Loks, das kennzeichnet die E 69, die spätere Baureihe 169 der DB. Lenz setzte 169 002 und 169 005 im Maßstab 1:45 um.

Mit den kleinen E-Lok-Oldtimern lieferte Lenz gleich zwei neue Lokkonstruktionen aus, denn sie unterscheiden sich bis auf die Achsfolge Bo grundsätzlich voneinander. Die entsprechenden Details sind bei der Modellumsetzung in allen Belangen berücksichtigt. So unterscheiden sich die Radsätze in Bauweise und Durchmesser und auch der Achsstand passt zum jeweiligen Vorbild.

Gut abgestimmte Technik

Die Antriebstechnik der Modelle ist bis auf die Abstände zwischen Motor und Antriebsschnecke identisch. Auf eine Schwungmasse wurde verzichtet, jedoch bietet der Stromspeicher kontaktsicheren Fahrbetrieb. Beim Fahrttest überzeugten beide Loks mit sehr leisen Fahrgeräuschen und seidenweichem Fahrverhalten. Gemessen am Gewicht der Loks mit ihren zwei Antriebsachsen ist die Zugkraft für

einen vorbildgerechten Einsatz auch in der Steigung ausreichend.

Über den Lokdecoder können neben den Lichtfunktionen und umfangreichen Betriebsgeräuschen die Rangierkupplungen betätigt werden. Zudem kann der Stromabnehmer herauf- und heruntergefahren werden. Die Lautstärke der Betriebsgeräusche ist dem Einsatz in einem Hobbyzimmer angemessen eingestellt, kann jedoch individuell angepasst werden.

Detailreiche Gestaltung

Rahmen und Gehäuse der Spur-0-Modelle sind aus Metalldruckguss gefertigt und geben den Loks das notwendige Gewicht. Montierte Bauteile wie Griffstangen und Scheibenwischer sind aus flexiblem Kunststoff konzipiert. Die Windabweiser Scheiben sind nur auf der Seite mit dem quer zur Fahrtrichtung stehendem Bedienpult montiert.

Die Dachgestaltung entspricht bei beiden Elektroloks ihren Vorbildern mit unterschiedlicher Ausrüstung und Leitungsführung. Lediglich der Durchführungsisolator und die Hochspannungssicherung sind identisch. Auf der 169 002 ist ein SBS39-Stromabnehmer mit Rillenisolatoren montiert, auf der 169 005 ein SBS9 mit Glockenisolatoren.

Niete, Nietbänder, Lüftungsschlitze und Scharniere sind korrekt angeformt. Die Lackierung ist gleichmäßig und fein aufgebracht und die Anschriften sind randscharf gedruckt. Die passgenau eingesetzten Fenster gewähren Einblicke in die beleuchtbaren Führerstände mit der jeweils angedeuteten Inneneinrichtung.

Besondere Beachtung verdient der Fahrwerksbereich bei beiden Loks. Die vielen montierten Bauteile sind teils aus Metall und teils aus Kunststoff gefertigt. Bei der 169 002 stehen die Blattfedern mit ihren Schaken knapp vor dem Rahmen.

Links: Vor der Alpenkulisse zieht 169 002 einen kurzen Güterzug an der abgestellten 169 005 vorbei.



Im Streiflicht zeigen sich angeformte und montierte Details an Aufbau und Rahmen.



Sandbehälter mit Druckluftleitung, Schmierpumpe und Aufstiegsritte mit Rautenmuster präsentieren sich fein nachgebildet.

Auch die Sandbehälter stehen an Konsolen befestigt frei vor dem Rahmen. Hauptluftbehälter, Bremswiderstände, BBC-Sifa, Schmierpumpe und weitere Einrichtungen schmücken den Rahmen der 169 002.

Den Fahrwerksbereich der 169 005 bereichern deutlich mehr Details. Es fallen die etwas größeren Speichenräder ebenso auf wie die vorgebauten Pufferträger. Zwischen den Radsätzen erkennt man die

Verkleidung des Transformators. Bremszylinder, Sifa, Schmierpumpe und weitere interessante Details sind zu entdecken.

Fazit: „Klein, aber oho“ darf man mit Fug und Recht sagen. Das gilt gleichermaßen für die betrieblichen Eigenschaften wie auch für den Detailreichtum, den beide Loks unabhängig von ihrer Form und Farbgebung unterscheidet und auszeichnet.

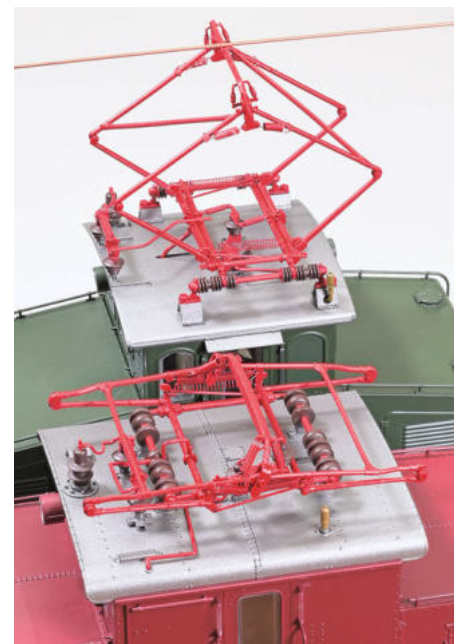
Gerhard Peter



Auf der dem Führerpult abgewandten Seite gibt es keine Windabweiser. Am Fahrwerk sind der Zwischenkühler des Kompressors, Bremszylinder und Sifa gut auszumachen.

Steckbrief

- **Hersteller:** Lenz
- **Bestellnummern:** 40369-02; 40369-20
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall mit Kunststoffzurüstteilen
- **Antrieb:** Vom Präzisionsmotor auf beide Radsätze, keine Schwungmasse, ein Radsatz pendelnd gelagert
- **Gewicht:** 855 bzw. 975 Gramm
- **V_{min}:** 1 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 56 km/h bei Fst. 28
- **Ausstattung:** Zahlreiche Sound- und Lichtfunktionen, Kupplungen und Stromabnehmer fernbedienbar
- **Zubehör:** kpl. montiert
- **Preis:** 799 Euro (UVP)



Stromabnehmer SBS 39 auf der grünen 169 002 und vorn der SBS 9 auf 169 005.



Jedes Achslager zeigt sich mit anderen Details – hier der Schmierpumpenantrieb.



Universallok

Mit den Drehstromlokomotiven der Baureihe 120 wurde eine Lok entwickelt und gebaut, die für viele ihrer Nachfolgerinnen als Vorreiterin gesehen werden kann. Fleischmann widmet nun dieser Baureihe eine Neukonstruktion im Maßstab 1:160.

Da freut sich der Fotograf! Zwischen dem sommerlichen Grün bietet 120001 mit ihrem IC in derselben Farbgebung einen richtig farbenfrohen Anblick.

Steckbrief

- **Hersteller:** Fleischmann
- **Bestellnummern:** 7570059 (DCC); 7560058 (analog)
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Glockenankermotor mit Schwungmasse auf beide Drehgestelle, zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 98 Gramm
- **V_{min}:** < 1 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 182 km/h bei Fst. 28
- **Ausstattung:** Sound- und Lichtfunktionen
- **Zubehör:** Bremsschlauch- und Kuppelungsattrappen
- **Preise:** 319,90 Euro (UVP Sound); 219,90 Euro (UVP analog)

Die Baureihe 120 gehört als erste Drehstromlokomotive der Deutschen Bundesbahn zu den wichtigsten Entwicklungen im deutschen Lokomotivbau.

Die ersten Lokomotiven wurden von 1979 bis 1980 gebaut und dienten vier Jahre lang der Erprobung der Drehstromantriebstechnik und der elektrischen Nutzbremse.

Die Loks 001 bis 004 waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt. 120005 wich äußerlich von den anderen ab (tiefer gezogener Knick auf der Front sowie eine anfängliche Verkleidung auf dem Dach und um die Puffer herum) und war für 200 km/h zugelassen.

Nach der Erprobungszeit bestellte die DB im Jahr 1984 insgesamt 60 Lokomotiven bei BBC, Henschel, Krauss-Maffei und Krupp. Diese wurden zwischen 1987 und 1989 gebaut und erhielten die Bezeichnung 120.1. Sie erhielten alle eine Zulassung für 200 km/h.

Seit 2002 befindet sich keine der Vorserienloks mehr im regulären Dienst. 120004 war bis Oktober 2011 bei der DB Netztechnik unterwegs. Im Juli 2020 verabschiedete sich dann auch die Baureihe 120.1 bei DB Fernverkehr offiziell in den Ruhestand. Im Dezember 2020 schieden die für den Nahverkehr umgebauten 120.2 aus dem Dienst bei der DBAG aus. Bei der DB Netztechnik war die letzte 120 bis November 2023 im Einsatz. Einige Lokomotiven verkaufte man an private EVU, etliche wurden verschrottet.

Eine wichtige Entwicklung im Lokomotivbau

Die Bergheimer bringen nun zwei N-Modelle dieser wichtigen Lok auf den Markt. Eine Vorserien-(120001) und eine Serienmaschine im DBAG-Lack (120105). Die Formgebung der 120 ist ausgezeichnet umgesetzt. Lackierung und Bedruckung lassen ebenfalls nicht zu wünschen übrig. Der minimalistisch



Fotos: cl



Es werde Licht! Beim Modell lassen sich das Spitzenlicht, die Zugschlussbeleuchtung und das Licht im Führerraum digital schalten.



Die Dachausrüstung der neuen 120 ist sehr gut gelungen und rundet das ohnehin stimmige Gesamtbild bestens ab.

erscheinende Lokkasten wird durch Details hervorragend ausgeschmückt. So sind an den Türen feine Griffstangen angesetzt, Tritte angeformt oder feine Scheibenwischer verbaut. Ein weiterer Hingucker ist die Dachgestaltung, passend zur Vorserienlok mit nur einer Dachlei-

tung und filigranen Stromabnehmern des Typs SBS 80 A1, die vorbildgerecht auf den Isolatoren befestigt sind.

Das Modell weist fabelhafte Fahreigenschaften auf und verfügt über eine sehr gute Stromaufnahme. Die Digitalversion bietet 24 Licht- und Soundfunktionen. Der

Klang des Vorbilds ist sehr gut eingefangen. Neben Spitzenlicht und Zugschluss-signal lassen sich Führerraumbeleuchtung und Fernlicht digital schalten. Die Lichtfarbe ist optimal gewählt.

Das Modell lässt sich durch das Abziehen des Gehäuses öffnen. Der Grundaufbau besteht aus Metall. Auf diesem liegt die Platine auf. Darunter verstecken sich der Next18-Decoder (ZIMO MS591 N18) und der Lautsprecher.

Als Antrieb ist ein Glockenankermotor mit Schwungmasse verbaut. Über zwei Kardanwellen leitet dieser die Kraft an die Drehgestelle weiter. Alle Achsen sind angetrieben. Zusätzlich verfügt die Lok über jeweils einen Haftreifen an jedem Drehgestell. Insgesamt hinterlässt das Modell einen technisch durchdachten und aufgeräumten Eindruck.

Fazit: Die 120 ist wohl bisher eine der gelungensten Neukonstruktionen in diesem Jahr. Sie überzeugt sowohl technisch als auch durch ihr Äußeres!

cl



Nach dem Abziehen des Gehäuses findet man ein aufgeräumtes Inneres vor. Decoder und Motor liegen ebenso wie der Lautsprecher unter der Platine.

Legende in Z

Der RAe TEE II der SBB war Europas erster elektrischer Vierstrom-Triebzug. Märklin setzt ihm in einer Kooperation ein Denkmal im Maßstab 1:220.



Der Trans-Europ-Express, kurz TEE, ist ein Klassiker. Mit ihm lässt sich international punkten, ein Absatz ist in mehreren Märkten Europas gesichert. Den Schweizer RAe TEE II umgibt zudem der Hauch des Besonderen: Mit ihm wurde schon im Jahr 1961 die Abkehr von der ansonsten damals im TEE-Verkehr noch üblichen Dieseltraktion eingeschlagen. Revolutionär waren damals Idee und Umsetzung eines Vierstrom-Zugs, der in den Bahnstromsystemen der beteiligten Bahnverwaltungen (SBB und DB, CFL, SNCB und NS sowie FS und SNCF) zugelassen war und verkehren konnte.

Ein solches Vorbild war nicht nur für Märklin interessant. Für den Viersystemzug entstand eine Kooperation mit SZL, der Zweitmarke von American Z Lines für europäische Vorlagen. Dort wird der Z-Triebzug als „Graue Maus“ für die Epo-

che V erscheinen, während aus Göppingen schon der sechsteilige TEE-Triebzug mit der Betriebsnummer 1052 für die Epoche IV angerollt ist.

Betrachtet man das neue Modell genauer, sind Stärken und Schwächen gleichermaßen zu finden, die im Folgenden skizziert sein sollen. Auffallend ist, dass der TEE-Zug schon auf den ersten Blick nicht durch und durch als Märklin-typisch erscheint. Zwar entspricht die elektrische Teilung des Chassis im Motorwagen auch der neuen Philosophie in Göppingen, doch Haftreifen gehören dort nicht dazu. Auch verzichtet man bei Märklin ansonsten nicht auf Spurkränze in der Mitte dreiachsiger Drehgestelle.

Die Zusammenarbeit bestand hier also wohl eher darin, diesen Zug als weiterer Anbieter vermarkten zu dürfen, was nicht zu kritisieren ist. Immerhin kommen die Käufer so auch in den Genuss neu kon-

struierter filigraner Scherenstromabnehmer mit unterschiedlichen Schleifstücken, die vorbildgerecht zu den Seiten versetzt und ineinanderragend montiert sind. Auch die Dachleitungen aus Draht auf ihren Isolatoren tragen zum guten Bild bei.

Eine Motorraumnachbildung fehlt, und die Inneneinrichtung besteht fast nur aus den Sitzlehnen und vermag so nicht zu überzeugen. Die werkseitig nicht vorgesehene Innenbeleuchtung ist insofern fast zu verschmerzen. Die Spitzenlichter und Schlussleuchten (diese deutlich weniger)

Äußerlich fast perfekt und leise auf den Schienen

flackern und verraten, dass auf eine Pufferung verzichtet wurde. Das rächt sich auch im Fahrbetrieb, weil die Stromabnehmerbasis wegen der Haftreifen eher knapp ausfällt, was trotz kleiner Schwungscheiben beim Fahren zu Aussetzern führt.



Ein neues und interessantes Gesicht auf Z-Anlagen: Märklin/AZL schließen eine wichtige Lücke im Bereich des hochwertigen europäischen Reisezugverkehrs.

Ansonsten zeigt sich der RAe gut regelbar, macht auch in Steigungen nicht schlapp und fährt angenehm ruhig am Betrachter vorbei. Dabei erreicht er seine Vorbildgeschwindigkeit nicht ganz, dafür bedarf es 11 Volt am Gleis. Das steckt der Glockenankermotor aber problemlos weg, da er für 12 Volt Maximalspannung ausgelegt ist. Äußerlich sind kaum Schwächen zu



Ein klein wenig hochbeinig wirkt der Zug nur aus der Preiser-Perspektive.



Das Bild zeigt die knifflig zu handhabenden Übergänge, die exakt einrasten müssen.

erkennen. Die Vorbildmaße sind insgesamt gut getroffen, die Details am Modell korrekt wiedergegeben. Lackierung und Bedruckung sind ohnehin Göppinger Stärken. So bleiben nur die fehlenden Scheibenwischer auf der Liste, die sich aber aus Kleinserienteilen auf Wunsch nachrüsten lassen dürften.

Viele Gedanken haben sich die Konstrukteure zum geschlossenen Zugbild gemacht. Die Faltenbalgnachbildungen sind dreiteilig und nutzen eine Kulissenführung, sodass sich in jeder Fahrsituation enge Wagenabstände ergeben. Schwierig ist nur das Kuppeln der Wagenele-

mente: Ein mittiger Fingerdruck auf den Faltenbalg richtet ihn so aus, dass sein Gegenüber auch in die Steckkupplung eingreifen kann – Misserfolge führen zur Zugtrennung oder Entgleisung.

Fazit: Die Z-Umsetzung dieses wichtigen TEE-Triebzuges war eine große Herausforderung, die zwar nicht ganz perfekt, aber in der Summe gut gemeistert wurde.

Holger Späing



Die feine Dachausrüstung kann überzeugen, im Motorwagen glänzen zwei kleine Schwungmassen.



Fotos: Trainini



Steckbrief

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 88730
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor auf vier Drehgestellradsätze im Motorwagen, zwei diagonal versetzte Haftreifen
- **Gewicht:** 50,7 Gramm (Motorwagen), 151 Gramm (sechsteiliger Zug)
- **V_{min}:** 3,7 km/h bei 1,8 Volt
- **V_{max}:** 150 km/h bei 10 Volt
- **Ausstattung:** Weiß-Rot-Lichtwechsel
- **Zubehör:** –
- **Preis:** 699 Euro (UVP)



Das Bundesbahn-Personal macht große Augen: Der französische Dieseltriebwagen ist ein ungewohnter Gast auf deutschen Gleisen.

RGP 1 als TEE

Von Jouef/Hornby wurde nun der französische TEE-Triebwagen auf Basis des RGP 1 als Sound-Modell für H0 ausgeliefert.



Charakteristisch ist auch das Kopfende des Beiwagens mit sehr kleinem Führerraum.

Anders als die DB und die SBB/NS, die jeweils neu entwickelte TEE-Triebwagen zur Einführung eines hochwertigen europäischen Fernzugnetzes aus dem Boden stampften, behalf man sich bei der SNCF (und auch der FS) mit der Aufmöbelung bestehender Triebwagengattungen. In Frankreich hatte man mit dem RGP 1 (Rame à grand parcours) als Nachfolger des RGP 2 ein passendes Fahrzeug im Bestand. Die zweiteiligen Einheiten aus Trieb- und Beiwagen hatten sich im innerfranzösischen Fernverkehr schon bewährt. Für den TEE-Einsatz wurden sie mit Klimaanlage, Küche (Service am Platz) und Dreilicht-Spitzensignal ausgerüstet und erhielten die passende Lackierung. In den

Jahren 1958 und 1959 nutzte man sie für den TEE 155/190 „Parsifal“ Paris – Dortmund. Anschließend verkehrten sie als TEE 185/186 „Paris-Ruhr“ nach Düsseldorf. TEE-Einsätze des RGP 1 erfolgten auch nach Zürich, Brüssel, Turin und Genf. Bald genügten diese Garnituren aber nicht mehr den Ansprüchen und sie wurden

TEE-Einsätze führten die RGP 1 nach Deutschland

durch die VT 11.5 der DB oder durch lokbespannte Züge ersetzt. Die SNCF glich die als X 2770 eingereihten Triebwagen dann wieder der Ursprungsausführung an und entfernte die Küche.

Das neue Jouef-Modell entspricht den genannten „Parsifal“-Einsätzen und ist

daher auch für hiesige Modellbahner interessant, insbesondere, da die Modellausführung rundum gelungen ausgefallen ist. Die Farbgebung ist sehr sauber, die Nachbildung der Alu-Zierleisten ist angeformt und sauber farblich abgesetzt. Die Beschriftung ist SNCF-typisch eher sparsam, aber mit den Betriebsnummern X 2774 und XR 7774 scharf gedruckt. Die Fenster mit feinen Fensterrahmen (vorbildgerecht alufarben oder schwarz) sind sehr exakt eingesetzt, dahinter sind teilweise Vorhänge angedeutet. Am Gehäuse gefallen die angesetzten Griffstangen an den Einstiegen. Ein Hingucker ist der eingerichtete, große Führerraum des Triebwagens mit freundlichem Lokführer, die Fronten sind dort mit feinen Kunst-



Fotos: abp



Ein Symbol für Eleganz und Schnelligkeit auf Frankreichs Schienen: der aerodynamisch geformte Kopf – mit freundlich grübendem „Conducteur“.

Trieb- und Beiwagen sind über eine starre Kunststoff-Nachbildung der Schraubenkupplung eng (und kulissengeführt) miteinander verbunden.



Die Nachbildung des SACM-Motors (das Firmenlogo ist lesbar) ist durch die Fenster des Triebwagens erkennbar. Der Modell-Motor liegt unter der Abdeckung rechts im Bild.

stoffsteckteilen komplett zugerüstet. Im Beiwagen existiert nur ein kleiner Hilfsführerstand neben der Nachbildung des Übergangs zwischen den Beiwagen. Bei einer Doppelführung mit zwei Einheiten wurden diese mit den Beiwagen aneinandergekuppelt. Das ist auch im Modell möglich, wenn ein kleiner Teil der Schürze entfernt und Kupplungen eingesteckt werden. Der Beiwagen muss aus diesem Grund ohne Zurüstteile auskommen. Dafür ziehen dort sehr exakt geformte Steckdosen oberhalb der Frontleuchten den Blick auf sich. Auf dem Dach fallen feine Lüftungsgitter mit darunter liegenden,

hellgrauen Rotoren-Nachbildungen ins Auge, und auch die Drehgestelle überzeugen mit fein detaillierten Nachbildungen der Bremseinrichtung.

Die Inneneinrichtung ist eher sparsam detailliert, die Motorabdeckung ist bei waagrechtem Blick auf den Triebwagen nicht sichtbar und liegt unterhalb der Fensterunterkante. Die Beleuchtung der Fahrgasträume ist digital schaltbar, auch der Beiwagen ist mit einem Decoder ausgestattet. Der Sound klingt realistisch, ist aber bei höherer Geschwindigkeit zu leise und wird vom zunehmend deutlich hörbaren mechanischen Fahrgeräusch übertönt.

Unter den vielen Sound-Funktionen findet sich auch die Signalhorn-Variation mit doppeltem „Meep-moop moop-meep“, der Lieblingsbeschäftigung französischer Lokführer.

Fazit: Der SNCF-TEE von Jouef ist fast rundum gelungen und stellt auch für deutsche Epoche-III-Anlagen eine interessante Bereicherung dar. *abp*



Steckbrief

- **Hersteller:** Jouef/Hornby
- **Bestellnummer:** HJ2461S
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit zwei Schwungmassen auf alle vier Radsätze des Triebwagens; zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 320 Gramm (Triebwagen)
- **V_{min}:** 2 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 188 km/h bei Fst. 28
- **Ausstattung:** Zimo-Sounddecoder, 28 Licht- und Soundfunktionen;
- **Zubehör:** Ersatzteile, Kupplungen
- **Preis:** 484,90 Euro (UVP Sound)



Markant sind die vier großen Sandbehälter an den Kasten-ecken von E73 01. Auf der Steilstrecke nach Berchtesgaden waren sie unverzichtbar.

Elektro-Bayerin aus grauer (Vor-)Zeit

Die bayerische EG 1 war 1914 die erste Drehgestell-E-Lok mit Einzelachsantrieb für 15kV/16²/₃Hz-Betrieb. Das H0-Modell von Brawa erscheint nun überarbeitet als Soundlok im Farbkleid der späten Epoche II.

Leider sind die in nur zwei Exemplaren gebauten EG 1 der K.Bay.Sts.B. ein wenig in

Vergessenheit geraten, obwohl es sich um wegweisende Drehgestell-Lokomotiven mit Tatzlagerantrieb handelte. Sie kamen später als Baureihe E 73 zur Reichsbahn und standen bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges in Betrieb. Im dunkelgrauen Farbkleid der letzten Einsatzjahre, schon mit dem

„Pleitegeier“ des NS-Regimes verunziert, wurde die EG 1 als E 73 01 für H0 nun überarbeitet neu aufgelegt. Mit an Bord ist ein Sounddecoder von Doehler & Haass. Das dargebotene Fahrgeräusch und viele Zusatzfunktionen klingen, trotz fehlender Originalaufnahmen, durchaus realistisch. *ba*

UNSERE BEWERTUNG

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

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; perfekte Detaillierung; Lackierung und Beschriftung; Fahreigenschaften; Sound

KONTRA: Epochenwahl

BESTELLNUMMER: 70182

PREIS: 359,90 Euro

URTEILE: 

Kurz und gut

Bei Arnold erschien nun eine Sound-Variante nach Vorbild der Baureihe 627 in N.

AUF EINEN BLICK

PRO: Maßstäblichkeit; sehr gute Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; reichhaltige Soundfunktionen; Fahrgast- und Führer-raumbeleuchtung

KONTRA: –

BESTELLN.R.: HN2697S

PREIS: 309,90 Euro (UVP)

URTEILE: 



Einige Exemplare des Nebenbahnretters der 70er-Jahre wurden noch verkehrsrot umlackiert.

Schon 14 Jahre ist es her, dass Arnold den 627 erstmals präsentierte. Das gelungene Modell entsprechend der ersten, nur in acht Exemplaren gebauten Bauserie mit gesickten Seitenwänden erscheint nun in neuen Varianten und auch mit Sound: Die Zusatzkosten

bei der Anschaffung lohnen sich für den digital fahrenden N-Bahner allemal: Das Fahrgeräusch in unterschiedlichen Betriebszuständen klingt gut, besonders der Leerlauf beim Auslaufen ist lobenswert. Den Betriebsbahner erfreuen viele weitere Sound- ebenso wie die

Lichtfunktionen, etwa das Flackern der Innenbeleuchtung beim Einschalten, auch die Führerräume lassen sich beleuchten. Die Fahreigenschaften sind ausgezeichnet, die mechanischen Geräusche übertönen den digitalen Sound nur bei Höchstgeschwindigkeit. *abp*



So lang wie mancher Reisezugwagen: Auf den Sggnss-xl passen zwei 40-Fuß-Container, das macht ihn einzigartig.

Langer Lulatsch

Hobbytrain bringt den 25,94 Meter langen Sggnss '80 als Neukonstruktion für die Spur N.

Die extra langen Containertragwagen der Gattung Sggnss '80 (Sggnss-xl) sind wegen ihrer gestreckten

Form echte Hingucker in KLV-Zügen. Die Umsetzung als N-Modell war wegen dieser Maße nicht einfach, doch

nun rollen die ungewöhnlichen Modelle in zunächst vier Versionen auf die N-Gleise. Die Rahmen aus Metall sind im Bereich der Drehgestelle innen ausgenommen, um zumindest den R2 bewältigen zu können. Die Umsetzung wirkt rundum sehr gelungen, das gilt auch für die Container. *abp*

AUF EINEN BLICK

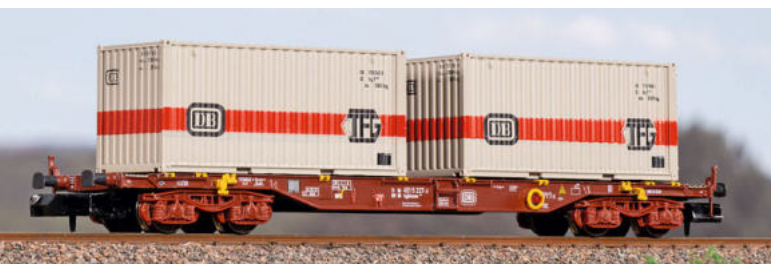
PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Finish; Ladegut

KONTRA: Nicht für Radius R1

BESTELNRN.: H23102 (ÖBB/RCW, rot); H23101 (Metrans, braun)

PREISE: je 66,90 Euro

URTEILE:



Besonders fotogen mit den DB-Containern vergangener Zeiten: Der kurze Tragwagen passt für zwei 20-Fuß-Metallkisten.

Die DB-Drehgestell-Tragwagen der Gattung Sgjkkmms 699 erschienen im Jahr 1981 und schützten

das Ladegut mit längsbeweglichen Pufferträgern und Stoßdämpfern vor Erschütterungen. Hobbytrain bildete

die entsprechenden gelben Warnmarkierungen auch im Modell nach (von oben sichtbar). Auch diese vortrefflichen Güterwagenmodelle besitzen Metallrahmen. Zusammen mit den Magneten in den Containern ergibt das eine sehr betriebssichere Beladung. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; sehr feine Detaillierung; Farbgebung und Bedruckung; Container mit Magneten ausgestattet

KONTRA: –

BESTELNRN.: H23201

PREIS: 55,40 Euro

URTEILE:

Drei mal drei Kessel

Von Märklin werden besondere Kesselwagen als Dreierset im Maßstab 1:87 angeboten.

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; vorbildgetreue Detaillierung; feine Niet-Gravuren; grazile Geländer und Aufsteige, Farbfinish

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: 46491

PREIS: 169 Euro (UVP)

URTEILE:

Ein bekannter Hamburger Autor von Güterwagen-Fachbüchern spürt stets neue, teils kuriose Vorbilder auf und beschreibt sie in seinen Werken. Modellbahnhersteller nutzen das gern als Anregung für Neuentwicklungen, so auch Märklin: Diese Kesselwagen mit drei hintereinander ange-



Vorbildgerecht besitzt nur ein Waggon ein Bremserhaus, zudem unterscheiden sich die Grautöne der Kesselaufbauten.

ordneten Einzeltanks für unterschiedliche Ölsorten gab es einst tatsächlich, sie fuhren für die deutsche BP-Vertretung. Von den Achslagern über die

Aufstiege und Geländer bis hin zu den genieteten Kesseln handelt es sich um fein detaillierte Miniaturen. Auch das Epoche-III-Finish ist gut geraten. *ba*



Das Set 1 enthält einen Apmnz 126.2, einen Bpmmnz 285.9 sowie den Servicewagen der Gattung Bvmmsz 187.5.

Die „letzten Mohikaner“

Roco erinnert mit drei H0-Wagensets an die inzwischen schon historischen IC-Einsätze zwischen Dortmund und Oberstdorf.

Exakt dem Betriebszustand der Jahre 2022/2023 entsprechen die insgesamt neun Wagenmodelle, die man nun bei Roco für die Nachbildung des IC 2013 „Allgäu“ anbietet.

Die teilweise überarbeiteten IC-Waggons zeigen zum Beispiel erstmals die Ausführung mit außen liegenden Schlusslichtern und Gummiwulst-Übergängen, außerdem separat

angesetzte WLAN-Antennen. Im Set 2 ist auch der damals letztmalig eingesetzte Bordbis-tro-Wagen ARkimmbz 288.4 enthalten – insgesamt eine sehr gut gelungene Erinnerung. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildgetreue und komplette Zugbildung möglich; Maßstäblichkeit; reichhaltige Detaillierung; Lackierung und mehrfarbige Bedruckung (auch der Fenster im Familienabteil)

KONTRA: Keine Zurstückteile für Pufferträger

BESTELLNUMMER: 6200183

PREIS: 229,90 Euro (UVP)

URTEILE: 

» KOMPAKT

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; maßstäblich wirkende Proportionen; feine Bedruckung und Lackierung

KONTRA: Bühnengeländer; Fensterrahmen unsauber; Abort-Fallrohr fehlt

BESTELLNUMMER: 87514

PREIS: 38,99 (UVP)

URTEILE: 

Märklin: Behelfs-Gepäckwagen in Z

Um den Mangel an Güterzug-Packwagen in den 60er-Jahren zu mindern, verwendete man bei der DB auch ehemalige „Donnerbüchsen“ für diesen Zweck. Das abgewandelte Z-Modell erinnert an diese Einsätze. Als Basis diente ein gemischtklassiger ABi-28, den man entsprechend umbeschriftete. Die Bedruckung ist extrem fein ausgeführt, was etwas im Kontrast zur ansonsten eher vereinfachten Detaillierung steht. *abp*



„Unglaublich, diese Detaillierung“, meint der H0-Landwirt – und er hat recht. Das Artitec-Modell kann voll und ganz überzeugen.

Der Bär aus dem Osten

Bei Artitec ist ein Fertigmodell des polnischen Ursus 1201 in H0 zu haben.

Der „Ursus“-Traktor 1201 war eine Gemeinschaftsentwicklung aus Jugoslawien, der Tschechoslowakei und Polen, entwickelt auf Basis der Modellreihe C-385. Die Fahrzeuge wurden von 1974 bis 1993 produziert und erhielten einen leistungsgesteigerten 121 PS-Dieselmotor. Unver-

ändert blieb das kantige und geräumige Fahrerhaus. Artitec bietet das charakteristische Fahrzeug als hochdetailliertes Resin-Fertigmodell an. Egal aus welcher Blickrichtung, der H0-Traktor verblüfft durch feinste Gestaltung mit vielen freistehenden Teilen und sauberster Farbgebung. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit und Detaillierung; sehr feine freistehende Bauteile und profilierte Streben am Fahrerhaus (komplett aus Resin); Farbgebung

KONTRA: Nicht rollfähig

BESTELLNUMMER: 387.571

PREIS: 46,50 Euro (UVP)

URTEILE: 

Die Lok wartet noch auf ihre Anhänger!

Bereits im Handel erhältlich.

RTB Cargo E-Lok BR193 „VecTruck“ Ep.VI DC

Roco

#7500223 DC analog 299,95 €

#7510223 DCC Sound 399,95 €

#7520223 AC Sound 399,95 €



Exklusiv für die Wilde 13+



Der Winter kann kommen. Die Anhänger hoffentlich auch.

Jetzt Vorbestellen!

Containertragwagen Sgmnns – Epoche VI (H0)

ESU 36612
2 Containertragwagen in H0
ohne Container
Bauart Sgmnns
79,95 €

ESU 36613
2 Containertragwagen in H0
ohne Container
Bauart Sgmnns
andere Betriebsnummern
79,95 €

DIE WILDE 13PLUS - DAS BESONDERE AUS LEIDENSCHAFT!

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

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

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

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

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

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

Modellcenter Hünenbein
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.modelltreinexpress.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.



Statt der mit den Weichen gelieferten einfachen Stellhebel lassen sich solche mit beleuchteten Weichenlaternen montieren.

Sowohl für die Standard- wie auch für die Innenbogenweichen sind nun feine Stellhebel mit beleuchteten Weichenlaternen (3 bis 16 V DC oder AC), also korrekt wiedergegebenen Signalbildern erhältlich. Die Stellhebel werden (mit Blick auf die Zun-

genspitze) für die links- oder rechtsseitige Montage angeboten. Sie sind für den reinen Handbetrieb ausgelegt und können über die Bewegung des Hebels bedient werden. Dabei dreht sich über einen Mitnehmer auch die Weichenlaterne um 90 Grad. Um die

Messing-Qualität für 0-Weichen

Die im Rahmen der neuen „Brass Line“-Serie angekündigten, beleuchteten Weichenlaternen von Lenz für die Baugröße 0 sind nun erhältlich.

Weichenzunge in den beiden Endlagen zu arretieren, ist der Stellhebel mit einer Rastmechanik versehen, welche auch die Laterne nach der Drehung fixiert. Bei den neuen Lenz-Weichen aus der Peco-Produktion wäre das nicht nötig, doch bei den älteren Weichen aus China-Produktion mit angeflanschem Antriebskasten schon. Die Stellstange lässt sich über ein Gewinde in der Länge an den Stellmechanismus der Weiche anpassen. Der Stellhebel wird mit zwei zu bohren-

den 0,8 mm-Löchern in der Schwelle fixiert und hinter der Weichenlaterne auf der Trasse verschraubt. *Gerhard Peter*

AUF EINEN BLICK

PRO: Das Vorbild ist funktional und modelltechnisch gut umgesetzt; die Stellstange lässt sich über ein Gewinde an die Weichenstellstange anpassen

KONTRA: Der Stellmechanismus ist etwas schwergängig

BESTELLNRN: 55035-01 bis 08

PREISE: 34,95 Euro (UVP)

URTEILE:

› KOMPAKT

AUF EINEN BLICK

PRO: Thema; natürliche Körperhaltung; Gesichtszüge und Bekleidung, feine Farbgebung

KONTRA: Bekleidung mit Latzhose und Halstuch nur für die späte Dampflokzeit passend

BESTELNUMMER: 28269

PREIS: 4,65 Euro (UVP)

URTEILE:

Preiser: Triebwerkswartung in H0

Heute kommt der Lokführer, steigt in den Führerraum, leistet seine Schicht und geht wieder! Im Dampflok-Zeitalter war es damit nicht getan, Wartungsarbeiten vor, während und nach der Fahrt waren Pflicht. Eine typische Tätigkeit war die Kontrolle des Gestänges und der Radlager durch Abklopfen mit dem Hammer. Viel zu lange fehlte eine dazu passende H0-Figur, doch nun bietet Preiser unter der Bezeichnung „Bahnarbeiter, Radlager prüfend“ eine solche Einzelpackung an. *ba*



› KOMPAKT



Modellbahn Union: Vespa-Fahrerin in H0

„Bella Ragazza“ – auf der Vespa laut durch die Stadt knatternd. Was versinnbildlicht das (vor allem als Urlaubsland) geliebte Italien besser? Natürlich müssen dabei Kleid und Hut passend zum Gefährt ausfallen, oder andersherum. Das neue Figureset ist ein echtes Kleinod zur Ausgestaltung von H0-Straßen. Die Vespa zeigt alle Details, sogar das silberfarbene Bremspedal (auf der rechten Seite) wurde nicht vergessen. Sehenswert sind auch die feinen Absätze der Schuhe – und die weißen Pünktchen. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Vespa mit allen Details; Körperhaltung und Bemalung der Figur

KONTRA: Die Hände reichen nicht ganz bis zum Lenker

BESTELNLRN: MU-H0-W92165A

PREIS: 24,99 Euro (UVP)

URTEILE:

Themenwelt „Rangierbahnhof der 70er und 80er“

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

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

Diesellokomotive 335 108-7, DB



- ▶ Mit digitaler Rangierkupplung für mehr Spielspaß
- ▶ Motorvorbau und Getriebelock aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft
- ▶ Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar
- ▶ Mit großem Pufferkondensator

7310108

DCC



7320108

AC



18-teiliges Display: Rangierbahnhof/Schüttgut, DB



- ▶ Muldenkippwagen mit Ausbesserungsflecken ausgeführt
- ▶ Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

6600330



Hier gehts zu
den Modellen:

FLEISCHMANN › Baureihe 120.1 der DBAG als Neukonstruktion in N



□ Parallel zur Nachbildung von 120001, die wir im Test auf den Seiten 62/63 vorstellen, lieferte Fleischmann auch die neu konstruierte Serienversion (Baureihe 120.1) aus. Es handelt sich dabei beileibe nicht

nur um eine Farbvariante: Die Dachausrüstung fällt mit drei Dachleitungen und Stromabnehmern der Bauart SBS 81 ganz anders aus, auch die Lüftungsgitter weichen in der Bauform ab. An den Gehäu-

seseitenwänden wurden die Einfüllstutzen für den Sand nachgebildet, entsprechend fehlen die Sandbehälter an den Drehgestellen. Ein rundum gelungenes Modell. **Bestellnr.: 7570062, Preis: 319 €**

PIKO › VT 24.6 und 116 in N, Wascosa-Tragwagen in H0



Einen dringenden Wunsch der Epoche-III-Freunde unter den N-Bahnern erfüllt Piko mit dem VT 24-Gespänn in Bordeauxrot.



Rein orange: Auch ohne Schriftzug ist klar, wem der Wagen gehört.



Die letzte ihrer Art: 116009 wurde erst 1980 abgestellt.

□ Die Epoche-III-Version des „Quadrat-schädels“, wie der VT 24 etwas despektierlich bezeichnet wurde, zeigt als feine Überarbeitung nun eine die Frontscheiben enger einrahmende, dunkelgraue Blende. Zur Digitalisierung steht eine Next12-Schnittstelle zur Verfügung. Bereits mit Sounddecoder ist die Epoche-IV-Form-

variante der ehrwürdigen E 16 zu haben. Mit der Betriebsnummer 009 wurde das zuletzt ausgemusterte und bis heute (nach einer Odyssee nun in Leipzig) erhalten gebliebene Exemplar als Vorbild gewählt. Das N-Modell zeigt sehr gute Fahreigenschaften und auch der Sound passt mit einem sonoren Brummen während der

Fahrt gut zum Vorbild. In die Epoche VI gehört der Sgnss-Tragwagen im Wascosa-Lack mit Metallrahmen. Er trägt einen firmeneigenen, offenen Wechsellaufbau („BULK-E-BOX“) mit Seitentüren. **VT 24.6 in N: 40264, Preis: 375 €**
116 in N: 40358, Preis: 390 € (Sound)
Tragwagen in H0: 24553, Preis: 69 €

MINITRIX › „Rheinpfeil“ TEE-Wagenset in N



□ Passend zum im MEB 7/2026 vorgestellten Dreier-Set mit dem Aussichtswagen ist ein weiteres Wagenset mit dem sogenannten Buckel-Speisewagen zu haben. Dieser WR4üm-62 (später WRmh 131) ist

typisch auch für den „Rheinpfeil“ nach/von München, der mit dem noch berühmteren „Rheingold“ Wagengruppen tauschte. Der Avümh 111 im Set ist mit LED-Zugschlusssignal ausgestattet. Alle

Modelle sind entsprechend der Epoche IV beschriftet. Minitrix offeriert außerdem als TEE-Zuglok das ansehnliche, neu konstruierte Modell der 112.
Bestellnr.: 15369, Preis: 159 €

BRAWA › Güterwagen Omm 55 der DB und Einheits-Nebenbahnwagen der DRG in H0



Den Omm 55 konnten wir in zwei Epoche-IV-Varianten bereits im letzten MEB vorstellen – nun folgt noch das Epoche-III-Modell.



Die Einheits-Nebenbahnwagen der Reichsbahn entstanden in den 1920er-Jahren parallel zu den größeren „Donnerbüchsen“.

□ Viel braucht man zu den neuen Brawa-Güterwagen des UIC-Standardtyps II gar nicht mehr sagen, denn diese exzellenten Modelle dürften inzwischen viele Käufer gefunden haben. Wer diesen zweiachsigen Hochbordwagen als Omm 55 der DB

einsetzen wollte, fand die entsprechende Variante sicher auch schon. Auch diese ist tadellos gelungen. Eine Epoche zurück in der deutschen Eisenbahngeschichte geht es mit dem Einheits-Nebenbahnwagen der Bauart Cidel-24. Die aktuelle Ausführung

besitzt an den Bühnen Anschlüsse für E-Heiz- und Steuerleitungen und eignet sich damit als Beiwagen für den bald erscheinenden Brawa-ET 89 „Rübezahl“.
Omm 55 der DB: 50058, Preis: 49,90 €
Cidel-24 der DRG: 45825, Preis: 69,90 €

Anzeigen

www.exPRESSzugreisen.de

Zum Spandauer Weihnachtsmarkt

sa. 28. November 2026

Relation: Chemnitz – Thalheim – Aue + Zwickau/Plauen – Reichenbach – Altenburg – Markleeberg-Gaschwitz – Bitterfeld – Berlin-Spandau und zurück

Reservierter Sitzplatz

☒ SPEISEWAGEN

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)			
ab	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
Chemnitz, Aue, Plauen, Reichenbach	149 €	89 €	349 €
Zwickau, Werdau, Altenburg	139 €	84 €	329 €
Markleeberg-Gaschwitz, Bitterfeld	124 €	74 €	299 €

Weitere Informationen unter Fon +49 (0) 38 301 / 88 40-13 oder Sie senden eine E-Mail an: expresszugreisen@pressnitztalbahn.com.

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

PRESSNITZTALBAHN

Fachgeschäft und Onlinehandel für

Modelleisenbahnen

und Zubehör aller Spurweiten

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

LILIPUT › Schwerlast-Sechssachser für H0 und Schmalspur-Dienstwagen in H0e



Für die Epoche IV wird der Schwerlast-Flachwagen der Bauart SSyms Köln als Sa 705 der Deutschen Bundesbahn im Maßstab 1:87 angeboten.



Als Fahrzeug der DBAG weist der nun als Sammp 705 bezeichnete, sechsachsige Schwerlastwagen zahlreiche Farbausesserungs-flicken auf.

In vier neuen Ausführungen wird der österreichische Schmalspur-Dienstwagen angeboten: Links als Postwagen 8461 der Steyrtalbahn, rechts als Hilfszugwagen der StB-Murtalbahn.



□ Panzertransporte auf der Modellbahn haben ihren zweifelhaften Ruf längst verloren und nicht jeder, der einen solchen Zug in Miniatur sein Eigen nennt, ist gleich ein Militarist. Daher ist es zu begrüßen, dass Liliput ein für solch schweres Gerät geeignetes Bahntransport-Vehikel anbietet, welches sich zudem mit 80 Tonnen Tragfähigkeit auch bestens für die Verladung von Stahlbrammen eignet. Der sechsachsige Schwerlast-Flachwagen der Gattung SSyms Köln ist nun als DB-Waggon der Epoche IV und in einer Ausführung der DB AG für die Epoche V erhältlich. Die schlichten, vollständig geschweißten Vorbilder wurden sehr schön in den Maßstab 1:87 übertragen. Neu sind ebenfalls zwei Varianten des zweiachsigen österreichischen Schmalspur-Dienstwagens der Gattung F/s für H0e. Die leicht unterschiedlich ausgeführten Vorbilder entstanden um 1960 durch den Umbau von älteren Dienstwagen mit Holzaufbauten. **DB-Sa 705: L235746, DB AG-Sammp 705: L235747, ÖBB-Postwagen: L344437, StB-Hilfszugwagen: L344440, Preis für alle Modelle: je 39,95 €**

ROCO › Durchgangs-Dreiachser in H0



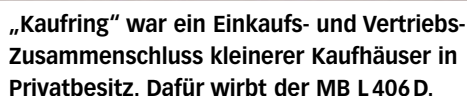
□ In Preußen gab es einst nicht zur zigtausende Abteilwagen auf drei Achsen, sondern ab 1896 auch dreiachsige Reisezugwagen in moderner Durchgangs-Bauart. Der Roco-H0-Waggon stammt bereits aus der zweiten Bauserie und ist gut ein Jahrzehnt jünger. Als BC3i pr05 rollt er im flaschengrünen Outfit der DRG aus den 1920er-Jahren an – als gemischtklassiger Wagen mit offenen Bühnen bei der zweiten und geschlossenen Einstiegen im Bereich der dritten Klasse. **Bestellnr.: 6200255, Preis: 49,90 €**

WEINERT › Kaelble-Sattelschlepper in H0

□ Schon einige Zeit lieferbar ist – nach längerer Pause in diesem Bereich – ein neues Lkw-Modell von Weinert. Es handelt sich um den Kaelble-ZG der Baujahre ab 1937, nun als Sattelschlepper. Das Modell wird als Weißmetallbausatz mit Messing-Feinguss-Teilen angeboten. Auch für die Baugrößen Z, N und TT sind nun die von H0 (und größer) bekannten, feinen Förderbänder für die Ladestraße oder den Kohlehändler zu haben.

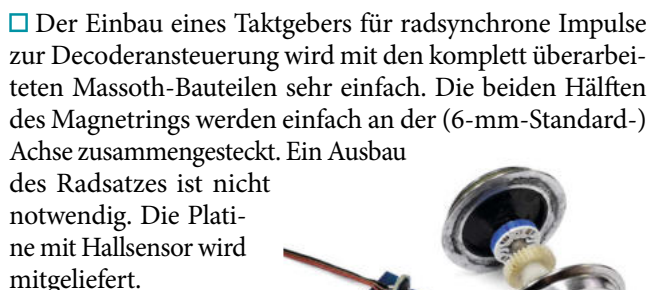
Bestellnr.: 45007, Preis: 98,10 €





■ Mit Nutzfahrzeugen der 1960er- bis 1980er-Jahre wird das H0-Autoprogramm von Brekina erweitert. Den Anfang machen zwei Vehikel, wie man sie gut aus Hollywoodfilmen kennt: Der Autotransport-Sattelschlepper der Ford C-Series, welcher für den legendären US-Sportwagenbauer Shelby unterwegs ist, und der Dodge B 200-Kleinbus als Krankenwagen. Zurück in heimische Gefilde geht es mit dem Mercedes-Kastenwagen L 406 D von 1967, der im zeitgenössischen Zweitton-Blau für die „Kaufring“-Warenhäuser wirbt. Der kurze Midibus Mercedes-Benz O 402 von 1985 erscheint im orange-grünen Farbgewand des Regionalverkehrs Oberbayern (RVO) und bedient die Kehlstein-Linie. **Ford C-Series-Autotransporter: 86332, Preis: 36,95 €; Dodge B 200 Krankenwagen: 18300, Preis: 21,95 €; „Kaufring“-MB L 406 D: 36848, Preis: 19,95 €; MB O 402: 52275, Preis: 28,95 €**

Die Tour de France 2026 ist vorüber, doch wer die bekanntesten Fahrer auch auf seiner Anlage radeln lassen will, wird nun bei MU fündig: Aus dem großen Sortiment an 1:87-Bikern haben wir für das Foto vier typische Beispiele zusammengebracht, die den Originalen sehr nahe kommen.
Bestellnrn.: H0-W99079 bid 99082, Preise: je 19,99 €



Bestellnr.: 8242031,
Preis: 24 €



PREISER › Fein bemalte Einzelfiguren für die Gartenbahn



V. l.: Sitzender Reisender (0240005), sitzender Zeitungsleser (0240001), sitzende Reisende mit Buch (0240002), Bahnbeamter (0240010), Schaffner (0240011), Zugführer (0240008), Aufsichtsbeamter mit Kelle (0240012), Aufsichtsbeamter mit erhobener Kelle (0240007), Reisende mit Tasche (0240023), Reisender mit Mütze und Rucksack (0240024), Reisender mit Mantel (0240022).

□ Preiser stellt in einer preisgünstigen Serie neue Figuren für die Gartenbahn vor. Die Mini-Menschen im Maßstab 1:22,5

besitzen nicht nur ordentlich gravierte Gesichtszüge, sie sind auch sehr detailliert und vor allem wetterfest bemalt. Modisch

passen die einzeln erhältlichen Figuren am besten in die Nachkriegszeit (Epoche III).
Bestellnrn.: Siehe Bilder, Preise: je 7 €

TRAIN-SETTER › Dioramenkästen



□ Als Grundlage für Mini-Dioramen bietet der unterfränkische Hersteller zwei sehr günstige Lascercut-Baustätze an. Die Größen

liegen bei 200 x 100 x 30 oder 150 x 100 x 30 Millimetern. Die Bauteile bestehen aus 4-mm-Sperrholz. Die Kästen eignen sich außerdem sehr gut zur Lagerung von Bastelteilen.

Info: www.trainsetter.de/shop/

NOCH › Spezial-Werkzeug-Set



□ Alles, was man im Modellbaualltag so braucht, ist in diesem Werkzeugset enthalten, das in einer praktischen Tasche geliefert wird. Vom Seitenschneider und einem Skalpell (mit Ersatzklingen) über Feilen und eine Feinsäge bis zu Bleistift und Lineal

ist an alles gedacht. Sehr nützlich ist auch die kleine schwarze Schneidematte im Format 220 x 150 Millimeter.

Bestellnr.: 60050, Preis: 79,99 €

TT-KOCH › „Dübener Ei“ in TT



□ Der Würding 301-2 („Dübener Ei“) ist einer der bekanntesten DDR-Wohnwagen. TT-Koch setzte das Vehikel jetzt im Maßstab 1:120 um. Das mehrfarbig bedruckte Fertigmodell wird im SLA- und FDM-3D-Druck hergestellt. Um Inneneinrichtung und/oder -beleuchtung zu integrieren, kann das Fahrwerk abgenommen werden. Verschiedene Stützen liegen bei. **UVP: 22,95 Euro. Info: www.tt.koch.de**

NOTHAFT › Neue Beschriftungssätze

□ Andreas Nothafft fand die Zeit, einige neue Decal-Sets aufzulegen, wie immer erhältlich in allen gängigen Maßstäben für Spur N bis Spur 1. Mit dabei ist eine neue Werbelok für DB-Gebrauchtzug, die „Miete oder kaufe mich“-111 095 mit dem Namen Inge (unten). Außerdem sind DB Regio-Zusatzbeschriftungen für den „Donau-Isar-Express“ und das Werdenfelder Land zu haben. **Info: modellbahndecals.de**



UNSER RÜCKSPIEGEL IM MEB 8/2026 › Der Bahnhof „Ingersleben“

❑ Fällt der Name Günter Fromm, horchen unsere Leser und Leserinnen auf – und erinnern sich an frühere Zeiten, als es noch selbstverständlich war, etwas selbst zu basteln. Spaß gemacht hat es außerdem, vor allem wenn die Vorlagen so inspirierend waren wie die zahlreichen Zeichnungen des me-Stammautors. Wir haben nicht fest damit gerechnet, aber es uns gewünscht, dass unsere Rückschau auf das Heft 9/1975 eine – am besten positive – Resonanz mit sich bringt. Dass wir nun gleich drei Nachbauten des vermeintlichen Vorbildes „Ingersleben“ vorstellen können, freut uns sehr.

Hans-Joachim Pescht schickte uns gleich eine ganze Reihe von Bildern und schrieb uns dazu: „Das hatte mich damals so begeistert, dass ich diesen Gleisplan und die Gebäude in Spur N erst mit Piko-Schienen und nach dem Übergang in die BRD mit

Fotos (2): Hans-Joachim Pescht



Getreu nach den Fromm-Zeichnungen entstand im Maßstab 1:160 nicht nur das Empfangsgebäude, sondern der ganze Endbahnhof.



Fotos (2): Thomas Krauß



Leicht verlängert im Bereich des Güterschuppens zeigt sich das Karton- und Papiermodell von Thomas Krauß, das nun zu abendlicher Stunde einen Hingucker darstellt.



Peco-Code55-Gleismaterial nachgebaut habe. Alle Gebäude sind Eigenbauten in Pappbauweise.“ Wenn alles gut geht, wollen wir die sehr ansehnliche Anlage mit dem Endbahnhof „Rosendorf“ noch ausführlicher im MEB vorstellen.

Auch Thomas Krauß fand Gefallen an „Ingersleben“: „Den habe ich mir vor Jahrzehnten aus dickem Karton nach eben diesem Bauplan gebaut. Das Fachwerk und die Fenster sind Papierstreifen, das Dach des Haupthauses ist aus Kunststoff, Dachplatten und das Güterschuppendach aus selbst gefertigter Dachpappe. Die Tü-

ren und die Rampen kommen aus der Restekiste. Erst im letzten Winter habe ich die Beleuchtung sowie die Fallrohre und Dachrinnen eingebaut. Ich merke gerade: Es fehlen noch die Schornsteine – man wird eben nie fertig.“

Schließlich schieb uns Jörg Weber: „Um das Jahr 1976, als Jugendlicher, habe ich das Bahnhofsgebäude nach der nun erneut veröffentlichten Zeichnung aus Pappe gebastelt. Es hatte mich so begeistert, dass ich morgens begann und abends fertig war. Es stand dann viele Jahre auf unserer H0- und H0m-Anlage.“ *abp*

Foto: Jörg Weber



Heute genießt der schon leicht deformierte Bahnhof von Jörg Weber seinen Ehrenplatz in der Vitrine.

Arge Schmalspur

Schmalspur-EXPO bei der Brohltalbahn

am 3. und 4. Oktober 2026

Die Schmalspur-EXPO 2026 der Arbeitsgemeinschaft Schmalspur findet am 3. und 4. Oktober 2026 bei der Brohltalbahn statt. Anlass für die Wahl der Brohltalbahn als Gastgeber für die Schmalspur-EXPO ist das 125-jährige Bestehen der Schmalspurbahn Brohl – Kempenich. Veranstaltungsort ist die Bausenberghalle in Niederzissen (Horststraße 3, 56651 Niederzissen). Präsentiert werden historische und aktuelle Themen von schmalspurigen Eisenbahnen in Vorbild und Modell. Es werden Schmalspuranlagen verschiedenster Baugrößen und Themen ausgestellt, Info- und Verkaufsstände für Modellbahnartikel, Zubehör und Fachliteratur zum Thema Schmalspur runden die Ausstellung ab. Für das leibliche Wohl ist ebenfalls gesorgt. Öffnungszeiten: Samstag 10 bis 18 Uhr, Sonntag 10 bis 17 Uhr.

Die Schmalspur-EXPO 2026 ist eine gemeinsame Veranstaltung der Arge Schmalspur und der Brohltalbahn. Die Brohltalbahn feiert an diesem Wochenende ihr großes „Bahnfest 125 Jahre Brohltalbahn“, sie führt für diese im deutschsprachigen Raum einmalige Veranstaltung an beiden Tagen Museumsbetrieb mit erweitertem Fahrplan durch.

Bitte informieren Sie sich auf der Internetseite der Arbeitsgemeinschaft Schmalspur www.arge-s.de und auf der Internetseite der Brohltalbahn www.vulkan-express.de.



Auf der H0m-Anlage Spiekeroog von Günther Poppe gibt es nicht nur Eisenbahn zu sehen. Auch Seehunde sind anzutreffen.



Karl-Heinz Schmid baut Schmalspurfahrzeuge nach US-Vorbild wie diese Galopping Goose aus den berühmten Lego-Bausteinen.



Schmalspur-Bundesbahn-Feeling in der Epoche III vermittelt die H0e-Anlage von Jens Grünebaum.



Thorsten Künstlers H0m-Modulanlage zeigt Motive der Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund (LAW).



Die Regionalgruppe Württemberg der Arbeitsgemeinschaft (Arge) Schmalspur stellt zahlreiche H0e-Module aus.



Gerd Waschkut (DEVK), Michael Krumm und Markus Peschel vom BDEF sowie die DEVK-Vertreter Manfred Brechtelsbauer und Thomas Kydal (v. l.) freuen sich über den erfolgreichen Abschluss des zusätzlichen Versicherungspakets. Der BDEF-Versicherungsreferent Wendelin Müller wurde per Video zugeschaltet.

Versicherungsleistungen für Mitglieder werden stark erweitert!

Gut abgesichert mit dem BDEF

■ Den BDEF verbindet seit vielen Jahren eine enge Partnerschaft mit der Versicherungsgesellschaft DEVK, die vor 140 Jahren als Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse gegründet wurde. Mit einem leistungsstarken Versicherungspaket steht sie zuverlässig an der Seite des Verbandes und seiner Mitglieder. Um diese Kontinuität zu gewährleisten, war und ist es dem BDEF wichtig, die Kooperationen immer direkt mit der Versicherungsgesellschaft selbst zu schließen – und nicht mit einer einzelnen Agentur, von der man dann abhängig wäre, was auch die Ansprechpartner im Management der DEVK sehr begrüßen.

Schon lange ist bereits im BDEF-Mitgliedsbeitrag eine Haftpflichtversicherung im Zusammenhang mit jeglichen satzungsgemäßen Aktivitäten im Verein enthalten, die sowohl für Mitglieder untereinander als auch gegenüber externen Dritten gilt. Diese Basis kann individuell nach Bedarf durch Ausstellungs- und Transportversicherungen sowie durch Inhalts- und Elementarschadensversicherungen für das eigene Vereinsheim zu günstigen Konditionen ergänzt werden.

Jetzt konnte der BDEF sein Versicherungsangebot noch stärker aufstellen, und zwar nicht nur für die Vereine selbst, sondern für all deren Mitglieder als Einzelpersonen. BDEF-Schatzmeister Markus Peschel hatte bereits in der Delegiertenversammlung die Ergebnisse seiner über das vergangene Jahr hinweg mit der DEVK geführten Gespräche kurz vorgestellt.

Zentrales Element ist dabei, dass alle BDEF-Mitglieder, insbesondere eben auch die einzelnen Mitglieder in den BDEF-Vereinen, Sachversicherungen (private Haftpflicht, Hausrat, Rechtsschutz, etc.) zu den günstigen sogenannten „Beamtenkonditionen“ erhalten. Da lohnt sich durchaus der Vergleich mit den eigenen bestehenden Verträgen. Der BDEF-Versicherungsfachmann Wendelin Müller kann gerne ein Angebot erstellen.

Zudem verfolgt der BDEF schon lange den Wunsch nach einer kompetenten, fundierten und zuverlässig strukturierten, kostengünstigen rechtlichen Erstberatung für die Verantwortlichen in den Mitgliedsvereinen. Dabei geht es nicht um ausführliche Beratungen oder die Vertretung bei Rechtsstreitigkeiten, son-

dern um Kleinigkeiten, die aber wichtig sein können – meist kurze, einfache Fragen aus der alltäglichen Vereinsarbeit. Nach langem Suchen hat sich eine Lösung zusammen mit KLUGO, einer DEVK-Tochtergesellschaft, gefunden. Die Berechtigung und die BDEF-Mitgliedschaft wird dazu mittels eines Gutscheinsystems verifiziert. Um dies zu nutzen, müssen sich Vereinsverantwortliche einfach mit dem BDEF in Verbindung setzen.

Ergänzend hat sich noch eine weitere spannende Option für wirklich alle Mitglieder der BDEF-Mitgliedsvereine herauskristallisiert. Und zwar können diese, sofern sie nicht schon in ihrer eigenen Rechtsschutzversicherung eine rechtliche Erstberatung enthalten haben, für alle Rechtsgebiete eine kostenfreie Erstein-schätzung erhalten, um ein Gefühl dafür zu bekommen, ob in dem jeweiligen Fall eine weitere, dann natürlich kostenpflichtige, Vertretung sinnvoll ist oder eher nicht. Dafür hat KLUGO eine eigene Landingpage eingerichtet, die den BDEF-Mitgliedern über die verbandsinternen Kommunikationswege zur Verfügung gestellt wurde.

Markus Peschel



N macht's möglich

Gleisführungen, die sonst eher auf großen Vereisanlagen zu sehen sind, lassen sich im Maßstab 1:160 auch in einem gewöhnlichen Modellbahnzimmer verwirklichen.

Es ist eine längere Geschichte, die Dr. Matthias Doerr mit der Spur N verbindet, aber er erinnert sich noch gut: „Vor 40 Jahren wollte mein jüngerer Bruder den gemeinsamen Modellbahnbesitz auflösen und fragte mich, was ich dafür wolle. Ich sagte ihm:

„Einen Zug in Spur N‘ – und den habe ich auch bekommen.“ „Und aus was bestand der gemeinsame Besitz?“, frage ich nach. Manfred Doerr erinnert sich noch gut: „Gemeinsam haben wir Blumen ausgefahren, wir waren damals um die zehn Jahre alt, und haben dafür 50 Pfennig in

der Stunde verdient, und zusätzlich das Trinkgeld. Davon haben wir uns insgesamt zwei H0-Loks gekauft, eine für 28 und eine für 32 Mark, das weiß ich noch genau. Wir bauten dann gemeinsam auch eine kleine Anlage auf, aber das ist irgendwann eingeschlafen.“



Fotos: abb

In zwei weiten Bögen verlassen hier 44 1325 und V200 018 den Anlagenteil mit dem Hauptbahnhof, die Strecken führen aber nur auf dem Bild in scheinbar verschiedene Richtungen.

„Bekam der neue N-Zug dann auch gleich eine Anlage?“ „Nein“, antwortet mir Doerr. „Anfangs habe ich Teppich-Bahning betrieben. Erst, als wir vor 35 Jahren hier in der Gegend von Landshut eingezogen sind, habe ich angefangen, unter der Dachschräge eine Anlage aufzubauen. Es war aber sehr schlecht dranzukommen. Nachträglich habe ich noch einen Schattenbahnhof druntergebaut, das war eine Riesenaktion, bei der die



Weiter oben, über der Stadt, wartet ein Kleinod auf den nächsten Einsatz: 97 501, ein Kleinserienmodell von Imotec, ist auf der Zahnradstrecke zu Hause.



Der Lokführer der 97 kennt jeden Baum und auch alle Geschichten, die sich im unterhalb der Strecke liegenden Bauernhof schon abgespielt haben.



Auch den Neubau des Bungalows hat er mitverfolgt und bewundert jedes Mal aufs Neue den grasgrünen Rasen, der so ganz anders wirkt als die Weiden rundum.



Zwei Gleise im Endbahnhof der Zahnradbahn, zwei Gleise der Hauptstrecke unten, mehr Eisenbahn ist nicht zu sehen. Stattdessen dominiert die realistisch gestaltete Mittelgebirgslandschaft.



Kaum ist das Zahnrad-Züglein unten angekommen, rumpelt ein langer Güterzug mit 58 1436 und 94 1730 vorbei.



Die Zahnrad-Maschine ist ein Meisterwerk im Maßstab 1:160 mit unabhängig voneinander arbeitenden Steuerungen.

Kinder die gesamte Anlage hochstemmen mussten, eine aufregende Angelegenheit. Das jetzige Projekt habe ich wirklich erst angefangen, als ich in Rente gegangen war, also ab 2015. Es steht in dem am wenigsten schönen Kinderzimmer. Über ein Jahr lang plante ich am PC, erst einmal den Gleisverlauf, aber auch den ganzen Unterbau. Ich nutzte dazu „Railroad Professional“, damit war das möglich. Der Programmentwickler war dann ganz begeistert von

dem, was ich damit ausgetüftelt habe, und stellte es auf seine Internetseite. „Es handelt sich um eine komplexe Konstruktion

Der Unterbau sorgt für ein grundsolides Fundament

in offener Rahmenbauweise, mit vielen Spanten und Durchbrüchen. „Wer hat das dann so umgesetzt?“, frage ich. „Den Unterbau hat mir mein Bruder Benjamin geschnitten und gefräst. Zu Neujahr 2017

war der ganze Rahmen fertig.“ Er sieht tatsächlich extrem professionell aus. „Ist Ihr Bruder denn Schreiner?“, will ich wissen. „Eigentlich nicht, er baut aber beruflich zum Beispiel Expeditionsfahrzeuge aus, mit genau angepassten Inneneinrichtungen.“ „Dann ist er also doch vom Fach!“

Ein solcher Unterbau ist die halbe Miete, denn dank der verwendeten 12-mm-Multiplexplatten verzieht sich gar nichts. Der Gleisplanentwurf hingegen erscheint



Während die 97 umsetzt, rauscht der nächste Dampfzug über die Hauptstrecke, ein Schnellzug mit 05003. Gleich hinter dem Endbahnhof liegt die doppelgleisige Abzweigstelle, an welcher der rechte Streckenast direkt in Richtung Hauptbahnhof führt. Die Hintergrundkulisse brachte der Fotograf mit.

Ein einfacher Gleisplan mit überzeugender Umsetzung

vergleichsweise schlicht: Vom zweiteiligen Schattenbahnhof mit jeweils fünf Gleisen in einer großen Wendeschleife führt die zweigleisige Hauptstrecke über eine großzügige Gleiswendel nach oben. Dort, an einer doppelgleisigen Abzweigstelle, teilt sie sich in eine weitere große Wendeschleife, in deren Verlauf schließlich der fünfgleisige Hauptbahnhof angeordnet ist.

„Ich wollte eben keine Platte mit möglichst vielen Gleisen“, erklärt mir Matthias

Doerr, „sondern mir war der Zug in der Landschaft wichtig.“

Die Streckentrennung an der Hauptstrecke, ein zentrales Motiv der Anlage, ist eigentlich eine eher gewöhnliche Situation im Vorfeld von Bahnhöfen. Aber durch die großzügige Umsetzung wirkt sie auf der Anlage sehr überzeugend. „Woher stammt die Idee?“

„Ich habe zwar lange Zeit Eisenbahnzeitschriften gelesen, den MEB, aber auch den EK, aber daraus ist das nicht



18528 (bay. S3/6) im eigentlich unwürdigen, für die 60er-Jahre aber typischen Personenzugseinsatz nimmt den anderen Weg und wird den Hauptbahnhof zunächst einmal umfahren.



Beide Strecken sind von typischen Wohnhäusern umgeben, links sind die üblichen „Mietskasernen“ samt Teppichstangen zu sehen. Jenseits der Bahn prägen zahlreiche Siedlungshäuschen das Bild, alle sind mit großen Gärten ausgestattet.

„Genau: Erst baute ich die untere Etage, noch mit den Fleischmann-Gleisen aus meiner alten Anlage. Ich habe immer wieder getestet und getestet und schon angefangen, die Blöcke einzurichten.“

„Wurde denn alles von Beginn an digital geplant und gebaut?“

„Ja, von Anfang an“, sagt Doerr.

„Vor langer Zeit hatte ich schon

Herrn Rattke von Rautenhaus auf Messen getroffen. Der überzeugte mich damals vom Selectrix-System. Um das Jahr 2000 herum digitalisierte ich schon die ersten Loks, habe also aufwendig gelötet. Damals gab es ja noch kaum Schnittstellen, schon gar nicht in meinen ganzen älteren Loks. Folglich nutzte ich, nachdem ich bei Rautenhaus sogar ein Seminar besucht hatte, das RMX-System und die kleine Zentrale.

Von Anfang setzte ich auch auf den Train-Controller von Freiwald.“

„Das ist Gnade der späten Geburt ihrer Anlage“, meine ich, „weil eine ausgereifte Digitaltechnik schon komplett zur Verfügung stand.“ „Es entstanden natürlich trotzdem Probleme“, berichtet mir Matthias Doerr, „beispielsweise bei der Drehscheibe, bis die fehlerfrei lief, aber

Die Anlage wird von Beginn an digital konzipiert

auch bei bestimmten Signalabfolgen. Die Programmierung war doch komplexer, als ich auf den ersten Blick dachte.“

„Die komplexe Stelle im Gleisplan wird der Abzweig an der Hauptstrecke sein“, vermute ich, „denn im Schattenbahnhof geht es sicher alles schön der Reihe nach.“ „Genau so ist es.“

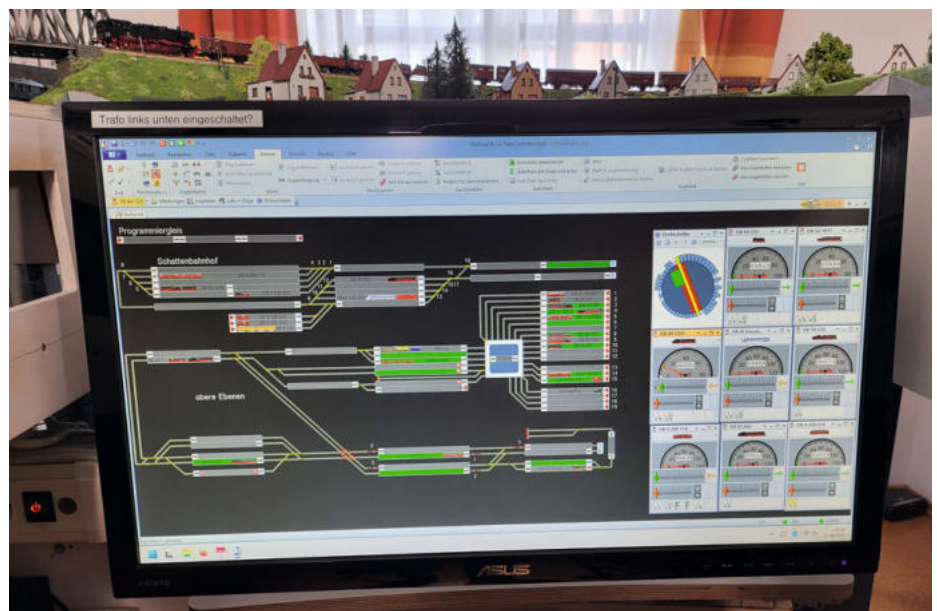
entstanden. Ich besuchte immer wieder auch Messen und fand dort tolle Sachen, die mich begeisterten. Trotzdem baute sich in mir eine Art Gegenbewegung auf: Ich wollte nicht das noch dazu, und das auch noch, alles was mir gefallen würde. Das war nicht meins.“

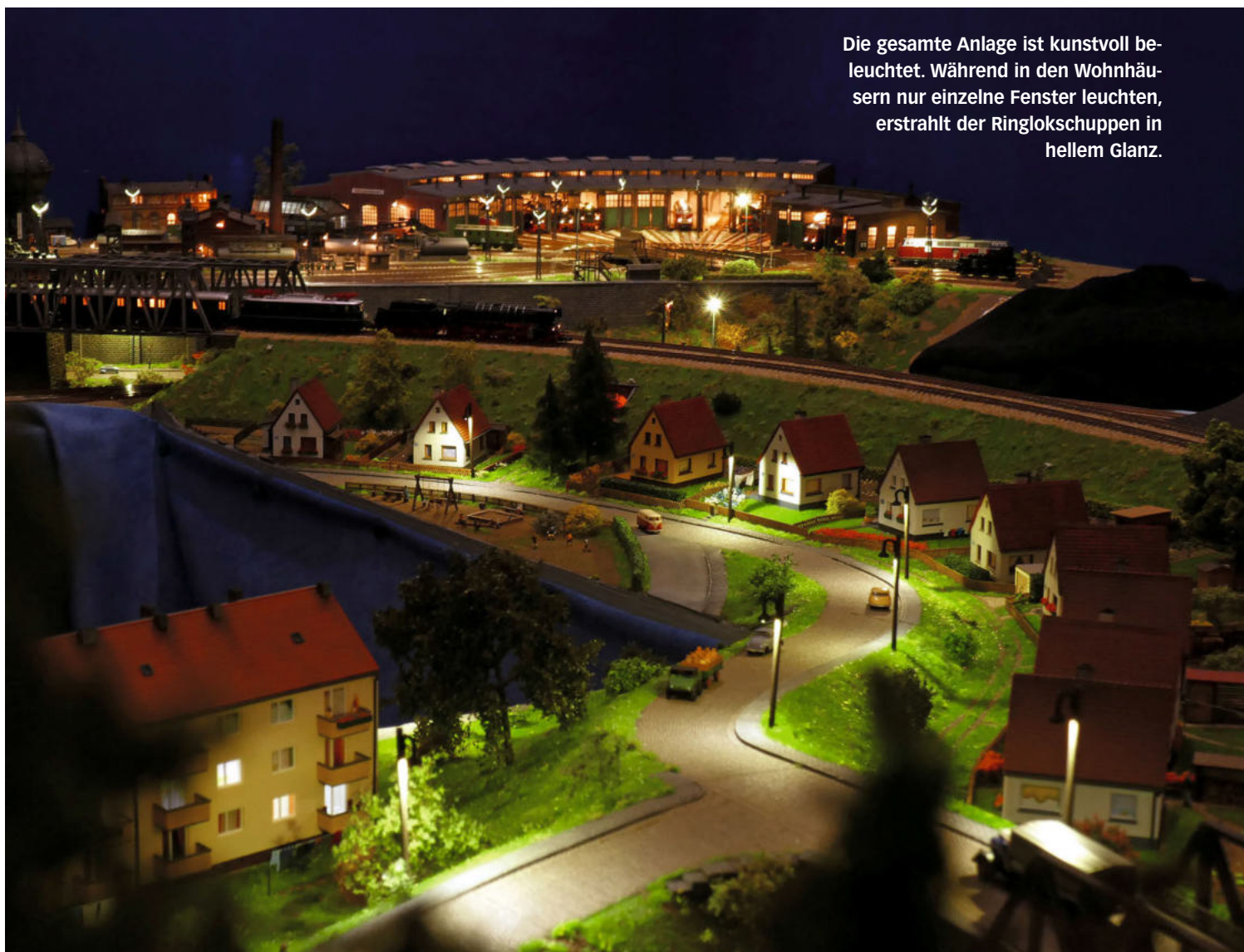
„Der Plan war also fertig, und erst dann haben Sie zum Bauen angefangen, wie im Lehrbuch?“



Zwischen den beiden Schenkeln der U-förmigen Anlage bleibt Platz für den Fahrdienstleiter Matthias Doerr.

Gesteuert wird komplett digital mithilfe der bewährten Software Train-Controller.





Die gesamte Anlage ist kunstvoll beleuchtet. Während in den Wohnhäusern nur einzelne Fenster leuchten, erstrahlt der Ringlokschuppen in hellem Glanz.

Ich bin neugierig: „Sind denn alle Triebfahrzeuge digitalisiert, auch die in den Vitrinen?“ „Es ist tatsächlich so“, sagt Doerr. „Die ganzen Triebfahrzeuge habe ich über die 35 Jahre gesammelt, immer wieder mal ein Stück. Es sind nun um die 90. Meine Frau schenkte mir mal eine 96 von Arnold. Ich wollte eigentlich was Modernes, aber der Verkäufer hatte sie zur Dampflok überredet. Das ist nun die Lok, die ich wohl als Letztes verkaufen werde – oder gar nicht.“ Wir halten beide etwas inne in unserem Gespräch.

Die Fertigstellung, was die Landschaft anging, folgte dann auch Schritt für Schritt; frage ich, „beginnend dort, wo die Zahnradbahn verläuft?“

„Nein, der erste Abschnitt war das Bahnbetriebswerk. Das Brett dafür habe ich im Zimmer nebenan, im Arbeitszimmer vorbereitet und erst fertig gestaltet in die Anlage integriert. Der Lokschuppen



Fast alle Leuchten im Bahnbetriebswerk sind mit SMD-LED ausgestattet, die Brawa-Modelle der Bw-Lampen wurden entsprechend umgebaut, die kleineren Exemplare im Bereich der Dieseltankstelle stammen von Marks Kleinkunst (MKK).

stand schon auf der vorherigen Anlage. Nun habe ich alles erneut auseinandergenommen, die Tore wieder funktionsfähig gemacht und ein ausgebessertes Tor ergänzt. Dann folgte die Zahnradstrecke mit dem kleinen Endbahnhof und dem Mini-Bw. Beim Landschaftsbau setzte ich den RTS-Greenkeeper ein, aber zuvor

Zwei Drittel der Anlage sind nun fertiggestellt

musste ich üben und üben. Besonders wichtig waren mir auch die Gärten rund um die verschiedenen Häuser und vor allem die Kleingärten zwischen den beiden Bögen der Hauptstrecken“, erklärt mir der Erbauer den bisherigen Werdegang.

Der im Artikel erwähnte Hauptbahnhof wird nicht mehr fertig gestaltet werden können. Aufgrund einer schweren Krankheit mit rasch fortschreitendem Muskelschwund ist Matthias Doerr tragischerweise nicht mehr in der Lage weiterzubauen. Der Erbauer würde sich wünschen, sein Werk an jemanden verkaufen zu können, der die Gestaltung zu Ende führen könnte. Die Anlage ist mehrteilig aufgebaut und transportabel. Interessenten können sich gerne bei der Redaktion melden. Wir werden diese vorbildlich aufgebaute und gestaltete Anlage auch noch ausführlich im N-Bahn-Magazin vorstellen. *abp*

Rechts: Bei Drehscheibe und Lokschuppen handelt es sich um die bekannten Fleischmann-Modelle.



Für das Foto haben einige Loks den vor Staub schützenden Lokschuppen verlassen.



Vor dem Bw ist die Umgehungsstrecke zu sehen, die auf der Kastenbrücke die Einfahrt zum Hauptbahnhof überquert.



modellbahnexperten.com

PIKO

HOBBY trifft Vorbilder!

Sofort lieferbar!



#72260 PIKO
Set Personenwagen
Ep.IV DB 3tlg. 99,99 €
 1:100 in DC und AC
 inkl. Werbe-Decals zur
 individuellen Gestaltung



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



PIKO #72249 H0 Abteilwagen blau-beige „DB Museum“
Ep.VI - 74,99 €



PIKO #72259 H0 SpeisewagenTEE Bordbistro „SNACK BAR“
Ep.VI - 74,99 €

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

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

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

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

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

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

Margots
 Modelleisenbahnen
 Schüllerplatz 10
 56070 Koblenz
 Fon 0261/9822837

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

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

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

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

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

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

BBM 1930s

In Oberbayern entsteht ein Anlagen-Projekt der Superlative: Ausgangspunkt der Großanlage „Berlin–Basel–Mailand“ ist der grandios ausgeführte Nachbau des Anhalter Bahnhofs.

Teil 1



Es ist kurz nach sieben Uhr, morgens an einem Wochentag im Sommer 1932: Eine 01 mit dem schweren Schnellzug D 1 aus Basel legt den letzten Kilometer vor der Bahnhofshalle des Anhalter Bahnhofs in Berlin zurück. Die am weitesten gereisten Fahrgäste kommen aus Rom und sitzen seit rund 31 Stunden in einem grünen Abteilwagen 1./2. Klasse der italienischen Staatsbahn FS. Im blauen CIWL-Schlafwagen dahinter befinden sich die Passagiere auch bereits seit zwei Nächten, sie konnten allerdings in komfortablen Betten schlafen. Sie sind zwei Tage zuvor um kurz vor 22 Uhr in Nizza an der französischen Riviera losgefahren. Außerdem besteht der Zug aus je einem

Post- und Gepäckwagen, drei Mitropa-Schlafwagen, einem DRG-Abteilwagen, zwei Schweizer SBB-Abteilwagen sowie einem 3. Klasse-FS-Abteilwagen mit dem dreitägigen Wagonumlauf Mailand – Basel – Berlin – Basel – Mailand.

Nach dem Passieren des Bw, der Personenwagen-Abstellgruppe links und des Güterbahnhofs rechts bremst der Zug vor der ersten Weichenverbindung auf 30 km/h herunter. Spätestens jetzt ist für alle sich aus dem Fenster lehrenden Reisenden das im morgendlichen Streiflicht leuchtende Südportal der monumentalen Halle des Anhalter Bahnhofs zu erkennen.

Der Anhalter war Berlins Tor in den Süden, wo Reisende in Kurswagen einsteigen konnten, die sie ohne Umstieg zu



Millionen von Ziegeln wurden am großen Vorbild in fünf Jahren vermauert. Das um 60 Prozent vergrößerte Bild zeigt die Backsteine in der Modellumsetzung.



Das Ziel der Reise vor Augen: Der internationale Schnellzug D 1 wird gleich in der Bahnhofshalle ausrollen. Die Reisenden sitzen schon lange im Zug, sie kommen teilweise aus Rom, Nizza oder Mailand.

mondänen französischen Badeorten, in die Schweizer Alpen, aber eben auch nach Mailand, Rom oder Wien, Prag, Karlsbad und sogar Athen brachten.

Der D 1 fährt auf Gleis 8 ein, das zweite Gleis von rechts. Wie für alle ankommenden Züge ist der Anhalter auch für den D 1 der End- beziehungsweise Wendebahnhof aller Kurswagen, an dem sie gereinigt werden und danach mit dem Gegenzug ihren nächsten Umlauf beginnen. Für den um 7:15 Uhr ankommenden D 1 ist das abends um 22:12 Uhr der Gegenzug D 2 nach Basel.

Die Zuglok wird abgekuppelt und fährt ein Stückchen vor, als sichtbare Bestätigung der Trennung für alle an der folgenden Rangierfahrt Beteiligten. Von hinten nähert sich die Rangierlok 74 284 dem Zugende und kuppelt vorsichtig an – es könnten noch letzte Fahrgäste aussteigen. Nach Freigabe durch das Stellwerk Abf zieht die ehemalige preußische T 11

Der Anhalter Bahnhof wird durch Fernzüge geprägt

den Elf-Wagenzug in Richtung der Abstellgruppe. Zuglok 01 105 folgt der Rangierfahrt in sicherem Abstand bis zum Gleissperrsignal am Ende des Bahnsteigs. Sobald der Postwagen am Zugende die Weiche 14 hinter sich lässt, hält der Rangierverband an und 74284 drückt den Postwagen ins Post-Wartegleis zurück, um danach seine Fahrt bis hinter die Weiche 26 zum Bw fortzusetzen. Nun gibt der Fahrdienstleiter auch die Lokfahrt frei, und 01 105 fährt quer über das Weichenvorfeld ins Bw zur Bekohlungsanlage. Als Abschluss dieses typischen Ablaufs bei

I. Zugzusammensetzung
(nach Zugnummern geordnet)
Auf den unterstrichenen Bahnhöfen macht der betreffende Zug Kopp.

1	2	3	4	5	6	7
Zug-Nr. und Wagen-Nr.	Zahl, Gattung und Reihenfolge der Wagen	Wagen-Nr.	Zug-Nr. und Wagen-Nr.	Zug-Nr. und Wagen-Nr.	Zug-Nr. und Wagen-Nr.	Bemerkung
D 1 1. D. 1 (11)	Basel SBB —Karlsruhe—Heidelberg—Frankfurt (M)—Erfurt—Halle (S)— Berlin Abf.					005/450
1 PostW.		2	Frankfurt (M)—Berlin	3	21	
1 WLAS 391	180			418	1482	
1 C41	2				1144	
1 WLC 302	2		Basel SBB—	2	1482	
1 ABW	180		Chur—	2	1144	
1 C41	180				1144	
1 ABW	65		Basel—	2	1200	
1 WLAS	65		Niederrhein—	2	1272	
1 C41	65		Wendeb.—	2	1811	
1 WLAS 304	2		Basel SBB—	2	1482	
1 PostW.	2			2	34	

Der Zugbildungsplan aus dem Jahr 1938 zeigt die Reihung der elf Waggon an.

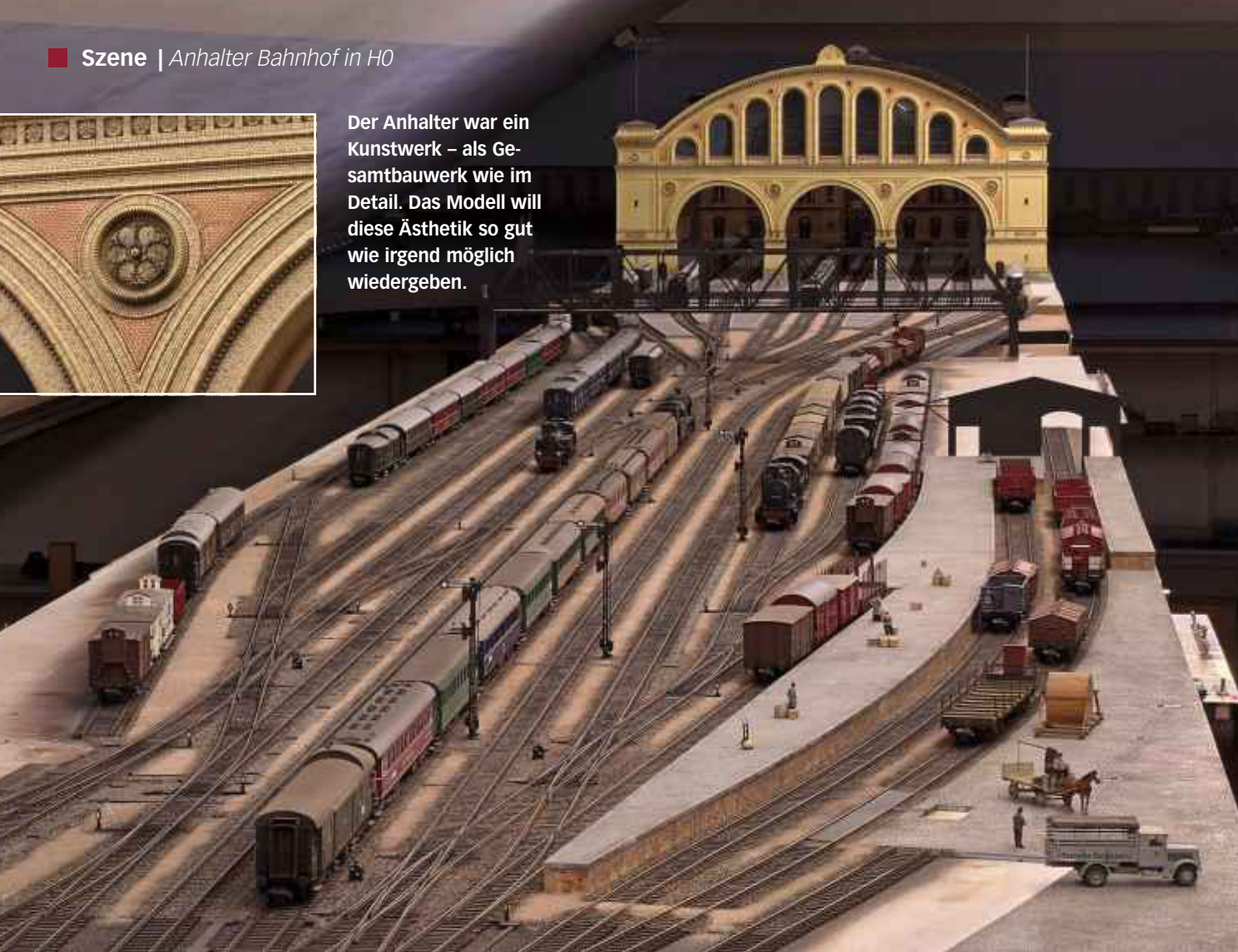
der Ankunft eines D-Zuges drückt die T 11 den Verband in das Reinigungsgleis 108. Vom realen Anhalter Bahnhof gibt es Fotos aus den 30er-Jahren, auf denen Mitropa-Wagen bei der Reinigung auf einem eigenen Gleis zu sehen sind, wahrscheinlich Gleis 18. Dieses Gleis existiert aber auf der Anlage „BBM1930s“ nicht, weil sich dort bereits der Gang befindet. Deshalb werden sämtliche Wagen einschließlich derjenigen der Mitropa bis zur Neuzusammenstellung des Gegenzuges D 2 auf diesem Gleis belassen. Es handelt sich um eine von vielen Vereinfachungen, die bei der Umsetzung eines größeren Vorbildbahnhofs ins Modell, meist aus Platzgründen, wohl unvermeidbar sind. Auch die Zugänglichkeit und Sichtbarkeit für das manuelle Entkuppeln setzen der Anlagentiefe Grenzen.



Während 01 105 am Zughaken des schweren Schnellzugs mit 30 km/h über die Weichen poltert, wartet nebenan schon 74284.



Der Anhalter war ein Kunstwerk – als Gesamtbauwerk wie im Detail. Das Modell will diese Ästhetik so gut wie irgend möglich wiedergeben.



Vorbei an Güterbahnhof und Reisezug-Abstellgleisen wird der D1 über die Doppelkreuzungsweiche in das Gleis 8 einfahren.

Dennoch ist der Betrieb auf den Gleisen der „BBM1930s“ vorbildnah genug, um auch anspruchsvolle Modell-Lokführer, -Rangierer, -Fahrdienstleiter und -Weichenwärter herauszufordern. Und das ist die zentrale Bestimmung dieser Anlage: der Spaß am Betrieb der alten Eisenbahn mit umfangreichen Rangiermanövern, der vielfältige Fahrzeugpark und die wunderschönen Bahngebäude, die alles andere als Zweckbauten waren. Das Südportal des Anhalter Bahnhofs gehört, wie auch die MEB-Titelgeschichte erklärt, zu den ikonischsten Bauwerken der deutschen Eisenbahngeschichte und ist für die Wirkung der Anlage „BBM1930s“ so wichtig, dass es zuerst vier Jahre lang als Styropor- und Papier-Dummy auf den Bahnsteigen stand, bevor es im März dieses Jahres als erstes Gebäudeteil in 3D-Druck- und Lasercut-Technik fertiggestellt wurde.

Obwohl ich bereits seit Jahren Fotos und Zeichnungen des Gebäudes über Recherchen und Austausch gesammelt hatte, um die CAD-Konstruktion zu starten, war ich



Wie klein wirkt die majestätische 01 doch im Vergleich zum riesigen Südportal.

im Juni 2025 sehr froh, dass Anhalter-Spezialist Philipp Jaedicke gerade dabei war, für den Hersteller „Askalina“ das virtuelle 3D-Modell des Südportals aufzubauen. Er hatte zuvor schon für eine interaktive App des Deutschen Technikmuseums Berlin ein Modell mit Texturen erstellt (<https://anhalter.technikmuseum.berlin/>)

So kamen wir als Zweierteam zusammen: Philipp modellierte am Rechner mit „Autodesk 3dsMax“, ich ergänzte und änderte die STL-Modelle, um sie druckfähig zu machen, druckte sie auf meinem „Elegoo Saturn Ultra 4“ aus und meldete notwendige Änderungen und Optimie-

Die Entwicklung der Druck-Daten erfolgt im Team

rungen zurück. So entstanden nach sechs Monaten und sehr vielen Korrektur- und Optimierungsschleifen sämtliche virtuellen Teilmodelle in einer Vorbildtreue und Detailtiefe, die mit bisherigen Modellbautechniken unerreichbar gewesen wären. Rund zehn Kilogramm Resin wurden für kaum zu zählende Probedrucke aller Teile verbraucht, bis die maximale Kantenschärfe und Detailwiedergabe erreicht war. Die



Nun beginnt die Arbeit der für Berlin so typischen Preußin der Gattung T11: Sie folgt dem D 1 quer über das Weichenvorfeld unter der Hochbahnbrücke hindurch.



Langsam setzt sich die 74 284 an das Zugende mit dem Packwagen.

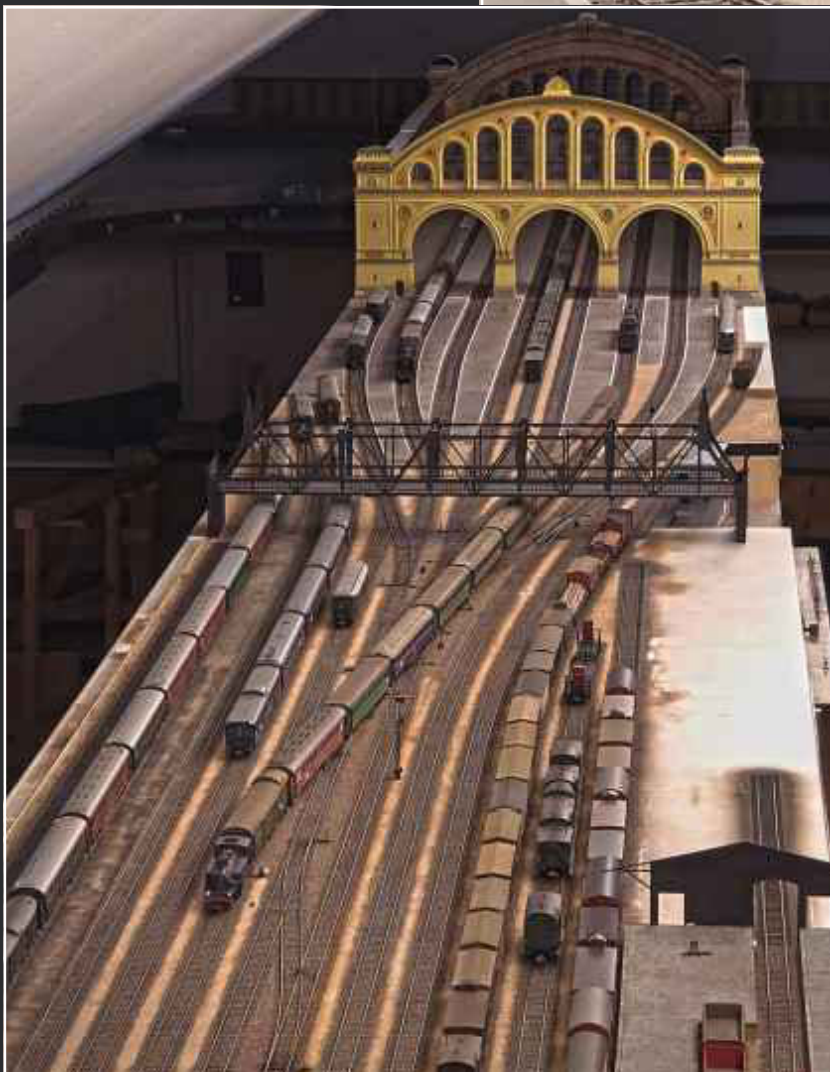
Druckqualität war am Ende so gut, dass wir einige schon fertige Bauteile noch einmal neu und noch präziser modellieren mussten.

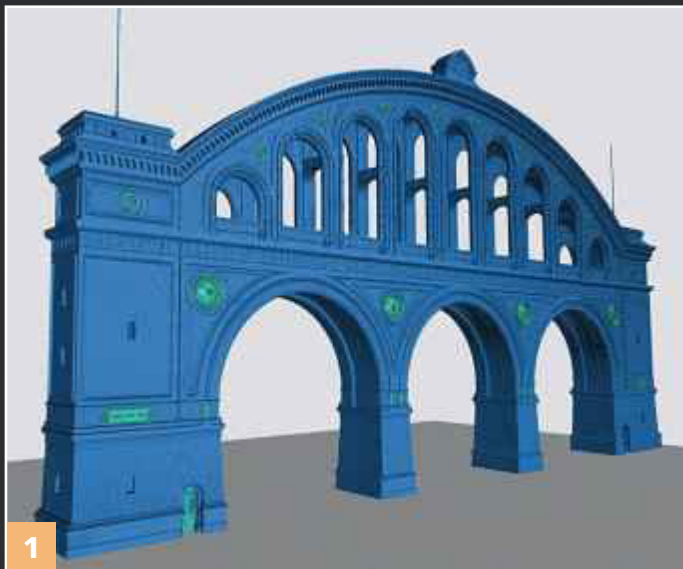
Nach Abschluss der Prototypenphase begann Ende November 2025 die Produktion des ersten Südportals für „BBM1930s“ und des zweiten Modells für „Askalina“ als Schaustück auf der Intermodellbau Dortmund. Wegen der Gesamtgröße von 840 x 452 x 70 Millimetern musste das Südportal

Zwei Modelle des Südportals werden gebaut

für den Druckraum des Druckers (218 x 122 x 220 Millimeter) aufgeteilt werden. Versuche mit komplexen Schnitten entlang von Backsteinfugen und Bogenformen zur perfekten Tarnung scheiterten. Die Teile passten wegen Drucktoleranzen nie so genau wie im virtuellen Raum zusammen. So kamen

Sodann schleppt die Rangierlok die Garnitur in Richtung der Abstellgleise. Die 01 folgt mit Abstand, um anschließend ins Bw zu rollen.





1 Das komplette 3D-Modell mit allen Anbauteilen (grün).



2 Ein Blick in die virtuelle Galerie oberhalb der drei Hauptbögen.



3 Der Schnitt zeigt die wabenartige Struktur des Ostturms.



4 Zahlreiche Terra-cotta-Vries und andere Schmuckelemente der Fassaden entstanden als gesondert konstruierte und gedruckte Bauteile.



5 Für den Druckvorgang sind bis zu 26 Stunden nötig.



6 Abhängig von der besseren Druckrichtung hängen die Bauteile mal kopfüber, mal richtig herum im Drucker.

wir zur Lösung mit stumpfen Schnitten an den Scheiteln der drei großen Bögen und den oberen Fensteröffnungen. Dass es durchaus diffizil werden würde, die Schnitte durch die 1,3 x 0,7 Millimeter großen Backsteinnachbildungen korrekt zu verspachteln, bestätigte sich beim Bauen. Es gab aber keine Alternative. Bei genauerem Hinsehen sind die Fugen am fertigen Modell zu erkennen.

Die zwölf größeren Hauptteile wurden in rund zwei Wochen nacheinander auf dem „Elegoo“ gedruckt. Die Druckzeiten betrugen zwischen 19 und 26 Stunden. Als Schlüsselparameter für die hervorragende Kantenschärfe erwies sich die Wartezeit



7

Ein Element mit den oberen Bögen wird von der flexiblen Magnetplatte abgezogen.



8

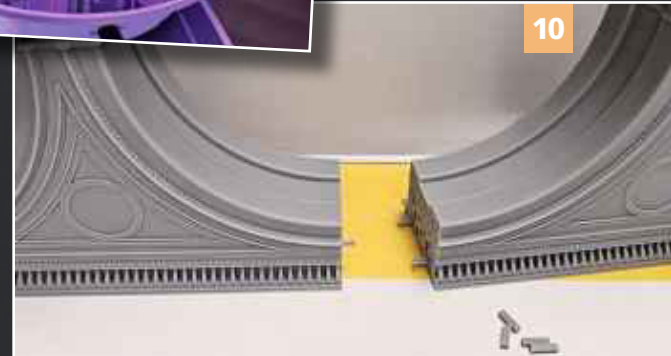
Es folgt das Aushärten unter UV-Licht auf einem rotierenden Teller.

Zur maßhaltigen Verbindung der zu verklebenden Bauteile dienen mehrere ebenfalls 3D-gedruckte Stifte.



9

Für ein fugenfreies Zusammenfügen sind absolut plane Oberflächen nötig.



10



11

Die trotzdem verbleibenden Fugen werden vorsichtig mit Spachtelmasse verfüllt.



12

Noch vorsichtiger wird nun verschliffen, sodass die Fuge fast verschwindet.



13

Wieder muss vor der Montage weiterer Teile großflächig verschliffen werden.



14

Die Grundfarbgebung erfolgt in mehreren Schritten mit der Airbrush-Pistole.

vor dem Belichten der nächsten Schicht: In den 8 Sekunden Wartezeit, bevor die UV-Lichtquelle belichtet, kann das durch den vorangegangenen Hebevorgang der Bauplatte hin und her schwappende Resin vollständig zum Stillstand kommen und so nur exakt dort aushärten, wo es soll.

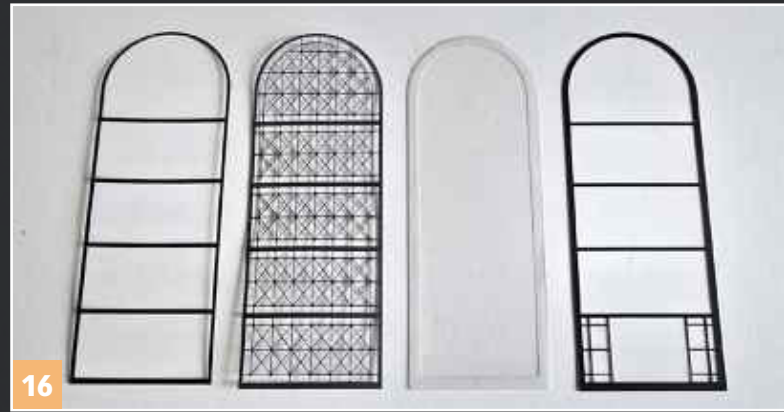
Die formschlüssige Verbindung zwischen den Bauteilen stellen gedruckte Stifte sicher. Geklebt wurde mit einem Zweikomponenten-Kleber. Sowohl die Einzelteile als auch die zusammengeklebten Baugruppen mussten geschliffen werden, obwohl sie sehr maßhaltig waren und

theoretisch perfekt zusammenpassten. Aber auch beim 3D-Druck gibt es Fertigungstoleranzen, die ausgeglichen werden müssen. Die meist nur wenige Zehntel-millimeter breiten Lücken wurden mit Spachtel aus einer Spritznadel verfüllt, um möglichst wenig Material in der Umge-



15

Der Diodenlaser beim Schneiden von 0,25 mm dickem Polystyrol.



16

Die großen Fenster bestehen aus vier lasergeschnittenen Schichten.



17

bung zu verteilen. Für den Schleifvorgang wurde Schleifpapier zurechtgeschnitten und gefaltet und mit den Fingern geführt, denn jede noch so feine Nadelfeile wäre zu grob gewesen.

Der für mich schwierigste Schritt begann im Anschluss: die Farbgebung. Anhand aktueller Fotos des verbliebenen Portikus am Askanischen Platz, der Bw-Rundschuppen des Deutschen Technikmuseums und alter Farbfotos mischte ich Gelb-, Beige-, Rot-, und Brauntöne an. Die gespritzten Probedruckteile wurden dann im Anlagenraumlicht (4000k Neutralweiße Leuchtstoffröhren und LED) betrachtet, fotografiert und mit den Fotos verglichen. Nach vielen Fehlversuchen fand ich eine Kombination aus Grundfarbe und Fugen-Auslegungsmischung, die stimmig erschien. Immerhin kann das „Greppiner Gelb“ je nach Sonnenstand und Wolkenhimmel leuchtend orange bis graubeige erscheinen.

Das verwendete „Tabletop“-Resin von „3DJake“ kommt ohne Grundierung aus,

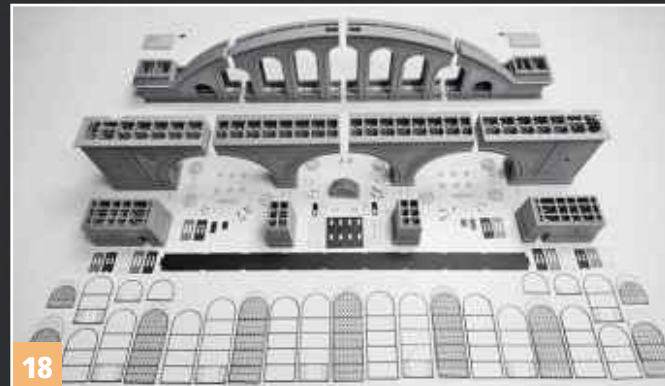
Noch viel größer ist die Zahl der Teile, die in Form von Prototypen als Ergebnis der Entwicklung und Bauvorbereitung übrig blieben.

Der 3D-Druck ermöglicht eine Detailtiefe bis hin zur 0,28 mm dicken Türklinke oder zum 0,17 mm breiten Schlüsselloch.

Vallejo-Acrylfarben haften sehr gut darauf. Nach dem Airbrushen der gelben Grundschicht und dem Versiegeln mit Mattlack wurde die Fugenfarbe als Wash verteilt. Erst der auf den Backsteinen verbleiben-

Die Farbgebung erfolgt in mühsamer Handarbeit

de Farbschleier gibt deem Gemäuer die richtige Grundfarbe. Die realen Backsteine waren aber nicht einheitlich gefärbt, sondern wiesen verschiedene Nuancen auf, und zwar auch alle Sonderbacksteine für



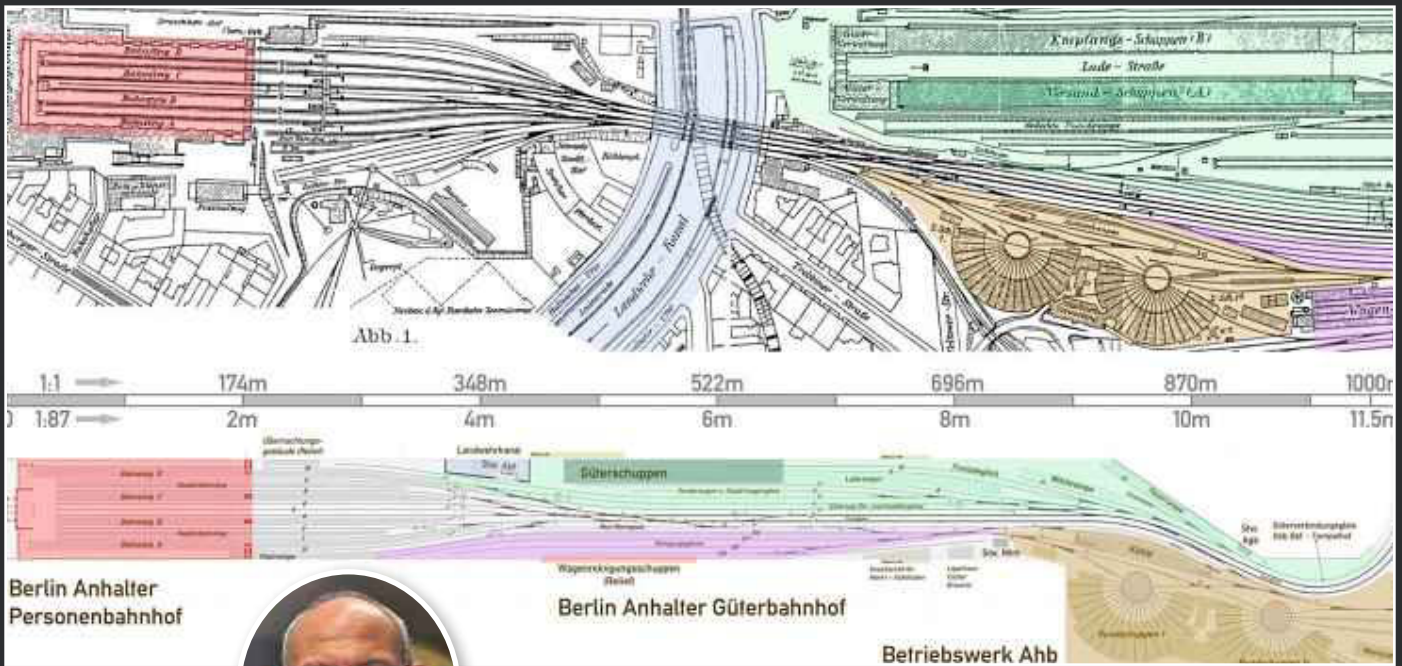
18

Ein fast vollständiger Überblick der 185 Einzelteile, die für das Südportal gefertigt und zusammengebaut wurden.



19

die ornamentalen Bereiche. Es war schnell klar, dass ich das im Modell nachbilden musste – bei weit über 100000 Backsteinen alleine am Südportal. Tests mit Klebeschablonen für Airbrush und Stempeln aus dem Laser funktionierten nicht, auch weil das Gebäude nur sehr wenige flächige Backsteinwände aufweist. Herausstehende Ornamente, vertiefte Bereiche und eine ausgeprägte Dreidimensionalität prägen den ganzen Anhalter. So blieb mir nichts anderes übrig, als einzelne Backsteine mit einem gestutzten Feinstpinsel in drei



Berlin Anhalter Personenbahnhof

Berlin Anhalter Güterbahnhof

Betriebswerk AHB

Über den Autor:

Alex Lot, geboren 1971 in Zürich als Sohn italienischer Einwanderer, spielte früh mit einer Lima-Modellbahn und fotografierte in den 1980er-Jahren SBB- und FS-Züge. Als Maschinenbauingenieur entwickelte er 30 Jahre lang Automobile und ist seit 2025 freier Modellbauer.



Gelbnuancen zu färben. Weil ich nicht einfach einen Bereich weglassen konnte, kämpfte ich mich über zwei Wochen lang durch diese extrem eintönige Arbeit.

Für sämtliche Fenster und Türen sowie das Turmdach mit Fahnenmast übernahm ich wegen der erforderlichen iterativen Feinabstimmung mit dem Diodenlaser und 3D-Drucker die Modellierung selbst. Die neun großen Bogenfenster entstanden aus schwarzen, 0,25 Millimeter dicken, lasergeschnittenen Polystyrolplatten. Das Ergebnis kommt in der Qualität nahe an fotogelätztes Messing heran – mit großem Zeit- und Kostenvorteil, wenn man ohnehin schon einen Diodenlaser besitzt. Auch kann man einige schnelle Verbesserungsschleifen hintereinander fahren, bis das Teil perfekt passt. Nachteile sind die heikle Handhabung wegen der Bruchgefahr und die nicht erwiesene Dauerhaltbarkeit. Sollten sich die Teile über die Jahre in Krümel auflösen, werde ich sie als Metallätzteile nachfertigen.

Die Türen sind trotz ihrer Dünnheit von 0,5 Millimetern auf der Platte flach

Die Gegenüberstellung von Original- und Modell-Gleisplan zeigt einige Abweichungen. Auf die Konzeption der Anlage und der Gleise werden wir noch genauer eingehen.

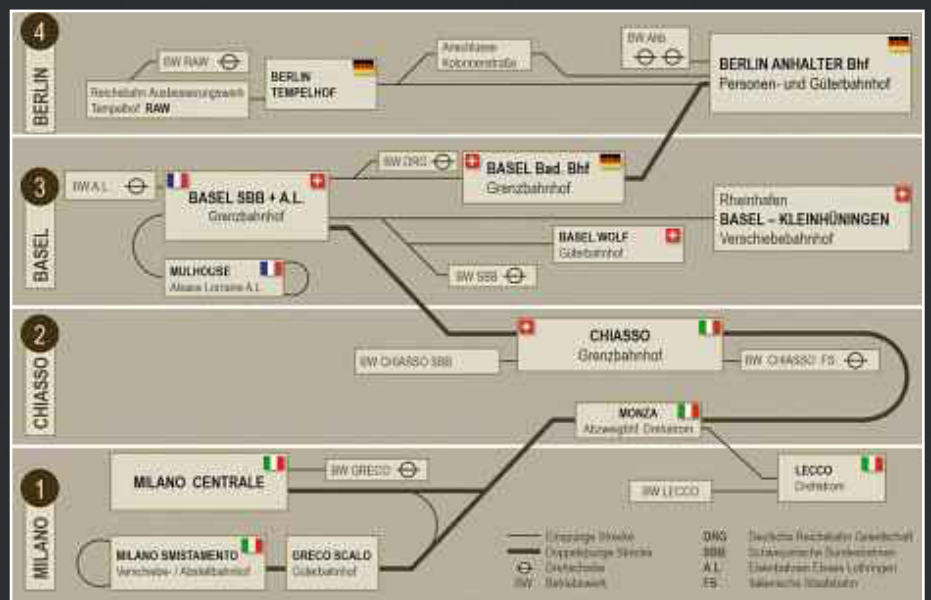
3D-gedruckt. Die normalerweise starke Verwölbung der ausgehärteten Teile kann durch eine nur moderate Überbelichtung der ersten Schicht vermieden werden.

Zum Abschluss wurde das Modell mit selbstgemischten Kremer-Pigmenten gealtert. Auf Vorbildfotos der 1930er-Jahre ist gut zu erkennen, dass die Fassade sehr stark verschmutzt war. Ich habe mir jedoch die Freiheit genommen, das Modell sauberer zu belassen, damit nichts von seiner überragenden Ästhetik ablenkt. Noch fehlen einige kleinere, aber wichtige Anbauteile wie zum Beispiel Isolatoren,

Bremsprobensignale und Elektroverteiler, die im nächsten Schritt zusammen mit den verbleibenden Gebäudeteilen entstehen werden. Ein Video des Baus des Südportals ist auf meinem Youtube-Kanal „BBM1930s“ zu sehen (siehe QR-Code).

In der nächsten Folge werden wir die Entwicklung des Gleisplans für den Anhalter vom Vorbild hin zum Modell vorstellen.

Alex Lot



Die Halle des Anhalter Bahnhofs ist lediglich ein Endpunkt eines H0-Großprojekts.



Foto: Eisenbahnschiffung

Kleinste Einheit

In der Physik bilden die sogenannte Planck-Länge, -Masse und -Zeit das aller kleinste Einheitensystem mit nach menschlichen Maßstäben unvorstellbar kleinen Größen. Ganz so klein dachte die DRG nicht, als sie ihr Einheitsdampflokotiv-Programm aufstellte, aber im Vergleich zu einer 01 war die Baureihe 80 schon ein niedlich kleines Geschwisterchen. Ihre Familienzugehörigkeit erkennt man dennoch auf den ersten Blick. Auch wenn von ihr nur 39 Exemplare gebaut wurden, gehört die 80 dennoch zu den bekanntesten und beliebtesten Dampflokotiven. Daran hat auch die Modellbahnindustrie ihren Anteil.

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



Foto: Dr. Rolf Lötters

Sanierung entlang der Sieg

Erneut steht die Vollsperrung einer wichtigen Bahnlinie für umfangreiche Erneuerungsarbeiten bevor: Entlang der Siegstrecke wird sich in Zukunft einiges ändern.



Foto: abp

Wilder Westen im großen Maßstab

Diese große Heimanlage im Maßstab 1:45 blieb leider unvollendet. Trotzdem ist sie eindrucksvoll – allein wegen der Dampftrösser, die auf unterschiedlichen Spurweiten verkehren.

Traumberuf Modellbahn

Jetzt einsteigen als Redakteur:in
oder Volontär:in



Das klingt nach Deinem
Traumberuf? Dann melde Dich –
wir freuen uns auf Dich!
Infos unter:
verlagshaus.de/karriere
Kontakt:
bewerbung@verlagshaus.de

AUSSERDEM

Dampf in Südosteuropa

Wir gehen auf Zeitreise nach Rumänien Ende der 60er-Jahre: Viel Dampf und spektakuläre Aufnahmen aus einer damals schwer erreichbaren Region.

Reichsbahn-Ambiente in Arnstadt

Bilder aus dem Jahr 2026 mit dem Feeling der 1980er-Jahre: Bei einer ganz besonderen Fotoveranstaltung wurde kein Detail vergessen.

Kleine Frischzellenkur für Startpackungs-Lok

Passend zu unserer Titelgeschichte wird das für Einsteiger gedachte H0-Modell der Baureihe 80 von Roco mit wenig Aufwand aufgewertet.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Stefan Alkofer,
Chefredakteur

Liebe Leserin, lieber Leser!

Sie wollen stets den Überblick behalten über die große und die kleine Bahn? Der MODELLEISENBÄHNER hilft Ihnen mit aktuellen Berichten aus dem In- und Ausland sowie informativen Beiträgen zur Eisenbahngeschichte. Der Modellteil zeigt aktuelle Entwicklungen, bietet hilfreiche Tipps aus der Praxis sowie anregende Anlagenporträts. Stöbern Sie gleich mal unter modelleisenbahner.de/service oder bestellen Sie Ihr Abo oder Einzelhefte unter Tel. 089/46 22 0001 und Tel. 089/46 22 0002 (normaler Tarif) bzw. per E-Mail an service@verlagshaus24.com

**Modell
Eisen-
Bahner**



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

Entdecken Sie unsere hier abgebildeten **AKTIONSARTIKEL!**

H0 **L.S. Models Exclusive**

Aufwendig gestalteter Wagen mit mehrteiliger und mehrfarbiger Inneneinrichtung



L.S. Models LS46227
Schlafwagen WLABmz, DR Ep.V, Prototyp

*UVP 99,90€
LS46227
79,99 €

H0 **Rivarossi**

• schwere sechsachsige E-Lok E251 001
• grüne Farbgebung
• schwarze Drehgestelle



Rivarossi HR2941 • HR2941S (DC-Sound)
E-Lok E251 001, DR, Ep.III

*UVP 274,90€
HR2941
164,99 €

*UVP 394,90€
HR2941S
239,99 €

H0 **Roco**

beladen mit zwei Containern der Spedition DSR



Roco 6600138
Schwenkungenwagen Ks mit zwei Containern DSR, DR, Ep.IV

*UVP 46,90€
6600138
29,99 €

H0 **Roco**



Roco 6600115
3er Set Offene Güterwagen Ommu, DR, Ep.III

*UVP 79,90€
6600115
49,99 €

Wagenset mit **drei** offenen Güterwagen, Gattung Ommu, der Deutschen Reichsbahn.

H0 **Roco**

Wagenset mit **drei** offenen Güterwagen, Gattung El-u (Omu), der Deutschen Reichsbahn.



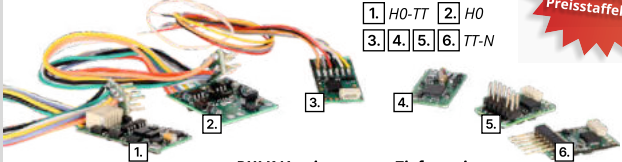
Ein Wagen mit Bremserbühne

Roco 6600146
3er Set Offene Güterwagen El-u (Omu), DR, Ep.IV

*UVP 89,90€
6600146
49,99 €

nochmals im Preis reduziert!

H0 **Uhlenbrock Elektronik**



BULK-Versionen zum Tiefpreis mit einfacher Blisterverpackung und ohne Anleitung

1. *UVP 29,90€ • 74120 - ID2 Decoder, NEM 652 • unterstützt DCC, Motorola® sowie RailCom®/RailComPlus® - bis 4 Stück 17,99€ • ab 5 Stück 16,98€
2. *UVP 23,90€ • 74320 - ID2 Decoder, NEM 652 • unterstützt DCC, Motorola® sowie RailCom®/RailComPlus® - bis 4 Stück 14,99€ • ab 5 Stück 13,99€
3. *UVP 29,90€ • 73309 - ID-Decoder 0,8 A, offene Kabelenden, BULK-VERSION von 73300 - bis 2 Stück 19,99€ • bis 9 Stück 19,19€ • ab 10 Stück 18,99€
4. *UVP 29,90€ • 73239 - ID-Decoder 0,8 A, Next 18, BULK-VERSION von 73236 - bis 2 Stück 19,99€ • bis 9 Stück 19,19€ • ab 10 Stück 18,99€
5. *UVP 29,90€ • 73349 - ID-Decoder 0,8 A, Plux 12, BULK-VERSION von 73340 - bis 2 Stück 19,99€ • bis 9 Stück 19,19€ • ab 10 Stück 18,99€
6. *UVP 29,90€ • 73319 - ID-Decoder 0,8 A, NEM 651 direkt, BULK-VERSION von 73310 - bis 2 Stück 19,99€ • bis 9 Stück 19,19€ • ab 10 Stück 18,99€

ID-Dekoder mit attraktiver Preisstaffelung

H0-N Uhlenbrock - ID (IntelliDrive)-Decoder, BULK-VERSIONEN in Staffelpreisen je nach Modell



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®

DIESELLOK
BR 215
DB AG

PIKO



- Ausführung mit Extratank, Hilfsdiesel-Auspuff und Abgashutzen
- Führerstände mit beleuchtetem Führerpult
- Digital schaltbare Beleuchtungen im Maschinenraum und den Führerständen
- Detailliert nachgebildete Inneneinrichtungen

Symbol für Vielseitigkeit, Effizienz und Beständigkeit – Die Baureihe 215 in der Ausführung der DB AG



Über Jahrzehnte bewährte sich die Baureihe 215 im Reise- und Güterverkehr auf Haupt- und Nebenstrecken. PIKO bringt den Dieselklassiker in der Ausführung der DB AG als fein detailliertes Expert-Modell authentisch auf die Modellbahnanlage.

FORM NEU
2026



Diesellok BR 215 DB AG Ep. V

- 22064** Gleichstrom
- 22065** Gleichstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound®** onboard
- 22066** Wechselstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound®** onboard

199,00 €*
309,00 €*
309,00 €*
* unverbindliche Preisempfehlung

Die perfekte Ergänzung für vorbildgerechte Zugbildungen:



58250 3er Set Personenwagen Nahverkehr DB AG Ep. V

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