

**Special**  
Ausgabe 34  
4. Quartal  
2025

**MODELLBAHN  
KURIER**  
DAS VORBILD IM MODELL

**MODELLBAHN-KURIER SPECIAL 54**

Winter 2025 • Bestellnr. 1967 • € [NL] 22,90 • € 19,90  
€ [A] 21,90 • € [Lux] 22,90 • CHF 28,90 • DKK 199,00



ISBN 978-3-8446-1967-6

# Faszination Spur 1

16 Seiten extra  
Neuheiten-Vorschau  
2026/2027



**Aktuell: Spur-1-Tage Ebermannstadt • Mo-Miniatur: Klv 12**  
**Fine Models: Kohlewagen • BMB: 01<sup>5</sup>, 92.22, VT 95/VB 142**  
**Märklins Wismarer optimiert • KM 1-Weichen: EW und DKW**  
**Porträt: Spari's Wandanlage • Rangierspiel: Schlierferheide**

## Aus Kaisers Zeiten

Gölsdorfs D-Kuppler von BMB



1

Heinz Samits Jr. (3)



2

1 Deutlich lassen sich aus dieser Perspektive die Heiß- und Nassdampfzylinder des Verbundtriebwerks erkennen. Diese waren eine Vorliebe von Karl Gölsdorf, der auch diese Lokomotive konzipierte. Die Museumslok 92.2271 der MLV besitzt gegenüber ihrem ÖBB-Pendant eine geteilte Rauchkammertür.

2 92.2220 fährt gemütlich mit den beiden Donnerbüchsen vorbei an Bäumen und Feldern auf Josef Eckers liebevoll gestalteter Anlage „Von Spital nach Vordernberg“. Wir hatten in den Ausgaben 28 und 29 darüber berichtet.

3 Die Abdampfleitungen des Luftpressers und der Lichtmaschine führen am Schornstein halbhoch entlang. Die beiden kleinen Dome beinhalten die Behälter für die Sandstreueinrichtung. Sie lassen sich öffnen. Der Deckel des Einfüllstutzens am Wasserkasten liegen bei 92.2271 in Fahrtrichtung vorne.





# Aus Kaisers Zeiten

## Gölsdorfs D-Kuppler von BMB

Die Freude bei den Fans der Spur 1 in der Alpenrepublik war groß, als ein weiterer Hersteller sich den Fahrzeugen ihrer Heimat annahm. Die österreichische Dampflok ist bereits in Form zweier unterschiedlicher Vorserialmuster auf kleiner Schiene unterwegs.

In Ausgabe 30 wurde das Vorbild der Baureihe 92.22 (ehem. Reihe 178 der kkStB und BBÖ) und dessen historischer Hintergrund von unserem Autor Oliver Strüber bereits eingehend beleuchtet. Bee's Modellbahn kündigte in 2024 19 verschiedene Varianten des einst in hoher Zahl gebauten Dampfrosses an, die beginnend mit Fahrzeugen

der kkStB in Epoche I bis hin zur Museumslokomotive in Epoche VI ein breites Spektrum bei Privat- und Staatsbahnen abdecken. So sind unter anderem auch eine Lok der Wiener Lokalbahn sowie eine vom Wolfsegg-Traunthaler-Kohlenwerk mit dabei. Auch zwei nach dem zweiten Weltkrieg in Deutschland (Ost und West) verbliebene Exemplare finden sich darunter.

### Die Modelle ...

... sind bereits weit herumgekommen. Bei Tom Steiners Tour mit dem chinesischen Produzenten haben die beiden frisch aus Asien mitgebrachten Muster unter anderem ihr

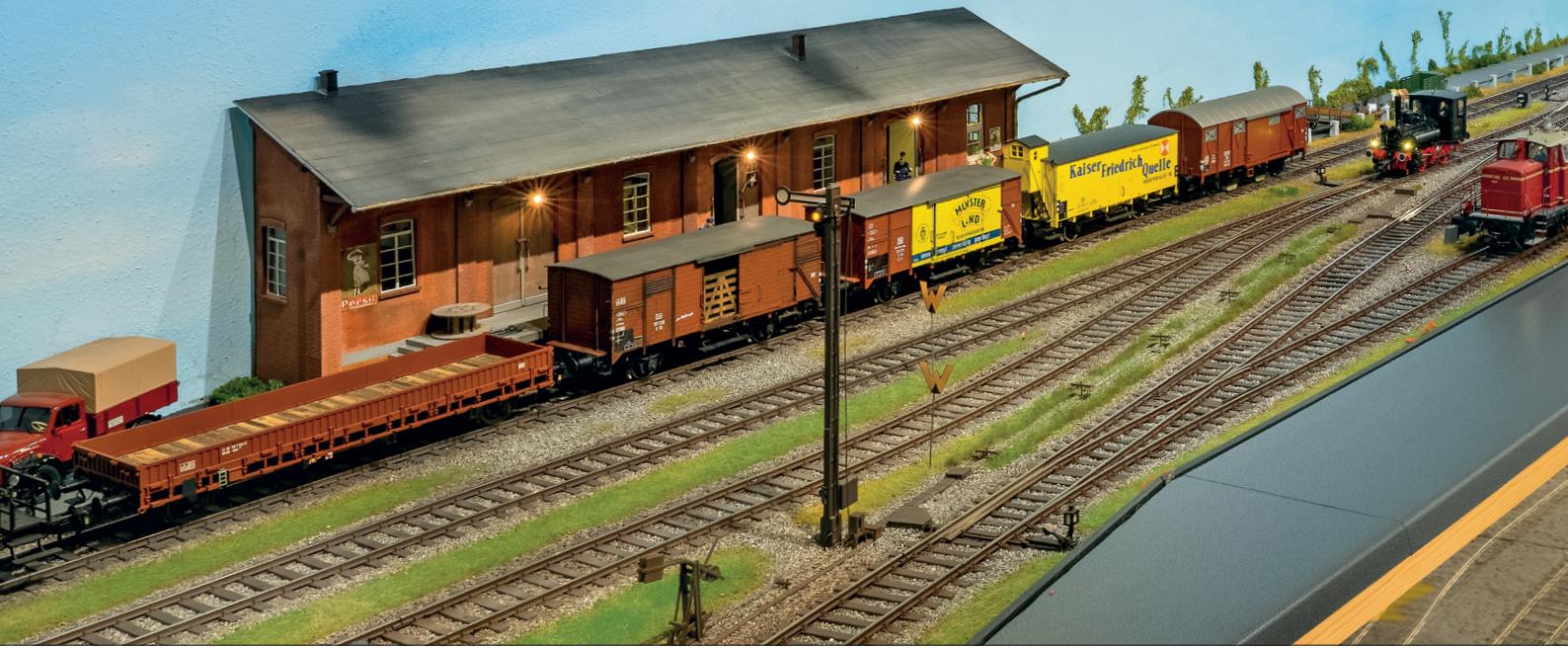
Vorbild beim Museums-Lokalbahnverein in Zwettl besucht. Bei Josef Ecker durften sie anschließend ihre Premierenrunden auf einer europäischen Anlage drehen.

Der Vorbestellpreis von 2.590 € gilt nach wie vor bis zur Spur-1-Messe in Ampflwang Ende Juni 2026, danach sind es 2.990 € (UvP). Bei Abnahme von zwei (oder mehr) Maschinen wird ein Nachlass von 100 € je Lok gewährt. Für die Messe in Österreich ist geplant, dass jeder Besteller an einer kostenlosen Fahrt auf dem Führerstand des Originals teilnehmen darf.

THOMAS MONTAPERTI  
Weitere Fotos auf den nächsten Seiten

## **Spari's Spur 1-Wandanlage**

Voll digitalisiert mit echtem Stellwerk



# **Spari's Spur 1-Wandanlage**

**Voll digitalisiert mit echtem Stellwerk**

So mancher Miniaturbahner träumt von der schon sprichwörtlichen Turnhalle, um seine kühnsten Wünsche verwirklichen zu können.

Zur Not tut es aber auch ein ehemaliger Supermarkt, der hier für eine An-der-Wand-entlang-Anlage genutzt werden konnte.

Viele Freunde der Spur 1 haben dasselbe oder ein ähnliches Schicksal. In ihrer Jugend hatten sie eine Märklin-Modelleisenbahn im Maßstab H0, die mit dem Eintritt ins Berufsleben in der Kiste verschwand. Viele Jahre später erwirbt man eine wunderschöne Lok in der Königsspur 1, die mangels Platz in einer Vitrine ausgestellt wird.

So war es auch bei Norbert Spari im österreichischen Gleinstätten. Dabei hatte er seine H0-Anlage zunächst noch lange auf dem heimischen Dachboden aufgebaut und sie noch voll digitalisiert. Erst 2006 wurde sie ab- und ein Spur 1-Modul aufgebaut. Es war zwar „nur“ ein kleines Bw, bot aber gleich viel Spielspaß beim Rangieren der ersten Spur 1-Loks. Für eine größere Anlage fehlte aber schlichtweg der Platz.

Das sollte sich erst ändern, nachdem der Supermarkt im Erdgeschoss seines Hauses aufgrund ei-

Blick in das Bahnbetriebswerk. Hier werden die Dampfloks ent-schlackt und ihre Tender mit Wasser aufgefüllt, um sie für den Einsatz auf der Strecke vorzubereiten. Eine Bekohlungsanlage gibt es an anderer Stelle auf der Anlage. Die Tankstelle davor versorgt die Dieselloks mit Treibstoff.



## Spari's Spur 1-Wandanlage

Voll digitalisiert mit echtem Stellwerk



Blick vom Bahnhof Langwand nach rechts entlang der Strecke in Richtung des Bahnhofs Vies-a-Wies. Gut zu sehen, der sechs-gleisige Schattenbahnhof direkt unter dem Bahnhof. Er ermöglicht die Bereitstellung aller Züge und sorgt für abwechslungs-reichen Betrieb. Nach der Kehrschleife im Nebenraum fahren die Züge über die Hauptstrecke wieder zurück.



Norbert Spari an seinem zentralen Leitstand. Über die drei Monitore hat er dank TrainController eine perfekte Übersicht vom Geschehen. Das Programm steuert die Anlage komplett vollautomatisch.

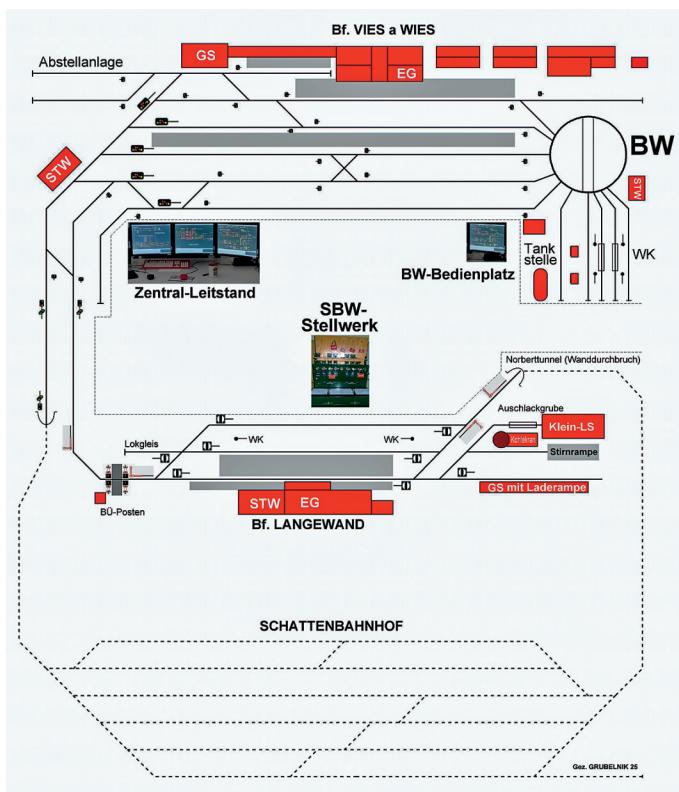
nes Standortwechsels geschlossen wurde. Dabei war der Name des Vermieters Spari quasi Programm: Der ehemalige Spar-Supermarkt mit 500 m<sup>2</sup> stand leer, eine Neuvermietung an einen anderen kommerziellen Nutzer kam für Spari nicht infrage.

Das Schicksal wollte es, dass ein befreundeter Modelleisenbahnverein – FdSTB, Freunde der Sulmtalbahn – eine neue Bleibe für seine große H0-Modulanlage suchte.

Bw mit einer Drehscheibe an, so dass es sich genau genommen um einen Kopfbahnhof handelt. Das erlaubt ein abwechslungsreiches Rangierspiel, um die Loks nach der Einfahrt in den Bahnhof abkuppeln und umsetzen zu können. Dampfloks werden dabei auf der Drehscheibe im Bw gedreht, in dem es außerdem eine Ausschlackgrube, einen Wasserkran und eine Dieseltankstelle gibt. Auf sieben Abstellgleisen stehen dort weitere Loks



Für individuelle Rangierfahrten im Bw dient das Tablet mit der App „Smarthand“ von TrainController. Darüber kann man jede Lok aufrufen und vor Ort manuell steuern und aller Sonderfunktionen nutzen.



Spari zögerte nicht lange und so zog der Verein im Jahr 2015 in das Ladenlokal ein und begann mit dem Aufbau seiner Anlage. Gleichzeitig boten sie ihrem neuen Vermieter an, ihm auch beim Aufbau seiner eigenen Spur 1-Anlage in einem Teilbereich zu helfen. Gesagt, getan, ein Jahr später begann Spari mithilfe seiner Freunde den Bau seiner neuen Spur 1 Anlage.

### An den Wänden entlang

Entstanden ist eine betrieblich einspurige Anlage für Dampf- und Dieselbetrieb der Epochen III und IV. Da der Raum an sich bereits durch die H0-Module belegt war, nutzte Spari drei freie Wandflächen, um dort zwei Bahnhöfe und eine lange Fahrstrecke zu realisieren. Betriebsmittelpunkt ist der Bahnhof „Vies a Wies“. Mit seinen acht Meter langen Bahnhofsgleisen bietet er genug Platz, um auch längere Zuggarnituren bereitzustellen zu können. Am Ende schließt sich ein

für einen Einsatz vor einem der Personen- oder Güterzüge bereit.

Bei den Fahrzeugen kommen hauptsächliche Modelle deutscher Vorbilder und nur wenige Österreicher zum Einsatz. Das hat vor allem etwas mit der geringen Auswahl am Markt zu tun. So finden sich hier vor allem Modelle von Märklin, KM 1, Spur 1 Austria und Hübner wieder. Die Wintermonate nutzt Spari zu Hause zum Altern seiner Fahrzeuge und für Programmierarbeiten. Der Raum kann beheizt und somit ganzjährig genutzt werden.

Vom Bahnhof geht es auf fast 30 Metern Strecke an der Wand entlang über einen beschränkten Bahnübergang zum kleineren Durchgangsbahnhof „Langwand“. Seine drei Bahnhofsgleise haben Längen von sieben Metern und erlauben einen abwechslungsreichen Gegenverkehr auf der eingleisigen Strecke. Daran schließen sich ein Güterschuppen und eine Verlade-

## Der Retter in Rot und Gelb

Die Schienenbusse von BMB

Am 21. August 2025 hatten wir zum Start unserer Webseite [faszination-spur1.de](http://faszination-spur1.de) ein noch frühes, unverglastes Handmuster des Triebwagens VT 95 als Titelbild zeigen können. Der dazugehörige Beitrag ist weiterhin in der Rubrik Aktuelles verfügbar.

### Eine tolle Idee – die Tour

Das Modell hatte die von Bee's Modellbahn nach Deutschland eingeladene Delegation des chinesischen Herstellers mitgebracht, die auch unserer Redaktion einen kurzen Besuch abstattete. Einen weiteren Tourstopp gab es in Gerolstein, dem Mekka der Nebenbahnretter VT 95 und VT 98, um das Vorbild zu fotografieren und zu vermessen. Während des Besuchs kam es auch zu einem Treffen mit dem Geschäftsführer der Vulkan-Eifel-Bahn so-

wie der AKE-Eisenbahntouristik, Jörg Petry – Herr über die Gerolsteiner VT. Sein Interesse an dem Modell führte so weit, dass der ursprüngliche Plan verworfen wurde, zunächst einen weiteren VT 98 aufzubereiten.

### Mit voller Kraft ans Werk

Innerhalb sehr kurzer Zeit konnten mehrere Sponsoren gefunden werden, die sich an der Aufarbeitung eines VT 95 mit verglasten Oberlichtern und oben aufgesetzter Streulichtlaterne finanziell beteiligten. Der ambitionierte Plan sah vor, mit dem zweiteiligen Schienenbus nach der Hauptuntersuchung am 14. Oktober 2025 an der Messe in Ebermannstadt als Fahrzeuge teilzunehmen.

So konnte die Einheit nur drei Tage später zusammen mit der

Jedem Hersteller ist daran gelegen, seine Handmuster in möglichst gutem Licht und vor allem in einem der Serie möglichst nahe kommenden Zustand zu präsentieren. Das klappt aber nicht immer so, wie es sich alle Beteiligten wünschen. Die in diesem Beitrag gezeigten Modelle weisen noch einige Mängel auf, insbesondere bei der Verglasung samt Rahmen. Auch die Beleuchtung ist noch ein Provisorium. Wir zeigen sie dennoch; denn die Alternative wäre, noch lange auf die Serienmuster warten zu müssen.



# Retter in Rot und Gelb

## Die Schienenbusse von BMB

Vor längerer Zeit von den Steiner Modellwerken angekündigt, hat Bee's Modellbahn das VT 95-Schienenbusprojekt übernommen und ein Handmuster des „Retters der Nebenbahnen“ präsentiert. Außerdem wurde das ursprüngliche Portfolio mit weiteren Varianten ergänzt.

„Mauslok“, 110 469-4 der TRI und 204 347-9, einer der DR-V 100 der Pressnitztalbahn, auf Reisen gehen. Die illustre Fuhré nutzte eine Zuglücke auf der eingleisigen Strecke ab Forchheim und traf bei Sonnen-

untergang am Freitagabend vor dem Beginn der Spur-1-Tage im Bahnhof Ebermannstadt ein. Übernachten durften die besonderen Gäste in der eigens freigeräumten Fahrzeughalle der DFS.





### Vom Großen zum Kleinen

Das Handmuster von VB141 210. Der einachsige Anhänger mit der Scharfenkupplung ist im 3D-Druck entstanden.

Die in Metallbauweise hergestellten Fahrzeuge sind mit reichlich optischen und funktionalen Details ausgestattet. Die Drehfalttüren an den Einstiegen des Motor-

und des Beiwagens lassen sich wie beim Vorbild öffnen. Der Doppelflügel schiebt sich dabei jeweils zur Front hin zusammen. Es ist von großem Vorteil, dass sich das Dach bei allen Fahrzeugen abneh-

men lässt. Dadurch können die Türen im Bedarfsfalle aus dem Innenraum heraus geschlossen werden, noch praktischer ist dies jedoch für das Einsetzen von Figuren. Im Original können die Rückenlehnen der Sitzbänke nach Belieben umgestellt werden. Da dies im Modell sehr aufwendig wäre, wurden die Bänke in verschiedenen Sitzrichtungen verbaut. So bleibt bei besetzten Fahrten eine realistische Wirkung auch erhalten, wenn der Schienenbus und sein Begleitwagen wieder in die entgegengesetzte Richtung fahren.

### Die Scharfenberg-Kupplung

Hierbei handelt es sich um etwas ganz Besonderes. Nicht nur, dass die Kupplung voll funktionsfähig ist und wie beim Original bedient wird, sie ist auch die erste ihrer Art, die bei der Auslieferung von Serienfahrzeugen zur Anwendung kommt. Beim Auffahren auf ein stehendes Fahrzeug richten sich



## Weichen von KM 1

Die DKW und eine neue EW



Die neue Doppelte Kreuzungsweiche im Detail mit den beiden Gussteilen in der Mitte.

# Weichen von KM 1

## Die DKW und eine neue EW

Nach und nach kann KM1 die langersehnten Weichen liefern. Aktuell sind es die DKW und eine besonders schlanke einfache Weiche. Ein guter Anlass, die Ausführung solcher KM1-Gleiselemente einmal im Detail in Augenschein zu nehmen.

**K**M1 hat die Geduld der Anlagenbauer auf Keine harte Probe gestellt. Lange Zeit waren keine Weichen für das hauseigene Gleissystem lieferbar – unverzichtbar für jedes Bauprojekt, das über die Dimension eines Dioramas hinausgewachsen ist. Mehrfach haben wir das Thema aufgegriffen, uns beim Hersteller nach dem Stand der Dinge erkundigt und die erhaltenen Informationen an unsere Leser weitergegeben. Nicht immer hat es mit den uns genannten Terminen geklappt.

Es waren wohl hauptsächlich zwei Faktoren, die zu den Verzögerungen geführt haben. Technische Probleme, die länger andauerten, gab es mit den für jede Weichenform individuell zu fertigenden Gussteilen, die auch auf unseren Fotos gut zu sehen sind. Außerdem ist die Fertigung „Made in Germany“ und stößt auf begrenzte Kapazitäten – wobei zunächst die zwischenzeitlich aufgelaufenen Bestellungen abzuarbeiten waren.

Die von den Spur-1-Bahnern sicherlich mit Abstand am häufigsten benötigten Weichen mit dem 1.394-mm-Radius sind schon länger wieder zu bekommen, wenn auch mit schwankender Verfügbarkeit. Weitere folgen, ganz aktuell die doppelte Kreuzungsweiche mit einem Ra-

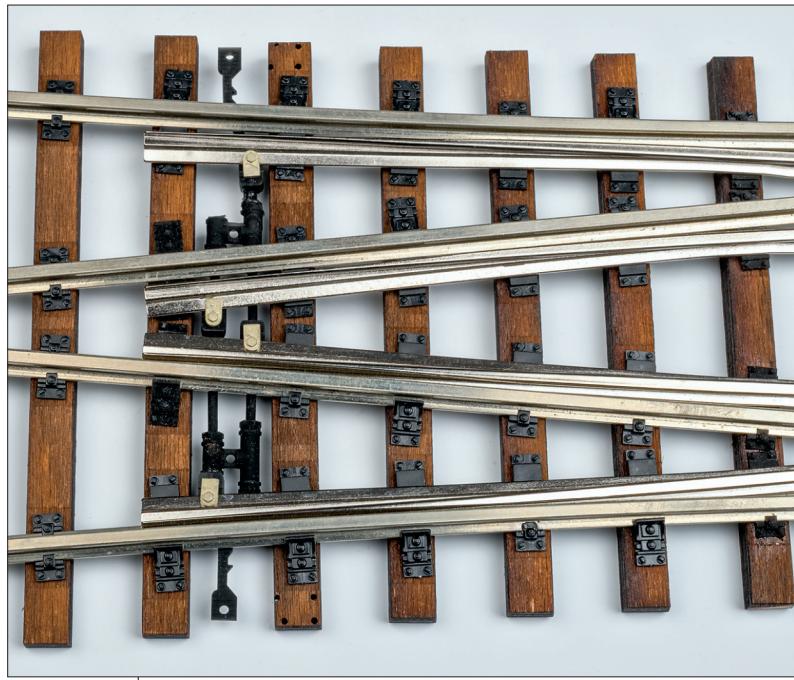
Rechts: Während die DB seit langer Zeit Kreuzungsweichen dort entfernt, wo sie sich gut durch einfache Weichen ersetzen lassen, sind sie im Modell schon deshalb beliebt, weil sich mit ihnen viel Platz sparen lässt.





Die beiden gekoppelten, dem Vorbild nachgebildeten Stellstangen der DKW von der Unterseite aus betrachtet. So schaut ...

...dieser Bereich von oben aus. Gut zu erkennen ist die bewegliche Verbindung mit den vier Zungen.

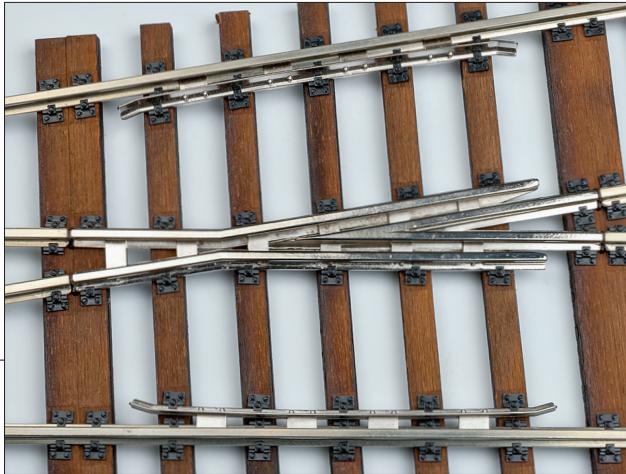


radius von 2.321 mm und einem Winkel von 10°. Für diesen Beitrag stand uns ein Exemplar aus der Serienfertigung zur Verfügung. Außerdem erhielten wir ein Vorserienmuster der Weiche mit dem größten der angebotenen Radien von 4.500 mm und einem Winkel von 7°35'41". Sie ist beachtliche 767 mm lang und es liegt in ihrer Natur, aus Modellbahnersicht äußerst „elegant“ zu wirken. Schön für denjenigen, der den Platz

Der Herzstückbereich der Kreuzungsweiche mit den jeweils gegenüberliegenden Radlenkern an den äußeren Schienenprofilen.

Der Blick von unten auf den mittleren Bereich der DKW zeigt die verlötzte Stromführung.

Ein Herzstückbereich von unten, rechts die elektrische Verbindung zwischen den beiden sich kreuzenden Gleissträngen.



# Rangierspiele

## Schlierferheide

Teil 2



In Ausgabe 33 haben wir uns mit dem Unternehmen, der Geschichte des Gleisanschlusses und einigen Gütern beschäftigt. Nun wollen wir den Blick auf weitere Rangieraufgaben, das werkseigene Rollmaterial und Gastfahrzeuge im Anschluss richten.

Dass die werkseigenen Gleisanlagen des Unternehmens Max Bögl aus dem oberpfälzischen Sengenthal bei Neumarkt sehr weitläufig sind und eine Menge an Gütern mit dem sehr umweltfreundlichen Schienengüterverkehr transportiert werden, ist mehr als erfreulich. Zum einen ist das Unternehmen in einer Vorreiterrolle und zeigt mit seiner Innovationskraft auf, dass der Schienengüterverkehr nicht nur für die Industrie eine

wichtige Stütze sein kann. Zum anderen freuen wir uns sehr, dass wir die Anlagen für unsere Rangierspiel-Serie nun schon zum zweiten Mal heranziehen konnten und Unterstützung von der Geschäftsleitung von Max Bögl in Form von exklusiven Bildern und Informationen erhalten haben.

### Dienstleistungen

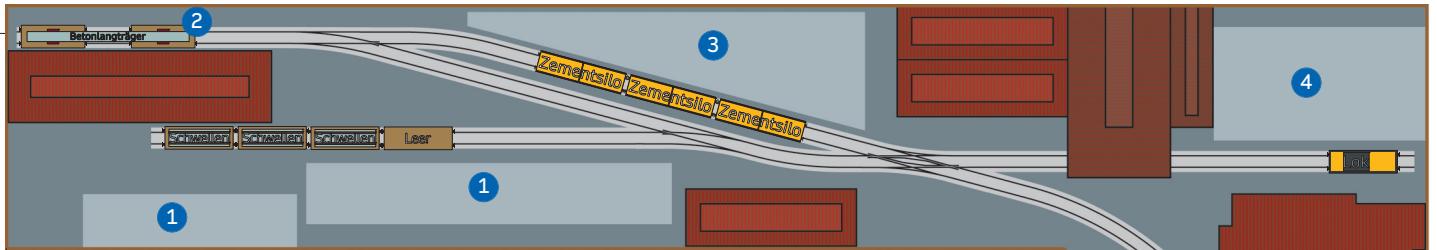
Im Werksgelände wird jedoch nicht nur der Umschlag eigener Gütern

Im Areal des Sengenthaler Bauunternehmens Max Bögl werden mit einem Reachstacker firmeneigene Zementsilos umgeschlagen.

Unterschiedlichste Gäste besuchten zusammen mit dem Tchibo-Containerzug den Gleisanschluss von Max Bögl. Christoph Meier hat ein Händchen dafür. V 76 055 hat die Ellok 155 219-9 mitsamt dem Tchibozug im Schlepp.

und Transportbehältnisse durchgeführt. Warum sollten die Ressourcen zwischen der eigenen Nutzung unproduktiv herumstehen? Wenn Branchen anfragen, die nichts mit der Bauindustrie gemein haben, kann man auch für diese Leistungen erbringen. So geschehen mit dem Kaffeehändler Tchibo. Dieser bietet seit Jahrzehnten nicht nur eigenen Kaffee feil, sondern ist auch groß bei Non-Food-Artikel tätig. 2005 wurde außerhalb Neumarkts ein eigenes Logistikzentrum erbaut, von welchem aus die Ware für alle Filialen Südbayern konfektioniert und verteilt wird. Der Großteil dieser kommt, wie soll es in





Zur besseren Orientierung und für Leser, die den Anlagenplan noch nicht aus dem ersten Teil kennen, zeigen wir ihn hier nochmals. Er wurde für den Nachbau des Bögl-Gleisanschlusses mit gekürzten Gleisanlagen in L-Form entlang der Wand konzipiert. Durch die noch verhältnismäßig moderaten Maße von 5,80 m auf 5,50 m, mit der Möglichkeit, an beiden Seiten nochmals etwas einzukürzen, ist der Anlagenvorschlag sicherlich durchaus attraktiv für einen Nachbau oder als Ausgangsbasis für einen eigenen Entwurf.

der Branche auch anders sein, auf dem Seeweg von den Produzenten in Südostasien und Indien.

In Bremen werden die Container auf Tragwagen umgeschlagen. Die aus diesen zusammengestellten Züge werden durch private Eisenbahnverkehrsunternehmen bis Neumarkt (Oberpf) gefahren. Das ist wirtschaftlicher als wenn die Container einzeln per Lkw transportiert werden und schont die Umwelt. Im Werk angekommen werden die beladenen Container auf Lkw umgeschlagen und zur Entladung in das Tchibo-Logistikzentrum gebracht. Nach dem Rücktransport zur Firma Bögl werden sie wieder auf die Tragwagen verladen.

Von Oktober 2011 an verkehrte dieser Zug einmal in der Woche samstags, später auch bis zu dreimal wöchentlich. Im Juni 2024 endete dies jedoch. Nach einer Ausschreibung wurde die Leistung von einem anderen Unternehmen übernommen, mit Umschlag auf Lkw im 60 km entfernten Regensburg.

### An die Arbeit!

Dieses Rangierspiel findet am Wochenende statt, da nur dann diese

Container ankommen. In der Regel kommt der Zug mit den beladenen Tragwagen auf einem der südlichen mit Oberleitung überspannten Gleis an\*. Anschließend findet ein Triebfahrzeugwechsel statt. Die ankommende Lok geht runter, in der Regel bespannt nun eine der Bögl-Werkloks den Zug.

Außerdem haben die Rangierer dort drei leere Schwellenwagen sowie drei Wagen zur Verladung der Tübbinge mit dem dazugehörigen Hbis für die Sicherungsmittel vor-

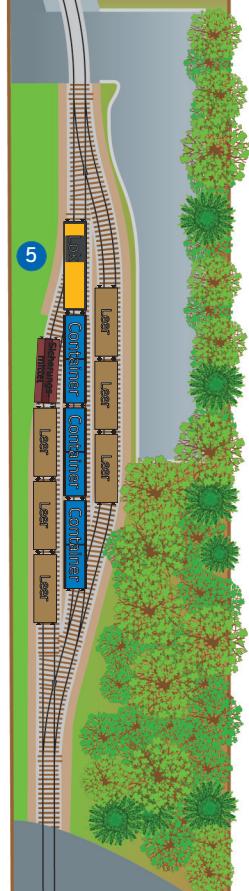
\* Auf der frei zugänglichen Webseite [openrailwaymap.org](http://openrailwaymap.org) lassen sich weltweit Gleisanlagen von Bahnhöfen und Strecken anzeigen, einschließlich ihrer Signale und der elektrischen Ausstattung.

gefunden. Nach kurzer Rücksprache mit der Betriebsüberwachung am Rangierbahnhof Nürnberg wurden diese bei der Fahrt zum Werk an den Haken genommen. Somit muss die 294<sup>5</sup> der DB Cargo nicht schon um 6<sup>60</sup> Uhr morgens mit den

### Legende zum Gleisplan

Nr.	Beschreibung
1	Betonschwellenlager
2	Betonteileverladung (nicht sichtbar)
3	Containerumschlag und Tübbingslager
4	Stahllager
5	Abstell- und Sortiergruppe

Symbol	Beschreibung
	DE 18 – Max Bögl
	V 60 Gelb/Grau – Max Bögl
	Container-Tragwagen
	großer Träger
	Sicherungsmittel
	Schwellenwaggon
	Zementsilo-Tragwagen
	Leerwagen



Die DE 18 vom Hersteller Vossloh (NVR-Nr. 92 80 4185 100-9 D-BOEGL) ist der neue Star auf den Schienen von Max Bögl und darüber hinaus.



# Kleine Arbeitstiere

## Klv 12-Rottenfahrzeuge von Mo-Miniatur

Für Modellkonstruktion und Produktion der kleinen Nebenfahrzeuge wurde viel Aufwand betrieben, wie wir in Ausgabe 32 und auf unserer Webseite berichtet hatten. Und wir stellen fest: es hat sich rentiert...

Die DFS (Dampfbahn Fränkische Schweiz) in Ebermannstadt ist im Besitz des Klv mit der DB-Bezeichnung 12-4315. Im März dieses Jahres traf sich Josef Brunner von Mo-Miniatur dort mit einigen Experten aus verschiedenen Fachbereichen, um anhand des Vorbilds die Modellkonstruktion vorzubereiten.

Die Firma Draisinenbau Dr. Alpers in Hamburg produzierte das



Nebenfahrzeug als eines von 70 Stück aus der ersten Serie. Die DB übernahm es am 13. Februar 1956 und musterte den Klv 1976 nach 20 Jahren Dienst aus. Noch im gleichen Jahr fand das Gefährt über einen privaten Käufer zur DFS.

Das Fahrzeug befindet sich in einem gepflegten Zustand und ist regelmäßig für den Verein im Einsatz. So konnten bei dem Treffen zahlreiche Fotos gemacht und viele Informationen für die Modellkonstruktion gesammelt werden.

1 Auch die eher schlichte Rückseite weist alle Attribute des Vorbilds auf. Über der Kupplung sieht man das Loch für die Kurbel der Hebeeinrichtung ist.

2 Von vorne wirken die Räder durch die Schienenräumer etwas zierlicher. Die Spitzeneleuchtung ist nur provisorisch und wird für die bald startende Serienfertigung noch überarbeitet.

3 Über feine Details, wie die durchbrochenen Trittstufen, verfügen beide Fahrzeuge. Die Dachpartien unterscheiden sich jedoch, wie auf den nächsten Seiten zu sehen ist.

4 Jeder Klv hat seine Eigenheiten. Dieses Fahrzeug hat gegenüber der Variante mit dem kleinen Vorbau nur ein Horn und keine Zierleiste unterhalb der hinteren Fenster.



# Kleiner preußischer Bulle

## Baureihe 56<sup>20</sup> von BMB

Bee's Modellbahn hat die Baureihe 56<sup>20</sup> von Spur 01 Modellbahnen übernommen und präsentiert sie nun in einer überarbeiteten zweiten Serie mit einer Vielzahl von farblich und baulich unterschiedlichen Varianten.





## Kleiner preußischer Bulle

Baureihe 56<sup>20</sup> von BMB



Auf dem Kessel sitzen die rechteckigen Sandome, von wo aus sich die Leitungen zu beiden Seiten in Richtung der Kuppelräder verzweigen.

In der frühen Reichsbahn-Zeit wurde die Beschilderung noch aus Messing hergestellt. Die Bremsanschrift sowie die Beheimatung der Maschine waren untereinander angebracht.

Die Vogelperspektive verdeutlicht die Dimensionen der Lok nochmals. Sie ist für eine Schlepptenderlok sehr kurz und wirkt durch den großen Kessel recht „bulig“.



bei uns begrüßen. Dritte im Bunde ist die 56 2373 – die erste exklusiv von Michiel Stolp/Becasse angebotene Spur-1-Lok. Nachdem das Modell im Lieferzustand ab Werk fotografiert war, trat es die nächste weite Reise in die Niederlande an, um von Michiel Stolp in gewohnter Manier für die Präsentation in Ebermannstadt patiniert zu werden. Auch davon können wir ein Foto zeigen.

### Die Varianten

BMB führt im eigenen Prospekt 15 verschiedene Varianten auf, darunter die drei bereits angekündigten Sondermodelle. Nachdem die Vorserialenmuster gezeigt werden können, wurde entschieden, den Vorbestellpreis zu verlängern. Dieser

beträgt 2.990 € (NEM/FS/PUR) und ist noch bis zum 31. Dezember 2025 gültig, danach sind es 3.190 € (UVP).

### Das Becasse-Sondermodell

Die 56 2373 war einst in Kleve beheimatet. Da die Stadt am Niederrhein nicht weit entfernt von der niederländischen Grenze liegt, konnte sie nicht nur im örtlichen, sondern auch im grenzüberschreitenden Güterverkehr angetroffen werden. So führten ihre Wege beispielsweise in Richtung Kranenburg und Nijmegen. Das Epoche-III-Modell entspricht technisch exakt den BMB-Lokomotiven. Wahlweise ist diese mit Zweilicht-Spitzensignal und DB-Schriftzug oder Dreilicht-Spitzensignal und DB-Keks

