

Special

Ausgabe 36
2. Quartal
2026

**MODELLBAHN
KURIER**
DAS VORBILD IM MODELL

MODELLBAHN-KURIER SPECIAL 56

Sommer 2026 • Bestellnr. 1969 • € [NL] 22,90 • € 19,90
€ [A] 21,90 • € [Lux] 22,90 • CHF 28,90 • DKK 199,00



ISSN 978-3-8446-1969-0

Faszination Spur 1



Spur-0+1-Tage: Messebericht und Neuheiten aus Gießen
Märklin: EG 507 • Exkursion: Reise zu Herstellern in China
Pesolillo: CC 14105 • Becker & Sohn: Hbbis • Dingler: Sputnik
Mit ESU-Sound und Qualm: Märklins 218 neu digitalisiert



Carl Bettingrodt/Stg. Oliver Strüben

Großes Bild: Die Wechselstrom-Lokomotive der französischen Staatsbahn, die Baureihe CC 14100, ist auch als Modell ein beeindruckendes Exemplar.

Links: CC 14193 wurde am 16. Juli 1964 im Bahnhof Überherrn an der mittlerweile stillgelegten Strecke zwischen Völklingen und Thionville abgelichtet.

Französisches Bügeleisen

Feiner SNCF-Exot von Pesolillo

Französisches Bügeleisen

Feiner SNCF-Exot von Pesolillo

Die Schweizer Edelschmiede ist bekannt für ihre exzellenten Modelle. Wir stellen erstmals ein Handmuster des Herstellers vor, welches mit einer in seinem Hause entwickelten Lösung zum Schutz der Pantographen ausgestattet ist.



Schweizer Begleitwagen

Der „Sputnik“ von Dingler



Klein, kompakt und unbequem – ab 1957 bauten Schweizer Bahnunternehmen auf den Untergestellten zerlegter Personenwagen eine Flotte an Dienstbegleitwagen auf.

Warum waren die Wagen unbequem und weshalb wurden sie *Sputnik* genannt? Beides ist recht einfach zu erklären. Die Wagen hatten bei einer Länge über Puffer von gerade einmal 9,24 m einen Achsstand von nur 5 m. Dies

Oben: Die Schweizer Dienstbegleitwagen wurden in mehreren Versionen gebaut. Hinten der Sputnik mit Erker, vorne ohne, jedoch mit zwei überdachten Plattformen.

führte bei höheren Geschwindigkeiten dazu, dass das Personal im Wagen und auf der Beobachtungsplattform durchgeschüttelt wurde. Da die Innenausstattung auch aus den zerlegten P-Wagen stammte, kamen Holzbänke aus der dritten Klasse zum Einsatz, die der Bequemlichkeit ebensowenig zuträglich waren.

Weiter waren im Innenraum des aufgesetzten Häuschens eine Toiletten-Kabine verbaut, deren Spü-

lung aus einem Kübel Wasser bestand sowie ein Gasofen mit Ofenrohr. Die dazugehörige Gasflasche wurde außerhalb der Kabine in einem Kasten aufbewahrt, der bei der Außenbeobachtung der Strecke und deren Steilhängen als Sitzgelegenheit diente.

Der Begleiter im All(tag)

Ebenfalls in 1957 wurde durch die Sowjetunion der erste künstliche Satellit in den Orbit geschossen.



Die linke Plattform ist mit einer lackierten Platte versehen, die auf dem Untergestell angebracht ist. Nachdem sich auf der Seite kein Ausgang befindet, ist sie vermutlich eine Art Schutzvorrichtung für das Laufwerk.

In dem Kasten an der Wand des Aufbaues findet sich beim Vorbild die Gasflasche zur Versorgung des im Inneren verbauten Ofens.





fang der 1990er Jahre gänzlich eingestellt. Verbleibende Sputnik wurden noch als Kuppelwagen für die Überführung der mit Mittelpufferkupplung ausgerüsteten Einheitswagen III herangezogen.

Modell und Technik

Die Waggon sind mit einem Funktionsdecoder ausgerüstet, mit welchem die Innenbeleuchtung sowie die blinkende Schlusslaterne bedient werden können. Im vollausgestatteten Innenraum finden sich sowohl der Gasofen, die doppelten Sitzbänke als auch der Arbeitsplatz des Begleitpersonals mit an der Wand hängender Schreibplatte und darüber befindlichem Regal

Der Begleitwagen mit Erker kann nur von einer Seite aus betreten werden. Er besitzt gegenüber seinem Pendant rechteckige Puffer.

Dessen russischer Name lautete *Sputnik*, was übersetzt Begleiter bedeutet.

So dauerte es nicht lange, bis die Schweizer Eisenbahner ihren Dienstbegleitwagen in Anspielung auf den Satelliten denselben Spitznamen vergaben. War dieser doch am Ende des Zuges weit weg von der Lokomotive und so der Satellit im Universum der Eisenbahn.

385 Stück der Zweiachser wurden von den SBB und weitere sechs von der BLS gebaut. In den Jahrzehnten danach wurde die Begleitung von Güterzügen allmählich zurückgefahren und bis An-



Auf der Zugangsseite sind Zugschlussleuchte und Handbremse verbaut.

Die Seite ohne Plattform erhielt ein Fenster zur Streckenbeobachtung.

Unter der Kabine sitzt der Generator mit Batteriekasten.

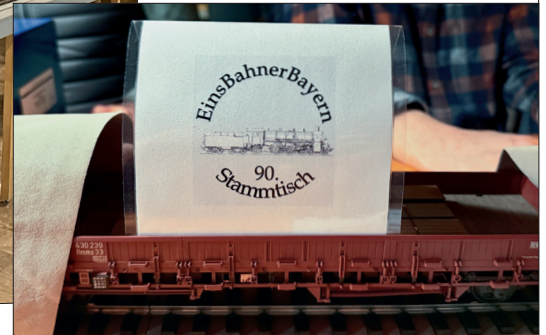
Der Erker ermöglicht die Zugbeobachtung von innen.





Seit vielen Jahren der harte Kern der EinsBahnerBayern.

Zum Jubiläum gab es einen eigenen Sonderzug mit kleinen Überraschungen für unsere Stammtisch-Freunde.



Gemeinsames Hobby verbindet und das schon zum 90. Mal

Wer freut sich nicht, seine Leidenschaft mit anderen teilen zu können? Die Organisatoren der lockeren Gemeinschaft berichten, wie aus einem Impuls eine runde Sache wurde – der Spur-1-Stammtisch der EinsBahnerBayern.

Das Hobby rund um die Eisenbahn begleitet Wolfram Ruß fast schon sein ganzes Leben lang. Seit 1998 widmet er sich ausschließlich dem Maßstab 1:32, was eine beachtliche Zeitspanne darstellt. Vor 20 Jahren, also 2006, trat er dem Spur 1 Gemeinschaftsforum (slgf.de) bei. Dort war häufig von Zusammenschlüssen von Spur-1-Freunden zu lesen, die gemeinsam an Modulanlagen bauten, sich zu Events trafen und regelmäßig zu Stammtischen verabredeten.

Zugegeben, nicht ganz ohne Neid ging der Blick in die nördliche

Halfte Deutschlands, wo schon viele Aktivitäten zu verfolgen waren. Abgesehen von Baden-Württemberg war dagegen in Süddeutschland Vergleichbares nicht bekannt – geschweige denn in Bayern.

Der erste Ruf verhallt

In 2008 platzierte Wolfram in besagtem Forum einen ersten Aufruf, um herauszufinden, ob es anderen Spur-1-Enthusiasten in erreichbarer Nähe vielleicht ähnlich erging – leider ohne jegliche Resonanz. Unbeirrt davon, startete er Anfang 2010 einen erneuten Aufruf. Dies-

Die Überraschung ist gelungen. Unser Jubiläumszug, stilecht gezogen von der V90, bei der Verteilungsfahrt

mal meldete sich eine Handvoll Hobbykollegen aus dem Raum Niederbayern und München, was nun schon zuversichtlich stimmte.

Schnell war ein Termin im April für ein erstes lockeres Treffen und Kennenlernen im Bereich Landshut gefunden. Die kleine Gruppe fand gut zusammen, sodass eine baldige Wiederholung verabredet wurde. Auch danach war sich das halbe Dutzend Spur-Einser einig, dieses Format fortzuführen. Ein guter erster Anfang!



Die beiden Laudatoren des Abends. Wolfram hält bei seiner Ansprache eine kurze Rückschau ...

... und Michael stellt den Jubiläumszug mit seiner besonderen Beladung vor.





Bei jedem Treffen werden Fahrzeuge präsentiert, untereinander verglichen und getestet, wie z. B. die Baureihe 64 von Bee's Modellbahn...

...oder die V60 von KM1, die zu einer großen Lokparade aufgestellt wurden.



Wir gaben uns bewusst keine Ziele, wie z. B. Vereinsgründung oder den Bau einer gemeinsamen Modulanlage. Null Formalismus und maximale Zwanglosigkeit waren die Devise und sind es auch heute noch. Wir haben uns verabredet, unsere Treffen im Abstand von zwei Monaten fortzusetzen.

Wir brauchten ein Stammlokal

Nun galt es, einen Wirt zu finden, der bereit war, eine Gruppe von Modelleisenbahnern mit Platzbedarf aufzunehmen, die sich einen separierten Raum wünschten. Dadurch sollten gegenseitige Störungen zwischen uns und „normalen“ Gästen vermieden werden. Roland Bachmann hatte ein italienisches



Die Geselligkeit in gemütlicher Runde und das gemeinsame Fachsimpeln sind ein wesentlicher Bestandteil der Treffen.

Der letzte Stammtisch im Restaurant „A Modo Mio“ in Mainburg.

Restaurant in Mainburg in der schönen Holvedau vorgeschlagen.

Die Wirtsfamilie nahm uns sehr gastfreundlich auf und verwöhnte uns mit ihren kulinarischen Köstlichkeiten. Im hinteren Teil des Lokals gab es einen Gewölberaum, der uns für die nächsten Jahre nun zur Verfügung stand. Leider beendete ein massiver Wasserschaden in besagtem Raum unser Gastspiel und wir standen ohne einen geeigneten Treffpunkt da.

ziemliche Zäsur, die alle Menschen traf und eine noch nie dagewesene Erfahrung werden sollte. Aber alles im Leben hat seine zwei Seiten. Aus den Bedingungen heraus entstand ein Online-Meeting, das seitdem alle zwei Monate zwischen den Präsenztreffen stattfindet.

Als der direkte Kontakt wieder erlaubt war, musste abermals ein neues Quartier mit ausreichend Platz für unseren Stammtisch gefunden werden. Die Pächterin des Bräustüberl war gezwungen, mangels Personal aufzugeben. Auf Initiative unserer Hallertauer Freunde kamen wir in Siegenburg nun im Gasthaus „Schofara“ unter. Das Lokal bietet neben guter, bodenständiger Küche und einem gemütlichen Gastraum auch einen großen Saal, der, wenn auch unbeheizt, in der warmen Jahreszeit viel Platz für ausgedehnten Fahrbetrieb bietet.

Hierfür haben Roman Kramer und Gerhard Hitschfel einige Rangiermodule geschaffen. Ein einfa-

Unsere Gruppe war bereits auf zwanzig Mitstreiter angewachsen. Dank Alexander Beck und Roman Kramer fanden wir im gemütlichen Siegenburger Bräustüberl die neue Heimat für unsere Treffen.

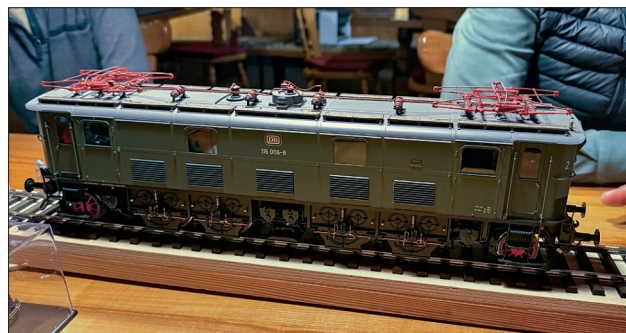
Zwangspause durch Corona

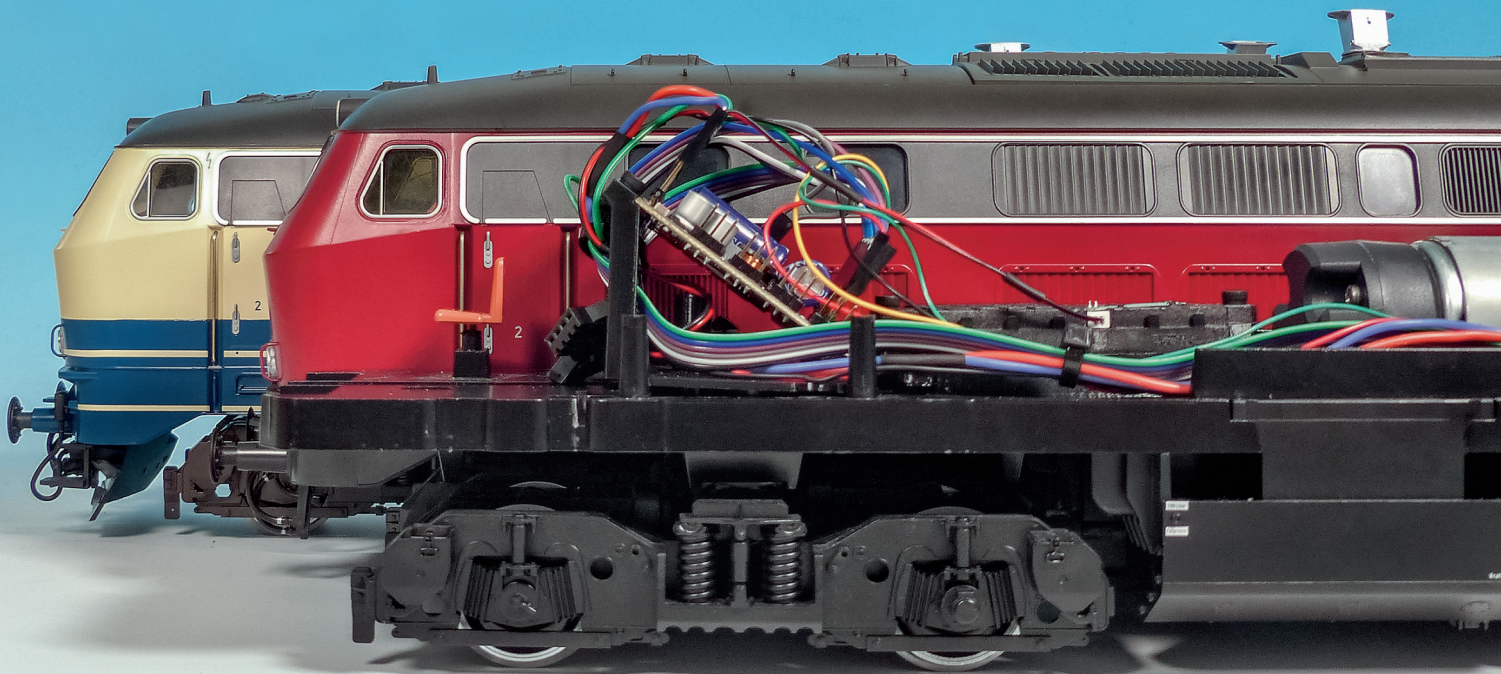
Ab März 2020 unterbrach die Pandemie und die damit verbundenen Einschränkungen unsere direkten Aktivitäten. Die Gastronomie musste überall schließen und Präsenz war allenthalben nicht erlaubt. Eine



Auch modellbauerische Aktivitäten werden gerne präsentiert: Ein patinierter Hübner Omm 52 mit in Handarbeit „angebauten“ Zuckerrüben beladen,...

... oder eine E16 von KM1, die trotz der sehr guten Umsetzung ins Modell noch Potential für Verfeinerungen bietet





Operation am Herzen mit Licht, Qualm und Sound

Im dritten Teil unserer Umbau-Serie widmen wir uns nun der Elektronik. Die Baureihe 218 soll nicht nur schön aussehen, sondern auch fahren, Sounds bereitstellen und ein wenig Qualmen.

In den beiden vorangegangenen Teilen hatte ich die Front der purpurroten 218 126-1 umgebaut und bei dieser sowie 218 499-2 die Lüftergitter und -räder getauscht. Nun ist es an der Zeit, den Loks ein neues Leben einzuhauchen – mit der Transplantation eines neuen Herzens.

Für den Umbau habe ich mich bei beiden Loks für Komponenten des Ulmer Herstellers ESU (esu.eu) entschieden: Als Decoder findet der LokSound 5 XL seinen Einsatz, die Geräuschkulisserie liefert ein passiver Radiator-Lautsprecher mit den Maßen 24 x 55 mm und für den Abgasqualm sorgt der große Raucherzeuger.

Selbstgebaute Halterungen

Weitere Komponenten, wie etwa die Halterungen für die elektronischen Bauteile und Kabelbäume sind in Eigenleistung entstanden. Diese sind jedoch noch nicht final, denn der Wunsch nach einer Inneneinrichtung für die 218 ist groß, nur aktuell noch nicht umsetzbar.

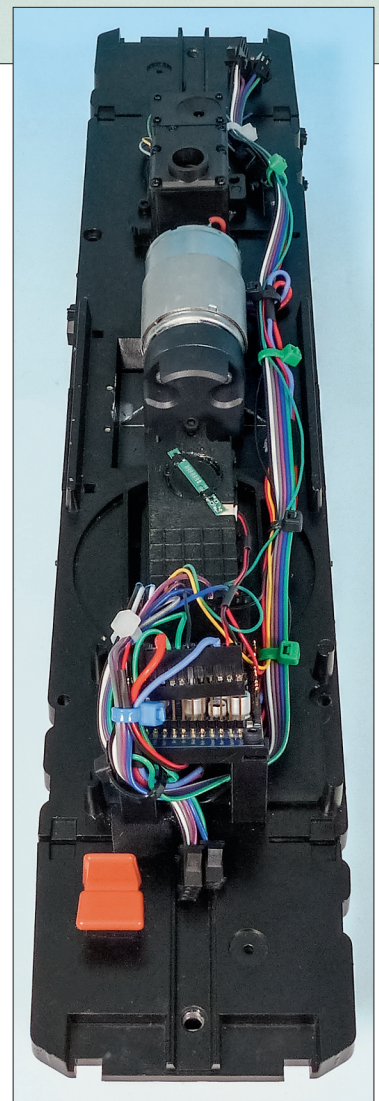
Aus dem Grunde sitzt der Decoder auch anders als vielleicht ge-

wohnt – weder flach liegend noch stehend im Hoch- oder Querformat. Vorausschauend auf weitere Umbauten wurde die Halterung des Decoders so ausgelegt, dass dieser im Bereich des Führerstands zwei auf der schmalen Seite stehend um 35° nach oben geneigt eingebaut wird. So ist ausreichend Platz gegeben für den dahinter in Richtung Motor liegenden Lautsprecher. Hier darf jeder für sich entscheiden, ob es der von ESU oder Märklins Original ist. Durch den schmalen Aufbau lassen sich später zu beiden Seiten Attrappen des Dampfkessels und andere Teile einbauen.

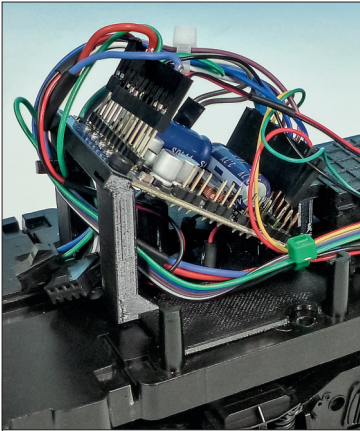
Es werde Licht

Im ersten Teil hatte ich die Lokfronten nicht nur mit Umlauf- und Aufstiegsgittern, der Zugsammelschiene und der Wendezugsteuerung versehen. Gleichzeitig wurden auch zu beiden Seiten die Spitzen- und Schlussbeleuchtung erneuert. Mit diesem Umbau ist es soweit, dass diese zum ersten Mal leuchten und das Modell dadurch näher ans Vorbild bringen.

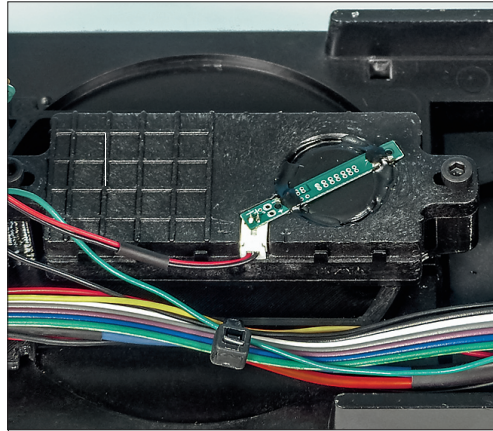
Die Märklin-218er der Redaktion sollen eine neue Elektronik erhalten. Der Rahmen mit den neuen Komponenten im Vordergrund lässt einen Blick darauf werfen, wie es künftig im Inneren aussieht.



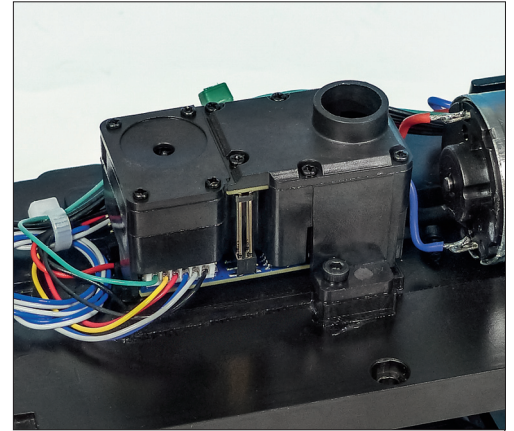
Recht schlank wurde die Installation der Komponenten gehalten, um einen späteren Einbau von Maschinenraum-Nachbildungen zu ermöglichen.



Platz ist in der kleinsten Hütte – ein Sprichwort, das nicht immer zutrifft. Weil später noch eine Verblendung...



...der Elektronik mit Teilen des Maschinenraums geplant ist, wurde der Decoder auf der schmalen Seite um 35° angehoben eingebaut. In dieser...



...Einbaulage kommt er nicht mit dem Lautsprecher ins Gehege. Der Raucherzeuger sitzt auf der anderen Seite des Rahmens auf einem eigenen Sockel.

218 126 im Inneren vor dem Umbau. Die Lok aus Märklins erster Serie wurde nur mit spärlicher Elektronik versehen, Sound gab es damals noch nicht.

Eine Platine mit Widerständen

Da die verbauten „Glühbirnen“ mit LEDs bestückt sind und so nicht direkt an dem Decoder angeschlossen werden sollten, müssen Widerstände zwischengeschaltet werden. Bisher hatte ich bei meinen Umbauten immer zylindrische Kohle- oder Metallschichtwiderstände verbaut. Da dies jedoch mitunter zu Kabelgewirr führte, wollte ich eine neue Lösung testen.

So habe ich für mich eine kleine Platine entwickelt, deren Leiterbahnen ich mit meinem Laser freigelegt habe. Hier lassen sich nun fünf LEDs anschließen, die jeweils über einen eigenen Widerstand in 0805-SMD-Bauform sowie einem eigenen Ausgang zur Verbindung mit den AUX-Anschlüssen des Decoders verfügen. An dieser Platine wurden je Stirnseite alle „Glühbirnen“ einzeln angeschlossen. Auch früher schon habe ich Wert darauf gelegt, selbst entscheiden zu können, welches Signalfeld die Spitzen- und Schlussbeleuchtung zeigen soll. Darauf gehe ich später beim Programmieren noch ein.

Machen wir einen Kabelsalat

Da die originale, über die komplette Länge des Maschinenraums reichende Platine bei den 218ern mit klaren Maschinenraumfenstern immer zu sehen ist, musste diese weichen. Dasselbe Schicksal ereilte auch den originalen Decoder.

Nachdem die neuen Komponenten platziert waren, zog ich den Verdrahtungsplan meiner Baureihe

V 100 des gleichen Herstellers aus der Schublade. Ich hatte ihn schon früher für die gewünschten Funktionen erdacht und von Hand gezeichnet, nun aber am Mac aufbereitet. Diesen stelle ich in der Rubrik Digitaltechnik auf unserer Webseite zum Download bereit, damit dieser als Vorlage für eigene Umbauten dienen kann.

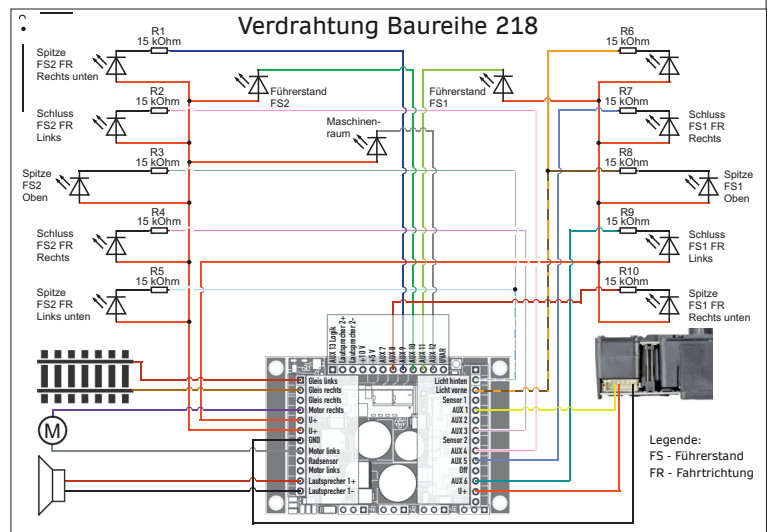
Für die Verdrahtung zu den LED-Platinen habe ich flexibles, zehnpoliges Flachbandkabel genommen. Dies hatte den Vorteil, dass die einzelnen Adern unterschiedliche Farben haben und so in einem Verdrahtungsplan entsprechend der Anschlüsse gekennzeichnet werden können. Einer Ver-

wechslung von Anschlüssen wird dadurch vorgebeugt. Ein weiterer Vorteil ist, dass die Kabel in einem Strang laufen und so nicht einzelne Kabel häufig mit Kabelbindern oder Ähnlichem zusammengefasst werden müssen. Dies reduziert den Aufwand erheblich.

Modularer Aufbau ist hilfreich

Nach einigen Reparaturen in der Vergangenheit hatte ich mir angewöhnt, meine Einbauten und auch die elektrische Verkabelung stets modular aufzubauen. Dies ermöglicht den Austausch eines defekten oder neueren Teils mit geringem Aufwand und – mir persönlich besonders wichtig – zerstörungsfrei.

Ich habe für den Umbau einen Plan zur Verdrahtung der einzelnen Komponenten erstellt. Diesen und andere Screenshots stellen wir auf unserer Webseite bereit.



Boarisch, die Vierte

Neue Länderbahn-Serie von Fine Models

Boarisch, die Vierte

Neue Länderbahn-Serie von Fine Models

Nach dem Kranwagen und anderen bayerischen Vertretern der dritten Serie widmet sich der Hersteller vier weiteren Bauarten von Güterwaggons dieser Zeit.



- 1 Der Heizwagen weist sehr filigrane Gestänge unter dem Rahmen auf. Die Schiebetüre lässt sich bewegen und ist auf Rollen gelagert. Die Ketten mit Haken verhindern ein Entlaufen des Waggons bei defekter Kupplung.
- 2 Die umlaufenden Tritte sowie der oberste am Aufstieg zum Dach sind mit gelasertem Holz belegt.
- 3 Die Kesselwagen haben alle eine angebaute Bremserbühne, an dieser liegen Trittstufen zum Aufstieg auf den Kessel.
- 4 Nicht verwechseln – der Bassin-Wagen zum Transport von Spiritus verfügt über eine Bühne mit Handbremse und ein Pumpenhaus.





Märklins Überraschung Preußische Länderbahn-Ellok

Wer kennt nicht die Fernsehwerbung zu Ferreros Dauerbrenner – dem Überraschungs-Ei. Da äußern Kinder gegenüber der Mutter den Wunsch nach Spannung, Spiel und Schokolade. „Aber das sind ja drei Dinge auf einmal?! Das geht nun wirklich nicht.“

Doch, das geht – und die Göp-pinger haben es auch gezeigt. Zugegeben, es fehlt die Schokolade – aber sie haben es fertiggebracht, das erste Messing-Modell in der Spur 1 nur wenige Tage vor der Messe in Gießen bekanntzugeben, am Messewochenende auszustel-

Im Führerstand steht die Figur eines Lokführers. Der abgelegte Pantograph kann für den Transport gesichert werden.





Wir haben die Lokomotive im Auslieferungszustand abgelichtet. Rechts ist eine Schraubekupplung angebracht, links die Telex-Kupplung. Beim Hochfahren schwingen die Pantographen durch die Elektronik gesteuert leicht nach. Wird gefahren, zeigen sich Schaltblitze beim Fahrstufenwechsel in den mittig unter den Isolatoren gelegenen Lüftungsschlitzen.

len und bereits zehn Tage später die ersten Modelle an die Besteller auszuliefern. Das sind prinzipiell drei Dinge auf einmal.

Historie zum Vorbild

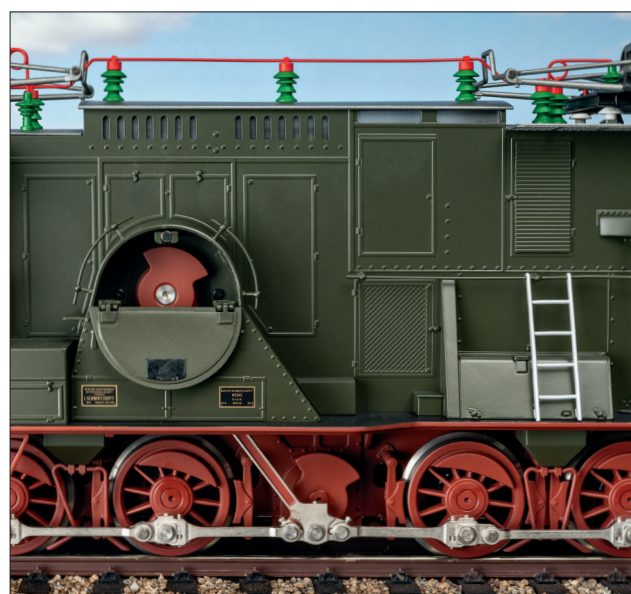
Für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen bestellte die K.P.E.V. zehn Elektrolokomotiven mit der Achsfolge D, wovon bis zum Ausbruch des ersten Weltkriegs nur je eine Lok von Schwartzkopff und J. A. Maffei gebaut und ausgeliefert werden konnten. Sie erhielten die Bezeichnungen EG 507 und EG 508.

Nach dem Krieg wurden beide in Schlesien als Ersatz für nicht lieferbare Elloks eingesetzt. Dort wurde nach Probefahrten, vermutlich

Die Türen lassen sich zu beiden Seiten öffnen. Rechts davon ist die geätzte Beschilderung angebracht.



Durch die Führerstands Fenster lassen sich die Details der Fahrpulte gut erkennen, wie etwa die Armaturen.



Das Gehäuse der oberen Antriebs-Blindwelle lässt sich leicht öffnen. Die Klappe wird magnetisch gehalten. Die Leiter wird als loses Zubehörteil in den Handlauf eingehängt.

Der Führerstand von innen. Dort lassen sich drei unterschiedliche Beleuchtungen schalten. Die Führerstandsleuchte befindet sich aufgelötet als LED an der Platine im Dach. Der Lampenschirm gehört zur Führerpult-Beleuchtung. Diese wird separat angeschaltet und wechselt von Pult zu Pult, je nach Fahrtrichtung.



Ölgefeuerter Renner

Baureihe 01¹⁰ von Spur 1 Austria

Erneut haben sich unsere österreichischen Nachbarn deutscher Dampflokomotiven angenommen. Wir haben das Handmuster der Schnellzug-Baureihe 012 104-6 in der Museums-Ausführung des Nürnberger Vereins Faszination Dampf e.V. erhalten.



Bei dem hier vorgestellten Modell handelt es sich um ein Handmuster, das in Details und hinsichtlich der Fertigungsqualität von den Serienmodellen abweichen kann. Beim Fototermin war die Lok nicht betriebsbereit.





Lothar Bleck/DGEG-Archiv

Kurz vor dieser Aufnahme vom 14. April 1971 ist 012 104-6 mit E1570 am Bahnhof Hamburg-Altona angekommen und fährt nun zum Auffrischen der Vorräte ins Bw.

Auf der Heizerseite sitzt rechts der Triebwerksleuchte die Pumpe der Spurkranzschmierung. Sie ist mit der Steuerung verbunden.

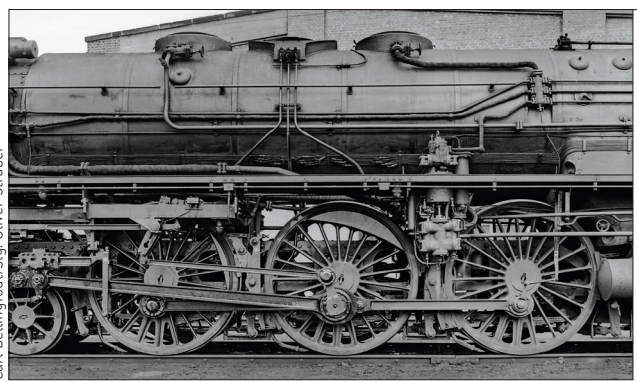


Um die Dampfzylinder der Baureihe 01 zu entlasten, wurden seitens der Reichsbahn 1939 zur Unterstützung der großen Schwester 204 Fahrzeuge der Baureihe 01¹⁰ bestellt. Anders als ihre Vorgängerin wurde diese Lokomotive mit einem Dreizylinder-Triebwerk ausgestattet. Der Grundgedanke dabei war, die Laufruhe im Bereich höherer Geschwindigkeiten entgegen den Zweizylinder-Maschinen zu erhöhen. Die beiden seitlichen

Zylinder wirkten dabei auf den zweiten Kuppelradsatz, während der mittlere, nach vorne gesetzte, seine Kraft auf die erste, gekröpfte Achse ausübte.

Geringere Zahlen als geplant

Aufgrund des zweiten Weltkriegs wurden jedoch nur insgesamt 55 der geordneten Maschinen fertiggestellt. Sie verblieben gegen Kriegsende in Westdeutschland und waren in einem derart desolaten Zu-



Carl Bellingrodt/Sg. Oliver Strüßler



Die Speisewasserpumpe ist an der Front der Heizerseite angebracht. Für sie wurde das Witte-Windleitblech unten mittig ausgeschnitten.

Oberhalb und neben den Waschluken sind die Ventilblöcke angeordnet. Durch die Fenster zeigt sich der Bosch-Öler mit den Kupferleitungen.

