

eisenbahn Modellbahn magazin

P 8 auf der Ruhr-Sieg-Strecke

vereint mit **Eisenbahn
JOURNAL**

Wie 1965 die Ära
der Preußinnen zu
Ende ging

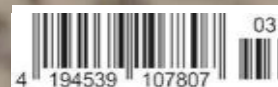


EUR 8,60 (A) • Sfr 12,50 (CH) • EUR 9,20 (B, LUX) • EUR 9,50 (NL) • DKR 84,95 (DK)

E19

Schnellste deutsche Altbau-Ellok

- Technik und Farbgebungen
- Dienste und Beheimatungen
- Komplette Modellübersicht



Thüringen nach Vorbild in H0m

So lebt eine einzig-
artige Schmalspurbahn
in 1:87 weiter



Rheinhausen in H0
Neue Anlage mit Revier-Flair
Arlbergbahn-Episode
Spannender Holzverkehr 2000
Anlagen-Fehlersuche
So finden Sie den Kurzschluss!

„Heckeneilzug“ Frankfurt – Stuttgart



„Odenwald-Express“: Seine vielen
Facetten über acht Jahrzehnte

Von Wagemut, Erfindergeist und wahren Herausforderungen

zeugen die Vorbilder unserer diesjährigen Neuheiten.

märklin
TRIX



37793 / 22381 TGV Euroduplex

€ 669,- *



39884 / 22986 Dampflokomotive Baureihe 043

€ 489,- *



39990 / 25990 Elektrolokomotive Baureihe 194

€ 459,- *

39445 / 22394 Elektrolokomotive Baureihe E 44.5

€ 459,- *



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

Modellbahn-Überraschungen



Alles zur Leserwahl 2021 der „Modelle des Jahres“ finden Sie in der 16-seitigen Beilage dieses Heftes

Seit rund einem Jahr bestimmt die Corona-Pandemie die täglichen Schlagzeilen. Schon kurz nach der Nürnberger Spielwarenmesse Ende Januar 2020 zwang sie Firmen hierzulande und anderswo zu wochenlangen Produktionsstopps und verdammt die deutschen Fachhändler zu vorübergehenden Ladenschließungen – alles keine Vorboten für ein erfolgreiches Geschäftsjahr. Doch der vergangene Sommer riss vieles wieder raus und bescherte der Modelleisenbahn-Branche einen überraschenden Aufschwung. Dass wir nun 207 im vergangenen Jahr zur Auslieferung gekommene Neuheiten von insgesamt 126 Firmen zur Leserwahl „Modelle des Jahres“ vorschlagen können, hätte ich vor zwölf Monaten nicht für möglich gehalten.

Die Nominierungslisten für die Wahl der „Modelle des Jahres“ in 20 Rubriken sowie alle Informationen zum Prozedere finden Sie in der 16-seitigen Beilage dieses Heftes. Dem Wunsch einer stetig größer werdenden Zahl von Herstellern und Wahlteilnehmern folgend, ermöglichen wir bei der diesjährigen 49. Auflage der traditionsreichen Leserwahl nun erstmals die Online-Abgabe der Stimmen. Gleiches gilt für den 13. Anlagenwettbewerb von EISENBAHN JOURNAL. 14 Schaustücke bzw. deren Erbauer warten darauf, von den Magazin-Lesern bewertet zu werden. Auch alles dazu finden Sie in unserer Beilage.



Piko überrascht beim Neuheitenprogramm 2021 mit der DR-Baureihe 83¹⁰ in den Nenngrößen HO und TT

Unser seit 20 Jahren unmittelbar nach der Nürnberger Spielwarenmesse erscheinendes Sonderheft „Messe-Report“ können wir Ihnen in diesem Jahr natürlich nicht in gewohnter Form anbieten. Verzichten müssen Sie auf einen übersichtlichen und fundierten Neuheiten-Report für das

Modellbahnjahr 2021 trotzdem nicht. Die Redaktionsteams von *eisenbahn magazin* und MIBA haben sich zusammengetan und produzieren ein gemeinsames, 100 Seiten starkes Neuheitenheft, das Anfang März herauskommt. Sie können es bereits jetzt unter www.verlagshaus.de oder vgbahn.shop vorbestellen und haben es dann schon einige Tage früher im Briefkasten, als es im Handel erhältlich ist.

Den ersten Einschätzungen der Neuheitenprogramme 2021 nach ist von Corona-bedingter Lethargie übrigens nichts zu spüren – im Gegenteil. Die meisten Firmen drehen den Regler voll auf, um das Hobby Modelleisenbahn unter Volldampf zu halten. Und auch schöne Überraschungen deuten sich an.

Als Beispiel genannt sei die DR-

Baureihe 83¹⁰ von Piko, welche die Sonneberger in HO und TT bringen und damit eine bisher unbesetzte Lücke füllen.

Und ich bin gespannt auf weitere Modellbahn-Überraschungen 2021!

Peter Wieland,
Redakteur
eisenbahn magazin



**Entdecken Sie
„Die Vitrine“
für Modelleisenbahnen!**

**Besuchen Sie direkt unseren
Onlineshop www.train-safe.de**

**HLS
BERG**
GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG

Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg

Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40

Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41

Vertretungen:

Holland - info@train-safe.nl

Schweiz - info@train-safe.ch

info@train-safe.de, www.train-safe.de



Prof. Dr. Willi Hager/Eisenbahnstiftung

12-26

E 19 in Vorbild und Modell

■ Im Fokus Titel

12 Flottes Quartett für schnelle Züge

In den späten 1930er-Jahren beschaffte die Deutsche Reichsbahn moderne Schnellfahr-Lokomotiven mit aerodynamischer Frontgestaltung. Die vier Elloks der Baureihe E 19 sollten den FD-Dienst übernehmen, konnten ihre Leistungsfähigkeit aber erst nach dem Krieg bei der DB unter Beweis stellen

22 Edelhirsche im Kleinform

Die schnellste und stolze Reichsbahn-Ellok der Vorkriegszeit als Modell zu haben, blieb jahrelang Wunsch der Modellbahner. In den frühen 1970ern hatte das Warten mit den ersten E 19-Modellen in H0 und N ein Ende. Mittlerweile ist der Markt gut bestückt

■ Eisenbahn

6 Lothars Sturmholz

Sturmtief „Lothar“ bescherte der Arlberg-Bahn im Jahr 2000 reichlich Ganzzüge für den Holztransport – für die ÖBB Glücksfall und logistische Herausforderung zugleich

28 Morgendliche Spiegelung

An einem stockfinsternen Wintermorgen taucht ein Blitzlichtgewitter den alex-Ersatzzug nach Oberstdorf in helles Licht

30 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

42 Odenwald-Express Titel

Genießer nahmen zwischen Frankfurt (Main) und Stuttgart gerne mal den Umweg durch Odenwald und Neckartal – Rückblick auf eine besondere Eilzug-Geschichte

50 Erinnerungen an den RE 4

Mit dem Betreiberwechsel beim RE 4 endeten die planmäßigen Einsätze der verkehrsroten „Elfer“ in Nordrhein-Westfalen

52 Die letzten „Preußinnen“ im märkischen Sauerland Titel

Bis zur Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs dampften „alte Preußinnen“ auf der Ruhr-Sieg-Strecke – Dr. Löttgers erinnert sich

57 Erstklassig unterwegs

In ihren letzten Jahren setzte die Reichsbahn überzählige 1. Klasse-Wagen selbst auf Nebenstrecken ein

■ Modellbahn

58 Französin auf DB-Gleisen

Die zehn Rangierdieselloks der Bundesbahn-Baureihe V 45 wirkten auf deutschen Gleisen recht exotisch, was Arnold nicht störte. 1979 wurde ein N-Lokmodell aufgelegt

60 Die Heimat als Motivvorlage

Der Duisburger Modelleisenbahnclub baut an einer großflächigen H0-Anlage, die mit den Stationen Rheinhausen, Rheinhausen Ost und Duisburg-Wedau genau das abbildet, was sich in den 1960er-Jahren vor der Haustür ihres Vereinslokals abspielte

66 Neu im Schaufenster

Die letzten Überhänge aus dem Vorjahr kommen nun zum Kunden, aber auch schon erste 2021er-Formneuheiten kündigen sich an



104–112 Dieser Gerüstviadukt ist nur eins von vielen Highlights der H0m-Anlage von Geraer Modellbahnfans



42–49 „Odenwald-Express“: Erinnerungen an eine gemächliche Städteverbindung

78–81

Um ein Geländeerelief für später zu begründende Flächen zu schaffen, gibt es verschiedene Bautechniken, die wir ausführlich erläutern



82–86

Die 1:45-Dampflokomotiv-Modelle der Baureihe 50 von Lenz und MBW stellen sich zum Vergleichstest



52–56

Die letzten Preußinnen: 1965 ging die Ära der P 8 auf der Ruhr-Sieg-Strecke zu Ende

60–65

Vornehmlich Ruhrgebietsmotive setzt der Duisburger MEC auf seiner H0-Clubanlage um



78 Basis für den Landschaftsbau

So vielfältig wie die Natur sind auch die Methoden, um eine Grundlage für Wiesen, Felder, Felsen und andere Landschaftsteile zu gestalten. Wir haben die wichtigsten getestet und geben praktische Tipps

82 Groß- und Kleinserie im Duell

In allen Nenngrößen nähern sich Groß- und Kleinserien-Fahrzeugmodelle preislich immer mehr einander an. Ob das auch bei der technischen und optischen Ausstattung so ist, untersucht unser Dampflokomotiv-Test der Baureihe 50 in O von Lenz und MBW

88 Dem Fehlerteufel auf der Spur

Unser Beitrag zeigt, wie man Verdrahtungsfehler auf Modul- und Segment-Anlagen findet und welche Hilfsmittel dazu ratsam sind

92 Ersatzteile aus dem Hobbyraum

Für Modellbahner, die Fahrzeuge, Zubehör oder Ersatzteile selbst herstellen möchten, lohnt sich die Anschaffung eines 3D-Druckers

94 Versuchsdiesselok für hohes Tempo

In unserer Lokumbau-Serie gibt es Tipps zum Umrüsten der Henschel-Diesel Lok DE 2500 zur H0-Versuchslokomotive UmAn mit einseitig strömungsgünstigem Vorbau

102 Stromlinienloks aus den 50ern

Schon vor 100 Jahren war die Industrie bemüht, Verkehrsmittel auf Schienen modern

darzustellen. Spielzeug produzierende Firmen wollten Schritt halten, kamen aber oft zu spät, wie drei Modelle beweisen

Titel

104 Geraer Schmalspur-Erinnerungen

Die vor 100 Jahren in Betrieb genommene meterspurige Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf lebt in einer H0m-Anlage fort, die Dampfbetrieb und Straßenbahnanbindung für den Gütertransport miteinander kombiniert



Service

- 75 Buch & Film
- 76 Leserbrief
- 98 Kleine Bahn-Börse
- 98 Fachgeschäfte
- 100 Veranstaltungen
- 101 Termine/TV-Tipps
- 114 Vorschau/Impressum

Titelbild: Die E 19 ist auch für Modellbahner attraktiv: Alle vier Exemplare wurden im Kleinen nachgebildet; hier die E 19 12 von Fleischmann in H0



Die Arlberg-Westrampe sieht im Jahr 2000 viele Holz-Blockzüge. 1110 526 hilft einer Bludenzer 1044 im Sommer 2000 vor dem 47643 über den Berg. Soeben passiert die Leistung den 96 Meter langen Höllentobelviadukt beim Bahnhof Dalaas

■ Güterverkehr auf der Arlbergbahn

Lothars Sturmholz und Ewalds Resümee

Die Güterbahnen hatten Ende der 1990er-Jahre wenig Anlass, sich über Zuwachsraten zu freuen. Da machte ihnen Orkan „Lothar“ zu Weihnachten 1999 ein makabres Geschenk: Europaweit riss er rund 200 Millionen Festmeter Holz um. So wurden enorme Mengen an Holz auf der Arlbergbahn transportiert – eine beispiellose Logistikleistung, die für die ÖBB eine echte Herausforderung darstellte



Im weiten Bogen hinter Braz, das Bahnhofsgebäude spitzt zwischen den Bäumen hervor, können die Züge in ganzer Länge betrachtet werden. Eine 1110 leistet einer 1044 Vorspann vor einem beachtlichen Holzzug Richtung Osten



Wir schreiben das Jahr 2000: Malerisch eingerahmt von schneebedeckten Bergen liegt der Bahnhof Buchs im Schweizer Kanton St. Gallen. Der harzige Geruch von frisch geschlagenen Nadelbäumen liegt in der Luft. Unverständliche Wortfetzen dröhnen aus einer leicht veralteten Lautsprecheranlage durch das weitläufige Gelände. Sie gelten den Rangierern, die sich seit einigen Monaten nicht mehr über zu wenig Arbeit beklagen können. Hinten am Ablaufberg, gern auch Eselsrücken genannt, drückt eine brummende Diesellok Wagen für Wagen in die Richtungsgleise. Sie sind bei verschiedenen Bahnverwaltungen Europas eingestellt und haben dennoch eine Gemeinsamkeit: Ihr Lagergut ist Stammholz. Denn seit ein Orkan mit

dem eher harmlos klingenden Namen „Lothar“ weite Landstriche in der Schweiz, Frankreich und Süddeutschland verheerte, stehen die SBB vor der schier unlösbaren Aufgabe, all das, was nun in den Wäldern herumliegt, abzutransportieren. Waren es in den ersten Wochen des Jahres 2000 rund 2.000 Tonnen, so hat sich die Menge auf bis zu 10.000 Tonnen täglich erhöht. Dank einer logistischen Kraftanstrengung ist es den SBB gelungen, genügend geeignete Wagen bereitzustellen.

Buchs wird zum Nadelöhr

Während in vielen zentralen Sammelstellen im Berner Land und im Mittelland die Eaos und Snps nach dem gestrengen Reglement der SBB beladen

werden, wird Buchs, der Übergabebahnhof an die ÖBB, zum Nadelöhr. Hier sammeln sich die Güterwagen, die teilweise in Blockzügen, aber auch in fast allen hier endenden Güterzügen mitgebracht werden. In Buchs werden sie zu neuen Zügen nach Österreich zusammengestellt. „Sie wollten den Rangierbahnhof schon dichtmachen“, spottet unser Gesprächspartner, der Rangierer Rudi. „Und heute sind sie froh, dass sie ihn noch haben. Vor allem wegen des Ablaufbergs. Denn drüben in Wolfurt müssen sie alles drücken, während es hier doch viel einfacher geht.“ – Aber dafür ist es auch etwas gefährlicher. Denn die bis zu 80 Tonnen schweren Wagen müssen nach wie vor mit dem Hemmschuh am Davonrollen gehindert werden. Ein harter Job.



Klaus Eckert (7)

Hintergrund

Jahrhundertsturm Lothar

Drehen wir das Rad der Zeit zurück in den Dezember 1999: Wie war es überhaupt zu dem Jahrhundertsturm „Lothar“ gekommen? Eine interessante Lektüre zu diesem Thema bieten die Sturm dokumentationen der großen Versicherungsunternehmen wie der Deutschen Rück oder der Swiss Re. In der Ausgabe für die Jahre 1997 bis 2004 erklärt die Deutsche Rückversicherung AG das Zustandekommen folgendermaßen:

Anfang der dritten Monatsdekade habe sich in Deutschland ein Zwischenhoch einfluss durchgesetzt, der jedoch kurz vor den Weihnachtsfeiertagen durch mehrere übergreifende nordatlantische Tiefdruckwirbel abgelöst wurde. Der Luftdruckgegensatz und somit die Polarfront über dem Nordatlantik (Island/Nordmeer) sei in jenen Tagen extrem ausgeprägt gewesen. Auf die kalte Luftmasse sei aus entgegengesetzter Richtung warme, subtropische Luft zugeströmt, die an der Westflanke des ebenfalls stark ausgeprägten Hochs im südlichen Nordatlantik (Azorenhoch) nach Norden/Nordosten transportiert wurde und zu einer außergewöhnlich hohen Geschwindigkeit der aus Westen kommenden Höhenströmung entlang der Polarfront geführt habe. Somit seien die Wellentiefs, die in diese starke Strömung eingebettet waren, mit großem Tempo vorangekommen.

Am 25. Dezember habe sich im Nordwestatlantik aus einem flachen Wellentief der Orkan „Lothar“ entwickelt, ein kleinräumiger kom-

pakter Wirbel, der aber aufgrund seiner hohen Verlagerungsgeschwindigkeit und des geringen Kerndrucks (minimal ca. 960 hPa) zu außerordentlich hohen Orkanwindstärken geführt habe. Durch Überlagerung der gegen den Uhrzeigersinn um den Kern herumlaufenden Sturmwinde mit der ostwärts gerichteten Verlagerungsgeschwindigkeit habe sich ein asymmetrisches Orkanwindfeld ausgeprägt: Südlich der Orkan-Zugbahn war das Windfeld von gewaltiger Kraft, nördlich davon registrierte man kaum starke Winde.

Am 26. Dezember sauste „Lothar“ über die Bretagne, Nordfrankreich und Mitteldeutschland und führte vor allem in den Wäldern Frankreichs, der Schweiz, in Süddeutschland (vor allem Schwarzwald) und Österreich zu schlimmen Verwüstungen. Europaweit gab es mehr als 100 Tote zu beklagen, insgesamt wurden rund 200 Millionen Festmeter Holz umgerissen. Die höchsten Windgeschwindigkeiten waren in Süddeutschland und der nördlichen Schweiz gemessen worden (Säntis: 230 km/h, Feldberg: 212 km/h, Wendelstein: 259 km/h). „Lothar“ zählt zu den weltweit teuersten Versicherungsfällen.

Am 27. Dezember 2000 folgte auf „Lothar“ zu allem Überfluss noch der Orkanwirbel „Martin“, der tags darauf das europäische Festland erreichte und auf seiner Zugbahn, die weiter südlich verlief, nochmals große Schäden in Frankreich, der Westschweiz und Italien anrichtete.

Klaus Eckert



Die Holztransporte der schmalspurigen Zillertalbahn (760 mm) vom Bahnhof Jenbach aus klettern im Jahr 2000 auf 440.000 Tonnen und stellen einen Spitzenwert da



Neben den grauen Eaos der SBB kommen viele weitere Wagentypen zum Einsatz. Interessant für Modellbahner sind die typischen Verschmutzungen sowie die Niederbindungen der Ladung

Auf dem Weg nach Wörgl ist dieser Holzzug, gesehen in der Innschlucht. Die Arlberg-Ostrampe verläuft zwischen Innsbruck und dem Scheitelpunkt zu einem Gutteil entlang des Flusses





Vor wenigen Minuten hat die 1044 119 mit ihrer Wagenschlange den Bahnhof Buchs SG verlassen und strebt nun vor den noch tief eingeschnittenen Churfürsten in Richtung Arlberg. In Bludenz wird der Zug, gebildet fast ausschließlich aus den SBB-Wagen der Gattung Snps, noch durch eine Vorspannlok verstärkt werden

Lesetipp zur Arlbergbahn

Vor 140 Jahren begann der Bau der Arlbergstrecke, welche heute die Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck durch den Arlbertunnel mit Bludenz in Vorarlberg verbindet. Die 136 Kilometer lange Verbindung ist heute die einzige Strecke, die in Ost-West-Richtung durch die Alpen führt. Nationale und internationale Fernverkehrszüge sowie der rege Güterverkehr sorgen für sehr abwechslungsreichen Betrieb. Die ausführliche Geschichte des Bahnbetriebs über den Arlberg dokumentiert das *Eisenbahn Journal Extra*



Arlbergbahn – Von Tirol nach Vorarlberg. 116 Seiten, ca. 150 Abb., ISBN: 978-3-89610-760-2, Verlagsgruppe Bahn Verlag; Preis: 15 Euro. Jetzt erhältlich im Handel oder unter www.verlagshaus24.de

Mit sicherer Hand verlädt Ewald die Stämme von seinem Lkw auf einen Rungenwagen. Bis in die Abendstunden sind die Fahrer dabei, ihre Fracht umzuladen



Besonders die Holzverarbeitenden Firmen in Österreich und Italien decken sich mit dem, weil im Überangebot, billigen Rohstoff ein. Viele Züge fahren via Arlberg nach Wörgl. Einige Wagen gehen dann nach Jenbach, wo sie auf der schmalspurigen Zillertalbahn zu zwei großen Holzfabriken transportiert werden. Andere gelangen via Schwarzach-St. Veit und die Tauernbahn nach Kärnten und in die Steiermark. Während das Richtung Österreich exportierte Sturmholz in Blockzügen rollt, ist auf der Gotthardstrecke eine Beigabe in den gemischten Zügen die Regel.

Holzzüge auch am Sonntag

„Heute geht nichts mehr raus. Am Samstag werden bei uns fast nur die Züge für den Sonntag gebildet“, antwortet Rudi auf die Frage, warum nahezu alle Gleise mehr oder weniger mit Holzwagen belegt

seien. Die Gründe sind nachvollziehbar: Während der Wintersaison nutzen Urlauberzüge die Trassen. Würden die ÖBB dann auch noch Holzzüge einlegen, geriete die in Vorarlberg noch eingleisige Arlbergbahn zum Flaschenhals. Dafür sind sonntags vier planmäßige Holzzüge ab Buchs über den Arlberg zu beobachten. Da am Wochenende mehr Loks zur Verfügung stehen, werden diese Züge für den dreispännigen Betrieb ausgelegt. Sie sind somit rund 1.300 Tonnen schwer.

Ewalds Resümee

Ein anderer Ladepunkt befindet sich im Vorarlberger Güterbahnhof Wolfurt. Wer hier gegen 20 Uhr vorbeischaute, wird von der Flotte an Lastwagen überrascht sein, die hier auf ihren nächsten Arbeitstag wartet. Ab und an ist noch ein Nachzügler beim Entladen. „Es ist die letzte Partie für heute“,

freut sich Fahrer Ewald in Erwartung seines späten Feierabends. Seine Fuhre hat er aus einem Wald nahe dem württembergischen Leutkirch geholt. Dort würde nicht viel auf die Eisenbahn gehen. Zudem sei der Straßentransport über die Grenze billiger, als wenn die Hölzer auf der Schiene nach Wolfurt kämen. Seit 20 Jahren fährt Ewald schon Holz. Das sieht man auch. Geschickt verlädt er die Stämme mit dem Greifer zielsicher auf die Güterwagen. Und oft wundert er sich darüber, wie lange es dauert, bis leere Wagen bereitgestellt werden, und er vermutet, dass der heute Abend beladene Rungenwagen mit Sicherheit noch am nächsten Morgen hier stehen wird. Ewalds Resümee: „Bei der Bahn müssen sie noch viel lernen.“ Vielleicht wird ja aus dem Schienenverkehrsanbieter ÖBB doch noch ein moderner, stets am Kunden orientierter Logistikprofi.

Klaus Eckert

■ Die Elektrolokomotiven der Baureihe E 19/119

Flottes Quartett für schnelle Reisezüge



Am 26. April 1955 erreichte E 19 02 mit dem E 916 den Bahnhof Fürth (Bayern). Die 1939 von der AEG gebaute Lok war damals flaschengrün lackiert und hatte keine Zierstreifen. Auch die Frontschürzen hatte sie – als letzte E 19 – bereits seit knapp einem Jahr verloren. Das DB-Aussehen unterschied sich damit klar vom Reichsbahn-Aussehen (u. l.)

Carl Bellingrodt/Slg. Brinker

Vor allem für Fahrten über die Frankenaldbahn war die E 19 konzipiert und dort kam sie auch zuerst zum Einsatz. Am 2. Juni 1939 erklimmte E 19 02 mit E 170 Halle (Saale) – München die Steigung bei Steinbach am Wald

Carl Bellingrodt/Slg. Strüber

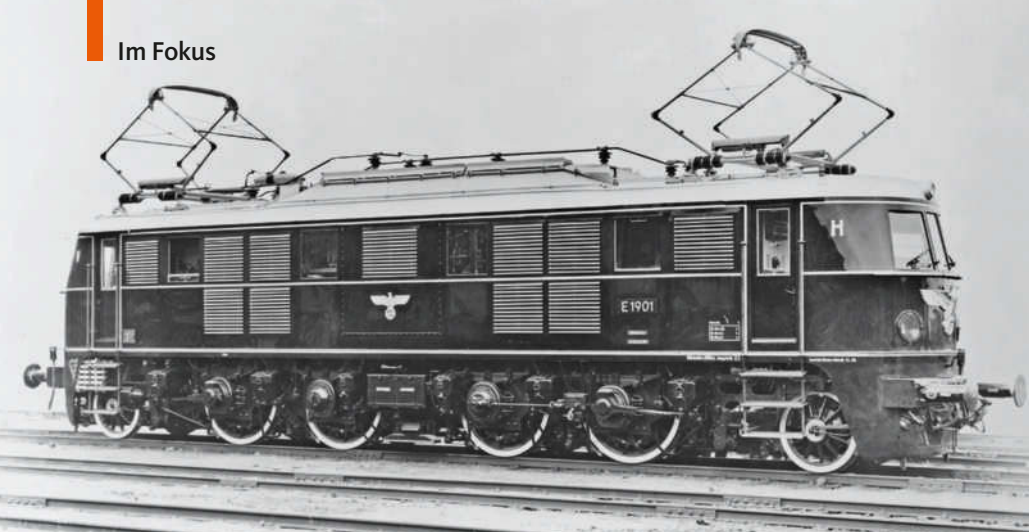
Für ihr elektrisches Netz beschaffte die Deutsche Reichsbahn in den späten 1930er-Jahren moderne Schnellfahr-Elloks. Die vier Maschinen der Baureihe E 19 sollten den FD-Zug-Dienst auf der in Umstellung befindlichen Strecke Berlin - Halle (Saale) - Nürnberg - München mit Geschwindigkeiten bis zu 180 km/h übernehmen. Doch es kam anders



In den frühen 1930er-Jahren entwickelte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Pläne für ein weitreichendes elektrisches Streckennetz, das sich von den bereits elektrifizierten Regionen in Mittel- und Süddeutschland ausgehend ausbreiten sollte. Auf diesem Netz war der Einsatz neuartiger Elektrolokomotiven modernster Prägung für den hochwertigen Schnellverkehr geplant. Ab 1935 beschaffte die DRG dafür die bei der AEG entwickelte Baureihe E 18 mit der Achsfolge 1'Do1', die sich durch ihre markant abgerundete Frontpartie erheblich von den sonst eher eckig geformten Elek-

trolokomotiven jener Zeit unterschied. Fahrzeugtechnisch basierte die neue Baureihe auf der Konzeption der bereits im Dienst stehenden E 17, elektrisch baute sie auf der bewährten E 04 auf. Mit Höchstgeschwindigkeiten von 120 bzw. 130 km/h konnten beide aber den gestiegenen Anforderungen für den Schnellverkehr nicht mehr gerecht werden, sodass eine Neukonstruktion für ein noch höheres Tempo nötig wurde.

Das schnittige Design der neuen E-18-Elloks war Programm. Es sollte nicht nur allein optisch Schnelligkeit symbolisieren, sondern praktisch auch deutlich mehr Windschnittigkeit bieten – ähnlich wie die Stromlinienverkleidungen zeitgenössischer Dampflokomotiven der Baureihen O1¹⁰, O3¹⁰, O5 und später O6. So vermittelten die Loks



Werk/Sig. Oliver Strüder

1939/40 wurden je zwei Vorauslokomotiven von AEG (oben E 19 01 auf einem Werkfoto) und Henschel/SSW (unten E 19 12 am 31. Juli 1940 im Bw München Hbf) an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert. Beide Baulose unterschieden sich vor allem in technischer Hinsicht



Carl Bellingrodt/Sig. Brinker

schon im Stillstand den Eindruck hoher Leistungsfähigkeit und großer Geschwindigkeit, was sie letztlich erst recht im Betriebsdienst mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h sinnfällig unterstreichen konnten. Bis 1940 wurden insgesamt 53 Exemplare der E 18 beschafft, hinzu kamen noch weitere acht daraus abgeleitete Lokomotiven,

die ursprünglich noch von Österreich bestellt und an die Reichsbahn geliefert wurden.

Schneller durch den Frankenwald

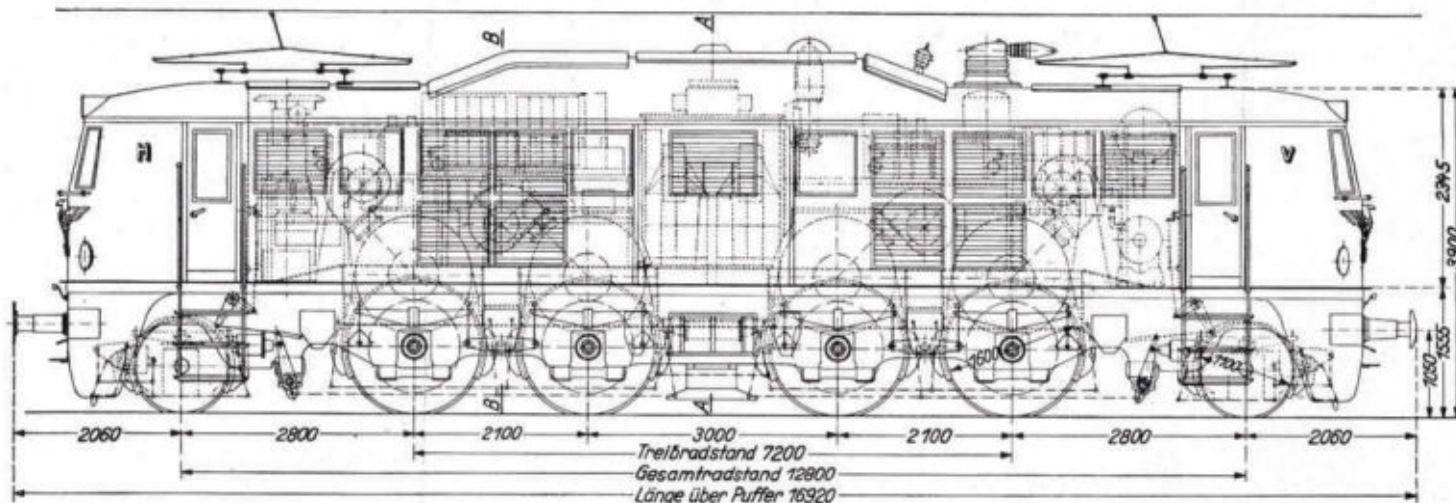
Im Rahmen der Elektrifizierungsarbeiten stand das Überspannen der im Fernverkehr wichtigen Strecke Berlin – Halle (Saale) – Nürnberg – Mün-

chen mit Fahrdrabt ganz weit oben auf der Prioritätenliste. In ihrem Verlauf musste der steigungsreiche und den Dampfloks alles abverlangende Frankenwald überwunden werden. Unter der Oberleitung wollte die Reichsbahn künftig zudem auf die bislang erforderliche Schiebelok verzichten, deren Beistellung in Probstzella bzw. Pressig-Rothkirchen stets längere Betriebshalte erforderlich machte. Für die geforderten Leistungsparameter des elektrischen Schnellverkehrs mit FD-Zügen bedurfte es allerdings einer gegenüber der E 18 noch leistungsstärkeren Ellok-Baureihe. Die neue Lok sollte mit 700-Tonnen-Zügen nicht nur die Höchstgeschwindigkeit der E 18 von 150 km/h erreichen, sondern deren Leistung in den flachen Streckenabschnitten zwischen München und Nürnberg sowie zwischen Halle und Berlin mit 180 km/h deutlich übertreffen.

Die Deutsche Reichsbahn erteilte daher 1937 an die AEG den Auftrag zu Entwicklung und Bau von zwei Vorauslokomotiven der neuen Baureihe E 19, die sich in Bezug auf Fahrwerk und äußere Abmessungen eng an die E 18 anlehnen sollten. 1939 erging ein zweiter Bauauftrag an Henschel und die Siemens-Schuckert-Werke (SSW), die ebenfalls zwei Vorserienmaschinen liefern sollten. Die voneinander abweichenden technischen Konzepte wollte man später dann im Betriebsdienst miteinander vergleichen, bevor es an die endgültige Serienbeschaffung gehen sollte. 1939/40 wurden die vier Loks als E 19 01 und 02 (AEG) sowie E 19 11 und 12 (Henschel/SSW) in optisch nur leicht, technisch aber deutlich voneinander abweichender Ausführung an die Reichsbahn geliefert, die letzten beiden bereits mitten im Zweiten Weltkrieg. Die vier Maschinen wurden zunächst einem eingehenden Versuchsprogramm unterzogen. In den für sie vorgesehenen Planeinsatz gelangten sie nicht mehr – auch weil die Streckenelektrifizierung nicht mehr abgeschlossen werden konnte.

Innovativ in Technik und Optik

Grundsätzlich stimmten die neuen Schnellfahrlokomotiven äußerlich mit der inzwischen bereits bewährten E 18 weitgehend überein, besaßen so-



Sig. Oliver Strüder

Schnittzeichnung der beiden AEG-Elektrolokomotiven E 19 01 und 02 im Ablieferungszustand. Die beiden Henschel/SSW-Maschinen besaßen andere Antriebsmotoren, ein außen liegendes Bremsgestänge und abweichende Dachaufbauten

mit den gleichen Gesamtachsstand, Treibraddurchmesser und eine identische Länge über Puffer. Nur die Laufräder hatten einen um 100 Millimeter größeren Durchmesser, um deren Umlaufzahl bei der geforderten Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h herabzusetzen. Zusammen mit den benachbarten Treibradsätzen waren die Laufradsätze in Krauss-Helmholtz-Gestellen gelagert. Übernommen wurden auch die mit geringem Seitenspiel im Rahmen gelagerten mittleren Treibradsätze sowie der bewährte Federtopftrieb der Bauart AEG-Kleinow.

Aufgrund der größeren Leistung fielen die elektrischen Einrichtungen der E 19 wesentlich schwerer aus als bei der E 18; auch die Getriebe und Motoren wurden verstärkt ausgeführt, um den höheren Leistungen gerecht zu werden. Um das zulässige Gesamtgewicht der Ellok nicht zu überschreiten, wurde großer Wert auf den Leichtbau gelegt.

» Die E 19 sollte Reisezüge schneller auf mit Fahrleitung überspannten DRG-Strecken befördern

Beispielsweise kamen großflächig Leichtmetall und dünnere Stahlprofile zur Anwendung. Die weiterentwickelte zweistufige Druckluft-Schnellbremsanlage und eine elektrische Zusatzbremse brachten die Loks innerhalb des Vorsignalabstands von 1.000 Metern zuverlässig zum Stehen. Bei ihrer Indienststellung galten die E 19 als die stärksten Einrahmen-Elloks der Welt.

Gegenüber der E 18 wies der Fahrzeugaufbau der E 19 deutlich mehr Lüftungsgitter auf. Der auffallendste Unterschied fand sich jedoch beim Außenanstrich: Statt des bei der Reichsbahn inzwischen für Elloks üblichen Stahlgraus zeigten sich die vier mit Frontschürzen ausgestatteten neuen Loks im strahlenden Weinrot mit hellen Zierstreifen und ebenso lackiertem Dach (siehe Kasten). Die Fronten zierten große plastische Reichsbahn-Adler mit Hakenkreuz, dafür wurde dort auf die Betriebsnummer verzichtet. Da auch beide Seitenflächen ein großer Reichsbahn-Adler zierte, waren die einzigen beiden Loknummernschilder seitlich jeweils nach rechts außen versetzt worden.

Unterschiede beider Baulose

Gegenüber den beiden AEG-Loks mit ihren vier Einzelmotoren der Bauart EKB 1000 wiesen die beiden Henschel/SSW-Maschinen E 19 11/12 vier in Reihe geschaltete Doppelmotoren des Siemens-Typs WBDM265 mit einer höheren Stundenleistung von 4.080 gegenüber 4.000 Kilowatt bei 180 km/h auf. Durch ihre Einbaumaße änderte sich auch der Achsstand geringfügig. Statt der Feinregler-Steuerung der beiden AEG-Loks rüstete SSW seine Maschinen mit einem kombinierten Grob- und Feinstufenschaltwerk und zwei Zusatzumspannern aus. Die Fahrmotorspannung konnte daher bei E 19 11/12 mit 57 Fahrstufen deutlich feinfühler geregelt werden als bei den AEG-Maschinen mit nur 39 Stufen.



Aus der Epoche II gibt es nur wenige Farbbilder der E 19. Carl Bellingrodt fotografierte E 19 02 am 5. Juni 1939 im Bw Nürnberg Hbf (o.) und E 19 12 am 31. Juli 1940 im Bw München Hbf. Man beachte die Unterschiede in der Lackierung, etwa bei der Schürze



Das Anstrichsystem der E 19 im Wandel

Alles eine Frage der Farbgebung

Eines schon mal vorweg: Bis heute konnten noch nicht alle Phasen der E 19-Farbgebung restlos geklärt werden. Besonders bezüglich der Zeit kurz nach dem Zweiten Weltkrieg sind nach wie vor einige Fragen offen. Grundsätzlich klar ist aber das Anstrichschema der an die Reichsbahn abgelieferten Loks: Um ihre Sonderstellung für den vorgesehenen elektrischen Schnellverkehr zwischen Berlin und München auch für Propagandazwecke herauszustellen und sie klar von den E 18 abzuheben, erhielten die E 19 eine weinrote Lackierung (damals RAL 10, später RAL 3005) mit Dach und Zierstreifen in Weißaluminium (RAL 1h/9006). War diese Grundfarbgebung bei allen vier Loks gleich, gab es doch Unterschiede in der Ausführung zwischen den AEG- und Henschel/SSW-Lieferlosen. So hatten die E 19 01 und 02 weinrote Frontschürzen, Sand- und Batteriekästen, während sie bei E 19 11 und 12 schwarz lackiert waren. Trotz der leuchtenden Farben behielten sie dieses Farbschema anscheinend auch im Zweiten Weltkrieg bei.

Ziemlich im Dunkeln liegt die Zeit kurz danach: So hat E 19 02 nach einer E3-Untersuchung bei Krauss-Maffei 1946/47 sehr wahrscheinlich einen grünen Anstrich erhalten. Auch E 19 01 soll nach Behebung eines Unfallschadens laut Betriebsbuch spätestens ab 1948 grün lackiert gewesen sein; andere Quellen geben für die Neulackierung bereits

den Sommer 1945 an. Angeblich soll auch E 19 12 bereits seit Oktober 1945 in Grün unterwegs gewesen sein, andere Angaben vermerken für sie jedoch weiterhin bzw. später wieder das rote Lackschema. Unklar bleibt jedoch der genaue Grünton, vermutlich dürfte aber das Flaschengrün von Reisezugwagen (RAL 6007) infrage kommen. Verzichtet wurde bei ihnen aller Wahrscheinlichkeit nach jedoch auf zusätzliche Zierstreifen. Im Unterschied dazu erhielt E 19 11 nach ihrer Hauptuntersuchung im September 1950 nochmals einen weinroten Anstrich mit hellen Zierstreifen, obwohl seit Mai jenes Jahres für die Aufbauten der Elektroloks bereits das Flaschengrün RAL 6007 galt. 1953 wurde sie entsprechend umlackiert.

Als erste ihrer Art erhielt E 19 12 schon im Dezember 1952 analog zu den Neubauelloks der Baureihe E 10^o einen stahlblauen Anstrich (RAL 5011) mit silbernen Streifen und passte damit hervorragend zur Lackierung der schmucken F-Zug-Wagen. Ab 1955 wurde dieser Farbton für alle Bundesbahn-Elloks mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (ab 1959 über 120 km/h) im Zuge anstehender Neulackierungen verpflichtend. Während E 19 01 schon 1958 ebenfalls blau lackiert wurde, fuhren E 19 02 und 11 weiterhin im grünen Farbkleid über die DB-Gleise. Erst 1975 wurde schließlich auch 119 002 umlackiert, während 119 011 bis zu ihrer Ausmusterung grün blieb. OS



Bei der Stromschiene setzte man seitens SSW ebenso wie bei der Niederspannungwicklung und der Wicklung der im Trafo eingebauten Zusatzspanner zur Einsparung des für Kriegszwecke dringend benötigten Kupfers auf den zeittypischen „Heimstoff“ Aluminium – allerdings auf Kosten der Betriebssicherheit. So zeigten die Trafos von E 19 11 und 12 eine hohe Schadanfälligkeit, was die Loks zu häufigen Reparaturen ins Hersteller- oder Reichsbahn-Ausbesserungswerk zwang. Gegenüber den beiden E 19 01 und 02 musste das Bremsgestänge der beiden „E 19 Bauart Siemens“ – so die offizielle Bezeichnung – außen angeordnet werden.

Neben kleineren Unterschieden in der Lackierung bestand der größte optische Unterschied zwischen beiden Ausführungen in der Gestaltung der Dachaufbauten. Bei den beiden AEG-Loks ähnelte er sehr dem der E 18, während die Henschel/SSW-Loks über deutlich größere und eckigere Aufbauten verfügten. In ihnen waren über dem Haupttransformator die Bremswiderstände un-

tergebracht, die durch den Fahrtwind noch zusätzlich gekühlt werden konnten. Hierzu ließen sich mithilfe von Druckluftzylindern Klappen im vorderen Bereich des Aufbaus öffnen.

Erste Einsätze vor Schnellzügen

Die Ablieferung der vier Maschinen kurz vor und während des Zweiten Weltkrieges verhinderte deren umfassende Erprobung im Bereich oberhalb ihrer angepeilten Höchstgeschwindigkeit. Lediglich E 19 01 erreichte im Frühjahr 1939 zwischen München und Augsburg bei einzelnen Versuchsfahrten 180 km/h. E 19 02 oblag aber immerhin die Ehre, Mitte Mai 1939 den Eröffnungszug für die elektrische Zugförderung über den Frankenwald von Nürnberg nach Saalfeld zu bespannen. Kriegsbedingt wurden die weiteren Testfahrten unterbrochen beziehungsweise verkürzt, sodass sich die Abnahme der vier Loks ins Jahr 1940 hinein verzögerte. Obendrein waren die Maschinen anfangs nur für 140 bzw. 120 km/h (E 19 01 und 12)

zugelassen. Auch unterblieb kriegsbedingt der geplante Anschlussauftrag für weitere E 19-Loks.

Zusammen mit der E 18 setzte die Reichsbahn ihre vier E 19 vom Bw Nürnberg Hbf aus vor Schnell- und Eilzügen ein, etwa nach München oder Stuttgart. Wichtigstes Einsatzrevier war jedoch die Frankenwaldbahn nach Saalfeld in Thüringen, ab 1941 dann bis Weißenfels. Ab 1942 konnten sie so-

» **Henschel/SSW und AEG schufen jeweils zwei E 19-Baumusterloks, denen keine Serie mehr folgte**

gar bis Leipzig durchrollen. Auf dem restlichen Streckenstück der wichtigen Route München – Berlin kam die weitere Elektrifizierung zunächst ins Stocken und wurde schließlich abgebrochen. Auch Jahrzehnte später sollte hier noch kein Fahrdrat hängen.

Mit dem E 589 überquerte E 19 11 am 15. August 1954 die Talbrücke bei Möhren auf der Strecke von Donauwörth nach Treuchtlingen. In den Zugverband sind auch zwei von der US-Army genutzte Reisezugwagen eingereiht – erkennbar am gelben Zusatzstreifen und den Buchstaben „RC“

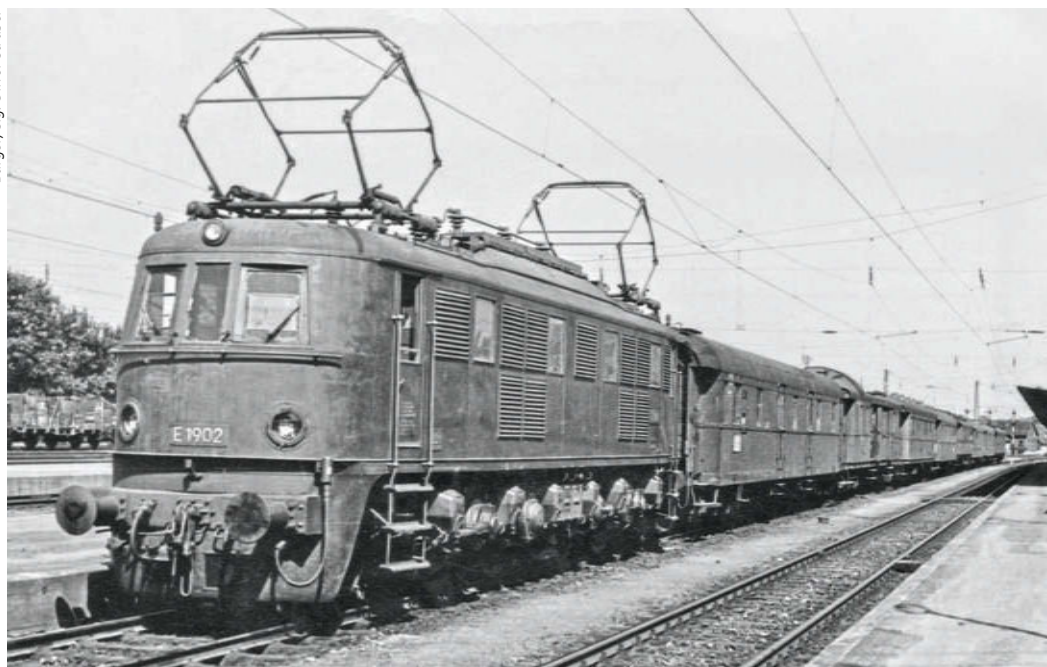


Hans Schmidt/Sig. Brinker



Vor einem Eilzug aus Nürnberg traf E 19 12 im Oktober 1958 in München ein

Noch mit Schürze zeigte sich E 19 02 um 1947 in der Vor-DB-Zeit im Bahnhof Schweinfurt



Burger/Sig. Oliver Strüber

Carl Bellingrodt/Sig. Oliver Strüber

Im Mai 1941 reduzierte die Reichsbahn die Höchstgeschwindigkeit all ihrer Züge auf 100 km/h; das galt auch für die E 19. Die flotten Elloks konnten ihre Schnelligkeit damit nicht mehr ausspielen. Zudem führten verschiedene Schäden ebenso wie die nicht mehr in allen Belangen gründliche Wartung immer wieder zu Zwangsaufenthalten im RAW München-Freimann. Statt hochwertigen Wagenmaterials – wie es etwa für den nur die 1. und 2. Wagenklasse führenden FD 80/79 oder den dreiklassigen D 40 Berlin Anhalter Bahnhof – Nürnberg – München in Form der modernen Gruppe 35-Wagen üblich war – hingen an ihren Zughaken bald auch Zugkompositionen aus allen möglichen vierachsigen Stahl- und sogar noch Holzwagen. Ein kleines Highlight bildeten lediglich die Sonderzüge für hochgestellte Nazigrößen. Verschiedentlich konnten auch noch Versuchsfahrten durchgeführt werden, etwa im Frühjahr 1943 bei Bamberg mit der E 19 01 zur Erprobung der Rad/Schiene-Haftung mit 180 km/h.

Ein schwerer Luftangriff führte am 3. Juli 1943 zu größeren Schäden an der Lok E 19 11 und zu ihrer z-Stellung. Erst Anfang 1944 wurde sie repariert, betriebsfähig abgestellt und kurz darauf erneut bei einem Angriff beschädigt. Auch E 19 02 erlitt Ende 1944 bei einem Luftangriff schwere Zerstörungen und wurde im Bahnhof Georgensgmünd zwischen Nürnberg und Treuchtlingen abgestellt. Bei Kriegsende standen die beiden anderen Maschinen ebenfalls betriebsfähig auf Abstellgleisen: E 19 01 in Nürnberg und E 19 12 in Eggmühl an der Strecke Regensburg – München.

Nach und nach wieder aktiv

Bereits im September 1945 konnte E 19 01 beim Bw Nürnberg Hbf wieder ihren Dienst aufnehmen, einen Monat später auch E 19 12, wenn auch nur provisorisch und mit nur einem Stromabnehmer. Beide Loks wurden zunächst vor allem vor Besatzungszügen der US-Militärregierung eingesetzt. Die Laufleistungen blieben aber gering. Ende Feb-

ruar 1947 kam als dritte im Bunde E 19 02 nach Ausbesserung ihrer Kriegsschäden wieder ans Laufen.

Generalüberholungen im Herstellerwerk machten die beiden E 19 01 und E 19 12 ab 1948 wieder fit für neue Aufgaben; zugelassen wurden sie dennoch nur für 140 km/h. So konnten später auch E 18 die Dienstpläne ausgefallener E 19 übernehmen. Mit der ab Ende 1949 gemeinsam von Krauss-Maffei und dem EAW München-Freimann aufgearbeiteten E 19 11 kehrte am 11. September 1950 auch die vierte und letzte Lok der Baureihe in den Betriebsbestand der noch jungen DB zurück. Bei ihrer Aufarbeitung hatte man die bisherigen Aluminium-Wicklungen des Trafos gegen die übliche Kupferwicklung getauscht, was die Lok deutlich zuverlässiger machte. Zudem verlor sie die frontseitigen Schürzen unter den Pufferträgern, die angesichts der geringeren Höchstgeschwindigkeiten ohnehin nicht mehr nötig waren und nur die Wartung erschwerten. Ihre Schwesterloks vollzogen diesen Schritt wenige



Theodore Shradly/Slg. Eisenbahnstiftung

In stahlblauer Lackierung wartete E 19 01 am 25. Juni 1962 vor einem F-Zug im Münchner Hauptbahnhof auf das Abfahrtsignal

E 19 11 diente der DB 1951 als Exponat auf der Essener Verkehrsausstellung „Schiene und Straße“. Am 6. September wurde sie per Culemeyer durch die noch kriegsgezeichneten Straßen der Stadt zum Gruga-Park transportiert



Willi Marotz/Slg. Eisenbahnstiftung

Technische Daten

	E 19 ⁰	E 19 ¹
Loknummer	E 19 01, 02	E 19 11, 12
Indienststellung	1939/40	1940
Achsfolge	1'Do1'	1'Do1'
Länge über Puffer	16.920 mm	16.920 mm
Stundenleistung	4.000 kW*	4.080 kW*
Dauerleistung	3.720 kW*	3.460 kW*
Anfahrzugkraft	22.400 kp	21.200 kp
Höchstgeschwindigk.	180 km/h	180 km/h
Treibraddurchmesser	1.600 mm	1.600 mm
Laufabbraddurchmesser	1.100 mm	1.100 mm
Anzahl der Motoren	4	4x2
Transformator	3.420 kVA, OFU	3.500 kVA, OFU
Anzahl der Fahrstufen	20	15
Antriebsart	Federtopf	Federtopf
Dienstlast	113,0 mp	110,7 mp
Reibungslast	80,8 mp	81,1 mp
Hersteller	AEG	Henschel/SSW

*bei 180 km/h



Wolfgang Bügel/Sig. Eisenbahnstiftung

Bei Personalschulungsfahrten kam E 19 01 des Bw Hagen-Eckesey am 22. April 1968 nach Wuppertal-Oberbarmen. Als Reservelok hatte man dem Zug eine 141 beigegeben

Jahre später ebenfalls, zuletzt dann die Lokomotive E 19 02 im Sommer 1954.

Im Jahre 1950 oblag es erneut einer E 19, eine neu elektrifizierte Strecke mit dem Eröffnungszug einweihen zu dürfen: E 19 12 brachte Mitte Mai 1950 die Ehrengäste von Nürnberg nach Regensburg. Anschließend zählte auch diese Verbindung neben der Strecke nach München zu den Haupteinsatzgebieten der E 19, wo sie zusammen mit Nürnberger E 18 den Schnellverkehr bestritt. Zudem war auch die Frankenwaldbahn seit dem 17. August 1949 wieder elektrisch befahrbar – wenngleich nur noch bis zur Grenze der Sowjetischen Besatzungszone bei Falkenstein; dahinter war die Fahrleitung für Reparationszwecke demontiert worden. Erneut übernahm die E 19 hier Zugleistungen. Neben Eilzügen von Nürnberg zum neuen Haltepunkt Falkenstein-Zonengrenze bespannten sie hier vor allem die neuen Interzonenzüge München – Leipzig – Berlin, zunächst nur bis Ludwigsstadt, ab Sommer 1950 nach Ausweitung des Fahrstrahts bis zum DDR-Grenzbahnhof Probstzella.

Kurze Einsatzzeit vor F-Zügen

Die Aufnahme des F-Zug-Verkehrs brachte der Baureihe E 19 bei der DB doch noch standesgemäße Aufgaben. So übernahm sie ab 1952 verschiedene F-Züge zwischen Nürnberg (später Würzburg) und Regensburg, darunter den F 33 „Gambrinus“ München – Hamburg-Altona oder den F 20 „Glückauf“ Essen – Frankfurt (Main) – Passau (– Wien). In ihrem stahlblauen Lack samt hellen Streifen gab die E 19 12 zusammen mit einer solchen Garnitur ein stimmiges Gesamtbild ab.

Bald schon war mit dieser Herrlichkeit wieder Schluss: Der Vier-Tage-Umlaufplan der vier Nürnberger Loks verzeichnete 1958 nur noch 22 D- und zwei Eilzüge, dafür aber auch zwei Personenzüge.

In Ausnahmefällen mussten sich E 19 sogar vor leichten Güterzügen verdingen. Dafür durften sie aber auch immer wieder vor Saison- oder Reisebüro-Sonderzügen von Scharnow, Hummel oder Touropa ihr Können zeigen, zum Beispiel vor dem „Alpen-See-Express“ von München aus in die oberbayerische Alpenregion.

» Ihr Leistungsvermögen konnten die vier E 19-Loks erst auf den DB-Strecken unter Beweis stellen

Mit dem weiteren Ausbau des elektrischen Netzes bei der Bundesbahn weitete sich ab den späten 1950er-Jahren auch der Einsatzraum der von den Personalern gern „Edelhirsche“ genannten E 19 bis Passau und Frankfurt (Main) aus. Hier bespannten sie erneut vorrangig Eil- und D-Züge, die nun zunehmend aus den neuen 26,4-Meter-Wagen der DB bestanden. Mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h waren sie für diese Zwecke ausreichend schnell unterwegs, meist liefen sie auch in den gleichen Plänen wie die E 18. 1962 betrug ihre tägliche planmäßige Laufleistung immerhin 867 Kilometer, die sie vor allem im Schnell- und Eilzugdienst auf den Strecken von München nach Salzburg, Regensburg, Nürnberg und Stuttgart sowie zwischen Frankfurt (Main) und Passau erbrachten. Obendrein zählten weiterhin die Interzonenzüge im Frankenwald zu ihren Aufgaben.

Verlegung der Dienste gen Norden

Zu Beginn des Jahres 1968 zeichnete die DB alle vier Maschinen gemäß dem neuen EDV-Nummernschema in 119 001 und 002 sowie 119 011 und 012 um. Zeitgleich wurden sie in Hagen-Eckesey stationiert, um sie fortan von dort aus in einem viertägigen Dienstplan in langen 900-Kilometer-

Umläufen bis Aachen, Hannover und Frankfurt (Main) einsetzen zu können. Andere Leistungen führten sie mit Eilzügen aus „Silberlingen“ auch nur bis ins Sauer- oder Siegerland, seltener auch entlang der rechten Rheinstraße bis Wiesbaden.

Doch es gab ein Problem: Sowohl die Hagener Lok- wie auch Werkstatt-Personale waren bislang nur die modernen DB-Neubau-Elloks gewöhnt. Mit den pflege- und wartungsintensiven Einzelgängerinnen taten sie sich recht schwer. So kam es, wie es kommen musste: Die in Nürnberg bislang so zuverlässigen und stolzen Elloks fielen nun durch häufige Ausfälle negativ auf. Oft behalf man sich mit dem Beigeben einer zweiten Maschine (meist einer 141) als „Angstlok“, um liegen gebliebene Züge bis zum Fahrtziel bringen zu können.

Dass es so nicht weitergehen konnte, sah die DB schnell ein und verfügte 1970 die Rückkehr der vier Maschinen nach Nürnberg. Und siehe da – hier bekam man alle Hagener Probleme schnell wieder in den Griff. Die 119er zeichneten sich in Franken bald wieder durch ihre alte Stärke aus, wenngleich ihr Stern inzwischen langsam sank. Den hochwertigen Reisezugverkehr über lange Distanzen übernahmen inzwischen vorrangig die neuen 103er der DB, sodass den einstigen Paradeperden nur noch untergeordnete Leistungen blieben. Dazu zählten nun auch mehr und mehr die eigentlich unstandesgemäßen Nahverkehrszüge. Das nicht mehr allzu weite Ende war am fernen Horizont bereits zu erahnen.

Als erste E 19 musterte die DB Ende Dezember 1975 die 119 011 nach einem Trafoschaden aus. Am 28. April 1977 folgte ihre Schwesterlok 119 012. Für die beiden AEG-Loks konnte kein eigener Umlaufplan mehr aufgestellt werden, sie liefen daher in einem 118er-Plan mit. 119 001 wurde am 5. Sep-



Prof. Willy Hager / Slg. Eisenbahnstiftung

Zurück vom „Hagener Abenteuer“ stand 119 011 im Jahr 1973 im Bw Nürnberg Hbf. Die Lok behielt ihre grüne Lackierung bis zur Ausmusterung



Burkhard Wolny / Slg. Eisenbahnstiftung

Zu Bundesbahn-Zeiten oblag der E 19 auf der Frankenwaldbahn die Führung der meisten Interzonenzüge. Am 27. September 1976 erreichte die inzwischen blau lackierte 119 002 vor D 303 Berlin – Nürnberg den Bahnhof Ludwigsstadt

tember jenes Jahres nach einem Kabelbrand mit SIFA-Schaden z-gestellt. Als letzte Lok wurde die frühere E 19 02 am 13. Oktober 1977 mit abgefahrenen Radreifen abgestellt. Zwar schaffte man beide Elloks noch ins AW München-Freimann, doch deren Reparatur genehmigte die DB nicht mehr. 119 001 wurde am 24. November 1977 ausgemustert, 119 002 folgte am 26. Januar 1978.

Zum Glück blieben je eine der AEG- und der Henschel/SSW-Loks der Nachwelt erhalten. Schon 1977 hatte die DB die E 19 12 zur Museumslok erkoren und sie im AW Freimann im stahlblauen Lack und mit hellen Zierstreifen aufarbeiten las-

sen; sogar ihre Schürzen erhielt sie wieder zurück, obwohl sie in dieser Kombination nicht auf DB-Gleisen unterwegs war. Mit der E 19 01 hatte die AEG inzwischen auch eine ihrer Loks zurückgekauft und sie ebenfalls in München in ihren Ursprungszustand mit weinrotem Anstrich und Hoheitszeichen zurückversetzen lassen. Passend zum Jubiläum „100 Jahre Elektrolokomotive“, das 1979 mit einer großen Fahrzeugschau im AW München-Freimann zelebriert wurde, konnten beide nebeneinander bestaunt werden.

Die E 19 01 wurde später als Leihgabe im DGE-Museum Neustadt (Weinstraße) gezeigt und war

1985 auf den großen Veranstaltungen der DB zum 150-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland zu sehen. Sie steht heute im Deutschen Technikmuseum Berlin. Auch die zum Bestand des DB Museums Nürnberg zählende E 19 12 strahlt inzwischen wieder im weinroten Ursprungslack mit Reichsbahn-Adler. So zeugen beide Loks heute von den großen Träumen des elektrischen Schnellverkehrs der Reichsbahn und repräsentieren unter den Altbau-Elloks die Baureihe, die für die höchsten Geschwindigkeiten konzipiert war. Die Idee des Schnellverkehrs freilich ging erst nach dem Krieg in anderer Form in Erfüllung. *Oliver Strüber*



Modell:

Die aktuelle Gützold-Konstruktion wurde komplett überarbeitet und ist nun mit modernster Elektronik und Glockenankermotor ausgerüstet. Bei der Gützold Konstruktion überzeugen besonders die vielen technischen Varianten, das hohe Gewicht und die hohe Zugkraft, der perfekte Henning-Sound, der Pufferspeicher bei den Digitalvarianten und die Option der fernbedienbaren Digitalkupplungen.

Überarbeitete Version mit Glockenankermotor und neuer Elektronik, PluX22-Schnittstelle nach NEM658, fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung mit warm-weißen LEDs, fahrtrichtungsabhängige Zugschlussbeleuchtung, auch in der Analogversion abschaltbar, schaltbare Führerstandsbeleuchtung bei den Digitalversionen, Kurzkupplungskinematik mit NEM-Schacht, Länge über Puffer: 225 mm, kleinster befahrbarer Radius: 360 mm, Gewicht ca. 550 g – sehr hohe Zugkraft und dynamisches Fahrverhalten, Pufferspeicher bei den Digitalversionen, optional mit fernbedienbarer Kupplung (-DK - Varianten)

Besonderheiten des Modells:

- rote Reserveluftbehälter auf dem Dach
- rote Laufgitter auf dem Dach
- neue Hauptschalterbauform (Vakuum)
- geänderte Regenrinnen



MADE IN
GERMANY

GÜTZOLD

**Exklusiv und
limitiert auf 200 Stück!**

Auslieferung Ende 2021

**Jetzt bei Ihrem
w13plus-Händler
vorbestellen!**



E-Lok 155 219-9 MAED, Ep.VI

DIE LOK MIT DEN ZWEI GESICHTERN!

31039450	279,99 €	Analog mit Schnittstelle
31039451	329,99 €	AC-Digital, mit Pufferspeicher
31039452	379,99 €	DC-ESU-Sound, mit Pufferspeicher
31039453	399,99 €	AC-ESU-Sound, mit Pufferspeicher
31039454	379,99 €	DC-Zimo-Henning-Sound, mit Pufferspeicher
31039455	399,99 €	AC-Zimo-Henning-Sound, mit Pufferspeicher
31039456	309,99 €	DC-ESU-Digital, mit Pufferspeicher
31039457	309,99 €	DC-Zimo-Digital, mit Pufferspeicher
31039454	409,99 €	DK - DC-Zimo-Henning-Sound, mit Pufferspeicher und Digitalkupplung
31039455	429,99 €	DK - AC-Zimo-Henning-Sound, mit Pufferspeicher und Digitalkupplung



Vorbild:

Die 155 219-9 gehört aktuell zum Eisenbahndienstleistungsunternehmen MAED. Die ursprüngliche BR 250 ist ein OST-Klassiker und wurde ab 1977 beim LEW Hennigsdorf gebaut. Bis 1984 wurden insgesamt 270 Serienloks ausgeliefert. Durch die sehr zweckmäßige Optik erhielt diese Baureihe den Spitznamen „Strom-Container“.

Diese 6-achsige Universallokomotive war für den hochwertigen Personenverkehr und für den schweren Güterverkehr konzipiert. Einige Exemplare wurden von der

DBAG und auch von Privatbahnen nach 1993 eingesetzt. Unsere 155 219-9 ist eine der letzten Loks dieser Baureihe, die sich noch regelmäßig im Einsatz befinden.

Das aktuelle Design mit den „zwei Gesichtern“ ist eine sehr schöne Hommage an die deutsch-deutsche Eisenbahngeschichte und wurde so im Jahr 2020 gestaltet und im Werk Dessau der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH umgesetzt. Der Führerstand 2 mit weißem Latz und die Seiten sind in den Farben der DBAG ausgeführt.

Der bordeauxrote Führerstand 1 erinnert an die Optik der DDR-Zeit. Die Kombination aus der DDR-Farbgebung und der Loknummer 155 219-9 erinnert wiederum an die Übergangszeit von der Epoche IV zur Epoche V bei der DR.

Da das Vorbild mindestens 8 Jahre mit diesem Design unterwegs sein soll (nach Aussage vom Herrn Ampf, dem Geschäftsführer bei MAED), ist das ein echtes Sammlerstück und ein Teil deutsch-deutscher Geschichte.

Modellbahnshop elriwa

01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528-441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim

31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahneck.de
www.modellbahneck.de

Modellbahnladen & Spielparadies

33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig

38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahneck.de
www.modellbahneck.de

Modellbahn Kramm

40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka

44809 Bochum · Dorstener Str. 215-217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg

50676 Köln · Blaubach 26-28
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünenbein

52062 Aachen · Markt 9-15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH

57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer

58095 Hagen · Potthofstr. 2-4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Modellbahnshop - Saar

66589 Merchweiler · Auf Pfulst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst

67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

märklin Store München

80335 München · Bayerstraße 22
Tel. 089-24206636 · epost@maerklin-store-muenchen.com
www.maerklin-store-muenchen.com

Gleis11 GmbH

80335 München · Markt 9-15
Tel. 089-45219090 · gleis-11@gleis-11.de
www.gleis-11.de

Eisenbahn Dörfler

90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Eisenbahn Dörfler

96103 Hallstadt · Biegenhofstr. 5
Tel. 0951-65499 · bamberg@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de/hallstadt

Modeltreinexpress

NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

■ Die Ellok-Baureihe E 19 der DRG bzw. 119 der DB in der Modellumschau

Edelhirsche im Kleinformat

Die schnellste und stolzeste Reichsbahn-Ellok der Vorkriegszeit auch einmal als Modell zu haben, war viele Jahre lang inniger Wunsch vieler Modellbahner. In den frühen 1970er-Jahren hatte das Warten mit den ersten Modellen in HO und N ein Ende. Mittlerweile sind alle vier Betriebsnummern längst miniaturisiert – und zwar von erstaunlich vielen Herstellern quer durch alle Nenngrößen

Optisch waren sich die beiden schnittigen Reichsbahn-Ellok-Baureihen E 18 und E 19 von Anfang an sehr ähnlich. Das galt besonders, seit beide Baureihen bei der Bundesbahn in blauer und später grüner Farbgebung unterwegs waren. Von daher lag es auf der Hand, dass sich Modellbahnhersteller dem größeren Nimbus der E 19 zum Trotz zunächst lieber für die in deutlich größerer Stückzahl beim Vorbild im Einsatz ste-

hende E 18 entschieden. Die ersten E 18-Nachbildungen – allerdings mit verkürzter Achsfolge 1'C1' – entstanden schon in den späten 1930er-Jahren bei Märklin als HS 700/800 für die Nenngröße OO (seit 1953 HO). Ab 1947 gab es als Supermodell dann eine E 18 mit korrekter Achsfolge (MS 800, später in veränderter Version unter den Artikelnummern 3023/3024). Sie wurde ergänzt um ein noch kürzere 1'B1'-Ellok (ES 800). Ähnliche ver-

kürzte E 18 gab es damals auch bei Kleinbahn und Liliput in OO/HO und bei Fleischmann in O (335). Aus Märklins ES 800 wurde 1948 eine nochmals vereinfachte B-Lok mit Handschaltung abgeleitet (RS 790). Eine ähnliche Lok gab es auch bei Trix (20/55). Wer wollte, konnte mit viel Fantasie deren rote Varianten auch als E 19 deuten. Aber von einer richtigen E 19 war man noch weit entfernt. So blieb das Prinzip Hoffnung. Ein paar Ungeduldige wer-

Modellübersicht zur Baureihe E 19/119

Nenngröße	Hersteller
1	J & M, Kiss
O	Kiss
HO	Fleischmann, Lemke, Märklin, Rivarossi, Trix
N	Arnold, Fleischmann
Z	Märklin

Bundesbahn-Ellok E 19 12 als Fleischmann-HO-Modell – erkennbar auch an den weißen Pufferteller-Ringen, was sie vom Märklin-Pendant mit derselben Betriebsnummer unterscheidet Otto Humbach



den sicherlich zwischenzeitlich auch mal ein Märklin-Modell entsprechend umlackiert und umgezeichnet haben. Professionelle E 19-Umbauten mit vorbildgerecht geänderten Dachaufbauten und verfeinerter Triebwerksdetaillierung gab es ab den 1960er-Jahren bei Schnabel Modelltechnik.

Die erste E 19 aus der Großserie

Während deutsche Hersteller um die Serienproduktion einer E 19 (bzw. 119, wie sie seit 1968 hieß) weiterhin einen großen Bogen machten, stellte Rivarossi aus dem italienischen Como auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1972 ein erstes HO-Handmuster vor. Zum Jahresende gelangten die ersten Modelle in den Handel. Realisiert hatte Rivarossi zunächst die rote E 19 11 sowohl in Gleich- wie auch in Wechselstromausführung für 87,00 bzw. 98,50 D-Mark (1665/1098). Das Kunststoffmodell über-

» Erst 1972 besann sich die Industrie auf die E 19. Vorreiter war Rivarossi mit einem HO-Modell

zeugte auf Anhieb mit einer Vielzahl an Details und den leicht austauschbaren Kupplungen für das Fleischmann- und Märklin-System. Die Hoheitszeichen für die Vorkriegs-Version lagen separat bei; wer sie nicht anbrachte, konnte die Lok mit gewissen Kompromissen auch als frühe Bundesbahn-Maschine einsetzen, auch wenn er dann auf die Loknummer an den Fronten verzichten musste und statt der Führerstandsnummern noch die Buchstaben V und H zu finden waren. Den Lesern des *eisenbahn magazin* war die E 19 bei der ersten Wahl zum „Modell des Jahres“ immerhin einen vierten Platz bei den HO-Triebfahrzeugen wert. Zur roten E 19 11 kamen Anfang 1973 DB-Varianten als grüne E 19 12 für die Epoche III (1667/1095) und als blaue Epoche-IV-Eilok 119 012 (1666/1096) hinzu – beide natürlich mit vollständiger Beschriftung. Allerdings hatte Rivarossi auch die Preise deutlich auf nun 106 bzw. 136 D-Mark angehoben. Alle drei Maschinen blieben bis Anfang der 1990er-Jahre hinein konstante Begleiter im Rivarossi-Sortiment und brachten es zu relativ großer Verbreitung.

Arnold legt 1973 in N nach

Schon ein Jahr nach dem HO-Modell durfte in Nürnberg erneut eine kleine E 19 bestaunt wer-



1972 debütierte bei Rivarossi das HO-Modell der E 19 11 in der roten Reichsbahn-Vorkriegsausführung. Ein Jahr später folgte die grüne DB-E 19 12. Fraglich ist, ob die grüne Vorbildlok damals Zierstreifen trug



Oliver Strüder (3)

HO-Kleinserienmodell

Heavy Metal von Lemke

Messing-Modell der E 19 aus der Lemke-Collection in HO



Werk

Im Rahmen der seinerzeitigen *Lemke Collection* mit ausgewählten Messing-Handarbeitsmodellen erschien 1994 in Kleinserie auch die E 19 als Henschel/SSW-Version. Gefertigt wurden insgesamt vier Varianten: die

E 19 11 im grauen Fotoanstrich vor Ablieferung an die DRG (LD 119211), die weinrote E 19 12 mit Schürze und Adler (-9311) sowie die DB-Loks E 19 11 in Grün (-9511) und E 19 12 in Blau (-9611) – beide ohne Schürze. OS



1994 begann bei Märklin das E 19-Zeitalter in HO. Auf die rote E 19 12 der Vorkriegszeit folgten später die DB-Maschinen E 19 12 in Stahlblau und E 19 11 in Flaschengrün

Fleischmann-Trio

Fleischmanns blaue H0-E 19 12 von 2003 wies im Gegensatz zum Märklin-Modell einen Pufferteller-Warnanstrich auf. Als einmalige Sonderserie gab es 2004 bei Fleischmann einen Epoche-II-Schnellzug Berlin – München mit der weinroten E 19 11, die es auch einzeln gab. Ab 2006 war dann eine flaschengrüne E 19 11 in H0 erhältlich



den – diesmal vorgestellt von *Arnold* im Maßstab 1:160. Hier hatte man sich mit der blauen 119 012 ebenfalls eine der beiden Henschel/SSW-Loks zum Vorbild gewählt und das Modell damals in für N sehr guter Detaillierung umgesetzt (2451). Ihr zur Seite gestellt wurde 1976 eine Farbvariante

als 119 012 im – so der Katalog – „New Look“ der DB in Ozeanblau/Beige (-52) und damit in einer Farbgebung, die bei dieser Baureihe (im Gegensatz zur E 18/118) zur Erleichterung vieler Eisenbahnfreunde vorbildlos blieb. Bis 1978 blieben beide Loks lieferbar. Arnold ersetzte sie später

Vor wenigen Jahren gab es vom schweizerischen Atlas-Verlag eine Abo-Sammelserie elektrischer Lokomotiven in 1:87. Dazu gehörte auch die E 19 12 in der Vorkriegsausführung, deren hinterer Pantograf hier leider beschädigt ist



durch eine daraus abgeleitete blaue 118 der DB und eine grüne 1118 der ÖBB.

Erst verhältnismäßig spät erinnerte man sich wieder an die E 19: 1998, als *Arnold* schon zu *Rivarossi* gehörte, kamen gleich zwei verschiedene Ausführungen auf den Markt: die rote E 19 11 der Vorkriegs-Reichsbahn (2491/82491) und die stahlblaue Epoche-III-Lok E 19 12 der DB (2492/82492), beide blieben bis 2002 im Programm. Im Jahr 2000 gab es zudem zwei Zugpackungen mit E 19-Beteiligung: zum einen den „Obstzug“ mit der flaschengrünen E 19 11 (0375), zum anderen ein Eilzugset der Epoche IV mit der blauen 119 012 (-76). 2006/07 – und

» Mit E 19-Loks von Fleischmann, Märklin, Rivarossi und Trix haben H0-Bahner eine breite Auswahl

damit schon unter *Hornby*-Regie – gab es ein Wiedersehen mit einer roten E 19 im *Arnold*-Serienprogramm. Im Gegensatz zur vorherigen Ausführung wurde nun jedoch die E 19 12 als frühe DB-Maschine mit Loknummern an den Fronten präsentiert (HN2004). Als bislang letzte Variante gelangte 2011 nochmals eine blaue E 19 12 zur Auslieferung (HN2125), sie bildete die Museumslok ohne Betriebsnummern an den Stirnseiten nach und war bis 2014 exklusiv nur bei Eurotrain-Fachhändlern erhältlich.

Ab 1994 bei Märklin in H0

Mit der „Wiederentdeckung“ der Druckgusstechnik für Lokomotivaufbauten führte *Märklin* in den frühen 1990er-Jahren ein bis heute gültiges Qualitätsmerkmal erneut ein. Nutznießerin war unter anderem die 1994 auf der Spielwarenmesse in Nürnberg präsentierte rote E 19 12, die es sowohl als DELTA- als auch als vollwertige Digital-Version gab (3469/3769). Auch eine Hamo-Ausführung für Gleichstrombahner wurde aufgelegt (8369). Zwei Jahre später folgte mit der blauen E 19 12 erstmals eine DB-Version als limitiertes MHI-Modell (34691/37691). Auch sie gab es wieder als Hamo-Ausführung (38691). 2002 kam als einmalige MHI-Sonderserie die grüne E 19 11 – lieferbar war sie nur noch als Digitalmodell mit C-Sinus-Antrieb (39190). Die Gleichstromversion erschien nun im *Trix*-Programm (22105), ebenso fand sich dort ab jenem Jahr auch die rote E 19 11 als Reichsbahnlok der Vorkriegszeit (22708). 2008 machte mit der blauen 119 012 erstmals eine Epoche-IV-Variante ihre Aufwartung im Märklin-Katalog (39191). Technisch bot sie mit Softdrive-Sinus-Motor und mfx-Sounddecoder den aktuellen Stand der Technik und war bis 2010 verfügbar. Als Sonderserie kam in jenem Jahr für Epoche-II-Bahner mit der roten E 19 11 auch noch die Schwesterlok der Erstversion von 1994 heraus, auch sie mit Softdrive-Sinus- und mfx-Technologie (-92). 2018 durfte dann noch einmal die rote E 19 12 in Museumsausführung auf die Gleise rollen (-93). Sie verfügte nun über einen Spielwelt-mfx-Sounddecoder und eine beigelegte Lokführer-



Als erster HO-Hersteller nahm sich Trix der AEG-Version der E 19 an. Neben der roten Reichsbahn-EloK E 19 01 (rechts) war ab 2008 die blaue 119 002 für die Epoche IV lieferbar

Figur. Auch eine Trix-Version war wieder verfügbar (22919).

Dritte im Bunde von Fleischmann

2003 stieg auch *Fleischmann* in den E 19-Markt in 1:87 ein. Zunächst vorgestellt wurde die stahlblaue E 19 12 in Fleischmann-typischer Detaillierung mit erstmals größenrichtigen Vorlauftrassätzen. Lieferbar war das HO-Modell sowohl für Gleich- wie auch etwas später für Wechselstrombahner (4319/1319). Im Jahr darauf folgte die vorbildgerecht mit Schürzen versehene weinrote E 19 11 als limitiertes Sondermodell entweder einzeln

(844911/841911) oder als Bestandteil der DRG-Zugpackung „Schnellzug Berlin – München“ (4911/1911). 2006 ließ man die flaschengrüne E 19 11 der Bundesbahn folgen, auch sie wieder in Gleich- oder Wechselstromausführung (4318/1318). Kleines Detail am Rande: Hatte Märklin seine blaue E 19 12 ohne und seine grüne E 19 11 mit Puffertellerwarnanstrich ausgeliefert, war es bei Fleischmanns ersten Modellen genau umgekehrt.

Im Jahre 2010 stellten die Nürnberger erneut eine stahlblaue E 19 12 vor, diesmal jedoch in einer früheren DB-Version noch mit Frontschürzen und er-

hältlich als einmalige Serie nur als DC-Modell ohne Puffertellerwarnanstrich (431902). Wer noch etwas weiter in die frühe Bundesbahn-Zeit um 1951/52 zurückgehen wollte, konnte 2014 mit dem weinroten Modell der E 19 12 glücklich werden. Die limitierte Auflage gab es neben der obligatorischen Gleichstromversion auch wieder in einer Wechselstromvariante (431903/391903). Freunde der Epoche IV wurden ab 2009 zunächst mit der blauen 119 012 bedacht (431901). 2017 folgte ihr die ebenfalls blaue 119 011, die nun wieder sowohl Gleich- als auch Wechselstromfahrer erwerben konnten (431801/391801). Vielleicht folgen dem-

Die ab 1976 lieferbare ozeanblau/beigefarbene 119 012 von Arnold nahm das neue Farbschema der DB im N-Modell vorweg. Beim Vorbild trug keine der vier Lokomotiven diese Lackkombination



Oliver Strüder (8)

Unter Hornby-Regie legte Arnold 2006 eine weinrote E 19 12 als frühe DB-Lok auf. Unklar bleibt, ob auch sie – und nicht nur ihre Schwesterlok E 19 11 – diesen Lack zur Bundesbahn-Zeit trug



mm



Im Gegensatz zum HO-Modell orientierte sich Fleischmann bei seiner E 19 im Maßstab 1:160 an der AEG-Version. Auf die links abgebildete E 19 01 von 2006 folgte drei Jahre später die blaue 119 002 als späte Epoche-IV-Elektrolokomotive der Deutschen Bundesbahn

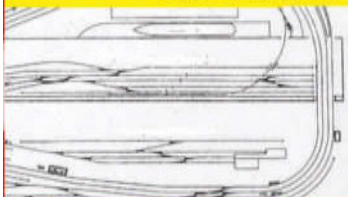
Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT
Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen
Tel: ++49 7151 93 79 31
Fax: ++49 751 3 40 76

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn.
Denn – Eisenbahn sind wir!“

Die Mini-Messe mit der
Maxi-Auswahl
jährlich geöffnet OHNE Eintritt

ets@modelleisenbahn.com
www.modelleisenbahn.com
Montag bis Samstag
10 - 18:30 Uhr



Unsere aktuellen Pläne finden sie tagesaktuell unter
www.modelleisenbahn.com

Dies und noch viel mehr bieten wir Ihnen unter:
www.modelleisenbahn.com
Ihr Fachgeschäft seit 1979 im Süden!

Großspurig unterwegs

E19-Elektrolokomotiven in den Nenngrößen 1 und O

Ab 2006 bot die Firma Kiss die rote Vorkriegs-E 19 12 im Maßstab 1:32 an; obendrein gab es drei verschiedene Bundesbahn-Versionen

Frank Zarges (2)



Im Jahre 2015 miniaturisierte Kiss die E 19 12 auch für die Nenngröße O, hier die stahlblaue DB-Ausführung

Natürlich gibt es die populäre E 19 inzwischen auch für die großen Modellspurweiten. Den Anfang machte im Jahr 2000 Kleinserienhersteller J & M mit vier Spur-1-Versionen der E 19 12: Wählen konnte man zwischen einer silbernen Variante (1912s), der weinroten Vorkriegslok (-12r)

sowie den beiden DB-Epoche-III-Versionen in Blau (-12b) und Grün (-12g). 2006 stieg auch Kiss in den E 19-Markt in 1:32 ein und präsentierte sein Messing/Ganzmetall-Modell zusammen mit der ebenfalls lieferbaren E 18 in vier Varianten. Für die Epoche II gab es die weinrote E 19 12

(245116), für die Epoche III wahlweise die flaschengrüne E 19 11 (-17) oder die stahlblaue E 19 12 (-18) sowie eine Ausführung als grüne 119 002 der Epoche IV (-19). 2015 kam auch die Schar der O-Bahner bei Kiss auf ihre Kosten – auch hier erschien die Henschel/SSW-Version der E 19

wieder parallel zur E 18 in Messing/Ganzmetall-Ausführung als auf 75 Exemplare limitierte Kleinserie. Lieferbar waren ebenfalls mehrere Versionen: Neben der weinroten Vorkriegs-E 19 12 (410010) gab es auch die blaue E 19 12 der DB (-12) und die grüne E 19 11 (-13). OS

nächst ja auch weitere Versionen im Sortiment der Schwestermarke Roco?

Eine Nürnbergerin in N

Wer A sagt, muss auch B sagen – das war zumindest bei *Fleischmann* Mitte der 2000er-Jahre die Devise – und so kam drei Jahre nach dem H0-Debüt der E 19 auch das N-Modell auf den Markt. Doch anders als in 1:87 nahm man sich 2006 im Maßstab 1:160 die AEG-Version zum Vorbild, sicherlich um sich von der Arnold-Lok abzuheben. Erste lieferbare Version war hier die stahlblaue E 19 01 mit Decoder-Schnittstelle (7319), der 2007 wie zuvor in HO ein fünfteiliges Schnellzugset Berlin – München als Sonderserie folgte, das die weinrote E 19 02 bespannte (7914). Auch in N war die Lok in jenem Jahr obendrein solo erhältlich

(877914). Konsequenterweise legte Fleischmann 2008 außerdem eine grüne Lok der Epoche III auf – wiederum als E 19 01 (731901). Mit der ab 2009 offerierten blauen 119 002 war zudem eine erste Epoche-IV-Version im Sortiment (-02). 2017 folgte mit der gleichen Loknummer auch eine Lok im grünen Farbkleid (-04). Und auch die Fans der Epoche II waren 2014 wiederholt mit dem Modell der roten E 19 01 bedacht worden (-03). Für 2021 ist die grüne E 19 02 im Zustand der frühen 1950er-Jahre angekündigt (731905).

AEG-Ausführung in HO von Trix

Sowohl Rivarossi als auch später Märklin und Fleischmann hatten sich bei ihren HO-Modellen stets an den beiden Vorbildloks E 19 11 und 12 orientiert. Einen neuen Akzent konnte daher Trix

2008 mit seiner Nachbildung der AEG-Ausführung setzen. Zeitgleich lancierte man die rote E 19 01 in der Vorkriegsausführung mit für die Vitrine komplett zurüstbarer Schürze (22605) und die blaue 119 002 für die Epoche IV (-06). Die Neukonstruktion verfügte über einen detaillierten Kunststoffaufbau und wich damit deutlich von den für Märklin-Loks geltenden Grundsätzen ab – der Grund dafür, warum sie nicht im Märklin-Programm auftauchte. Beide Modelle blieben bis 2010 verfügbar. Für 2009 hatte Trix zudem die flaschengrüne E 19 02 angekündigt (-07), doch wurde diese nicht produziert. Stattdessen erschien ein Jahr später mit der stahlblauen E 19 01 ihre Schwesterlok für die Epoche III im Zustand um 1966 (-45). Sie blieb bis 2011 lieferbar und bildete den bisherigen Schlusspunkt des AEG-E 19-Intermezzos im Trix-Sortiment.

Baureihe E 19 auch in Nenngröße Z

2013 ließ Märklin seinem HO-Modell schließlich auch eine Miniatur im Maßstab 1:220 folgen. Viele mini-club-Fans hatten lange darauf warten müssen. Als erstes war hier die grüne E 19 11 für die Epoche III der DB mit LED-Beleuchtung lieferbar (88086). Die Neukonstruktion war bis 2015 im Katalog aufgeführt, ab dem Vorjahr zusammen mit der roten E 19 11 der Vorkriegs-Reichsbahn (-87), die bis 2016 im Sortiment blieb. Oliver Strüber

Ihrer HO-Nachbildung der roten Vorkriegs-E 19 stellte die Firma Märklin 2013 das entsprechende Z-Modell zur Seite



Oliver Strüber

Mehr Wissen, mehr Spaß!
www.miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL



3+1
nur **€ 15,00**
statt **€ 20,70**



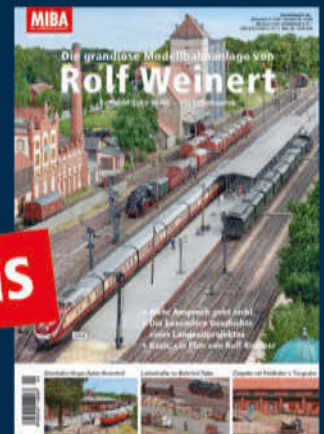
Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie ab der vierten Ausgabe die MIBA für nur € 7,06 pro Heft. Den Bezug können Sie jederzeit kündigen.

3 Ausgaben MIBA + MIBA-Magazin

Jetzt Abo-Vorteile nutzen:

- ✓ Sie sparen gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen € 20,70*
- ✓ Die MIBA kommt bequem frei Haus
- ✓ Viel Inhalt, null Risiko
- ✓ Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe!
- ✓ Dankeschön als Geschenk

MIBA-Magazin:
Rolf Weinert
Bahnhof Syke in H0



GRATIS

Anruf genügt: 08105 388329 oder www.miba.de/testen



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim VDM-Bestellservice
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching · leserservice-verlagshaus@verlegerdienst.de

Besuchen Sie unseren neuen Shop unter www.vgbahn.shop

Bild des Monats



Morgendliche Spiegelung

Das Bahnunternehmen Länderbahn hat über Jahre hinweg mit ihren alex-Zügen ein Flügelkonzept im Allgäu betrieben. Züge aus München wurden in Immenstadt getrennt, ein Teil der Wagen fuhr weiter nach Lindau, der andere nach Oberstdorf. Doch nachdem bekannt wurde, dass die Länderbahn die Leistungen Ende 2020 an DB Regio verlieren würde, bekam das Unternehmen Probleme mit erhöhter Personalfuktuation. Um Kapazitäten zu sparen, wurde in den letzten Monaten auf das Flügeln in Immenstadt verzichtet. Ersatzweise pendelte eine kurze n-Wagen-Garnitur des Unternehmens TRI Train Rental mit einer Diesellok zwischen Immenstadt und Oberstdorf. In den letzten Wochen war 218 054 der Press vor diesem Zug im Einsatz. Am Morgen den 10. Dezember 2020 passiert 218 054 mit DPN 84131, dem ersten alex-Zug des Tages, in Richtung Immenstadt die Frauenkapelle in Fischen und spiegelt sich dabei im Wasser des Grundbachs.

Text FD; Foto Oliver Winner





■ Baureihe 101

Erste Loks ausgemustert

Knapp 24 Jahre nach ihrer Indienststellung gehen die ersten Elloks der Baureihe 101 bei DB Fernverkehr auf das Abstellgleis. Mit 101 112 (Adtranz 33222/1998) hat es dabei eine relativ hohe Ordnungsnummer erwischt. Nach der letzten Zugleistung am 7. Dezember 2020 mit IC 2077 (Berlin – Hamburg-Altona) wurde die Lok in Hamburg-Langenhofen zur Ausmusterung abgestellt.

Auch 101 020 ist nicht mehr im Einsatz bei DB Fernverkehr. Nach einem letzten Dienst vor PbZ-Zügen zum Austausch von Reisezugwagen zwischen den DB-Werken wurde die Lok am 19. Dezember 2020 in Hamburg-Eidelstedt zur Ausmusterung abgestellt. Zum Jahreswechsel wurde sie an die DB Systemtechnik abgegeben und wird zukünftig dort eine weitere Verwendung finden. Bereits seit längerer

Zeit ist auch 101 144 (Adtranz 33254/1999) nicht mehr aktiv und dient im Werk Dessau als Ersatzteilspeicher, nachdem permanente technische Probleme mit dem Antrieb bereits vor längerer Zeit ihre Abstellung verursacht hatten.

Entwicklung der 90er-Jahre

Die Deutsche Bahn beschaffte von ABB/Henschel in den 1990er-Jahren

145 Lokomotiven der Baureihe 101 als Ersatz für die stark überstrapazierten Lokomotiven der Baureihe 103. Sie benötigte Mitte der 1990er-Jahre dringend neue Elektrolokomotiven für den Fernverkehr. Bereits 1994 waren bei Adtranz 145 Lokomotiven bestellt worden. Mit 101 003 kam die erste Lok im Jahr 1996 zur Auslieferung an die DB AG. Die anderen Maschinen folgten bis 1999. Stationiert sind die Loks seit-

IC2-Probleme

Ersatzzüge mit Baureihe 101

Trotz erster Abstellungen erhielt die Baureihe 101 Ende 2020 kurzfristig ein weiteres Einsatzfeld als Ersatz für IC2-Doppelstockzüge. Ein Software-Release sollte die Störanfälligkeit der IC2-Dosto-Garnituren von DB Fernverkehr verbessern und deren Einsatzverfügbarkeit erhöhen. Bereits seit der Betriebsaufnahme fallen die neuen Züge durch anhaltende Probleme auf. Daraus resultierten zahlreiche Verspätungen und Ausfälle.

Zum Einsatz kommen die von Bombardier nachgelieferten Einheiten mit Elloks der Baureihe 147.5 als feste Garnituren, hauptsächlich auf den IC-Linien (Leipzig – Nürnberg – Stuttgart – Karlsruhe und Stuttgart – Singen – Konstanz). Nachdem die ersten IC2-Garnituren Ende November 2020 das Softwareupdate erhalten hatten, traten je-

doch neue Probleme auf: Die Sensoren zum Erfassen der Geschwindigkeit gaben fehlerhafte Informationen, weshalb zahlreiche Züge seit Anfang Dezember bis auf Weiteres abgestellt werden. Man behilft sich erneut mit lokbespannten IC1-Garnituren (konventionelle IC-Wagen) und der Baureihe 101.

Die IC2-Flotte ging 2020 jedoch nicht komplett außer Betrieb. Bis zum Jahresende waren noch fünf Garnituren auf den oben angegebenen Verbindungen im planmäßigen Einsatz, hauptsächlich auf der Gäubahn Stuttgart – Singen – Konstanz. Alle anderen Züge waren beim Umbau oder abgestellt in Leipzig, Dresden, Wustermark, Dortmund, Fürth, Esslingen/Neckar, Stuttgart und Nürnberg. Mehrere Garnituren fanden während der Abstellung jedoch für Schulungs-

Graffitiverschmiert präsentiert sich die IC2-Garnitur 4900 mit 147 573 in Esslingen am 21. Dezember 2020



Peter Garke

zwecke eine Verwendung oder waren als Leerreisezüge auf den Bahnstrecken Hannover – Fulda und Magdeburg – Leipzig unterwegs. Wie lange die Abstellungen andauern und das Notprogramm mit der Baureihe 101 gefahren wird, war bei Redaktionsschluss noch nicht absehbar.

PG



Die Baureihe 101 verliert bei der DB zunehmend Einsatzfelder. 101 089 verlässt am 5. Mai 2019 Allersberg mit RE 4033 nach München Hbf. Aus dem Dienst beim München-Nürnberg-Express werden die Loks durch neue Skoda-Züge mit der Baureihe 102 verdrängt

Moritz Leipinger

her im Werk Hamburg-Eidelstedt. Eingesetzt werden sie vor allem im IC-, EC- und Nachtzugverkehr. Zumindest werksseitig sind die Loks aber auch für den Einsatz im Güterverkehr konzipiert und ausgerüstet worden.

Mit der Dezimierung des 101-Bestandes vollzieht DB Fernverkehr nun einen weiteren Schritt in Richtung einer Verjüngung der Flotte. Bereits Anfang Juli 2020 verabschiedete das Unternehmen die letzten Loks der Baureihe 120 aus dem Dienst, die sich gut 30 Jahre im IC- und EC-Verkehr verdingt hatten. Und schon im Februar 2020 waren die letzten Loks der zuletzt nur noch als

Heizlok in Berlin-Rummelsburg verwendeten Baureihe 115 aus dem Bestand geschieden. Ausgleich schaffen dagegen neue Triebzüge. Im Dezember 2020 nahm die DB-Tochter zudem weitere neue ICE4-Züge in Betrieb.

Überbestand in der Flotte

Die laufende Auslieferung neuer ICE und die Dezimierung lokbespannter Fernverkehrszüge führt derzeit zu einem Überbestand bei den Lokomotiven der Baureihe 101. Die Durchführung von fälligen Hauptuntersuchungen an den Maschinen ist daher zumindest aktuell infrage gestellt. Bis auf Weiteres hat die Baureihe 101 jedoch wieder etwas mehr Einsätze: Durch den Ausfall zahlreicher IC2-Doppelstockzüge sind lokbespannte Ersatzzüge für einige Zeit notwendig (siehe Kasten).

Unbestätigten Meldungen zufolge ist ein Ausscheiden der Baureihe 101 bei der DB AG bis Mitte der 2020er-Jahre geplant. Da bis dahin auch die Mehrzahl der IC1-Wagen ihre Laufleistung erfüllt haben dürfte, erscheint der Terminhorizont realistisch. Auch ein anderes Indiz spricht für das langsame Ende der Baureihe: Eine Lok der Baureihe 101 versieht inzwischen den Heizlok- und Rangierdienst in Berlin-Rummelsburg, weitere Maschinen sind vor den sogenannten PbZ-D-Zügen zum Austausch von Reisezugwagen zwischen den Werken der DB AG im Einsatz. Sie folgen damit auf die ebenfalls vor ihrer Ausmusterung in diesen Diensten verwendeten Baureihen 115 und 120. Die 101 131 (Adtranz 33241-1998) leistet in Berlin-Rummelsburg nun den Ortsdienst im Abstellbahnhof, um mit geringer Laufleistung das Erreichen der Revisionsfähigkeit hinauszuzögern. PG/em



Peter Gorkke

101 112 erreicht am 8. Mai 2018 mit EC 119 Münster (Westf) – Innsbruck Koblenz Hbf. Inzwischen ist die Lok ausgemustert



Jürgen Hörstel

Weitere Eurodual für HVLE

Die Zahl der Eurodual-Hybridloks mit Zulassung in Deutschland steigt weiter. Auch die Havelländische Eisenbahn (HVLE) erhielt Ende 2020 weitere Loks. Am 18. Dezember 2020 werden die vier fabrikneuen Maschinen 2159 007, 006, 004 und 005 für die HVLE im Schlepp der RailAdventure-DE18 4185 011 von Saarbrücken nach Braunschweig überführt (Foto in Neuekrug-Hahausen)

■ Rückgänge bei den Fahrgastzahlen

Rückkehr in die Gewinnzone schon 2022?

Die Deutsche Bahn hat ihr Fernverkehrsangebot im Januar 2021 aufgrund des pandemiebedingten Lockdowns moderat reduziert. Seit 7. Januar fallen mehrere ICE-Sprinter und einige Verstärkerleistungen weg. Der Grundtakt wird aber beibehalten. Das Sitzplatzangebot ist um rund 15 Prozent reduziert, bei ICE-Doppelgarnituren fällt der zweite Zugteil gegebenenfalls weg. Im Nahverkehr handeln die Aufgabenträger unterschiedlich, mancherorts kommt es zu Einschränkungen im Angebot.

Die Deutsche Bahn beklagt indessen hohe finanzielle Belastungen durch die Covid-19-Pandemie. Wie das Handelsblatt berichtet, beträgt der Umsatzausfall rund sechs Milliarden Euro, die Corona-Schäden im Kerngeschäft in Deutschland belaufen sich auf 9,6 Milliarden Euro. Die geringe Nachfrage

über die Weihnachtsfeiertage verschärfte die Lage weiter, die DB beförderte in diesem Zeitraum im Fernverkehr nur rund 700.000 Fahrgäste.

Der öffentliche Personennah- und -fernverkehr gehört zu den großen Verlierern in der Corona-Pandemie. Eine Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) weist einen deutlichen Trend zum Individualverkehr aus: So spricht man dort auch von „neuen Routinen“ bezüglich der Nutzung der Verkehrsmittel, welche die Verkehrswende möglicherweise nachhaltig zuungunsten von Bus und Bahn beeinflussen.

Ungeachtet dessen plant DB-Konzernchef Lutz laut Handelsblatt bereits 2022 eine Rückkehr in die Gewinnzone. Dann soll der Gewinn vor Zinsen und Steuern wieder das Vorkrisenniveau erreichen. MMÜ/em

Studien: Bahn verliert im Modal Split

Eine Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) stellt aktuell eine zunehmende Rückbesinnung auf individuelle und somit mit Ausnahme des Fahrrads deutlich weniger nachhaltige Verkehrsmittel fest. Deutlicher Gewinner der Pandemie ist das Auto. Prognosen gehen davon aus, dass nach der Krise rund 44 Millionen Men-

schen weniger öffentliche Verkehrsmittel frequentieren. So ermittelte die Strategieberatungsagentur PwC Strategy, dass 31 Prozent der Bundesbürger künftig ihr Auto wieder mehr als vor der Krise nutzen wollen. Lediglich 24 Prozent der Befragten wollen weniger auf das Auto zurückgreifen, 33 Prozent präferieren das Fahrrad. MMÜ



Baureihe 605

Wiederauferstehung als „Heilsbringer“

Im Schlepp der in Hamm vorgespannten MEG 101 (203 125) legen die Diesel-ICE 5515 und 5512 am 11. Dezember 2020 die letzten Kilometer bis zur Verwertungsfirma Bender in Opladen zurück. Immer mehr ICE TD werden derzeit verschrottet

Martin Wehmeyer

Große Hoffnungen hatte man einst in die ICE-Triebzüge der Baureihe 605 der Deutschen Bahn gesetzt. Die komfortablen Neigetechnik-ICE mit dieselelektrischem Antrieb sollten die Reisezeiten auf nicht elektrifizierten Strecken deutlich verkürzen und weitere Städte in das ICE-Netz integrieren. Doch es kam anders. Schon bald nach der Inbetriebnahme der Züge im Jahr 2001 wurde die Flotte infolge eines Achsbruchs und aufgrund mangelhafter Wirtschaftlichkeit wieder abgestellt. Später fand sich ein Einsatzfeld auf der Vogelfluglinie (Hamburg – Puttgarden), wo die vierteiligen Züge als ICE Hamburg – Kopenhagen eingesetzt wurden, weil sie auf die Fährschiffe zwischen Puttgarden und Rødby passen. 2017 war auch damit Schluss und die Bahn verschob die letzten im Einsatz stehenden ICE TD aufs Abstellgleis.

Stillstand und Erprobungsträger

Genau genommen wurden sie nach Mukran auf der Insel Rügen gebracht, wo sie seither im Stillstandsmanagement abgestellt waren. Nur für zwei Fahrzeuge fand sich kurzfristig neue Verwendung. Die Triebzüge 5517 (605 017) und 5519 (605 019) kamen zum bahneigenen Ingenieurunternehmen DB Systemtechnik. 605 017 steht dort im Einsatz als Erprobungsträger „advanced TrainLab“, 605 019 diente zunächst der Ersatzteilgewinnung.

Für die anderen Fahrzeuge sollte nach einem neuen Eigentümer gesucht werden. Die Bahn stellte die Dieseltriebzüge zum Verkauf. Doch die Bemühungen um die Veräußerung (diverse Medien munkelten von einem Verkauf nach Thailand) blieben erfolglos. Auch Überlegungen für einen Einsatz der Züge zwischen Leipzig und Chemnitz blieben folgenlos.

2020 ging deshalb ein Teil der Fahrzeuge den Weg des alten Eisens. Am 20. Oktober überführte 145 052 der Mitteldeutschen Eisenbahn (MEG) die

Triebzüge 605 007 und 605 014 nach Opladen zum Schrottverwerter Bender. Bereits am 11. September trat der in den Farben der Dänischen Staatsbahn DSB lackierte 605 006 seine letzte Reise an. Auch 605 004 wurde 2020 dort verschrottet, das Fahrzeug war schon am 31. Juli von 145 067 der MEG dorthin gebracht worden. Am 10. Dezember 2020 verließen 605 012 und 605 015 die Insel Rügen erneut im Schlepp von 145 052 und (ab Hamm) MEG 101 (203 125) Richtung Opladen.

Ökodiesel als Treibstoff

Anders dagegen erging es den beiden bei DB Systemtechnik verbliebenen ICE TD. Der als advanced TrainLab eingesetzte Versuchsträger 605 017 ist derzeit der Hoffnungsträger, wenn es um CO₂-Reduzierung und Kraftstoffeinsparung geht. Seit einiger Zeit fährt der Zug mit Öko-Diesel, der ganz oder teilweise aus aufbereiteten organischen Rest- und Abfallstoffen hergestellt wird. Die Dieselmotoren des Versuchszugs sind damit störungsfrei gefahren und mussten nicht technisch umgerüstet werden. Deshalb weitete man den Probebetrieb mit Öko-Diesel im Herbst 2020 aus.

605 019, der zuletzt als Ersatzteilsponder genutzt wurde, soll ebenfalls wieder hergerichtet und ein zweiter Versuchsträger werden. Er könnte demnächst auf dem „Digitalen Testfeld Bahn“, das schwerpunktmäßig die Bahnstrecke Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg umfasst, regelmäßig zu sehen sein.

So ergibt sich hinsichtlich der ICE TD ein divergentes Bild: Während die noch im Stillstandsmanagement weilenden Fahrzeuge im Jahr 2021 wohl nach und nach der Verwertung zugeführt werden, dürften die Fahrzeuge von DB Systemtechnik noch einige Jahre im Einsatz stehen und als Heilsbringer ihren Beitrag zur Zukunft der Bahn leisten.

FD/MWE

Verbleib der ICE-TD-Triebzüge 2020

Fahrzeug	Standort	Bemerkung
605 001	Verschrottet	Ersatzteilsponder für zuletzt umgebaute 605 für die DSB
605 002	Verschrottet	Ersatzteilsponder für zuletzt umgebaute 605 für die DSB
605 003	Mukran	
605 004	Opladen	zerlegt
605 005	Mukran	
605 006	Opladen	zerlegt, DSB-Gestaltung
605 007	Opladen	zerlegt
605 008	Verschrottet (2020)	
605 009	Verschrottet	
605 010	Halle Ammendorf	Advanced Train Lab
605 011	Mukran	
605 012	Opladen	
605 013	Verschrottet (2016)	
605 014	Opladen	zerlegt
605 015	Opladen	
605 016	Mukran	
605 017	Halle Ammendorf	Advanced Train Lab
605 018	Mukran	
605 019	Halle Ammendorf	Advanced Train Lab
605 020	Verschrottet (2017)	

■ S-Bahn Berlin

**Baureihe 483/484
im Planbetrieb**

Am 1. Januar 2021 startete ein erster Praxistest des neuen Triebzugs der Berliner S-Bahn. Die ersten zehn Vorserienfahrzeuge der Baureihe 483/484 werden im regulären Fahrgastbetrieb auf der S47 Spindlersfeld – Hermannstraße erprobt. Insgesamt hat die S-Bahn Berlin 382 Wagen (21 Zwei-Wagen- und 85 Vier-Wagen-Einheiten) bei Stadler und Siemens geordert. Die komplette Auslieferung der neuen Einheiten soll bis Ende 2023 vollzogen sein. Sie sollen neben der S47 überdies die S46, die S41/S42 und die S8 bedienen.

MMÜ



Christoph Riedel

Brügge (Westf): Verladestelle wieder in Betrieb

Seit 9. Dezember 2020 sind im Bahnhof Brügge (Westf) wieder Verladetätigkeiten möglich. Kurze Zeit später fanden dann auch gleich Holzverladungen dort statt: 212 024 der Saar-Mosel-Rail hat am 17. Dezember 2020 einen Holzzug an die Ladestraße in Brügge geschoben

■ Regiobahn

Molinari Rail übernimmt Bauartbetreuung für Integral-Triebzüge

Jon Aschauer

Die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft hat Molinari Rail mit der Bauartbetreuung für die neu eingesetzten Integral-Dieseltriebzüge beauftragt. Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 hat die Regiobahn die VRR-Linie S28 Kaarst – Düsseldorf – Mettmann bis Wuppertal Hbf verlängert. Für den rund sieben Kilometer langen Lückenschluss wurde die Güterzugstrecke von Mettmann Stadtwald bis zum Güterbahnhof Dornap-Hahnenfurth zweigleisig ausgebaut; daran schließt sich eine eingleisige Neubautrasse mit dem Haltepunkt Hahnenfurth/Düssel und dem Abzweig Dornap an. Weil sich die ursprünglich zeitgleich geplante Elektrifizierung der Gesamtstrecke verzögert, übernahm die Regiobahn von der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) 17 Integral-Dieseltriebzüge. Molinari Rail betreute die Integral-Züge in der Vergangenheit bereits für die BOB. Im Fokus stehen die Weiterentwicklung der vorhandenen Instandhaltungspläne, die Dokumentation sowie die fachliche Unterstützung der Werkstätten in der Instandhaltung.

AS/em

Seit Dezember 2020 setzt die Regiobahn Integral-Triebzüge auf der verlängerten S28 bis Wuppertal ein

■ Railsystems RP

Mehrere Neuzugänge im Fahrzeugpark

Bei Railsystems RP (RSRP) befindet sich seit 21. Dezember 2020 die erste von zwei bestellten Vectron Dual Mode im aktiven Dienst. Am 22. Dezember 2020 absolvierte die weiß lackierte 248 001 die ersten Einsätze im Kesselwagenverkehr zwischen Großkorbetha und Emleben. Anschließend wurde die Lok im langlaufenden Holzverkehr, in dem RSRP seit Kurzem verstärkt anzutreffen ist, getestet. Die Fahrten liefen erfolgreich. Anfang Januar 2021 ging die Lok vorübergehend an die Salzburger Eisenbahn Transportlogistik (SETG), die mit ihr Probefahrten insbesondere im Holz- und Containerverkehr von und nach Wiesau (Oberpfalz) durchführte. Die von Siemens hergestellte Zweikraftlokomotive hatte am 29. Oktober 2020

vom Eisenbahn-Bundesamt die Zulassung für den Betrieb in Deutschland erhalten. Bei den Probefahrten dabei war 151 079, die erste Ellok im Bestand von RSRP. Wenige Wochen nach deren ersten Einsätzen hat sich das Unter-

nehmen erneut im Chemnitzer DB-Stillstandsmanagement bedient: Am 16. Dezember 2020 brachte die firmeneigene 218 402 den Neuzugang 151 123 – wie die Schwesterlok noch im RBH-Lack – zum Firmensitz in Go-

tha. Seit Kurzem im Einsatz ist auch 291 036. Die Hauptuntersuchung der einmal mehr von der DB erworbenen Lok wurde am 16. November 2020 abgeschlossen. Die V 90 erstrahlt nun in einem orientroten Neulack. AWA



Jürgen Hörstel

Die neuen Railsystems-Loks 248 001 und 151 079 bespannten am 30. Dezember 2020 bei Poppenburg (Strecke Hannover – Göttingen) den DGV 91569 Kaufering – Brake (Unterweser)

145 035 und 145 053 sind mit einem Erz-Ganzzug am 4. November 2020 auf dem Berliner Außenring unterwegs. Die Fans-Selbstentladewagen werden auf der Relation Hamburg – Ziltendorf demnächst durch „Innowaggon“ ersetzt

Klaus Seeger

■ DB Cargo

Innofreight-Wagen für Erzverkehr

Die Güterbahn DB Cargo wird im Jahr 2021 den Erztransport auf zwei Verbindungen ab dem Hamburger Hafen von den derzeit noch verwendeten Selbstentladewagen auf ein modulares System der Firma Innowaggon umstellen. Die Ganzzüge werden dann aus achtach-

nahe der deutsch-polnischen Grenze neues Rollmaterial Einzug halten. Die DB-Güterbahn ist auch hier der Auftragnehmer und hat mit dem Stahlkonzern ArcelorMittal kürzlich einen neuen Zehn-Jahres-Vertrag für die Anlieferung von Eisenerz sowie Koks und Kalkstein geschlossen. Demnach sind

jährlich bis zu 4,2 Millionen Tonnen Rohstoffe zum Werkbahnhof Ziltendorf zu bringen.

Mehr Kapazität

Dort übernimmt ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport die Wagen auf der letzten Meile. DB Cargo will mit

dem Innowaggon-System die Nettozuladung je Zug um rund 20 Prozent erhöhen. Der österreichische Logistikanbieter wird bis zum kommenden Sommer in Eisenhüttenstadt auch zwei automatisierte Anlagen für die Entladung der Container für die Massengüter bauen. KS

352

Tragwagen-Doppereinheiten wird DB Cargo einsetzen

sigen Tragwagen-Doppereinheiten „Innowaggon“ des Unternehmens aus Bruck an der Mur (Österreich) bestehen, die mit verschiedenen Spezialcontainern beladen werden können. Die neuen Güterwagen sollen zum einen zur Versorgung der Hochöfen der Salzgitter AG vom Massengüter-Terminal Hamburg Hansaport nach Beddingen rollen. Im Herbst 2020 liefen mit den künftigen Fahrzeugen noch letzte Belastungstests auf der Werkbahn des Stahlproduzenten. Ab 2022 will DB Cargo dann auf dieser Verbindung etwa zwei Millionen Tonnen Erz jährlich mit dem Innowaggon-System anliefern.

Startschuss Sommer 2021

Schon bis Sommer 2021 soll bei den Verkehren zur Rohstoffversorgung des Hüttenwerks in Eisenhüttenstadt

Innowaggon und Spezialcontainer

Innowaggon wird an DB Cargo für die neuen Leistungen insgesamt 352 Tragwagen-Doppereinheiten Sggmmrrss (60 Fuß) und Sggmrrs (90 Fuß) sowie 1.408 Container liefern. Die nach oben offenen Behälter sind speziell für das jeweilige Ladegut aus-

gelegt: Zehn-Fuß-Behälter für Erz, 15-Fuß-Container für Kalkstein, 20- und 25-Fuß-Behälter für Koks. Die 22,5 Meter über Puffer langen Sggmmrrss sind für die Erz- und Kalkstein-Boxen bestimmt, die 29,61 Meter langen Wagen dagegen für die Kokscontainer. KS



Grafiken (3): Innowaggon

■ Duisburg – Essen

Ruhr-Magistrale wieder befahrbar

Roland Wehrauch/dpa

Mit schwerem Gerät werden am 5. Dezember 2020 zwei Eisenbahnbrücken über die A40 abgerissen. Inzwischen rollt der Bahnverkehr hier wieder in beiden Richtungen

Die Ruhr-Magistrale Duisburg – Mülheim – Essen ist nach einer Sperrung im Dezember 2020 wieder in beiden Richtungen befahrbar. Nach dem Brand eines Tanklastwagens auf der Autobahn A 40 unterhalb der Eisenbahnbrücken in Mülheim-Styrum waren umfangreiche Arbeiten erforderlich geworden. Innerhalb von zehn Tagen hat DB Netz zwei Brücken abgetragen und Hilfsbrücken installiert. Die Deutsche Bahn AG will noch zwei weitere brandgeschädigte Brücken durch Hilfsbauwerke ersetzen. Derzeit laufen die Planungen für diese Maßnahme. Frühestens Mitte 2021 werden diese fertiggestellt sein. Neben diesen Baumaßnahmen sind die Arbeiten für die zweite Ausbaustufe des elektronischen Stellwerks in Duisburg in vollem Gang.

MMÜ

■ DB Cargo

Drei neue Werbeloks

DB Cargo hat im Dezember drei Elloks mit auffälligen Werbefolien beklebt. Dieverkehrsrote 193 342 wirbt unter dem Slogan „Unlock the dock“ auf den Seitenflächen für das neue Güterverkehrsangebot DBwestports express. Dieser verbindet seit Dezember 2020 die Häfen Rotterdam und Amsterdam über den Knoten Kijfhoek mit verschiedenen Zielen in Deutschland und

Österreich. Darüber hinaus wurde – zur weiteren Reduzierung des Bestandes an abweichend weiß lackierten Vectron-Elloks – 193 368 mit bunten Werbefolien unter dem Motto „Starke Cargo“ beklebt. Auch eine Lok der Baureihe 152 wurde nach langer Zeit wieder als Werbelok auserkoren: 152 169 soll das DB-interne „Tf-Portal“ bei den Mitarbeitern bekannter machen. AWA

■ DB Cargo

Vossloh-Mietloks lösen Gravita ab

4185 044 und 4185 045 stehen am 22. Dezember 2020 bereits mit DB-Logos beklebt in Seelze

Volker Emersleben



Um an verschiedenen Einsatzstellen in Niedersachsen und Bremen die unverändert nicht zuverlässigen laufenden Gravitas der Baureihe 261 und 265 für andere Aufgaben freizusetzen, hat DB Cargo über das Leasingunternehmen northrail insgesamt 13 dieselelektrische Loks des Herstellers Vossloh angemie-

tet. Die sechs DE 12 und sieben DE 18 – letztere mit deutlich höherer Leistung – sind fabrikneu und tragen eine weiße Lackierung. Nachdem im Herbst die Personalschulungen starteten, wurden um den Jahreswechsel die Leistungen deutlich ausgeweitet. Schwerpunkt sind Verkehre im Großraum Hannover. AWA

■ Baureihe 111

Neue Einsatzstrecke in Bayern

Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Strecke Geltendorf – Lindau konnte auch ein Teil des Regionalverkehrs auf der Strecke auf Elektrofahrzeuge umgestellt werden. Vertrags- und

netztechnisch gestaltete sich dies jedoch sehr schwierig, sodass die meisten Fahrten, darunter der komplette Verkehr südlich von Memmingen, weiterhin mit verschiedenen Dieseltriebzügen erbracht wird. Eine Ausnahme bilden die bisher mit Dieselloks der Baureihen 218 oder 245 bespannten Doppelstockzüge der Relation München –

Memmingen. Hier bekam die Baureihe 111 noch einmal eine Einsatzstrecke hinzu. Für die in München stationierten Loks wurde ein zweitägiger Umlaufplan aufgestellt. Das Ende der Einsätze ist jedoch bereits absehbar: Im Dezember 2021 übernimmt Go-Ahead Bayern mit fabrikneuen vierteiligen FLIRT 3. AWA

Vorübergehend gelangt die Baureihe 111 im Regionalverkehr nach Memmingen. Am 19. Dezember 2020 ist 111 091 mit RE 57412 bei Sontheim unterwegs



Tobias Schumiretz



Rolf Schulze

Winter im Neckartal: CAT-Lok 1016 014 der ÖBB führt IC 187 am 16. Januar 2021 bei Talhausen

■ DB Netz

Wintereinbruch beeinträchtigt Bahnverkehr

Umfangreiche Schneefälle sorgten im Januar 2021 immer wieder für Behinderungen im Bahnverkehr. Vor allem ein Wintereinbruch Mitte Januar hatte in Bayern und Baden-Württemberg gravierende Auswirkungen: Besonders im Allgäu und im Werdenfelser Land führten die heftigen Schneefälle

ab 14. Januar 2021 zu Zugverspätungen und Streckensperrungen. So wurde die Strecke Immenstadt – Lindau zwischenzeitlich ebenso gesperrt wie die Strecken Garmisch-Partenkirchen – Vils und Kempten – Pfronten-Steinach. In Baden-Württemberg waren die Schwarzwaldbahn (Of-

fenburg – Konstanz), die Dreiseenbahn (Titisee – Seeburg), die Gäubahn (Stuttgart – Singen), die Hochrheinbahn (zwischen Singen und Schaffhausen) sowie die Höllentalbahn (Freiburg – Donaueschingen) teilweise tagelang von Betriebseinschränkungen betroffen. MMÜ/RSO

■ Grenzverkehr

Testfahrten nach Seifhennersdorf

Seit 13. März 2015 darf auf dem rund zwei Kilometer langen Abschnitt zwischen Varnsdorf pivovar Kocour in Tschechien und dem sächsischen Seifhennersdorf kein Verkehr mehr durchgeführt werden. Die Züge der Länderbahn (DLB) enden seither aus Richtung Zittau kommend in Varnsdorf pivovar Kocour. Grund war eine fehlende

Sicherheitsgenehmigung, die allerdings 2019 durch eine Gesetzesänderung hinfällig wurde. Am 13. Januar 2021 fuhr auf der von der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE) betriebenen Strecke erstmals wieder ein Zug im Rahmen einer Testfahrt. Mit der Aufnahme des regulären Verkehrs ist frühestens im März zu rechnen. AWA

■ Gütersloh – Ibbenbüren

Lappwaldbahn treibt Bauarbeiten voran

Auf Teilen der Stammstrecke Ibbenbüren – Hövelhof der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) gehen die Bauarbeiten zur Ertüchtigung voran. Der seit 2015 im Eigentum der Lappwald Service GmbH befindliche Streckenabschnitt zwischen Versmold und Ibbenbüren, der derzeit ohne regelmäßigen Verkehr ist, wird derzeit schrittweise instand gesetzt. Der Abschnitt von Bad Laer-Müsch bis Bad Iburg ist soweit fertiggestellt, dass die Bauarbeiten voraussichtlich Ende Februar 2021 beendet werden können. Ein durchgehender Verkehr wird aber erst ab Ende 2021 möglich sein, wenn auch der Abschnitt Bad Iburg – Lengerich saniert ist. Bis 2024 soll dann der noch fehlende Abschnitt zwischen Lengerich und Brochterbeck modernisiert sein. Der noch nicht ertüchtigte Abschnitt zwischen der Infrastrukturgrenze in Versmold und der Landesgrenze bei Müschen wird aufgrund des recht guten Oberbau-Zustands als letzte Baumaßnahme unter dem rollenden Rad saniert.

Nachdem die Stadt Ibbenbüren die Nutzung von Teilen der Bahnlinie für den Schülerverkehr ins Gespräch gebracht hatte, wird auf dem Streckenabschnitt Ibbenbüren – Lengerich die Möglichkeit einer Reaktivierung für den Schienenpersonenverkehr untersucht. Ein entsprechendes Gutachten soll dies klären. Dabei geht es nicht nur

um einen Inselbetrieb Ibbenbüren – Lengerich, sondern auch um die Einbindung in überregionale Verkehrsachsen, wie beispielsweise Ibbenbüren – Lengerich – Münster oder Rheine – Ibbenbüren – Lengerich – Münster. Das Ergebnis dieser Untersuchung soll derzeitigen Planungen zufolge bis Ende 2021 vorliegen. MMÜ



Matthias Müller

Der Güterverkehr zwischen Gütersloh Nord und Ibbenbüren steht vor einer Renaissance. Im TWE-Streckenabschnitt bei Harsewinkel bringt 294 847 am 3. Juli 2015 zwei Wagen aus Versmold nach Gütersloh

In Kürze

DB betreibt IC 34

DB Fernverkehr hat die Ausschreibung zur Anerkennung von Nahverkehrstickets im Fernverkehr zwischen Letmathe und Dillenburg gewonnen. DB Fernverkehr war erwartungsgemäß der einzige Bieter und wird damit ab Dezember 2021 den Betrieb der IC-Linie 34 Frankfurt (Main) – Münster (Westf) durch das bislang vom Fernverkehr abgekoppelte Sieger- und Sauerland starten. Geplant ist der Einsatz von IC2. AWA

Trenitalia übernimmt Netinera komplett

Trenitalia hat zum 2. Dezember 2020 Netinera Deutschland, zu der etwa die DLB, vlexx oder erixx gehören, vollständig übernommen. Statt der anvisierten 650 Millionen Euro erhält die Investmentgesellschaft Cube Infrastructure lediglich rund 117 Millionen Euro für ihren 49-Prozent-Anteil. AWA

Nachtzug nach Konstanz

RDC plant für 2021 eine Ausweitung im Nachtzugverkehr. Der aus dem letzten Jahr bekannte Alpen-Sylt-Express Westerland – Salzburg erhält Kurswagen nach Konstanz. Die Trennung/Vereinigung erfolgt in Gemünden. Der Laufweg des Bodensee-Flügels führt über Frankfurt, Heidelberg und Stuttgart. Vorbehaltlich der Corona-bedingten Reiselage soll der erste Zug am 25. März verkehren. Ab dann sollen Fahrten bis 7. November stattfinden. AWA

Eisenbahnfähre im Aufwind

Die Eisenbahnfähre Rostock – Trelleborg (Schweden) erlebte wegen einer Sperrung der Großen Belt-Brücke in Dänemark im Januar 2021 einen kurzzeitigen Aufschwung. Mehrere Intermodalzüge wurden auf dem Seeweg nach Schweden transportiert. Die schwedische Transportverwaltung Trafikverket hat die Bedeutung der Fährverbindung als wichtige Alternative für den Gütertransport zwischen Schweden und dem Kontinent bezeichnet und schlägt eine Förderung vor. Zwischen Rostock und Trelleborg wurden zuletzt nur rund 20.000 Güterwagen jährlich übergesetzt. em

■ DBK Historische Bahn

52 8077 verkauft

Die lange Zeit in Crailsheim abgestellte 52 8077 hat eine neue Heimat gefunden. Die Dampflok, die bis zur Abstellung für den DBK Historische Bahn e. V. aus Crailsheim unterwegs war, wechselte den Privatbesitzer. Am 20. Dezember 2020 fand die Überführung mit 212 084 der DKB von Crailsheim nach Gera statt. Hierfür wurde die Lok zerlegt, die Teile wurden auf mehreren Flachwagen transportiert. Der neue Eigentümer plant mittelfristig, die Lok wieder fahrbereit aufzuarbeiten. AWA



Michael Giegold

Am 20. Dezember 2020 überführt 212 084 die zerlegte 52 8077 von Crailsheim nach Gera (Foto auf dem Saaleviadukt bei Hof)

■ Traditionsbahn Radebeul

Traditionslok IV K Nr. 176 nach Hauptuntersuchung wieder einsatzbereit



Wieder einsatzbereit und im frischen grünen Lack: Am 15. Dezember 2020 sonnt sich IV K Nr. 176 in Radebeul

An IV K Nr. 176 der Traditionsbahn Radebeul ist die Hauptuntersuchung abgeschlossen worden. Die Dampflokomotive absolvierte am 22. Dezember 2020 erfolgreich ihre Probefahrten. Sie war seit 2015 mit einem Kesselschaden abgestellt. Bereits 2018 begannen die Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme. In der Lokomotivwerkstatt Oberwiesenthal wurde die Maschine demontiert und aufgearbeitet. Die Firma Lonkwitz aus Wetzlar fertigte einen neuen Dampfkessel. Noch immer nicht vollständig bewältigt ist die kostenintensive Finanzierung der Lokomotive. Daher bittet der Verein um Spenden (IBAN: DE11 8505 5000 3000 0250 99; BIC: SOLADES1MEI). em

In Kürze

Neuzugang im DGEG-Museum

Der lange in Karlsruhe abgestellte zweiteilige Salontriebwagen 608/908 801 der Georg Verkehrsorganisation (GVG) wurde am 22. Dezember 2020 ins DGEG-Museum in Neustadt (Weinstraße) überführt. Zuglok war die UEF-Dampflok 58 311. AWA

Denkmallokomotive 044 389 wird restauriert

Die seit 1977 vor dem Eggemuseum Altenbeken stehenden Denkmallokomotive 044 389 wird derzeit restauriert. Pünktlich zu ihrem 80. Geburtstag in diesem Jahr wird sie damit in neuem Glanz erstrahlen. AWA

103 113 wieder in Koblenz

Die Hauptuntersuchung von 103 113 des DB Museums konnte im Dezember 2020 im Werk Dessau abgeschlossen werden. In neuem Anstrich wurde die Schnellzuglok am 21. Dezember nach Koblenz-Lützel überführt. AWA

V 60 zum Freilandmuseum

Am 3. Dezember wurde 363 734 nach Fladungen in der Rhön überführt. Neuer Halter ist der Zweckverband Fränkisches Freilandmuseum Fladungen. Die V 60 trägt noch die Farben des vorigen Eigentümers Eisenbahnen und Verkehrs-betriebe Elbe-Weser (evb). AWA

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL



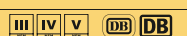
STAUBBEHÄLTERWAGEN KDS 54 / 56: DIESE DETAILS DÜRFTEN VIEL STAUB AUFWIRBELN

Die formneuen BRAWA Modelle der Staubbehälterwagen Kds 54 und Kds 56 kommen zum Ende des 4. Quartals 2021 in 15 verschiedenen Varianten der DB und DB AG (Epoche III bis Epoche V) in den Fachhandel. Die Modelle zeichnen sich durch zahlreiche Details wie z. B. einzeln angesetzte Behälterdeckel und Ventile, einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte sowie unterschiedliche Bedruckungen aus. Die für leichtere Staubgüter konzipierten Kds 56 haben originalgetreu größere Behälter und sind daher höher gebaut. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Entdecken aller Details!

WWW.BRAWA.DE

Best.-Nr.

50518 - 50537



HO



■ Österreich

Umfangreiche Bauvorhaben in Kärnten



Matthias Müller

Sein Gesicht weiter verändern wird der Bahnbetrieb im österreichischen Bundesland Kärnten im Jahr 2021. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) planen dort umfangreiche Baumaßnahmen. Insgesamt sind Investitionen in Höhe von 408 Millionen Euro im südlichsten Bundesland der Republik vorgesehen. Schwerpunkt ist der Bau der Koralmbahn. Doch auch die anstehende Teil-Elektrifizierung der Rosentalbahn stellt eine tiefgreifende Veränderung dar.

Fertigstellung der Koralmbahn

Die neue Koralmbahn steht im Mittelpunkt der Baumaßnahmen in Kärnten. Sie soll Graz mit Klagenfurt verbinden und nach ihrer Fertigstellung (derzeit steht 2026 im Raum) die Reisezeit auf nur noch 45 Minuten verkürzen. Nach dem Durchschlag im Koralmtunnel steht nun die Infrastruktur auf der Agenda. In dem 33 Kilometer langen Tunnelbauwerk werden 13.000 Gleis-tragplatten zur Installation der festen Fahrbahn verbaut. Zudem nehmen die Arbeiten an den neuen Bahnhöfen und an der Elektrifizierung der Lavantalbahn und Bleiburger Schleife weiter Gestalt an. Zu diesem Zweck ist während der Sommerferien eine Streckensperre aus Richtung Wolfsberg erforderlich. Für den umfangreichen Güterverkehr aus Frantschach bedeu-

tet dies eine Umleitung über den Obdacher Sattel, Zeltweg und Friesach. Im September 2021 wird zudem die Modernisierung des Karawankentunnels (eröffnet 1906) abgeschlossen. Der knapp acht Kilometer lange Eisenbahntunnel verbindet Österreich mit Slowenien und wird derzeit umfassend saniert, um die Strecke auf den neuesten Sicherheits- und Leistungs-

stand zu bringen. Die Hauptbaumaßnahmen umfassen unter anderem den Bau eines Rettungswegs, Gleisarbeiten und den Einbau von neuen Strom- und Kommunikationsleitungen.

Elektrifizierung Klagenfurt – Weizelsdorf

Im März 2021 beginnt auch der Ausbau der Rosentalbahn zwischen Klagenfurt

Der Güterverkehr aus Unterkärnten und der Steiermark wird im Sommer 2021 wieder über Zeltweg geführt. 2016 042 durchfährt mit einem Umleitergüterzug den Bahnhof Obdach

und Weizelsdorf. Bis 2023 wird der Oberbau erneuert, die Strecke komplett elektrifiziert und barrierefrei ausgebaut. Die Bahnhöfe und Haltestellen werden umfassend modernisiert.

Auch den Bahnhofsusbau treiben die ÖBB voran. 2021 werden die Arbeiten an der Haltestelle in Annenheim am Ossiachersee abgeschlossen, die im Umfeld eines großen Hotelprojektes neu gestaltet wird. Auch der Bahnhof Mallnitz-Oberveßlach wird 2021 modernisiert. Die Arbeiten am Bahnhof Arnoldstein laufen auf Hochtouren, während in Klagenfurt Ost sowie in Rothenhorn neue Bike & Ride-Anlagen errichtet werden.

Zudem beginnen die Hauptbauarbeiten für die Überfahrbücke in Hermagor, welche ein neues Gewerbegebiet erschließt. Ebenso werden die Kilzerbrücke nahe Villach West und die Tauschendorfer Überfahrbücke saniert. Als großer Meilenstein im Jahr 2021 gilt überdies der Start der Bauarbeiten für das neue Kraftwerk Oberveßlach II, das eine ältere Anlage ergänzen soll. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2023 vorgesehen.

MMÜ



ÖBB/Photoing

Die ÖBB treiben 2021 auch den Bau der Koralmbahn voran. Die Teilstrecke zwischen Pribelsdorf und Mittlern ist bereits in Betrieb

Übersicht der Streckensperren in Kärnten		Quelle: ÖBB Infra
Dauer der Sperre	Strecke	
12.12.2020 – 04.04.2021	Faak am See – Rosenbach	
22.03.2021 – 18.04.2021	Villach St. Ruprecht – Sattendorf	
12.07.2021 – 12.09.2021	Klagenfurt – Weizelsdorf	
12.07.2021 – 12.09.2021	Wolfsberg – Bleiburg	
23.10.2021 – 26.10.2021	Arnoldstein – Hermagor	



Joachim Bertsch

Capricorn-Auslieferung im Plan

Bei der meterspurigen Rhätischen Bahn in der Schweiz läuft die größte Rollmaterialbeschaffung in der Geschichte des Unternehmens nach Plan. Zwölf der insgesamt 56 bestellten „Capricorn“-Triebzüge sind bereits ausgeliefert, acht davon sind bereits betrieblich einsetzbar. Am 26. Dezember 2020 ist ABe 8/16 3112 am Davosersee als Regio 1043 unterwegs von Klosters Platz nach Davos Platz

■ Österreich

Neue Verkehre für SETG

Am 1. Januar 2021 übernahm die Salzburger Eisenbahn Transport Logistik GmbH (SETG) den Betrieb der Salzburger Stieglbahn (Salzburg Aighof – Salzburg Maxglan) von der Salzburger Lokalbahn (Salzburg AG). Mit der Bedienung der Nebenanschlussbahn zur Stieglbrauerei am 30. Dezember 2020 endete damit das Engagement der Salzburg AG auf der Strecke. Die Aufgabe der Betriebsführung auf der Stieglbahn ist ein weiterer Schritt im Rückzug der Salzburger Lokalbahn aus dem Güterverkehr. Am 30. Dezember 2020 erfolgte im Rahmen der letzten Abholung eines Waggons auch die Überstellung der SETG V 100.52 in das Heizhaus im Betriebsbahnhof Maxglan.



Gunter Mackinger

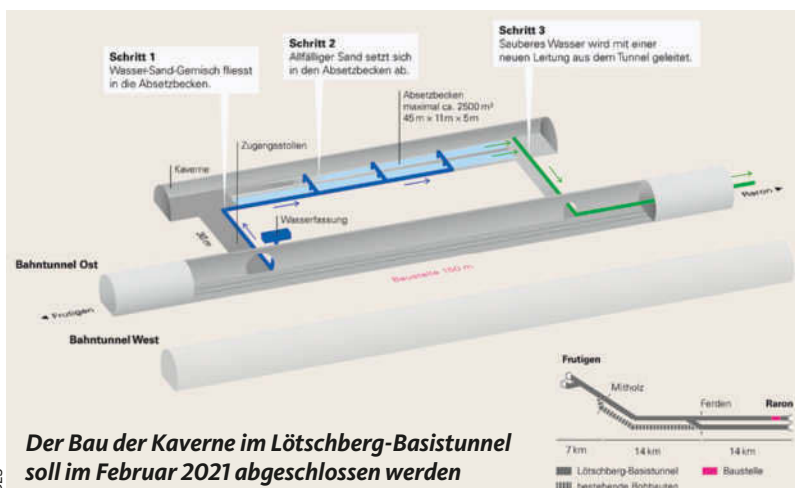
Alter und neuer Betreiber der Stieglbahn treffen sich am 30. Dezember 2020 in Form der SLB V 83 und der SETG V 100.52 in Maxglan

Die SETG übernahm zum Jahreswechsel auch den Betrieb des Kalkzuges zwischen Saal (Donau) und Garching (Alz) in Deutschland von DB Cargo. Die bislang mit Class 77 (Baureihe 247) bespannten Züge werden nun von

einer SETG-ER20 gefahren. Besonderheit des Verkehrs sind die fast 100 Jahre alten Wagen, die vom Auftraggeber gestellt werden und daher unverändert im Einsatz sind. GM/AWA

■ Schweiz

Lötschberg-Basistunnel ab März wieder zweigleisig



Der Bau der Kaverne im Lötschberg-Basistunnel soll im Februar 2021 abgeschlossen werden

BLS

In Kürze

Gleichenberger Bahn fährt am Wochenende

Nachdem der reguläre Personenverkehr auf der Landesbahn Feldbach – Bad Gleichenberg in Österreich Ende 2020 eingestellt worden war, ist inzwischen eine Wiederbelebung an Wochenenden beschlossen worden. Sie soll nach dem Ende der pandemiebedingten Lockdown-Maßnahmen erfolgen. Der neue Fahrplan sieht vier Zugpaare im Dreistundentakt vor. MI

Stadler-Züge für FART

Die Ferrovie Autolinee regionali Ticinesi (FART) hat Ende Dezember 2020 bei Stadler acht Elektrotriebzüge bestellt. Die Schmalspurfahrzeuge ersetzen ab 2023 das alte Rollmaterial der Centovallibahn im Tessin. Vier Vierteiler dienen dem Verkehr von Locarno nach Domodossola, vier weitere Züge sind für den Regionalverkehr im Centovalli vorgesehen. Der Auftrag hat einen Wert von 94 Millionen Schweizer Franken. AWA



Stadler

Neue Triebzüge für FART

SBB verliert Coop-Verkehre

Die kriselnde SBB-Gütertochter SBB Cargo hat den Großkunden Coop verloren. Ab Mitte des nächsten Jahres beauftragt das Handelsunternehmen die eigenen Güterbahn Railcare, die nun sämtliche Coop-Transporte fährt. Bisher wurde jeweils ein Teil von Railcare und SBB Cargo im Wagenladungsverkehr erbracht. AWA

Neues Rola-Betriebskonzept

Bei der Rollenden Autobahn (Rola) Freiburg – Novara änderte sich zum 13. Dezember 2020 das Betriebskonzept. BLS Cargo und SBB Cargo International (SBBCI) fahren nun ohne Lokwechsel jeweils die Hälfte der Züge. SBBCI setzt sechs neu angemietete TRAXX MS ein, die entsprechend beklebt wurden. AWA

Im vergangenen Jahr war es im Lötschberg-Basistunnel zu einem größeren Wassereinbruch gekommen. Während den zeitnah notwendigen Sanierungsarbeiten, in deren Rahmen unter anderem neue unterirdische Absetzbecken errichtet wurden, war für mehrere Monate nur ein Gleis des Basistunnels befahrbar. Ende Februar 2021 sollen die Arbeiten nun abgeschlossen werden und wieder beide Tunnelröhren zur Verfügung stehen. FFÖ

■ Dänemark

ME und EA beenden Plandienst



Noch im blauen Design ist ME 1523 am 30. September 2020 mit einem Regionalzug nach Holbæk auf der Kalundborgbahn unterwegs

Jürgen Hörstel

Der Lokomotivbestand der Dänischen Staatsbahnen DSB ist im Wandel. Mit der Ablieferung weiterer Vectron-Elloks von Siemens werden ältere Fahrzeuge zunehmend aus ihren Diensten verdrängt. Davon betroffen sind auch die verbliebenen fünf Maschinen der Baureihe EA, der ersten Ellokbaureihe der DSB. Sie verloren zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 ihre letzten Planleistungen. Die Vectron-Elloks sollen bis Ende 2021 auch die Diesellok-Baureihe ME ersetzen. Ihr Einsatzgebiet schrumpft derzeit, da sowohl auf der Strecke von Ringsted südwärts gen Næstved/Vordingborg (später bis zur festen Fehmarnbeltquerung) als auch auf der Kalundborgbahn von Roskilde bis Holbæk Elektrifizierungsarbeiten laufen (em berichtete).

Die Litra EB kommt

Die DSB bezeichnet die Vectron-Elloks als Litra EB. Die Wechselstrom-Vari-



42 Vectron-Elloks liefert Siemens als Nachfolger für die EA und ME an die DSB

ante der Vectron-Lokomotive hat am 15. September 2020 von der dänischen Sicherheitsbehörde „Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen“ die Zulassung für den Betrieb in Dänemark bekommen. Sie ist ein wichtiger Meilenstein für die Inbetriebnahme der insgesamt 42 Vectron-Loks, die die Dänischen Staatsbahnen DSB in den letzten zwei Jahren bei Siemens Mobility bestellt haben. Die neuen Loks sollen laut DSB im dänischen, deutschen und schwedischen Netz zum Einsatz kom-

men. Sie verfügen über eine maximale Leistung von 6.400 Kilowatt und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Die Vectron AC sind für die Spannungssysteme 15 kV/16,7 Hz sowie 25 kV/50 Hz AC ausgelegt und mit dem europäischen Sicherungssystem ETCS sowie PZB/LZB und DK-STM ausgerüstet. Neben der Lieferung der neuen Loks übernimmt Hersteller Siemens auch die Gesamtverantwortung für die Wartung über mindestens zehn Jahre. JHÖ/em

■ Tschechien

TRAXX MS3 im Personenverkehr

Im Rahmen eines Testbetriebs hat die tschechische Staatsbahn ČD 2020 die Lok 388 002, eine Ellok vom Bombardier-Typ TRAXX MS3, im Personenverkehr erprobt. Die Lok gehört buchmäßig zur Güterverkehrstochter ČD Cargo, war Ende November 2020 aber vor „Krušnohor“-Schnellzügen zwischen Cheb und Karlovy Vary im Einsatz. Aufgrund von Bauarbeiten und Streckensperrungen zwischen Karlovy Vary und Ostrov nad Ohří (KBS 140) war die „Krušnohor“-Linie Cheb – Ústí nad Labem – Praha in diesem Abschnitt unterbrochen, sodass die Lok

Am 24. November 2020 steht 388.002 in Cheb mit ihrem Schnellzug zur Rückfahrt nach Karlovy Vary bereit

einen Fahrzeugmehrbedarf auf dem Westast der Linie decken konnte. Die TRAXX MS 3 musste im Probetrieb im Personenverkehr mindestens 10.000 Kilometer erreichen. Der „Krušnohor“-Pendelbetrieb brachte an Werktagen Tagesleistungen von rund 400 Kilometern, am Wochenende von



Petr Štichlavský

gut 300 Kilometern. ČD Cargo hat 2018 einen Vertrag über TRAXX MS3 und eine Option für weitere 40 Fahrzeuge mit Bombardier Transportation unterzeichnet. Die erste Probefahrt mit einem Güterzug fand am 2. Juli 2020 zwischen Ostrava und Česká Třebová statt. PS

In Kürze

Ägypten erhält HGV-Netz

Das ägyptische Verkehrsministerium hat im Januar 2021 Siemens mit dem Bau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes beauftragt. Das erste Projekt ist eine 460 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke von El-Alamein nach Ain Sokhna. AWA

Einstellungen in Tschechien

Zum Fahrplanwechsel im Dezember wurde auf den tschechischen Nebenbahnen Opatovice – Chornice und Heřmanův Městec – Pachtovice der Personenverkehr eingestellt. Auf der Strecke Vraňany – Zlonice wurde der Regelverkehr eingestellt; 2021 fahren nur noch Ausflugszüge an Sommerwochenenden. AWA

Schweden: HectorRail fährt für Flixtrain

Am 3. Mai 2021 plant Flixtrain die Aufnahme des Verkehrs in Schweden. Zwischen Göteborg und Stockholm sollen drei Zugpaare pro Tag verkehren, durchgeführt von HectorRail. Das Unternehmen wird zwei Vectron-Elloks beschaffen und bei Talbot modernisierte Großraumwagen einsetzen. AWA

RegioJet: Erste TRAXX MS3

RegioJet hat die ersten beiden von 15 bestellten TRAXX MS3 erhalten. Am 19. Dezember 2020 trafen 388 201 und 202 in Tschechien ein. Sie tragen eine Lackierung im gelben Firmendesign. Noch sind die Maschinen nicht im internationalen Fernverkehr einsetzbar, weshalb erste Einsätze Ende Dezember im Schnellzugverkehr zwischen Brno und Bohumín erfolgten. AWA

Ex-DB-Liegewagen für Vy

Für den Einsatz auf der Bergenbahn hat die norwegische Staatsbahn Vy acht Ex-DB-Liegewagen der Gattung BDcm beschafft. Die ersten beiden Wagen wurden am 17. Dezember 2020 von TRI nach Rostock Seehafen gebracht. Von dort ging es auf dem Seeweg via Trelleborg nach Oslo. Dank des geräumigen Fahrradabteils gab es zuletzt für die lange Zeit abgestellten Wagen eine große Nachfrage. Weitere BDcm befinden sich bei RegioJet und TRI. AWA

Regionale Eisenbahnstrecken entdecken



Dieser faszinierende Bildband präsentiert auf vielen unveröffentlichten Fotografien die Geschichte der Vogelfluglinie von Puttgarden nach Rødbyhavn.

NEU

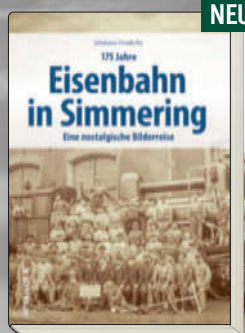
128 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96303-268-4
€ [D] 22,99



Rund 190 faszinierende Fotografien vermitteln abwechslungsreiche Eindrücke vom Dampfbetrieb zwischen Glauchau und Großbothen.

NEU

128 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN : 978-3-96303-276-9
€ [D] 19,99



NEU



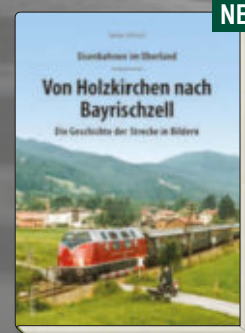
NEU



NEU



NEU



NEU

Weitere Eisen- und Straßenbahntitel finden Sie unter WWW.SUTTONVERLAG.DE



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **SUTTONVERLAG.DE**

* Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

SUTTON

■ „Odenwald-Express“

Heimlicher Star

zwischen Frankfurt und Stuttgart

Wer von der Main- in die Schwabenmetropole reisen wollte, nahm in der Regel einen der schnellen Züge über Heidelberg oder Mannheim. Über Jahrzehnte gab es jedoch auch die landschaftlich sehenswerte Alternative über Erbach und Eberbach. Meist als Eilzug geführt, entfaltete der „Odenwald-Express“ ein reizvolles Betriebsgeschehen

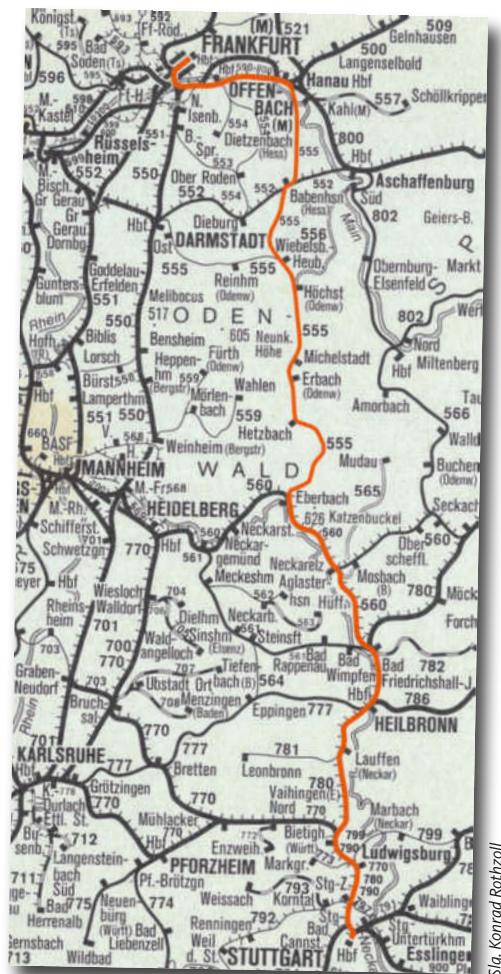
Hört man von „Heckeneilzügen“, so fallen einem in Bezug auf die Deutsche Bundesbahn verschiedene Relationen ein: Frankfurt (Main) – Bremen oder der „Kleber-Express“ München – Freiburg. In beiden Fällen schlugen die Züge nicht den schnellsten Weg zwischen beiden Metropolen ein, sondern fuhren über Nebenfernstrecken und Nebenbahnen. Etwas im Schatten dieser Züge steht eine andere, ähnlich angelegte Verbindung. Die Rede ist vom „Odenwald-Express“.

So nannten Anwohner und Eisenbahner die Züge, die Frankfurt (Main) und Stuttgart über Hanau, Erbach, Eberbach und Heilbronn verbanden. Der Name war Programm und leise Ironie zugleich. Die lange Zeit als Eilzug geführten Zugpaare nahmen nicht die „Rennbahn“ über Heidelberg oder später Mannheim, son-

dern gondelten gemütlich-aufwendig durchs Hinterland: durch den hessischen Odenwald und weiter durch das Neckartal. Wie für „Heckeneilzüge“ typisch, banden sie ländliche Gebiete an größere Knotenpunkte an. Für die Reisenden im Odenwald wirkten sie sogar tatsächlich wie ein Express, boten sie doch über Jahrzehnte dort die herausragenden Anschlüsse – die schnellsten und dazu die einzigen über die Region hinaus.

Eine Verbindung mit Tradition

Begonnen hatte alles bei der Deutschen Reichsbahn. Die legte im Sommer 1925 einen Beschleunigten Personenzug (BP) auf dieser Relation ein. Das Zugpaar BP 491/492 führte die 2. bis 4. Wagenklasse und verkehrte abends von Frankfurt (Main) nach Stuttgart, morgens zu-



Über 209 Kilometer führt 1975 die Route der Eilzüge Frankfurt – Stuttgart (rot). Die Strecke über Heidelberg misst 199 Kilometer, die Fahrzeit dort ist erheblich kürzer

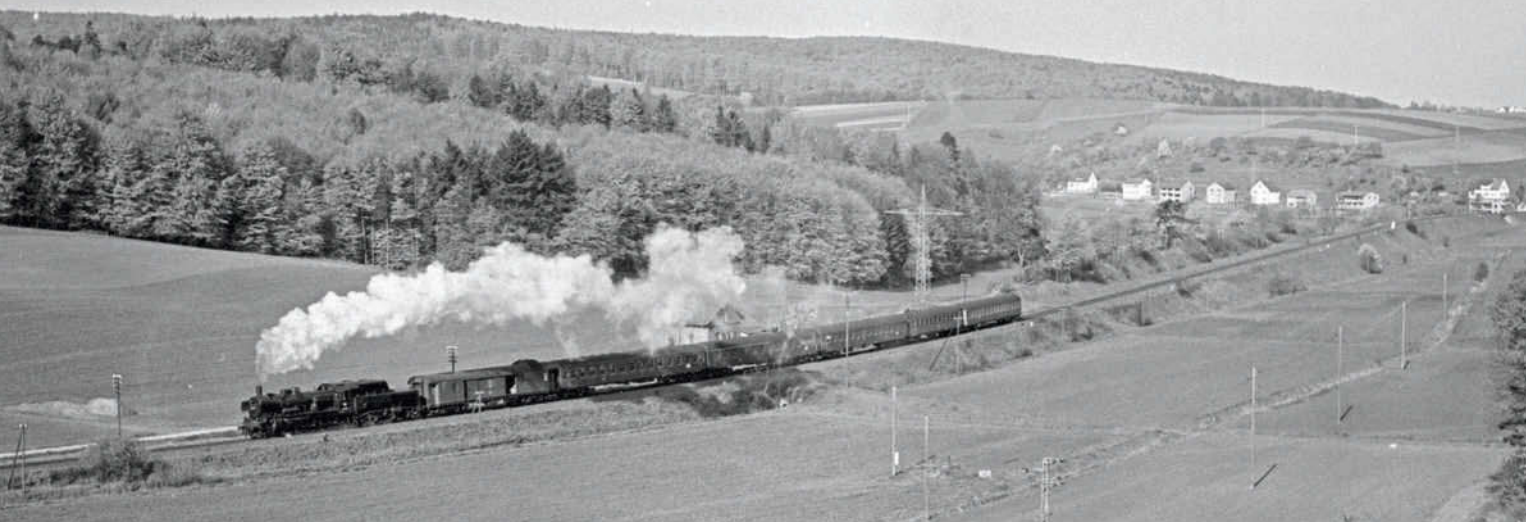
Am 26. Juli 1949 ist 38 3142 mit E 556 aus Frankfurt in Eberbach eingetroffen. Die Stuttgarter Eilzüge fahren seit Kurzem wieder. Links ein Personenzug mit 75 210



Beginn der Reise für den „Odenwald-Express“: Am 26. Oktober 1980 wartet 216 199 mit E 2353 nach Stuttgart in Frankfurt (Main) Hauptbahnhof auf das Abfahrtsignal

A. Wagner/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung





Karl-Ernst Maedel/Sig, Wolfgang Löckel

Auch in den 1960ern gibt es noch Dampftraktion. Mit einem etwas längeren Eilzug ist 1964 eine P 8 auf dem Weg nach Frankfurt (Foto bei Wiebelsbach-Heubach)

Im Mai 1980 bestehen die Stuttgarter Eilzüge aus „Silberlingen“ und V 100. Im Odenwald passieren sie immer wieder ungesicherte Übergänge, wie hier bei Eberbach



Ernst Bäßler

rück nach Norden. Ein Zugteil von bzw. nach Darmstadt wurde im Odenwald-Bahnhof Wiebelsbach-Heubach an- bzw. abgekuppelt. Im Oktober 1928 wandelte die Reichsbahn das Angebot um: Die 4. Wagenklasse entfiel, aus dem BP wurde ein zuschlagpflichtiger Eilzug. Der nunmehrige E 491/492 fuhr zu ähnlichen Zeiten, aber ohne Zugteil nach Darmstadt. Abgesehen von wechselnden Zugnummern blieb das Angebot so bis in den Zweiten Weltkrieg hinein bestehen. Noch im Kursbuch vom Juli 1944 ist es erwähnt. Zum Einsatz kam jeweils eine dampfloksbespannte Wagengarnitur; vermutlich übernahmen Loks der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ (preußische P 8) die Leistung.

Bei Kriegsende war die überregionale Verbindung zunächst ausgesetzt. Das Kursbuch vom Winter 1947/48 nennt zwar wieder ein Zugpaar E 555/556 – in dem Fall abends nach Norden, morgens nach Süden –, doch mit dem Hinweis „verkehrt nur auf besondere Anordnung“. So ist unklar, ob der „Odenwald-Express“ schon in dieser Fahrplanperiode seine Rückkehr erlebte. Spätestens zum Winter 1948/49 hat die Reichsbahn das Eilzugangebot definitiv ins Programm aufgenommen, und nicht nur das: Von da an liefen zwei Eilzugpaare Frankfurt – Stuttgart über die Odenwald-Neckar-Route, morgens wie abends bestand in jede Richtung eine Reisemöglichkeit. So verhielt es sich auch in der ersten Zeit der Deutschen Bundesbahn.

Nach wie vor verkehrten die Züge als dampfloksbespannte Wagengarnituren, jetzt nachweislich mit preußischen P 8. Mal wurde die 2., mal die 3. Klasse angeboten, einige Züge führten beide Wagenklassen. Zum Sommer 1954 endete die Zuschlagpflicht, mit der Änderung der Wagenklassen stellte die DB 1956 auf 1./2. Klasse um. In der Regel lief auch noch ein Gepäckwagen mit. Davon abgesehen, blieb der Betrieb weitgehend gleich.

Neues in den 1960ern

Nachdem die Strecke von Stuttgart bis Heilbronn am 1. Juni 1959 elektrisch durchgehend befahrbar war, wurden die Eilzüge auf diesem Abschnitt

Im Zugbildungsplan 1982 wird der Abendzug E 2356 ab Heilbronn gekürzt; mit vorgesehen ist die Überführung von Schlafwagen (WLABm)

E 2356 1. 2.		Stuttgart (17.14)–Heilbronn–Eberbach–Hanau–Offenbach– Frankfurt (M) (20.52)				
		♣ bis Eberbach u ab Hanau * 101% 300 t, ab Heilbr 150 t				
		nicht 24., 31. XII.				
Bd	WLABm	Stuttgart–Frankfurt	891	2355	30402	
a)	WLABm	„ „	1394 [®]	813	30407	
	Bn	„ „	<u>3612</u>	<u>7806</u>	29622	
			<u>3424</u>	<u>7483</u>		
			<u>2353</u>	<u>7890</u>		
				<u>7884</u>		
	ABn	„ „	„	„	„	
	Bn	„ „	„	„	„	
	BDn	„ „	„	„	„	
W [Sa]	{ Bn	„ –Heilbronn	3424	7990	29654	
	{ ABn	„ „	„	„	„	
	{ Bn	„ „	„	„	„	
	{ Byg	„ „	3729	5807	29530	
S	{ AByg	„ „	„	„	„	
	{ Byg	„ „	„	„	„	
	{ BDyg	„ „	„	„	„	
a) So 6. VI.–2. IX., 24. V., auch 1. VI. (unbesetzt)			® 30123 Kornwestheim–Stuttgart			

Sig. Manfred Köhler

Südlich des Odenwaldes folgen die Eilzüge dem malerischen Neckartal. Im Oktober 1978 befindet sich eine 212 mit ihrer Garnitur unterhalb von Burg Zwingenberg auf der Fahrt in Richtung Heilbronn

Georg Wagner



mit einer Ellok gefahren. Nördlich davon blieb es zunächst bei der Dampftraktion in Form der P 8. Wann die Eilzug-Bespannung zwischen Heilbronn und Frankfurt (Main) von Dampflok auf Dieselloks übergang, ließ sich nicht genau ermitteln. Das Bw Hanau verfügte jedenfalls ab 1962 über V-100-Dieselloks mit 1.100 PS (spätere 211), die auch den „Odenwald-Express“ übernahmen. Ab 1964 wurden in Hanau V 100 mit 1.350 PS

» In den 1960er-Jahren fuhren die Eilzüge mit Dampf-, Diesel- und auch Elektrolokomotiven

(spätere 212) stationiert. Unter anderem vor den Stuttgarter Eilzügen ersetzten sie die schwächeren V 100, was in den Steigungsstrecken des Odenwaldes hilfreich war. Beide V 100 verfügten über eine Dampfheizung, mit der sie – wie zuvor die Dampflokomotiven – die Wagen im Winter aufwärmten. Binnen weniger Jahre kamen damit alle drei Traktionsarten bei der Leistung zum Tragen, wobei die Dampfzöcher nicht gleich mit der V-100-Beheimatung ausgedient hatten. So sind auch noch von 1964 Aufnahmen der Eilzüge mit P-8-Bespannung bekannt.

Aus den 1960er-Jahren datieren noch zwei bemerkenswerte Änderungen. 1965 erweiterte die Bundesbahn bei E 555/556 den Laufweg: Die Züge setzten ihre Fahrt über Stuttgart hinaus nach Ulm fort. Dies bestand bis 1968, dann folgte eine Aufteilung. In südlicher Richtung endeten die Züge vorübergehend in Stuttgart und fuhren ab Winter 1969/70 wieder bis Ulm. Das blieb so bis 1982, ab 1980 aber nur noch an Wochenenden. In nördlicher Richtung gab es die durchgehende Verbindung von Ulm ab 1968 lediglich als Wagengruppe bis Heilbronn.

Ebenfalls im Lauf der 1960er-Jahre erfuhr das Wagenmaterial eine teilweise Modernisierung. Anstelle der bisherigen Eilzugwagen, die zum Teil noch aus der Vorkriegszeit stammten, standen den Reisenden nun mehrheitlich neue „Silberling-Wagen“, zum Teil aber auch D-Zug- und Mitteleinstiegswagen zur Verfügung. Wie vordem setzten sich die Garnituren in der Regel aus vier Wagen und einem Gepäckwagen zusammen. Wobei für Koffer und Kisten noch weiterhin ältere Fahrzeugtypen herangezogen wurden.

Die 1970er- und 1980er-Jahre

Zum Winterfahrplan 1969/70 richtete die Bundesbahn ein drittes Eilzugpaar ein, das in der Mittagszeit verkehrte. Längst war der „Odenwald-Express“

(trotz wechselnder Zugnummern) eine feste Größe im regionalen Fahrplan. Mit den Eilzügen kamen beispielsweise im Sommer 1970 Reisende von Erbach im Odenwald in rund eineinhalb Stunden nach Frankfurt (Main) und in zwei bis knapp drei Stunden nach Stuttgart. Vor allem nach Süden hin waren das die besten Verbindungen, die es auf jener Strecke gab. Neben den Eilzügen bot die DB zwar einige Nahverkehrszüge Erbach – Eberbach an, legte diese jedoch in den folgenden Jahren zugunsten von Bussen mehr und mehr aus.

Wie viele Reisende die Eilzüge wohl auf dem gesamten Weg nutzten? Die Fahrt dauerte dreieinhalb bis vier Stunden, eine bis eineinhalb Stunden mehr als über Mannheim/Heidelberg. Das empfahl die Eilzugtour eher für Genießer, die landschaftlich wie bahntechnisch auf ihre Kosten kommen wollten. Die Odenwald-Passage etwa führt durch waldreiches Mittelgebirge, wie erwähnt mit mancher Steigung und überdies mit sehenswerten Kunstbauten. Südlich von Wiebelsbach-Heubach läutet der Frau-Nauses-Tunnel die Reihe der Attraktionen ein. Zwischen Erbach und Eberbach folgen vier Viadukte, beginnend mit dem mächtigen, 250 Meter langen Himbächel-Viadukt sowie weitere Tunnel, darunter der 3.100 Meter lange Krähberg-Tunnel, zeitweise der längste eingleisige



An einem Maiabend 1989 hat der letzte Zug nach Norden Eberbach verlassen. Kurz nach der Grenze von Baden-Württemberg zu Hessen befährt er das Haintalviadukt

Tunnel der Bundesbahn. Ab Eberbach schließt sich das Neckartal an, in dem Burgen, Schlösser sowie Hanglagen die Züge begleiten und nochmals einige kleinere Tunnel warten. Auf diesem südlichen Abschnitt wurde der „Odenwald-Express“ in den 1970er-Jahren übrigens zeitweise mit anderen Zügen vereinigt.

Obwohl ab 21. September 1972 die Neckarstrecke von Heidelberg bis Heilbronn durchgehend elektrisch befahren werden konnte, brachte die von Frankfurt kommende Lok die Stuttgarter Eilzüge ab Eberbach zunächst „unter Fahrdrabt“ dorthin. Südlich von Heilbronn durften sich in den 1970ern gleich mehrere Elloktypen vor dem „Odenwald-Express“ beweisen. Neben der Einheits-Ellok 110, die über Jahre zur hiesigen Standardbespannung der Züge aufstieg, sah man bisweilen Altbau-Elloks der Baureihen 117 und 118, die Einheits-Ellok 141 und sogar ihre Güterzug-Schwester 150.

Ab 1981 wurden die 212 schrittweise ersetzt durch Dieselloks der Baureihe 216. Die 216 hatte eine größere Motorleistung von 1.765 PS und eine größere Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, was auf dieser Strecke aber wenig Fahrzeitgewinn

brachte. Die Lokführer hatten in Heilbronn zwischen den Zügen morgens und mittags Zeit, in der sie die Diesellok betanken und, wenn erforderlich, Motoröl und Speisewasser für die Dampfheizung nachfüllen konnten. Bei Bedarf wurden vom örtlichen Personal auch kleinere Arbeiten ausgeführt, wie das Nachstellen der Bremse oder das Nachfüllen von Sand bzw. Scheibenwaschwasser. Nach dem Dienst vor dem abendlichen Eilzug nach Stuttgart übernachtete der von Frankfurt gekommene Lokführer im Bw Heilbronn und fuhr morgens den ersten Eilzug wieder nach Norden.

» Jahrelang wurden in Heilbronn Lokomotive und Lokführer des Eilzuges gewechselt

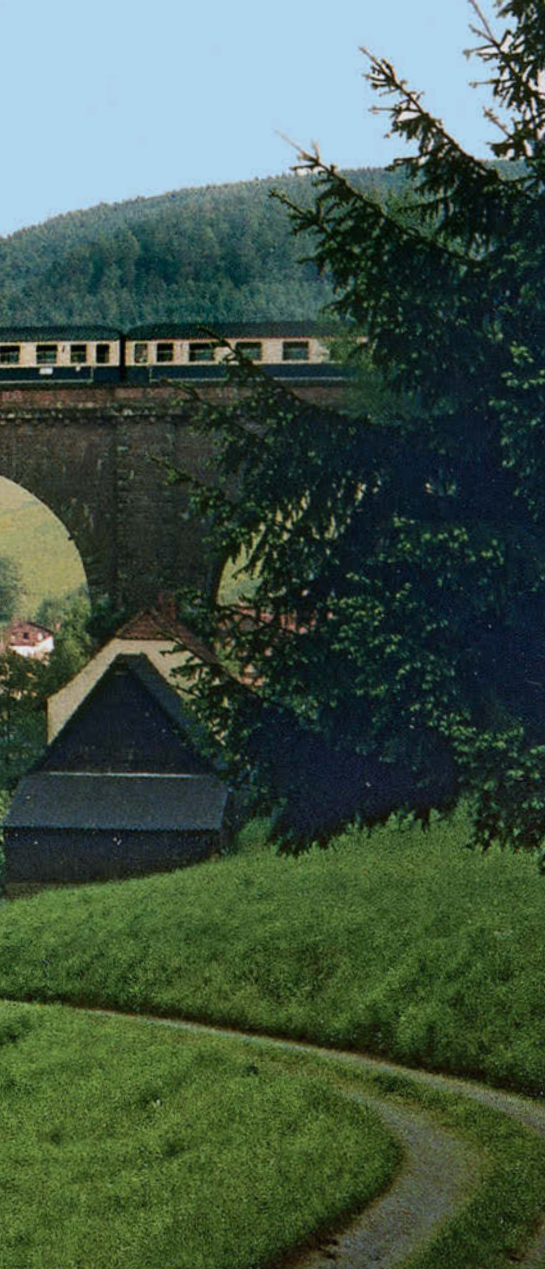
Meist wurden die Lokführerwechsel in dem Bahnhof vorgenommen, in dem auch die Lok wechselte. In den 1980er-Jahren wich die DB jedoch vorübergehend von diesem Prozedere ab. So kam es vor, dass Lokführer, die in Frankfurt einen der Eilzüge übernommen hatten, schon vor Eberbach absteigen und den Kollegen auf dem Gegenzug nach

Norden ablösen; dessen Lokführer wiederum nahm sich der Fuhre nach Süden an.

Zeitweilig kamen zu den Wagen für Reisende und Gepäck weitere Fahrzeuge hinzu. Bei einzelnen Eilzügen führte die DB einen Schlafwagen von Frankfurt nach Stuttgart mit, der zur Hauptuntersuchung im Ausbesserungswerk Bad Cannstatt vorgesehen war. Danach wurde der Wagen wieder mit einem der Eilzüge nach Frankfurt zurück befördert. Wenn ein solcher Wagen dabei war, hatten die 212 und 216 über die Berge des Odenwaldes „ganz schön ihre Last“. In einigen Fällen lief auch ein Güterwagen der Bauart „G“ für den Posttransport mit.

D-Zug, Eilzug, Regionalexpress

Diese Zusatz-Beförderungen behielt die Bundesbahn auch bei, als sie zum Sommerfahrplan 1984 die Stuttgarter Eilzüge aufwertete. Von nun an fuhren diese als zuschlagfreie D-Züge mit D-Zug-Wagen; neben Wagen 1./2. Klasse und 2. Klasse gab man einen Wagen 2. Klasse mit Gepäckteil mit. Die D-Zug-Ära währte allerdings nur kurz. Bereits zum Sommerfahrplan 1988 erlangte der „Odenwald-Express“ den Eilzugstatus zurück. Ungeachtet dessen bestanden die Garnituren weiterhin vor allem aus



Sig. Karl Laumann

Sig. Karl Laumann



„Odenwald-Express“

Im Frühjahr 1989 gibt es zwischen Erbach und Eberbach nur die Eilzüge. Einige dieser Züge halten noch in Hetzbach, aber nicht der Frühzug nach Stuttgart (Foto)

Zwischen Heilbronn und Stuttgart übernehmen in den 1970ern und 1980ern verschiedene Elloks die Züge; im Bild 118 053 mit E 2355 im April 1981 bei Kirchheim



Georg Wagner

DR-Wagen und DB-Wagen samt „Silberlingen“ führt einer der Eilzüge 1995 mit (Bild in Frankfurt-Oberrad). Deshalb sprachen Eisenbahner auch von den „Papageienzügen“

Ernst Böppler



Rückblick auf die letzten Betriebsjahre

Als Lokführer beim „Odenwald-Express“

Mitte des Jahres 1997 suchte die DB händeringend Lokführer im Betriebshof Frankfurt (Main) 1 mit Diesellok-Erfahrung. Hintergrund waren die personelle Besetzung des „Odenwald-Express“ sowie eine Personalhilfe auf der Dreieichbahn (Buchsschlag – Dieburg) und der Rodgau-Bahn (Offenbach Hbf – Oberroden). Eine Ausbildung auf den Baureihen 212, 215, 216 und 218 folgte, somit konnten wir hinzugewonnenen Lokführer zum Fahrplanwechsel im Dezember 1997 im neuen Dienstplan 204 die Arbeit aufnehmen. Der Plan war abwechslungsreich und eigenwillig: Ein Drittel umfasste S-Bahn-Leistungen im Rhein-Main-Gebiet, ein Drittel Ellok-Fahrten durch Mitteldeutschland und ein Drittel die Diesellok-Fahrten. Die relativ jungen Kollegen im Plan waren eine eingeschworene Truppe und die Dienstenteiler hatten nie Probleme, bei Urlaub oder Krankmeldungen die Dienstsichten zu besetzen.

Durstige 215er ...

Die ersten Jahre hatten wir es beim „Odenwald-Express“ mit einer klassischen Bspannung zu tun. So kamen die Ulmer Dieselloks der Baureihe 215 mit vier Silberlingen und einem Fahrrad-Gepäckwagen zum Einsatz. Weil wir die Wagen mit Dampf heizten, gab es mehr als reichlich Vorbereitungszeit für eine Zugfahrt. Beim Nachmittags-Express RE 15205 reichte sie zum Beispiel noch für ein ausgiebiges Mittagessen im Betriebshof Frankfurt (Main). Um 16:30 Uhr folgte die Abfahrt in der hessischen Metropole. Die Wagen waren stets gut gefüllt, schließlich hatten wir Hauptverkehrszeit. In beschleunigter Fahrt ging es voran, um 18:12 Uhr erreichten wir den Lokwechselbahnhof Eberbach. Bei zügiger Bergabfahrt ab Kailbach waren wir auch schon zwei Minuten früher da. In Eberbach, dem ersten Halt in Baden-Württemberg, wurde abgekuppelt und die Diesellok wurde am anderen Ende des Bahnhofes für die Rückleistung RE 15206 geparkt. Für die Weiterfahrt wartete schon eine Ellok des Betriebshofs Stuttgart, vorrangig eine 110, manchmal auch eine 143. Um 18:40 Uhr kam der Gegenzug RE 15206 aus Stuttgart, der Lokwechsel war ein eingespielter Ablauf. Um 18:54 Uhr begann die Rückfahrt nach Hessen, um 21:04 Uhr waren wir in Frankfurt (Main). Auf dem gesamten Laufweg waren großzügig Fahrzeitserven eingebaut, somit konnten wir Verspätungen fast immer kompensieren. Nach dem Abstellen des Wagenparks wurde die Lok noch betankt, was schon mal eine halbe



Mit der Doppelstock-Garnitur kurz vor der Rückfahrt: Lokführer Andre Schweda in Eberbach

Stunde dauern konnte. 1.100 bis 1.800 Liter Diesel gönnte sich die 215, plus zwei Kubikmeter Heizwasser, je nach Tagesumlauf.

Später wurden die 215 durch die 218 ersetzt, somit entfiel die Bereitstellung von Wagen mit Dampfheizung. Samstags und sonntags wurde auch ein Doppelstock-Umlauf aus dem Stillstand der Niddertalbahn in den Odenwald geschickt. So blieb es, bis im Dezember 2005 die Zeit des „Odenwald-Express“ zu Ende ging.

Der Winter 2001/2002

Ein Ereignis blieb mir nachhaltig in Erinnerung: Ende 2001 kam es zu selbst für die Mittelgebirgsverhältnisse des Odenwaldes starken Schneefällen, die sich auch auf die Eilzüge auswirkten. Am 29. Dezember 2001 fuhr Lokführer Manfred Ziegler mit der 218 161 mittags den RE 15205 von Hanau nach Eberbach am Neckar. Das Wetter war stürmisch, es lag hoher Schnee auf den Gleisen und besonders auf den Bäumen. Vorübergehend einsetzen des Tauwetter machte den Schnee immer schwerer – zu schwer für manche Bäume.

Als der RE um 18 Uhr im Bahnhof Eberbach eintraf, berichtete der Fahrdienstleiter, dass ein



Nur mühsam kommen „Räumkommando“ und RE am 30. Dezember 2001 Richtung Eberbach voran

entgegenkommender Zug stecken geblieben sei. Dessen Ankunft zog sich bis 20 Uhr hin; Feuerwehrleute hatten unterwegs die Strecke von umgefallenen Bäumen freischnitten müssen. Auf Anfrage des Erbacher Fahrdienstleiters erklärte Manfred Ziegler, mit dem RE weiterzufahren, wenn ihn Feuerwehrleute mit Motorsägen begleiteten. So fuhr der Zug auf Sicht ab. Mit Unterbrechungen wegen weiterer Räumarbeiten erreichte der RE gegen 22 Uhr Kailbach, wo zwei dicke Bäume endgültig den Weg versperrten.

Der Ortsvorsteher von Kailbach war schon vom Erbacher Fahrdienstleiter informiert worden. Er bot dem Personal sowie den 166 Fahrgästen des Zuges an, in Kailbach zu übernachten. Im Dorfgemeinschaftshaus wurden Feldbetten aufgestellt, das Rote Kreuz versorgte die Gestrandeten. Zu ihnen zählte auch der Lokführer, der noch seine 218 auf Warmhaltebetrieb programmiert hatte.

Am folgenden Morgen brachten Busse und Taxen die Reisenden weiter nach Eberbach. Aus dem rund 90 Kilometer entfernten Frankfurt (Main) reisten Lokführer Bodo Stiller und ein neuer Zugführer an, um Manfred Ziegler und seine Kollegin abzulösen. Nachdem sie 218 161 und die Wagen vom Schnee befreit hatten, machten sich der neue Lokführer, sein Kollege und verschiedene, mit Kettensägen ausgerüstete Feuerwehrleute mit dem Zug auf den Weg. In Schrittgeschwindigkeit ging es vorwärts, immer wieder musste der Bergungstrupp umgestürzte Bäume zersägen. Aber kein Land kam in Sicht, geschweige denn das 13 Kilometer von Kailbach entfernte Eberbach. Nach Kontrolle der Tankanzeige der Lok trübten sich die Aussichten weiter: Auch das letzte Schauglas am 3.200 Liter fassenden Tank war mittlerweile leer. Es schien nur eine Frage der Zeit, bis die 218 161 „den Geist aufgab“. Inzwischen waren schon zwölf Stunden vergangen, die neue Nacht war längst angebrochen. Mit viel Motorstillstand, „rollen lassen“ und Sägearbeit erreichte RE 15205 schließlich den Bahnhof Eberbach. Der Zug wurde auf einem Nebengleis abgestellt und am Folgetag mit einer Ellok nach Frankfurt (Main) überführt. Das total erschöpfte Bergungsteam packte zusammen und rückte ein. Bodo Stiller saß abermals im Taxi und wurde nach Frankfurt gebracht. Wegen des Wintereinbruchs blieb der Abschnitt Eberbach – Eberbach vier Tage lang gesperrt.

Andre Schweda; Mitarbeit: Manfred Köhler

D-Zug-Wagen der Bundesbahn, zu denen sich ab 1991 vereinzelt „Silberling-Wagen“ (in verschiedenen Ausführungen) und D-Zug-Wagen der Reichsbahn gesellten. Seit 1993 setzte die DB auch wieder Nahverkehrszüge Erbach – Eberbach ein.

Nach dem Übergang zur Deutschen Bahn AG 1994 lief der Betrieb zwei Jahre wie gehabt weiter. Zum Sommerfahrplan 1996 wurden die Stuttgarter Eilzüge dann zu Regionalexpress-Zügen (RE) umgewandelt und nun durchweg mit modernisierten „Silberlingen“ gefahren. Gleichzeitig lösten Maschinen der Baureihe 215 die 216 ab. Die 215-Dieselloks verfügten wiederum über etwas mehr Motorleistung und eine hydrodynamische Bremse, hatten aber wie die 216 eine Dampfheizung. Zum Jahresfahrplanwechsel 1997/98 führte die Deutsche Bahn schließlich noch ein viertes RE-Paar ein, das vormittags von Stuttgart nach Frankfurt, nachmittags zurück verkehrte.

» Nach der Bahnreform passten die Stuttgarter Eilzüge nicht mehr so richtig ins Konzept

Die 215 blieb jedoch nicht lange; bereits 1999 machte sie Platz für eine neue Diesellok, die 218. Die abermals kräftigere Maschine besaß eine elektrische Zugheizung, was die bisherigen Mühen mit der Dampfheizung auf einen Schlag beseitigte. Im Jahr 2000 stellte die DB die Züge auf Wendezugbetrieb um, weiter mit modernisierten „Silberlingen“. Nach Süden ging es Steuerwagen voraus, wobei die Diesellok noch bis Mitte 2000 den Zug bis Eberbach zog. Dort übernahm die Ellok.

Das Ende

Allerdings passte der „Odenwald-Express“ nicht mehr so richtig zum Konzept des Regionalverkehrs. Gemäß der Bahnreform traten die Länder als Besteller von RE und Regionalbahnen auf – das brachte für einen Zug, der von Hessen nach Baden-Württemberg fuhr, Schwierigkeiten. Offenbar sahen die Verantwortlichen keine Möglichkeit, die RE-Züge Frankfurt – Stuttgart in die jeweiligen Takte einzubinden. Vielmehr endete ab dem Jahresfahrplanwechsel 2004/2005 der Laufweg der „Stuttgarter Eilzüge“ in Eberbach am Neckar. Wer nach Stuttgart wollte, musste nun dort umsteigen.

Im Prinzip war das nach knapp 80-jähriger Geschichte das Ende des „Heckeneilzuges“, der so lange und beständig den Odenwald erschlossen hatte. Dass 2004/2005 vereinzelt Wendezüge mit 218 und Doppelstock-Garnituren fuhren, ist Teil dieses Schlusskapitels. Denn inzwischen stand fest, dass Ende 2005 auf den Strecken Hanau – bzw. Darmstadt – Erbach – Eberbach der Betreiber wechselte. Am 11. Dezember 2005 verabschiedete sich DB Regio aus dem Odenwald, die VIAS ging an den Start. Damit verschwanden auch die Reste der Stuttgarter Eilzüge. Jener Züge, die aufgrund ihrer vielfältigen Betriebsformen ein heimlicher Star zwischen Frankfurt und Stuttgart geworden sind. *Manfred Köhler/Karl Laumann/GM*



Josef Maurer

Im Juni 1997 bespannt 110 496 den RE 3853 von Frankfurt nach Stuttgart, der rein aus modernisierten „Silberlingen“ besteht. Die 110 war für etliche Jahre die Standard-Ellok der Stuttgarter Eilzüge zwischen Heilbronn und Stuttgart; später setzte die DB auch 143er ein

Modellbahntipp – Odenwaldbahn in HO

Ein Abschnitt der Strecke der Stuttgarter Eilzüge haben die Modelleisenbahnfreunde Odenwald in HO nachgebildet. Auf rund 27 Metern Länge zeigt die mit Märklin-K-Gleis gebaute Digitalanlage unter anderem den Abschnitt Michelstadt – Hetzbach, wobei dieser teilweise verkürzt wurde. Das

Gleisbild orientiert sich am Zustand um 1965, Betriebsbauten und das Himbächel-Viadukt hat man in Eigenarbeit errichtet. Die Anlage befindet sich im Spielzeugmuseum Michelstadt, kann jedoch aufgrund der Corona-Pandemie zurzeit noch nicht wieder besichtigt werden. Info: mfo-odw.de

Bunte Farbtupfer nicht ausgeschlossen: Anfang der 2000er-Jahre ließ sich auch mal eine 218 des Touristik-Zuges im Odenwald blicken (Foto zwischen Erbach und Eberbach). Die 218 war die stärkste Diesellok, die vor den Stuttgarter Eilzügen zum Einsatz kam



Karl Laumann

Momente



Erinnerungen an den RE 4

Foto: Ralf Händeler; Text: Florian Dürr

Am 12. Dezember 2020 endeten mit dem Betreiberwechsel der Linie RE 4 (Dortmund Hbf – Aachen Hbf) von DB Regio zum Wettbewerber National Express in Nordrhein-Westfalen die Planeinsätze der Baureihe 111 im Dienste von DB Regio. Damit endete eine Epoche, denn gut 40 Jahre lang waren die von der Bundesbahn beschafften Elloks aus dem Bahnverkehr im Westen nicht wegzudenken. Weil man an Rhein und Ruhr Wagenzüge mit Toiletten statt Triebzüge im ausgedehnten S-Bahn-Netz favorisierte, beschaffte man ab Ende der 1970er-Jahre für die Traktion der neuen x-Wagen

die Lokomotiven 111 111 bis 111 188 in kieselgrau-oranger Lackierung, die im Bw Düsseldorf 1 stationiert wurden. Die auffälligen Maschinen, die im Gegensatz zu ihren Schwestermaschinen unter anderem zeitmultiplexe Wendezugsteuerung, Zugzielanzeigen und eine Türsteuerung besaßen, waren aber nicht nur im S-Bahn-Verkehr, sondern auch vor Nahverkehrs-, Eil-, Schnell- und gelegentlich sogar vor Güterzügen nicht nur in Nordrhein-Westfalen anzutreffen. So ging das über viele Jahre hinweg. Doch seit einiger Zeit befördern die mittlerweile verkehrsrot lackierten „Elfer“ hauptsächlich Regionalexpress-Züge.



Doch wie vielerorts war das Einsatzfeld der Maschinen in Nordrhein-Westfalen zuletzt stetig geschrumpft. Ein letztes Refugium der Baureihe 111 war der RE 4. Auch Lokführer Ralf Händler, der dieses Foto im Aachener Hauptbahnhof anfertigte, fuhr mit den Loks auf dieser Linie. An jenem 28. Oktober 2020 war es sein vorletzter Dienst auf der Baureihe 111, einen Tag später beendete er nach 32 Jahren seine gemeinsame Zeit mit den zuverlässigen Elloks im Westen, davon fast sechs auf dem RE 4. Insofern ist diese Aufnahme auch ein persönliches Abschiedsfoto des Lokführers.

Ralf Händler hat DB-Regio verlassen und innerhalb der DB bei der Güterbahn Cargo eine neue Aufgabe gefunden, denn Arbeit gibt es für Lokführer ja immer. Die 111 hat in Nordrhein-Westfalen indessen noch nicht ganz ausgedient. Immer wieder trifft man sie vor Zügen der RE-Linie 9 (Aachen Hbf – Siegen Hbf). Nur eben nicht mehr planmäßig, sondern als Ersatz für eine 146.0 oder einen Talent-Triebzug der Baureihe 442. Doch die Verlegung der letzten Maschinen auf die Reservebank zeigt, dass die große Zeit der Baureihe 111 im Westen sich langsam dem Ende entgegen neigt.



■ Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen

Die letzten „Preußinnen“ **im märkischen Sauerland**

Im Mai 1965 herrschte im märkischen Sauerland Abschiedsstimmung: Die bevorstehende Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Hagen und Siegen warf ihre Schatten voraus. Es hieß Abschied nehmen von der Dampftraktion im Lennetal und auf den Rampen zwischen Altenhundem und Kreuztal. Eisenbahnfreunde erfreuten sich in diesen Tagen an den wenigen Umläufen, die bis dahin mit preußischen Dampflok auf der Ruhr-Sieg-Strecke gefahren wurden



Dr. Rolf Löttgers (10)



Am Bw Eckesey legt 38 2225 am Nachmittag des 3. Mai 1965 eine kurze Schaffenspause ein



Kursbuchkarte aus dem Sommer 1965: Die Ruhr-Sieg-Strecke ist hier bereits als „elektrisch betrieben“ eingezeichnet

Preußendampf kurz vor der Traktionsumstellung auf der Ruhr-Sieg-Strecke: 38 1343 beschleunigt den P 2414 am 14. Mai 1965 aus dem Bahnhof Altena

Weil keine P 8 verfügbar war, muss am 23. Juli 1962 eine Eckeseyer T 18 ran. Als Ersatz für die 38 kommt 78 013 mit P 2414 in Plettenberg zum Stehen

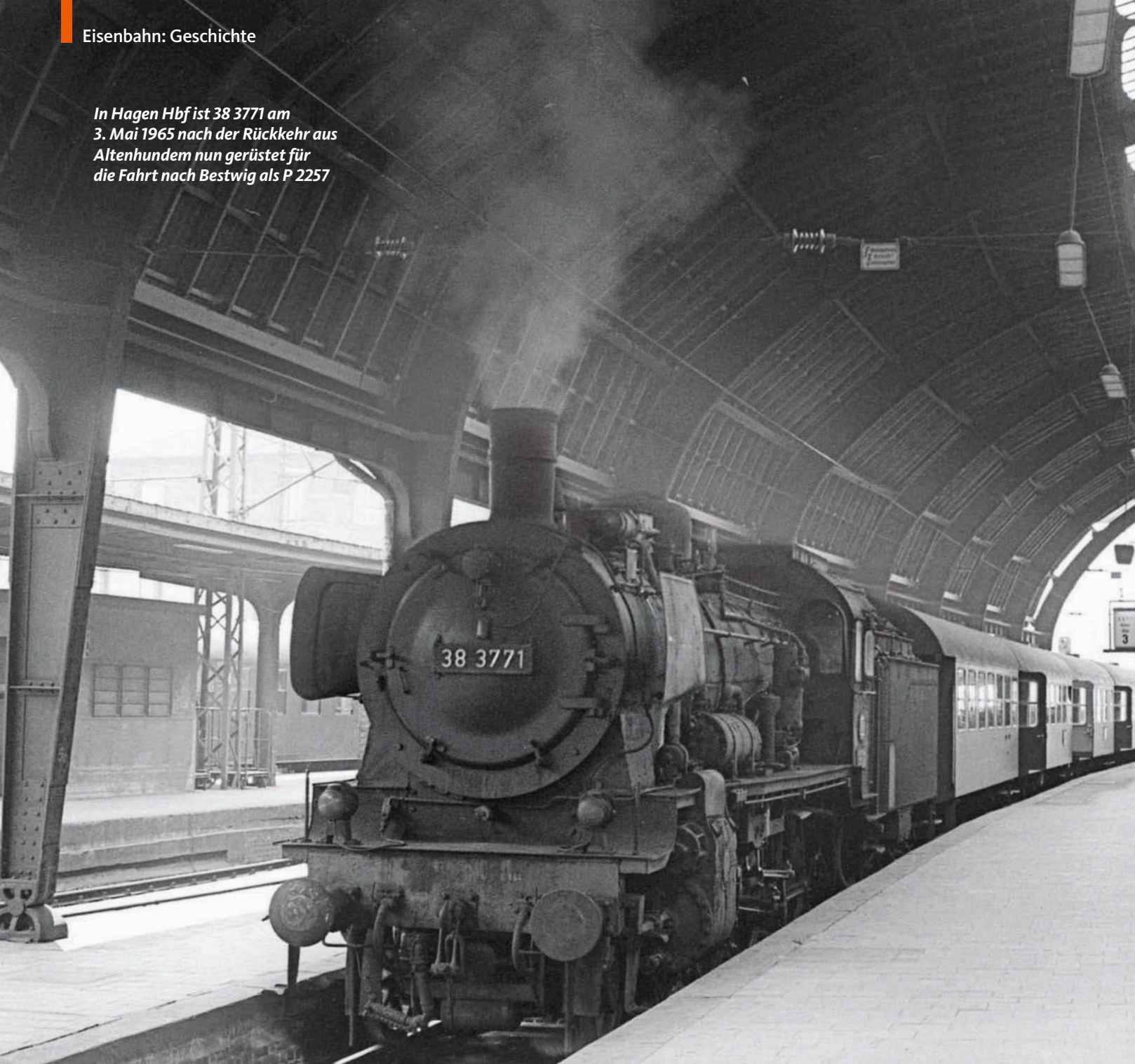
Zwei Wochen vor Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1965 erfolgte am 14. Mai 1965 mit einem Sonderzug, gebildet aus der cremeblau lackierten E 10 1221 und einer Rheingold-Garnitur, die feierliche Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen. Bis zum Fahrplanwechsel am 31. Mai teilten sich Dampf- und Elloks die Dienstpläne im Güter- und Personenverkehr, ehe dann die dem Bw Hagen-Eckesey zugeteilten E 40, E 41 und E 50 sowie Dortmunder und Frankfurt-Griesheimer E 10 den Zugdienst komplett übernehmen.

Dampfbetrieb in der Spätphase

Obwohl die normalerweise für die Ruhr-Sieg-Strecke zuständigen Dampf-Betriebswerke (in erster Linie Hagen-Eckesey, Altenhundem und Siegen,



*In Hagen Hbf ist 38 3771 am
3. Mai 1965 nach der Rückkehr aus
Altenhundem nun gerüstet für
die Fahrt nach Bestwig als P 2257*



zusätzlich aber auch Maschinen der Bw Hagen Gbf, Hagen-Vorhalle und Finnentrop) durch die fortschreitende Elektrifizierung der in ihrem Einzugsgebiet liegenden Bahnlinien einen Überhang an einsatzfähigen Streckenloks hatten, kamen bis zuletzt planmäßig auch immer wieder Dampfloks weiter entfernt liegender Bw auf die Ruhr-Sieg-Strecke. Meistens waren diese Dienste historisch gewachsen und blieben über viele Jahre nahezu unverändert erhalten. Manchmal hatte man den Eindruck, als hätten sich die für diese Zugplanungen zuständigen Dezernenten geradezu einen Spaß daraus gemacht, „ihre“ besonderen Zugläufe möglichst lange am Leben zu erhalten. Das interessanteste Beispiel war das Zugpaar P 2414/2425 (zuletzt P 2427), das seit 1960 zunächst von P 8 der Betriebswerke Wuppertal-Langerfeld und Die-

ringhausen und in den Jahren 1964 und 1965 ausschließlich von Bestwiger Maschinen befördert wurde.

P 8, T 18 und G 10 in Südwestfalen

„Preußen“ waren Anfang der 1960er Jahre auf der Ruhr-Sieg-Strecke immer wieder mal zu sehen. So wurden die Eilzüge in der Relation Düsseldorf –

Hagen – Iserlohn damals teils mit Essener P 8 (Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰) und teils mit Eckeseyer T 18 (Baureihe 78⁰⁻⁵) bespannt. Von Hagen aus kamen planmäßig auch G 10 (Baureihe 57¹⁰⁻³⁵) des Bw Hagen Gbf mit ihren Übergaben bis nach Letmathe. Und auch am südlichen Ende der Ruhr-Sieg-Strecke waren G 10 des Bw Kreuztal (später Siegen) im Raum Kreuztal/Siegen im Rangierdienst tätig.

Als 1963 vom Abzweigbahnhof Hagen-Kabel aus die Elektrifizierungsarbeiten in Richtung Siegen aufgenommen wurden (nur mit der Gleisabsenkung in den 14 Tunneln war schon im März 1960 begonnen worden), gab es für die G 10 und T 18 eine Vielzahl zusätzlicher Arbeitszug-Dienste. Für das Setzen der Mastfundamente reichten T 18 aus, die sich mit ihren zwei oder drei Niederbordwagen

P 8-Umlaufplan 1965

P 2212 Bestwig 5:00 Uhr – Hagen Hbf 6:42 Uhr

P 2414 Hagen Hbf 7:25 Uhr – Altenhundem 9:02 Uhr

P 2427 Altenhundem 12:20 Uhr – Hagen Hbf 13:56 Uhr

Pause am Ringlokschuppen des Bw Hagen-Eckesey

P 2257 Hagen Hbf 16:25 Uhr – Bestwig 18:17 Uhr



38 3771 in Nenngröße N

Zu den Bestwiger P 8, die es hin und wieder ins märkische Sauerland verschlug, zählte auch 38 3771. Die Dampflokomotive weilte ab 1945 im Bereich der späteren Bundesbahndirektion Essen und war ab Ende der 50er-Jahre beim Bw Bestwig beheimatet. Dort wurde sie im Juni 1966 ausgemustert. In Nenngröße N lebte die Lok später nochmal auf: Fleischmann nahm sich der Maschine an und legte sie als Zuglok einem Digital-Start-Set (Artikelnummer 939881) bei. In der DB-Ausführung mit „Keks“ führt sie sogar die Beschriftung „Bw Bestwig“ auf dem Führerhaus und ermöglicht so die authentische Nachstellung des „märkischen“ P-8-Umlaufs auf N-Modellbahnen. em



Im Herbst 1964 ist 38 3642 zeitweise vor dem Sauerland-Umlauf eingeteilt. Mit P 2414 verlässt sie am 10. November 1964 den Bahnhof Altena

38 2225 mit P 2414 unterhalb der Lüdenscheider Straße in Altena am 22. Mai 1965

für Bagger und Aushub von Bahnhof zu Bahnhof vorarbeiteten, während mit G 10 bespannte Arbeitszüge auf einigen Streckenabschnitten neue Schienen entlang der Strecke ablegten, was im Jahre 1965 noch viel Handarbeit bedeutete.

Der letzte P 8-Umlauf

Das seit 1964 mit einer Bestwiger P 8 bespannte Nahverkehrs-Zugpaar P 2414/2427 Hagen Hbf – Altenhundem und zurück wurde aus drei Pärchen mit Dreiachser-Umbauwagen gebildet. Der Zug kam frühmorgens über die Obere Ruhrtalbahn von Bestwig nach Hagen, wechselte dann auf die Ruhr-Sieg-Strecke über und machte sich am späten Nachmittag von Hagen aus zurück auf den Weg nach Bestwig (siehe Kasten). Zwischen 1962 und 1965 wurden vor dem P 2414/2427 folgende





Unterhalb von Burg Altena, in der Richard Schirrmann 1914 die erste Jugendherberge der Welt einrichtete, eilt 38 3645 mit P 2414 am 20. Mai 1965 ihrem Ziel Altenhundem entgegen

Auch in anderen Diensten sieht man in den 60er-Jahren noch Länderbahnloks auf der Ruhr-Sieg-Strecke, hier 78 112 mit einem Arbeitszug am 21. Oktober 1964 zwischen Hagen-Halden und Hohenlimburg



Kursbuchausschnitt aus dem Winter 1964/65: Im morgendlichen Berufsverkehr beförderte die P 8 planmäßig den P 2414 von Hagen Hbf nach Altenhundem

Dortmund Hbf 233.233 b ab	6.27
Essen Hbf 230 b	ab 6.56
Bochum Hbf	ab 6.12
Hagen Hbf 233.233 b	an 6.55
Köln Hbf	ab 6.14
Düsseldorf Hbf	ab 6.50
Wuppertal-Elberfeld	an 7.11
Hagen Hbf	an 7.11

BD Wuppertal	Zug Nr	2414
Hagen Hbf	ab	7.25
Hagen-Kabel	ab	7.33
Hagen-Halden	ab	7.37
Hohenlimburg	ab	7.43
Letmathe 239 c	an	7.47
Iserlohn 239 c	an	8.04
Letmathe	ab	7.48
Nachrodt	ab	7.53
Einsal	ab	7.57
Altena (Westf)	an	8.02
Werdohl	ab	8.05
Ohle	ab	8.15
Plettenberg 239 b	an	8.27
Rönkhausen	ab	8.28
Lenhausen	ab	8.35
Finnentrop 239 e	an	8.40
Finnentrop	an	8.44

BD Wuppertal	Zug Nr	
Finnentrop	ab	8.46
Grevenbrück (Westf)	ab	8.52
Meggen (Westf)	ab	8.58
Altenhundem 239 f	an	9.02
Heinsberg (W)	an	
Erndtebrück	an	

P 8 gesichtet: 38 1343, 2225, 2331, 2618, 2644, 2771, 3015, 3210, 3642, 3645, 3961.

Trotz des P-8-Überhangs in Bestwig passierte es gelegentlich, dass für den P 2414/2427 keine Lok zur Verfügung stand. Als Ersatz kam interessanterweise

» Im Zweifelsfall zog man als Ersatz für die P 8 auch andere „Preußinnen“ heran, etwa eine T 18 ...

auch dann manchmal eine „Preuße“ zum Zuge, nämlich eine Eckeseyer T 18. Am 23. Juli 1962 etwa war es die 78 013, die den P 2414 von Hagen nach Altenhundem beförderte. Dass der Zug damals mit

15 Minuten Verspätung in Plettenberg eintraf, dürfte weniger an der mangelnden Leistung der Zuglok als vielmehr an der Suche nach einer Ersatzbespannung für den P 2414 gelegen haben.

Was wurde aus den „Preußinnen“?

Mit dem Fahrplanwechsel Ende Mai 1965 war natürlich Schluss mit dem Bestwiger P-8-Zugpaar auf der Ruhr-Sieg-Strecke. Der „Zubringer“ über die Obere Ruhrtalbahn existierte auch im Winter 1965/66 noch – wahrscheinlich letztmalig. Bestwig war nach Schließung des Bw Wuppertal-Vohwinkel im Jahr 1965 das letzte Bw für P 8 im Bereich der Bundesbahndirektion Wuppertal. Doch diese Phase währte nur kurz: Im März 1966 waren dort bereits viele P 8 abgestellt, die man schon 1962

aus Dieringhausen und erst 1964 aus Wuppertal-Langerfeld übernommen hatte. Im Sommer des Jahres 1966 dürften die letzten Bestwiger P 8 abgestellt worden sein.

Die im Bw Hagen Gbf stationierten G 10 waren noch bis Ende der 60er-Jahre in Hagen-Vorhalle, Hagen-Hengstey und in Bestwig aktiv. Buchmäßig waren sie zwischenzeitlich noch nach Bestwig umbeheimatet worden, aber nur ein oder zwei Loks wurden dort tatsächlich auch für Rangierarbeiten herangezogen. Der große Rest blieb in Hagen Gbf, inzwischen Außenstelle des Bw Bestwig. Auf der Ruhr-Sieg-Strecke kamen letztmalig im Juli 1965 Hagener G 10 mit Arbeitszügen zum Einsatz.

Dr. Rolf Löttgers

Die erste Wagenklasse, die es in diesem Zug eigentlich gar nicht geben sollte, ist im Frühjahr 1991 deutlich überrepräsentiert im P 15481 von Blumenberg nach Staßfurt (Foto in Klein Gernersleben). Hinter der führenden 112 rollen zwei Ag-Modernisierungswagen, die 2. Klasse führt der folgende Bghw, dahinter ein Pwg 88 aus dem Güterzug-Wagenpark sowie die 106 104 als Schlusslok

em-Serie:
„Der besondere Zug“
P 15481 Blumenberg –
Staßfurt



Martin Weltner

■ Der besondere Zug

Erstklassig unterwegs

Personenzüge führten bei der Deutschen Reichsbahn in der Regel nur die zweite Wagenklasse. Doch in den 90er-Jahren wurden viele 1. Klasse-Wagen der DR im Fernverkehr arbeitslos und wurden bis zum Fristablauf im Nahverkehr abgefahren. Ein Beispiel

Zu Beginn der 90er-Jahre war der heute geschlossene Bahnhof Blumenberg in der Magdeburger Börde noch ein kleiner Eisenbahnknoten an der Hauptbahn Magdeburg – Halberstadt mit abzweigenden Nebenbahnen nach Eilsleben, Schönebeck und Staßfurt. Während auf den beiden erstgenannten Strecken nur LVT fuhren, gab es nach Staßfurt auch noch lokbespannte Züge, wie den P 15481, der für die knapp 33 Kilometer 56 Minuten Fahrzeit benötigte.

P-Zug mit Packwagen

Als Fotostelle hatte ich mir an einem Frühjahrstag 1991 den Haltepunkt Klein Gernersleben ausgesucht. Dort gab es ein kleines Empfangsgebäude, einen alten Güterwagenkasten als Lagerraum und eine handbediente Schranke – obwohl Klein Gernersleben für viele Züge nur noch Bedarfshalte-

punkt war, traf man noch Reichsbahn-Personal an. Auf meine Frage an den freundlichen Eisenbahner, ob der P 15481 heute halten würde, nickte er und sagte, er habe etwas für den Packwagen. Das klang gut, denn Gepäckwagen waren zu jener Zeit schon nicht mehr selbstverständlich. Um 14:17 Uhr kurbelte

» Die Ag-Modernisierungswagen boten besten Fahrkomfort auf der Nebenbahn durch die Börde

der gute Mann die Schranke herunter, und langsam dieselte eine Güstener 112 in den Haltepunkt ein. Hinter der Lok hingen zwei Modernisierungswagen der Gattung Ag, entstanden in den frühen 60er-Jahren aus alten Vorkriegswagen und teilweise auch

als Neubau. Diese 1. Klasse-Wagen für den Fernverkehr verfügten über sieben große Abteile mit jeweils sechs stoffbezogenen Sitzen und boten besten Fahrkomfort, das obere Drittel der Seitenfenster konnte per Kurbel geöffnet werden. Die unterschiedliche Höhe der Längsträgerverkleidung zeigt übrigens deutlich, dass es auch unter den weitgehend vereinheitlichten Modernisierungswagen Unterschiede im Detail gab, was unter anderem in den verschiedenen Spenderwagen begründet war. Als dritter Wagen folgte ein Bghw, damals noch eine Selbstverständlichkeit. Als vierter Wagen schließlich der Gepäckwagen, ein Pwg 88, entstammend aus einer Serie von 240 Exemplaren, die die DR als Güterzug-Begleitwagen beschafft hatte, die aber später oft in den Reisezugdienst abwanderten und dort als Gattung Daa bezeichnet wurden. Die Krönung des merkwürdigen Zuges bildete die 106 104 vom Bw Güsten, die an den Personenzug angehängt war, um eine Leerfahrt über die eingleisige Strecke einzusparen.

Leichtes Spiel für Modellbahner

Modellbahner sollten keine Probleme haben, diesen merkwürdigen Zug mit dem hohen 1. Klasse-Anteil nachzubilden. Die V 100 ist von Roco und Brawa erhältlich, erstklassige Modelle der Modernisierungswagen sind oder waren von Piko erhältlich. Die Bgwh-Wagen zählen zum Angebot von Heris, Roco und Brawa, während man den kleinen Pwg 88 in verschiedenen Ausführungen im Piko-Programm findet. Ebenfalls dort wird man fündig, wenn man eine Lok der Baureihe 106 sucht, die als Schlusslok fungieren soll. *Martin Weltner*

■ V 45 006 in N von Arnold

Französin auf DB-Gleisen

Eher eine Randexistenz stellten die zehn Dieselloks der Baureihe V 45 der Deutschen Bundesbahn dar. Und doch wagte sich Arnold 1979 an eine N-Nachbildung der V 45 006. War es ein erfolgreiches Unterfangen?

SERIE
Ein **Modell** und sein **Vorbild**
V 45 006

Modell-Versionen der Baureihe V 45 in N als Lok der Deutschen Bundesbahn (links) und als Werkbahn-Maschine



Mancher Modellbahnfreund mag erstaunt geschaut haben, als er 1979 die Ankündigung für die Neuheit in N las. Warum traute sich ein deutscher Hersteller an eine französische Lokomotive? Aus Marketingsicht war das leicht erklärt: Die Lok gab es bei den Französischen Staatsbahnen SNCF und bei der Deutschen Bundesbahn, sie taugte also für zwei Modellbahnmärkte. Kein Wunder, dass Arnold von Anfang an beide Varianten auflegte. Neben der SNCF-Lok Y 9200 erschien auch die DB-Lok V 45 006.

Exot aus dem Saarland

Für deutsche Verhältnisse war die V 45 allerdings ein reichlich exotischer Loktyp. Im Jahre 1956 hatten die Eisenbahnen des Saarlandes (EdS) bei SACM Graffenstaden zehn Dieselloks mit der Achsfolge B bauen lassen. Sie sollten im Rangierdienst Verwendung finden und waren weitgehend baugleich mit der Reihe Y 9100 der SNCF. Die Kraft des 295 Kilowatt (ca. 400 PS) starken Dieselmotors wurde über ein Voith-Strömungsgetriebe und Rollenketten auf die beiden Treibradsätze übertragen. Von ihrer Charakteristik her waren die Loks eigentlich Kleinloks.

Als das Saarland 1957 an die Bundesrepublik Deutschland angegliedert wurde, übernahm die Bundesbahn die Eisenbahnen des Saarlandes und auch die V 45 001 bis 010. Beim neuen Eigentümer kam der französische Zweiaxser aber nicht über eine Existenz am Rande hinaus. Schon Anfang der 1960er-Jahre lösten V 60 der DB die V 45 im Rangierdienst auf den Saarbrücker Bahnhöfen ab.

Die Bundesbahn hätte sich gerne von den Loks getrennt, die nicht zu ihrem übrigen Fahrzeugpark passten, doch fand sich kein Käufer. So musste die DB sehen, was sich mit den Maschinen anstellen ließ. V 45 001 und 002 wurden ausgemustert und dienten als Ersatzteilspeicher, die anderen wurden zu Werkloks in Ausbesserungswerken bestimmt, darunter V 45 006, die in den AW Schwerte und Darmstadt tätig wurde.

Das erste Modell der V 45 in N

Für die Modellbahner gab es seit den 1960er-Jahren eine H0-Version der SNCF-Lokomotive. Das einfach gehaltene Jouef-Produkt kam aber kaum über Frankreichs Grenzen hinaus; auch die ab 1976 erhältliche DB-Version erlangte in Deutschland keine weite Verbreitung. 1979 trat dann Arnold mit seiner Konstruktion in N auf den Plan. Das konkrete Vorbild, die V 45 006, kam seinerzeit noch im AW Darmstadt zum Einsatz. Damit

war es zumindest gut möglich, Informationen zum Original zu beschaffen.

Das dabei entstandene, unter der Artikelnummer 2055 erhältliche Modell wirkte für deutsche Gepflogenheiten ungewohnt und exotisch. Das lag nicht unbedingt am rückseitigen Führerstand mit der langen Motorhaube davor, sondern eher an der Geländergalerie, die auf beiden Seiten daneben verlief (was heute übrigens ebenso bei der

» Dem H0-Modell der V 45 von Jouef folgte drei Jahre später ein Pendant in Nenngröße N von Arnold

DB üblich ist). Die optische Umsetzung der V 45 war durchaus gelungen, wies aber auch ein Manko auf: Dass die kleine V 45 006 ohne Führerstandsverglasung auskommen musste, entsprach nicht dem inzwischen üblichen Standard. Gleiches galt für das parallel angebotene SNCF-Modell der Y 9200 (2056), das in Deutschland kaum größere Verbreitung fand und heute relativ gesucht ist.

Mit schwerem Metallguss-Aufbau und Rahmen brachte die kleine V 45 zwar ein gewisses Gewicht auf die Gleise, doch das zweiaxsiges Fahrgestell (teils mit, teils ohne Kunststoffeinsätze vor der Hinterachse) sprach nicht gerade für herausragende Traktionseigenschaften. Wirklich gut rangieren ließ sich mit ihr nicht, besonders dann nicht, wenn die Schienen verschmutzt waren.

Technische Daten zur Baureihe V 45 der DB

Achsfolge	B
Länge über Puffer	9.360 mm
Gesamtachsstand	3.838 mm
Raddurchmesser	1.050 mm
Dienstmasse	33,5 t
Achslast	17,0 t
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
Leistung	400 PS
Kraftübertragung	hydraulisch/Kette

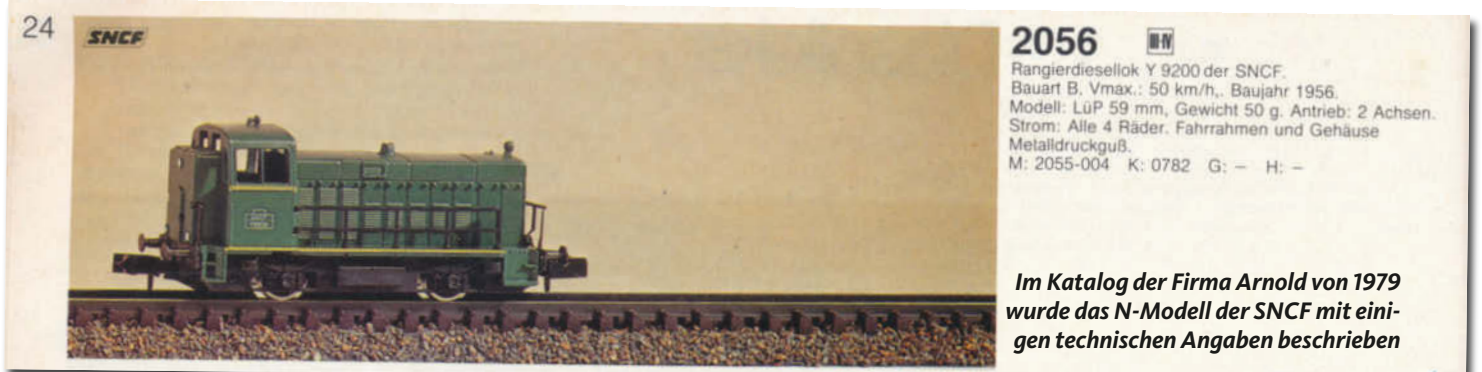
Exkurs zur DB-V 45 005

Für den Modellbahner gibt es im Zusammenhang mit der V 45 eine weitere interessante Einsatzmöglichkeit: Während mehrere Schwestermaschinen als Werkloks weitgehend vor der Öffentlichkeit verborgen blieben, kam die V 45 005 des Bw Bayreuth im regulären Personenverkehr zum Einsatz. Auf der kurzen Nebenbahntrasse Falls – Gefrees übernahm sie Ende der 1960er-Jahre für einige Zeit den Gesamtverkehr. Die fehlende Zugheizeinrichtung war kein Hindernis für die Personenzug-Bespannungen, denn auf dieser Strecke verwendete die DB die letzten Bi-Wagen mit kohle-gefeuerter Eigenheizung. Ersetzt wurde die V 45 später durch die DB-V 60. MW

Archiv Carl Bellingrodt/Sig. Brinker



Bei der DB kamen die Diesellokomotiven der Baureihe V 45 vor allem in AW-Diensten zum Einsatz; die V 45 006 etwa war jahrelang im Ausbesserungswerk Schwerte (Westfalen) unterwegs



Oliver Strüder (2)

Das Marketingkalkül schien übrigens ebenso wenig aufgegangen zu sein, denn die Verkaufszahlen der V 45 006 ließen zu wünschen übrig. Ob es nur am außergewöhnlichen Vorbild lag? Arnold sann jedenfalls auf Abhilfe und bot zunächst ab 1981 die Startpackung 0114 an, die neben der V 45 006 drei Güterwagen sowie ein Schienenoval samt Fahrregler enthielt. Zugleich statete man die DB- ebenso wie die SNCF-Lokomotive zusätzlich mit der neuen hauseigenen Simplex-Kupplung aus. Diese Versionen (2057/-58) waren allerdings nur 1981 erhältlich.

Optimierung der Optik

Ab 1982 rüstete Arnold die beiden Ausführungen endlich mit einer Führerstandsverglasung aus. Während die DB-Lok weiterhin als V 45 006 auf N-Anlagen rangieren durfte, beschriftete man die SNCF-Lokomotive zur Y 51000 um, ohne die zwar nicht sehr großen, aber dennoch sichtbaren Bauartunterschiede des Vorbilds zu berücksichtigen. Bis einschließlich 1985 war die SNCF-Lok unter der Artikelnummer 2056 verfügbar. Nur 1986 gab es eine überarbeitete und nun für die Epoche III geeignete Version – angekündigt als Y 7233 und erschienen schließlich als Y 51115 (2061).

Auch aus der DB-Lok hatte Arnold inzwischen Varianten abgeleitet: 1983/84 wurde die in Orange lackierte Werklok des Stahlwerks Brüninghaus aus Westhofen (Westfalen) aufgelegt (2060). Im ersten Jahr waren ihre Geländer noch grau, später dann schwarz lackiert. Und bereits seit 1982 gab

es – noch exotischer – die Lokomotive D2895 von British Railways (-59).

1980 kam die letzte V 45 vom Gleis

Die rote DB-Version – übrigens zeitlebens mit Epoche-III-Beschriftung – durfte noch bis 1990 im Arnold-Programm ausharren. Damit überlebte sie ihr Vorbild um immerhin ein Jahrzehnt. Denn kurz nach Erscheinen des N-Modells hatte die originale V 45 006 – seit 1968 als 245 006 geführt – ihren Dienst bei der DB quittiert. Nach 24 Einsatzjahren musterte die DB die Lok im

Sommer 1980 aus. Über den Lokomotivhändler Layritz im bayerischen Penzberg wurde sie noch an eine Gleisbaufirma nach Italien verkauft, wo sie aber nur als Ersatzteillieferer diente und um 1987/88 zerlegt wurde.

Für das Arnold-Modell gab es hingegen ein Wiedersehen, als die Saarland-Diesellok 1994 exklusiv für idee+spiel-Fachhändler nochmals mit der neuen Artikelnummer 2034 aufgelegt wurde. Wie eh und je fuhr das Modell als V 45 006. Ob man bei Arnold Restbestände aus dem Lager auf diese Weise aufbrauchen wollte?

Große Nachwirkung erzielte die Aktion von 1994 jedenfalls nicht. Nach Arnolds Insolvenz 1995 und der Übernahme 1997 durch Rivarossi und 2003 durch Hornby legte man die Diesellok nicht wieder auf. Wie die Original-V 45 hatte sich die N-Version heimlich, still und leise verabschiedet.

Nachschlag in puncto V 45 gab es später noch für HO-Bahner: Nur auf kleine Stückzahlen brachte es der ab 1989 angebotene Bausatz von Model Loco (ML 221). Seit 2010 ist das jüngste und bislang beste Modell einer HO-V 45 auf dem Markt: In Zusammenarbeit mit Makette brachte NPE in jenem Jahr ebenfalls die 245 004 auf den Markt – sowohl in analoger (22006) wie digitaler Gleichstromversion (33006) als auch als Wechselstromlokomotive (44006). Inzwischen sind weitere Ausführungen erschienen, darunter als Lok der EdS und als DB-Maschinen für die Epoche III, sogar mit Sound. Aufgelegt wurde überdies eine Version als V 45 006 (22055/33055/44055). MW/OS/MHZ

V 45 006

Hersteller	SACM Graffenstaden
Fabriknummer/Baujahr	10043/1956
Abnahme	18.7.1956 Saarbrücken Hbf
Stationierungen	
Saarbrücken Hbf (EdS)	18.7.1956 – 31.12.1956
Saarbrücken Hbf (DB)	1.1.1957 – 11.8.1961
AW Schwerte	12.8.1961 – 6.11.1973 (Werklok)
AW Darmstadt	7.11.1973 – 24.8.1980 (Werklok)
Ausmusterung	24.8.1980 (Zerlegung als Ersatzteillieferer in Italien 1987/88)

Steckbrief

■ Der MEC Duisburg baut auf seiner Anlage Szenen des Ruhrgebiets nach

Heimatbahnhöfe als H0-Motivvorlagen

In der Stärke zweier Fußballmannschaften werkeln die Männer des Modell-Eisenbahn-Club Duisburg e. V. an einer großflächigen H0-Anlage, die mit den Bahnstationen Rheinhausen, Rheinhausen Ost und Duisburg-Wedau genau das abbildet, was sich in den 1960er-Jahren vor der Haustür ihres Vereinslokals abspielte

Als Anlagenthema hat sich aus dem ursprünglichen Vorhaben „Personenbahnhof Rheinhausen und dessen Umfeld“ mittlerweile das Großprojekt „Duisburg mit verschiedenen Schauplätzen innerhalb des Stadtgebietes“ entwickelt. Begonnen wurde der Bau der Anlage ursprünglich mit dem Personenbahnhof Rhein-

hausen – entstanden in den 1970er-Jahren als H0-Anlage der späten Bundesbahn-Epoche III im Übergang zur Epoche IV. Schon kurz nach dem Baustart gab es neue Ideen für thematische Erweiterungen, die inzwischen soweit fortgeschritten sind, dass der Betrieb auf der U-förmigen Anlage uneingeschränkt stattfinden kann. Viele

Abschnitte sind allerdings noch im Rohbau, sehen aber der landschaftlichen Vollendung entgegen.

Rundreise über die Anlage

Beginnen wir die Beschreibung der Anlage mit einer Rundreise. Der Start erfolgt im Westen des Bahnhofs Rheinhausen. Dazu tauchen wir vorerst

Der Bahnhof Duisburg-Wedau in unmittelbarer Nachbarschaft des Güterwagen-AW und Bw Wedau hat nur Bedeutung für den Nahverkehr, sodass Fernreisezüge auf der noch zu elektrifizierenden Strecke nicht am Bahnsteig halten



ab in den Untergrund: In einem dreigeschossigen, beleuchteten und verglasten Schattenbahnhof stehen 36 Zuggarnituren mit jeweils maximal vier Metern Länge zur Fahrt über die Anlage bereit. Dieser Speicherbereich beherbergt in der unteren Ebene die Gleise der Ausgangs- bzw. Endpunkte Hohenbudberg sowie Krefeld, Kleve/Xanten in der mittleren Ebene. Die Originalbahnhöfe waren von Rheinhausen aus ebenfalls gleismäßig erschlossen.

Die Strecken auf der Clubanlage führen vom Schattenbahnhof über ein Anlagensegment ohne Vorbildbezug Richtung Rheinhausen. Dieser Landschaftsteil ergab sich in seiner Gestaltung aus dem Rohbau der Trassen zum Schattenbahnhof. Der folgende kleine Industriepark an der Strecke mit der entsprechenden Gestaltung einer vorhandenen Raumsäule ist eine Reminiszenz an die Industrie von Rheinhausen und Duisburg ohne konkretes Vorbild.

Der folgende Personenbahnhof Rheinhausen ist ein Trennungsbahnhof mit vier Gleisen, zwei In-

selbahnsteigen mit Teilüberdachung und dem Empfangsgebäude. Er trennt die Strecken von Duisburg, die über den Rhein kommen und nach Krefeld bzw. Xanten/Kleve führen, und die Gütergleise zum Rangierbahnhof Hohenbudberg.

» Der Bahnverkehr im Ruhrgebiet der Epochen III und IV wird in HO vorbildgerecht dargestellt

In den 1970er-Jahren fuhren die Züge am Bahnsteig 1 von Gleis 1 in Richtung Moers, Xanten und Kleve, an Bahnsteig 1 von Gleis 2 nach Duisburg, Oberhausen und Essen, am Bahnsteig 2 von Gleis 3 in Richtung Krefeld, Viersen und Mönchengladbach sowie an Bahnsteig 2 von Gleis 4 nach Duisburg, Gelsenkirchen und Wesel.

Das erste Bahnhofsgebäude wurde 1877 in der Nachbarschaft des heutigen Gebäudes errichtet

und bereits 1904 wieder abgebrochen. Das neue und jetzige Bahnhofsgebäude, wie es auf der Anlage steht, wurde 1904 eingeweiht. Die beiden Bahnsteige sind nach Baumaßnahmen zwischen 2000 und 2010 durch einen neuen, außerhalb des Bahnhofsgebäudes liegenden Zugang zu erreichen, sehen heute also völlig anders aus als auf dem nachgebildeten Schaustück. Das Modell des Empfangsgebäudes ist ein kompletter Eigenbau und weist eine Innenraumgestaltung mit Schalterhalle, Bahnbüros, Fahrkarten- und Gepäckschaltern, Gastwirtschaft mit Inneneinrichtung, Warterräumen 1. und 2. Klasse, Bahnsteigabgängen sowie Figuren und einer Beleuchtung mit unterschiedlichen Lichteffekten auf.

Der Binnenhafen ist schon in Bau

Von Osten kommend erschließt die Strecke den Haltepunkt Rheinhausen Ost. Der Rangierbahnhof Rheinhausen ist vorgelagert. Der Originalplan liegt vor, die Gleisanlagen müssen noch gebaut

Textfortsetzung auf Seite 65





Die Bahnhofsansichten in Richtung Hohenbudberg (links), Uerdingen/Krefeld (mittig) und Xanten führen alle zum Schattenbahnhof im Nachbarraum

Der Schattenbahnhof bietet in drei Ebenen mit 36 Abstellgleisen Platz für die von Rheinhausen bzw. Wedau abgehenden bzw. ankommenden Güter- und Personenzüge



Vereinsgeschichte

MEC Duisburg e. V.

Am 1. November 1976 wurde unser Modellbahnclub gegründet. Das erste Vereinslokal war eine Relais- und Trafostation der DB. 1989 suchte sich die Deutsche Bundespost ausgerechnet die aufgemöbelte Station mit unseren tollen Räumlichkeiten als Standort für ihren neuen Funkturm aus. Vorübergehend trafen wir uns in einer Gaststätte und später im Gebäude einer Privatschule. 1996 wurden uns Kellerräume in einer ehemaligen Färberei an der Ruhrorter Straße in Duisburg-Kaßlerfeld angeboten. Nach erheblichen Sanierungsarbeiten durch die wenigen verbliebenen Mitglieder und durch viel Unterstützung in organisatorischer, materieller und



www.mec-du.de

mm (11)



finzieller Hinsicht durch den Vermieter konnten 2006 nach einem Beschluss der Hauptversammlung die Arbeiten an einer neuen Vereinsanlage begonnen werden. Alles verlief recht schleppend, da nur noch acht von ehemals 47 Mitgliedern aktiv waren. Mit

Die Duisburger Modellbahner Eike Riethausen, Helmut Kirchmann und Werner Neuburg (von links) am zentralen Stellpult der HO-Anlage

gezielten Presseartikeln wurde in der Folgezeit auf unseren Verein aufmerksam gemacht, und

nach einem Tag der Offenen Tür im Jahr 2004 stieg die Mitgliederzahl auch wieder an. Nachdem wir uns 2010 auf der Breidenbach-Modellbahnmesse in Rheinberg mit einer HO-Modul-Anlage präsentiert hatten, zählen wir inzwischen wieder 22 Mitglieder. SV

*Der Bahnhof Rheinhausen wurde mit Empfangsgebäude, Gleisanlagen und benachbarten Straßen-
zügen dem Original nachgebildet. Beeindruckend sind
die langen Bahnsteiggleise und die vorbild-
gerecht breiten Bahnsteige. Auch die Fußgänger-
unterführung rechts im Vordergrund gab es einst*



Sig. MEC-DU



*Das 1904 erbaute Empfangsgebäude Rheinhausen wurde bis ins letzte Detail aus verschiedenen Mauer-
'platten nachgebaut. In mehreren Räumen kann man außerdem eine Inneneinrichtung erkennen*





Während der Clubabende darf jedes Mitglied seine Fahrzeuge mitbringen, sodass auch eine moderne RBH-Diesellok am Stellwerk Rheinhausen zu beobachten ist. Die Häuserzeile im Hintergrund ist übrigens auch vorbildgerecht nachgebaut



Volker Segel/Sig. MEC-DU



Direkt neben dem Fußgängertunnel rechts vom Empfangsgebäude gab es einst einen florierenden Kiosk, der in Eigenbau entstand



Der zweigleisige Streckenabschnitt mit mehreren Brücken und Überführungsbauwerken von Rheinhausen nach Wedau ist noch in Bau, aber bereits befahrbar. Im Vordergrund soll der große Binnenhafen mit Anschlussgleis der Hafenbahn und langen Kaimauern entstehen

Bahnhofsabfahrt Richtung Duisburg am Ende der gestalteten Landschaft. Die Arbeiten zur bevorstehenden Elektrifizierung sind bereits erkennbar



werden. Sich vom Haltepunkt Rheinhausen Ost gen Osten wendend, führt die Hauptstrecke über Unter- und Überführungsbauwerke als Stadtfahrt über ein noch zu gestaltendes Industrie- und Hafenareal mit dem Haltepunkt Duisburg-Hafen Richtung Niederrhein. An der Ausgestaltung des Industrie- und Hafenbereichs mit entsprechenden Bauwerken wird kräftig gearbeitet.

Über die zweigleisige Niederrhein-Strecke wird auf der Vereinsanlage abweichend zum Original der Bereich Duisburg-Wedau erreicht – früher Rangierbahnhof mit Bw und Ausbesserungswerk. Das dortige Gebäude des Personenbahnhofs entspricht als Nachbau ebenfalls dem Original.

Die sich auf der Anlage an das Bahngelände anschließende Wohnbebauung einschließlich der Hinterhöfe von Duisburg-Neudorf ist nach Originalfotos umgesetzt worden. Der weitere Streckenverlauf führt über den eingangs erläuterten Landschaftsteil in die obere Ebene des Schattenbahnhofs als End- bzw. Ausgangspunkt Duisburg.

Zuginsatz und Steuerung

An speziellen Fahrtagen wird ausschließlich Lok- und Wagenmaterial wie zu den Vorbild-Epochen III/IV eingesetzt. Meist wird aber mit Zügen aus unterschiedlichen Epochen gefahren, also auch mit modernen Fahrzeugen der Gegenwart.

Grundsätzlich kann alles an rollendem Material über die Anlage geschickt werden, was seitens der Vereinsmitglieder zur Verfügung gestellt wird, denn der Club selbst hat keinerlei Fahrzeugmodelle im Bestand. Voraussetzung ist lediglich die digitale und fahrtechnische Einmessung der Triebfahrzeuge durch den „Fahrdienstleiter“. Gesteuert

MEC-Nebenschauplatz

Rund um Rheinhausen-Trompet in N

Eine spezielle Gruppe unseres Vereins baut zurzeit an einer N-Anlage der Epoche V mit doppelgleisiger Streckenführung und bis auf den Bahnhof Rheinhausen-Trompet ohne konkreten Vorbildbezug. Landschaftlich hat das lang gezogene und mit teils großzügigen Gleisradianen versehene Schaustück eher Mittelgebirgscharakter.

Abwechslung bringen ein Containerterminal mit Gleisanschlüssen und entsprechendem Rangierfeld, Industriebereiche, Brücken, Streckenquerungen und ein mehrgleisiger Schattenbahnhof. Auch diese Anlage wird digital gesteuert, jedoch bis zur landschaftlichen Fertigstellung noch viel Zeit in Anspruch nehmen.

SV

Die N-Anlage des Duisburger Modellbahnclubs steckt noch in den Bauanfängen



wird die Anlage digital über das Selec-trix-Bussystem. Gefahren wird allerdings mit DCC über eine PC-Steuerung mittels Freiwald-Software und alternativ über Roco-LokMaus-Handregler vom Anlagenrand aus. Die gesamte Anlage ist in Blockabschnitte unterteilt, die in den automatischen Ablauf eingebunden sind. Im Bereich Rheinhausen bis Duisburg-Hafen sind bereits moderne Lichtsignale installiert, Richtung Niederrhein stehen noch Formsignale an der Strecke. Überwacht wird das gesamte Betriebsgeschehen von mehreren Kameras, die ihre

Bilder auf einen großen Monitor am zentralen Stellpult übermitteln.

Eine optische Spezialität der Anlage sind die Hintergrundkulissen. Sie wurden mit handelsüblichen Abtönfarben gestaltet. Straßenzüge und Hausmodelle auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofs und der Gleisanlagen entstanden nach alten Fotos aus dem Stadtarchiv. Eine gerahmte Fotogalerie an den Wänden des Anlagenraums ermöglicht einen Vergleich mit der einstigen Originalbebauung.

Steffen Vieweg/Eike Riethausen

Formneue Reichsbahn-Dampflok in H0 von Märklin/Trix

DR-95⁰ mit Ölfeuerung



Mit der auf Ölhauptfeuerung umgebauten 95 0041 des Bw Probstzella bringen Märklin (Artikelnummer 39097) und Trix (25097) zu je 449,99 Euro eine wichtige Epoche-IV-Formvariante der ehemaligen preußischen T 20 für DR-Bahnfans in den Handel. Viele Baugruppen sind eine komplette Neukonstruktion, sodass nicht nur die besonders auffallende Abdeckung des Kohlenkastens an der Führerhausrückwand geändert wurde. Im Gegensatz

zum ebenfalls dreidomigen Epoche-II-Modell (39098) hat die DR-Maschine unter anderem geschweißte Wasser-

1966

erhielten 24 Loks in Meiningen eine Ölhauptfeuerung

vorrats-Behälter statt der genieteten sowie ein Dreilicht-Spitzensignal mit Reichsbahn-Laternen und einen Tur-

bodynamo erhalten. Auch das Dach des Führerhauses, einige Leitungsführungen am Kessel sowie die entsprechenden Aggregate wurden vorbildgerecht für die Öllok umkonstruiert. Ebenso wurden Details an der Front, wie z. B. die Rauchkammertür angepasst. Gut wirken auch der durchbrochene Barrenrahmen mit vielen angesetzten Bauteilen sowie der freie Durchblick unter dem Kessel. Im Führerstand sind ebenfalls viele Details zu erkennen, allerdings nur bis knapp

unter der Fensterkante, wo eine schwarze Abdeckung die eingebaute Technik versteckt. Als Zurüstteile liegen Kolbenstangenschutzrohre bei, die bei entsprechend großen Radien angesteckt werden können. Im Digitalbetrieb sind 24 Betriebs-, Licht- und Soundfunktionen abrufbar. Unser 370 Gramm wiegendes Testmodell zeigte während der Probefahrten ausgewogene Fahreigenschaften bis zur Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 106 km/h. MM



An der Front kann die Pufferbohle zugestüst werden



Ölvorratsbehälter für 4,5 Kubikmeter mit Aufstiegsleitern

**Herpa/ModellPro O: T GK-2
aus russischer Produktion**

mm (8)



Herpa/Modell-Pro Oe: Standmodell einer Schmalspurlok



■ Herpa/ModellPro O/Oe

Vitrinenmodelle regel- und schmalspuriger Diesellokomotiven

In einer attraktiven Vitrine mit Gleisstück werden die neuen im Maßstab 1:43 gefertigten O- bzw. Oe-Modelle ausgeliefert. Sie sind mit zwei Schrauben am Kunststoff-Sockel sicher befestigt, sodass sie den Transport von der russischen Fertigungsstätte nach Deutschland gut überstehen. Derzeit in der Auslieferung befindet sich die zweiachsige Diesellokomotiv (Artikelnummer 83MP0113/109,95 €), die gut in Industriebetriebe passt, da sie bis auf die montierte russische SA-3-Kupplung der hiesigen oft von In-

dustriebetrieben genutzten T GK-2 entspricht. Um Puffer montieren zu können, müssen allerdings die unteren beiden Lampen etwas höher gesetzt werden. Im Rahmen zwischen den gut dargestellten Radaufhängungen mit Lagerdeckel und Blattfedern ist ausreichend Platz, um einen Antriebsblock zu montieren. Leider sind die Radsätze mit dem angeordneten Antriebsstrang nicht beweglich, sodass die Lok auch nicht geschleppt werden kann. Der Führerstand ist detailliert mit Bedienelementen

und Handrädern umgesetzt. Auch die Gravuren und die mehrfarbige Lackierung sind gut.

Die zweite Neuheit ist eine Oe-Diesellokomotiv mit Mittelpuffer (-11) zum gleichen Preis. Das Modell mit Motorvorbau an der einen und Ladefläche an der anderen Seite sowie einem geräumigen Führerhaus passt recht gut auf deutsche Schmalspurbahnen. Der Führerstand ist ebenfalls komplett eingerichtet. Leider sind jedoch die beiden Drehgestellen starr am Rahmen montiert, sodass bei einer späteren Motorisierung etwas mehr Bastelarbeit anfällt. MM

■ Tillig TT

Offener Güterwagen für Europa

Offene, zweiachsige Güterwagen bildeten einst das Rückgrat des Güterverkehrs in Europa. Modellbahner mit Hang zu den Epochen III/IV sollten daher auch diesen Wagentyp in unterschiedlichen Varianten in ihrem Bestand führen. Als Formneuheit stellte Tillig die baugleiche Gattung Es von DR (Artikelnummer 14070), DB (-71) und CSD (-73) bzw. Wddo der PKP (-72), Omm der ÖBB (-74), Ky der MÁV, E der

GySEV (-76) sowie L der FS (-77) vor. Die je 24,90 Euro kostenden Modelle zeigen alle Details des Vorbilds, wobei die Gravuren der Türen auch an der Innenseite vorhanden sind. Gelungen ist ebenfalls der mit grau verwitterten Holzbohlen dargestellte Boden des Zweiachssers. Selbst nachgerüstet werden können die beiliegenden Rangiergriffe und -tritte sowie die üblichen Details an den Pufferbohlen. MM



Tillig TT: formneuer Güterwagen mit und ohne Bremserbühne sowie mit Bedruckungen diverser europäischer Bahngesellschaften

■ Fleischmann N

Flachwagen Rmms mit drei Rohren

Mit einer Eigenmasse von nur elf Gramm rollt der formneue, vierachsige DB-Flachwagen mit der Gattungsbezeichnung Rmms vor. Das schwarze Modell zeigt alle Details des Originals, eine mehrfarbige, saubere Bedruckung sowie eine gut gestaltete Holzbeplankung der Ladefläche. Zunächst wird die Neukonstruktion im Dreierset (Artikelnummer 826702/109,90 €) mit jeweils drei Großrohren beladen ausgeliefert. MM



Fleischmann N: Rmms mit drei patinierten Großrohren

■ Piko H0

D.141 aus Italien



Piko H0: formneue Rangierlok der FS

Die Sonneberger bedienen zunehmend europäische Nachbarländer mit Formneuheiten. Aktuell wurde die Diesellokomotiv-Reihe D.141 in der Gleichstrom- (Artikelnummer 52440/234,99 €) und Digital-Version mit Sound für beide Stromsysteme (-42/-43) für 324,99 bzw. 334,99 Euro vorgestellt. Diese zweite Neukonstruktion nach einem Vorbild aus Italien wurde ab 1962 in einer Serie von 29 Stück beschafft. Mit ihrer Leistung von 600 PS wurden die vierachsigen Rangierloks auch vor Personen- und Güterzügen eingesetzt. Für die

Modellumsetzung hat man sich die in Padua stationierte D.141.1019 der FS ausgesucht, wie sie während der Epoche IV im Einsatz war. Gegenüber der nur in Italien erhältlichen Variante hat das hier vorgestellte Modell noch das ursprüngliche Dach sowie die originalen Handläufe, aber bereits Scheibenwischer in geänderter Position. Gelungen sind auch die durchbrochenen Lüftungsgitter an der Front und auf dem langen Vorbau. Angetrieben werden alle Radsätze, wobei je ein äußeres Rad einen Haftreifen trägt. MM

■ CSD-Reihe M 152.0 in H0 von Roco

Tschechische Leichttriebwagen

Nicht überall in Deutschland sind die zweiachsigen, ab 1975 eingesetzten Triebwagen aus unserem östlichen Nachbarland bekannt, die aber auch hiesige Bahnhöfe anliefen. Nach dem Prototyp von 1973 beschaffte die CSD in hoher Stückzahl die neuen, in Leichtbauweise erstellten Triebwagen der Reihe M 152.0 sowie dazu passende Beiwagen Blm. Die später unter der Reihenbezeichnung 810 laufenden Triebwagen waren in der Lage, bei einer Reisegeschwindigkeit von bis zu 80 km/h (Modell $v_{\max}$ 125 km/h) zwei Beiwagen mitzuführen. Für Modellbahner interessant ist dabei, dass der Triebwagen mangels Steuerwagen an den Endbahnhöfen umgesetzt werden muss.

1987

erhielten die Triebwagen die Reihenbezeichnung 810

Setzt man mehrere Triebwagen ein, kann jeder mit der serienmäßigen Lokführerfigur bestückt bleiben, da es auch keine Vielfachsteuerung gab. Diese haben dann aber aufgrund der großen Scheiben eine gute Sicht auf die Strecke. Umgekehrt kann man natürlich gut den dargestellten abge-



An der Front von M 152.0 und Blm kann die Öffnung für die Modellkupplung verschlossen werden



Triebwagen-Unteransicht mit allen wichtigen Details

schlossen Führerstand einsehen, der wie die gesamte Inneneinrichtung kurz unter der Fensterlinie mit einer braunen Abdeckung der Antriebskomponenten endet. Der Mittelmotor wirkt auf beide Radsätze, die keine

Haftreifen haben. Dank der Eigenmasse von 226 Gramm ergeben sich mit dem 72 Gramm wiegenden Beiwagen keine Probleme. Optisch ansprechend wurden an den Endseiten ab Werk keine Kupplungen montiert, die

aber ebenso wie starre Verbindungen beiliegen, aber dann nur einen „Kreisverkehr“ ermöglichen.

Optisch wirken die Kunststoffmodelle dank ihrer rot/beigefarbenen Lackierung in Kombination mit dem hellgrauen Dach- und Fahrgestellbereich attraktiv. Auch gefallen die roten Sitze, die bedruckten Fensterscheiben sowie die mehrfarbigen Anschriften samt Fabrikschild. Der nicht einsehbare Wagenboden zeigt viele Gravuren, hat aber zur Freude der Betriebsbahner keine angesteckten Teile, die abfallen können. Obwohl die aufgedruckten Schilder mit den Betriebsnummern recht plastisch wirken, hat Roco Ätzschilder beigelegt, die auch eine zweite Wagennummer enthalten. Ebenfalls selbst angebracht werden können verschiedene Zuglaufschilder. Über DIP-Schalter lassen sich in der Analogversion verschiedene Lichtfunktionen einstellen, sodass die zweiteilige, analoge (Artikelnummer 70372/239,90 €) bzw. digitale Einheit (-73/364,90 €) auch bei Nacht immer vorbildgerecht unterwegs ist. Wer mag, kann noch einen zusätzlichen Beiwagen (74240/89,90 €) einzeln ordern. Als weitere Variante ist auch die Epoche-V/VI-Version der ZSSK angekündigt. MM

Roco H0: Trieb- und Beiwagen der CSD in Lack und Beschriftung der Epoche IV



■ Eisenbahnmodellbau Crimmitschau HO

Kleinserien-38er Sachsens

Die Schleptenderlok der sächsischen Gattung XII H2 bzw. späteren Reichsbahn-Baureihe 38²⁻³ ist HO-Bahnern als einstiges Piko-Modell ein Begriff. Kleinserienhersteller Anti Gräßer aus Crimmitschau hat nun eine komplette Neukonstruktion geschaffen, die ein 1:87-Modell der sächsischen 38er mit niedrigem Umlauf darstellt – entstanden in Kooperation mit der Firma Modellbau Leonhardt, die Bestellungen entgegennimmt (leonhardtholger@web.de). Der C-Kuppler ist in Kunststoff/Metall-Mischbauweise ausgeführt und exakt detailliert. Als Antrieb kommt ein gefrästes Messingchassis der Firma profi modell thyrow zum Einsatz. Die Radsätze von Lok und Tender



Eisenbahnmodellbau Crimmitschau HO:
Schleptenderlok 38 205 der DR

sind vorbildgerecht und bestehen aus Neusilberguss. Alle Teile der Loksteuerung wurden aus Messingfeinguss gefertigt und sind auch einzeln als

Zurüstsatz erhältlich. Die Montage des Lokmodells erfolgt auf Kundenwunsch über alle Epoche-Versionen hinweg sowie mit individuellen Lok-

nummern. Die abgebildete DR-Maschine hat beispielsweise die Artikelnummer 380487 und kostet als Komplettmodell 1.650 Euro. PW

Kleinbahn schließt

Nachdem wir in *em* 2/21 noch ausführlich über die Firmen Kleinbahn und Klein Modellbahn berichtet hatten, überraschte uns Anfang Januar folgende Presseinfo: „Jedem Neuanfang geht ein Abschied voraus. Ab 15. Januar schließen unser Postversand und Online-shop. Wir bedanken uns recht

herzlich für die jahrelange Treue und das entgegengebrachte Vertrauen!“ Wer also noch Kleinbahn-Modelle erwerben möchte, sollte schnell im Ladenlokal in der Wiener Gatterederstraße 4 vorbeischaun, denn der Abverkauf hat schon am 1. Februar begonnen. Info: www.kleinbahn.com EM

■ Roco HO

Schiebewandwagen Hbbllns



Roco HO: neu konstruierter
Schiebewandwagen der AAE

Gleich mit den Beschriftungen mehrerer europäischer Bahnverwaltungen wird der formneue Schiebewandwagen der Gattung Hbbllns gefertigt, der für den Transport von großvolumigen Ladegütern entwickelt wurde. Durch die Schiebewände können die Zweiachser schnell per Kran oder Stapler mit Paletten beladen werden und bieten einen guten Wetterschutz. In Modell unerheblich ist die Unterscheidung zwischen dem Hbbllns mit und dem Hbbins ohne Zwischenwände, denn am Kunststoffgehäuse lässt sich

nichts öffnen. Uns erreichte das gut rollende und 87 Gramm wiegende Modell der Ahaus-Alstätter Eisenbahn (Artikelnummer 77485/36,90 €), die als erstes solche Fahrzeuge vom Waggonbau Niesky erhielt. Im Gegensatz zu den recht schlichten, mehrfarbig bedruckten Seitenwänden sind die Stirnseiten mit den je zwei U-förmigen Entriegelungshebeln detailliert gestaltet. Allerdings sind auch mehrere Öffnungen sichtbar, in die man die beiliegenden Griffe und Rangierertritte einstecken sollte. MM

■ Märklin HO

Kühlwagen Tnoms 35

Märklin HO: DB-Kühlwagen
mit glatten Seitenwänden



Mit dem zweiachsigen Tnoms 35 der DB hat man einen neuen Kühlwagen-Typ ins Programm genommen. Er verfügt über isolierte, glatte Seitenwände sowie auf beiden Stirnseiten eine hoch liegende Bühne, die den Zugang zur runden Beriesungsöffnung ermöglicht. Damit man die zahlreichen Gravuren am weißen Epoche-III-Modell (Artikelnummer 46171/37,99 €) besser erkennen kann, sollte man ihn dezent patinieren. MM

■ Liliput N

Großraumgüterwagen Hbks/Hbbks

Die bereits in HO ausgelieferten, von Talbot entwickelten Großraumgüterwagen sind nun in N erhältlich. Als Doppelset gibt es die bei der DB eingestellten und in Ludwigshafen beheimateten weißen Hbbks mit Sillan- (Artikelnummer 260158) sowie gelbe in Düsseldorf beheimatete mit Dunlopillo-Matratzen-Werbung (-60/je 72 €). Als Einzelwagen für je 38 Euro werden

u. a. die Hbbks „Rockwool“ (265802), „Glasfaser“ (-01), „Rheinhold & Mahla“ (-13) sowie die kürzeren Hbks „Europlastic“ (265806) und „pelz-watte“ (-07) angeboten. Die je nach umgerechneter LüP (93,5/99,2/194,4 mm) 24 bis 25 Gramm wiegenden Zweiachser sind vorbildgerecht graviert, mehrfarbig bedruckt und verfügen über gute Rolleigenschaften. MM



Liliput N: Großraumgüterwagen in drei unterschiedlichen Längen

■ Dreiachsige Umbauwagen in 1 von Wunder

3yg mit echter Blattfederung



Wunder 1: Die vielen Funktionen der Umbauwagen werden unter www.youtube.com/c/PeterPernsteiner gezeigt

Peter Pernsteiner (2)

Die 3yg-Umbauwagen (Artikelnummern 15061 bis 73/je 849 €) wurden in Handarbeit aus Messing gefertigt und sind fein detailliert. So verfügen sie über funktionstüchtige, eiflagige Blattfedern für die Achslager, verschließbare Türen mit zusätzlicher beweglicher Nachbildung der Innengriffe, Gepäckgitter und Fenstertische nebst darunter befindlichem Aschenbecher und eine filigrane Bremsanlage. An den Wagenenden gibt es herunterklappbare Übergangsbleche sowie echte Gummiwülste. Zudem können wahlweise die beige-packten Schraubkupplungen, Bremschläuche und Heizungsschlauch-Nachbildungen montiert werden oder Klauen- bzw. Doppelhaken-Kupplungen von Märklin bzw. KM 1. Hierzu befindet sich an beiden Enden im Wagenboden eine entsprechende Kupplungskinematik, die bei Nutzung der Schraubkupplungen gegen mitgelieferte detaillierte Rahmenbleche getauscht werden können. Mit Doppel-



Detailansicht des BD3yg mit beweglicher, vierflügliger Drehfalttür

haken-Kupplungen fahren die knapp 42 Zentimeter langen und zwischen 2.110 bis 2.146 Gramm wiegenden Umbauwagen ab einem Radius von 1.394 Millimetern, auf geraden Gleisen Gummiwulst an Gummiwulst.

An einem Ende der 3yg-Wagen befinden sich über der Gummiwulst zwei digital zuschaltbare rote Schlussleuchten. Ebenfalls separat schaltbar sind die Innen-, Einstiegsbereich- und WC-Beleuchtungen. Beim Einschalt-

ten sorgt der Zimo-Digitaldecoder für das typische Neonröhren-Flackern. Zur Stromversorgung des Digitaldecoders mit integriertem Energiepuffer dienen die Kugellager der beiden äußeren Radsätze. Günter Wunder hat die AB3yg, B3yg und BD3yg bzw. in Epoche III BC3yg, C3yg und Cpw3yg als vier verschiedene Lackierungsgrundvarianten produziert. Hierbei konnten Vorbesteller je nach Basisversion unter zwei bis vier Stationierungsbeschriftungen wählen. Zudem konnte jede Wagenvariante mit vier verschiedenen Wagennummern geordert werden. Außerdem hat Wunder auch noch ein Epoche-IV-Wagenpaar in blauer Farbgebung der Tegernseebahn sowie ein exklusives achtteiliges Set „Deutsche Weinstraße“ aufgelegt. Als Besonderheit sollte hervorgehoben werden, dass die BD3yg- bzw. Cpw3yg-Wagen mit Gepäckabteil funktionstüchtige Drehfalttüren mit Federmechanismus haben. PP

■ Artitec HO

InterCity „Hondekop“

Die Niederländische Staatseisenbahnen modernisierten Anfang die 1970er-Jahre ihre grünen, vierteiligen elektrischen Mat54-Triebwagen „Hondekop“. Sie wurden mit einem Einholmstromabnehmer versehen, gelb lackiert und bekamen ein blaues Band um die Fenster, um als InterCity fahren zu können. Der erste umgebaute Triebzug erhielt



Guus Ferrée

die Nummer 790. Diesem entspricht auch das neue Artitec-Modell mit einer Gesamtlänge von 1.146 Millimetern und

Antrieb in einem Triebkopf. Das analoge Modell (Artikelnummer 20.405.01/499 €) zeigt alle Details der Epoche IV. GF

Artitec: IC-Variante des NS-„Hondekop“ nach der Modernisierung

■ A.C.M.E. H0

EuroCity nach Hamburg

Auf Basis der bekannten dunkelblauen EuroCity-Wagen der MÁV haben die Italiener eine Garnitur des Hungaria-Express aus zwei Dreiersets zusammengestellt. So ist EC „Hungaria“ von Budapest via Slowakei und Tschechien nach Hamburg unterwegs. Die Garnitur unter Artikelnummer 55259 enthält einen Amz, Aprmz und Bpmz, das ebenfalls 227,80 Euro kostende Set 55260 einen Bmpz, Bmz und WRmz. Alle Wagen tragen das neue Design in elegantem Weiß mit hell- und dunkelblauen Längsstreifen. Allein beim Speisewa-



A.C.M.E. H0: Zwei Dreiersets sind zur Nachbildung des EC „Hungaria“ erforderlich

gen ist das Blau am Wagenende weiter zur Wagenmitte gezogen und mit großen Messer/Gabel-Logos versehen. Gegenüber den früheren Modellen sind an allen Waggons elektronische Zugzielanzeiger unter dem zweiten Fenster von rechts eingebaut worden. Verarbeitet wurden getönte Fenster-scheiben, hinter denen die komplette Inneneinrichtung trotzdem gut zu erkennen ist. Lackierung und Bedruckung sind makellos. **WB**

Wolfgang Bdinke

■ Roco H0

Rangierlok der NS

Die liebevoll „Ziege“ genannten, zwischen 1934 und 1951 an die NS gelieferten Köf mit den Betriebsnummern 201 bis 369 waren die wichtigsten Rangierloks der NS, im ganzen Land verbreitet und auch vor Güterzügen zu sehen. Das neue Modell der Lok 288 in der Ausführung der Epochen III/IV wird nur digital und mit Sound geliefert (Artikelnummer 72015/249,90 €).

Roco H0: authentische NS-Rangierlok

Das Modell ist fein detailliert und hat die richtige Farbgebung. Leider wurde aber nicht die passende Loknummer für diese Rangierlok ausgewählt. Deswegen werden von Roco überarbeitete Decals nachgeliefert. Die Kleinlok kann auch als Museumsmaschine der Epochen V/VI auf der Modellbahnanlage genutzt werden, denn viele wurden betriebsfähig erhalten. **GF**



Guus Ferée

■ Dekas H0

Dänische Niederbordwagen

Der dänische Hersteller liefert derzeit drei verschiedene Niederbordwagen der Epoche III nach Vorbildern der DSB (Artikelnummern DK-837002/-07) wie auch z. B. der Privatbahn HTJ (-10) zu je 47 Euro aus. Die Modelle überzeugen neben ihrer Detailfülle und feinen Gravuren selbst an den Innenwänden und Böden obendrein mit Federpuffern sowie weich arbeitenden Kulissenführun-



Dekas H0: dänische Zweiachser mit kleinen Detailunterschieden

Michael U. Kratzsch-Leichsnering

gen der Normschächte. Lobenswert ist auch die Ausführung der brünierten Speichenräder sowie der filigranen

Bremsgestänge. Zu montierende Zurrüstteile gibt es nicht, denn die Fahrzeuge sind ab Werk komplett aufgerüs-

tet. Eine zweite Serie mit Formänderungen u. a. an Bremse und Bremsertritt ist bereits angekündigt. **MKL**

Elektrolok ET21 PKP

51600 Elektrolok ET21 PKP Ep. IV
51602 Elektrolok / Sound ET21 PKP Ep. IV
51601 ~Elektrolok / Sound ET21 PKP Ep. IV,
inkl. mfx-fähigem Sound Decoder

179,99 €*
269,99 €*
279,99 €*
* unverbindliche Preisempfehlung

Highlights: Komplette Neukonstruktion | Digital schaltbare Beleuchtung von Führerstand, Maschinenraum und Triebwerk | Fein geätzte Scheibenwischer und Riffelbleche | Speichenradsätze | Markante polnische Lampen | Viele angesetzte Details | Hervorragendes Preis-Leistungsverhältnis

* unverbindliche Preisempfehlung

EXPERT

f YouTube
www.piko.de



Ein echtes Arbeitstier - die prägende ET21 als Expert Modell von PIKO

Neu im Schaufenster | Fahrzeuge



■ MBW O

Dampflok-Baureihen 043 und 44

Ende Januar trat mit der Baureihe 44 die nächste Schleppenderlok von MBW die Fahrt zu den Kunden an. Wer rechtzeitig vorbestellt hat, kann nun 44 157 der DRG bzw. 44 779 der DB mit Wagner-Windleitblechen, die ebenfalls kohle-gefeuerten 44 275, 332, 576, 673, 756, 1440, 1558, 044 389 und 508 der DB mit Witte-Windleitblechen und die DR-Maschinen 44 1039 und 1593 einsetzen. Alle Loks sind im Detail leicht unterschiedlich und entsprechen den jeweiligen Vorbildern aus den einzelnen Direktionen Essen,

MBW O: 44 115 der DR mit Öltender und Witte-Windleitblechen

Frankfurt, Dresden, Halle, Hannover, Karlsruhe, Kassel, München, Münster, Nürnberg, Stuttgart und Wuppertal. Ebenfalls ausgeliefert wurden die auf Ölhauptfeuerung umgebauten DR-Loks 44 0104 aus Saalfeld und 44 115 aus Sangerhausen sowie die DB-Maschinen 043 315 aus Emden, 44 606 aus Bebra und 44 440 aus Kassel zum einheitlichen Preis von 2.490 Euro. Dafür erhält man eine digitale Vollausstattung mit Zylinderdampf, funktionsfähiger Umsteuerung sowie guten Fahreigenschaften. MM

■ Piko TT

Dampflok der Baureihe 55

Neben der DB-Variante 55 525 (Artikelnummer 47104) und der DR-Lok 55 669 (-00) zu je 209,99 Euro werden auch Varianten der PKP (-05) und CSD (-03) zu jeweils 229,99 Euro mit Next18-Digitalschnittstelle gefertigt. Erstmals gibt es von der preußischen G 7' auch eine digitale Variante mit Sound (-01/299,99 €), allerdings nur von der Epoche-III-Ausführung der DR. Attraktiv an den 95 Gramm wie-



genden Modellen mit Zinkdruckgussrahmen ist, dass der Tender abgekuppelt werden kann und so der Blick in den eingerichteten Führerstand mit beweglichen Türen möglich ist. Zurüstteile für die Pufferbohlen

Piko TT: Die Baureihe 55 zeigt viele angesetzte Teile und eine elektrische Kupplung zum Tender

und Austauschkupplungen liegen der Dampflok bei. MM

■ Tillig HO

Ex DDR-Regierungszug bei der AAE



Stasi-Chef Erich Mielke gehörte zu den Benutzern des DDR-Regierungszuges, der von Tillig in mehreren Sets ausgeliefert wurde. Nahezu unbekannt ist, dass der Wagen WGB⁸³⁹¹ nach der politischen Wende an die Ahaus-Alstätt-Eisenbahn (AAE) verkauft wurde und als mobiler Versammlungs- und Bürowagen diente. Er wurde noch in

der ursprünglichen grünen Farbgebung zum Grenzbahnhof Alstätte überführt, später aber in Blau/Beige umlackiert. Das 282 Millimeter lange Modell (Artikelnummer 74946/54,49 €) hat neben vorbildgerechten Beschriftungen auch beide horizontalen Antennen auf dem Dach sowie die originalgetreue Inneneinrichtung. GF

Tillig HO: Regierungswagen von Erich Mielke in AAE-Farben

Außerdem...

...rollt die schwarze Kö II (Artikelnummer 9051/105,50 €) der DRG jetzt als Formvariante mit offenem Führerhaus und Zweilicht-Spitzensignal in TT von Arnold vor



Arnold TT: Kö 4250

...legt Busch in TTe einen OOw (35020/35,99 €) mit fein gravierten hölzernen Bordwänden, sauberer Bedruckung und zierlichen Drehgestellen auf

...rollen von Hobbytrain in N die BLS-Steuerwagen des Auto-Verladezugs in Creme/Blau (23940/124,90 €) und in Grau/Grün (-42/129,90 €) der Epochen V bzw. VI vor



Hobbytrain N: BDT der BLS

...bietet MaGo (www.mago-finescale.de) den OOw 99-03-84 der DR als Bausatz- und Fertigmodell ab 25 Euro in N an

...kommt von Hornby in OO der „Eurostar“ mit vollflächigen Motiven aus dem Beatles-Film „The yellow submarine“ als vierteilige Grundpackung (R3829/126,49 €) und als Set mit zwei Zwischenwagen (R 40001/93,45 €)



Hornby OO: Beatles-Eurostar

...steht der Getreidesilowagen Uas/Uagps von Kiss Modellbahnen Schweiz kurz vor der Auslieferung. Die 595 Euro kostenden O-Modelle werden in 16 Varianten gefertigt



HO 15059 Jäger und Förster € 12,99

HO 15817 Kinder auf dem Bolzplatz € 11,99

HO 15519 Menschen beim Hamsterkauf € 14,99

HO 15751 Schafe scheren € 11,99

HO 15609 Bauernfamilie € 12,99

www.noch.de • YouTube www.noch.de / youtube

NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-86239 Wangen / Allgäu

Anzeige

Neu im Schaufenster | Zubehör

Loewe HO: Empfangsgebäude in kombinierter Holz/Wellblech-Bauweise



■ Fertiggebäude in HO und TT von Loewe Modellbahnzubehör

Haltepunkt, Kapelle, Umspannstation

Wer realistisch gestaltete, leicht patinierte Modellgebäude mag und dabei nicht aufs Gewicht achten muss, sollte einmal in den Katalog von Knut Heilmann (www.loewe-modellbahnzubehoer.de) schauen. Aktuell wurde ein in kombinierter Holz/Wellblech-Bauweise erbautes Empfangsgebäude mit angebaute Güterschuppen ausgeliefert (Artikelnummer 1011/22,90 €), wie es oft an Nebenbahnen zu finden war. Sowohl die braunen Holz- als auch die grauen Blechstrukturen sind am 116 mal 40 Millimeter messenden Bauwerk gut dargestellt. Die Fensterrahmen sind zierlich, die Scheiben verglast. Beim offenstehenden Schiebetor fallen allerdings die dicken Wände des aus Polyresin gegossenen, 107 Gramm wiegenden Modells auf, dem ein selbstklebender Bogen mit verschiedenen Stationsschildern beiliegt.

Loewe HO:
Umspannstation
und Kapelle aus
Polyresin



Nur eine Grundfläche von 53 mal 37 Millimetern benötigt die kleine Kapelle (-12/23,90 €) mit vier verglasten Fenstern, hölzernem Tor und Glockenturm mit aufgesetztem Kreuz. Mit 205 Gramm richtig massiv ist die nahezu quadratische Umspannstation (-15/26,90 €), die mit ihrer geringen Kantenlänge von 55 Millimetern auf viele Anlagen ab der Epoche II passt. Im Original sind solche Bauwerke überall dort zu finden, wo der elektrische Strom vom Mittelspannungsnetz auf das Niederspannungsnetz der Städte und Dörfer heruntertransformiert werden muss. Wie beim Empfangsgebäude sind auch am Turmdach Dachrinnen und Fallrohre angeformt. In limitierter Auflage wurde für TT-Anlagen ein preußisches Empfangsgebäude (-29/39,90 €) in Ziegelbauweise mit mehreren Anbauten und einer Grundfläche von 180 mal 100 Millimetern gefertigt. MM

■ Wiking HO

Schwere Lastkraftwagen

Mit dem Magirus-Deutz-Eckhauber (Artikelnummer 050305) der letzten Generation kommt eine kräftige Zugmaschine, die besonders für den Schwertransport geeignet ist, weshalb man zur Premiere eine Holzbox mit Deutz-Motor aufgeladen hat. Gleich zwei Modelle bringen die kubische Generation von Mercedes-Benz in Erinnerung, denn die Baureihe debütierte mit neuer Kühlergrill-Anmutung als Transthermos-Kühlkofferauflieger (054302) und erstmals als dreiachsiger Hochbordkipper (067309). Für Sammler von Ruhrgebietsfahrzeugen ist auch der MAN-Chemikalienhängerzug „Scholven-Chemie“ interessant (053404). PM/MM



Wiking HO: Magirus-Eckhauber und dreiachsiger Mercedes-Hochbordkipper

■ **Modellbahn Union HO, TT, N**
Kirmesmodelle mit Motor



Modellbahn Union HO: Laser-cut-Einzelteile des MagicRide sowie Kettenkarussell für den Jahrmarkt

ren an den Knickkanten versehen, so dass man sie ohne Hilfsmittel biegen kann. Der kleine Motor wird stehend eingebaut, die Welle mit Abflachung greift dabei in den Karton und die darauf geklebte MDF-Platte des großen Schirmes. Der Motor treibt das Karussell gleichmäßig an. Für einen Dauerbetrieb auf Ausstellungen sollte man aber die Reibflächen mit einer glatten, verschleißfreien Oberfläche nachrüsten. Die einzelnen Schaukeln bestehen aus jeweils einem Sitz und dem eingehängten Bügel. Figuren lassen sich somit recht leicht aufkleben. Wer nur ein Standmodell benötigt, wird ebenfalls im Angebot fündig (-53/34,99 €). Etwas aufwendiger ist das MagicRide ohne (-60/39,99 €) bzw. mit Motor (-61/69,99 €). Ähnliche Laser-cut-Modelle gibt es auch für TT und N. MM

In den zurückliegenden Monaten wurde ein komplettes Sortiment zum Thema Kirmes entwickelt. Neben diversen Hütten für 15 Euro wie der Schießbude (Artikelnummer HO-L00177) oder dem Stand fürs Dosenwerfen (-76) bzw. den zwei Kassen (-62/12,99 €) sind insbesondere die Fahrgeschäfte interes-

sant. Wir haben das Kettenkarussell mit Motor (-54/59,99 €) probeweise montiert. Das hölzerne, achteckige Podest besteht aus gravierten MDF-Platten, deren Holzstruktur wir mit dunkler Beize etwas hervorgehoben haben. Die Aufbauten sind aus farbigem Karton sauber gelasert und mit tiefen Gravu-

■ **Brekina HO**
Doppeldecker-Bus

Vom Nahverkehr aus der englischen Hauptstadt kennt ihn jeder, den AEC Routemaster Doppeldecker. Bis heute sind die Oldtimer in vielen Städten unterwegs, auch außerhalb des Königreichs. Modellbahner ab der Epoche III können ihn nun in grüner (Artikelnummer 61101) und roter Lackierung (-00) einsetzen. Beide Ebenen sind komplett eingerichtet



Brekina HO: AEC-Doppeldecker- und MAN-Reisebus

und durch die typische schmale Treppe im Heck verbunden. Verbreiteter in Deutschland sind die Reise-

busse MAN 750 von 1967, die es in drei attraktiven Farbkombinationen (59250/-51/-52) gibt. MM

■ **Herpa HO**
Holzumschlag per Ladekran



Herpa HO: Langholztransporter mit dreiachsiger Mercedes-Zugmaschine

Der Holzumschlag an der Ladestraße ist ein beliebtes Modellbahnthema, weshalb der Mercedes Arocs M mit passendem, völlig neu konstruiertem Langholztransporter der Firma Doll gut auf Anlagen der Epoche VI passt. Der neue Hiab-Ladekran wurde speziell für dieses Fahrzeug entwickelt und ist natürlich beweglich. Die bereitstehenden Güterwagen sollten aber ebenfalls eine Ladelänge von mindestens 180 Millimetern haben. MM

■ **Roco HO**
Neue Bogenweichen

Mit den linken und rechten Bogenweichen ohne (Artikelnummern 42472/-73) und mit Bettung (-572/-73), aber ohne Antrieb, stellt Roco neu konstruierte Bauformen mit einem Radius im Stammgleis von 419,6 Millimetern und einem Bogenwinkel von 30 Grad vor. Die Herzstücke sind stromlos und

müssen polarisiert werden, wozu seitlich entsprechende Buchsen eingebaut sind. Die Rillenweite entspricht der NEM und bereitete beim Probetrieb keine Pro-

bleme. In den nächsten Jahren sollen weitere Weichen überarbeitet und noch vorbildgerechter werden. MM



Roco HO: neue Bogenweiche mit optimiertem Herzstück

Außerdem...

... liefert **Noch** 26 unterschiedlich geformte, sauber gelaserte Verkehrsinseln sowie mehrere Verkehrsschilder im Maßstab 1:87 aus (Artikelnummer 14388/17,99 €)



Noch: verschiedene Verkehrsinseln mit -schildern

... liefert **Stärz** die Digitalzentrale ZS2+Z bzw. ZF mit vierzeiligem Display ab 280 Euro aus, die es u. a. ermöglicht, 103 Selectrix-1- und bis zu 32 Selectrix-2- und DCC-Loks zu steuern **Stärz: Zentrale ZS2+**



... wird mit dem Z21 pro LINK (10838/74,90 €) von **Roco** das Konfigurieren und Vernetzen der Z21-Hardware sowie der Updates noch einfacher und komfortabler



... hat **Preiser** in 1:22,5 ein junges Paar (44930) und eine Mutter mit Kind bei der Umarmung (-42) zu je 28,75 Euro ausgeliefert

... rollt von **Auhagen** der orange-farbene Multicar M22 als HO-Formvariante mit Wassertank (41657/23,29 €) als Bausatz vor

Buch & Film

Fotoalbum der Maschinenfabrik Esslingen – Alexander Weber – Band 1: Personen- und Güterwagen, 160 S., 8 Farb-/435 Schwarzweiß-Abb.; Band 2: Diesel- und Elektrolokomotiven, 174 S., 10 Farb-/450 Schwarzweiß-Abb. – je 29,90 € – Podszun Verlag, Brilon – ISBN 978-3-86133-963-2 bzw. -979-3



Aus der

Serie an Fabrikaten des Maschinenbauers sind diese beiden Bände über Schienenfahrzeuge erschienen. Diese Bücher stellen in kurzweiliger Weise die breite Palette an Erzeugnissen vor. Gespickt mit packenden Fotos aus den Fertigungshallen werden uns die einzelnen Fahrzeugbauarten vorgestellt, wobei man sich einen guten Einblick über Fertigungsschritte- und -methoden verschaffen kann. Ergänzend gibt es Typenblätter, Werbeanzeigen und Werkfotos fertiggestellter Einheiten. Fotos vom weltweiten Versand der Wagen und Loks gibt es zu entdecken, aber auch Bilder vom Betriebs-einsatz am Bestimmungsort.

In chronologischer Abfolge werden Reisezugwagen der K.Wü.St.E., Lieferungen an die DRG und später die DB sowie Exporte in die Türkei, an irakische, finnische und indonesische Bahnen vorgestellt. Ähnlich ging der Autor bei den Gepäck- und Postwagen vor.

Besonders abwechslungsreich ist das Kapitel zu Güterwagen. Hier findet man neben diversen Standard-Gattungen auch Säuretopf- und Kranwagen sowie Schienenräumgeräte, Fahrzeuge für die stahlerzeugende Industrie und Schmalspurwagen.

Noch vielfältiger war die Produktpalette an benzin- oder dieselgetriebenen Lokomotiven. Meist kleinere Einheiten wie Rangierloks wurden in die ganze Welt exportiert. Herausragend war die Fertigung von wenigen Großloks wie der Druckluftmaschine V 3201 für die Reichsbahn oder der Lomonossow-Koloss für die Sowjetunion. Stückzahlträchtiger waren dann die DB-Aufträge für Loks der Baureihen V 60 oder V 100. Die Elektro- sowie Akkumulatoren-Lok-Division lieferte Produkte der unteren Leistungsklassen an Privat, Werk- und Nebenbahnen. Ja sogar die Triebzüge der Wendelstein-Bergbahn kamen aus Esslingen. Wer Firmenporträts liebt, wird hier spannende und abwechslungsreiche Informationen und Bilder finden. **WB**

Die Eisenbahn in der Kunst – Hugbert Flitner – 176 S., 62 Farb-/3 Schwarzweiß-Abb. – 24,95 € – Ellert & Richter Verlag, Hamburg – ISBN 978-3-8319-0784-7

Stets war ich begeistert, wenn ich in Zeitschriften, Büchern oder Museen Eisenbahn-Kunstwerken von Hans Baluschek begegnet bin. Daher wundert es mich nicht, dass in diesem Buch gleich fünf seiner Gemälde mit Bezug zur Schiene verewigt sind. 29 weitere Künstler werden im 113 Seiten umfassenden Katalogteil mit ihren Bildern porträtiert – darunter Berühmtheiten wie Cézanne, van Gogh, Hopper, Menzel, Monet oder Pissarro. Neben kurzen Biografien wird vermittelt, was die Maler bewegte, an die Bahnstrecke zu gehen oder Bahnhöfe zu besuchen, um Züge auf die Staffelei zu bannen. Manchmal sind es auch nur Gebäude und Brücken der Bahn, Eisenbahner, Reisende und Bahnbeobachter im Porträt oder gar weite Landschaften, in denen der Zug nur zu vermuten ist. Insofern wird diese Kunstaussstellung in Buchform Befürworter und Zweifler finden, denn nichts ist schließlich differenzierter als unser aller Kunstgeschmack. **PW**

Niederrhein, 50 Highlights aus der Bahngeschichte: Fahrzeuge, Strecken, Bahnhöfe – Manfred Diekenbrock/Daniel Michalsky – 123 S., 60 Farb-/14 Schwarzweiß-Abb. – 19,99 € – Sutton Verlag, Erfurt – ISBN 978-3-96303-172-4

Eisenbahngeschichte einmal etwas anders aufgezaunt: Die beiden Autoren präsentieren ihre ganz persönlichen Highlights der Eisenbahn am Niederrhein, deren Geschichte spannender ist als zunächst angenommen. Das Spektrum reicht vom Grenzbahnhof Emmerich über die Geldernsche



Kleinbahn bis hin zum Ausbesserungswerk Krefeld-Opsum. Nicht vergessen wurden auch solch magische Orte wie der Lokfriedhof Hohenbudberg, die verschiedenen Kölner Bahnbetriebswerke oder verschiedene Straßenbahnbetriebe und ihre Besonderheiten. Die Fotos sind motivlich stimmig und sauber gedruckt. Eine Bilderreise an den Niederrhein ist mit diesem kurzweiligen Buch eine empfehlenswerte Sache. **MW**

Die S-Bahn in Berlin, Eine fotografische Reise durch die achtziger und neunziger Jahre – Konrad Koschinski/Michael Krolop/Oliver Sydow – 152 S., 152 Farb-Abb. – 39,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6864-3

Alles selbst mehrfach gesehen und erlebt, oft mitgefahren, aber nur ganz selten ein Foto gemacht, denn S-Bahnen passten noch nie in mein „Beuteschema“. Umso beeindruckender, was einige vornehmlich Berliner Fotografen in den 1980er- und 1990er-Jahren so an S-Bahn-Bildern in der einst geteilten und heute wiedervereinigten

Stadt mit nach Hause gebracht haben. Aufgeteilt nach Strecken, bietet der Bildband ein wahres Feuerwerk an erstklassigen Aufnahmen in Bahnhöfen und an der Strecke. Sehr schön werden die Veränderungen deutlich, die im Aufnahmezeitraum von rund 20 Jahren nicht nur die Fahrzeuge, sondern das ganze Umfeld betreffen – das reicht von alten 275er-Triebzügen in ebenso alten Bahnhöfen bis hin zu neuen Triebzügen in klinisch-rein erneuerten Stationen. Ein sehr sauber gedrucktes Muss-Buch für alle S-Bahn-Fans. **MW**

101 Dinge, die man über U- und S-Bahnen wissen muss – Michael Dörflinger – 198 S., 148 Farb-/35 Schwarzweiß-Abb. – 16,99 € – GeraMond Verlag, München – ISBN 978-3-95613-121-9

Die GeraMond-Buchreihe „101 Dinge ...“ berührt allerhand Hobbybereiche und hat auch schon verschiedene Schienenthemen berücksichtigt: DB, DR, Straßen-, Museums- und Modellbahnen. Dieser Band ist speziell allen U-Bahn-Fans ans Herz zu legen, denn die weltweiten Netze im Untergrund von Metropolen bestimmen dieses praktische, kleinformatige Taschenbuch, wobei die historischen Exkurse fast interessanter sind als die Kurzporträts heutiger Betriebe. Die eher europatypischen S-Bahnen sind auf 19 Seiten nur ein Anhängsel, ergänzt um im Titelzusammenhang seltsam erscheinende Randthemen wie Einschien- oder Oberweißbacher Bergbahn. Mitten im Buch verstecken sich überdies überraschende, da hier gar nicht zu erwartende Beiträge zu Rohrpost, Wuppertaler Schwebebahn, Science-Fiction-Projekten oder bahngebundener Architektur. Diese Doppelseiten wirken auf den ersten Blick wie themenfremde Lückenfüller, geben dem Buch aber auch ein bisschen mehr Würze und unterbrechen unterhaltsam das dominierende „U-Bahn-Einerlei“. **PW**

Weiterhin erreichen uns:

Die Eisenbahnstrecke Aue – Adorf und die schmalspurige Wilzschthalbahn Schönheide Süd – Carlsfeld – Holger Drosdeck/Wilfried Rettig – 418 S., 464 Farb-/226 Schwarzweiß-Abb./50 Zeichnungen – 58,00 € – FHWE e. V., Ottostraße 14, 09113 Chemnitz



Die DB vor 25 Jahren, Ausgabe West, 1995 (EK Special 139) – Autorenteam – 100 S., 214 Farb-/7 Schwarzweiß-Abb. – 12,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-7032-3

Gleispläne sächsischer Schmalspurbahnen, Teil II (Dampfbahn Magazin Spezial 32) – Helge Scholz – 60 S., 64 Farb-/80 Schwarzweiß-Abb. – 5,90 € – SSB Medien/SOEG Verlag, Zittau – ISSN 1866-2374

Lokalbahn Strullendorf – Ebrach, Eisernes Band von der Regnitz in den Steigerwald – 100 S., 60 Schwarzweiß-Abb. – 14,90 € – H & L Publikationen, Schweinfurt – ISBN 978-3-938080-01-9

Die elektrischen Nahverkehrstriebzüge der DB, Die Fahrzeugvielfalt im S-Bahn- und Regionalverkehr – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 19,80 € – EK Verlag, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg

Leserbriefe

Tag der Modelleisenbahn Erfolgreiche Schulaktion

Auch wenn dieses Jahr aufgrund der Corona-Pandemie keine Veranstaltung in unserer süddeutschen Heimat hat stattfinden können, war die Modellbau-AG der Grundschule Oberlauchringen dennoch an diesem Tag mit dabei – und das bereits seit 2015, also von Beginn dieser Initiative an. Die Kinder der Modellbau-AG hatten vorab einen sieben-einhalb Minuten langen Videofilm gedreht und mit Musik und vor allem mit selbst eingesprochenen Texten unterlegt. Dieser Kurzfilm wurde auf mehrere USB-Sticks vervielfältigt und am 2. Dezember in allen Klassen der Schule vorgeführt. So bekamen sämtliche Schüler den aktuellen Bauzustand der schuleigenen Anlage zu sehen. Applaus und viele positive Rückmeldungen waren im Nachhinein zu hören. Obendrein gab es einige Anfragen zum Mitmachen in der Modellbau-AG. Für die Zukunft ist also der Nachwuchs gesichert. *Dietmund Schwarz*

Facetten eines Hobbys Homeoffice-Nebenwirkung

Ich bin 37 Jahre, Papa eines kleinen Sohnes – und beide mögen wir Dampflokomotiven. Wie viele andere auch, habe ich dieses Jahr die meiste Zeit im Homeoffice verbracht. Da ich dadurch einen größeren Schreibtisch brauchte, ist mein Traum von einer fest aufgebauten Anlage in noch weitere Ferne gerückt, denn unsere Stadtwohnung lässt da wenig Spielraum. Auf dem Tisch verlegte Gleise haben mir nicht mehr gereicht, ich wollte wenigstens ein wenig Umgebung schaffen. Deswegen habe ich angefangen, Gebäude

aus Fotokarton zu basteln. Diese N-Anlage auf einer transportablen Platte ist nun fertiggestellt. Dabei geht es in erster Linie darum, eine städtische Umgebung anzudeuten, im Vordergrund steht der Bahnbetrieb. Alle Gebäude sind faltbar und nehmen bei Betriebsruhe in der Schublade nicht viel Platz weg. Die Gleise stammen von Kato, die Steuerung ist digital, alle Loks haben Sound. Alles ist ziemlich schnell auf- und abgebaut, passt also gut für einen entspannten Abend, und am nächsten Tag ist der Schreibtisch wieder frei zum Arbeiten. *Sven Nachtigall*

Retroloks, em 12/20 Abkehr von der Epoche VI

Eine Epoche-VI-Anlage glaubwürdig zu betreiben, kann doch nur in Verei-

nen mit ausreichend Platz für große Bahnhöfe, Containerterminals und lange Güterganzzüge gelingen. Natürlich ist mit Fantasie bei der Modelleisenbahn alles erlaubt, aber wer zu Hause bei beschränktem Raum eine Anlage vorbildorientiert betreiben möchte, hat doch jenseits der Epoche IV wenig Chancen. Es sei denn, man möchte den bescheidenen Bahnhof unter Entfernung aller Weichen zum Haltepunkt zurückbauen oder sich auf Personenverkehr mit bunten Triebzügen beschränken, die im Kreis oder hin- und herfahren. Das Empfangsgebäude ist längst zur privaten Nutzung verkauft, Ladastraße und Güterschuppen sind schon beseitigt. Insofern ist die Epoche VI für mich völlig unattraktiv, auch wenn so manche Retrolok einen Farbtupfer bieten mag.

Ihr direkter Draht zur Redaktion

Haben Sie Fragen an die Redakteure von *eisenbahn magazin*? Wünsche, Anregungen, Kritik oder Lob? Dann besprechen Sie Ihr Anliegen doch direkt und persönlich mit der Redaktion. Dazu stehen Ihnen, liebe Leser, die Redakteure von *eisenbahn magazin* ab sofort zu ausgewählten Zeiten telefonisch zur Verfügung. Im Rahmen der *em*-Lesersprechstunde ist die Redaktion immer exklusiv für Sie erreichbar.

Die Termine der nächsten *em*-Lesersprechstunden: Dienstag, 16. Februar und Dienstag, 2. März

Jeweils von 10:00 Uhr bis 13:00 Uhr sind die Redakteure der Vorbild- und der Modellbahnredaktion von *eisenbahn magazin* für Sie da. Rufen Sie an!

Telefon: 0 89 – 13 06 99 724

Peter
Wieland,
Redaktion
Modellbahn



Martin
Menke,
Redaktion
Modellbahn



Florian
Dürr,
Redaktion
Eisenbahn
aktuell



Michael
Hofbauer,
Chef-
redakteur



Ich lege keinen Wert auf alte Loks mit neuem Logo und hoffe, dass vorbildgetreue Modelle aus den Epochen III und IV seitens der Hersteller noch lange verfügbar sind. *Konrad Heuer*

2'C1'-Pacific-Dampfloks, em 12/20 Mangelnde Innovationskraft bei Lokentwicklungen

Die Innovationsfeindlichkeit der Reichsbahn-Verwaltung unter Wagner verhinderte eine wirkliche Weiterentwicklung. Die Baureihen 01/02 blieben ja weit hinter dem erreichten Niveau und den Projektdaten von 1914 zurück. Es hätte eher Sinn gemacht, am erreichten Entwicklungsstand Süddeutschlands anzudocken. Die von Wagner fehlerhaft durchgesetzte quersteife Rahmenkonstruktion (Stichwort Rahmenbrüche) machte zusammen mit den unsinnigen festen Achsständen ein Weiterdenken in Richtung vier Treib- und Kuppelradsätze unmöglich. Eine Fortentwicklung des Fahrwerks der badischen IV h wäre besser gewesen. Der unsägliche Werdegang des ziemlich missglückten D-Kupplers P 10 spricht da Bände. Die arrogante Inkompetenz, die das Wagner-System kennzeichnet, verhinderte auch hier eine sinnvolle Lösung. So musste in der Nachkriegszeit mit dem gelebt werden, was man geerbt hatte, um das Beste daraus zu machen. *Georg Daemisch*

Modellübersicht als E-Book

Kompliment für den wunderschön illustrierten Artikel über die 2'C1'-Schnellzugdampfloks in Deutschland! Meine Modellsammlung umfasst Pacifics aus verschiedenen Ländern in verschiedenen Maßstäben. Zudem habe ich ein E-Book über Modelle der Pacifics des europäischen Kontinents zusammengestellt, in dem die Kapitel der deutschen und französischen Pacifics den größten Platz einnehmen. Dieses E-Book kann unter <http://snf231e.nl/pacificseu/> kostenlos auf meiner Website gelesen oder von dort heruntergeladen werden. Der Text ist zwar englisch verfasst, doch enthält das Buch hauptsächlich selbsterklärende Fotos. *Fred van der Lubbe*

Ausländer waren stärker

Der Artikel „Erfolgsmodelle mit sechs Radsätzen“ ist ganz ausgezeichnet und hat mir einige neue Erkenntnisse ge-

Dietmund Schwarz



In der Grundschule Oberlauchringen wurde am 2. Dezember ein Film über Bau und Betrieb der schuleigenen HO-Anlage gezeigt

Auf einer transportablen Platte sporadisch aufgebaute N-Anlage mit faltbaren Gebäuden

Sven Nachtigall



bracht. Nur am letzten Satz der Titelbildunterschrift störe ich mich: „Die mit Ölhauptfeuerung ausgestatteten 01¹⁰ waren übrigens die stärksten europäischen Pacifics“. Meines Erachtens hatten in England die A1 „Peppercorn“ und in Frankreich die 231 E „Chapelon“ und 231 G weitaus mehr Power. Volker Gippert

Anm. d. Red.: Die vergleichende Bewertung von Dampflokomotiven ist ein schwieriges Kapitel. Verständlicherweise wurden nie Typen aus verschiedenen Ländern mit identischen Kohlequalitäten und Zuggarnituren auf derselben Strecke getestet. Und welchen Maßstab wollen wir für die „Power“ anlegen? Verlangen wir von einer Schnellzuglokomotive im Rückblick auf betriebliche Erfordernisse etwa zwischen 1930 und 1965, vor acht bis 16 Wagen bei der Anfahrt zügig zu beschleunigen, zwölf Wagen nach einem Signalhalt in der Steigung wieder in Gang zu bringen oder in der Ebene mit acht Wagen auf 140 km/h zu kommen? Oder war es wichtiger, mit einem Reisezug auf längerer Strecke im Hügelland zuverlässige 90 bis 100 und in der Ebene 100 bis 125 km/h zu halten? Allein schon die rechnerische Bezugnahme auf Zuglasten würde zu Verzerrungen führen, weil 350 oder 600 Tonnen aus Altbauwagen mit Gleitlagern physikalisch anders wirken als dieselbe Masse bei Neubauwagen mit Rollenlagern. Doch speziell im Hinblick auf die genannten Ungewissheiten gebe ich dem Leserbriefschreiber recht: Einen Vorrang der ölgefeuerten 01¹⁰ der DB gegenüber den angeführ-



Das Betriebsfoto eines Doppelcontainertragwagen-Ganzzuges zeigt die korrekt angeordneten Stützbalken unter den Wechselbrücken

ten Spitzen-Pacifics kann ich nicht zuverlässig belegen. Außerdem habe ich die DB-Baureihe 10 vernachlässigt, die der 01¹⁰ überlegen war. So relativiere ich meine Aussage auf eine Platzierung der 01¹⁰ in einer vielleicht gleichrangigen Spitzengruppe der späten europäischen Schnellzugloks.

Andreas Knipping

■ HO-Anlage Arnstadt, em 12/20 Kleinbahn-Erinnerungen

Ich verbrachte die Jahre 1944 bis 1946 in Arnstadt. Aus dieser Zeit ist mir noch einiges in Erinnerung – beispielsweise die damals noch betriebene Stichbahn über Rudisleben nach Ichtershausen. Auf der nur fünf Kilometer langen Kleinbahn fuhren bis zur Betriebseinstellung im September 1962 kurze Personenzüge. Wer in Arnstadt auf diese Bahn umsteigen wollte, musste einen Umweg laufen, denn das Abfahrtsgeleis Arnstadt Ost lag außerhalb des eigentlichen Hauptbahnhofs.

Werner Schulz

■ ESU-HO-Doppelcontainertragwagen, em 1/21

Stützen gegen Schwingungen richtig anordnen

Die Balken unter den Containern gehören am ESU-Wagen nur zum Teil in die Mitte. 40-Fuß-Container benötigen mindestens einen Stützbalken gegen das Durchhängen bzw. Schwingen während des Transportes, 45-Fuß-Wechselpritschen sogar zwei dieser Stützen. Das Verdienst von ESU ist es, nun Stützbalken ohne Nasen zu liefern, damit die Container ohne „Schnitzereien“ durch den Wagenbesitzer an den Zapfen der Stützbalken plan aufliegen. Das war bei den Rocky-Rail-Versionen nicht der Fall, allerdings kamen diese auch überwiegend mit Lkw-Traibern.

■ Roco-HO-Baureihe 58, em 1/21 Kritikpunkt Gasbehälter

Im Artikel zur Roco-Dampflok 58 1556 ist mir aufgefallen, dass zwar das

Das Jahresinhaltsverzeichnis des vergangenen Heft-Jahrgangs mit sämtlichen Artikeln aller Ausgaben des Jahres 2020, übersichtlich gegliedert nach Rubriken, finden Sie wie gewohnt zum Download auf www.eisenbahnmagazin.de

Minidetail „DB-Emblem“ kritisiert wurde, aber der wirklich bemerkenswerte Fehler für eine DB-Lok unerwähnt blieb: Der leuchtend rote Behälter hinten auf dem Tender der Lok, der für die Gasbeleuchtung nur während der Länderbahnzeit und kurz danach in der DRG-Epoche angebracht war, ist für eine Bundesbahn-Lokomotive falsch. Er springt dem Betrachter auf Seite 65 unten optisch regelrecht ins Auge. Joachim Schmidt

■ Replika-Modelle in HO von Märklin, em 1/21

Es gab auch einen digitalgeeigneten Fahrregler in Blau

In diesem Beitrag wird im Zusammenhang mit modernen Digitalfahrzeugen vor dem alten, blauen Märklin-Fahrregler gewarnt. Der Grundsatz ist richtig: 220 Volt können Decoder zunichte machen. Doch ist es falsch, alle blauen Geräte über einen Kamm zu scheren. Bevor der weiße Trafo auf den Markt kam, hat Märklin in die (Delta-)Startpackungen den Fahrregler 6631 mit 230 V/30 VA samt Klemmleiste hineingelegt. Er ist für den Analogbetrieb digitaler Loks geeignet. Andreas Götz

Lieblingsplätze: Wo Leser ihr eisenbahn magazin studieren

Ich wohne im Süden der Republik, bin aber großer Nordsee-Fan. Vor einigen Jahren habe ich von meiner Freundin einen Strandkorb für die Terrasse geschenkt bekommen. Seitdem ist das mein absoluter Lieblingsort, um das eisenbahn magazin zu lesen. Und wenn es kühl ist und ich mich dick einmummeln muss und mir meine Liebste einen heißen Tee bringt, dann genieße ich es dort ganz besonders. Anton Lex

Ich bin Jahrgang 1961 und von Beruf Lokführer. Schon im Alter von 13 Jahren habe ich das eisenbahn magazin am Bahnkiosk der nächstgelegenen Stadt meines Wohnortes im Berner Oberland entdeckt und den Vater so lange überredet, bis er mir das Heft kaufte. Alsdann war es beschlossene Sache, dass ich



Heinz Berger

mehr 46 Jahren zu einem lieb gewonnenen, monatlichen Ritual. Das Foto links zeigt mich in meiner Lieblingsecke des Sofas in der guten Stube unseres Hauses. Heinz Berger

Ein langer, gemütlicher Saunaabend in der Therme und als Ruheraumlektüre das eisenbahn magazin – herrlich! Ich hoffe sehr, dass das bald wieder möglich wird. Reinhard Müller

dieses Magazin Monat für Monat nach einer halbstündigen Fahrt mit dem Fahrrad am besagten Kiosk kaufen würde. Das brachte es mit sich, dass die Modellbahn zu meiner wichtigsten Freizeitbeschäftigung wurde. Eine Lima-Anfangspackung war der Start. Das Kaufen und Lesen Ihrer Zeitschrift gehört seit nun-

Mit Abstand am liebsten lese ich das eisenbahn magazin im Zug. Bei Urlaubsreisen sind auch immer ein paar ältere Hefte mit im Gepäck. Zuhause ist die Badewanne mein Lieblingsort. Morgens mit einer Tasse Kaffee und abends bei einem Glas Rotwein. Gernot Roth



Verschiedene Werkzeuge, Kleber, Hartschaumplatten, Gelände-Folien, -Krepp und -Gewebe, mit denen man ein Landschaftsrelief ausformen kann

sägt. Anschließend schraubt man die Spanten am Unterbau fest. Je nach weiterer Baumethode für die Hülle sind keine Aussteifungen erforderlich. Baut man jedoch stark in die Höhe bzw. plant, Straßen oder Gebäude aufzustellen, sind wie beim Karton waagerechte Ebenen als Aussteifung empfehlenswert. Da die gesamte Konstruktion verleimt und verschraubt wird, ergibt sich eine hohe Stabilität. Je nach Aufstellort der Anlage ist eine Behandlung mit Holzschutzmittel empfehlenswert. Nimmt man weiße Holzschutzlasur, ist es unter der Anlage heller. Somit ist die spätere Verkabelung einfacher.

■ Landschaftsunterbau-Konstruktionen

Basisflächen für blühende Landschaften

So vielfältig wie die Natur sind auch die Methoden, die Modellbahner entwickelt haben, um eine Grundlage für Wiesen, Felder, Felsen und andere Landschaftsteile zu gestalten. Wir haben die wichtigsten getestet und geben praktische Tipps

Wie man die Rahmenkonstruktion für eine Modellbahnanlage baut oder vorgefertigt bestellt, haben wir ausführlich in *em 2/21* vorgestellt. Wenn dann alle Gleise verlegt sind und der Fahrbetrieb zufriedenstellend funktioniert, kann man mit der Ausgestaltung der Landschaft starten. Wir bereiten die Flächen vor, die später eine begrünte Landschaft zeigen sollen. In der nächsten Folge geben wir dann Tipps, wie und mit welchen elektrostatischen Begrasungsgeräten man gute Ergebnisse erzielen kann.

Vorbereiten des Grundreliefs

Nahezu alle der hier vorgestellten Bauweisen eignen sich mit entsprechenden Anpassungen für jeden Unterbau, wobei die geschlossene Grundplatte sowohl Vor- als auch Nachteile haben kann. Ebenso sollte man vor dem Bau abwägen, wie oft die fertigen Anlagenteile transportiert werden sollen, ob sie bei der Anreise zu einer Ausstellung im feuchten, kalten Straßentransporter stehen oder gar direkt von der Sonne beschienen werden und sich somit stark aufheizen können.

1 Wenn man im Grundgerüst der Anlage ausreichend Auflageflächen vorgesehen hat, kann man die Topografie der späteren Landschaft gut mit Styrodurstreifen erstellen. Dabei ist es unerheblich, ob man einfach Platten in Streifen schneidet und diese aufklebt oder gleich passend

geschwungene Elemente anfertigt. Baut man stark in die Höhe, sind aussteifende Streben erforderlich. Geleimt wird alles mit wasserfestem Holzleim oder – falls es das Material zulässt – mit Heißkleber, damit z. B. spätere Feuchtigkeit die austrocknende Landschaftshülle bzw. vom Grasleim die Verbindungen nicht lösen kann.

2 Sparfuchse bevorzugen Karton, denn er lässt sich leicht schneiden, ist als Verpackungsabfall überall erhältlich und gut mit Alleskleber oder Sticks aus der Heißklebepistole zu befestigen. Auch bei dieser Baumethode müssen möglichst viele Aussteifungen eingeklebt werden, damit die spätere Landschaftshülle genügend Auflagepunkte hat. Wer es etwas professioneller wünscht, verwendet das Wabenplattensystem von Busch. Der deutlich stabilere, acht Millimeter starke Karton ist gut mit einem Bastelmesser der Landschaftsform anzupassen und auch als Trassenbrett für Straßen nutzbar. Wer zusätzliche Stabilität einbringen oder zunächst einen Probeaufbau errichten möchte, kann die passenden Kunststoff-Steckverbinder nutzen.

3 Für größere Anlagen, transportable Segmente oder komplexere Landschaftsformen ist die klassische Holzbauweise weiterhin die bevorzugte Baumethode. Mit der Stichsäge werden die grob auf bis zu zehn Millimeter starkes Sperrholz aufgezeichnete Landschaftskonturen ausge-

4 Wenn es der Unterbau der Anlage zulässt, können großflächig Hartschaumplatten in mehreren Schichten übereinandergeklebt werden. Diese Methode kann auch mit den Beispielen 2 und 3 kombiniert werden, indem man die Zwischenräume und Auflageflächen mit passend zugeschnittenen Blöcken ausfüllt und mit ausreichend Leim befestigt. Im ersten Schritt müssen die Platten noch nicht genau ausgeformt werden. Wer allerdings schon Abschrägungen und weitere Details an den noch nicht eingeklebten Platten berücksichtigt, spart bei den nachfolgenden Arbeitsschritten wie im Beispiel 8 Zeit. Hartschaumplatten sind tragfähiger und besser auszuformen als Styropor und krümmeln bei der Bearbeitung deutlich weniger, deshalb werden sie von Profi-Anlagenbauern bevorzugt. Eine gute Alternative sind Modul-Platten (www.modur-hobbymodellbau.de), die ausreichend stabil und zusätzlich gut zu bearbeiten und an die Landschaftsform anzupassen sind. Stützmauern, Straßenpflaster, Gräben usw. können aus dem Material direkt ausgeformt bzw. graviert werden. Sinnvoll ist es, als Füllmaterial preiswertes Styropor, jedoch für auszuformende Bereiche und für Stellen mit zu gravierenden Felsen, Stützmauern usw. Styrodur bzw. Modul zu verwenden.

Oberfläche ausformen

Egal, welches System man sich für den Unterbau ausgesucht hat – die eigentliche „Erdschicht“ als Grundlage für die spätere Begrasung muss zusätzlich aufgebracht werden. Hier nicht näher erläutert werden die Einbindung von Felsen, Gewässern oder anderen Landschaftselementen.

5 Seit Jahrzehnten ist Gelände-Krepp ein beliebtes Baumaterial. Es kann passend zugeschnitten, auf Holzspanten getackert bzw. auch auf Karton oder Hartschaumplatten geklebt werden. Hat man den Unterbau (siehe oben) gut vorbereitet, sind nahezu keine Nacharbeiten erforderlich. Ein Nachteil muss aber erwähnt werden: Die Stiele von Pflanzen oder anderen Zubehörtiteln müssen stets eingeklebt werden, da sie nicht selbstständig im Papier halten. Trägt man zusätzlich eine Schicht Spachtelmasse oder Gips auf, muss diese ausreichend dick sein, damit sich keine Risse beim Verzug des Krepps bilden.

Die Baumethoden



Bruno Kaiser (2)

mm (3)



- 1** Die Topografie wird mit Styrodurstreifen und -platten grob aufgebaut und mit wasserfestem Leim bzw. Kleber fixiert. Diese Baume-thode ist leicht und relativ stabil, wobei man das Gerippe jederzeit mit Raspel, Heißdrahtschneider oder Messer anpassen kann



Werk

- Schnell zum Erfolg führt ein Unterbau aus Karton, der allerdings gut ausgesteift werden muss. Einfacher geht es mit den Wabenplatten und Verbindungselementen von Busch (rechts)

2

- 3** Für diverse Spannungsarten ist die klassische Bauweise aus passend geformten Holzspanten die belastbarste Lösung



- 4** Hartschaumplatten können lagenweise aufgebracht, aber auch gut zwischen Spanten eingeklemmt und -geklebt werden

Geschlossene Flächen



5 Stabiles Packpapier oder Gelände-Krepp wird getackert oder mit der Heißklebepistole befestigt



6 Spezielle Geländebau-Folien bzw. -Gewebe lassen sich großflächig gut vorformen und am Unterbau befestigen



7 Eine feste Hülle kann auch mit Zeitungspapier, das mit Kleister bzw. Leim getränkt wurde, aufgebaut werden

mm (6)
Bruno Kaiser (2)



7 Eine gute Grundlage für den Geländeaufbau mit Spachtel oder leimgetränkten Papierlagen bietet ein Drahtgewebe



Modur-Platten lassen sich gut an die Landschaft anpassen und gravieren

Mit Feile oder Raspel werden die Platten ausgeformt



8 Mit Hart-schaum-platten kann eine Landschaft schichtweise aufgebaut werden. Wenn man unterschiedliche Materialien nutzt, können Kosten und Arbeitszeit eingespart werden



6 Noch eine jüngere Entwicklung sind Modellierfolien, die es mit unterschiedlichen Beschichtungen gibt. Sie sorgen dafür, dass eine in Grenzen formbare, stabile Unterkonstruktion entsteht. Die Folie kann wiederum auf die vorbereitete Unterkonstruktion getackert oder geklebt werden. Dieses Mischgewebe hat den Vorteil, unabhängig von Luftfeuchtigkeit und Temperatur eine großflächige, durchgehende und formbeständige Oberfläche für die spätere Begasung zu bieten. Auf der Modellierfolie können alle üblichen Arbeitsschritte durchgeführt werden.

7 Eine bewährte Methode ist es, ein Drahtgewebe auf die Holzspanten aufzuziehen. Während man früher oft Kaninchendraht verwendete, wird heute Alugewebe bevorzugt. Dieses lässt sich in den Zwischenbereichen vorformen, um beispielsweise ebene Flächen zu berücksichtigen, und ist ausreichend stabil. Aufgrund der Löcher im Material muss aber auf jeden Fall die Oberfläche mit Spachtelmasse oder einem anderen Material überzogen werden. Ob man fertige Gipsbinden aus dem Zubehörhandel bevorzugt oder mehrere Lagen von in verdünntem Leim getränktem (Haushalts-)Papier überzieht, ist dabei nebensächlich. Zumindest sollte man die darunterliegenden Flächen vor Herabfallen der bzw. -tropfenden Materialien schützen.

8 Wenn man Hartschaumplatten für die Unterkonstruktion verwendet hat, müssen diese

Auswahl von Geländebaumaterialien

Hersteller	Artikelnr.	Artikel
Auhagen	75229	Geländekrepp
Busch	7208	Hartschaumplatten
Busch	7206/-07	Wabenplatten-System
Busch	7194	Gibsgewebe
Busch	7179	Drahtgewebe
Faller	170663/-4	Gipsgewebe
Faller	170677	Modelliergewebe
Faller	170665	Aluminiumdrahtgewebe
Heki	3109	Gipsgewebe
Heki	3107	Aluminiumdrahtgewebe
Heki	3510	Landschaftsbau-Folie
Modur	140022	Puren-Plattenset
Noch	61601	Terra-Form-System
Noch	60990	Aluminiumgewebe
Noch	69980	Gipsgewebe
Noch	60840	Gelände-Krepp
Noch	60833	Geländebau-Gewebe
Noch	60836	Modellierfolie
Woodland	C1178/-79	Geländeformfolie

mit Messer, Sägen, Raspeln oder anderen Werkzeugen ausgeformt werden. Zunächst zeichnet man dafür mit einem Filzstift die grobe Landschaftskontur auf. Anschließend werden Böschungen, Wege, Felder usw. ausgeformt. Je genauer man hier arbeitet,

desto weniger Nacharbeiten mit Spachtelmasse sind erforderlich. Hat man im ersten Arbeitsschritt verschiedene Platten-Materialien verwendet, lassen sich deren spezifische Eigenschaften nun ausnutzen. Die weichen Materialien erlauben das einfache Einstecken von Pflanzen und Zubehörartikeln ohne zu kleben oder zu bohren. Um diese Vorteile zu erhalten, sollte man keine Spachtelmassen oder andere aushärtenden Materialschichten auftragen.

Details hervorheben

Hat man eine ansprechende Landschaftsform gestaltet, muss diese vor den nächsten Arbeitsschritten je nach Gelände mit grüner, grauer oder brauner Farbe deckend gestrichen werden. Anschließend erkennt man deutlich, wo eventuell noch Nachbesserungen erforderlich sind. Bei der Baumethode mit Hartschaumplatten lassen sich nachträglich noch einige Stücke aufkleben, aber auch Bereiche abraspeln. Bei den Spantenbaumethoden ist eine Nacharbeit kaum möglich. Bevor man viel Spachtelmasse aufträgt, sollte man lieber das Trägermaterial einschneiden und in Teilbereichen neu aufbauen. Für alle Baumethoden gilt: Nacharbeiten in der fertigen Landschaft nimmt man insbesondere auf Fotos deutlich wahr. Außerdem entstehen so oft potenzielle Bruchstellen, die gerade beim Transport leicht beschädigt werden. Deshalb ist wie beim Gleisbau sorgfältiges Vorgehen und das richtige Verarbeiten der Materialien erforderlich. BK/MM

Neue Loks für die Lego-Eisenbahn!

Die Lego-Eisenbahn erlaubt Modellbau der besonderen Art. Selberbauen macht Spaß mit den Modellen der interessantesten Fahrzeuge der deutschen Bahngeschichte: darunter der Adler von 1835, die 18 201 der Deutschen Reichsbahn, die V 100 der DB oder der VT 98 »Schienenbus«. Genaue Schritt-für-Schritt-Anleitungen, viele Tipps, Teilleisten und Bezugsquellen, alles für den erfolgreichen Lego-Modellbau von einfachen bis zu komplexen Aufgaben.



NEU

192 Seiten · ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-96453-088-2
€ [D] 24,99



**JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER GERAMOND.DE***

* Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.



■ Test der Dampflo-Baureihe 50 in Nenngröße O von Lenz und MBW

Güterzug-Dampflo aus Groß- und Kleinserie

**Verglichen
& gemessen**

In allen Nenngrößen nähern sich die Groß- und Kleinserienmodelle preislich immer mehr an. Ob das auch bei der technischen Ausstattung und optischen Umsetzung so ist, soll unser Test exemplarisch zeigen

Die Baureihe 50 in ihren unzähligen Ausführungen (siehe *Im Fokus* in *em* 1/13) fasziniert Eisenbahnfreunde aller Nenngrößen, da sie sowohl Güterzüge bespannte, aber auch im Personenverkehr genutzt wurde. Viele Modellbahner der kleineren Maßstäbe liebäugeln daher mit einem schicken Vitrinenmodell in O oder 1, das man aber gelegentlich auch einmal auf einem Diorama oder einer Vereinsanlage einsetzen möchte. Hat man daran Freude gefunden, ist eventuell der erste Schritt zur eigenen O-Anlage gemacht. Ob die wuchtigen Modelle auch dafür geeignet sind, wollten wir selbst erfahren.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Groß- und Kleinserienmodell sind im Prinzip nach ähnlichen Konstruktionsprinzipien gefertigt, wobei nur die Materialwahl bei einigen Baugruppen unterschiedlich ist. Beide vierdomige, mit Witte-Windleitblechen ausgestatteten Maschinen sind mit dem vierachsigen Tender der Bauart 2'2' T 26 gekuppelt, der einen Drehgestell-Achsstand von 42,2 Millimetern hat (Vorbild: 1.900 mm). Die digitalen Modelle werden aber auch in unterschiedlichen Ausführungen mit Sound angeboten.

➤ **Lenz** – Lok und Tender werden auf dem Gleis stehend einfach zusammengeschoben. Dabei wird sowohl die mechanische als auch die

Fakten zu den O-Modellen Dampflo-Baureihe 50 der DB/DR

	Lenz	MBW
Artikelnummer	40250-01	50759
Baujahr	2017	2020
Stromsystem	DCC-digital/Sound	DCC-digital/Sound
Motor/Schwungmasse	Maxon-DCX-Motor/1	Glockenanker-Motor*/1
Getriebe	Schnecke/Zahnriemen	Schnecke/Zahnrad
Räder mit Haftreifen	–	–
Eigenmasse	2.441 g	2.476 g
Preis (UVP)	1.749,00 €	2.490,00 €**

* Faulhaber, ** Vorbestellpreis war 1.990,00 €

achtpolige elektrische Verbindung hergestellt. Getrennt wird beides durch ein leichtes Zusammendrücken beider Fahrzeuge per Handkraft. Beim Testbetrieb reichte dafür die Anhängelast eines auflaufenden Zuges aber nicht aus, sodass ungewollte Trennungen unwahrscheinlich sind. Der Tendraufbau besteht überwiegend aus Kunststoff, die beiden Drehgestelle sind angeschraubt. Die Lok hingegen ist sowohl im Fahrgestellbereich als auch am Kessel aus Metall gefertigt. Angetrieben wird der vierte Kuppelradsatz, der seine Kraft über das Metallgestänge auf die anderen Radsätze überträgt. Bis auf die Antriebsachse, die über einen Zahnriemen mit dem Maxon-DCX-Motor verbunden ist, sind alle anderen Radsätze seitenverschiebbar und kippar gelagert.

➤ **MBW** – Die Kleinserienlok erfordert beim Kuppeln von Lok und Tender etwas Geduld. Für diesen Vorgang sollten beide Teile auf ein gut zugängliches Gleis gestellt wer-

den. Anschließend muss man mit dem beiliegenden Drahtbügel an der Spezialkupplung einen kleinen Hebel herunterdrücken und die Kuppelungsteile zusammenschieben, bis diese in eine der Stellungen für den gewünschten Radius einrastet. Das gesamte Modell ist überwiegend aus Metall gefertigt, wobei die Kraftübertragung ebenfalls über den vierten Kuppelradsatz und das Gestänge erfolgt. Alle Radsätze haben ausreichend Seitenspiel und sind zusätzlich kippar gelagert.

Maßgenauigkeit

➤ **Lenz/MBW** – Wie bei einem anspruchsvollen O-Modell zu erwarten, haben beide Hersteller die wichtigsten Vorbildabmessungen exakt umgesetzt. Einzig die mehrteilige Rasterung der Lok/Tender-Kuppelung bei der MBW-Lok kann die Länge über Puffer beeinflussen. In der Maßtabelle sind aber auch die Einzelmaße von Lok und Tender aufgeführt, die

mit dem Vorbild übereinstimmen. Die fertigungsbedingten Abweichungen bei den Materialstärken fallen bei diesen Maschinen kaum auf, der Gesamteindruck ist stimmig.

Langsamfahrtverhalten

Zum Testen der Fahreigenschaften standen beide Modelle in der digitalen Zweileiterversion zur Verfügung, wobei die Lenz-Lok einen und die MBW-Maschine zwei DCC-Decoder hat, die alle auf die Lokadresse 50 voreingestellt sind. Die Decoder arbeiteten beim Test mit ihren Standardwerten ohne spezifische CV-Änderungen für Höchstgeschwindigkeit und Anfahr- bzw. Bremsverzögerungen. Als Digitalzentrale stand die Z21 von Roco zur Verfügung.

➤ **Lenz/MBW** – Viele Modellbahner werden die Güterzugloks überwiegend im Rangierbetrieb mit mäßiger Geschwindigkeit einsetzen. Hier sind beide Modelle in ihrem Element und schleichen förmlich ohne zu ruckeln über die Gleise.

Streckenfahrtverhalten

➤ **Lenz/MBW** – Nach einer ausgiebigen Einfahrzeit haben beide Dampfloks ihre umgerechnete Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) erreicht. Dabei wurde problemlos der Gleisradius 1 mit 914 Millimetern durchfahren, wobei allerdings die Vorlaufräder an die montierten Kolbenstangenschutzrohre anstoßen. In allen Geschwindigkeitsbereichen lassen sich beide Modelle gut regeln,

**Heizerseite der DB-50 834
von Lenz**





Frontansichten der DB- (Lenz) und DR-Lok (MBW) mit den jeweils typisch geformten Witte-Windleitblechen

wobei die Endgeschwindigkeit der Lenz-Lok etwas höher liegt.

Ausrollverhalten

Lenz – Nach einem Notstopp kommt die 50 834 nach rund 60 Zentimetern zum Stehen. Im Digitalbetrieb hält die Maschine nach rund 3,8 Metern an, wenn der Regler abrupt auf Null gedreht wurde.

MBW – Mit knapp 200 Millimetern ist der Ausrollweg der 50 759 deutlich kürzer, reicht aber für kurze stromlose Abschnitte im Weichenbereich aus. Bei einem gezielt per Regler eingeleiteten Halt kommt die Lok nach 2,6 Metern zu stehen.

Zugkraft

Lenz/MBW – Die Zugkraft beider Modelle ist gut, sodass kaum ein privater Anlagenbetreiber – alleine aus Platzgründen – die möglichen Anhängelasten bzw. Zuglängen ausschöpfen kann.

Stromabnahme

Lenz – Trotz elektrischer Kupplung werden nur die vier

Kupplung, Rauch und Sound

Digitale Zusatzfeatures

Bei einer großspurigen Lok will man förmlich die Dynamik des Originals erleben. Deshalb bietet MBW erstmals neben dem Qualm aus dem Schornstein auch den radsynchronen Zylinderdampf an. Lenz hat zusammen mit Seuthe ebenfalls einen rad- und sound-synchronen Raucherzeuger entwickelt, der allerdings nur mit dem hauseigenen Destillat gefüllt werden darf. Die zahlrei-

chen Betriebsgeräusche entstammen einer Original 50er und sind bei beiden Loks von der Lautstärke her angenehm eingestellt. Bei MBW erklingen sie aus dem Kessel (Zimo-Jumbo-Lautsprecher) und bei Lenz aus Kessel und Tender (Visaton-Lautsprecher). Für den Rangierbetrieb haben beide Hersteller eine funktionsfähige, digitale Kupplung an beiden Seiten eingebaut. MM

Radsätze im Tender für die Stromabnahme genutzt, was beim Fahrtrieb auf der Testanlage keine negativen Auswirkungen hatte.

MBW – Die Lok fährt auch alleine ohne Tender, wobei nur die fünf Kuppelradsätze für die Stromversorgung zuständig sind. Am Tender sind alle vier Radsätze für die Stromabnahme der Digitalfunk-

tionen (Licht/Kupplung) des dort zusätzlich eingebauten fx-Decoders ausgelegt.

Wartungsfreundlichkeit

Lenz/MBW – Geliefert werden beide Loks in einer repräsentativen Kartonverpackung. In dieser befindet sich bei MBW eine stabile Holzplatte, auf der Lok und Tender jeweils mit zwei Schrauben

befestigt sind. Lenz hat die Lok auf eine Kunststoffplatte geschraubt und den Tender in eine Styropor-Schale gestellt. Über die Modelle sind jeweils zwei Styropor-Schalen gestülpt und mit Klettbandern befestigt. Die Anleitungen im DIN-A5-Format beschreiben die digitalen Licht- und Soundfunktionen, die Handhabung der digitalen Kupplungen sowie des Raucherzeugers. Beide Lokomotiven sollten nicht selbstständig demontiert werden.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

Lenz	☐ (1,9)
MBW	☐ (1,8)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Lenz – Vergleicht man Vorbildfotos mit dem Modell, ist alles stimmig. Aggregate, Dome, Leitungen, Dachlüfter, Aufstiege, Griffstangen sind alle sauber angesetzt. Die

Heizerseite der DR-50 759 von MBW





Bauartbedingt unterscheiden sich die Fronten im Bereich der Schürze sowie den Verschlüssen der Rauchkammer. Die Befestigung der Witte-Windleitbleche haben beide Hersteller ähnlich zierlich gelöst

Trittbreite weisen eine feine Riffelung auf, Nietreihen und Schraubverbindungen sind gut angedeutet. Auch die Kohlefüllung im Tender ist realistisch, wobei im vorderen Teil schon einiges fehlt. Wie auch bei der 50er von MBW sind Heizer und Lokführer im Führerstand eingeklebt.

MBW – Am Kleinserienmodell ist wie bei der Lok des Mitbewerbers auch alles stimmig. Aber z. B. sind die Nieten und andere Details am Kessel maßstäblicher dargestellt, fallen dafür jedoch kaum auf. Lenz hat sie plastischer graviert, wodurch man sie optisch besser wahrnimmt. Was schöner ist, bleibt reine Geschmackssache und soll hier nicht bewertet werden. Die Leitungen am Kessel wirken etwas zierlicher, sind aber mit 0,8 Millimetern exakt gleich dick wie am Großserienmodell. Beachtet hat MBW bei seinen vielen Versionen der Baureihe 50 auch die typischen DR-Windleitbleche, die im unteren Bereich deutlicher abgerundet sind.

Versteckte Details



Kaum ein Betriebsbahner oder Vitrinensammler wird die Modellloks von unten präsentieren. Trotzdem zeigen beide Modelle auch hier alle wesentlichen Baugruppen des Originals, wobei MBW (unten) vieles detailgetreuer bzw. plastischer umgesetzt hat



Fahrgestell und Räder

Auf den ersten Blick sind beide Modelle vollständig und optisch ansprechend gestaltet. Erst wenn man Groß- und Kleinserienmodell direkt nebeneinanderstellt, wird man Fertigungsunterschiede erkennen. So sind kleinste Details wie Scharniere, Schraubverbindungen oder Rohran-



Die Führerstände haben Lenz (links) und MBW realistisch nachgebildet. Allerdings hat MBW viele Details farblich hervorgehoben. Die Lok/Tender-Kupplung wurde unterschiedlich umgesetzt

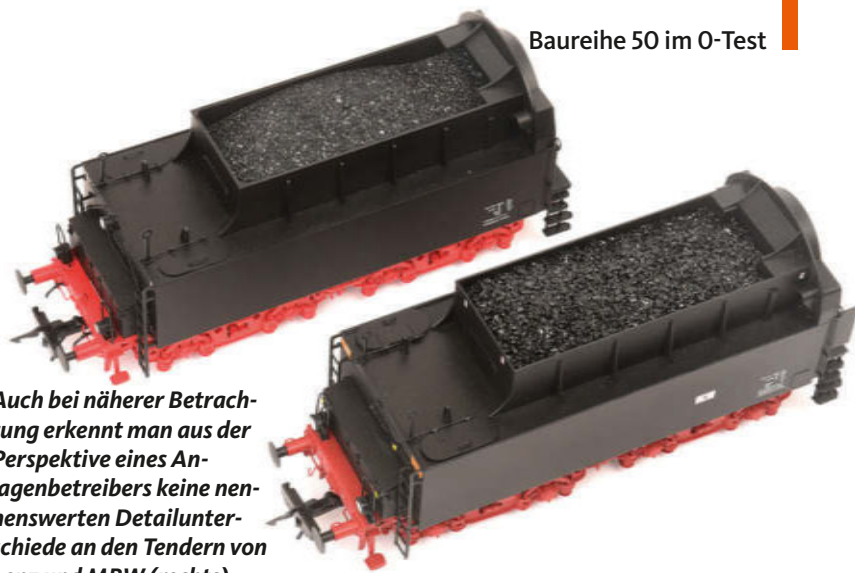


Die zum Führerhaus gewandte Tenderseite samt der beweglichen Türen ist realistisch gestaltet. Da der MBW-Tender (rechts) einen eigenen Decoder hat, ist keine elektrische Kupplung erforderlich

Maßstabelle	Dampflok-Baureihe 50 DB/DR			
Maße in mm	Vorbild	1:45	Lenz	MBW
Loklänge	13.680	304	305	305
Tenderlänge	9.100	202,2	202,2	202,2
Gesamtlänge über Puffer	22.940	509,8	511	515*
Lokbreite	3.100	68,9	68,9	69,2
Schornsteinhöhe über SO	4.500	100	102,7	100,9
Pufferhöhe über SO	1.025	22,8	22,6	23,4
Lokachsstand	9.200	204,4	204,5	205,2
Kuppelachsstand	1.650	36,7	36,7	36,7
Treibraddurchmesser	1.400	31,1	30,9	30,9
Laufraddurchmesser	850	18,9	18,8	18,8
Spurkranzhöhe	–	1,6 (NEM)	1,3	1,3

* Einstellung für den Gleisradius R1

Auch bei näherer Betrachtung erkennt man aus der Perspektive eines Anlagenbetreibers keine nennenswerten Detailunterschiede an den Tendern von Lenz und MBW (rechts)



schlüsse bei MBW zierlicher bzw. detaillierter umgesetzt. Die Räder an beiden Modellen sind aus Metall gefertigt und lackiert.

Lenz – Der Barrenrahmen mit seinen Aussparungen bietet freien Durchblick bzw. zeigt dazwischen beispielsweise die Komponenten der Bremsanlage. Die Pufferbohle, die als Querverbindung dient, kann im Original als Ganzes gewechselt werden, was man auch am Modell erkennt. Ebenfalls gut umgesetzt sind die zwei schrägen Stützen, die Rahmen und Kessel versteifen sowie gleichzeitig die Stufen zum Rauchkammeraufstieg tragen. Die Radsätze sind durch eine Einlage zwischen Radstern und Edelstahl-Radreifen isoliert.

MBW – Der Barrenrahmen mit seinen spezifischen Details ist ebenfalls gut wiedergegeben. Allerdings hat die DR-Lok vorbildgerecht eine geschlossene Schürze. Die Radsätze sind kugelgelagert und wer-

den zur Stromabnahme genutzt. Als zusätzliche Funktion wurde eine Servo-Umsteuerung eingebaut, die beim Wechsel der Fahrtrichtung automatisch aktiviert wird.

Farbgebung

Lenz – Die gesamte Lok zeigt sich in einer einheitlich mattschwarzen Lackierung. Je nach Lichteinfall kann man allerdings leichte Unterschiede bei den Rottönen der Kunststoff- bzw. Metallteile erkennen. Im Führerstand sind einige rote Handräder montiert.

MBW – Die schwarze Lackierung ist etwas weniger matt ausgeführt als bei der Lenz-Lok. Auch der Gesamteindruck der roten Bereiche ist gleichmäßiger, was der 50 759 auch aufgrund der farblich hervorgehobenen Manometer und anderer Details im Führerstand sowie der gelb lackierten elektrischen Verteiler einen Punktevorteil verschafft.

Beschriftung

Lenz – Die getestete 50 834 des Bw Gießen aus der BD Frankfurt (Main) hat ihre letzte Haupt-

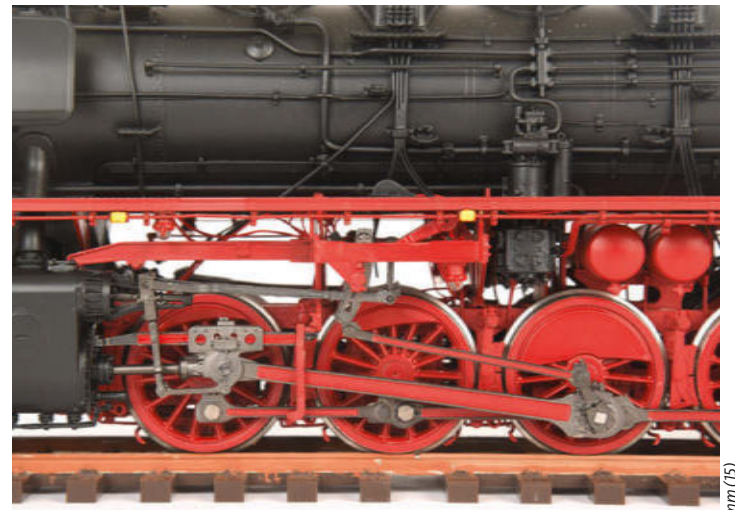
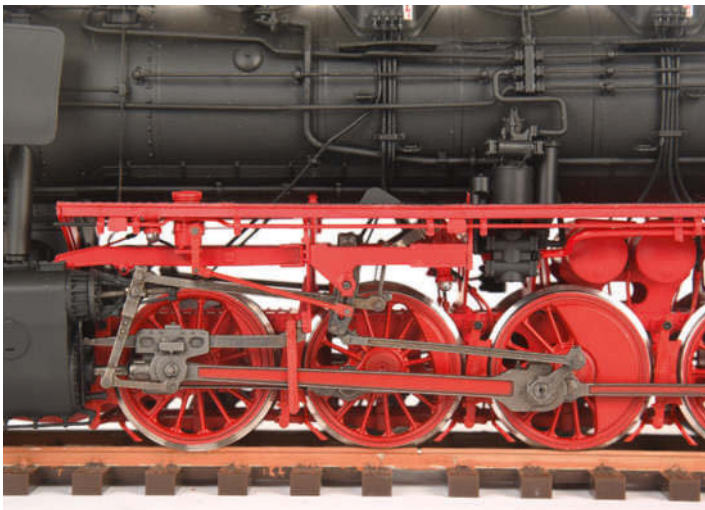
untersuchung im AW Trier am 4. März 1965 erhalten. Neben den vorbildgerecht aufgebrachten Anschriften an Führerstand und Tender sind auch die Pufferbohlen mit dem Datum der letzten HU bedruckt. Weitere Farbtupfer sind die Gefahrenhinweise mit rotem Pfeil auf weißem Grund.

MBW – Beim Bw Dresden in der gleichnamigen Reichsbahn-Direktion (Rbd) beheimatet ist 50 759, die an der Pufferbohle des Tenders „Unt. Stl. 29.11.65“ und an beiden Tenderseiten die technischen Daten aufgedruckt hat. Erhaben dargestellt sind Nummern-, Bw- und Rbd-Schilder sowie die Schriftzüge „Deutsche Reichsbahn“. An Piktogrammen vorhanden sind die „Strompfeile“ und der Gefahrenhinweis „Vorsicht, kein Trinkwasser“.

Beleuchtung

Lenz – An Lok und Tender ist das Dreilicht-Spitzensignal vorhanden, das je nach Fahrtrich-

Fahrwertetabelle	Dampflokomotiven der Baureihe 50 in O	
	Lenz 50 834 DB	MBW 50 759 DR
Langsamfahrtverhalten		
$v_{\min}$ digital	< 3 km/h bei FS 1	< 3 km/h bei FS 1
Streckenfahrtverhalten		
v_{Vorbild} digital	80 km/h bei FS 120	80 km/h bei FS 126
$v_{\max}$ digital	91 km/h bei FS 128	81 km/h bei FS 128
Auslauf aus $v_{\max}$	600 mm	200 mm
Zugkraft Ebene bei $v_{\max}$	> 5 N	> 5 N



Detailansicht des Gestänges, der Umsteuerung, der Sandfallrohre, der Rohrleitungen am Kessel und anderer Details, wobei man leichte Fertigungsunterschiede sowie abweichende Materialstärken an den 50ern von Lenz (links) und MBW erkennt



Im direkten Vergleich fallen die unterschiedlichen Pufferhöhen an der Lenz- (links) und MBW-Lok auf, wobei die digitalen Kupplungen aber auf einer Höhe sind



Die vier Dome sind vorbildgerecht von Lenz und MBW (u.) umgesetzt



Vorbild-Infos

Baureihe 50 bei DB und DR

Die Einheitslokomotive der Baureihe 50 war über Jahrzehnte nahezu in allen Regionen Deutschlands anzutreffen, dank der niedrigen Achslast auch auf Nebenstrecken. Bei der DB wurden erst Ende der

1970er-, bei der DR Ende der 1980er-Jahre die letzten der zu DRG-Zeiten insgesamt über 3.100 gebauten Loks ausgemustert. Bis heute blieben einige der Loks bei verschiedenen Museen erhalten. MM



Museumslokomotive 50 975 im DDM in Neuemarkt-Wirsberg

tung leuchtet und im Digitalbetrieb einzeln geschaltet werden kann. Außerdem lässt sich die Führerstands- sowie Triebwerksbeleuchtung im Digitalbetrieb zuschalten. Im aktivierten Rangiergang leuchtet beidseitig das Spitzenlicht.

↑ MBW – Da Lok und Tender eigene Decoder haben, kann die Beleuchtung auch im ungekuppelten Zustand angeschaltet werden, was speziell für Bw- oder AW-Szenen interessant ist. Je nach Fahrtrichtung leuchten beide vorderen Lampen auf. Im Digitalbetrieb kann zusätzlich ein rotes Schlussignal gezeigt werden.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Lenz  (1,8)

MBW  (1,6)

FAZIT DES TESTERS

Mit beiden Modellen hat die Beschäftigung Freude bereitet. Eigentliche Mängel sind beim Test nicht aufgefallen. Hat man sich an die firmenspezifischen Eigenschaften gewöhnt, sind beide Modelle uneingeschränkt zu empfehlen, wobei Lenz

natürlich den günstigeren Preis bietet, selbst wenn man den Vorbestellpreis von MBW genutzt hat.

↑ Lenz (1,9) – Lenz-Loks sind bekannt für ihre vielen digitalen Funktionen, weshalb der Fahrbetrieb mit diesen Modellen stets Freude bereitet. Dank USP-Energiespeicher machen sich kurze stromlose Abschnitte nicht negativ bemerkbar. Auch Funktionen wie RailCom oder die Erkennung von ABC-Modulen (Signalstellung) ist positiv zu werten. Alle Digitalfunktionen des Lenz-Systems sind weit verbreitet und überall nachzu-

lesen. Außerdem sind weitere Varianten lieferbar, sodass jeder „seine“ Baureihe 50 finden sollte.

↑ MBW (1,7) – Das Kleinserienmodell hat seine Alltags-tauglichkeit im Test bewiesen und bietet mehr digitale Sonderfunktionen. Allerdings ist die Vorabinformation über die aufgelegten Modelle nicht so gut wie bei Lenz und oft nur Insidern bekannt. Von daher wird das Zögern beim Kauf damit bestraft, dass die Serie schnell an Fans der Marke verkauft ist, was für die gelieferte Qualität des Mülheimer Herstellers spricht. MM

EINSTEIGER ANGEBOT



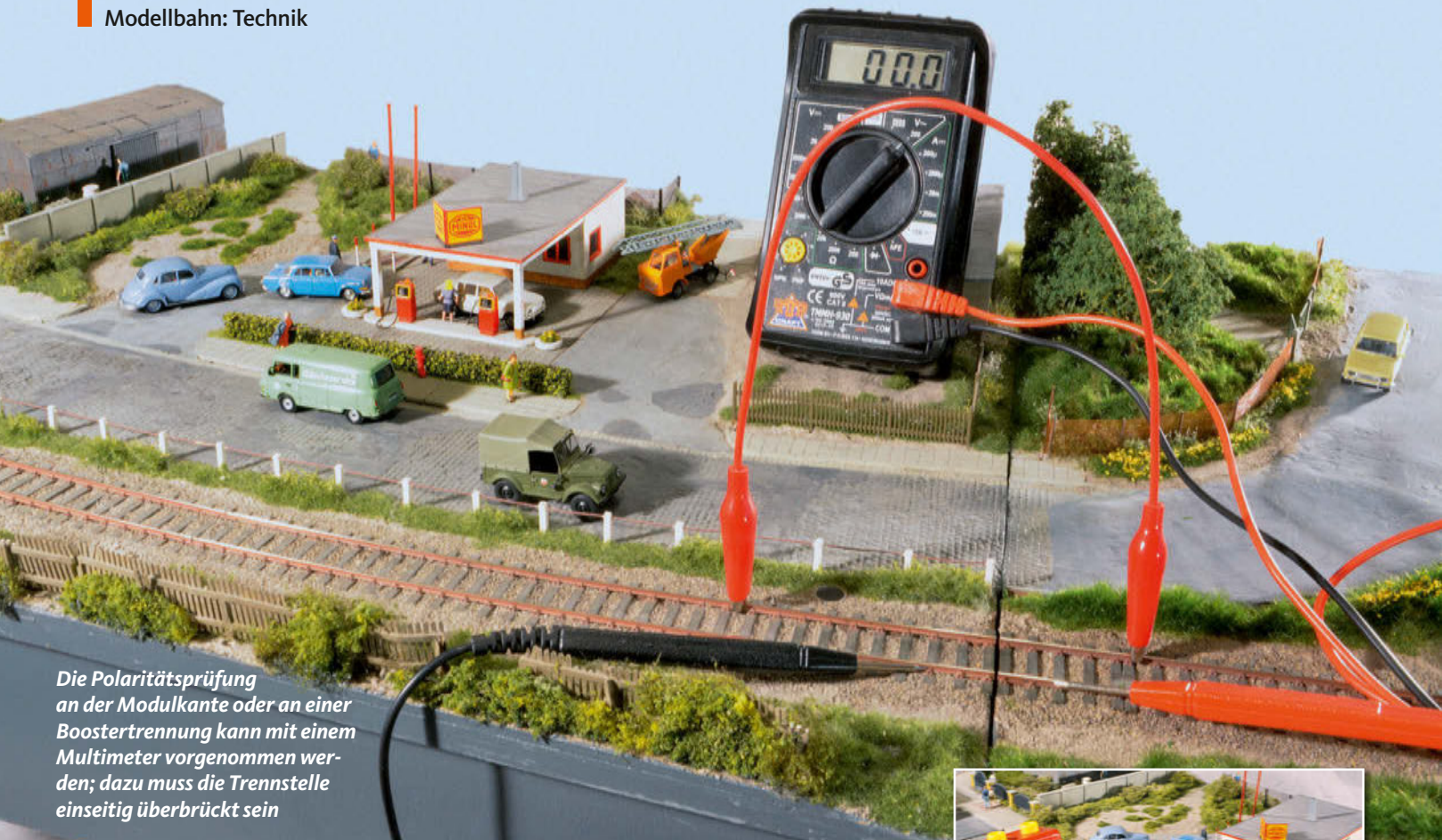
**3 Ausgaben für nur € 10,-
(statt € 20,70)***

Das Magazin für alle Freunde der Nenngröße N.
Mit spannenden Fahrzeug-Porträts und vielen
Praxistipps zum Anlagenbau.

* Preis am Kiosk

Online bestellen unter
www.nbahnmagazin.de/einsteiger





Die Polaritätsprüfung an der Modulkante oder an einer Boostertrennung kann mit einem Multimeter vorgenommen werden; dazu muss die Trennstelle einseitig überbrückt sein

■ Elektrische Problemsuche auf analogen und digitalen Anlagen

Die Jagd nach dem Fehllerteufel

Verkabelungsfehler und Kurzschlüsse treten auf Modellbahn-Anlagen regelmäßig auf – vor allem bei zerlegbaren Modul- oder Segmentanlagen, wo bei jedem Aufbau die Elektrik neu verbunden werden muss. Unser Beitrag zeigt, wie man Verdrahtungsfehler findet und welche Hilfsmittel dazu ratsam sind

Wenn man Modellbahn-Module – vielleicht auch noch solche von verschiedenen Erbauern – immer wieder anders kombiniert zusammenbaut, bleibt es nicht aus, dass es zu Fehlern in den elektrischen Verbindungen kommt. Dabei ist es egal, ob es sich um eine analog oder digital gesteuerte Anlage handelt. Fehler machen sich bei beiden Betriebssystemen bemerkbar, wenn

auch in unterschiedlicher Form. Meist sind in einem Modul die beiden Fahrspalten direkt mit den elektrischen Leitungen verbunden und werden dann zum Nachbarmodul gesteckt. Wenn – wie beim FREMO – dazu Vier-Millimeter-Stecker und -Buchsen verwendet werden, ist das für eine Fehlersuche deutlich einfacher, als wenn alle Leitungen in einem Vielfachstecker samt dickem Kabelbaum verlaufen.



Ein aus einem Einbaumessgerät von AMW gebautes DCC-Voltmeter im Einsatz; die Kontaktflächen an der Unterseite drückt man auf die Schienen, womit man keine störenden Kabel hat. Für Messungen an den Steckerverbindungen zwischen Modulen schließt man es oben mittels Kabeln an



Das Polungsei von Hofine (links) und der AMW-Polungstester sind geeignete Prüfgeräte zur Vorbeugung eines Verpolungsfehlers



Ein praktischer Helfer ist der Messwagen von Piko, der neben vielen gemessenen Werten – wie der gefahrenen Geschwindigkeit oder der zurückgelegten Fahrstrecke – auch die Digitalspannung anzeigen kann

Tests mit dem Polungsei

Zur Messung mit dem Polungsei wird eine Gleistrennstelle (z. B. ein Modul- oder Segmentübergang) beidseitig überbrückt. Alle vier Stromabnehmer müssen Kontakt zu den Schienen haben. Die rot/grüne Duo-LED leuchtet bei Digitalspannung als Farbmischung aus

Grün und Rot schließlich gelb, bei Analogbetrieb je nach Polung in Rot oder Grün. Wenn im Digitalbetrieb eine Analoglok aktiviert ist, sollte deren Fahrregler auf Null stehen. Die Bilder zeigen verschiedene mögliche Problemfälle an einem Modulübergang.



Leuchten nur die beiden äußeren LED bei Digitalbetrieb gelb bzw. bei Analogbetrieb beide rot oder grün, ist die Polung korrekt



Wenn zusätzlich zu den beiden äußeren Leuchtdioden auch eine der mittleren LED dauerhaft rot blinkt, ist einer der beiden angeschlossenen Booster im Digitalbetrieb verpolt



Leuchtet die mittlere gelbe Leuchtdiode zusätzlich zu den beiden äußeren gelb leuchtenden LED, bedeutet das eine Verpolarung der Verbindungskabel an einem Modul oder Segment



Wenn im Digitalbetrieb an der Boostertrennung eine LED gelb, die andere dagegen rot oder grün leuchtet, legt der eine Booster Gleichspannung ans Gleis, sodass Loks unkontrolliert fahren könnten



Falls nur eine der äußeren Leuchtdioden gelb leuchtet, ist hinter dem Modulübergang keine Spannung vorhanden. Das gilt auch beim Analogbetrieb, wenn nur eine LED rot oder grün leuchtet

Eine einzelne Leitung kann man schnell trennen und auch notfalls die beiden Anschlüsse über Kreuz neu zusammenstecken. Beim Vielfachstecker erfordert das gleich die Inbetriebnahme eines Lötkolbens. Daher empfiehlt es sich auch in Bahnhöfen, die Fahrstromleitungen mittels Vier-Millimeter-Steckverbindungen zu koppeln, falls man nicht ganz so sicher beim Erstellen der Verkabelung eines Moduls ist. Grundsätzlich vermeiden sollte man die gemeinsame Leitungsführung in einem Kabelbaum für die Fahrspannung, die Spannung zum Schalten von Weichen und Signalen sowie das Bus-System einer Digitalsteuerung. Denn wenn man zur Fehlersuche diese Steckverbindung trennen muss, sind auch

keine Weichen mehr schaltbar und ist damit vielleicht ausgerechnet genau die Weiche außer Betrieb, die den Kurzschluss verursacht.

Mögliche Fehler und -quellen

Klassische Fehler sind bei analogen und digitalen Anlagen mehrfache Verbindungen von Stromkreisen. Bei analogen Anlagen wurde früher gern für Schaltgleise ein Pol der Fahrstromversorgung und ein Pol der Wechselspannung für Licht bzw. Weichen und Signale miteinander verbunden. Das ist an sich kein Problem, solange es bei nur einer Verbindung bleibt. Bei weitläufigen Modul-Arrangements gibt es aber auch im Analogbetrieb mehr als einen Trafo zur Versorgung. Solange konse-

quent bei allen Modulen bzw. Segmenten immer die gleiche Schienenseite als gemeinsame Masse durch die gesamte Anlage läuft, ist auch dann keine Störung zu befürchten.

Viele Modulbetreiber praktizieren allerdings eine oft kreative Auslegung der Vorgaben zur eigentlich genormten Modul-Elektrik. Obwohl die zu Hause getesteten Modulbahnhöfe perfekt funktionierten, kann es beim gemeinsamen Aufbau trotzdem böse Überraschungen geben, wenn bei einem Bahnhof versehentlich die andere Schiene als Masse definiert wurde. So gab es vor einigen Jahren bei einer größeren analogen Nordmodul-Anlage den kuriosen Effekt, dass die Züge auf der



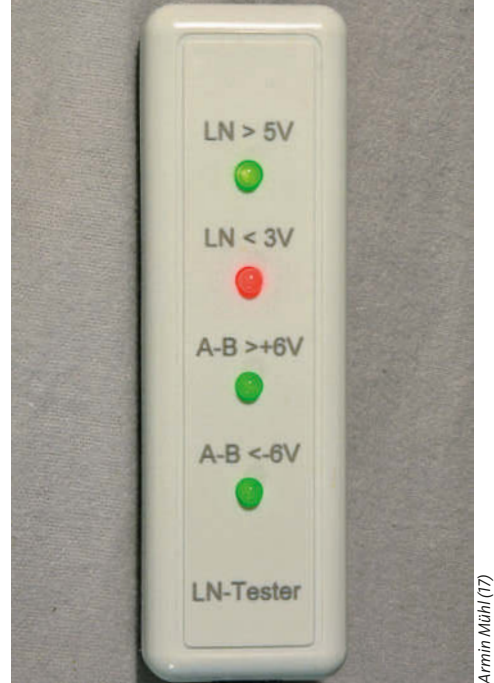
Um die korrekte Abschaltung eines Boosters zu testen, muss ein Kurzschluss mittels aufgelegter Münze oder Unterlegscheibe erzeugt werden. Schaltet der Booster trotzdem nicht ab, sollte man kontrollieren, ob die Verkabelung in Ordnung bzw. im Querschnitt ausreichend ist



Mit Kabeltestern kann man acht- und sechspolige Kabel mit Westernsteckern prüfen. Diese gibt es von vielen Herstellern in großer Bandbreite. Als Beispiel zeigen wir jenen von Uhlenbrock (links und mittig); rechts ein Eigenbau-Kabeltester für FREMO-Zwecke



Um das Messgerät einfacher anschließen zu können, sind Adapter hilfreich wie jene auf BNC- und 4-mm-Buchsen für das LocoNet bzw. XpressNet im Vordergrund. Der große Adapter dahinter legt alle 25 Pins der SUB-D-Steckverbindung auf jeweils eine 4-mm-Buchse. Damit kann man die bei manchen Modul-Systemen vorhandenen 25-poligen Ringleitungen prüfen



Armin Mühl (17)

Mit dem beim FREMO entwickelten LocoNet-Pegeltester von HOFine kann man das LocoNet auf korrekte Funktion prüfen. Für andere Bus-Systeme ist leider kein vergleichbares Gerät verfügbar. Leuchten alle drei grünen LED und die rote LED flackert, wenn Daten gesendet werden, ist alles in Ordnung. Wenn mindestens eine der grünen LED nicht leuchtet, muss die Verkabelung geprüft werden

Trennstelle zwischen den beiden Versorgungsbereichen langsamer führen. Nachdem bei der Fehlersuche zufällig einer der Netzstecker um 180 Grad gedreht in die Steckdose gesteckt wurde, fuhren die Züge auf der Trennstelle schneller. Hier addierten und subtrahierten sich Spannungen, was zu den Geschwindigkeitseffekten führte. Hinzu kam, dass die beiden Steckdosen auch noch verschiedenen Phasen im Stromnetz zugeordnet waren. Es war mit vertretbarem Aufwand in kurzer Zeit nicht möglich, den verursachenden Bahnhof zu ermitteln. Daher wurden schließlich alle Trafos aus einer Netzsteckdose versorgt. Der Effekt trat bei späteren Aufbauten der Anlage nicht wieder auf, was die Fehlersuche noch schwieriger machte.

Bei einer konsequenten beidseitigen Trennung von Fahrstrom und Schaltstrom sollten derartige Effekte nicht auftreten. Hier müsste dann noch ein zweiter Fehler auftreten, damit es zu solchen Störungen kommt. Zwar war das ein Beispiel von einer analogen Anlage, aber auch beim Digitalbetrieb gibt es teilweise die gemeinsame Massechiene. Bei Märklin-Gleisen ist das eher unproblematisch, weil klar definiert ist, dass die beiden Fahrstienen die Masse bilden. Aber bei Zweischienen-Zweileiter-Gleisen ist das schwieriger zu erkennen und die Verwechslungsgefahr größer. Hier kommt hinzu, dass so mancher Belegtmelder eine Verbindung zwischen der Fahr- und Schaltspannung bzw. sogar dem Bus-System beim Digitalbetrieb aufweist. Gerade im Digitalbetrieb erhöht sich damit die Anzahl der Fehlerquellen, da mit dem Bus-System ein drittes Leitungssystem hinzukommt, in das sich Fehler einschleichen können. Da die Bus-Leitungen meist auch von dünnem Querschnitt sind, können durch die dort flie-

ßenden Ströme Spannungsabfälle entstehen, die zu weiteren kaum erklärbaren Störungen führen.

Methoden der Fehler-Suche

Nach dem Ausflug in das Thema Fehler-Ursachen kommen wir nun zur eigentlichen Fehler-Suche und den dafür hilfreichen Werkzeugen. Wichtig ist ein Multimeter. Das muss keineswegs ein Gerät für mehrere 100 Euro sein, wenn man in Haushalt und Hobby ohnehin wenig in Sachen Elektronik unternimmt. Oft genügt das Billigmultimeter vom Discounter. Bei Digitalspannungen misst dieses Gerät allerdings nicht genau, da die Kurvenform der Digitalspannung das Messergebnis verfälscht. Dafür wäre ein sogenanntes True-RMS-Voltmeter nötig, doch diese Geräte liegen im Regelfall im mittleren dreistelligen Eurobereich und sind für den Modellbahner ohne weitergehende Elektronikkenntnisse wenig sinnvoll.

Beim Analogbetrieb reicht für die dort übliche Gleich- oder Wechselspannungen immer ein normales Multimeter aus. Dabei ist es völlig egal, ob das ein Zeigerinstrument ist oder ein modernes Digitalgerät. Allerdings sind die klassischen Zeigerinstrumente mechanisch empfindlich, was im Einsatz an der Anlage zu beachten ist. Die Digitalmultimeter haben neben dem Spannungsbereich für Gleich- und Wechselspannung auch noch ein Widerstandsmessgerät integriert. Hierbei ist der Blick auf das Display erforderlich. Wenn es allerdings nur darum geht, ob die zu prüfende Leitung durchgängig ist oder nicht, ist die Durchgangsprüfer-Funktion hilfreich, die bei niederohmigen Messwerten üblicherweise bis 30 Ohm einen Piepton abgibt.

» Wer Kurzschlüssen an der Anlage auf den Grund gehen möchte, findet im Markt diverse Hilfsmittel

Mit dem Multimeter kann man viele Dinge prüfen. Manchmal etwas lästig sind die Messkabel, wenn man damit auf dem Modul oder der Anlage Messungen vornimmt. Praktisch ist es, wenn man ein digitales Spannungsmessgerät in ein kleines Gehäuse einbaut, womit man das an jeder Stelle auf die Gleise halten kann, um die Spannung an den Schienen prüfen zu können. Das kann man mit einem Einbaumessgerät, wo unten die zwei Kontaktflächen angebracht werden, leicht selbst machen. Für den DCC-Betrieb modifizierte Digitalmessgeräte zum Einbauen gibt es beispielsweise bei AMW Hübsch, das passende Gehäuse beim Elektronikhandel, und etwas Phosphorbronzeblech für die Kontaktbahnen sollte der Bastler in seiner Werkstatt oder im Fachhandel finden.

Spezialgerät für FREMO-Anlagen

Beim FREMO zeigte sich bald nach den ersten Digital-Modul-Treffen, dass das Messen der Polarität an den Grenzen der Boosterbezirke mit dem normalen Messgerät nach dem Aufbau der Module zu aufwendig ist, zumal die Höhe der Spannung ohnehin gleich sein sollte, wenn identisch



Mit diesem einfachen Taschen-Speicheroszilloskop sind zwar keine exakten Messungen möglich, doch zur Beurteilung der Signalform, die oft zu Störungen führt, reicht es vollkommen aus. Die am Display angezeigte Kurve des angeschlossenen Gleises zeigt: Alles in Ordnung!

eingestellte Booster verwendet werden. Dafür wurde das sogenannte Polungsei entwickelt. Das ist ein kleiner Tester in einem eiförmigen Gehäuse mit vier Kontakten auf der Unterseite und vier LED auf der Oberseite. Es wird einfach auf den Modulübergang bzw. die doppelseitige Trennung zwischen zwei Bereichen gehalten. Die vier LED zeigen dann an, ob im linken und im rechten Abschnitt eine Digital- oder Analogspannung anliegt sowie ob die Polung stimmt und die Spannungen ungefähr gleich sind. Damit wird nach dem Modulaufbau und Einschalten der Gleisspannung jeder Modul-Übergang geprüft. Bei Verpolungen muss dann ein Boosterausgang umgepolt werden. Bei einer festen Anlage ist solch ein Polungsei auch hilfreich, um bei der ersten Inbetriebnahme ohne viel Aufwand alles prüfen zu können. Auch verpolt angelötete Kabel zum Gleis oder ein defekter Umschalter bei der Herzstückpolarisierung sind damit schnell zu lokalisieren. Das Polungsei ist bei HOFine als Bausatz erhältlich. AMW Hübsch bietet einen ähnlichen Tester an, der auch im Analogbetrieb gut nutzbar ist, während beim Polungsei der Test im Digitalbetrieb vorrangiger Einsatzzweck ist.

Praktische Kabeltester

Wichtig für den störungsfreien Betrieb sind korrekt angeschlossene Stecker an den Kabeln. Bei den üblichen Leitungen für das LocoNet oder XpressNet mit den sechspoligen Westernsteckern oder auch beim achtpoligen BiDiB-Bus oder CAN-Bus von Zimo und Roco dauert die Messung mit dem Durchgangsprüfer zu lange. Hier bietet es sich an, fertige Kabeltester zu nutzen. Diese prüfen automatisch die sechs oder acht Adern nacheinander auf Durchgang oder Kurzschluss zu Nachbaradern. Hier ist das Angebot sehr breit, aber auch Selbstbauprojekte sind reichlich im

Internet zu finden. Gerade bei Modulanlagen, wo die Kabel auch erhöhter mechanischer Belastung ausgesetzt sind, weil diese oft auf- und abgebaut werden, kommen Kabelfehler immer wieder vor.

Für das LocoNet gibt es einen weiteren Tester, der anzeigt, ob alle Spannungen im Netz korrekt sind. Auch hier verursachten in der Vergangenheit Kabelfehler oder defekte Buchsen in den als Verteiler genutzten LocoNet-Boxen wiederholt unerklärliche Fehler. Daher wurde ein Pegeltester entwickelt, der anzeigt, ob auf den beiden äußeren Adern das RailSync-Signal im korrekten Spannungsbereich liegt und ob auch die Kommunikation auf dem eigentlichen LocoNet in Ordnung ist. Das erfolgt mittels vier Leuchtdioden, die nur bei korrekten Werten aufleuchten. Auch dieser Tester ist im Sortiment von HOFine als Bausatz erhältlich. Für die CAN-Busse von ESU, Märklin, Roco und Zimo sind leider keine einfachen Testgeräte verfügbar. Dasselbe gilt für das XpressNet von Lenz.

Allerdings zeigt auch der Pegeltester nicht jeden Fehler an. Wenn alle Spannungen zwar vorhanden sind, aber die Signalform durch zu lange oder ungeeignete Kabel so schlecht ist, dass die Handregler nicht mehr korrekt arbeiten, hilft nur noch der Einsatz eines Oszilloskops. Das muss aber zwingend ein Speicheroszilloskop sein, da es keine sich wiederholenden Vorgänge sind. Für dessen Bedienung ist jedoch ein solides Elektronikwissen nötig, was die meisten Modellbahner sicherlich nicht haben. Was in anderen Fällen auch hilfreich ist, sind einige Adapter, um bei der Fehlersuche besser messen zu können. Am sechspoligen Westernstecker kann man kaum die Messspitzen vom Messgerät ansetzen. Dafür ist ein Adapter auf der Basis von Vier-Millimeter-Buchsen nützlich, der schnell gebaut ist. Armin Mühl

■ 3D-Drucker als Helfer beim Herstellen von Bauteilen

Ersatzteilproduktion im Hobbyraum

Für Modellbahner nahezu aller Nenngrößen, die Fahrzeuge und Gebäude selbst herstellen oder individuell zurüsten wollen oder Zubehörartikel sowie Ersatzteile individuell kreieren möchten, lohnt sich die Anschaffung eines 3D-Druckers. Wir haben ein aktuelles Modell getestet



Die Rollen mit dem PLA-Filament lassen sich schnell austauschen, um z. B. die Materialfarbe zu ändern

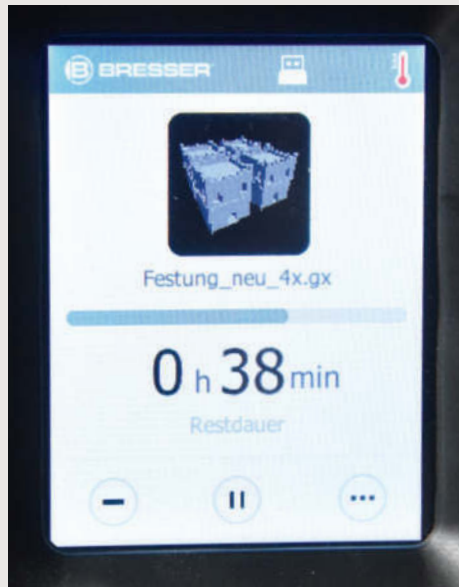
Als vor kurzen im Online-Angebot eines Discounter's ein 3D-Drucker angeboten wurde, haben wir diesen kurzerhand gekauft. Schon vor Jahren hatten wir einen Drucker-Bausatz getestet, dessen Qualität aber nicht mehr heutigen Ansprüchen entspricht. Der angebotene Drucker der Firma Bresser (Artikelnummer 2010100/ca. 450 €), der auch über Conrad Electronic vertrieben wird, entsprach unseren Anforderungen. Er besitzt ein geschlossenes Druckgehäuse mit Beobachtungsfenstern an drei Seiten und eine beheizbare und flexible Bauplattform. Außerdem kann ein Filter die schädlichen Teilchen aus der Luft filtern, sodass das 390 mal 340 mal 410 Millimeter messende Gerät im Bastelraum betrieben werden kann. Der Drucker unterstützt Windows XP/Vista/7/8/10, Mac OS und Linux. Zeichnungsdaten können über WLAN, Cloud-Funktionen oder eine USB-Verbindung in den acht Gigabyte großen Speicher übertragen werden.

Bis 1:87 ist alles druckbar

Die zur Verfügung stehende Arbeitsfläche von 150 mal 150 mal 150 Millimetern ist bis H0 ausreichend. Wir haben ebenfalls Komponenten für 1:22,5-Gartenbahnmodelle ausprobiert, die teilweise aber geteilt gedruckt werden mussten. Wenn es nicht möglich ist, auf fertige Druckdateien aus dem Internet zurückzugreifen, wird zunächst ein CAD-Programm zur Zeichnungserstellung benötigt. Hier kann keine Empfehlung gegeben werden, da es sowohl große Preisunterschiede als auch verschiedene anspruchsvolle Programme gibt. Anfänger sollten zunächst preiswerte Software im Internet suchen und



Die Arbeitsfläche lässt sich bis auf 100 Grad Celsius aufheizen, sodass als Werkstoff neben PLA auch ABS verarbeitet werden kann



Am Drucker wird exakt die Restdauer des Druckprozesses angezeigt, sodass der Aufwand genau kalkulierbar ist

» Die Temperaturbeständigkeit von PLA beträgt rund 60 Grad, die von ABS 100 Grad Celsius

sich dann für ein Programm entscheiden, das einem hinsichtlich der Bedienung zusagt. Wir haben den Gerätetest mit einfachen Bauteilen gestartet und diese in verschiedenen Druckqualitäten produziert. Die Druckerauflösung beträgt dabei +/- 0,1 bis 0,2 Millimeter bei einer Druckschichthöhe von 0,05 bis 0,4 Millimetern. Zum Lieferumfang gehören je 300 Gramm PLA-Filament (1,75 mm) in Weiß und Schwarz, das über leicht zu wechselnde Rollen zugeführt wird. Nachbestellungen sind in unterschiedlichen Farben zu Preisen von rund 20 Euro pro Kilogramm erhältlich, sodass der Materialpreis bei kleinen Modellen nahezu keine Rolle spielt. Eben-

Materialunterschiede

PLA und ABS

Auch wenn der Drucker beide Materialien verarbeiten kann, sollte man beim Materialwechsel vorsichtig sein, da PLA dazu neigt, den Extruder zu verkleben. Daher beim Wechsel zu ABS immer erst 100 Millimeter verarbeiten, bevor das neue Bauteil gestartet wird. Umgekehrt muss die Düse erst abkühlen, da ABS mit höheren Temperaturen verarbeitet wird. Als Faustformel kann gelten: Für robuste Bauteile ABS, für Modelle mit guter Optik PLA verwenden. MM

falls ist aufgrund der bis zu 100 Grad Celsius aufheizbaren Platte der Druck mit ähnlich teurem ABS-Material möglich. Allerdings sind hierbei die spezifischen Besonderheiten (u. a. giftige Dämpfe, Schrumpfung) zu beachten, die etwas Erfahrung und einen belüfteten Aufstellort erfordern.

Erste eigene Bauteile

Der praktische Erstversuch war ein Ersatzteil für ein HO-Fahrzeug, das beim Hersteller nicht mehr erhältlich war. Anhand des defekten und vermessenen Originals wurde die 3D-Zeichnung erstellt und das Bauteil gedruckt. Hier spielte die Druckqualität keine Rolle, da das Teil nicht einsehbar ist. Im Anschluss wurden weitere Bauteile gefertigt, die für den Fahrgestellbereich aus schwarzem Material entstanden. Nach etwas Übung wurden auch die ersten größeren Gehäuseteile gefertigt. Hier kam weißes Material von der Rolle, da es später lackiert wird.

Ein Tipp am Rande: Kleine Bauteile wie Nieten, Bleche oder Fensterrahmen sollte man nicht maßstäblich zeichnen, sondern deutlich erhabener. Wenn ein 1-mm-Blech im Original als Klappe verwendet wird, dürfte es in HO nur 0,011 Millimeter vorstehen. Diese Differenz nimmt das Auge nicht wahr, zumal der Lack später die Kontur verwischt. Hier kann und sollte man deutlich übertreiben und Testdrucke machen, damit der spätere Eindruck stimmt. Die mitgelieferte Software rechnet die CAD-Daten für den Druck um und fügt selbstständig eventuell erforderliche Stützkonstruktionen ein. Um die Haftung auf der Grundplatte zu erhöhen, kann es sinnvoll sein, die Standfläche zu vergrößern, was mit einem einfachen Befehl im Programm möglich ist. Hat man den Druckauftrag gestartet, heißt es abwarten, denn bei dem Motorvorbau einer 2m-Diesellok dauerte der Druck über zehn Stunden.

Im Fazit betrachtet, genügt dieser und ähnlich einfache 3D-Drucker hinsichtlich der Fertigungsqualität für die meisten privaten Anwendungen völlig. Die Oberflächenqualität von PLA ist sehr gut, die vom stabileren ABS erfordert deutliche Nacharbeiten. Wer allerdings größere Modelle oder in besserer Qualität mit Gießharz drucken möchte, kann zunächst den Prototypen drucken und dann die Daten an einen externen Dienstleister senden, der das „Serienmodell“ produziert. MM/MaM

Ersatzteile – wie diese Aufnahme für einen Märklin-Schleifer – lassen sich leicht nachfertigen. Allerdings ist beim Druck eine Stützkonstruktion (siehe Grafik) erforderlich



Magnus Menke (2)

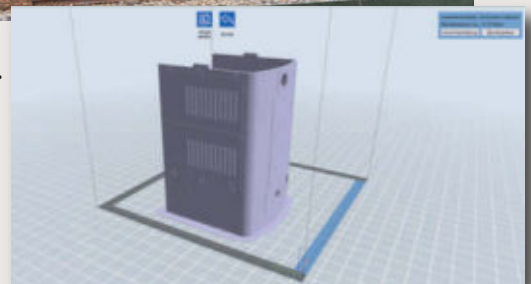


mm (7)

Gedruckte Motorvorbauten aus weißem PLA vor und nach der ersten Grundierung (rechts). An der runden Motorhaube (mittig) erkennt man noch Ecken, die durch einen optimierten Export aus dem CAD-Programm beim nächsten Druck entfernt werden konnten (links)



Der geschlossene Drucker von Bresser kann im Bastelzimmer betrieben und über die eingebaute Kamera fernüberwacht werden



Die Felgen an diesem großspurigen Automodell wurden ausgetauscht, wobei die Details beim Kunststoffspritzguss deutlich besser sind



■ Henschel/BBC-Versuchsdiesellokomotive UmAn als H0-Modell

Schnelle Streifen an einem Versuchsfahrzeug

1982 erfolgte der Umbau der Henschel-Diesellok DE 2500 202 003 „Roter Ochse“ zur Versuchslok „UmAn“. Holger Morawitz hat die markante Maschine mit dem strömungsgünstigen Vorbau am Führerstand 1 und der Streifen-Lackierung im Maßstab 1:87 realisiert



Fahrzeug-
Um- und -Eigenbauten

Ich hatte schon immer eine Vorliebe für die Einzelstücke und Splittergattungen unter den Diesellokomotiven der DB. Daher war ich stets bereit, viel Zeit in optische und technische Verbesserungen in die wenigen auf dem Markt erhältlichen Modelle zu investieren. Dabei stand die Versuchslok mit der Bezeichnung UmAn ganz oben auf meiner Wunschliste. An einen kompletten Eigen-

bau habe ich mich jedoch nicht herangetraut. Und das einst unter Artikelnummer 10006 gelistete Heris-H0-Modell fiel mir erst auf, als es im Handel schon vergriffen war.

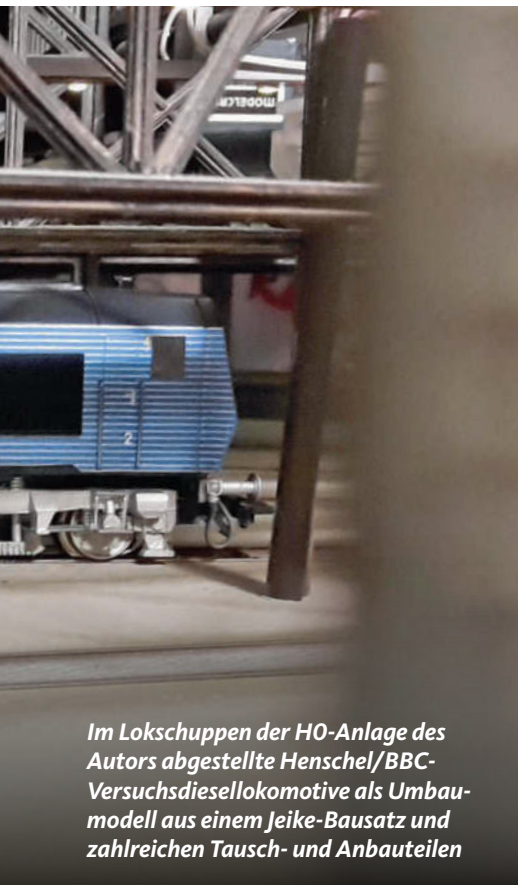
Jeike-Bausatz als Basis

Irgendwann las ich einen Bericht über den Bau der 202 004 auf Basis des Bausatzes von Jeike Modelltechnik und einer Roco-NoHAB-Diesel-

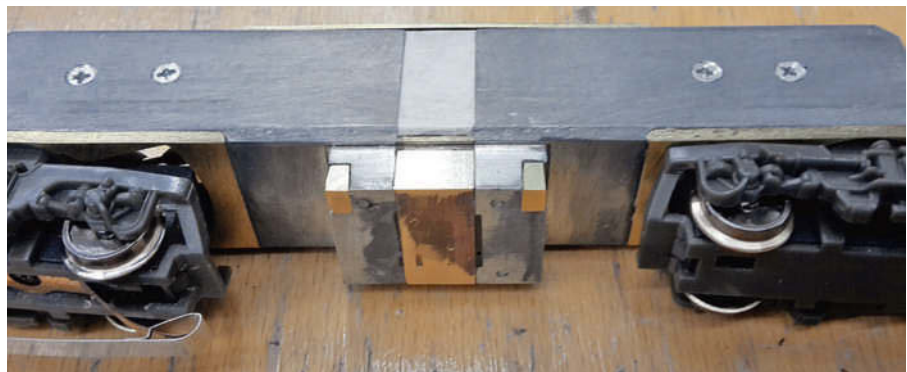
lok. Da zu diesem Zeitpunkt die DE 2500 von Liliput noch nicht auf dem Markt war, bestellte ich mir einen dieser unmotorisierten Bausätze und ließ das Projekt UmAn anlaufen. Meine Bedenken wegen der Streifenlackierung schob ich dabei erst einmal mit gespielter Gelassenheit vor mir her. Für den Bau des Modells war das Buch „Die Geschichte der Drehstromlokomotiven“ eine große Hilfe. Neben zahlreichen



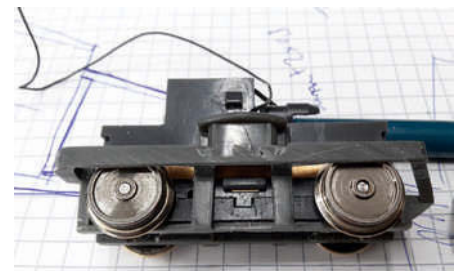
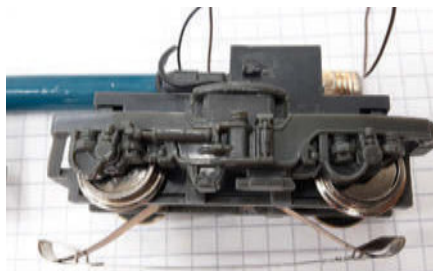
Auf Basis der DE 2500 wurde Anfang der 1980er-Jahre die Maschine 202 003 mit Hochgeschwindigkeitsdrehgestellen mit umkoppelbarer Antriebsmasse (UmAn) getestet. Im Zuge der Umbauten erhielt die Lok an einer Seite einen stromlinienförmigen Vorbau, war für Geschwindigkeiten bis 250 km/h zugelassen und erreichte bei Versuchsfahrten sogar knapp über 300 km/h



Im Lokschuppen der H0-Anlage des Autors abgestellte Henschel/BBC-Versuchsdiesellokomotive als Umbau-Modell aus einem Jeike-Bausatz und zahlreichen Tausch- und Anbauteilen



Der fertig bearbeitete Rahmen aus zwei verleimten Teilen sowie mit ergänzten Füllstücken und Distanzblechen für die korrekte Höhe des aufzusetzenden Lokomotivkastens



Oben links das Originaldrehgestell der „Taurus“-Ellok von Piko, oben die umgebaute Version für die UmAn-Diesellok und links eingebaut im Chassis und mit diversen vorbildgerechten Zurüstteilen versehen



Fotos fand sich hierin auch eine maßstäblich gezeichnete Seitenansicht, die ich am Computer auf H0-Größe skalierte. Damit konnte ich alle wesentlichen Maße abnehmen. Hierbei zeigte sich auch, dass die Proportionen des Jeike-Modells durchaus stimmig sind.

Verschiedene Spenderlokteile

Bedingt durch den auf 3.000 Millimeter verkürzten Achsstand der neuen Drehgestelle unter der 202 003 bot sich die Verwendung eines „Taurus“ von Piko als mechanische Basis bzw. Antriebslösung an. Hinzubeschafft wurden außerdem eine Front der Lima-DB-103 für den rundlichen Führerstand, die Räder einer Roco-NoHAB sowie einige Zurüstteile wie Signalkorn, Zugfunkantenne und Scheibenwischer.

Da die „Taurus“-Radsätze deutlich größer sind, lag die Unterkante des Drehgestellrahmens nun knapp über der Schienenoberkante. Daher

mussten der Roco-Schleifer und die bereits vorhandene Aufnahme in einem Drehgestell etwas angepasst werden. Wenn man wie ich mit umgerüsteten PuKo-Zweileitergleisen fährt und die Flügelschienen polarisiert, genügt der Freiraum gerade noch zum vollständigen Einfedern.

Wichtige Anpassungsarbeiten

Die Materialstärke der Drehgestellblenden aus dem Bausatz wurde im Bereich des Rahmens rückseitig halbiert, die einteiligen „Taurus“-Blenden entsprechend von der Sichtseite. Dadurch entfielen alle unnötigen Details unter-

halb des Rahmens. Jetzt passten die Länge des Trägers, die Höhe und sogar die Oberkante in Relation zur Achsmittte der UmAn-Diesellok. Es mussten nur noch die Jeike-Blenden zersägt werden, um aus den ehemaligen dreiachsigen Teilen Zweiachs-Versionen zu erhalten.

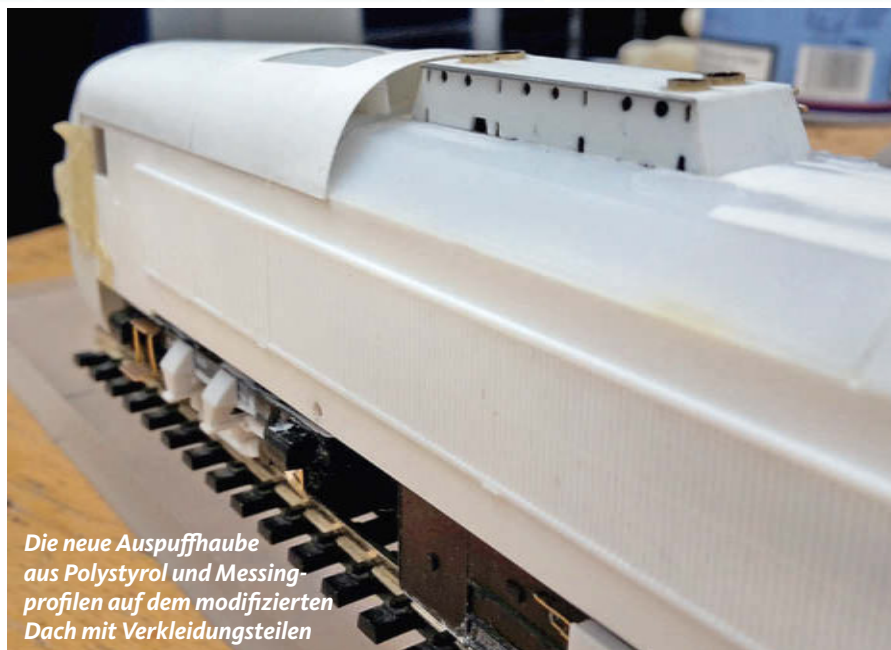
» Da es diese originelle Versuchslok noch nicht als Serienmodell gibt, musste ein Eigenbau her

Die Radsätze erhielten Lima-Zahnäder auf Hül-sen aus 5-mm-Messingrohr, um das restliche Ge-triebe des „Taurus“ weiterverwenden zu können. Passende Zahnäder aus meinen Umbauten fan-den sich in der Restekiste. Um den Drehgestellab-stand der UmAn zu erreichen, wurde der Rahmen zersägt und gekürzt. Bevor die beiden Hälften an-schließend mit einem Füllstück aus 10-mm-Mes-

Auf der Gehäusebasis einer Lima-Ellok der Baureihe E 03/103 wurde die typisch gewölbte Front für die Versuchslokomotive hergestellt, wobei während der Anpassungsarbeiten die auf 1:87 skalierte Zeichnung aus einem Fachbuch für den Maßabgleich recht hilfreich war



Hoiger Morawitz (8)



Die neue Auspuffhaube aus Polystyrol und Messingprofilen auf dem modifizierten Dach mit Verkleidungsteilen

singprofil wieder miteinander verschraubt und verklebt wurden, erfolgten noch zwei Ausfräsungen für die beiden Schwungmassen.

Nachdem das Chassis mit 1-mm-Messingblech auf die korrekte Höhe gebracht war, wurden die Räder noch etwas überarbeitet, da sie im offenen Drehgestellrahmen gut sichtbar sind. Dabei konnten auch die markanten sechs Muttern auf je einem Rad pro Radsatz dargestellt werden. Beim Umbau der 202 003 zur UmAn wurden die Drehgestelle stark verändert. Die Bausatzteile mussten entsprechend angepasst werden. Rahmenabsenkung im Mittelteil, Magnetschienenbremse, verstärkte Achshalter, Schienenräumer und Indusi entstanden im Eigenbau. Aufstiegsleitern, Sandfallrohre und die Zug/Druck-Stangen zum Rahmen komplettierten die zwei Drehgestelle.

Details am Lokkasten

Nach der Bestückung der Pufferbohle unter dem Führerstand 2 sowie der Anfertigung fehlender Details an der Tankatrappe folgte nun jener Teil, auf den ich mich besonders gefreut hatte und der das typische Erscheinungsbild der UmAn ausmacht: Stromlinienfront und Dachverkleidung. An den unveränderten Bereichen von Lokkasten und Dach wurden die

angespritzten Griffstangen durch frei stehende Drahtstücke ersetzt. An der nicht verkleideten Front konnten sie samt Scheibenwischerdüsen sofort montiert werden. In kleinen Schritten zersägte ich dann die Front der Lima-103, bis sie auf das Kopfteil der DE 2500 passte.

» Der anspruchsvollste Arbeitsschritt an dieser Lok war die streifige Lackierung des Gehäuses

Einziger echter Bezugspunkt für die Schnitte an der Spenderlok bildete die Unterkante der alten und neuen Frontscheibe, die auf einer Höhe liegen. Seitenfenster und Lichtleiter dienten als Füllstücke. Auch hier war die gescannte Zeichnung wieder recht hilfreich, um das richtige Maß und den Radienverlauf der nach unten zu verlängernden Front festlegen zu können. Die neuen Lichtleiter wurden gleich mit eingeklebt und verschliffen, damit die Frontpartie später wie aus einem Guss wirkte.

Danach wurden die vorderen beiden Dachstücke miteinander verklebt und mit Konturrippen bestückt, die oben die Kontur der Dachverkleidung aufweisen. Die eigentliche Verkleidung

entstand aus einer 0,25 Millimeter dicken Kunststoffplatte. Um Einfallstellen zwischen den Rippen zu vermeiden, wurden die Zwischenräume verspachtelt. Die Verblendung wurde mit Übermaß angefertigt und mit einem Zwei-Komponenten-Harz verklebt. Nach dem Aushärten und Beschneiden auf Endmaß konnte die Dachpartie samt der Front mit dem restlichen Bausatz verleimt werden.

Licht und Lack als finaler Akt

Vor den abschließenden Farbarbeiten wurde noch die Beleuchtung eingebaut, da ich später keinesfalls mit dem LötKolben im engen Gehäuse die Lackierung beschädigen wollte. Bei meinen Vorversuchen zum Farbauftrag stellte sich heraus, dass ich die Vorbildmaße um etwa 30 Prozent vergrößern musste. Die runde Kopfform und die seitlichen „Schwingen“ ließen mich dabei an die Grenzen der Dehnbarkeit meiner Maskierfolien stoßen. Das Abkleben der Streifen hat einen ganzen Tag gedauert. Zwischendurch musste ich meinen Augen immer wieder eine Pause gönnen.

Der Farbverlauf an den Streifenenden wurde mit stark verdünnter Farbe mittels Airbrush lackiert. Die Lampenringe am „Eierkopf“ wurden ebenfalls lackiert, die silbernen an der herkömmlichen Front indes aus Klebefolie geschnitten. Nach dem Trocknen wurde die gesamte Fläche vorsichtig mit 2000er-Nassschleifpapier geschliffen, um die silbernen Kanten zu glätten, und anschließend eine Schicht Klarlack aufgetragen.

Sämtliche Anschriften wurden anhand von Fotos am PC erstellt. Der UmAn-Schriftzug auf der Front wurde leicht bogenförmig angelegt, damit er mit den silbernen Streifen trotz der Wölbung der Front verlief. Die Beschriftungen sind in Anreibetechnik erstellt worden. Die abschließende Versiegelung mit Klarlack darf dann allerdings nicht mit lösemittelhaltigem Lack erfolgen!

Die Montage der Griffstangen und Fenster samt Scheibenwischern war dann vergleichsweise entspannend. Vorbildgerecht wurde auch die Originalscheibe hinter dem Panzerglas der vorgesetzten Verkleidung eingebaut, obwohl man das beim Modell kaum erkennt. Wie beim Vorbild folgten mit dem fertigen Lokmodell zahlreiche Testfahrten. Die angestrebten 250 km/h wurden umgerechnet auf den Maßstab anstandslos erreicht. *Holger Morawitz*



Nach dem Abziehen der Maskierfolien die große Erleichterung: Das komplizierte Streifendesign war auf Anhieb gelungen (links). Nach vorsichtigem Schleifen kamen die hellen Streifen zum Vorschein (Mitte). Die „Schwingen“ waren dann nochmals recht anspruchsvoll



Einfach und bequem
Private Kleinanzeigen kostenlos
online aufgeben unter
www.eisenbahnwelt.de/kleinanzeigen

Anzeigenauftrag Kleine Bahn-Börse

Coupon bitte einsenden an:

eisenbahn magazin
Kleine Bahn-Börse
Infanteriestraße 11a
80797 München

Nutzen Sie auch unser Telefax
rund um die Uhr: 089/13 06 99 700

Bitte veröffentlichen Sie den folgenden Anzeigentext in *eisenbahn magazin*, Ausgabe(n): _____

Pro Buchstabe, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Bitte auch die Adresse bzw. Tel.-Nr. eintragen (zählt bei der Berechnung mit).

Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Anzeigenschluss für die Kleine Bahn-Börse 5/2021 ist am 11.3.2021

Später eintreffende Anzeigen werden automatisch in der darauffolgenden Ausgabe veröffentlicht. Keine Haftung für fehlerhaft rubrizierte Anzeigen und Druckfehler.

Rubriken (bitte ankreuzen)

- ☐ Verkäufe Z, N, TT
☐ Gesuche Z, N, TT
☐ Verkäufe H0

☐ Gesuche H0

☐ Verkäufe Große Spuren

☐ Gesuche Große Spuren

☐ Verkäufe Literatur, Film und Ton

☐ Gesuche Literatur, Film und Ton

☐ Verkäufe Dies + Das

☐ Gesuche Dies + Das

☐ Verschiedenes

Meine Anzeige ist eine

☐ **Privatanzeige**

☐ **Gewerbliche Anzeige**

Für gewerbliche Anzeigen erhalten Sie nach Erscheinen eine Rechnung. Die Kennzeichnung einer gewerblichen Anzeige erfolgt durch ein „G“ am Ende der letzten Zeile. Alle Preise sind Netto-Preise, nicht rabatt- und provisionsfähig!

Die erste Zeile
erscheint in Fettdruck

Persönliche Angaben:

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ/Ort _____

Telefon inkl. Vorwahl _____

Fax _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Gewerbliche Anzeigen
kosten 33 Euro
für 4 Zeilen Fließtext,
jede weitere Zeile
kostet 6,60 Euro

Kosten für zusätzliche Leistungen

- ☐ Die gesamte Anzeige kostet **fett** gedruckt doppelt so viel wie eine normal gedruckte Anzeige.
- ☐ Die Anzeige als Kombinationsanzeige in *eisenbahn magazin* und in *N-Bahn-Magazin*: Der Mehrpreis beträgt für gewerbliche Anzeigen € 7,50 (zzgl. MwSt.). Pauschalpreise für Anzeigen bis max. 7 Zeilen.

Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie nach Postleitzahlen sortiert alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.

Anzeigenpreise
4C-€ 132,-; zzgl. MwSt.

Kontakt: Bettina Wilgermein,
Tel. 089/130 69 95 23, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter
Radeberger Straße 32, 01454 Feldschlößchen
A4 Abfahrt 84, Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de, www.facebook.com/elriwa

Ladengeschäft, Werkstatt, Online-Shop
G - 0 - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren



www.elriwa.de

www.Beckert-Modellbau.de

Geberggrundblick 16, 01728 Bannewitz OT Gaustritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



Handarbeitsmodelle

25% Modellbahnbox Karlshorst

Abverkauf vieler Artikel mit bis zu 25% Rabatt!!!

10585 Berlin

MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, **KEINE** Versandlisten!



Beim Einkauf ab 50 EUR gewähren wir Ihnen auf fast* alle Modellbahnartikel 10 % Rabatt.



Seit über 100 Jahren für Sie da!

*außer Startsets, Hefte, Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderserien MHI + I+S, Reparaturen

Wilmsdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00 Uhr

10589 Berlin



Modellbahnen am Mierendorffplatz

märklin Shop Berlin

10589 Berlin-Charlottenburg • Mierendorffplatz 16 • www.modellbahnen-berlin.de

Auch
Second-
Hand!

Ihr
freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft
mit der ganz großen Auswahl

Mo., Mi., Do., Fr. 10.00-18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09

10789 Berlin

Sammlungen
Einzelstücke
Raritäten

ANKAUF



MICHAS BAHNHOF

Nürnberger Str. 24a
10789 Berlin

Tel 030 - 218 66 11

Fax 030 - 218 26 46

Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr

www.michas-bahnhof.de

10789 Berlin



modellbahnen
& modellautos

Turberg

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins.
Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!
Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!
Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!

Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr • Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin • Tel. 030/2 199 90 0 • Fax 2 199 90 99 • www.turberg.de

Verkäufe

Baugröße Z, N, TT

Achtung N-Bahner! Alles Wissenswerte in und um Spur N finden Sie im N-Bahn-Magazin. Hier wird die kleine Bahn ganz groß geschrieben. GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Arnold Werksanlage von 1976 (siehe Katalog 76/77). Mit allen Gebäuden, fast alle Gleise mit schwarzen Schwellen, behutsam restauriert. Funktioniert einwandfrei. Fotos stelle ich gerne nach E-Mail an urbach@milchgrund.de zur Verfügung. PLZ: 21077, Kontakt: 0151/65152630

Biete: Märklin Z, komplette Anlage auf 240 x 100 cm mit diversen Loks, Zugpakungen, Wagensets, Jahreswagen, Güter-/Personenwagen aus D und CH. Tel. 0151/28415877 oder E-Mail: frank.stoeppler@freenet.de, PLZ: 31275

Private Kleinanzeigen kostenlos online aufgeben unter www.eisenbahnwelt.de

Gesuche

Baugröße Z, N, TT

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur Z oder N 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

Suche umfangreiche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Sammlungen, Kleinserien Fulgurex Fine-Art, Lemaco, gerne alles anbieten, seriöse Abwicklung zu fairen Preisen, info@meiger-modellbahnparadies.de, Festnetz 02252/8387532, Mobil 0151/50664379 G

Spur N weißes Krokodil, rotes Kreuz, Henry Dunant dringend gesucht; exotische

Modelle von Köfs und V60, Bahnbetriebsfahrzeuge, MWB-Krokodil, MWB-V 1202, Wiebe BR212 von Fleischmann, Krokodil von Jägerndorfer, Kontakt über: 07071 52058 oder 0173 5673832

Suche Roco 79901. Diesellok 2143 der ÖBB Wechselstrom Kontakt über: 07161 38552, PLZ: 73095, roland-sautter@gmx.de

Verkäufe

Baugröße HO

Diverse Modelle Fleischmann, Roco, Liliput (Wien), Lima, Trix in Original-Verpackung 2-Leiter-Gleichstrom, analog, nur probegelaufen. Liste gegen Rückumschlag. H.J. Pieper, Bahnhofstr 51, 38465 Brome. Kontakt: 05833-7338.

Märklin Sondermodelle HO. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Nieustadt, Niederlande. www.marco-den-hartog.nl G

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/HO. www.koll-verlag.de Tel. 06172/302456 G

Diverse Modelle Fleischmann, Roco, Liliput (Wien), Lima, Trix in Original-Verpackung 2-Leiter-Gleichstrom, analog, nur probegelaufen. Liste gegen Rückumschlag. H.J. Pieper, Bahnhofstr 51, 38465 Brome. Kontakt: 05833-7338

Fleischmann BR 94 mit Fauli, BR 94 1730, Fleischmann 4094, analog, kaum gefahren, mit SB-Faulhaber-Premium-Antrieb inkl. Schwungmasse, fährt traumhaft leise, weich und vorbildgetreu, etwas für Kenner, inkl. OVP nur EUR 149,-. Kaiser, 0172 2512824 oder 0711-413167, PLZ: 73760, reinhardkaiser1955@yahoo.de

Große HO Sammlung div. Marken zu verkaufen 2L fast alles neu, diverse Sondermodelle und Einzelstücke. 1A Zustand, attraktive Preise, Excel-Liste per e-mail, PLZ: 61169, Kontakt: g.rustige@t-online.de

Paternoster Schattenbahnhof, 30 Gleise a 3,2m Nutzlänge HO, Masse 350 x 45 x 110 cm, zerlegbar für Transport per PKW, mit Steuerplatine zur direkten Anwahl der Gondeln. Gebrauchstüchtig und solide, preiswert abzugeben aus Altersgründen.

12105 Berlin

Modellbahn Pietsch Prühßstr. 34 · 12105 Berlin-Mariendorf
Telefon: 030/7067777
www.modellbahn-pietsch.de

Fleischmann – Auslaufmodelle zum Sonderpreis - H0
4320 DB Cargo Elektrolok BR 145 rot statt 255,- 169,99 EUR
5357 BLN Güterwagen „150 Jahre
Berlin/Potsdam“ – Sonderwagen statt 34,- 21,80 EUR

Auslaufmodell-Liste gegen 1,45 EUR in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!!
Z.T. Einzelstückel Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 EUR Versand)

28865 Lilienthal

haar **Große Auswahl, kleine Preise**
märklin
ODELLBAHN-Spezialist
865 Lilienthal b. Bremen
Lilienthalstr. 96 Tel. 04298/916521
haar.lilienthal@vedes.de

Wo Träume wahr werden
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

30159 Hannover

Train & Play Hildesheimer Str. 428 b
30519 Hannover
Tel. (0511) 2712701
www.trainplay.de

DENKEN SIE AN DIE NEUE ADRESSE!
SEIT ANFANG SEPTEMBER SIND WIR IN DER
HILDESHEIMER STR. 428 B, 30519 HANNOVER

30159 Hannover

Modellbahnsonderpostenmarkt
Modelleisenbahnen, Modellautos, Modellbahnzubehör und, und, ...
Sonderposten, Auslaufmodelle, Einzelstücke, Restposten und, und, ...

TRIX T22890 BR 78.10 DIGITAL M. SOUND 439,99
MÄRKLIN 39781 BR 78.10 DIGITAL M. SOUND 439,99
MÄRKLIN 39650 BR 65 DB III DIGITAL M. SOUND 419,99

Weitere Angebote unter www.trainplaysonderposten.de
Train & Play KG, 30519 Hannover, Hildesheimer Str. 428 b, Tel: 0511/2712701,
E-Mail: info@trainplaysonderposten.de

40217 Düsseldorf

Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop
www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

40723 Hilden

www.modellbahn-kramm.com
40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, 02103-55820, @ kramm.hilden@t-online.de

Ständig neue Angebote
und aktuelle Informationen
Preiswerter und sicherer
Versand – weltweit

Seit 37 Jahren
für Sie am Zug

42289 Wuppertal

Riesig! **Modellbahn Apitz**

■ 450 qm Ladenlokal
■ 70 Hersteller
■ 40 Jahre Erfahrung!
■ An- & Verkauf
■ Reparatur & Digitalisierung

Das größte
Modellbahn-
Fachgeschäft im
Bergischen Land!

günstige Vorbestell-
preise auf Neuheiten

Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

44141 Dortmund

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²
– Seit 1978 –

MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

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

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

Kontakt per e-mail, PLZ: 61169, Kontakt:
g.rustige@t-online.de

Gesuche Baugröße H0

Werden Sie 1 Gewinner, beim Verkauf
Ihrer Eisenbahnsammlung an Bernd Zieles
in Krefeld. Ihr Ankaufsspezialist seit 2002
mit den höchsten Ankaufspreisen für Roco,
Trix, Märklin, Bemo, HAG, Fulgurex, Le-
maco und andere. Neuwertig, 10-1000 Loks
gesucht. Tel. 0157-77592733, ankaufseisenbahn@yahoo.com

Suche laufend Modelleisenb. von Mär-
klin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw.
Gerne große Sammlung oder Anlage –
baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite.
Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensi-
v sammle. Komme persönlich vorbei –
freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried
Nann, Tel.: 07524/7914, mobil: 0176/
63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de

Suche Märklin H0-Sammlungen und An-
lagen, gerne große Digitalanlagen mit viel
Rollmaterial, bitte alles anbieten, seriöse
Abwicklung zu fairen Preisen, info@mei-ger-modellbahnparadies.de,
Festnetz
02252/8387532, Mobil 0151/50664379

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, An-
lagen und Sammlungen, auch Geschäfts-
auflösungen in jeder finanziellen Größen-
ordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei
Abholung zu fairen Preisen auch im Raum
NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171 692928
oder 0160 96691647. E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche eu-
ropaweit hochwertige Modellbahn-
Sammlungen jeder Größenordnung.
Faire Bewertung Ihrer Modelle mit
kompetenter und seriöser Abwicklung.
Heiko Plangemann, Tel.: 05251-5311831,
info@gebrauchtemodellbahn.de

Ich bin privater Sammler und kaufe Ihre
Modelleisenbahn, auch bespielte Anlagen
sowie Sammlungen. Barzahlung bei Abho-
lung in D und A. Tel. 08066 884328 o. 0176
32436767. e-mail: frank.jonas@t-online.de

Suche ADE Modellbahn 3207. Seit Jahren
suche ich ADE Modellbahn 3207/0 oder
3207/3, am liebsten als Bausatz. Burgert
Klaus, Freiburg, PLZ: 79108, Kontakt: 0761
553384, k.r.burpel@t-online.de

Modellbauer sucht Umbauprofi. Wer
kann mir Bundeswehr LKW von Herpa,
Roco auf Falter Car System umbauen? Tel
ab 16.30 Uhr 09106/6388, PLZ: 91459, Kon-
takt: gerald.hagen@t-online.de

Suche Roco 79901 Diesellok 2143 der
ÖBB Wechselstrom. Tel. 07161/38552.

Verkäufe Große Spuren

On30 Modellbahnen. Verkäufe aus Mo-
dellbahnauflösung folgende Artikel: Bach-
mann 0-4-0 Colorado Mining 50,-, dazu 4
Flatcars 3 mit Holzladung 140,-€, 1x Bum-
ble Bee gelb/schwarz 2-6-0 Denver und Rio
Grande 80,- €, 1x C16 2-8-0 RGS DCC und
Sound von Broadway Limited (super
sound) 220,- €, 1x Balwin Outside frame
2-8-0 DCC vorbereitet 210,- €, dazu pas-
send 5 High Side Gondolas 180,- €, 8 x 2
Bay Stell Hoppers EBT (nur einmalige Auf-
lage) dazu kostenlos modifizierte Trix Mi-
kado 450,- € / sehr guter Zustand / OVP
vorhanden. PLZ: 69168, Kontakt: 0622
2387744, jfuerbass@mail.de

Gesuche Große Spuren

Wir suchen: Bockholt, Lemaco, Fulgurex,
KISS, KM1, Fine Modell, Pein, J&M, WILAG,
Twerenbold, Markscheffel & Lennartz, Le-
matec, Spies, Hochstrasser, Gysin Euro-
train, Gebauer, Schönlaue, Metropolitan,

Schnabel, Märklin. wirkaufendeineisen-
bahn.com, 0157 77592733, 47803 Krefeld,
ankaufseisenbahn@yahoo.com

Suche laufend Modelleisenb. von Mär-
klin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw.
Gerne große Sammlung oder Anlage –
baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite.
Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensi-
v sammle. Komme persönlich vorbei –
freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried
Nann, Tel.: 07524/7914, mobil: 0176/
63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen al-
ler Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz.
aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Freue mich
über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Ab-
wickl. M. Schuller 0831/87683

LGB 30691 Gepäckwagen GESUCHT!
Preis VHB, Angebote bitte per E-Mail:
tatz@gmx.de

Liebhaber sucht teure Märklin-Eisen-
bahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben
Loks und Waggons insbesondere an Bahn-
höfen, Lampen, Autos und Figuren inter-
essiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm!
Biete auch Wertgutachten an. Alles auf
Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen
zu Hause und natürlich unverbindlich. Be-
ste Referenzen vorhanden; gerne Besichti-
gung meiner Sammlung. Auf Ihr Angebot
freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257

ESSEN Limbecker Platz 11 0201.74758544 Modellbahn West Modelleisenbahnen	STUTTGART Löffelstr. 22 0711.75864339 märklin Store VERSAND + REPARATUR www.modellbahn-west.de
--	---


Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
Und mehr ... vieles mehr


Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0
Kein Internet? Listen kostenlos! • www.lohag.de
Tel.: 02331-404453 • D-58135 Hagen, Vogelsanger Str. 40

	ESU-36153 DB Gesellschaftswagen 64,90 € 49,99 €
	ESU-36371 DB Hilfsgerätewagen 64,90 € 39,99 €

UNION www.ModellbahnUnion.com

Wiesenbach, Tel. 06223-49413, Fax 970415, Thomas.Koch@t-online.de

Ich bin privater Sammler und kaufe Ihre Modelleisenbahn, auch bespielte Anlagen sowie Sammlungen. Barzahlung bei Abholung in D und A. Tel. 08066 884328 o. 0176 32436767. e-mail: frank.jonas@t-online.de

LGB 30691 Gepäckwagen GESUCHT! Suche Gepäckwagen LGB 30961, Preis VHB, Angebote bitte per E-Mail, PLZ: 49076, Kontakt: tatz@gmx.de

Verkäufe Literatur, Bild und Ton

Katalog-Sammlung, Excel-Liste mit z. T. recht alten (aber auch neueren) Katalogen, Neuheiten-Blättern etc. sende ich Ihnen kostenlos per Mail, wenn Sie mich anmailen. Mehr Text am Ende der Liste. Thomas Dörnte - Hamburg. PLZ 21 079, Kontakt: 040-765 18 04 - thomas.doernte@live.de

Vorgänger Eisenbahn Journal. Verkäufe alle Ausgaben des M+F Journals und die Sonderausgaben: Gotthardbahn, Dampflokomotiven, Hof (BW+Bhf), BREN03, 01.10 + 03.10, 23, 043, 58, 95. Preis ist verhandelbar, pmkoethe@web.de, PLZ: 78239

BAHN-EXTRA Sammlungsauflösung. Verschiedene BE-Hefte aus der Zeit von 1991-2018 u.a. die DB in den 50-, 60-, 70-, 80-, 90-Jahren, verschiedene Bahn-Atlas DE 1993, 2010, 2014, Bahnland Schweiz 2015, Berliner S-Bahn, li. u. re. Rheinstrecke, Rhätische Bahn mit Glacier Express, Heckenneilzüge, DB und Schweizer Eisenbahn Jubiläum und vd. mehr wegen Sammlungsauflösung preiswert (Stück zw. 3 und 5 €, auch Mengenrabatt) abzugeben. Liste an-

fordern, PLZ: 65760, Kontakt: 01733052255, j-thonfeld@t-online.de

Verkäufe Dies und Das

E18 Modell im Maßstab 1:20, Unikat, 4 Fahrmotoren, sehr gut detailliert, mit Inneneinrichtung von Führerständen und Maschinenraum, 4 Jahre Bauzeit. Preis VB. Keine Händleranfragen! Tel.: 0571 3898406 - 0172 9503373.

Eisenbahn-Briefmarken. Große Sammlung historischer Briefmarken mit weltweiten Eisenbahn- und Feuerwehrmotiven gegen Gebot abzugeben. Anfragen an Mail: service@uni-marketing.de, PLZ: 86150, Kontakt: 01784090044

Krokodil grün. Märklin Krokodil Spur 1 grün. Sonderserie v.3.300 Exempl.125J. Märklin Güterzuglokomotive Origin. Märklin. Be6/8/13253-SBB/5758 Orogen. Verpackt Neuwertig. € 1.500.-VB. E-Mail: digiba47@arcor.de Mobil: 0177-5674186, PLZ: 47807

Märklin R920 Origin. grün Spur 0. Sehr alte Dampflok m.Tender u. Personenwagen(18860) zum Aufziehen m. Schlüssel. Dieser vorh. Bauj.1931-33 altersbed. Lackschäden. Verk. v. privat daher keine Garantie noch Umtausch. VB 250.-€ E-Mail: digiba47@arcor.de Mobil: 0177-5674186. Vers. innerh. Deutschl. PLZ: 47807

Gesuche Dies und Das

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw. Gerne große Sammlung oder Anlage -

Viele fertige **Schiffs-Ätzteile** von M1:20-1:700, Reling, Treppen, Gitter, Leitern, Relingstützen, Handräder, Stühle, Liegestühle, Rautenbleche...
 Miniatur- u. Ankerketten mit Steg, **alles zum Selbstätzen**,
 Messing- und Neusilberbleche ab 0,1mm,
 Ätzanlagen, Belichtungsgelände, Schwarzbeizen
 für verschiedene Metalle, Chemikalien,
Auftragsätzen nach
Ihrer Zeichnung
 Ausführlicher und
 informativer **Katalog**
 gegen € 5,- Schein oder Überweisung
 (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
 www.saemann-aetztechnik.de • saemann-aetztechnik@t-online.de

Stuttgarter Eisenbahn Paradies
 Inh. G. Heck,
 Senefelder Straße 71B
 70176 Stuttgart,
 Fon: 0711- 615 93 03
 info@stuttgarter-eisenbahn-paradies.de
 www.stuttgarter-eisenbahn-paradies.de

Ladengeschäft ist offen:
 Mo, Di, Do, Fr 10-13.30 Uhr
 und 14.30-18.30 Uhr
 Mi 10-13.30, Sa 10-13.30 Uhr

Wir bieten Ihnen ca. 1150 Blu-Ray's, DVD's, CD's, CD-ROM's und ca. 3350 Bü. her. von ü. er 800 Verlagen im Ladengeschäft und im Ebay-Shop „eisenbahnparadies“ an.
 Außerdem auch noch Modellbahn (Rollmaterial = Tzf. u. Wagen) aus zweiter Hand.

Der Buch- und Video-Gigant im Schwabenland!

ITTER RESTAURATIONEN REPLIKA ERSATZTEILDienst
 Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
 Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
 www.itter-restaurationen.de
 info@itter-restaurationen.de

- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
 - Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935-1958
 - Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
 - Flugzeug Ju 52
- Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

MÄRKLIN
 Oma's und Opa's Spielzeugladen
Österreichs größtes Märklingsgeschäft
 A-5020 Salzburg, Auerspergstraße 55, Tel.: 0662-876045, Fax: 875238
 omas-opas.spielzeugladen@aon.at
 Unsere Öffnungszeiten: Mo. - Sa. 9.00 - 12 Uhr u. Mo. - Fr. 14.30 - 18.00 Uhr.
 Wir führen von **MÄRKLIN**:
 alt und neu, Spur H0, I und Z, Primex, Hobby, Alpha, Digital, Exclusiv (Mhi), Insider, Ersatzteile sowie alle weiteren Sondermodelle. Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Liliput, Tilling, Pilz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Falter, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei - freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, mobil: 0176/ 63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de G

Marius d'Oriano, ein großer Enthusiast der korsischen Eisenbahn, ist dabei, zusammen mit Michel Braun von Editions du Cabri ein Buch über die korsische Eisenbahn zu machen. Das Buch soll die Entwicklung des Netzes und der Ausrüstung von der Zeit der Dampflokomotiven bis heute zeigen, dafür suchen sie Fotos aus allen Zeiten, Orten und Ausrüstung bis einschließlich 2010. Sie können ihn unter dieser E-Mail-Adresse kontaktieren: mdcorse@hotmail.fr (Marius spricht kein Deutsch, aber Sie können ihm auf Deutsch schreiben, er wird die Übersetzung machen, er ist auch mit einem Diascanner ausgestattet, so dass es möglich sein wird, ihm die Dias zu schicken, um sie zu scannen).

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

Suche Märklin Katalog 62/63. Nur sehr gut erhaltene Exemplare anbieten. Tel. 02443 4487, ab 18 Uhr, PLZ: 53894

Suche Fotos von 01 1100 mit Schürzen-wagen auf der WEG-Strecke Gaildorf-Untergröningen und andere Fotos, PLZ: 73431, Kontakt: 01605220883, Karl_Willaczek@gmx.de,

Verschiedenes

13. Wiking N Katalog mit Modelle 1:160 mit 2319 Fahrzeuge, 880 Bilder auf 258 Seiten mit Sammlerpreise, Preis 20,- incl. Versand. Auch mit Verkehrsmodelle 1:200 Metall. Vorkasse, keine Schecks. Horst Fechner, Bornhagenweg 23, 12309 Berlin, Privat.

Wichtiger Hinweis für unsere Inserenten! Zur Vermeidung von Verwechslungen mit privaten Anzeigen müssen gewerbliche Anzeigen als solche klar erkennbar sein. Die Kennzeichnung erfolgt im Kleinanzeigenteil mit einem G. Bitte beachten Sie, dass diese Kennzeichnung auch dann erforderlich ist, wenn Sie ein Gewerbe als Nebenerwerb betreiben. Im Falle der Nichtbeachtung stellt der Auftraggeber den Verlag von Ansprüchen Dritter frei.

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 9:30, 14:15 und 14:45 im Februar sowie 9:15, 14:10 und 14:40 Uhr im März – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen. Wie der SWR mitteilte, konnten coronabedingt nur wenige neue Folgen gedreht werden.

Freitag, 12. Februar

SWR, 14:15 Uhr – ER 1.008: Modellbahn im Stellwerk – Eisenbahnfreunde Donaueschingen

NDR, 15:00 Uhr – Bahnmagazin Südwest, die Milliarden-Projekte

Samstag, 13. Februar

SWR, 8:45 Uhr – Eisenbahn-Romantik unterwegs in Bayern

Freitag, 19. Februar

SWR, 14:15 Uhr – ER 1.009: Basel Badischer Bahnhof und ein Speisewagen

Samstag, 20. Februar

SWR, 8:45 Uhr – Eisenbahn-Romantik unterwegs in Österreich: Der Reblaus-Express und andere Bahnschmankerl

Montag, 22. Februar

arte, 18:35 Uhr – Mit dem Zug entlang der Côte Bleue

Freitag, 26. Februar

SWR, 14:15 Uhr – ER 1.010: Nürnberger Spielwarenmesse 2021 virtuell unter anderem mit Skype-Beiträgen

Sonntag, 28. Februar

arte, 11:38 Uhr – Mit dem Zug durch die Algarve

arte, 11:38 Uhr – Mit dem Zug durch Sabah auf Borneo

Freitag, 5. März

SWR, 14:10 Uhr – ER 1.011: Der Wilde Robert – Döllnitzbahn – Original und Model

Sonntag, 21. März

SWR, 9:45 Uhr – ER 973: Frischer Dampf rund um Sankt Petersburg

Termine

Wegen der im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sich stets ändernden behördlichen Auflagen sind nur wenige Veranstaltungen geplant. Ob diese dann tatsächlich durchgeführt werden können, ist fraglich. Bitte informieren Sie sich darüber kurzfristig im Internet.

13./14./20./21. Februar, Lichtenstein: Modellbahnausstellung, Grünthalweg 3. Info: www.modellbahnclub-lichtenstein.de

20./21./27./28. Februar, Chemnitz: Modellbahnausstellung, Neefestraße 82. Info: www.modellbahn-chemnitz.de

27./28. Februar, Heidenau: Modellbahn-Winterfahrtage, August-Bebel-Straße 26. Info: www.mec-heidenau.de

12.–14. März, Mannheim: Messe Faszination MODELLBAHN. Info: www.faszination-modellbahn.com

Aktuelle Informationen

Veranstaltungshinweise

Piko hat coronabedingt den diesjährigen Tag der offenen Tür am Stammsitz in Sonneberg abgesagt und als neuen Termin den 18. Juni 2022 festgelegt. Ebenfalls abgesagt wurden die für März geplante **ModeltreinExpo On traXS!** im niederländischen Eisenbahnmuseum in Utrecht und die Messe **Modellbau Schleswig-Holstein** in Neumünster. Ob die zahlreichen Sonderfahrten der Museumsbahnen und Tage der offenen Türen der Modellbahnclubs zu Ostern stattfinden können, stand bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht

fest. Die jeweils aktuellen Infos der Vereine findet man über die Internetseiten des Verbands deutscher Museums- und Touristikbahnen (www.vdmt.de), des Bundesverbands Deutscher Eisenbahn-Freunde (www.bdef.de), der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung (www.smv-aktuell.de), des Modellbahnverbands in Deutschland (www.moba-deutschland.de), des Schweizerischen Verbands Eisenbahn-Amateur (www.svea-asea.ch) und des Verbands Österreichischer Modelleisenbahnclubs (www.voemec.at). MM



In diesem Jahr können Modellbahner leider keinen Blick in die Piko-Werkhallen in Sonneberg werfen, erst im Juni 2022 wieder

silikonform.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.bus-und-bahn-und-mehr.de



ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
40 Jahre www.adler-maerkte.de

Durch das bestehende Veranstaltungsverbot können keine Märkte durchgeführt werden. Alle Infos unter: www.adler-maerkte.de
Wir wünschen allen eine gute Zeit und bleiben Sie gesund.

ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindesweg 7
Tel.: 02274-7060703, oder 02103-51133, info@adler-maerkte.de



LOK Magazin 2/2021 erinnert in der Titelgeschichte an die Schnelltriebwagen der DR und das speziell für sie eingerichtete Bw Berlin-Karlshorst
www.lok-magazin.de

Ein Modell erzählt Geschichte(n)



Vier H0-Stromlinienlokomotive aus einer Sammlung: links und rechts außen die beiden grünen Französisinnen, mittig links die schwarze SK 800 von Märklin und rechts die „Hiawatha“ von Rivarossi

■ H0-Stromlinienlokomotiven der 1950er-Jahre

Schnittige Maschinen auf frühen Modellbahngleisen

Die Werbebüros der staatlichen Eisenbahnen suchten schon vor 100 Jahren nach sprichwörtlich zugkräftigen Argumenten, um die Verkehrsmittel auf Schienen modern darzustellen. Spielzeug produzierende Firmen mussten parallel mitziehen, da sie Schritt halten wollten. Doch kamen sie oft zu spät

Märklin stellte mich – die berühmte SK 800 – vier Jahre nach meiner großen Schwester SLH 70/12920 (scherzhaft „Blutwurst“ genannt) der Käuferschaft vor. Diese Lok war bereits 1935 in den Katalogen gezeigt worden. Ich glaube, dass ich unsere weitläufige und bis 1959 in verschiedenen Ausführungen angebotene SK 800-Familie hier nicht weiter vorstellen muss. Wir sind wirklich bekannt. Allerdings bin ich eine weniger geläufige Wunschausführung mit roten Zierlinien und wurde in nur geringer Auflage an einen US-amerikanischen Händler geliefert. Heute stehe ich in einer Sammlung mit anderen „edlen älteren Damen“ zusammen, von denen ich hier drei vorstellen möchte. Wir alle haben eines gemeinsam: Unsere großen Vorbilder hatten ihre Glanzzeit bereits lange hinter sich, als wir neu auf die Ladentheken kamen. Und die Originalloks wären anhand ihrer äußerst geringen Stückzahl nie bekannt geworden, hätten deren Eigentümer mit ihnen keine groß angelegte öffentliche Werbung als moderne Verkehrsträger gewagt. Wie eleganten Damen im Kleinformat halten die Erinnerung an die eigentlich unnötig verkleideten Betriebsfahrzeuge bis heute wach. Da wir nie absolute Renner im Verkauf waren, haben wir heute Seltenheitswert und sind deswegen bei Sammlern beliebt.

Flotte Schwestern aus Frankreich

Zunächst zu meinen beiden dunkelgrün lackierten französischen Lokswestern, die auch in

schlichtem Schwarz angeboten wurden: Die 231-761 rollte bei BLZ in der Pariser Rue Villers 74 de l'Isle Adam ab 1947 unter der Artikelnummer 2001 zunächst in Wechselstrom- und ab 1949 auch in Gleichstrom-Ausführung bis 1951 in der damaligen Nenngröße 00 mit Gehäusen aus solidem Zinkdruckguss vom Band. Der Firmenname setzt sich aus den Anfangsbuchstaben der Familiennamen der drei Firmengründer Bourdeaux, Fernand L'Heure und Aldo Zedda zusammen. Das Lokmodell wurde 1948/49 unter der Bezeichnung „Locomotive Pacific type caréné – aérodynami-

die einzige Lok dieser Baureihe mit einer Stromlinienverkleidung. Sie stammte aus der Serie 231-740 bis -779, gebaut 1922 von der Société Batignolles-Châtillon.

Stromlinienlokomotive von JEP

Die grüne 232.R von JEP hat eine andere Vorgeschichte: Das Vorbild wurde mit drei Exemplaren 1940 von SACM Grafenstaden an die SNCF Region Nord geliefert. Die Dreizylinderlok mit einfacher Dampfdehnung hatte 2.600 PS und war eigentlich der Vergleich zur Serie 232.S – einer Vierzylinder-Verbundlok. Die 232.S-Maschinen wurden vor der Reihe 232.R aus dem Betrieb genommen, deren Ausmusterung erst 1962 stattfand, da sie technisch einfacher und somit kostensparender und personalfreundlicher waren. Eine vierte 232.R wurde zur 232.U rekonstruiert. Das 232.R-Modell, eine durch den einfachen

Aufbau und gute Laufeigenschaften begeisternde Meisterleistung von JEP, wurde mehrfach modifiziert im Verkauf angeboten. Die Firma Le Jouet de Paris (JP) entstand 1902 durch die Vereinigung diverser Spielzeughersteller. 1908 wurde die neue Fabrik in Montreuil-sous-Bois bei Paris eröffnet. Bereits Mitte 1909 war JP nach einem Großbrand in der Firma bankrott. Sie wurde von der „Société Industrielle de Ferblanterie“ (SIF) übernommen. Die Marke JP wurde ab 1910 in J.de P. und ab 1930 in JEP umbenannt. Ab 1948 kamen neben ande-



Neben der bekannten Märklin-SK 800 gab es weitere berühmte Stromlinienloks ausländischer Eisenbahnen

que“ zum Preis von 5.590 Francs verkauft. Passend dazu wurden Jugendstil-Schnellzugwagen der „Saucisson“-Reihe aus lackiertem Blech angeboten. Diese sollten nicht mit den billigeren von JEP vertriebenen Rateau-Modellen derselben SNCF-Reihe verwechselt werden. Die um 1943 gegründete Marke BLZ erlosch um 1951 bereits wieder. Sie wurde bis 1959 unter dem Namen „Scelle Belle“ mit der Produktion einfacher Modellbahnen fortgeführt. Das Vorbild meiner Freundin 231-761 der ETAT mit h4v-Triebwerk war



Die französische 231-761 wurde von BLZ ab 1947 in der damaligen Nenngröße OO mit Gehäusen aus Zinkdruckguss gebaut



Die 232.R der SNCF wurde ab 1948 von JEP mehrfach modifiziert angeboten, wobei der Tender vorbildwidrig stromlinienförmig war



Sig. Manfred Scheiwing (3)

rem Spielzeug auch relativ grobe OO/HO-Modelle ins Sortiment. Speziell für die 232.R hatten die JEP-Konstrukteure geradezu ein Forschungsfaible. Sie gehörte von 1948 bis 1964 zum JEP-Portfolio. Die 5653/5653 LT von 1948 im Dreischienen-Zweileiter-System hatte noch einen Wechselstrommotor der Serie 56, schwarz brünierte Zinkdruckgussgehäuse und linksseitig herausragende Kohlebürsten. 1950 wurde unter der Nummer 5635 das Getriebe komplett geändert, die Gehäuse hatten teilweise einen seitlich durchgehenden silbernen Zierstreifen. 1952 kam mit dem A.P.5-Gleichstrommotor ein vollständig neu konstruiertes Fahrgestell. Seitlich ohne sichtbare Kohlebürsten und mit silberfarbigen Zierlinien wurde außer der schwarzen 232er auch meine grüne Freundin unter der Artikelnummer 6005 LT zwischen 1952 und 1954 verkauft. Alle Modelle haben runde Puffer und Pilzschleifer. Dieses Aussehen änderte sich bei der letzten Variante ab 1960: Zwar hatte die schwarze 232.R noch immer gelbe Zierlinien wie bereits die Erstserie ab 1954, die Puffer waren aber nun rechteckig, und das erneut geänderte Fahrwerk hatte Löffelschleifer. Der Schlepptender war immer vorbildwidrig stromlinienförmig ausgeführt.

Rivarossi baute die „Hiawatha“-Lok

Nun ein Schwenk zu meiner schnellsten und seinerzeit nicht nur durch die Farbgebung weltweites Aufsehen erregenden Freundin: Die „Hiawatha“-Dampflokomotive ist ein Prunkstück unter den HO-Lokmodellen des italienischen Herstellers Rivarossi, über den ich nicht viel erzählen muss, da seine Geschichte bis heute unter Hornby andauert. Aber das Vorbild meiner Vitrinenpartnerin hatte es in sich: Der „Twin Cities Hiawatha“ war der ursprüngliche Zug unter diesem berühmten Namen. Er begann seinen Betrieb am 29. Mai 1935 zwischen Chicago und den Twin Cities (die Metropolregion Minneapolis-Saint Paul im US-Bundesstaat Minnesota und des westlichen Wisconsin). Zur Traktion der Starzüge wurden Atlantic-Dampflokomotiven der Klasse A (Milwaukee Road Nr. 1–4) eingesetzt, die von Otto Kuhler ent-



Manfred Scheiwing (4)



Rivarossi stellte seine „Hiawatha“-HO-Lok ab 1950 vor allem für den USA-Export her. Die Vorbildmaschine zeigt die Lok Nr. 3 der MILW

worfen und von Alco gebaut und mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 160 km/h eingesetzt wurden. Der Zug legte die 660 Kilometer lange Strecke täglich in knapp sechs Stunden zurück. Die MILW-A-Klasse zählte zu den schnellsten Dampflokomotiven der Welt. Im Regelbetrieb wurde die 120-mph-Grenze (193 km/h) oft für längere Zeit überschritten. Doch schon bis 1951 waren alle vier Maschinen ausgemustert.

Rivarossi stellte seine vor allem für devisa-bringende USA-Exportzwecke konstruierte und farbig lackierte Kunststoff-Gehäuse-Hiawatha leider zu spät vor. In der Wechselstrom-Variante der Serie Blu (Artikelnummer L 442) und in der Serie Rosa (L 442/R) für Zweileiter-Gleichstrom zeigte der 1950er-Rivarossi-Katalog die ersten Ausführungen, von denen die der Serie Blu bereits 1953 nicht

mehr im Handel waren, da auch der italienische Modellbahnmarkt sukzessive auf Gleichstrom umgestellt wurde. Unter I 442 PL wurde außerdem eine Wechselstrom-Zugpackung mit der Lok, zwei in Orange lackierten, vorbildwidrigen italienischen Schnellzugwagen und einem Gleiskreis sowie unter I 442 PL/R eine Zugpackung für Gleichstrom vorgestellt. Die Zweileiter-Versionen waren trotz des sehr zweifelhaften Verkaufserfolgs bis 1960 im Angebot des Herstellers aus Como. Da sich der Export nicht nur wegen der falschen Schlepptender-Nachbildung in Grenzen hielt, hatte die Verkaufsabteilung eine Superidee, die nur in den Fachgeschäften und nie im Katalog vorgestellt wurde: Das A-Klasse-Modell sollte „europäisiert“ mit schwarzen Aufbauten und rotem Fahrwerk für Umsatz sorgen. Es blieb jedoch in den Läden liegen. Das silber/orangefarbene Modell – in der erste Ausführung ohne und später mit MILW-Schlepptender-Emblem – ist heute recht selten. Und die schwarze A-Klasse-Miniatur hat in Auktionen schon Spitzenpreise über 2000 Euro erzielt.

Manfred Scheiwing



Das Ausstellerteam des MEC „Elstertal“ Gera mit André Barthel, Knut Müller, Andreas Drafehn, Heiko Lapp und Wolfgang Zörkler (von links)



■ Das Vorbild als Vorbild: H0m-Schmalspuranlage Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf

Dampfbahn und Elloks für Personen- und Kohleverkehr

Vor 120 Jahren wurde der Betrieb einer einzigartigen Schmalspurbahn in Ostthüringen aufgenommen. Das, was beim Vorbild 1969 abrupt Geschichte wurde, lebt auf einer Anlage in Gera im Maßstab 1:87 fort

Blick über den Bahnhof Gera-Pforten: 99 191 hat einen Güterzug bespannt und wartet auf den Befehl zur Bremsprobe. Die Dampflokomotive 99 5911 rangiert den gerade angekommenen Personenzug auf ein Abstellgleis. Ellok Nr. 3 macht sich derweil mit einem beladenen Kohlewagen auf den Weg in die Stadt



Der Güterzug hat gerade den Tunnel verlassen und erklimmt die Steigung vorbei am Haltepunkt Janismühle. An der Straßenbaustelle wird eine neue Abwasserleitung verlegt. Die Bauarbeiter können den baldigen Feierabend an diesem schwülheißen Tag kaum erwarten, um sich am Badesee zu erfrischen

Vorlage für die hier porträtierte H0m-Anlage ist die im Jahre 1901 eröffnete Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mumsdorf (GMWE). 68 Jahre lang verband die meterspurige Strecke die Industriestadt Gera mit dem Braunkohlengebiet um Meuselwitz, bevor im Mai 1969 ein Unwetter zur vorzeitigen Betriebseinstellung führte (siehe Kasten ab Seite 108). Die Hauptaufgabe der Bahn bestand in der Versorgung der Geraer Betriebe mit Kohle, wobei der Transport des „Schwarzen Goldes“ in die rund 30 Anschlüsse der verschiedenen Fabriken mit Elloks der veraer Straßenbahn erfolgte.

H0m-Bahnhofsdiorama als Anstoß

Der Verein „MEC Elstertal Gera“ hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Erinnerung an die Schmalspurbahn ihrer Heimatstadt wach zu halten. Schon wenige Jahre nach der Betriebseinstellung entstand ein nicht funktionsfähiges Betriebsdiorama des Bahnhofs Gera-Pforten im Maßstab 1:87. Es hat eine Länge von vier Metern und eine Breite von 80 Zentimetern. Die Längenausdehnung des Gleisareals auf Basis eines Gleisplans aus den 1960er-Jahren musste aufgrund der Platzverhältnisse etwas reduziert werden. Zu Baubeginn waren am Vorbildbahnhof noch sämtliche Gebäude vorhanden, sodass die wichtigsten Maße

vor Ort abgenommen werden konnten. Fotos halfen beim Gestalten der optischen Feinheiten.

Der Grundkörper der Bahnhofsgebäude besteht aus Hartfaserplatten, die mit entsprechenden Dekorpappen beklebt sind. Für die Gleise wurde TT-Standardmaterial der damaligen Zeit verwendet. Das Diorama konnte auf einigen Ausstellungen gezeigt werden, geriet dann aber in Vergessenheit. Als Anfang der 1980er-Jahre die große HO-Clubanlage abgerissen wurde, entstand die Idee, eine eigenständige H0m-Schmalspuranlage

» Diese H0m-Anlage erinnert an die vor 120 Jahren in Betrieb genommene Bahn im Geraer Umland

zu bauen. Betriebsmittelpunkt sollte der vorhandene Bahnhof Gera-Pforten werden. Durch den Bau von drei neuen Anlagenteilen erreichte die Anlage eine Ausdehnung von zehn Metern Länge.

Angedeutete Kohle-Trambahn

Zuerst musste der Bahnhof fahrfähig gemacht werden. Das Gleismaterial wurde komplett erneuert. Da es seinerzeit noch keine H0m-Gleise bei Tillig gab und sowohl Bemo- als auch Shinohara-Gleismaterial in der DDR nicht zu bekommen war, kam wieder TT-Material zum Einsatz. Um den Eindruck von Schmalspurgleisen zu vermitteln, wurde jede zweite Schwelle entfernt. Der ursprüngliche Gleisplan wurde beibehalten. Eine Besonderheit des Pfortener Bahnhofs war, dass die beiden Gleise der Verbindungsbahn mit Fahrleitung überspannt wa-

ren, damit die Elloks der Geraer Straßenbahn die Kohlewagen übernehmen konnten. Dies bildeten wir natürlich auch nach, um den Güterverkehr zwischen Schmalspurbahn und Straßenbahn zu veranschaulichen. Deshalb kam Mitte der 1980er-Jahre das Anlagenteil mit der Meuselwitzer Straße hinzu. Dabei mussten wir zwei Straßenzüge mit mehrgeschossigen Stadthäusern nachbauen. Unter den Hinterhöfen der Häuser legten wir eine verdeckte Kehrschleife an, damit die Ellok ohne aufwendige Rangierfahrten zum Bahnhof zurückkehren kann.

Die Anlagenteile wurden in klassischer Holzrahmenbauweise gebaut. Bei der Landschaftsgestaltung kamen Geländematten von Auhagen zum Einsatz, die auf einen aus Styropor geformten Untergrund geklebt wurden. Bäume und Sträucher stammen aus dem Lieferprogramm derselben Firma. Am Bahnhof Gera-Pforten brauchten wir allerdings mehrere große Bäume, die im Eigenbau aus Naturrohlingen und Islandmoos entstanden.

Zum damaligen Zeitpunkt genügte uns der Bahnhof Gera-Pforten als Originalnachbau. Insofern legten wir bei den zwei neu entstandenen Anlagenteilen keinen großen Wert auf absolute Vorbildtreue zur GMWE. Beim industriellen Anlagensegment entstand eine Maschinenfabrik mit Villa samt einem benachbarten Sägewerk. Natürlich gibt es hier für die Schmalspurbahn einen Haltepunkt mit zwei Anschlussgleisen zu den Firmen.

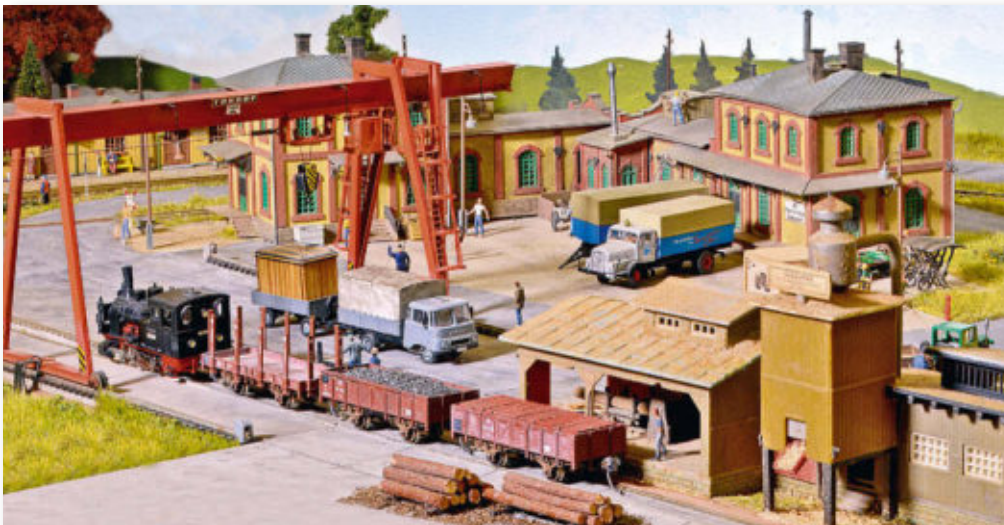
Faller-Car-System als Zugabe

Zu DDR-Zeiten gab es ein schönes Standmodell eines Portalkranes, das wir funktionsfähig um-

Textfortsetzung auf Seite 111



Die Tenderlok 99 715 überquert mit ihrem Güterzug die Stahl-Fachwerkbrücke, die ihr Vorbild an der Strecke Wilkau-Haßlau – Schönheide Süd hatte. Das Modell entstand komplett aus Kartonteilen



Eine dampflokomotorgeführte Übergabe steht unter dem Portalkran zum Beladen bereit. Schon rollt der Robur-Lkw samt Anhänger heran, um die Holzkiste verfrachten zu lassen. Der Kran ist funktionsfähig und das Lkw-Gespann ein umgebautes Faller-Car-Fahrzeug

Der Ikarus-Bus fährt den Haltepunkt Obergittersee an, während die schmalspurige Kleinlok den aufgeschemelten Regelspurwagen zum nahe gelegenen Sägewerk rangiert. In der Nähe befindet sich eine Maschinenfabrik, deren Fabrikanten-villa im Hintergrund zu sehen ist



Winkliger Aufbauplan der H0m-Segmentanlage aus acht Teilen, die auch in kompletter Länge zusammengefügt werden können und dann eine Gesamtausdehnung von 17,5 Metern ergeben



mm

Jürgen Albrecht (14)

Blick zurück ins Jahr 1969

Das Ende der Strecke Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf

Der am 3. Mai 1969 im GMWE-Bahnhof Sölmnitz aufgenommene Personenzug P 1665 mit der DR-Tenderlok 99 5911 war die letzte Planleistung vor der Unwetterkatastrophe

Steffen Weigel/Sig, Rainer Heinrich



Dass auch Thüringen einst über eine Reihe von Schmalspurbahnen verfügte, ist fast in Vergessenheit geraten. Im Osten des Landes fuhr die ab 1901 bis zu ihrer Verstaatlichung 1949 als Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn AG firmierende Meterspurbahn – kurz GMWE. Doch im Mai 1969 war plötzlich Schluss

Die meterspurige GMWE gehörte aufgrund ihres durchmischten Lokomotiv- und Wagenparks sowie einer Vielzahl betrieblicher Besonderheiten zu den interessantesten Schmalspurbahnen Deutschlands. Vor 52 Jahren, am 3. Mai 1969, endete auf der Strecke nach Wuitz-Mummsdorf überraschend der Bahnbetrieb. Die ohnehin für das Jahr 1970 vorgesehene Betriebseinstellung verlief somit ganz anders als geplant. Als an diesem Tag der Personenzug P 1665 aus Sölmnitz nachmittags um 14:21 Uhr in Gera-Pforten einlief, ahnte noch niemand, dass das der letzte planmäßige Personenzug war, der in diesem Bahnhof ankommen sollte. Nach der Ankunft des Zuges in Gera-Pforten verdunkelte sich plötzlich der Himmel. Binnen weniger Minuten setzte ein schweres Gewitter, verbunden mit Wolkenbrüchen, ein.

Eine Bahn unter Wasser

Der sonst so harmlose Bach im Zaufensgraben am Bahnhof Gera-Pforten wurde durch die von den umgebenden Talhängen regelrecht herabstürzenden Oberflächenwasser in kürzester Zeit zu einem reißenden Wasserlauf und trat über die Ufer. Die dadurch verursachten Überschwemmungen erreichten bereits kurz nach

15:00 Uhr ihren Höhepunkt. Dabei wurde der Bahndamm in Richtung Gera-Leumnitz zwischen Kilometer 0,1 und 2,0 stellenweise völlig unterspült. Auch der Bahnhof Gera-Pforten selbst stand unter Wasser. Große Massen an Geröll und Schlamm hatten alle Weichen und Gleise unbrauchbar gemacht. Zahlreiche Fahrzeuge der Kleinbahn standen bis zu den Achswellen im Schlamm.

Der kurz vor Beginn des Unwetters angekommene Personenzug musste am Bahnsteig abgestellt werden. Selbst die Lok 99 5911 konnte nicht mehr in den Lokschuppen fahren, und das Personal nahm eilig die Glut aus der Feuerbüchse. Der nachfolgende Personenzug P 1667 aus Wuitz-Mummsdorf, der 16:44 Uhr auf dem Bahnhof Gera-Pforten eintreffen sollte, wurde im Bahnhof Gera-Leumnitz zurückgehalten, bis das Gewitter vorüber war. Danach rangierte die Zuglok 99 5912 um und befuhr mit einem Personenwagen an der Spitze als geschobene Ran-

giereinheit vorsichtig die Strecke bis zu den stark unterspülten Gleisen vor der Bahnhofseinfahrt Gera-Pforten. Die wenigen Fahrgäste mussten den restlichen Weg zu Fuß in die nahe gelegene Stadt zurücklegen.

Plötzliche Stilllegungsverfügung

Bereits am 4. Mai 1969 entschied die Deutsche Reichsbahn, dass die Bahn mit sofortiger Wirkung stillgelegt wird. Eine Instandsetzung der stark beschädigten Bahnanlagen wurde nicht mehr ausgeführt. Die Rbd Dresden gab damit ihre letzte meterspurige Strecke auf. Zum Zeitpunkt des Unwetters befand sich noch die Lokomotive 99 183 im Lokschuppen. Außerdem waren mehrere Güter- und Reisezugwagen im Bahnhof Gera-Pforten abgestellt. Am 7. Mai 1969 kam vom Verkehrsministerium aus Berlin die Genehmigung, das Streckengleis zur Überführung der Fahrzeuge behelfsmäßig herzurichten. Mit Lastkraftwagen wurde daraufhin von den Kaynaer Quarzwerken Kies herangeschafft. Die Unwetterschäden wurden provisorisch beseitigt. Dazu füllte man das unterspülte Gleisbett in Richtung Gera-Leumnitz mit Kies auf, schaufelte die Gleise und Weichen im Bahnhof frei und stützte abrutschgefährdete Hänge am Bahnkörper ab. Damit konnte am 16. Mai 1969 nach 13-tägiger Unterbrechung des Fahrbetriebs die Lok 99 183 mit sieben Personenwagen den Bahnhof Gera-Pforten in Richtung Wuitz-Mummsdorf wieder verlassen. Am 19. Mai 1969 schlug dann die letzte Stunde der Bahn: Noch einmal dampfte ein Zug bestehend aus drei Lokomotiven, nämlich 99 183, 99 5912 und der kalten 99 5911, sowie sechs Wagen um 15:00 Uhr mit langem Pfeifen aus dem Vorstadtbahnhof. Um 15:15 Uhr traf dieser Konvoi in Gera-Leumnitz ein, wo noch weitere fünf Wagen beigestellt wurden. Gegen 15:45 Uhr verließ dann der letzte Schmalspurzug das Geraer Stadtgebiet in Richtung Wuitz-Mummsdorf. Die Anfang Mai noch vorhandenen Güterwagen auf der Schmalspurstrecke Gera-Pforten



Rolf Schindler/Sig, Mattis Schindler

In dem beschaulich wirkenden Stationsensemble von Gera-Pforten wartet am 18. September 1966 Lok 99 5912 mit ihrem Personenzug nach Wuitz-Mummsdorf auf den Abfahrtspiff

– Wuitz-Mummsdorf wurden mit dem Räumzug am 19. Mai 1969 bis auf wenige Ausnahmen zum Bahnhof Wuitz-Mummsdorf überführt. An dieser Station stellte man sie in einer langen Reihe ab.

Verbliebener Güterverkehr

Nach der öffentlichen Betriebseinstellung wurde ein kleines Teilstück von Kayna Quarzwerk nach Wuitz-Mummsdorf mit den Lokomotiven 99 191 und 99 5912 weiterbetrieben, da die DR vertraglich an das Kieswerk gebunden war. Von Mai bis Dezember 1969 pendelte werktags in den Vormittagsstunden noch ein Kiespendelzug von der Sandverladestelle bei Kayna zum sechs Kilometer entfernten Anschlussbahnhof Wuitz-Mummsdorf, wo die meist sechs Selbstentladewagen auf der Schüttgutrampe in Normalspurwagen entladen wurden. Danach ging es wieder mit dem leeren Zug zurück in den Anschluss Quarzwerke, wo die Lokomotive auch über Nacht blieb. Den Güterverkehr zum Quarzwerk Kayna stellte die DR schließlich am 28. Dezember 1969 ein. Seitdem ruht jeglicher Verkehr auf der ehemaligen GMWE.

An dem genannten Tag wurden noch einmal drei Zugfahrten durchgeführt. Mit der ersten Fahrt wurden die Selbstentladewagen der Gattung OOTm vom Kieswerk geholt, danach die im Kieswerk kalt abgestellte Reserelok 99 5912 und anschließend noch eine Diesellok V 10 C des VEB Dachziegelbau Cretzschwitz, die dort bereits jahrelang auf einem Stumpfgleis außer Betrieb herumstand. Alle Fahrzeuge wurden beim Stationsgebäude Wuitz-Mummsdorf abgestellt.

Die Tenderlokomotive 99 183 ging im Juli als Dampfpender an einen Industriebetrieb. 99 5911 folgte ihr im Dezember 1969, man verkaufte sie als Heizlok an den Meliorationsbaubetrieb Karl-Marx-Stadt. Bis zum Sommer 1970 setzte man die Maschine 99 5912 noch einige Male unter Dampf, um Wagen rangieren zu können, die für den Abtransport bestimmt waren. Am 18. August 1970 trat die bis dahin ebenfalls in Wuitz-Mummsdorf verbliebene 99 191 als erste Maschine den Weg zur Zerlegung ins Reichsbahn-Ausbesserungswerk Görlitz-Schlauroth an, etwas später folgte ihr die Lok 99 5912. *Rainer Heinrich*



Rolf Jahn/Slg, Dietmar Franz

Lok 99 191, bis 1944 auf der Bahn Nagold – Altensteig tätig, fährt um 1956 an der ehemaligen Anschlussstelle zum Kalkwerk Zschippach bei Brahmenau Süd vorbei Richtung Gera

Karl-Friedrich Seitz



Während 99 183 im Sommer 1967 in Trebnitz anhält, treibt der Bauer die Kühe vom Gleis. Die Szene ist auf der Anlage liebevoll nachgestellt

Eine GMWE-Mallet schiebt im Winter 1958 in Sömnitz Wagen ins Ziegelwerk Cretzschwitz



Sammlung Günter Meyer

Buch-Tipp

Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf – wenn auch fast unaussprechlich – war dennoch eine sehr interessante deutsche Schmalspurbahn: Nicht nur weil sie sich in Gera ihren Endbahnhof mit dem Güterverkehr der Geraer Straßenbahn teilte, sondern auch weil sie auf ihrem Weg durch Thüringen mehrere Industriebetriebe erschloss. Dietmar Franz und Rainer Heinrich widmen der sympathischen Bahn ein sehr sorgfältig recherchiertes und liebevoll gestaltetes Buch mit vielen anschaulichen Grafiken. Zahlreiche SW- und Farbfotografien lassen den Betrachter in längst vergangenen Ei-

senbahnzeiten schwelgen; aber nicht nur das: Das Werk vermittelt neben detaillierten Angaben zu Technik, Betrieb, Anlagen und Architektur der Bahn auch vielfältige Einblicke in die Regionalgeschichte im Osten Thüringens.

Die Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf und der Güterverkehr der Geraer Straßenbahn – Dietmar Franz/ Rainer Heinrich – 352 S., 150 Farb- und 500 Schwarzweiß-Abb., ca. 200 Grafiken – 59,95 € – VGB – Fürstenfeldbruck – ISBN 978-3-8375-2029-3, <https://www.vgbahn.shop>





Schmalspurromantik der 1960er-Jahre: Der Güterzug überquert die kleine Fachwerkbrücke. Auf der Straße begegnen sich S 4000, Trabant 500 und Framo-Lieferwagen. Im angrenzenden Sägewerk stellt der Staplerfahrer die richtige Gabelbreite für den nächsten Bretterstapel ein

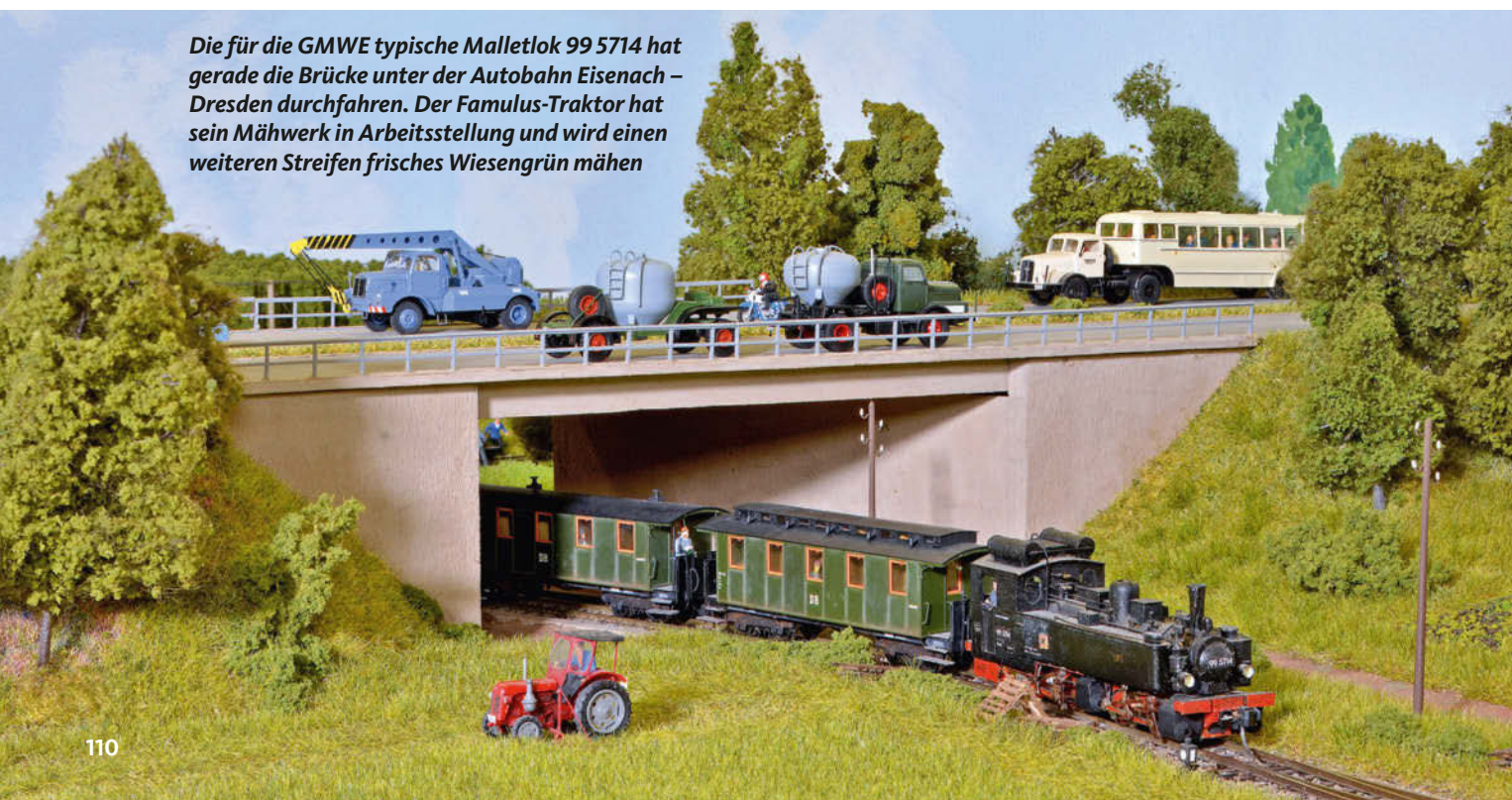


Fakten zum Gleisbau

Auf der gesamten Anlage wurden etwa 32 Meter H0m-Schmalspurgleis verlegt und 37 einfache H0m-Weichen und eine doppelte Kreuzungsweiche eingebaut. Auf dem Feldbahnareal liegen 2,50 Meter H0e-Gleis und fünf Weichen. Die Straßenbahn kommt aufgrund der verdeckten Kehrschleife auf viereinhalb Meter Gleislänge und hat vier Weichen. WZ

Ein Feldbahn-Lorenzug ist auf der Schüttrampe Söllmnitz angekommen. Der Ton wird in den Schmalspurwagen gekippt und zur Ziegelei transportiert. Die 99 5911 links wartet derweil auf die hier stattfindende Zugkreuzung

Die für die GMWE typische Malletlok 99 5714 hat gerade die Brücke unter der Autobahn Eisenach – Dresden durchfahren. Der Famulus-Traktor hat sein Mähwerk in Arbeitsstellung und wird einen weiteren Streifen frisches Wiesengrün mähen



bauen und im Industrieanlagenteil integrieren wollten. Nach einiger Tüftelei war es geschafft, dass vier Getriebemotoren alle Kranfunktionen ermöglichen. Damals konnten wir nur Güterwagen be- und entladen, heute verkehren auf diesem Anlagenteil auch fürs Faller-Car-System umgerüstete Kraftfahrzeuge aus dem Straßenbild der DDR. Ein Lkw mit Anhänger fährt jetzt bis unter den Portalkran und kann dort be- und entladen werden. Am Eisenbahnhaltepunkt wurde auch eine Bushaltestelle eingerichtet, die abwechselnd von zwei Omnibussen angefahren wird.

Der Segment „Brücke“ bildet den Abschluss der Anlage auf der linken Seite. Betrieblich ist es eine Kehrschleife mit einem viergleisigen Zugspeicher im verdeckten Teil. Blickfang auf der Ansichtsseite ist eine Stahlfachwerkbrücke, die ihr Vorbild an der sächsischen Schmalspurstrecke Wilkau-Haßlau – Schönheide Süd hatte. Eine Straßenbaustelle (damals noch ohne Ampelregelung) und ein kleiner Badesee laden zur Entdeckungsreise ein.

Lokomotiven meist Eigenbauten

Für einen vorbildgetreuen Betrieb entstanden im Laufe der Jahre in eigener Werkstatt verschiedene Fahrzeugmodelle nach GMWE-Vorbildern. Die Loks 99 5911 und 5912 basieren auf Fahrwerken der 81er von Berliner TT-Bahnen, während die Gehäuse im Eigenbau entstanden. Bei der Malletlok 99 5714 fanden zwei Drehgestelle einer Zeuke-TT-Diesellok Verwendung, das Gehäuse stammt von der Piko-89er. Die Ellok Nr. 3 der Geraer Straßenbahn entstand unter Verwendung einiger Industrieteile ebenfalls als Selbstbauprojekt.

» Was dieses Schaustück besonders macht, ist die Kombination aus Schmalspur- und Straßenbahn

Das Jahr 1990 brachte neben den politischen Veränderungen auch etliche Umstellungen beim Hobby Modellbahn. Es ergaben sich nun ganz andere Möglichkeiten des Modellbaus. Die Firma Tillig startete ihr H0m-Programm, von Bemo gab es als Einmalseerie die 99 191. Kleinserienhersteller Bernd Schlosser bot als Ätzbausätze die vierachsigen GMWE-Personenwagen an. Das Fahrwerk der Bemo-Maschine passte auch für die 99 183, deren Gehäuse wieder im Eigenbau entstand. Über die Jahre sind so die Modelle aller wichtigen GMWE-Dampfloks entstanden. Auch der Wagenpark wurde immer vorbildgetreuer.

Zweite Umbauwelle

Im Jahre 1998 erschien ein EK-Buch über unser Schmalspurbahn-Vorbild. Zusammen mit den Fotos und Informationen, die wir bei Ausstellungen sammelten, bildete das den Anstoß, die Anlage zu verändern. Als wiedergegebenen Zeitraum legten wir uns nun auf die Jahre 1960 bis 1963 fest. Zuerst erlebte der Bahnhof Gera-Pforten seine zweite Überarbeitung. Jetzt kam H0m-Gleismaterial auf den Bahnhof und auf die Trassen. Empfangsgebäude und Werkstatt wurden optisch überarbeitet. Die Straßenbahn erhielt eine Sommerfeldt-Fahrleitung.



Der Personenzug Richtung Gera rollt in Sölmnitz ein. Auf dem Anschlussgleis zur Cretzschwitzer Ziegelei stehen O-Wagen bereit, um an der Schüttrampe beladen zu werden



Die Hausfrau hängt die letzten Wäschestücke auf die Leine, als der Personenzug aus Gera-Pforten im kleinen Bahnhof Trebnitz eintrifft. Zum Glück rollt hier der Zug bloß noch, also keine Gefahr fürs saubere Laken

Der Gegenzug hat Mühe, den Bahnübergang in Trebnitz zu passieren, denn die passierende Rinderherde wollte diesen partout nicht räumen. Erst durch mehrmaliges Pfeifen von 99 183 ließen sich die Rindviecher überzeugen





Einige Vereinsmitglieder hegten den Wunsch, weitere Vorbildbahnhöfe nachzubauen. Mit Zollstock und Fotoapparat machten wir uns auf den Weg, die noch vorhandenen Zeitzeugen zu vermessen und zu dokumentieren. Als einen typischen Vertreter der kleinen Haltepunkte entschieden wir uns für die Station Trebnitz. Das Gebäude gab es zwar nicht mehr, aber anhand von Zeichnungen und Fotos ließ es sich gut nachbauen. Wohnhaus und Feldscheune existierten damals noch so wie zur Betriebszeit der Schmalspurbahn. Die verwendeten Dekorplatten mit Nachbildungen von Mauerziegeln, Bretterwand und Putz erleichterten den Gebäudebau ungemein. Auch die markante Brücke unter der Autobahn A4 war noch im Original vorhanden, sogar die Rußspuren der Dampfloks konnte man noch erkennen.

Ziegelei mit Feldbahn-Anbindung

Der Bahnhof Söllnitz ist ein typisches Beispiel für die größeren Bahnhöfe der Strecke. Als Besonderheit hat er zwei Anschlussgleise im Bahnhofsbereich. Am Anschlussgleis der Tongrube wurde über eine Schütttrampe Ton von einer Feldbahn in die Wagen der Schmalspurbahn gekippt und zum Anschluss der Ziegelei transportiert. Die Schütttrampe ist heute noch da, die Gebäude der Feldbahn konnten wir damals noch fotografieren, inzwischen sind sie verschwunden. Den gesamten Ablauf wollten wir auch im Modell nachgestalten. Nach einigen Überlegungen und etlichen Versuchen ließen sich die kleinen Roco-Feldbahnloks sicher entladen. Die handelsüblichen Feldbahnloks wirkten allerdings zu groß. Unsere Eigenbauloks rollen auf Fahrwerken von Arnold-N-Klein-

loks, die Gehäuse entstanden aus Teilen der Bastelkiste. Zur Beladung in der Tongrube kommt ein funktionsfähiger Seilbagger zum Einsatz, der auf einem kibri-Bausatz basiert.

Das Anlagenteil Tongrube gibt die typische weitläufige Landschaft entlang der Strecke wieder. Die Trasse führt vorbei an Hopfenfeldern, Wiesen und grasenden Schafherden. Zur Landschaftsgestaltung wurden wieder Auhagen-Grasmatten verwendet. Allerdings kam eine elektrostatische Begrasung mit dem damals neuen Heki-Gerät obenauf. Das gefiel allen so gut, dass wir uns entschlossen, die gesamte Schmalspuranlage land-



Am Pfortener Lokschuppen beginnt eine Steigung, die dem Heizer einiges abverlangt. Rechts ein ausgemusterter Straßenbahnzug

schaftlich zu überarbeiten. Dazu gehörte auch, den Baumbestand auszutauschen. Neben Eigenbaumodellen aus Seemoos und feinen Schaumstofflocken wurden auch Heki-Bäume gesetzt.

Rein analoger Fahrbetrieb

Die drei neuen Anlagenteile haben eine Größe von jeweils 2,5 mal 0,8 Metern. Insgesamt hat die Anlage damit eine Länge von 17,50 Metern in der geraden Variante erreicht. Bei Ausstellungen steht sie aber meist in einer Winkelvariante. Der Betriebsablauf erfolgt rein analog. Der Bahnhof Gera-Pforten ist ein Kopfbahnhof, sodass bei jedem Zug die Lok umgesetzt werden muss. Der ausfahrende Zug fährt bis zur Haltestelle Trebnitz, wo er mit einem entgegenkommenden Zug automatisch kreuzt. Dann führt seine Reise an der Tongrube vorbei Richtung Söllnitz. Dort findet ebenfalls eine Zugkreuzung statt. Weiter geht es über den Anlagenteil „Fabrik“ in den verdeckten Speicher vom Brückenteil. Ein dort bereits wartender Zug wird über die Kehrschleife wieder Richtung Gera-Pforten geschickt. Die Kehrschleifensteuerung erfolgt automatisch über die fahrenden Züge. Im Teilautomatikbetrieb erkennt die Steuerung, ob es sich um einen Personen- oder Güterzug handelt und richtet die Unterwegshalte entsprechend ein.

Wolfgang Zörkler

Blick in die Meuselwitzer Straße; ein Triebwagen der Geraer Straßenbahn rumpelt der Endhaltestelle Gera-Pforten entgegen

Jeden Monat Neues von der Bahn



Ihre Vorteile als Abonnent:

- ✓ Sie sparen 5 %!
- ✓ Sie erhalten Ihr Heft 1 Tag vor dem Erstverkaufstag* bequem nach Hause und verpassen keine Ausgabe mehr!
- ✓ Sie können nach dem ersten Jahr jederzeit abbestellen!

Emotionale Berichte, fundierte Texte
und prägnante Bilder aus der großen
Zeit der Eisenbahn

**Ihr Geschenk
GRATIS zur Wahl!**



Zementsilowagen Kds67

Zwischen 1961 und 1965 setzte die Deutsche Bundesbahn insgesamt 56 Zementsilowagen Kds67 (3 Bottiche) ein, um mit einem Ladevolumen von je 51 qm leichte Kunststoffgranulate zu transportieren. Epoche III. NEM Schacht + Kurzkupplungskulisse. Nenngröße: H0; Stromsystem: Gleichstrom.

Isoliertrinkflasche Thermos 750ml

Isoliertrinkflasche 750ml, Farbe Edelstahl saphir blau. Doppelwandiger Edelstahl. Schlag- und bruchfest. Absolut dicht, auch bei Kohlensäure. Ohne Innenbeschichtung. Frei von BPA.



Travelite Rucksack - schwarz

Der Travelite Rucksack BASIC in schwarz ist mit 2 Vortaschen, 3 praktischen Reißverschlusstaschen, Organizerfunktion und Netzfächern an den Seiten ausgestattet. Das Rückenteil sowie die Trageriemens sind gepolstert. Maße: 30x41x20 cm, 22 Liter

Jetzt online bestellen und die erste eMag-Ausgabe kostenlos lesen!
www.eisenbahnmagazin.de/abo



Armin Mühl

■ Verglichen & gemessen: Akku-Triebwagen im H0-Test

Wettstreit der ETA 150 von Kato und Roco

Einen Akku-Triebwagen der DB-Baureihe ETA 150/515 im Maßstab 1:87 gab es vor Jahren bereits von Kato (rechts im Bild), ehe Roco im vergangenen Jahr nachzog. Für viele stellt sich nun die Frage: Welchen anschaffen? Unser Test gibt die entsprechende Kaufempfehlung.



Georg Wagner

■ Fernzug „Helvetia“ Namhafter Klassiker

Der „Helvetia“ war ein Fernzug, der fast alle Gattungen der westdeutschen Nachkriegs-Bahnepochen erlebt hat: Als F-Zug, als TEE, als IC, später EC und zuletzt sogar als ICE durchfuhr er von 1952 bis 2004 Deutschland auf seinem fast 1.000 Kilometer langen Laufweg von Hamburg-Altona nach Zürich HB in der Schweiz. Wir dokumentieren die Vielfalt des Fahrzeugeinsatzes eines der namhaftesten Fernzug-Klassiker in Deutschland.

■ Bundesbahn-Betrieb auf Segmenten der Nenngröße O

Vom Pendeln und Rangieren

Viele Modellbahnanlagen hat unser langjähriger Autor Heinz Lomnický schon gebaut. Seit geraumer Zeit widmet er sich der Faszination Spur O und begann vorsichtig mit einem zweigeteilten Betriebsdiorama, auf dem Züge pendeln können, aber auch Rangierfahrten möglich sind.



Heinz Lomnický

■ Im Fokus: Kleinlokomotiven der DR Die Rangier-Winzlinge

Stets im Schatten der Schnell-, Personen- und Güterzugloks stehend, rückten die Kleinlokomotiven der DR erst kurz vor ihrer Ausmusterung in den Fokus der Fans. Etliche Vertreter sind heute noch bei Museumsbahnen und im Bauzugdienst unverzichtbar. In puncto Modellumsetzungen gab es die wichtigsten Kleinlokomotypen erst nach dem Ende der (D)DR zu kaufen.



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

✉ **eisenbahn magazin** ABO-SERVICE
Gutenbergstr.1, 82205 Gilching
☎ Tel.: 0180 5321617*
oder 08105 388329 (normaler Tarif)
☎ Fax: 0180 5321620*
✉ E-Mail: leserservice@eisenbahnmagazin.de
🌐 www.eisenbahnmagazin.de/abo oder
www.eisenbahnmagazin.de/archiv

*14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/Min.

Preise: Einzelheft EUR 7,80 (D), EUR 8,60 (A), Sfr 12,50 (CH), EUR 9,20 (B, LUX), EUR 9,50 (NL) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahresabonnement (12 Hefte) EUR 88,80 (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten). Für Mitglieder des VDMT und des BDEF gilt ein Verbandspreis von EUR 70,80 pro Jahr (12 Ausgaben). Händler in Ihrer Nähe finden Sie hier: www.mykiosk.com. 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.

REDAKTION (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)

✉ **eisenbahn magazin**
Infanteriestr. 11a, D-80797 München
🌐 www.eisenbahnmagazin.de
✉ redaktion@eisenbahnmagazin.de

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

ANZEIGEN

bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Impressum

Nummer 645 | 3/2021 | März 2021 | 59. Jahrgang

eisenbahn magazin, Tel.: +49 89 130699-724
Infanteriestr. 11a, D-80797 München

Redaktion: Florian Dürr, Thomas Hanna-Daoud und Peter Schrickler (Eisenbahn); Peter Wieland und Martin Menke (Modellbahn)

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jürgen Albrecht, Wolfgang Binka, Klaus Eckert, Mathias Faber, Guus Ferrée, Ralf Händler, Dr. Jürgen Hörstel, Rainer Heinrich, Otto Humbach, Bruno Kaiser, Manfred Köhler, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Dr. Rolf Löttgers, Magnus Menke, Armin Mühl, Peter Pernsteiner, Dr. Helmut Petrovitsch, Eike Riethausen, Manfred Scheihing, Andre Schweda, Holger Späing, Oliver Strüber, Steffen Vieweg, Martin Weltner, Alexander Wilkens, Oliver Winner, Wolfgang Zörkler

Redaktionsassistentin: Caroline Simpson

Layout und Grafik: Rico Kummerlöwe; Jens Wolfram

Producerin: Joana Pauli

Schlussredaktion: Jana Müller, Matthias Müller

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München. www.alba-verlag.de

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Oliver Märten

Chefredakteur Eisenbahn | Modellbahn: Michael Hofbauer

Gesamtleitung Media: Bernhard Willer

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein

Tel.: +49 (0) 89 13 06 99-523

E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Anzeigenendisposition: Hildegund Roessler

Tel.: +49 (0) 89 13 06 99-551, Fax: +49 (0) 89 13 06 99-100

E-Mail: hildegund.roessler@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31 vom 1.1.2021

www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung:

BahnHofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb,

Unterschleißheim, www.mzv.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Druck: NEEF + STUMME GmbH

Druckvorstufe: ludwigmedia, Zell am See, Österreich

© 2021 by GeraMond Media GmbH. Die Zeitschrift sowie alle ihre enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Der Verlag übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit von Preisen, Namen, Daten und Veranstaltungsterminen in Anzeigen und redaktionellen Beiträgen. Bearbeitetes Material wird redaktionell archiviert. Die Umsetzung von Bauvorschriften und elektrischen/elektronischen Schaltungen erfolgt auf eigene Gefahr des Anwenders. Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Florian Dürr (Eisenbahn), Peter Wieland (Modellbahn); verantwortlich für Anzeigen:

Bettina Wilgermein, alle Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISSN: 0342-1902

Eisenbahn-Romantik Reisen 2021

Besondere Bahnerlebnisse - mit reichlich Dampf in Europa unterwegs

Bei allen Reisen inklusive: Fahrt im Komfortreisebus mit ausgewählten Zustiegsstellen, begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Transfers, Hotelübernachtungen und Halbpension. Frühbucherpreise bis 28.02.2021

**100%
Geld zurück
Garantie***

Dampf im Herzen Englands

31.05.-07.06. ab 1.598 €



Britische Bahngeschichte erleben Sie hautnah auf dieser ganz besonderen Reise durch Mittel- und Nordengland. Auf den Schienen historischer Museumsbahnen begeben Sie sich auf Entdeckungstour, erleben faszinierende Bahnstrecken und stöbern in den Museen nach alten Schätzen.

Waldbahnen in Rumänien

11.06.-20.06. ab 1.698 €



Britische Bahngeschichte erleben Sie hautnah auf dieser ganz besonderen Reise durch Mittel- und Nordengland. Auf den Schienen historischer Museumsbahnen begeben Sie sich auf Entdeckungstour, erleben faszinierende Bahnstrecken und stöbern in den Museen nach alten Schätzen.

Olsenbande und Museumsbahnen in Dänemark

23.06.-29.06. ab 1.698 €



Rundreise durch Dänemark zwischen nostalgischen Bahnen und deren Geschichte. Sie wandeln auf den Spuren der legendären Olsenbande und entdecken historische Museen wie das Bunker-museum Hanstholm/Jütland und die Nordisk Filmstudios. Es wird mächtig gewaltig!

Norwegen: Dampf, Fjorde, Hurtigruten

21.08.-31.08. ab 2.498 €



Faszinierende Bahnstrecken, Museumsbahnen und Dampf-loks, ergänzt mit Eisenbahn-museum, Stadterkundungen und einer Schnuppertour mit Hurtigruten – die abwechslungsreiche Rundreise wird Sie begeistern. Besondere Erlebnisse bieten Ihnen auch Bergenbahn und Flåmbahn.

Südenglands Schlösser, Dampfbahnen und QM2

07.07.-15.07. ab 1.798 €



Die Kombination aus urigen Dampfbahnen, berühmten Schlössern & Gärten Englands und der Stadtführung in Canterbury bildet ein vielfältiges Reiseerlebnis auf dieser besonderen Rundreise. Ein gelungener Abschluss ist die Minikreuzfahrt mit der legendären Queen Mary 2.

Mit Stehkessel auf die Rigi - Schweiz

03.08.-08.08. ab 1.598 €



Zum 150. Jubiläum der Rigi-Bahn wurde die Lok 7 aus ihrem Tiefschlaf erweckt und mit viel Herzblut restauriert. Wir haben exklusiv für Sie die Lok 7 gechartert und erklimmen mit ihr die Königin der Berge. Seien Sie dabei, wenn es im stehenden Kessel zischt und dampft.

Auszug aus unserem Reisekalender 2021:

31.05.-07.06. Dampf im Herzen Englands
11.06.-20.06. Waldbahnen in Rumänien
23.06.-29.06. Olsenbande & Bahnen in Dänemark
04.07.-11.07. Große Panorama-Rundreise Schweiz
07.07.-15.07. Südenglands Schlösser, Dampf, QM2

03.08.-08.08. Mit Stehkessel auf die Rigi - Schweiz
09.08.-16.08. Museumsbahnen in Schweden
21.08.-31.08. Norwegen Dampfbahnen, Hurtigruten
22.08.-29.08. Great Dorset Steam Fair Südengland
02.09.-08.09. Museumsbahnen Niederlande
08.09.-15.09. Schmalspurparadies Wales
20.09.-28.09. Dampfbahnen in Schottland

*100% Geld zurück Garantie: Erstattung Ihrer Zahlungen zu 100%, wenn wir Ihre Reise absagen müssen.

Maertens - Meine Reisewelt GmbH

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden
Sonderöffnungszeiten laut Internetseite



☎ 0351 - 56 39 39 30

facebook.com/EisenbahnRomantikReisen
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de

ROCO und FLEISCHMANN begrüßen das neue Jahr mit einer breiten Palette an Neuheiten für die Spurweiten H0 und N! DAS Highlight 2021 bei ROCO ist die Neukonstruktion der **Dampflok BR 95**, wobei auch das Segment der E-Loks dem um nichts nachsteht. Mit der Skoda S499.2/BR 230, besser bekannt als „Knödelpresse“ wird ein vielfacher Wunsch unserer treuen Kunden erfüllt. Auch alle Schweizer Modellbahn-Freunde dürfen gespannt sein: **Die E-Lok Ae 3/6 I** wird ebenso detailreich umgesetzt. Im Spur N Bereich ist das absolute Highlight die komplett neu entwickelte **Doppel-Diesellok V188** der DB. Doch auch die französische Elektrolokomotive **BB7200/22200** und ihr niederländisches Pendant, die **NS 1600/1700/1800**, folgen als meisterhafte Neuentwicklungen im Modell.

Entdecken Sie die Modellbahn-Highlights 2021 bei ROCO & FLEISCHMANN!

ROCO

FLEISCHMANN

Die aktuellen Neuheitenkataloge
ab sofort bei Ihrem Fachhändler!