

# eisenbahn Modellbahn magazin

**DB-Alltag der Epoche III in H0**

**Traum-Anlage mit Hauptbahn,  
Nebenbahn und Dampf-Bw**



Seit über 60 Jahren zuverlässig im Dienst

## Baureihe 139

Technik und Einsatz der  
Einheitslok für steile Strecken

**+ Vollständige Übersicht:  
Alle Modelle von Z bis 2m/G**

EUR 9,20 (A) · CHF 13,50 (CH) · EUR 9,70 (B, LUX) · EUR 9,90 (NL) · DKR 90,95 (DK)



**Gleisdreiecke  
in Sachsen**



Was die Bahnhöfe Riesa und  
Herlasgrün so besonders macht

**Werks-Rangierloks  
Übersicht der H0-Modelle  
218-Revier Sauerland  
Farbvielfalt in „Hagen-Eck“  
Motiv Zugreinigung  
Anregungen für die Anlage**

**H0-Test „Donnerbüchsen“**

Im Vergleich: Brawas Neuheit  
und Fleischmanns Klassiker



# FLYING SCOTSMAN

Das englische Paradeferd und zweifacher Rekordhalter als beeindruckende Neukonstruktion

Führerstand mit detailliert ausgeführter Kesselrückwand und Tendervorderseite. Die Führerstandsbeleuchtung und das Flackern in der Feuerbüchse ist digital schaltbar.

Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender.

Ganz wie das große Museums Vorbild, mit doppeltem Schornstein und Windleitblechen.



Hochdetailliert und sauberst umgesetzt zeigt sich ebenfalls die Front des Flying Scotsman mit Zugschild, Laternen und Kupferleitungen.



Mit vorbildgerechter Platzierung der Namensschilder.



Korridor-Tender mit Wagenübergang und digital schaltbarer LED.

**So erstmalig als hochdetailliertes H0-Modell im Maßstab 1:87**

Licensed by SCMG Enterprises Ltd. Flying Scotsman® and designs ©SCMG. Flying Scotsman is a National Railway Museum locomotive. Every purchase supports the museum. www.nrm.org.uk/flyingscotsmen



**märklin**  
H0

Wechselstrom



**39968 Dampflokomotive Class A3 „Flying Scotsman“**

€ 589,- \*



Gleichstrom



**22886 Dampflokomotive Class A3 „Flying Scotsman“**

€ 589,- \*

**TRIX**  
H0



# Geht's ein bisschen leiser?

Das Mittelrheintal mit den hochfrequentierten Bahnstrecken Troisdorf – Wiesbaden und Köln – Mainz ist seit jeher ein Traumziel für Eisenbahnfreunde. Schon der Fotograf Carl Bellingrodt tobte sich hier in den 1930er-Jahren aus, für Reisende in Zügen wie dem Rheingold war die Fahrt entlang des Rheins der Höhepunkt der Reise. Bis heute fasziniert der Verkehr auf den Strecken. Doch die Bahn-Idylle ist bedroht, denn die DB will in den kommenden Jahren in 20 Kommunen insgesamt 27 Kilometer Lärmschutzwände an beiden Seiten des Rheins aufstellen.

## » Lärmschutz am Mittelrhein: Schüttet man das Kind mit dem Bad aus?

Die Menschen in den Orten werden die Bemühungen begrüßen. Tagein, tagaus müssen sie mit dem Bahnverkehr leben. Die Züge werden immer länger und vor allem nachts wird der Bahnbetrieb, der vielerorts dicht an ihren Häusern vorbeizieht, zur Belastung. Der Schienenlärm ist unsichtbar, er schreckt auf, er beeinträchtigt die Gesundheit, er raubt ihnen den Schlaf. Im Mittelrheintal liege die Lärmbelastung auf einem gesundheitsschädlichen Niveau, sagt die rheinland-pfälzische Umweltministerin Katrin Eder, die die Schallschutzmaßnahmen begrüßt. Bemühungen in diese Richtung gibt es in der Region schon seit vielen Jahren. Doch jetzt – so scheint es – werden „Nägel mit Köpfen“ gemacht.



Nah an der Wohnbebauung entlang fahren die Züge in Oberwesel. Schienenlärm ist im Mittelrheintal ein Problem. Sind Lärmschutzwände eine nachhaltige Lösung dafür? Florian Dürr

Das Antlitz von Orten wie Rüdesheim, Oberwesel oder Brey dürfte sich bald verändern, wenn meterhohe Beton-, Blech- oder Plexiglaswände entlang der Schienen hochgezogen werden. Ästhetisch ist das eine unglückliche Lösung, denn es wird dem Charakter dieser Kulturlandschaft – das Mittelrheintal ist eine UNESCO-Welterbergion – vermutlich schaden, wenn ihn nicht sogar örtlich einstellen.

Mauern und Blechwände tragen zum Ziel der Lärminderung nur bedingt bei, denn die Schallemissionen bleiben trotzdem enorm.

Außerdem bleiben massive Erschütterungen, die man mit Dämpfern im Oberbau auch nur teilweise abfedern kann. Und solange es Emissionen gibt, wird man auch in den Orten am Mittelrhein mit Widerstand gegen den Bahnverkehr rechnen müssen. Ob Lärmschutzwände da Abhilfe bringen? Oder schafft man am Ende bloß neue Probleme – Stichwort Eingriff in das Stadtbild –, ohne die bestehenden Schwierigkeiten zu beseitigen?

Eine Alternativtrasse, die einen Großteil der Züge aufnehmen könnte, ist indessen nach wie vor in weiter Ferne. Eine Machbarkeitsstudie des Bundesverkehrsministerium kam 2022 zu dem Ergebnis, dass sie deutlich günstiger werden könnte, als ursprünglich prognostiziert. Derzeit liegen die Pläne zur Bewertung bei den Ländern. Es wäre jetzt ein guter Zeitpunkt für ein Zeichen, dass man dieses Projekt angehen möchte. Denn nur so kann dem Lärmproblem am Mittelrhein nachhaltig begegnet werden.

### Liebe Leserinnen und Leser,

wir bitten Sie sehr herzlich um Verständnis, dass wir – und dies erstmals seit langem – den Preis für das *eisenbahn magazin* wegen stark gestiegener Papier- und Druckkosten erhöhen müssen. Er beträgt ab dieser Ausgabe im Einzelverkauf in Deutschland 8,40 Euro. Unsere Abonnenten gewähren wir als Dankeschön für die Treue einen Preisvorteil gegenüber dem Kauf im Handel; der Preis eines Heftes im Abo beträgt daher nur 7,90 Euro. Und für alle Abonnenten in Deutschland sind die Versandkosten darin bereits enthalten! Die Redaktion

Florian Dürr,  
Chefredakteur



## Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

Besuchen Sie direkt unseren Onlineshop [www.train-safe.de](http://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](mailto:info@train-safe.nl)

Schweiz - [info@train-safe.ch](mailto:info@train-safe.ch)

[info@train-safe.de](mailto:info@train-safe.de), [www.train-safe.de](http://www.train-safe.de)

# 10–23

## Vorbild & Modell: DB-Baureihe 139



MKL

### ■ Im Fokus

#### 10 Einheitselloks für steile Strecken

Schon seit mehr als 60 Jahren sind einige Elloks der Baureihe 139 im unermüdlichen Betriebsdienst eingesetzt. Sie entstanden Ende der 1950er-Jahre als Steilstrecken-Variante der E 40, sind mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgerüstet und somit recht universell verwendbar

#### 20 DB-Ellok in farbenfroher Vielfalt

Obwohl die ersten Elloks der Baureihe 139 schon vergleichsweise früh bei der Bundesbahn zum Einsatz kamen, ließ die Modellbahnindustrie mit Ellok-Umsetzungen im Vergleich zur „Mutterbauart“ E 40 ein Weilchen auf sich warten

### ■ Eisenbahn

#### 6 Den Kürzesten ziehen

Lokbespannte Züge mit nur einem Wagen wirken auf das Auge des Betrachters oft kurios, sind aber durchaus modellbahngerecht

#### 24 Bild des Monats

Was passiert 2023 mit der denkmalgeschützten Signalbrücke in Bad Harzburg?

#### 26 Entlang der Schiene

Kurzmeldungen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

#### 38 Fahrwege in drei Richtungen

Im Bahnhofsbereich waren und sind Gleisdreiecke eine Besonderheit und erfüllen unterschiedliche Funktionen. In Sachsen kann man diese Spezialität noch heute in Herlasgrün und Riesa besichtigen

#### 44 Umbau-Vierachser bei Museen

Auch nach ihrer Ausmusterung ist die Zeit der DB-Umbauwagen noch nicht vorbei

#### 46 Der langjährige SBB-Exot

Mitten in der Schweiz verläuft die meterspurige Brünigbahn Luzern – Interlaken Ost. Mehr als 100 Jahre lang wurde sie von den SBB betrieben und war dort stets eine Besonderheit

#### 50 Bunte Jahre in Hagen

Ab etwa 1980 ging es beim Bw Hagen-Eckesey recht bunt zu: Die Dienststelle behi-matete Dieselloks der Baureihe 218 in bis zu vier verschiedenen Lackierungsvarianten

### ■ Modellbahn

#### 56 DR-65<sup>10</sup> aus Sonneberg

Neubau-Dampflokomotive 65 1010 als N-Modell von Piko und ihr Vorbild auf den Strecken der Reichsbahn

#### 60 Vom Steinbruch zum Brecher

Diese Feldbahnanlage mit Anbindung an einen Schmalspur-Bahnhof in HOe zeigt, dass man auch auf kleiner Fläche recht viel Betrieb machen kann

#### 64 Neu im Schaufenster

Produktneuheiten der Modellbahn-Industrie in puncto Fahrzeuge, Technik und Zubehör



Jürgen Albrecht

**106–112** Die Loks und Züge auf dieser HO-Anlage steuern den Bahnhof Kirchberg/Baden an, der als attraktiven Blickfang über dieses große Bw verfügt



Klaus Kampelmann

**50–54** Viele Jahre waren Dieselloks der Baureihe 218 in Hagen-Eckesey beheimatet. Wir beleuchten eine besonders bunte Epoche

Inspiration für Modellbahner: In Sachsen existieren bis heute Bahnhöfe mit Gleisdreieck **38–43**

**50 Ausflugsziele für Eisenbahn-Fans**  
Ringlokschuppen und Museen, die Sie 2023 besuchen können



eisenbahn magazin

Museums-Bw, Werkstätten und Veranstaltungsorte

**Ringlokschuppen**

Wo es sie noch gibt, wie sie heute genutzt werden



**16 Seiten Extra!**  
Rundschuppen und Museen, die Sie 2023 besuchen können

- 74 Dieselloks für Rangierdienste**  
Nachdem wir vergangenes Jahr die zweiachsigen Industriebahn-Lokmodelle porträtierten, widmen wir uns jetzt den Winzlingen auf drei Radsätzen
- 77 Mikrocontroller in Aktion**  
Arduino Controlled Modell Railway hilft bei geplanten Elektronik-Eigenbauten



Rainer Heintich

**86–90**

**Brawas HO-„Donnerbüchsen“ treten im Test gegen die Pendanten von Fleischmann an**



Gunnar Selbmann

- 80 Saubere Sache innen wie außen**  
Die am Rande von Bahnhöfen zu verrichtenden Reinigungsarbeiten an Schienenfahrzeugen sollten als Anlagen-Randthema nicht vergessen werden

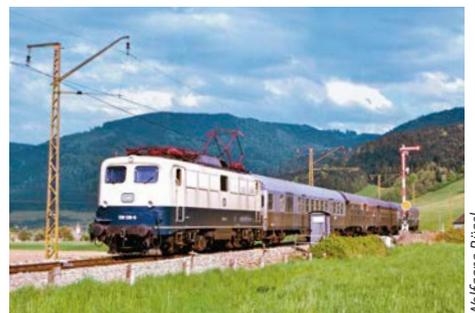
- 84 Tipps & Kniffe**  
Bastelempfehlungen von Lesern für Leser

- 86 Personenwagen, die jeder braucht**  
Die besonders auf Nebenbahnen gut einsetzbaren „Donnerbüchsen“ in einem HO-Reisezugwagentest mit den Fabrikaten Brawa und Fleischmann

- 92 Zu Besuch bei Hädl**  
TT-Hersteller Ralf Hadler aus Broderstorf ist seit 1995 am Markt und kann mit seinem ersten Lokmodell aufwarten

- 102 Scheppernder Zugbetrieb**  
Leser-Anlage auf dem Dachboden mit historischen und modernen Modellbahnfahrzeugen der Nenngröße O

- 106 Bw mit drei Lokschuppen**  
Als transportable Ausstellungsanlage mit Bundesbahn-Motiven der Epoche III entstand beim Club „Werkstatt 87“ das HO-Schaustück „Kirchberg/Baden“ mit einem Bahnbetriebswerk als Blickfang



Wolfgang Blügel

**Titelbild:** 31 Lokomotiven der Baureihe E 40 wurden ab 1959 für den Einsatz auf Steilstrecken mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgerüstet. Am 23. Mai 1979 ist 139 136 mit dem N 4572 bei Himmelreich auf der Höllentalbahn Titisee – Freiburg unterwegs

**Service**

- 37 Termine/TV-Tipps
- 94 Leserbrief
- 96 Kleine Bahn-Börse
- 96 Fachgeschäfte
- 101 Veranstaltungen
- 105 Buch & Film
- 114 Vorschau/Impressum

■ Ein-Wagen-Züge

# *Den Kürzesten ziehen*

*Lokbespannte Züge mit nur einem Wagen wirken auf das Auge des Betrachters oft kurios – scheint doch die Leistungsfähigkeit der Zuglok meist nicht ausgeschöpft. Besonders häufig war diese Betriebsform bei NE-Bahnen zu erleben*

*Ein Dosto-Steuerwagen hinter 143 263 genügt am 20. August 2009 für das Fahrgastaufkommen auf der RB 81 nach Trier, die hier gerade den alten Bahnhof von Hatzenport passiert. Solche kurzen Leistungen waren auf Hauptbahnen eher selten* Egon Pempelforth



**Jung-Lok „Edewecht“ der Kleinbahn Bad Zwischenahn – Edewechterdamm hat keine Mühe mit ihrer zweiachsigen Last, die sie die Rampe zum Küstenkanal hinaufzieht. Das Güteraufkommen blieb meistens gering, die Leistungen von den Betrieben jenseits des Kanals waren vom Torfrtransport gekennzeichnet. Manchmal ging auch ein voller Wagen in die Gegenrichtung, wie hier im Frühjahr 1985. Die Bahn wurde 1991 eingestellt, ihre Strecke in einen Radwanderweg umgewandelt**



**Ausblick in die Nachbarschaft: Die 22 Kilometer lange Bahnstrecke von Rybnik (Zartlesdorf) nach Lipno nad Vltavou (Lippen an der Moldau) führt durch eine ursprüngliche Gegend in Tschechien, nahe der Grenze zu Österreich. Ein Doppelstockwagen mit Lok 113 006 hat im Mai 2003 Lipno erreicht. Auf der als „Hohenfurter Elektrische Lokalbahn“ Ende 1911 eröffneten Privatbahn übernahm ab Juli 1912 die Staatsbahndirektion Linz die Betriebsführung. Dabei sollte es nicht bleiben ...** *Andreas Mausolf (3)*

**Legendär: Meistens ganz früh morgens in Richtung Syke unterwegs: V 36 007 der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH) bei Süstedt im Frühjahr 1981; die Rückleistung aus Syke hatte es dann allerdings oft in sich! Bei der Lok aus dem Baujahr 1943 handelt es sich um die Ex-DB 236 213, die 1979 zur VGH kam, bei der sie bis 1985 im Einsatz stand**





*Viel Leistung für ein bisschen Zug: 218 104 bildet im Januar 1999 mit ihrem Doppelstockwagen in Stendal eine kurze Regionalbahn nach Wolfsburg*

*Andreas Mausolf (2)*

*Werksanschluss als „Straßenbahn“ in Bremen-Nord: Die letzte Werklok der Vulkan-Werft mit einem Rungenwagen 1982 in der Löhstraße, durch die das Gleis zur Farge-Vegesacker Eisenbahn führte. Alles ist längst Geschichte – auch die Werft gibt es seit 1997 nicht mehr*





**A**uf Hauptstrecken sind Zugleistungen mit nur einem Wagen kein häufig zu beobachtender Anblick: Im Personenverkehr kommen sie selten, im Güterverkehr von Zeit zu Zeit einmal vor. Beispielsweise wenn Lademaßüberschreitungen über Umfahrestrecken geführt werden müssen, sind solche Leistungen nach wie vor anzutreffen, auch bei dringenden Transporten sowie im Betriebsdienst oder eben in jenen Fällen, in denen ein planmäßiger Güterzug schlicht in Ermangelung entsprechenden Aufkommens nur mit einem Wagen verkehrt.

Wechseln wir in die Vergangenheitsform, denn das Geschehen auf Nebenstrecken der DB hat sich in der überwiegenden Zahl der Fälle grundlegend geändert. Hier waren schon eher solche Minimal-Züge zu sehen. Seltener im Personenverkehr, doch auch hier gab es mit einem Wagen verkehrende Verstärkerzüge und solche, die überwiegend dem Schülerverkehr dienten. Als noch Güterzugbegleitwagen im Einsatz standen, kam es auf Rückfahrten häufig – manchmal auch nur auf dem letzten Abschnitt einer Strecke, wenn alle anderen Güterwagen bereits an ihrem Bestimmungsort abgeliefert worden waren – zu der Kombination Zuglokomotive und Begleitwagen. Im Zufuhrverkehr zu

den Häfen galt es zum Beispiel oft, schnell noch einen verspätet angekommenen Container im Bauch eines Frachters unterzubringen, der eigentlich schon auslaufbereit war. Da wurde dann vor den einen, einsamen Tragwagen vorgespannt, was gerade zur Verfügung stand, und auf die Hafensbahn geschickt.

Auch bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen fielen immer wieder Leistungen an, für die eine Kleinlokomotive ausreichend gewesen wäre. Aber oft genug trog der Schein: War auf der Hinfahrt lediglich ein Güterwagen zu trans-

### » Oft kam die Lok des Ein-Wagen-Zuges mit einer viel längeren Garnitur zurück

portieren, bedeutete die Rückleistung oft, dass „richtige“ Züge vom Übergabebahnhof von der DB zu den eigenen Kunden geholt werden mussten. Da hätte die Kleinlok die Segel streichen müssen! Legendär sind hier die Frühleistungen mit V 36 auf der Strecke der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH) nach Syke: Aus dem Nebel einer gespenstisch wirkenden Morgenlandschaft köchelte die Lok mit einem

***In Wetter (Hess. Nass.) kommt am 25. Mai 1993 die überschaubare Garnitur des N 8457, bestehend aus 212 285 und einem Bm, zum Halten. Der mittelhessische Bahnhof strahlt zu jenem Zeitpunkt noch viel***

***Nebenbahn-Atmosphäre aus*** Bodo Schulz

Wagen gen Syke, um von dort nach Sonnenaufgang beachtliche Züge nach Hoya zu bringen.

Der fotografischen Aufmerksamkeit entzogen sich die Ein-Wagenzüge überwiegend. Das Interesse lag eher bei Güterzügen, die bis zum Horizont zu reichen schienen und auf eindrucksvolle Weise die Leistungsfähigkeit der Bahn unterstrichen. In Erinnerung wird die Bemerkung eines Fahrdienstleiters in Schleswig bleiben, der anlässlich eines Besuchs mit Kamera beim Anblick eines gen Norden fahrenden Güterzuges mit immerhin drei Wagen verlegen herausbrachte, das sei ihm aber „wirklich peinlich“. Normalerweise komme diese Leistung als „richtiger“ Zug! Die Nebenbahnen waren wohl jener Betriebszweig, bei dem diese Zugform noch am häufigsten zum Alltagsgeschehen gehörte. Und wahrscheinlich ist sie dort noch heute immer noch am häufigsten zu erleben. *Andreas Mausolf*

*Bis in die 1990er-Jahre hinein bildeten die Elloks der Baureihe 139 das Rückgrat des Verkehrs auf der Höllental- und Dreiseenbahn im Schwarzwald. DB-Ellok 139 134 verlässt am 8. August 1979 den Bahnhof Hinterzarten mit einem Eilzug, der 601 unternimmt indessen eine Testfahrt im Hochschwarzwald Zeno Pillmann*



■ Bundesbahn-Baureihe 139 im Fahrzeugporträt

# Einheits-Ellok für steile Strecken

*Schon seit mehr als 60 Jahren sind einige Elloks der Baureihe 139 im unermüdlichen Betriebsdienst eingesetzt. Sie entstanden Ende der 1950er-Jahre als Steilstrecken-Variante der E 40 und sind mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgerüstet. Insgesamt wurden zwischen 1960 und 1965 von der DB 31 Lokomotiven beschafft; in den 1990er-Jahren ließ die Deutsche Bahn zusätzliche 18 Loks der Baureihe 110 zur 139 umbauen*



Moderne Elloks genießen gegenüber älteren Modellen den Vorteil, dass sie Bremsenergie zurückspeisen können. Das fördert Effizienzsteigerungen und spart Energie. Auch das Bahnunternehmen Lokomotion besitzt eine stattliche Anzahl moderner Drehstromloks mit Bremsenergie-rückspeisung. Doch trotzdem setzt das Münchner EVU bis heute noch einige Elloks der Baureihe 139 ein. Sie transportieren Containerzüge über die Achse München – Brenner oder finden als Schublok auf der Brenner-Nordrampe Verwendung. So kann man die Einheitselloks dieser Baureihe bis in die Gegenwart regelmäßig im Betriebsdienst erleben.

Das ist vor allem deshalb erstaunlich, weil die Einsatzgeschichte dieser Baureihe inzwischen über 60 Jahre anhält. Damit zählen die verbliebenen Maschinen der Baureihe 139 zu den dienstältesten Einheitsloks im Regelbetrieb in Deutschland. Die Entwicklung begann in den 1950er-Jahren. Auf Basis der fünf Probelokomotiven der Baureihe E 10<sup>0</sup> definierte die Deutsche Bundesbahn seinerzeit ein Typenprogramm, in dem die Baureihe E 40 zur Beförderung von Güterzügen vorgesehen war. Aber auch Reisezüge sollten mit dieser Baureihe gefahren werden. Es war früh vorgezeichnet, dass die E 40 in großen Stückzahlen benötigt würde. Sie ist eine Gemeinschaftsentwicklung von der Bundesbahn sowie den Firmen Krauss-Maffei und Siemens unter Beteiligung von AEG, BBC, Henschel und Krupp. Die Lieferung erfolgte zwischen Ende 1956 und 1973. Im Laufe dieses langen Beschaffungszeitraums gab es zwar diverse Lokanpassungen an den aktuellen Stand der Technik, doch im Wesentlichen blieb die Konstruktion unverändert, auch wenn sich das äußere Bild der Maschinen über die verschiedenen Bauserien leicht wandelte.

## Unterschiede zwischen E 10/E 40

Aus technischer Sicht ist die E 40 weitgehend identisch mit der E 10. Unterschiede resultieren nur aus dem jeweiligen Einsatzfeld. Als Güterzuglok besitzt sie ein Getriebe für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Entsprechend dieser Geschwindigkeit ist auch die Bremse einfacher ausgeführt als bei der E 10, so wurde auf die elektrische Widerstandsbremse verzichtet und lediglich eine Knorr-Einkammer-Druckluftbremse eingebaut. Der Verzicht auf die elektrische Bremse hatte zwei Gründe: Zum einen reichte die Bremskraft der Widerstandsbremse nicht aus, einen auch nur mittelschweren Güterzug bei der Fahrt im Gefälle auf Beharrungsgeschwindigkeit zu halten. Zum anderen konnte man damit Kosten in der Beschaffung und Unterhaltung einsparen.

Andererseits bot sich die Möglichkeit, für besondere Anwendungsfälle auch die E 40 analog der Baureihe E 10 mit elektrischer Bremse nachzurüsten. Davon machte die Bundesbahn bereits frühzeitig bei den Mitte 1959 gelieferten E 40 131 bis 137 Gebrauch, die Anfang 1960 nachträglich



**Zwischen Erkrath und Hochdahl stellen vier Maschinen der Baureihe E 40<sup>11</sup> ab Mai 1963 ihr Leistungsvermögen im Schiebedienst unter Beweis** Helmut Säuberlich/Slg. O. Strüber (o.), Archiv ALBA (u.)

eine Widerstandsbremse (siehe Kasten rechts unten) erhielten. Äußerlich waren diese Loks an den Belüftungsöffnungen im großen Dachaufbau zu erkennen. Hinter der Nummer wurde ein hochgestelltes W für Widerstandsbremse eingefügt: E 40 131<sup>W</sup> bis 137<sup>W</sup>. Durch die Nutzung der elektrischen Widerstandsbremse sollte der Verschleiß der Bremsklötze verringert und eine Überhitzung der Radreifen während des Bremsens vermieden werden.

### Tests mit elektrischer Bremse

Bereits ab Werk waren die 1960 in Dienst gestellten E 40 163 bis 166 mit elektrischer Bremse ausgerüstet. Bei ihnen wurde auf das „W“ hinter der Loknummer verzichtet. 1961 wurden die Maschinen in E 40 1131 bis 1137 und 1163 bis 1166 umgezeichnet, womit die Unterbaureihe E 40<sup>11</sup> entstanden war, die ab 1968 mit neuer Nummer als Baureihe 139 im Bestand geführt wurde. Erste Einsatz-Dienststelle der Baureihe E 40<sup>11</sup> war Offenburg. Von dort aus wurden die Maschinen auf der im Frühjahr 1960 auf das normale Stromsystem mit einer Frequenz von 16 2/3 Hertz umgestellten Höllentalbahn erprobt und teilten sich den Dienst mit den Lokomotiven der älteren Baureihe E 44<sup>W</sup>, die ebenfalls mit einer elektrischen Bremse ausgestattet waren. Außerdem waren die E 40<sup>11</sup> auf der Rheintalstrecke und der Dreiseisenbahn anzutreffen. Dem Einsatz der E 40<sup>11</sup> auf der Höllentalbahn war bereits im Sommer 1959 ein erster Probebetrieb mit einer E 40 ohne Widerstandsbremse und einer E 44<sup>W</sup> mit einer solchen Bremse vorausgegangen. Dazu wurde die Spannung für nur einen Tag umgestellt. Die Fahrten zeigten, dass die E 40 für diesen Einsatz geeignet war, allerdings sollte auf die elektrische Bremse nicht verzichtet werden. Ein



weiterer Probebetrieb fand im März und April 1960 mit den beiden E 40 313 und 137 statt, die bereits mit der Bremse ausgestattet waren.

Für den Einsatz auf der Steigungsstrecke zwischen Erkrath und Hochdahl wurden 1964/65 mit E 40 1309 bis 1314 fünf weitere E 40<sup>11</sup> mit elektrischer Bremse geliefert. Auf diesem Streckenabschnitt musste auf einer Länge von nur zweieinhalb Kilometern ein Höhenunterschied von 82 Metern überwunden werden. Zuvor taten hier schon von September 1963 bis Mai 1964 die ehemals Offenburger Loks E 40 1163 bis

1166 Dienst. Sie gingen danach vom Bw Dortmund an das Bw Hagen-Eckesey weiter. Zwar mussten die Züge weiterhin mit Dampfloks bespannt werden, weil die umgebenden Strecken noch nicht elektrifiziert waren, doch nun konnten sie elektrisch nachgeschoben werden.

Für die Ruhr-Sieg- und die Nord-Süd-Strecke gingen in den Jahren 1964 und 1965 noch die E 40 1315 bis 1316 und 1552 bis 1563 in Betrieb. Sie wurden zwar alle beim Bw Hannover in Dienst gestellt, aber nach nur wenigen Monaten nach Hagen-Eckesey und Bebra weitergereicht.

Nach Ablieferung der letzten Elloks verteilten sich diese auf die Betriebswerke Offenburg (sieben Loks E 40 1131 bis 1137), Hagen-Eckesey (zehn Loks E 40 1163 bis 1166 und 1309 bis 1314) und Bebra (14 Loks E 40 1315, 1316 und 1552 bis 1563). Somit hatte die Bundesbahn 31 E 40<sup>11</sup> in ihrem Bestand. Bei Lieferung der letzten E 40<sup>11</sup> waren die ersten Maschinen bereits fünf Jahre in Betrieb, und es hatte sich gezeigt, dass der Nutzen der elektrischen Widerstandsbremse in keinem Verhältnis zum Wartungsaufwand und zu den Kosten stand, deshalb verzichtete die Bundesbahn auf die Beschaffung weiterer E 40<sup>11</sup>.

### Tagesleistungen bis zu 800 Kilometer

An dieser Verteilung und dem Einsatz der seit 1968 als Baureihe 139 im Nummernschema der Bundesbahn geführten Maschinen änderte sich bis in die Mitte der 1970er-Jahre nur wenig. Es wurden Laufleistungen von bis zu 800 Kilometern pro Tag überwiegend im Güterzugdienst erbracht. Um auf der Dreiseenbahn im Schwarzwald Wendezüge einsetzen zu können, wurden 139 131 und 136 im April bzw. Juli 1971 entsprechend ausgerüstet. Weitere Maschinen folgten 1985 (139 135 und 137) sowie 1988 (139 309 bis 316). In allen Fällen handelte es sich um die konventionelle Wendezugsteuerung mit 36-poligem Kabel. Zur Erprobung der Steuerung wurden 139 131 und 136 zunächst in München beheimatet und dort in den Plänen der Baureihe 141 eingesetzt. Im November 1972 gingen sie in

### » In den 1970er-Jahren liefen die DB-Elloks der Baureihe 139 bis zu 800 Kilometer pro Tag

den Schwarzwald zurück. Weil hier aber zunächst nur eine Lok auf der Strecke zwischen Titisee und Seebrugg benötigt wurde, konnte die andere Maschine zusammen mit einem Steuerwagen auf unterschiedlichen Strecken ausgiebig getestet werden.

Zum Beginn des Winterfahrplans 1975/76 wurden alle 139er beim Bw Offenburg zusammengezogen, wo mit der Schwarzwaldbahn inzwischen eine weitere Gebirgsstrecke neben der Höllentalbahn zum Einsatzgebiet zählte. Standesgemäß durfte die 139 137 im August 1975 den elektrischen Eröffnungszug auf der Schwarzwaldbahn bespannen. Bis zum Sommer 1978 gehörten auch Schnellzüge auf der Rheinstalstrecke zu den Aufgaben der Baureihe 139. Diese musste sie jedoch dann an die Baureihe 110 abgeben, damit die Züge in Offenburg nicht mehr umgespannt werden mussten. Allerdings war die Anhängelast für die 110 auf den Bergstrecken zunächst auf 250 Tonnen begrenzt; erst 1983 wurde sie auf 380 Tonnen erhöht. Im Sommer 1979 endete dann der Mischbetrieb der Baureihe 139 mit der Baureihe 145 im Schwarzwald, und die 139 übernahmen fortan alle Aufgaben



**139 136 und 139 131 überqueren mit einem Nahverkehrszug aus Seebrugg die Brücke in Schluchsee. Beide Loks erhielten bereits 1971 eine Wendezugsteuerung**

Zeno Pillmann

#### Technik erklärt

#### Stichwort: Widerstandsbremse

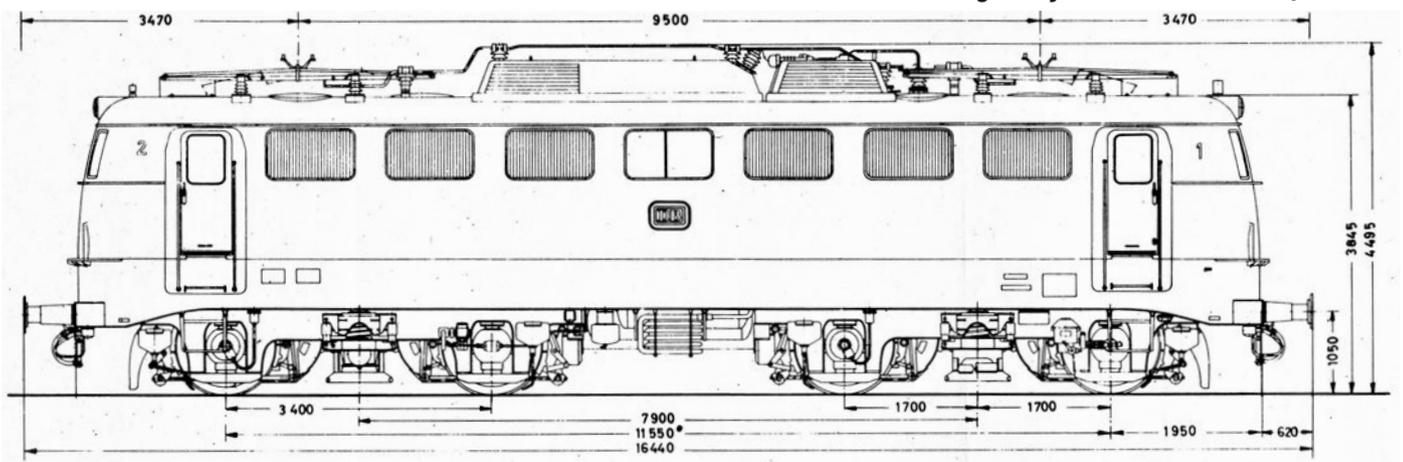
Die Widerstandsbremse gehört zu den Bauformen elektrischer Bremssysteme. Bei ihr wirken die Fahrmotoren als selbst- oder fremderregte Generatoren. Dabei wird der erzeugte Strom in konstante Belastungswiderstände geleitet. Die Bremskraft wird über die Veränderung des Erregerstroms erreicht. Ein großer Vorteil der Widerstandsbremse ist ihr verschleißloses Arbeiten, zudem löst sie nach Blockieren selbsttätig wieder aus, was sie speziell im oberen Geschwindig-

keitsbereich wirkungsvoller macht als beispielsweise eine Druckluftbremse. Lediglich im unteren Drittel der Höchstgeschwindigkeit lässt die Bremskraft mit fallender Geschwindigkeit nach, da sich die Regelbarkeit erschöpft. Bei Fahrzeugstillstand zeigt die Widerstandsbremse gar keine Wirkung. Da sie auch nur jene Treibradsätze bremsen kann, die mit einem Elektromotor gekoppelt sind, kann die Widerstandsbremse nie eine Druckluftbremse vollständig ersetzen. *em*



**Im April 1978 gab es diese Begegnung zwischen der DB-Standard-Baureihe 140 und der mit ihr bauartverwandten Steilstreckenversion der Baureihe 139** Henning Folz

**Loktypenzeichnung der DB-Baureihe 139 mit allen wichtigen Maßen in Millimetern** DB/Slg. Oliver Strüber



auf den bekannten Strecken. 1986 wurden sämtliche 31 Loks nach Mannheim versetzt, ohne dass sich an den Einsätzen etwas änderte.

### Umrüstungen zur Baureihe 110

Die weitgehende Gleichheit der E 40 mit der E 10 führte dazu, dass es im Laufe der Jahre bei einigen Loks zu einem Umbau mit Wechsel in die jeweils andere Baureihe kam. Der erste Fall war der Umbau der 139 134 in 110 511 im April 1985. Die 139 ersetzte die ein Jahr zuvor in Königsdorf verunfallte 110 477 und bekam beim Umbau die Antriebseinheiten der 110. Im Jahre 1990 testete die DB 150 Loks der Reichsbahn-Baureihe 143 und setzte sie leihweise auf ihren Strecken ein. Das hatte auch Auswirkungen auf die Baureihe 139, denn diese wurde auf Schwarzwald- und Höllentalbahn durch in Mannheim stationierte 143er verdrängt. Im Sommer 1991 wurden deshalb alle 139er ohne Wendezugsteuerung nach München umstationiert, wo 139 552 bis 558 bereits seit Dezember 1990 tätig waren.

### Technische Daten DB-Baureihe E 40<sup>11</sup>/139

Baureihenbezeichnung bis/ab 1968	E 40 <sup>11</sup> /139
Indienststellung	1959 bis 1965
Stückzahl	31 (ohne Umbauten)
Achsfolge	Bo'Bo'
Länge über Puffer	16.490 mm
Treibraddurchmesser	1.250 mm
Dienstmasse	86 t
Reibungsmasse	86 t
mittlere Radsatzlast	21,5 t
Stromsystem	15 kV/16 2/3 Hz
Fahrmotoren	4
Nennleistung	3.620 kW
Anfahrzugkraft	280 kN
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h (später 110)
Antriebsart	Gummiringfeder
Steuerung	Hochspannungsschaltwerk
Dauerfahrstufen	28

So waren schließlich 18 Loks in München zu Hause und zwölf noch in Mannheim.

### Buntes Einsatzspektrum

Von München aus waren diese 139er vor Güterzügen und Zügen der „Rollenden Landstraße“ bevorzugt in Richtung Österreich und Italien zum Brenner unterwegs. Aber auch Villach war Zielbahnhof. In Deutschland wurde außer Güterzügen auch eine Nahverkehrsleistungen in Bayern gefahren. Später kam noch der D 724 zwischen Berchtesgaden und Freilassing hinzu. Die wendezugfähigen 139er bekamen in Mannheim einen neuntägigen Umlaufplan, in dem sie rund 600 Kilometer am Tag zurücklegten. Dabei waren sie überwiegend mit Personenzügen auf den bekannten Schwarzwaldstrecken unterwegs. Ein Güterzugpaar brachte die Loks aber auch nach Hagen, wo sie bis zu ihrer Rückfahrt in den Süden einige Füllleistungen unter anderem nach Wanne-Eickel, Duisburg und Bochum erbrachten.



**Auch die Schwarzwaldbahn Offenburg – Konstanz zählte in den 1980er-Jahren zu einem klassischen Revier für die Baureihe 139. Die Elloks 139 165 und 139 557 haben am 21. Juli 1984 mit ihrem Güterzug die Rampenstrecke von Engen erklommen und unterqueren im Hattinger Tunnel sogleich die Wasserscheide Donau/Rhein** *Georg Wagner*

### Weitere 139er aus Umbauten

Mitte der 1980er-Jahre hatten sich der Zustand der Loks der Baureihen 112 und 114 und besonders die Laufeigenschaften aufgrund des Alters so weit verschlechtert, dass das BZA München die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h heruntersetzte. Weil diese Maschinen aber noch gebraucht wurden, entschloss sich die Bundesbahn zu einer Aufarbeitung. Ab 1993 wurden die Loks der Baureihe 114 mit Drehgestellen und Seriengetrieben älterer 110 ausgestattet und in diese Baureihe integriert. Die 18 Maschinen der Baureihe 110, die ihre Drehgestelle abgeben mussten, bekamen dafür die Laufwerke ausgemusteter Loks der Baureihe 140. Weil sie damit nur noch 120 km/h fahren durften, ihre elektrische Widerstandsbremse aber noch hatten, reihte die Bundesbahn sie in die Baureihe 139 ein. Auch sie wurden in München beheimatet.

Zu Beginn des Jahres 1994 gingen die Loks der Baureihe 139 in den Bestand der Deutschen Bahn über, die die Maschinen zunächst noch voll in ihren Unterhaltungsbestand übernahm. Im Mai 1994 schied die erste 139 aus dem Bestand aus: 139 563 verunglückte in Innsbruck und wurde nicht wieder repariert, sondern Ende November 1994 ausgemustert und später im AW München-Freimann zerlegt. Im Herbst 1995 standen der Bahn schon so viele Loks der Baureihe 143 für den Einsatz im Schwarzwald zur Verfügung, dass dort auf die Baureihe 139 ganz verzichtet werden konnte. Die Maschinen gingen komplett



**Lokführer Martin Stocker bei der Arbeit auf dem Führerstand von 139 133 am 13. Oktober 2010 in Rosenheim. Zu jener Zeit ist die Maschine bereits bei Lokomotion im Einsatz** *Dirk Höllerhage*

**Im Sommer 1978 hat die attraktive in Ozeanblau/Beige lackierte Ellok 139 552 einen Personenzug nach Triberg an der Schwarzwaldbahn gebracht** *Jürgen Hörstel*





**Zwischen Wiederelektrifizierung Ende 2002 und Umstellung auf 426er im Mai 2003 fuhren im Außerfern Wendezüge mit 139er, hier im Februar 2003 bei Lermoos** Helmut Petrovitsch



**Die im Jahre 2000 in München Hbf wartende 139 139 der Deutschen Bahn zeigt deutliche Einsatzspuren und einen farblich schlechten Erhaltungszustand** Michael Dostal

**139 164 hat am 6. Juni 2007 einen Güterzug am Haken und rauscht am architektonisch attraktiven Stellwerk von Düsseldorf-Rath vorüber** Egon Pempelforth



zu ihren Schwestern nach München und wurden im Wendezugeneinsatz zwischen Freilassing und Berchtesgaden sowie zwischen Traunstein und Ruhpolding genutzt. München beheimatete Ende 1995 nun 47 Exemplare der Baureihe 139.

### 2010 begann die Abstellung

Entsprechend ihres Aufgabengebiets gingen die 47 Maschinen nach der Bahnreform von 1999 an DB Cargo und wurden im Februar 2002 geschlossen nach Nürnberg umbeheimatet. Dabei änderte sich ihr Einsatzgebiet nur wenig, und die Bahn hielt – im Gegensatz zur Baureihe 140 – nach wie vor an den Maschinen fest. Allerdings schieden 139 136 und 139 im April 2003 aus dem Bestand aus. Im Jahr darauf folgten 139 133 und 177. Sie wurden von der Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction übernommen. Ab Anfang April 2005 wurden die Loks dann vom Baureihen-Management in Berlin betreut und disponiert.

Nach einzelnen Ausmusterungen zwischen 2003 und 2009 begann 2010 eine groß angelegte Abstellaktion der Baureihe 139. Dabei schieden sowohl Original- als auch Umbaulokomotiven aus. Akuter Fahrzeugmangel führte im Sommer 2013 dazu, dass schon abgestellte Exemplare kurzzeitig reaktiviert wurden. Betrug der Einsatzbestand Ende 2015 noch sieben Maschinen, so war Ende 2016 keine mehr aktiv. Allerdings waren 139 132, 222, 309, 313, 554, 557 und 562 noch nicht ausgemustert, sondern nur von der nächsten Untersuchung zurückgestellt.

### Private zeigten Interesse

Weil der Zustand der Fahrzeuge bei der Ausmusterung noch recht gut war, interessierten sich

Die Elloks der Baureihe DB-Baureihe E 40<sup>11</sup>/139 im Überblick

Nummer	Hersteller	Fabriknr.	Abnahme	Erst-Bw	Umbau	UIC-Nr.	Ausmusterung	Verbleib
E 10 122	Hen/SSW	29.102	20.2.1958	Koblenz-Mosel	14.4.1994	139 122-6	11.11.2009	zerlegt
E 40 1131	KM/SSW	18.542	14.7.1959	Offenburg		139 131-7	6.4.2010	zerlegt
E 40 1132	KM/SSW	18.543	31.7.1959	Offenburg		139 132-5	20.9.2016	zerlegt
E 40 1133	KM/SSW	18.544	10.8.1959	Offenburg		139 133-3	14.12.2004	Lokomotion
E 40 1134	KM/SSW	18.545	14.8.1959	Offenburg		139 134-1	19.4.1985	Umbau in 110 511
E 40 1135	KM/SSW	18.546	25.8.1959	Offenburg		139 135-8	1.11.2011	Lokomotion
E 40 1136	KM/SSW	18.547	28.8.1959	Offenburg		139 136-6	9.4.2003	zerlegt
E 40 1137	KM/SSW	18.548	08.9.1959	Offenburg		139 137-4	22.9.2010	zerlegt
E 10 139	KM/AEG	18.447/7.444	5.5.1958	Frankfurt (Main) 1	4.4.1995	139 139-0	4.4.2003	zerlegt
E 10 145	Hen/BBC	29.115	21.5.1958	Koblenz-Mosel	16.9.1993	139 145-7	9.8.2010	zerlegt
E 10 157	Krupp/AEG	3.617/7.566	22.11.1957	Frankfurt (Main) 1	29.12.1993	139 157-2	29.12.1993	zerlegt
E 40 1163	KM/SSW	18.661	6.5.1960	Offenburg		139 163-0	30.3.2010	zerlegt
E 40 1164	KM/SSW	18.662	18.5.1960	Offenburg		139 164-8	9.8.2010	zerlegt
E 40 1165	KM/SSW	18.663	18.5.1960	Offenburg		139 165-5	22.9.2010	zerlegt
E 40 1166	KM/SSW	18.664	24.5.1960	Offenburg		139 166-3	9.8.2010	zerlegt
E 10 172	Krupp/SSW	3.788	16.5.1958	Heidelberg	13.1.1995	139 172-1	22.12.2008	zerlegt
E 10 177	Krupp/SSW	3.793	20.10.1958	Heidelberg	11.1.1995	139 177-0		Lokomotion
E 10 213	KM/AEG	18.478/7.593	15.12.1958	Frankfurt (Main) 1	22.12.1994	139 213-3		Lokomotion
E 10 214	KM/AEG	18.480/7.594	26.1.1959	Frankfurt (Main) 1	17.1.1995	139 214-1	15.5.2006	zerlegt
E 10 222	KM/AEG	18.681	15.3.1961	Dortmund Bbf	23.2.1995	139 222-4		
E 10 246	KM/SSW	18.762	28.5.1962	Köln-Deutzerfeld	1.12.1994	139 246-3		zerlegt
E 10 250	KM/SSW	18.957	3.5.1963	Nürnberg Hbf	4.11.1994	139 250-5	22.9.2010	zerlegt
E 10 255	KM/SSW	18.962	31.5.1963	Hannover	15.6.1993	139 255-4	22.9.2010	zerlegt
E 10 260	KM/SSW	18.967	5.7.1963	Hannover	4.5.1994	139 260-4		Lokomotion
E 10 262	KM/SSW	18.921	13.9.1962	Dortmund Bbf	8.4.1994	139 262-0		BayernBahn
E 10 264	KM/SSW	18.923	19.10.1962	Heidelberg	16.3.1994	139 264-6	9.8.2010	zerlegt
E 10 283	KM/SSW	18.952	2.4.1963	Dortmund Bbf	21.6.1993	139 283-6		Lokomotion, zerlegt
E 10 285	KM/SSW	18.954	10.4.1963	Dortmund Bbf	10.6.1994	139 285-1	17.12.2011	Eisenbahnges. Potsdam
E 10 287	KM/SSW	18.956	24.4.1963	Dortmund Bbf	7.7.1994	139 287-7		BayernBahn
E 40 1309	KM/SSW	18.838	28.7.1964	Hannover		139 309-9		BayernBahn
E 40 1310	KM/SSW	18.839	10.8.1964	Hannover		139 310-7	20.11.2007	Lokomotion
E 40 1311	KM/SSW	18.840	18.8.1964	Hannover		139 311-5	27.1.2016	Lokomotion
E 40 1312	KM/SSW	18.841	21.8.1964	Hannover		139 312-3	1.2.2006	Lokomotion
E 40 1313	KM/SSW	18.842	26.8.1964	Hannover		139 313-1		
E 40 1314	KM/SSW	18.843	3.9.1964	Hannover		139 314-9		
E 40 1315	KM/SSW	18.844	9.9.1964	Hannover		139 315-6	9.8.2010	zerlegt
E 40 1316	KM/SSW	18.845	21.9.1964	Hannover		139 316-4	6.4.2010	zerlegt
E 40 1552	KM/SSW	19.066	12.11.1964	Hannover		139 552-4	12.7.2010	zerlegt
E 40 1553	KM/SSW	19.067	26.11.1964	Hannover		139 553-2	12.7.2010	zerlegt
E 40 1554	KM/SSW	19.068	16.12.1964	Hannover		139 554-0		zerlegt
E 40 1555	KM/SSW	19.069	11.12.1964	Hannover		139 555-7	22.9.2010	Lokomotion
E 40 1556	KM/SSW	19.070	14.1.1965	Hannover		139 556-5	11.11.2009	zerlegt
E 40 1557	KM/SSW	19.071	13.1.1965	Hannover		139 557-3	16.6.2016	
E 40 1558	KM/SSW	19.072	26.1.1965	Hannover		139 558-1	22.9.2010	RailAdventure
E 40 1559	KM/SSW	19.073	5.2.1965	Hannover		139 559-9	22.9.2010	zerlegt
E 40 1560	KM/SSW	19.074	16.2.1965	Hagen-Eckesey		139 560-7	9.8.2010	zerlegt
E 40 1561	KM/SSW	19.075	25.2.1965	Hagen-Eckesey		139 561-5	12.7.2010	zerlegt
E 40 1562	KM/SSW	19.076	18.3.1965	Hagen-Eckesey		139 562-3	13.7.2019	zerlegt
E 40 1563	KM/SSW	19.077	25.3.1965	Hagen-Eckesey		139 563-1	30.11.1994	zerlegt

AEG = Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft/Berlin, BBC = Brown, Boveri & Cie./Baden (Schweiz), Hen = Henschel-Werke/Kassel, KM = Krauss-Maffei/München, SSW = Siemens-Schuckertwerke/Berlin



**Die 139 262 gehört der BayernBahn und zieht am 16. September 2017 in Esslingen (Neckar) einen Kesselwagenganzzug**

Michael Dostal (2)

mehrere private Eisenbahnunternehmen für die Maschinen. Allen voran die eingangs genannte Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion. Das im Jahr 2000 gegründete Unternehmen übernahm von der DB AG viele Güterzug-Leistungen nach Österreich und zum Brenner – also Züge, die bereits mit der Baureihe 139 bespannt wurden – und beschaffte dafür acht Lokomotiven dieser Baureihe. Die Loks wurden aufgearbeitet und bekamen einen auffälligen weiß/schwarzen Anstrich mit blauen Zebra-Streifen. Außerdem wurden bei einigen Loks Einholm-Stromabnehmer und neue Puffer montiert.

Ein weiterer Kunde ist die BayernBahn mit Sitz in Nördlingen. Bei ihr stehen die Elloks 139 262, 287 und 309 im Einsatz. Bemerkenswert sind die Lackierungen der BayernBahn-Maschinen. So ist 139 262 als blaue 110 262 unterwegs. Die 139 287 hat blaue Lokenden, ihre Seitenwände sind zwischen den Einstiegstüren orangefarben lackiert. 139 309 ist mit komplett orangefarbenem Lokkasten unterwegs. Allen gemeinsam sind der traditionell schwarze Rahmen und das schwarze Laufwerk.

Die 139 285 gelangte 2011 zur Eisenbahngesellschaft Potsdam. Sie trägt den blauen Firmen-



**Eine originelle Lackierung in Blau/Orange trug 139 287 im Herbst 2017, als sie für die BayernBahn in Göppingen unterwegs ist**

**Die 139 558 fährt für RailAdventure und begegnet uns Ende Mai 2018 vor einem Containerzug in Matri bei Brenner**





**Das auffälligste Lackierschema an der Baureihe 139 wählte der private Einsteller Lokomotion mit seinem Zebra-Design**

Michael Dostal

anstrich. Die inzwischen grau lackierte 139 558 wird seit Anfang 2012 von RailAdventure zur Überführung von Fahrzeugen genutzt. Auch die ehemalige 139 134 ist heute noch als 110 511 aktiv. Nachdem die weiß lackierte Gewährleistungslok des Werks Dessau Anfang Oktober 2013 aus diesem Dienst ausgeschieden war, kam sie zur Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn (PRESS), die sie in

blau/weißer Lackierung der National Express Holding zur Verfügung stellte. Im August 2022 wurde eine Hauptuntersuchung an der im August 1959 abgenommenen Lokomotive abgeschlossen, dabei erhielt sie einen Bundesbahn-typischen Anstrich in Ozeanblau/Beige (siehe *em* 12/2022, Seite 25). So ist sie auch heute noch fast jeden Tag im Betriebsdienst in Deutschland anzutreffen. Das 60-jährige

Dienstjubiläum hat die Maschine längst hinter sich gelassen.

### Eigentlich reif fürs Museum

Insofern befinden sich gegenwärtig noch einige Elloks der Baureihe 139 in bester Verfassung. Das erklärt vielleicht auch, warum es bis heute noch keine Museumsmaschine dieser Baureihe gibt. Verdient hätte sie es jedenfalls! *Michael Dostal*

**Mitte Mai 2014 ist 139 287 der BayernBahn im alten DB-Outfit mit dem Henkel-Zug DGS 84097 Langenfeld (Rheinland) – Gunzenhausen bei Würzburg unterwegs** *Rainer Nenninger*



Die Baureihe 139 in Modell

# Bundesbahn-Ellok

## in zuletzt farbenfroher Vielfalt

*Obwohl die ersten Elloks der Baureihe 139 schon vergleichsweise früh bei der DB zum Einsatz kamen, ließ die Modellbahnindustrie mit Nachbildungen ein Weilchen auf sich warten – im Unterschied zur „Mutterbauart“ E 40*

*Auf HO-Anlagen mit Steilstrecken eignet sich das Roco-HO-Modell der 139 132 als Epoche-IV-Ellok der Deutschen Bundesbahn ausgezeichnet. Ihre Kraft genügt locker, um die drei „Silberlinge“ und auch mehr zu ziehen*

*Markus Tiedtke/Michael U. Kratzsch-Leichsenring*

Die Ursache dafür, dass es erst spät Modelle der DB-Baureihe 139 zu kaufen gab, dürfte in ihrer sehr großen Ähnlichkeit zur Baureihe E 40/140 zu finden sein. Zudem war das Einsatzgebiet der Loks regional begrenzt. Bei den meisten Modellbahnern werden die exotischeren Schwestern der 140 wohl erst dann in den Fokus gerückt sein, als sie nach der teilweisen Übernahme des DB-Bestandes durch das private Bahnunternehmen Lokomotion in dessen auffälliger Zebra-Lackierung über die Gleise bevorzugt des (Vor-)Alpenlandes rollten. Jene für die Epoche III typische Beschilderungen und Ausführungen als E 40<sup>11</sup> sind uns nicht bekannt.

### Modellübersicht für HO

Die erste 139 kam von einem nicht gerade für deutsche Modelle bekannten Hersteller, nämlich von *Jouef*. Dort wurde zwischen 1977 und 1979 unter der Artikelnummer 8864 die Ellok 139 562 in Ozeanblau/Beige gefertigt. 1990 folgte eine nochmalige, unveränderte Auflage unter der Artikelnummer 885504. *Märklin*-Fans erhielten zwischen 1995 und 1998 im Delta-Programm die 139 165 in Chromoxidgrün mit rotem DB AG-Logo. Die 139 133 der Lokomotion legten die Göppinger schließlich unter der Artikelnummer 37405 im Jahre 2012 auf. Von 2014 bis 2015 war wiederum eine chromoxidgrüne Lok der Bundesbahn zu haben: 139 315 unter 37406. Wie bei *Märklin* seinerzeit üblich, waren die Loks nur auf einem Drehgestell angetrieben, das zweite trug den obligatorischen Schleifer und war antriebslos.

Im Jahre 1999 rollte schließlich die erste 139 von *Roco* in den Handel. Es war die seinerzeit aktuelle Ausführung als 139 246 im Rot von DB Cargo mit Scherenstromabnehmern (46386). Wie bei *Roco* damals bereits Standard, verfügte die Lok über einen Mittelmotor und Antrieb auf alle vier Radsätze. Wechselstrombahner gingen aber noch leer aus. In den folgenden drei Jahren war unter derselben Artikelnummer die Lok 139 262 in gleicher Ausführung zu haben. Ab 2010 folgte die 139 133 der Lokomotion im Zebra-Design in Gleich- wie Wechselstrom-Version (62349/68349). Lok 139 312 erschien ab 2013 mit neuer PluX16-Schnittstelle, aber noch immer mit Scherenstromabnehmern. Im Jahr darauf erhielten sowohl Gleich- wie auch Wechselstrom-Fans eine (Sound-)Lok in der Ausführung der DB AG ohne Anschriften auf den Seitenwänden (72556/-57/78557). Das Jahresthema „Höllental-



Überraschend war es die französische Marke Jouef, die 1977 als erster HO-Hersteller die DB-Ellok der Baureihe 139 auflegte

Patrick Koslowski



Märklins HO-Ausführung der Baureihe 139 als Lok der Lokomotion im Zebra-Design Werk

bahn“ führte 2017 parallel zur Präsentation der Dampflok der Baureihe 85 bei *Roco* auch zu einer Neuauflage der Baureihe 139 in Chromoxidgrün der Epoche IV. Lok 139 132 wurde sowohl als Gleich- wie auch Wechselstrom-Ellok mit Sound aufgelegt (73581/79581). Wiederum als Lok der

Lokomotion, doch diesmal mit Einholm-Stromabnehmern, folgte 2019 die 139 311 (73584/-85/79585). Die digitalisierten Versionen besaßen zudem Sound. Zuletzt nahm sich auch *Piko* dieser Baureihe an. Die Sonneberger legten im Jahr 2022 die 139 558 in den Farben der RailAd-

### Modelle der DB-Baureihe 139

Nenngröße	Hersteller
G	LGB
HO	Jouef, Märklin, Piko, Roco
TT	Tillig
N	Fleischmann, Hobbytrain, Minitrix
Z	Märklin

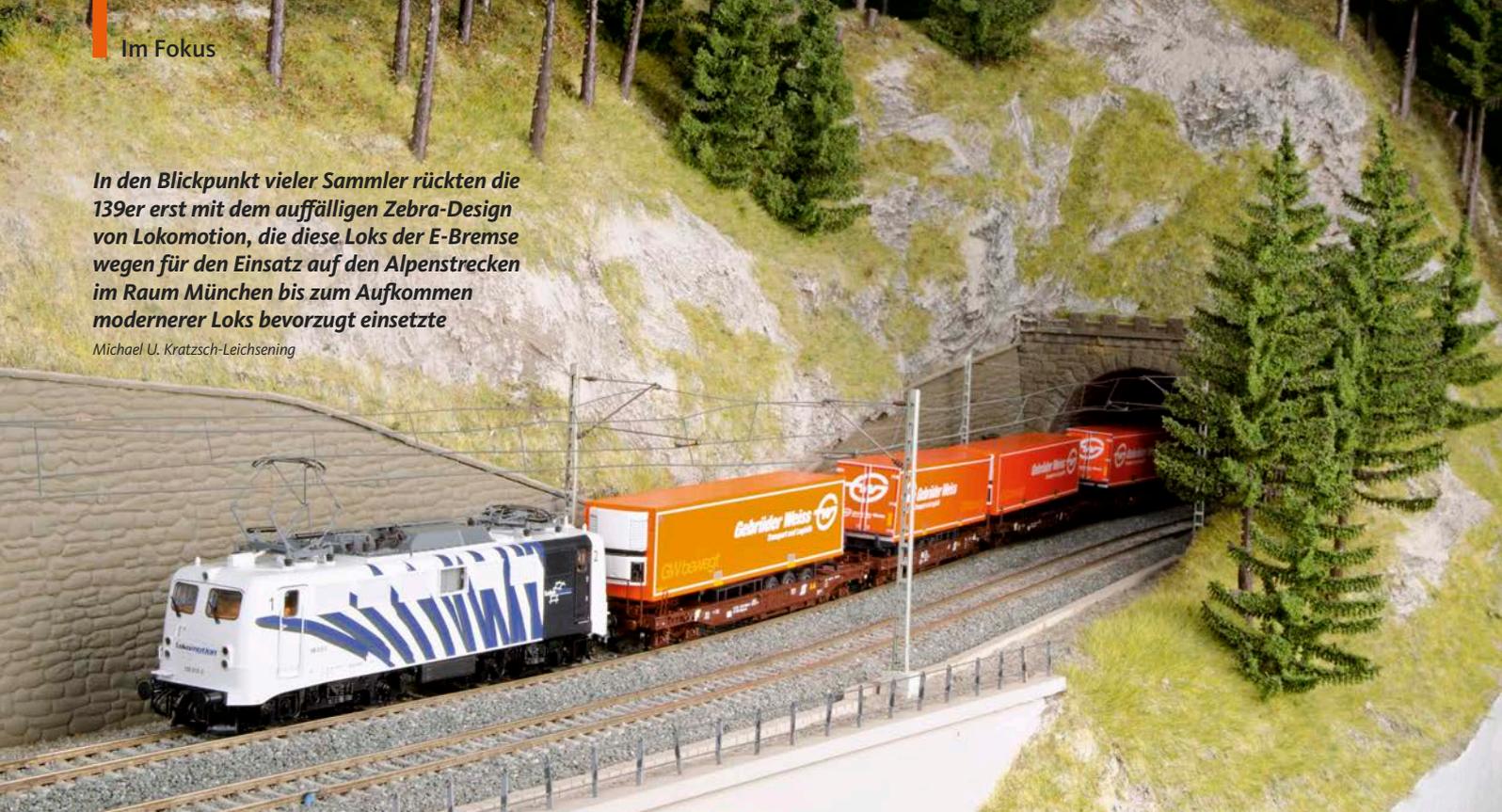


Erst im Roco-HO-Direktvergleich fällt bei der 139er (vorn) das zusätzliche Lüftergitter am langen Dachkasten gegenüber der Baureihe 140 auf

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

*In den Blickpunkt vieler Sammler rückten die 139er erst mit dem auffälligen Zebra-Design von Lokomotiv, die diese Loks der E-Bremse wegen für den Einsatz auf den Alpenstrecken im Raum München bis zum Aufkommen modernerer Loks bevorzugt einsetzte*

*Michael U. Kratzsch-Leichsening*



*Von Roco kamen bislang die meisten Varianten an 139er-Privatbahnlokomotiven heraus, so auch diese aufwendig lackierte Ellokversion von Lokomotiv*



*Auch Piko legte eine 139er im Maßstab 1:87 auf, allerdings in Kooperation mit der Händlervereinigung „Wilde 13+“ als Sonderserie im Design von RailAdventure*



*In Nenngröße Z ist die Baureihe 139 ebenfalls präsent, da Märklin sie schon zweimal ins Sortiment nahm und in diesem Sommer sogar wieder auflegen wird* Trainini



*In der Nenngröße N brachten Fleischmann die 139 560 (links) und Minitrix die 139 313 im DB-Farbschema Ozeanblau/Beige heraus*

venture als Sondermodell in Gleich- wie Wechselstrom als limitierte Sonderreihe der Händlervereinigung *Wilde 13+* auf (71174/-75).

**Ellokmodelle der kleinen Spuren**

Im Maßstab 1:120 legte *Tillig* 2014 erstmals eine 139 auf und wählte mit 139 136 ein Vorbild in Orientrot mit Latz der DB AG im Zustand der frühen 2000er-Jahre (02395). Ein Jahr später folgte mit 139 316 eine Maschine der Epoche IV in Chromoxidgrün. Diese Lok war auch Teil eines Zugsets (01443) mit zwei „Silberlingen“. Unter der Artikelnummer 02392 war seinerzeit auch ein Modell in Lokomotion-Farben zu bekommen. Auch die 139 558 der *RailAdventure* legte *Tillig* auf (04392). Allerdings sind derzeit keine Modelle ab Werk verfügbar.

Zwischen 1999 und 2007 war die 139 262 der DB Cargo in Rot eine Stammlok im *Fleischmann*-N-Sortiment (7331/67331). 2010 folgte mit 139 213 eine Zebra-Ellok (733502). Das klassische Ozeanblau/Beige spendierte *Fleischmann* seiner 139 560 im Jahre 2016. Das Modell war mit und ohne Sound zu haben (733101/-71). 2020 folgte in denselben Farben eine Version der Epoche V (733102/-72). 2003 stand mit der chromoxidgrünen Lok 139 166-3 von *Minitrix* eine Alternative für N-Bahner zur Verfügung (12520). Gut zehn Jahre später folgte mit 139 314 erstmals eine Lok im Ozeanblau/Beige der späten Epoche IV. Ein weiteres Modell bot *Hobbytrain/Lemke* ab 2010 mit seiner 139 131, das als chromoxidgrünes Epoche-IV-Modell exklusiv für *Eurotrain* gefertigt wurde (H2817).

Auch in der Nenngröße Z gab es verschiedene Ausführungen der 139. Ihre Produktgeschichte im Maßstab 1:220 begann bei *Märklin* 1987: Aus der zwei Jahre zuvor erschienenen 110 ließ sie sich einfach ableiten. Zunächst wurde sie bis 1995 im Farbschema Ozeanblau/Beige angeboten (8838). 1998 wechselte sie dann ihr Farbleid in Verkehrsrot und war DB Cargo zugehörig (88381). 2014/15 bot man sie dann auch als Lokomotion-Zebra an



Ein wichtiger Brocken ist die LGB-Ellok 139 134 für den Einsatz auf Gartenbahn-Anlagen Werk (6)

**In der Nenngröße TT hat der Sebnitzer Hersteller Tillig bislang vier verschiedene Modelle der DB-Baureihe 139 am Markt platziert, darunter die verkehrsrote 139 136 mit DB AG-typischem Latz**



(88384). Mit den Frühjahrsneuheiten dieses Jahres ist die ursprüngliche Farbvariante nun für die Jahresmitte auf aktuellem technischen Stand nach Produktpflege angekündigt (88385).

Für die großen Spurweiten 0 und 1 sind bislang keine 139er bekannt. Allerdings legte *LGB*

2014/15 eine 139 für Gartenbahner in der Nenngröße 2m/G auf. Vorbild dort war 139 134 im Chromoxidgrün der Deutschen Bundesbahn als frühe Epoche-IV-Ellok (20755). Natürlich hat das Digitalmodell auch Sound an Bord.

*Michael U. Kratzsch-Leichsenring/HSP*

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT GmbH & CO. KG  
 Biegelwiesenstrasse 31 - 71334 Waiblingen in OT Beinstein  
 Telefonnr.: ( 07151 ) 93 79 31  
 E-Mail: ets@modelleisenbahn.com

**Eisenbahn-Treffpunkt  
SCHWEICKHARDT**

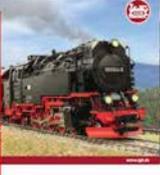
Öffnungszeiten:  
 Montag - Freitag 10:00 - 13:00 Uhr & 14:30 - 18:30 Uhr  
 Samstags 10:00 - 18:30 Uhr durchgehend

# Neuheiten 2023

täglich neu auf

## www.modelleisenbahn.com









# Bild des Monats



## Übergabe mit Ludmilla

**D**B Cargo beklagt in bestimmten Bereichen einen Lokmangel. Einerseits sind eine Vielzahl an Rangierlokomotiven reparaturbedürftig oder warten auf Ersatzteile. Andererseits tut sich die Güterbahn schwer damit, neue Hauptuntersuchungen an älteren Triebfahrzeugen durchzuführen. Aktuell gibt es daher Überlegungen, Lokomotiven der Baureihen 232 und 233 auf Leistungen mit geringerer Last freizusetzen, um diese zukünftig mit

leistungsschwächeren Rangierlokomotiven zu fahren. Ein solcher Zug mit geringerer Last ist die Übergabe von Halle (Saale) über Engelsdorf (b. Leipzig) nach Zeitz. Am 9. Februar 2023 bespannt noch 232 909 den Nahgüterzug EZ 52189 nach Zeitz und hat soeben den Bahnhof Reuden durchfahren. Die Lok hat Mitte März Fristablauf. Wird dann schon eine Rangierlok die Leistung übernommen haben?  
*Text und Bild Felix Seraphin*



## ■ Europäische Union

# Förderung für grenzüberschreitende Fernzüge

Die Europäische Kommission hat am 31. Januar 2023 angekündigt, zehn Pilotprojekte zu fördern, die eine Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs innerhalb der Europäischen Union (EU) anstreben. Hauptziel ist die Verkürzung der Reisezeit auf internationalen Routen. Es handelt sich nicht um eine finanzielle Förderung. Vielmehr verspricht die EU-Kommission, die Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Beseitigung der technischen und bürokratischen Hindernisse, die derzeit im grenzüberschreitenden Verkehr vorherrschen, zu unterstützen. Trotz des fehlenden monetären Anreizes war das EU-Förderprogramm offensichtlich nicht uninteressant, denn zahlreiche Staats- und Privatbahnen haben Vorschläge eingereicht, die gemäß der Projektanforderungen bis spätestens Dezember 2029 umzusetzen sind.

### Deutschland – Skandinavien im Fokus

Vier der zehn Projekte betreffen das deutsche Schienennetz. Im Fokus der EU-Kommission steht dabei insbesondere der Verkehr zwischen Mitteleuropa und Schweden als ein großes Projekt. Dieses umfasst unter ande-



rem den bestehenden Snälltage-Nachtzug Stockholm – Berlin und das Konkurrenzprodukt der schwedischen Staatsbahn SJ. Diese hatte wenige Tage vor der Verkündung des EU-Programms angekündigt, ihre Nachtzugverbindung Stockholm – Hamburg bis Berlin zu verlängern,

nachdem die ursprünglich angedachte Verlängerung bis Köln an fehlenden Trassen scheiterte. Vorerst wird Berlin jedoch nur befristet bis September angefahren. Deutscher Partner der SJ ist RDC Deutschland, die jüngst von DB Fernverkehr 101 027 und 031 als künftige Zugloks für den Abschnitt südlich

von Padborg erwarb. Auch im Tagzugverkehr soll es Verbesserungen geben. SJ, DB Fernverkehr und die dänische DSB planen ein Zugpaar Hamburg – Göteborg, optional verlängert bis in die norwegische Hauptstadt Oslo. Unter Federführung der České dráhy (ČD) soll im Dezember 2025 ein EC Prag – Berlin – Hamburg – Kopenhagen eingeführt werden. Die ČD sieht den Einsatz der neuen, von Škoda und Siemens gebauten ComfortJet-Garnituren vor.

### Flixtrain doppelt dabei

Als viertes Unternehmen auf der Achse Deutschland – Skandinavien soll nach dem Willen der EU auch Flixtrain mitmischen. Die Privatbahn plant, die bestehende Linie Leipzig – Berlin – Hamburg bis Stockholm zu verlängern, hat jedoch weder einen Zeitplan noch eine Idee, wie mit Blick auf die Marktbedingungen und technischen Gegebenheiten überhaupt die Linie aufgenommen werden kann. Die derzeit von Flixtrain eingesetzten Wagen sind nicht in Dänemark zugelassen, was ein äußerst schwieriges Unterfangen werden dürfte, wie RDC und die DSB derzeit erfahren müssen (der SJ/RDC-Nachtzug fuhr monatelang stark verkürzt, die DSB hat den Einsatz der Ex-DB-IC-Wagen auf dem EC

**Die WESTbahn möchte ihre Linie München – Wien bis Budapest verlängern. Mit EU-Hilfe sollen dafür technische und bürokratische Hindernisse aus dem Weg geräumt werden. Am 7. Februar 2023 eilt ein KISS des österreichischen Bahnunternehmens als WB 967 in Aßling (Obb) nach Wien Westbahnhof**

Florian Dürr



Hamburg – Kopenhagen jüngst auf Juni 2023 verschoben).

Auch beim zweiten siegreichen Flix-train-Projekt sind noch viele Fragen offen. Eine Verbindung München – Zürich hatte die Privatbahn bereits in der Vergangenheit häufiger in den Medien ins Spiel gebracht. Fraglich ist jedoch, ob die EU-Kommission an den fehlenden Trassen zwischen Buchloe und Lindau etwas ändern kann. Erst zu Jahresbeginn musste aufgrund der miserablen Betriebsqualität eine SPNV-Linie gestrichen werden (vgl. *em* 3/23).

Ebenfalls kein Geheimnis sind die Pläne von Trenitalia und DB Fernverkehr über den Einsatz einer Verbindung Mailand – Innsbruck – München in Konkurrenz zu den ÖBB-EC. Hierfür wurden für den Fahrplan 2024 auch bereits Trassen angefragt. Im Rahmen des EU-Projekts kommt nun auch die Relation Rom – München hinzu, außerdem ist eine Verlängerung bis Berlin angedacht. Die WESTbahn wiederum möchte ihre Linie München – Wien bis Budapest verlängern.

### Weitere Projekte außerhalb Deutschlands

Die restlichen sechs Projekte tangieren Deutschland nicht, sind aber dennoch spannend. Zeitnah umgesetzt werden soll eine neue Verbindung zwischen Österreich, Ungarn und Westrumänien. Midnight Trains plant eine neue Nachtzugverbindung Paris – Mailand – Venedig. Mit European Sleeper ist ein zweiter privater Nachtzugbetreiber vertreten, wengleich die Realisierung der angemeldeten Linie Amsterdam – Barcelona angesichts der mehrmaligen Verschiebung und großen Probleme bei der ersten Linie Brüssel – Berlin bezweifelt werden muss. Die Niederländische Staatsbahn plant zusammen mit Eurostar, den Hochgeschwindigkeitsverkehr Amsterdam – London zu verbessern. ILSA, das Joint Venture von Trenitalia und Air Nostrum, möchte sich für die Ausweitung des derzeit kaum vorhandenen Verkehrs zwischen Spanien und Portugal einsetzen. Es sind Züge auf den Strecken Lissabon – A Coruña und Lissabon – Madrid geplant. Zwischen Südfrankreich und Katalonien möchte die spanische Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya das Angebot verbessern. RM



Voller Thalhäuser

## 644 auf der Taunusbahn

*Die Elektrifizierung der Strecke Friedrichsdorf – Usingen wirft ihre Schatten voraus. Im Januar und Februar 2023 fanden erste Rodungsarbeiten entlang der Taunusbahn statt. Der iLINT-Ersatzzug 644 064 ist am 6. Februar 2023 bei Hundstadt unterwegs zwischen von den Arbeiten noch weitgehend unbehelligter Vegetation*

### ■ DB AG/EVG

#### Tarifverhandlungen aufgenommen

Ende Februar 2023 begannen bei der Deutschen Bahn AG die Tarifverhandlungen mit der Eisenbahnergewerkschaft EVG. Konkrete Forderungen waren bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt. Die hohe Inflation und Personalengpässe dürften in den Verhandlungen eine Rolle spielen. DB-Personalvorstand Martin Sailer rechnet mit diffizilen Verhandlungen. Dass seitens der Gewerkschaften auch Einmalzahlungen akzeptiert werden,

ist eher unwahrscheinlich. Zum Vergleich: Bei der Deutschen Post stehen 15 Prozent mehr Lohn im Raum, im öffentlichen Dienst liegen seitens Verdi und des Deutschen Beamtenbundes Forderungen von 10,5 Prozent mehr Lohn auf dem Tisch. Ob es im Bahnverkehr zu Streiks kommt, ist derzeit noch nicht absehbar. Im Oktober 2023 stehen auch Tarifverhandlungen mit der GdL an. JMÜ/MMÜ

### ■ Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen

#### Neue Züge für Expresskruz Niedersachsen/Bremen kommen später

Die Vergabe des Expresskruz Niedersachsen/Bremen verzögert sich weiter. Nachdem Alstom angekündigt hat, wegen Lieferverzögerungen nur zehn der 34 Coradia Stream HC fristgerecht bis Dezember 2024 an die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) auszuliefern zu

können, hat die LNVG den Start des neuen Vertrags auf Dezember 2025 verschoben. Wer der Betreiber sein wird, ist nach wie vor unklar. Im Fahrplan 2025 wird DB Regio im Rahmen eines Übergangsvertrags weiterhin die Linien RE 1 Hannover– Norddeich Mole, RE 8 Hannover– Bremerhaven-

Lehe und RE 9 Osnabrück – Bremerhaven-Lehe mit dem bekannten Fahrzeugmaterial (Baureihe 146 und Dosto) betreiben. Außerdem sollen bereits erste Coradia Stream HC auf dem RE 8 und Verstärkerzügen zwischen Bremen und Hannover eingesetzt werden. AWA



*Auch über 2024 hinaus wird DB Regio vorerst weiter Strecken des Expresskruz Niedersachsen/Bremen bedienen (Foto mit RE 9 in Twistringen am 2. September 2021). Die Vergabe verzögert sich, weil die erforderlichen Fahrzeuge später kommen Ullrich Korte*



111 201 am 25. August 2022 mit S-Bahnersatzzug 28343 nach Vaihingen in Stuttgart Hbf: Bereits 2022 gab es wiederholt einen S-Bahn-Ersatzverkehr wegen schadhafter Triebzüge. Auch 2023 sollen wieder Dosto über die Panoramabahn rollen *Peter Garke*

## ■ S-Bahn Stuttgart

# Keine Züge mehr über die Panoramabahn

Die seit 2021 jeweils in den Sommerferien stattfindenden Sanierungsarbeiten an der Stuttgarter S-Bahn-Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße sorgen für betriebliche Herausforderungen bei DB Regio. In den vergangenen zwei Jahren sorgte ein über die Panoramastrecke Stuttgart Hbf – Vaihingen (Teil der Hauptstrecke Stuttgart – Singen) abgewickelter Umleitungsverkehr während der Sperrung für erhöhten Schadstand bei S-Bahn-Fahrzeugen. Indes führte der

äußerst schlechte Zustand der Streckeninfrastruktur bei den S-Bahn-Triebzügen zu extremen Abnutzungen an den Radprofilen.

Die S-Bahn Stuttgart ist deshalb nicht mehr bereit, den folgeschweren und kostenträchtigen Ersatzverkehr über die Panoramastrecke anzubieten. Aufgrund der langwierigen Beschaffung von Ersatzradsätzen waren im Januar 2023 zehn Triebzüge der Baureihe 430 abgestellt, Anfang Februar waren es immer noch acht. Lediglich neun Züge konnten seit der

Abstellung im Sommer mit Tauschradsätzen wieder flott gemacht werden.

### Dosto-Pendel im 30-Minuten-Takt

Die Ersatzzüge vom Hauptbahnhof nach Vaihingen sollen während der kommenden Stammstreckensperrung (29. Juli bis 8. September 2023) wieder mit lokbespannten Zügen aus Doppelstockwagen erbracht werden. Den halbstündlichen Dosto-Pendel wird man zusätzlich durch Expressbusse

zwischen den Endpunkten der Stammstrecke ergänzen. Trotz allem bedeutet dieser Ersatzverkehr für die Reisenden einen zusätzlichen, zeitraubenden Umstieg und ist wenig kundenfreundlich. Dies sorgte auch für heftige Diskussionen im Verkehrsausschuss der Regionalversammlung. Für die S-Bahn bedeutet die betriebliche Aufteilung in zwei getrennte Netzteile einen zusätzlichen Aufwand von Leerfahrten zum Austausch der Garnituren bei Bedarf. Dies ist jedoch, als Alternative zu erneuten Radsatzschäden, wirtschaftlich die günstigere Lösung.

Die Radsatz-Beschädigungen an den S-Bahn-Zügen der Baureihe 430 haben auch ganz akut Auswirkungen auf den Betrieb. Weil Anfang Februar 2023 noch immer acht Fahrzeuge nicht einsatzfähig sind und zusätzlich acht weitere Fahrzeuge bei Alstom in Hennigsdorf mit neuer Digitaltechnik ausgestattet werden, sind nicht genug Fahrzeuge verfügbar. Deshalb verkehren die Züge der S-Bahn-Linie S3 Backnang – Stuttgart-Vaihingen seit 6. Februar 2023 und voraussichtlich noch bis 1. Mai 2023 im Halbstundentakt. Die S3 ist betrieblich die kürzeste Linie im Stuttgarter S-Bahn-Netz. Deshalb benötigt die S-Bahn für den Betrieb der Linie auch zahlenmäßig die wenigsten Fahrzeuge.

PG/PM

## Stuttgart 21

### Fragwürdiges Störfallszenario ab 2025

Eine Aufteilung des S-Bahn-Netzes durch den Unterbruch der Panoramastrecke wurde bereits im Sommer 2022 im Rahmen der durch Stuttgart 21 bedingten Gäubahn-Unterbrechung ab 2025 thematisiert. Einige Monate vor der Aufnahme des Betriebs von S21 müssen die neuen Strecken an den Tunnelbahnhof angebunden werden. Hierzu soll die Einfädelung der Gäubahn in den Stuttgarter Hbf ab Sommer 2025 unterbrochen werden. Damit entfällt die bisher regelmäßig genutzte Umfahrung für die S-Bahn bei Stammstreckensperrungen. Das von der DB AG überarbeitete Störfallszenario sieht in derartigen Unterbrechungen nur noch die SSB-Stadtbahnen der Stuttgarter Straßenbahn

als Rückfallebene. Bei gesperrter Stammstrecke soll die S-Bahn ab 2025 im neuen Haltepunkt Mittnachtstraße wenden. Zur gleichnamigen Stadtbahn-Haltestelle ist ein rund 300 Meter langer Fußweg notwendig. Aktuell wird die Haltestelle nur von der Linie U12 mit DT8-Doppelzügen bedient. Ein derartiger Zug bietet insgesamt Platz für etwa 500 Fahrgäste. Ein S-Bahn-Langzug bietet dagegen bis zu 1.600 Reisenden einen Platz. Kaum vorstellbar, dass dieses Konzept in der Hauptverkehrszeit oder bei baubedingten Sperrzeiten der Stammstrecke funktioniert. Die Rückfallebene SSB sorgt deshalb ebenfalls schon für Diskussionen in der Politik.

PG

## ■ DB Regio Schleswig-Holstein

### KISS-Einsatzstart und 218-Rückkehr

Bei DB Regio Schleswig-Holstein gab es zum 16. Januar 2023 größere Änderungen beim Fahrzeugeinsatz rund um Lübeck. Mit über einmonatiger Verspätung startete an diesem Tag der Einsatz der neuen KISS für das E-Netz Ost. Die im schleswig-holsteinischen Landesdesign lackierten Vierteiler werden schrittweise den kompletten Verkehr auf dem RE 8 bzw. 80 Hamburg – Lübeck – Lübeck-Travemünde Strand übernehmen. Ebenfalls am 16. Januar kehrte die Baureihe 218 in den regulären Dienst zurück, nachdem die bisherigen Leis-

tungen zum vergangenen Fahrplanwechsel aufgrund eines Betreiberwechsels (Kiel – Lübeck) bzw. des Beginns von langjährigen Bauarbeiten (Vogelfluglinie) wegfielen. Fortan ersetzt eine Wendezug-Garnitur, bestehend aus einer 218 und drei Doppelstockwagen, einen LINT-41-Umlauf auf der RB-Linie 85. Dabei wird montags bis freitags zweistündlich zwischen Lübeck und Neustadt (Holst) gependelt. Zu Beginn der Einsätze stand hierfür die erst 2022 neu lackierte, ozeanblau/beige 218 330 zur Verfügung. AWA



**KISS-Start in Schleswig-Holstein: 445 116 und 445 117 am 11. Januar 2023 in der Abstellung des Lübecker Hbf**

Andreas Staal

## ■ HLB Hessenbahn

### Mireo plus B für Pilotbetrieb im Westerwald

Als Ergebnis einer Fahrzeugausschreibung der HLB Hessenbahn hat Siemens Mobility den Zuschlag für die Lieferung von drei zweiteiligen Mireo Plus B erhalten. Mit den Batteriezügen soll

ein Pilotbetrieb im Westerwald durchgeführt werden, dessen Start für Dezember 2025 geplant ist. Die drei Fahrzeuge sollen dann auf der RB 90 Limburg – Au – Siegen und auf der RB 29 Limburg – Siershahn eingesetzt werden und drei Dieselfahrzeuge

ersetzen. Die Oberwesterwaldbahn Limburg – Au (Sieg) ist mit der Länge von rund 75 Kilometern und einer anspruchsvollen Topografie (350 Höhenmeter im Streckenverlauf) derzeit die anspruchsvollste Strecke in Deutschland für den vorgesehenen Einsatz von Batteriezügen. em/PM



**Designstudie: Siemens liefert drei Mireo plus B für die HLB Hessenbahn** Grafik: Siemens

## ■ AKN Eisenbahn

### Baubeginn für Hamburger S21

Am 16. Januar 2023 starteten die Hauptbauarbeiten für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen (AKN Eisenbahn) zur Einbindung in das Netz der S-Bahn Hamburg. In einem ersten Schritt kommt es zur Vollsperrung des Abschnitts Burgwedel – Ellerau, die bis 19. August 2023 andauert. Der Ausbau der weiteren Abschnitte schließt sich nahtlos an. Der Abschnitt Eidelstedt – Burgwedel wird von 20. August 2023 bis 29. Juni 2024 gesperrt, es folgt Quickborn – Ulzburg Süd vom 30. Juni 2024 bis 8. März 2025. Den Abschluss bildet das Teilstück Ulzburg Süd – Kaltenkirchen vom 9. März bis 29. November 2025. Alle Abschnitte werden mit Oberleitung (15 kV/16,7 Hz) ausgerüstet. Ab Dezember 2025 soll dann die S21 bis Kaltenkirchen verkehren. Mit Beginn der Bauarbeiten endete auch der Einsatz der VTA der AKN über die Verbindungsbahn zum Hamburger Hauptbahnhof. Die Triebzüge verkehren künftig nur noch im AKN-Stammnetz. AWA

**Am 13. Januar 2023 fuhr der letzte durchgehende AKN-Zug der Linie A 1 von Kaltenkirchen bis zum Hamburger Hauptbahnhof durch: AKN VT 2.68 und VT 2.52 erreichen als letzter AKN-Zug den Hamburger Hauptbahnhof**

Lars Brüggemann



## ■ DB Fernverkehr

### Direktverbindung Frankfurt (Main) – Bordeaux

DB Fernverkehr bietet in Kooperation mit der französischen Staatsbahn SNCF im Sommer eine neue Direktverbindung von Frankfurt (Main) nach Bordeaux an. Vom 8. Juli bis 26. August 2023 wird samstags ein TGV-Duplex an die französische Atlantikküste und zurück verkehren. Zwischenhalte sind Mannheim, Karlsruhe Straßburg, Lorraine, Meuse, Champagne-Ardenne, Marne la Vallée-Chessy, Massy, St. Pierre de Corps, Poitiers und Angoulême. JMU

#### Fahrzeiten

TGV 9594 Frankfurt (Main) Hbf 6:56 – Strasbourg 8:47 – Marne la Vallée-Chessy 10:59 – Poitiers 13:17 – Bordeaux-St-Jean 14:35

TGV 9599 Bordeaux-St-Jean 15:58 – Poitiers 17:20 – Massy TGV 18:53 – Strasbourg 21:35 – Frankfurt (Main) Hbf 23:51

■ Ibbenbüren – Lengerich – Versmold

# Sanierungsarbeiten schreiten voran

Die LWS treibt die Instandsetzung ihrer Gleisinfrastuktur im Teutoburger Wald voran. Auch die Strecke zum Hafen Dörenthe (Foto mit 294 787-7 im Juli 2012) soll wieder befahrbar gemacht werden *Matthias Müller*



Die Sanierung der Bahnstrecke Lengerich – Versmold schreitet voran. Nachdem im Jahr 2022 an der Strecke zwischen Bad Iburg und Lengerich einschließlich der Ladestraßen in den Bahnhöfen Bad Iburg und Lienen gearbeitet wurde, sind gegenwärtig noch Baumaßnahmen an Bahnübergängen und Entwässerungsgräben erforderlich. Die Freigabe der Strecke für Bahnbetrieb soll derzeitigen Plänen zufolge im Sommer 2023 erfolgen. Die Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) hatte Ende 2015 die fast 44 Kilometer lange Strecke Ibbenbüren – Lengerich – Bad Iburg – Versmold samt der sieben Kilometer langen Zweigstrecke von Brochterbeck zum Hafen Ibbenbüren-Dörenthe von der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) gekauft. Seither treibt sie die Instandsetzung der Gleisanlagen voran.

## Blick in die nahe Zukunft

In den Jahren 2023/24 wird der bisher noch nicht ertüchtigte Streckenabschnitt Lengerich-Hohne – Tecklenburg – Brochterbeck den Schwerpunkt der Gleisbauarbeiten bilden. Im Hafen Ibbenbüren-Dörenthe werden zwei weitere Gleise wieder für den Güterumschlag instand gesetzt. Hier soll die Kiesverladung reaktiviert wer-

den. Ziel der LWS ist es, bis Ende 2024/Anfang 2025 alle wesentlichen Arbeiten an der TWE-Strecke zu finalisieren.

Die in den vergangenen Jahren von der LWS ertüchtigte Gleisinfrastuktur zwischen der Landesgrenze NRW/Niedersachsen (bei Bad Laer-Müschen) und Lengerich (Anschluss an die DB-Strecke Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg) für schwere Lasten steht auch für die Baustellenlogistik im Zusammenhang mit der Ende 2023/Anfang 2024 anlaufenden Sanierung des Streckenabschnitts Gütersloh – Harsewinkel zur Verfügung.

So könnte während der Bauarbeiten die Bedienung von Versmold, wo Schiebewand- und Propangaswagen zugestellt werden, und der Firma Claas in Harsewinkel sichergestellt werden.

In Kürze werden die Ergebnisse der vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung des Streckenabschnitts Ibbenbüren – Lengerich erwartet. Untersucht werden verschiedene Szenarien, unter anderem das einer Durchbindung von Ibbenbüren über Lengerich nach Münster (Westf).

## TWE mit SPNV

Mit ersten Zwischenergebnissen ist im Sommer 2023 zu rechnen. Beschlossen wiederum ist die Reaktivierung des TWE-Streckenabschnitts Harsewinkel – Gütersloh – Verl bis Ende 2025. Hier sollen batteriebetriebene CAF-Züge fahren. Eine mittelfristige Option wäre zudem die Verlängerung dieser Strecken von Verl nach Hövelhof sowie von Harsewinkel bis Versmold. *JMÜ/MMÜ*

## Wieder Sonderfahrten nach Bad Laer

Im August und September 2023 bietet der in Lengerich ansässige Verein Eisenbahn-Tradition nach mehr als zehnjähriger Pause erstmals wieder Zugfahrten zwischen Lengerich und Bad Laer an (siehe <https://www.eisenbahn-tradition.de/Termine.htm>). Auch Charterfahrten können auf diesem Streckenabschnitt ab der zweiten Jahreshälfte 2023 wieder durchgeführt werden. *JMÜ/MMÜ*

## ■ Ausschreibungen in NRW NX und DB gewinnen Ex-Abellio-Netze

Nach der Abellio-Insolvenz wurden in Nordrhein-Westfalen mehrere Notvergaben durchgeführt. Die im Februar 2022 gestarteten Verträge laufen im Dezember 2023 aus. Für die zwei größten Netze haben die Aufgabenträger im Januar 2023 den Gewinner der Nachfolgeausschreibung bekannt gegeben. Die National Express Rail (NX) bleibt Betreiber des RE 1 (Aachen – Hamm) und RE 11 (Düsseldorf – Kassel) und bleibt damit Betreiber aller Linien des Rhein-Ruhr-Express-Vorlaufbetriebs. Der Vertrag läuft zehn Jahre. Ebenfalls nicht zu einem Betreiberwechsel kommt es im Teilnetz B der S-Bahn Rhein-Ruhr. Zu den bereits enthaltenen Linien S 2 (Dortmund – Herne – Essen / Recklinghausen), S 3 (Oberhausen – Essen – Hattingen), S 9 (Recklinghausen / Haltern am See – Bottrop – Hagen), RE 49 (Wesel – Wuppertal), RB 32 (Duisburg – Dortmund) und RB 40 (Essen – Hagen) kommt neu der RE 41 (Bochum – Haltern am See) hinzu. DB Regio setzt weiterhin die grün/weißen FLIRT 3XL ein. Der S-Bahn-Vertrag hat eine Laufzeit von fünf Jahren. *AWA*

■ DB Regio

**218-Einsätze in Hessen**

Stefan Klein



**Mit einem Verstärkerzug zum Skiweltcup in Willingen erreicht 218 497 am 4. Februar 2023 Brilon Wald**

Bei den Frankfurter Diesel-TRAXX der Baureihe 245 stehen derzeit Hauptuntersuchung an. Um den Dosto-Einsatz auf den Verstärker-Zügen der RB Linie Frankfurt (Main) – Nidda/Glauburg-Stockheim aufrechterhalten zu können, wird seit Januar 2023 auch die Baureihe 218 eingesetzt. Am

16. Januar hatte die mit einer Sonderlackierung versehene 218 497 von DB Fahrzeuginstandhaltung den ersten Einsatztag. Die Lok versah anlässlich des Ski-Weltcups in Willingen auch einen Einsatz mit einer Doppelstock-Garnitur als Zusatzzug zwischen Brilon Stadt und Marburg. AWA

■ Weinheim – Viernheim

**„Wormser Hex“ wird freigeschnitten**

Die umgangssprachlich „Wormser Hex“ genannte Bahnstrecke von Weinheim nach Worms wird momentan von Weinheim aus reaktiviert. Grund für die Herrichtung ist, dass die Großtransformatoren für das Umspannwerk der Transnet BW in Richtung Viernheim transportiert werden müssen. Der Transport auf der Straße sei laut Transnet BW zu kompliziert, daher die Maßnahmen an der Bahnstrecke. Beauftragt mit den Arbeiten ist die Firma Hausmann aus Bornheim in Nordrhein-Westfalen. Seit dem 23. Januar 2023 befreit sie die Strecke von der Gewerbestraße in Weinheim aus vom Bewuchs. Den Auftrag zur

Reaktivierung erteilte die Firma Envolutions. Die letzten Züge, die die Strecke davor gesehen hat, fuhren bis zum 31. Dezember 2010. Zweibegefahrzeuge zogen die Schiebewandwagen für die Firma Henkel zu ihrem Zentrallager. Pfenning Logistics fuhr die Züge.

Damit diese Fahrten möglich waren, musste die Strecke 2004 bereits schon einmal instand gesetzt werden. Damals lagen die Kosten bei rund 360.000 Euro, über die Höhe der Kosten der laufenden Reaktivierung ist nichts bekannt. Die IG Pro Schiene sieht in der Reaktivierung aber nicht nur einen Vorteil für den Schienengüterverkehr. Dort spricht man von einer



**Für Trafotransporte wird die Strecke Weinheim – Viernheim wieder von Bewuchs befreit**

Birger Eberhardt

möglichen Einbindung in ein Drei-System-Stadtbahn-, Regio-Tram- oder S-Bahn-Netz, „um auch in Zukunft attraktiv und noch schneller von A nach B zu kommen“. Als überlegenswert erachtet man folglich die Elektrifizierung und den Bau von Verbindungskurven. BEH

**In Kürze****Deutschlandticket kommt**

Das Bundeskabinett hat am 31. Januar 2023 einer Änderung des Regionalisierungsgesetzes zugestimmt und damit einen ersten Schritt zur Einführung gewagt. Dieses soll zum 1. Mai 2023 kommen und zur Einführung 49 Euro kosten, später könnte es teurer werden. Der Bund zahlt den Ländern dafür jährlich 1,5 Milliarden Euro in Form von Regionalisierungsmitteln. AWA

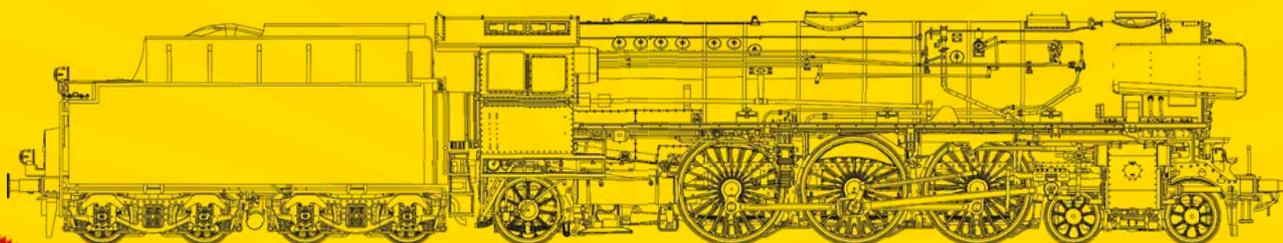
**Ex-ÖBB-Talent-3 bei SBS**

Drei der von den ÖBB aufgrund von Mängeln nicht abgenommenen Talent 3 kommen seit 6. Februar 2023 bei der SWEG Bahn Stuttgart (SBS) zum Einsatz. Die SBS setzt die sechsteiligen Fahrzeuge bis voraussichtlich 9. Dezember 2023 auf den Linien RE 10a (Mannheim – Eberbach – Heilbronn) und RE 10b (Mannheim – Sinsheim – Heilbronn) ein. AWA

**Bayern: Anschlussvormeldung per Smartphone-App**

Reisende im bayerischen Nahverkehr können seit Januar 2023 Anschlüsse per App ordern. Benötigt wird hierfür die Bayern-Fahrplan-App oder der DB-Streckenagent. Die Wünsche gehen bei der jeweiligen Leitstelle ein, die bis zehn Minuten vor Abfahrt des Anschlusszuges entscheidet, ob dieser warten kann. RM

**BRAWA**  
LIEBE ZUM DETAIL

**BULLIGE DAMPFLOKOMOTIVE MIT FEINEN DETAILS**

Ab 1958 rüstete die Deutsche Bundesbahn 50 Loks der Baureihe 01 mit dem Hochleistungskessel Typ 1 aus. Die formneuen BRAWA Modelle der Dampflok BR 01 sind originalgetreu mit einem Hochleistungskessel und einem Schornstein für den gemeinsamen Abdampf von Maschine, Lichtmaschine und Mischvorwärmer ausgestattet. Zahlreiche Teile sind einzeln angesetzt – so z. B. filigrane Leitungen, Aufstiege und Tritte. BRAWA bringt drei Varianten in den Fachhandel – darunter auch die Schnellzuglok 001 180-9, die beim Bayerischen Eisenbahnmuseum beheimatet ist.

WWW.BRAWA.DE

Best.-Nr.  
70060 - 70071





**Dampf im Werratal: 41 1144 und 58 1111 präsentieren sich am 22. Januar 2023 für die Fotografen im Bahnhof Heringen (Strecke Gerstungen – Heimboldshausen). Im Anschluss bringen beide Maschinen einen Güterzug mit 50 Tds-Güterwagen nach Gerstungen** Tobias Mühlbauer

## ■ Eisenbahn-Nostalgiefahrten-Bebra

# Dreizylinder-Klangerlebnis in Osthessen und Thüringen

Die hessische Kleinstadt Bebra an der Nord-Süd-Strecke zwischen Göttingen und Fulda war zur Dampflokomotivzeit ein bekannter Eisenbahnknotenpunkt. Bekannt wurde die Eisenbahnerstadt durch die zahlreichen beheimateten Dampflokomotiven der Baureihe 44, 0110 und der Dampfloks 10 001 und 10 002. Eine große Bedeutung bekam der Bahnhof Bebra mit dem Interzonenzugverkehr und den stattfindenden Lokwechseln von der DB-Traktion auf meist eine O<sup>15</sup> der Deutschen Reichsbahn.

### Dampf auf der Cornberger Rampe

In Bebra feiert man dieses Jahr den Beginn der Eisenbahn-Epoche in der osthessischen Kleinstadt vor 175 Jahren. Mit viel Dampf startete das Jubiläumsjahr am 20. Januar 2023. Nach

zehn Jahren Pause fanden erstmals wieder Dampfzugpendelfahrten von Bebra über die Cornberger Rampe nach Sontra und zurück statt. Veranstaltet wurden diese vom Verein Eisenbahn-Nostalgiefahrten-Bebra (eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de), welcher dafür eigens die 1921 gebaute Dampflokomotive 58 311 der UEF – Dampf-nostalgie Karlsruhe e. V. einsetzte. Mit Reisezugwagen der 1930er- bis 1950er-Jahre dampfte die als 58 1111

### 2023 ist Jubiläumsjahr in Bebra

Ein besonderes Jubiläum gibt es dieses Jahr in der Eisenbahnerstadt Bebra zu feiern: „175 Jahre Bahnhof Bebra“. Dieses soll ausgiebig und mit vielen kleinen Veranstaltungen verteilt über das Jahr 2023 gefeiert

beschilferte Lok durch die verschneite Landschaft.

Am Folgetag ging es mit der G12 auf große Fahrt durch den verschneiten Thüringer Wald von Eisenach über Schmalkalden und Oberhof nach Arnstadt und zurück. Dabei wurde der Lok und dem Personal alles abverlangt, da es galt, einen Sieben-Wagen-Zug über die steigungsreichen Strecken über den Rennsteig zu befördern. Der mar-

werden. Ein Höhepunkt wird am 28. und 29. Mai 2023 der Einsatz der Dampflokomotive „Kyra“ rund um den Wasserturm auf der Feldbahnanlage der Eisenbahnfreunde Bebra sein. Ein großer Festakt folgt im September.

kante Dreizylindersound verzauberte die Teilnehmer sowie Eisenbahnfans entlang der Strecke.

### Fototag im Kalirevier

Zum Abschluss dampfte es am Sonntag auf der Kalistrecke zwischen Gerstungen und Heimboldshausen. Hier veranstaltete ENB einen Fotodampftag für Eisenbahnfans mit den Dampfloks 41 1144 und 58 1111 vor Kalizügen. Beliebt waren die Motive mit dem „Monte Kali“ im Hintergrund.

Eisenbahn-Nostalgiefahrten-Bebra plant im Jahr 2023 deutschlandweit verschiedene Fahrten von mit den Dampfloks 41 018, 23 058, 58 311, 78 468 geplant. Auch im Raum Bebra soll es in diesem Jahr noch einige besondere Fahrten geben. Man darf gespannt sein ...

TMB

## In Kürze

### Kabelklau bei der Buckower Kleinbahn

Die Buckower Kleinbahn e. V. wurde Mitte Januar 2023 Opfer von Kabeldieben. Ein rund 500 Meter langer Abschnitt der Fahrleitung auf der Strecke Müncheberg – Buckow wurde zerstört. Der Verein schätzt den Sachschaden auf insgesamt 25.000 Euro. AWA

### PEF kaufen zwei E40

Die Passauer Eisenbahnfreunde e. V. (PEF) haben 140 003 und 070 von Rail Cargo Carrier – Germany erworben. Die beiden E40 standen seit längerer Zeit zum Verkauf. Eine HU ist geplant. AWA

### Brand im Depot Schaffhausen

Am 20. Januar 2023 brannte das Lokdepot beim Güterbahnhof Schaffhausen ab. Verletzt wurde niemand, doch es entstand hoher Sachschaden. Im Depot waren zwei Dampfspeicherloks und 52 8055 der Dampflokotiv- und Maschinenfabrik (DLM) abgestellt. AWA

### Achenseebahn mit positiver Bilanz

Die Achenseebahn blickt positiv auf die erste Saison unter der Führung der Zillertalbahnen zurück. 2022 wurden rund 70.000 Fahrgäste befördert. In diesem Jahr ist der Saisonstart am 29. April 2023. MI



Jens Girdnebaum

## Preußendampf nach Winterberg

Nostalgie Zugreisen schickt am 21. Januar 2023 die Lengericher 78 468 auf die Reise von Münster nach Winterberg. Bei Silbach erklimmt der Zug die letzten Kilometer der Steigung bis kurz vor Winterberg. Am Zugschluss unterstützt die Diesellok (G 1600 BB) des RVM

### Essen-Kupferdreh Neuer Lokschuppen

Direkt neben seinem historischen Stellwerk Essen-Kupferdreh hat der Unternehmer Jens Kürvers einen kleinen Lokschuppen mit großer Glasfront zur Straßenseite errichten lassen. Probeweise konnte schon einmal seine einst hier beheimatete Zechenlok Pörtingsiepen VI, für die eine europäische Loknummer beantragt wurde, ihr neues Zuhause testen. Die Tenderlok befindet sich gerade in der HU und könnte später einmal Züge auf der Hespertalbahn ziehen. Über einen 150 Meter langen Nebenanschluss an die



Martin Menke

### Der neue Lokschuppen in Essen-Kupferdreh soll bald die Lok Pörtingsiepen VI beheimaten

Eisenbahninfrastruktur der Hespertalbahn samt neu eingebauter Weiche und Gleisanschlussvertrag ist der kleine Lokschuppen erreichbar. MM

### Neue Heimat für 50 2652 Museumslok nach Otterbach

Die Dampflokomotive 50 2652, die sich im Besitz der Stadt Kaiserslautern befindet, steht derzeit auf dem Gelände des früheren Eisenbahn-Ausbesserungswerks der Stadt. Bereits seit längerem besteht jedoch der Wunsch von Eisenbahnfreunden, die Lokomotive nach Otterbach zu holen, um sie dort als Denkmal der Technikgeschichte am Stellwerk auszustellen. Zuerst soll die Lokomotive jedoch neu lackiert werden. Im Januar 2023 hat sich dafür der Verein „Dampflok am Stellwerk“ gegründet. JMÜ

**NOCH**  
... wie im Original

## „Stadt, Land, Fluss!“ Figuren-Neuheiten 2023

Das beliebte Spiel „Stadt, Land, Fluss“ ist der Namenspate für die diesjährigen NOCH Neuheiten.

Lassen Sie sich von diesen und weiteren Figuren-Neuheiten inspirieren, um originelle Szenen zu kreieren!

Ab sofort bei Ihrem Fachhändler und auf [www.noch.de](http://www.noch.de) erhältlich!



HO 15080 Verkehrsunfall

HO 15217 Reisende



HO 15523 Menschen im Regen



HO 15598 Gartenarbeit



HO 15909 Familie beim Radausflug



HO 15599 Familie beim Picknick



HO 15238 Menschen auf Bänken



HO 15889 Skateboarder

## Österreich

# Viel Betrieb am Obdacher Sattel

**A**ufgrund der Bauarbeiten im Kärntner Lavanttal zur finalen Inbetriebnahme der Koralmbahn muss die Strecke seit 11. Dezember 2022 zwischen Bleiburg und Wolfsberg und ab April zwischen Klagenfurt und Wolfsberg für den gesamten Zugverkehr gesperrt werden. Während Reisezüge im Schienenersatzverkehr verkehren, müssen sämtliche Güterzüge zu den Industriebetrieben im Lavanttal über Zeltweg und den Obdacher Sattel umgeleitet werden.

Bereits vor dieser Streckensperre erschwerte die Auffassung des Bahnhofes Eis-Ruden die Betriebsführung, da auf dem 19 Kilometer langen Abschnitt zwischen Bleiburg und St. Paul mit dem Personenverkehr keine Kreuzungsmöglichkeiten mehr möglich waren. Aus diesem Grund verkehrten die nachmittäglichen Güterzüge aus dem Lavanttal bereits vor dieser Gesamtsperrung über den Obdacher Sattel.

Der nun aktivierte Umleitungsverkehr war schon in der Vergangenheit mit Angebotstrassen im Jahresfahrplan berücksichtigt worden, diese Angebotstrassen wurden zum 11. Dezember 2022 nun auf tatsächliche Trassen umgestellt. Wochentags verkehren nun von Zeltweg drei zusätzliche Güterzüge bis Bad St. Leonhard, Frantschach-St. Gertraud und Wolfsberg, wobei diese Züge zum Teil auch aus St. Michael kommen. An Samsta-

### Güterverkehr am Obdacher Sattel

64561 St. Michael – Zeltweg 4:47 – Frantschach-St. Gertraud 6:00 Werktags (Sa) mit 2016 <sup>1)</sup>

64563 Zeltweg 5:52 – Bad St. Leonhard 6:44 Werktags (Sa) mit 2016 <sup>1)</sup>

64573 St. Michael – Zeltweg 6:49 – Wolfsberg 8:10 Sa mit 2016 <sup>1) 2)</sup>

64581 Zeltweg 8:02 – Frantschach-St. Gertraud 9:17 Sa mit 2016 <sup>2)</sup>

74507 Zeltweg 8:02 – Weißkirchen 8:09 Mo–Do mit 2068

74503 Zeltweg 8:10 – Obdach 8:55 Di+Do mit 2016

74509 Zeltweg 8:10 – Obdach 8:55 Fr mit 2068

64575 St. Michael – Zeltweg 8:49 – Frantschach-St. Gertraud 10:08 Werktags (Sa) mit 2016 <sup>1) 2)</sup>

74506 Weißkirchen 9:13 – Zeltweg 9:20 Mo–Do mit 2068

64650 Frantschach-St. Gertraud 8:17 – Zeltweg 9:43 – St. Michael Werktags (Sa) mit 2016 <sup>1)</sup>

64583 Zeltweg 9:02 – Frantschach-St. Gertraud 10:17 Sa mit 2016 <sup>2)</sup>

64666 Wolfsberg 8:53 – Zeltweg 10:26 – St. Michael nach Bedarf mit 2016

64565 St. Michael – Zeltweg 9:24 – Frantschach-St. Gertraud 10:46 Werktags (Sa) mit 2016

74508 Obdach 10:03 – 10:59 Weißkirchen 12:20 – Zeltweg 12:27 Fr mit 2068

74502 Obdach 10:03 – Zeltweg 11:11 Di+Do mit 2016

64562 Bad St. Leonhard 10:28 – Zeltweg 11:24 – St. Michael Werktags (Sa) mit 2016

64567 St. Michael – Zeltweg 11:26 Frantschach-St. Gertraud 12:42 Werktags (Sa) mit 2016 <sup>1)</sup>

64654 Frantschach-St. Gertraud 11:45 – Zeltweg 13:16 – St. Michael Werktags (Sa) mit 2016 <sup>1)</sup>

74594 Wolfsberg 12:15 – Frantschach-St. Gertraud 12:23 Werktags (Sa) mit 2068

64680 Frantschach-St. Gertraud 12:15 – Zeltweg 13:40 Sa+So mit 2016 <sup>1) 2) 3)</sup>

64656 Frantschach-St. Gertraud 13:07 – Zeltweg 14:33 – St. Michael Werktags (Sa) mit 2016 <sup>1)</sup>

64569 St. Michael – Zeltweg 14:36 – Frantschach-St. Gertraud 15:49 Werktags (Sa) mit 2016

74555 Bad St. Leonhard 15:58 – Wolfsberg 16:32 Werktags (Sa) mit 2016

64658 Bad St. Leonhard 15:37 – Zeltweg 16:32 – Knittelfeld Werktags (Sa) mit 2016 <sup>1)</sup>

64571 St. Michael – Zeltweg 16:18 – Wolfsberg 17:41 Werktags (Sa) mit 2016 <sup>1)</sup>

64577 Zeltweg 16:49 – Bad St. Leonhard 17:40 Werktags (Sa) mit 2016 <sup>1) 2)</sup>

64660 Frantschach-St. Gertraud 17:37 – Zeltweg 19:11 – St. Michael Werktags (Sa) mit 2016

64662 Frantschach-St. Gertraud 18:32 – Zeltweg 19:57 – St. Michael Werktags (Sa) mit 2016 <sup>1)</sup>

64664 Wolfsberg 18:57 – Zeltweg 20:30 Werktags (Sa) mit 2016 <sup>1)</sup>

### Anmerkungen:

<sup>1)</sup> 2016-Doppeltraktion

<sup>2)</sup> Umleiter

<sup>3)</sup> Sa bis Villach Gbf

gen-, sonn- und feiertags ruhte der Güterverkehr über den Obdacher Sattel im Regelbetrieb bisher. Während der Umleitung sind jetzt an Samstagen zwei Zugpaare von Zeltweg bis Frantschach-St. Gertraud vorgesehen, retour führt eine Güterzugtrasse von Frantschach bis Zeltweg, welche zwecks Loküberstellung sogar bis Villach durchgebunden ist. Der bisher an Sonn- und Feiertagen mit einem Zug zwischen Frant-

schach-St. Gertraud und Villach betriebene Güterverkehr wird auch über den Obdacher Sattel bis Zeltweg fortgesetzt.

Eingesetzt werden beim Güterverkehr über den Obdacher Sattel nun insgesamt drei Tandems der Reihe 2016 vom Standort Villach. Vereinzelt splitten sich die Tandempärchen auch planmäßig auf und bespannen kürzere und leichtere Güterzüge solo über den Obdacher Sattel. Die Reihe 2016

kann über den 955 Meter hohen Sattel maximal 550 Tonnen befördern. Der Loktausch zwischen Villach und Knittelfeld findet ebenfalls an Samstagen mit einem planmäßigen Güterzug in der Nacht statt.

Der Austausch der in Frantschach-St. Gertraud und Wolfsberg als Reihe 2068 eingesetzten Verschubreserven findet jeweils an Donnerstagen als Lokzug von und nach Knittelfeld statt. MLE

**Güterverkehr am Obdacher Sattel: 2016 073 und 2016 093 schleppen am 7. Februar 2023 den NG 64575 bei der ehemaligen Haltestelle Eppenstein. Der Zug hatte mit seinen elf Wagen knapp 700 Tonnen zu befördern, weshalb ein Tandem vonnöten war**

*Manuel Leitner*



■ Schweiz

**Zusammenarbeit für TGV Lyria wird verlängert**

Auch nach 2023 werden die SBB und die SNCF ihre Zusammenarbeit im Rahmen des grenzüberschreitenden Fernverkehrsangebots TGV Lyria fortsetzen. Ende Januar 2023 haben beide Bahngesellschaften den entsprechenden Kooperationsvertrag bis 2027 verlängert. Das Gemeinschaftsunternehmen TVG Lyria verkehrt zurzeit auf drei Strecken: Genf – Paris, Lausanne – Paris und Zürich – Basel – Paris. Im Sommer verkehrt zudem ein Zugpaar Genf – Marseille. FFÖ



TGV Lyria in Lausanne (2019)

Picture alliance/keystone/Salvatore di nolfi

■ Österreich

**Komplettsperre des Tauerntunnels im Frühling 2023**

Bevor der Tauerntunnel von 18. November 2024 bis 4. Juli 2025 komplett modernisiert wird, müssen unaufschiebbare Instandhaltungsarbeiten im Tunnel durchgeführt werden. Aus diesem Grund muss der Tauerntunnel vom 12. April bis 17. Mai 2023 komplett gesperrt werden. Der Personenfernverkehr und der Güterverkehr werden groß-

räumig umgeleitet. Die Autoschleuse Tauernbahn ist in diesem Zeitraum außer Betrieb. Im Zuge der laufenden Überprüfungen des Tunnels hat sich gezeigt, dass im Bereich Portal Böckstein auf einer Länge von rund 20 Metern umfangreiche Stützmaßnahmen unabdingbar sind, welche nicht mehr aufgeschoben werden können. JMÜ

■ Österreich

**Werbe-Railjet zum ÖBB-Jubiläum**

Die Österreichischen Bundesbahnen haben anlässlich des 100. Geburtstages der ÖBB eine Railjet-Garnitur mit Jubiläums-Beklebung in Verkehr gesetzt. Der Zug wurde mit 100 Gründen versehen, welche für ein Arbeitsverhältnis mit den ÖBB sprechen und blickt außerdem auf 100 Jahre Unternehmensgeschichte zurück. JMÜ/MMÜ



**Jubiläums-Railjet am 30. Januar 2023 in Zeltweg als RJ 534 Lienz – Wien auf dem Weg Richtung Semmering und Ostregion** Jana Müller

**In Kürze**

**Kollision in Fürnitz**

Am 20. Januar 2023 kollidierten im Bahnhof Fürnitz ein ÖBB-Güterzug mit einem TXL-Zug, 186 106 und 185 521 rutschten über das Halt zeigende Signal hinaus, stießen mit dem ÖBB-Zug zusammen und entgleisten. Weil ein Kesselwagen rund 70.000 Liter Kerosin verlor, wurde ein Umwentalarm ausgelöst. MI

**Refit für Astoro**

Die SBB modernisieren schrittweise bis 2027 ihre 19 „Astoro“-Triebzüge (zwölf RABe 503, sieben ETR 610), um sie für weitere 15 Einsatzjahre fit zu machen. Am 9. Januar 2023 traf die erste Einheit im Werk Bellinzona ein. Es handelt sich dabei um einen von zwei Prototypen. AWA

**Wiederaufbau der Pinzgauer Lokalbahn**

Im Frühling soll der Wiederaufbau der Pinzgauer Lokalbahn zwischen Niedersnill und Uttendorf beginnen. Dieser Streckenabschnitt war im Sommer 2021 vom Hochwasser zerstört worden. JMÜ

**MGB baut Güterwagen um**

Für den regen Güterverkehr zwischen Visp und dem autofreien Zermatt erwirbt die Matterhorn-Gotthard-Bahn regelmäßig ausrangierte Güterwagen der Rhätischen Bahn. Im Sommer 2022 kamen so drei Schiebewandwagen Haik-v von der RhB ins Wallis. Mittlerweile ist im Güterverkehr nach Zermatt ein Containertragwagen (Sb 2741), entstanden aus einem Schiebewandwagen, im Einsatz. FFÖ

neues Zubehör vom Feinsten Z-N-TT-HO-0-1

**WEINERT MODELLBAU**  
Mittelwendung 7 | 28844 Weyhe-Dreye | weinert-modellbau.de | mein-gleis.de



**Inzwischen Geschichte: Dieselloks der Reihe 2044 mit RegioJet-Wagen in Split am 4. Juni 2022. Der Zugteil in den Adria-Ferienort entfällt 2023** Martin Fort

## ■ Tschechien/Kroatien

# Weniger RegioJet-Züge zur Adriaküste

Die Sommer-Züge des tschechischen Bahnunternehmens RegioJet fahren auch im laufenden Jahr zur Adriaküste. Allerdings wurde das Fahrtenprogramm etwas eingedampft. Zwischen 16. Juni und 30. September 2023 wird Rijeka in Kroatien aus Prag (Tschechien) nur noch dreimal pro Woche angesteuert.

Der Zuglauf führt ab Prag über Brünn, Bratislava Nove Mesto bis zum ungarischen Grenzbahnhof Rajka. Von dort geht es weiter über Szombathely, Zalaszentivan (Richtungswechsel) nach Hodos, wo die Grenze nach Slowenien überquert wird. Wegen Bauarbeiten zwischen Zagreb und Koprivnica geht es 2023 im großen Bogen durch Slo-

wenien zum Grenzbahnhof Dobova, wo kroatisches Staatsgebiet erreicht wird. Über Zagreb Westbahnhof und Ogulin erreicht der Zug Rijeka. Der in der Vergangenheit von Dieselloks geführte Zugteil nach Split entfällt, die Stadt wird zusammen mit weiteren Adria-Ferienorten per Bus angeschlossen. MF

## ■ Ecuador

### Streckenreaktivierungen geplant

In Ecuador sollen bald wieder Eisenbahnen verkehren. Von den 965 Kilometern Eisenbahnnetz sind nur noch 120 Kilometer betriebsfähig erhalten. Bereits ab dem Frühjahr 2023 sollen schrittweise mehrere touristische Linien (wieder) ihren Betrieb aufnehmen. So auch der berühmte Tren Nariz del Diablo Alausí – Simbamba zur Teufelsnase. Weitere geplante Reaktivierungen sind Quito – Boliche (Tren de los Volcanes), Ibarra – Salinas (Tren de la Libertad), Riobamba – Urbina (Tren del Hielo), El Tambo – Coyocor und Durán – Bucay. Die Regierung Ecuadors plant sogar eine Neubaustrecke Yantzazaza – Machala, auf der Bergbaugüter transportiert werden könnten. FFÖ



## Aus Thalys wird Eurostar

Seit Mai 2022 sind die beiden internationalen Hochgeschwindigkeitszugunternehmen Thalys und Eurostar unter dem Dach der Eurostar Group vereint. Am 24. Januar 2023 stellte diese die neue Marke in Brüssel vor. Die roten Thalys-Züge werden künftig auch mit einem Eurostar-Logo unterwegs sein

## In Kürze

### Nigeria: Erneut Entführungen bei Überfall

In Nigeria kam es Anfang Januar zu einem Überfall auf wartende Reisende im Bahnhof Igueben-Ekehen im Süden des Landes unweit der Großstadt Benin-City. 32 Menschen wurden entführt. Bereits im März 2022 kam es zu einem Zugüberfall in Nigeria, bei dem acht Menschen getötet und 168 Passagiere entführt wurden. FFÖ

### Pakistan: Neue Zugverbindung Islamabad – Karatschi eröffnet

Anfang Februar wurde in Pakistan eine neue Zugverbindung zwischen der Hauptstadt Islamabad und Karatschi, einer Stadt im Süden des Landes am Arabischen Meer, eröffnet. Der sogenannte Green Line-Express verkehrt auf seiner rund 1.400 Kilometer langen Strecke mit aus China importierten Reisezugwagen. Insgesamt hat die pakistanische Eisenbahngesellschaft 230 Personenwagen beim chinesischen Hersteller CRRC bestellt. FFÖ

### Algerien: Umfangreicher Ausbau des Bahnnetzes geplant

Nach Marokko möchte nun auch der Nachbarstaat Algerien sein Eisenbahnnetz langfristig großzügig ausbauen und modernisieren. Heute erstreckt sich das Netz im Norden des Landes, einem vergleichsweise kleinen, wenn auch dicht besiedelten Teil des Landes. Zukünftig könnten Strecken auch weit in den Süden des Landes hineinreichen. Der algerische Präsident ordnete zunächst die Gründung einer Gesellschaft für die Förderung der Eisenbahnindustrie an. FFÖ

### Moderne Züge für Kroatien

Die kroatische Staatsbahn HŽPP hat den einheimischen Hersteller Koncar mit der Lieferung von je einem Prototyp eines batterieelektrischen und eines rein batteriebetriebenen Triebzugs beauftragt. Hierfür werden in Split, Osijek, Varaždin, Belovar, Virovitica und Pula Ladestationen gebaut. Der Batterietriebzug soll auf den Bahnstrecken von Zagreb nach Split und Pula zum Einsatz kommen. Die Auslieferung der Züge ist bis Ende 2024 geplant. AWA

## Termine

**1. April, Cottbus:** Mit der Dampflok 35 1097 nach Mildenberg. Info: [www.lausitzerdampflokclub.de](http://www.lausitzerdampflokclub.de)

**1./2. April, Lichtenstein:** Modellbahnausstellung in der Alten Färberei. Info: [www.modellbahnclub-lichtenstein.de](http://www.modellbahnclub-lichtenstein.de)

**1./8./16./30. April, Hettstedt:** Fahrten auf der Mansfelder Bergwerksbahn. Info: [www.bergwerksbahn.de](http://www.bergwerksbahn.de)

**2. April, Meuselwitz:** Saisonstart auf der Kohlebahn. Info: [www.kohlebahnen.de](http://www.kohlebahnen.de)

**2. April, Darmstadt-Kranichstein:** Betriebstag im Eisenbahnmuseum. Info: [www.bahnwelt.de](http://www.bahnwelt.de)

**2. April, Frankfurt (Main):** Fahrt im Feldebahnmuseum. Info: [www.feldebahn-ffm.de](http://www.feldebahn-ffm.de)

**2./8./23. April, Bochum:** Die Ruhrtalbahn fährt mit Dampf oder Diesel. Info: [www.eisenbahnmuseum-bochum.de](http://www.eisenbahnmuseum-bochum.de)

**7./8. April, Geesthacht:** Museumsfahrten. Info: [www.geesthachter-eisenbahn.de](http://www.geesthachter-eisenbahn.de)

**7.–10. April, Jöhstadt:** Dampfbetrieb. Info: [www.pressnitztalbahn.de](http://www.pressnitztalbahn.de)

**7.–10. April, Lindenberg:** Pollo-Fahrtage. Info: [www.pollo.de](http://www.pollo.de)

**8. April, Luckau:** Sonderfahrt nach Britz. Info: [www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de](http://www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de)

**8. April, Chemnitz:** Mit 50 3648 ins Muldental. Info: [www.sem-chemnitz.de](http://www.sem-chemnitz.de)

**8.–10. April, Rottweil:** Jubiläumsveranstaltung 50 Jahre Eisenbahnfreunde Zollernbahn. Info: [www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de](http://www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de)

**9. April, Osterfahrten** ab Korntal ([www.ges-ev.de](http://www.ges-ev.de)), Lübben ([www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de](http://www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de)), Treysa ([www.comtec.eecs.uni-kassel.de/eftreysa](http://www.comtec.eecs.uni-kassel.de/eftreysa)), Minden ([www.museumseisenbahn-minden.de](http://www.museumseisenbahn-minden.de)), Viechtach ([www.wanderbahn.de](http://www.wanderbahn.de)), Schönberg ([www.wisentalbahn.de](http://www.wisentalbahn.de)), Chemnitz ([www.sem-chemnitz.de](http://www.sem-chemnitz.de)), Freilassing ([www.lokwelt.freilassing.de](http://www.lokwelt.freilassing.de)), Schwarzenberg ([www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de](http://www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de)) und auf der Schwarzbachbahn ([www.schwarzbachbahn.de](http://www.schwarzbachbahn.de))

## Fernseh-Tipps

### Montag bis Freitag

**SWR, 14:15 Uhr** – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen. Für April sind keine neuen Folgen geplant.

### Freitag, 17. März

**SWR, 14:15 Uhr** – ER 1054: Mit dem Zug durch Portugals Weltkulturerbe – Der Mira Douro

**9./10. April, Osterfahrten** ab Verden ([www.kleinbahnexpress.de](http://www.kleinbahnexpress.de)), Neustrelitz ([www.hafenbahn-neustrelitz.de](http://www.hafenbahn-neustrelitz.de)), Kappeln ([www.angelner-dampf-eisenbahn.de](http://www.angelner-dampf-eisenbahn.de)), München ([www.blv-online.eu](http://www.blv-online.eu)), Bruchhausen-Vilsen ([www.museumseisenbahn.de](http://www.museumseisenbahn.de)), Schönheide ([www.museumsbahnschoenheide.de](http://www.museumsbahnschoenheide.de)), Wesel ([www.hsw-wesel.de](http://www.hsw-wesel.de)), Darmstadt-Kranichstein ([www.bahnwelt.de](http://www.bahnwelt.de)), Schönberger Strand ([www.vvm-museumsbahn.de](http://www.vvm-museumsbahn.de)), Nördlingen ([www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de](http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de)), Deinste ([www.kleinbahn-deinste.de](http://www.kleinbahn-deinste.de)), Oschatz ([www.doellnitzbahn.de](http://www.doellnitzbahn.de)) und bei der Extertal- ([www.landeseisenbahn-lippe.de](http://www.landeseisenbahn-lippe.de)) und Selfkantbahn ([www.selfkantbahn.de](http://www.selfkantbahn.de))

**9./30. April, Dieringhausen:** Fahrten auf der Wiehltalbahn. Info: [www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de](http://www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de)

**10. April, Osterfahrten** ab Ludwigsburg ([www.ges-ev.de](http://www.ges-ev.de)), Bohmte ([www.museumseisenbahn-minden.de](http://www.museumseisenbahn-minden.de)), Solms ([www.feldebahn-fortuna.de](http://www.feldebahn-fortuna.de)), Gramzow ([www.eisenbahnmuseumgramzow.de](http://www.eisenbahnmuseumgramzow.de)), Lippborg-Heintrop ([www.museumseisenbahnhamm.de](http://www.museumseisenbahnhamm.de)) und Lüneburg ([www.heide-express.de](http://www.heide-express.de))

**14.–16. April, Dresden:** Dampflok-treffen im Bw Dresden-Altstadt. Info: [www.igbw-dresden-altstadt.de](http://www.igbw-dresden-altstadt.de)

**15. April, Cottbus:** Mit 35 1097 zum Dampflok-treffen ins Bw Dresden-Altstadt. Info: [www.lausitzerdampflokclub.de](http://www.lausitzerdampflokclub.de)

**15/16. April, Zwickau:** Fahrtage der Kohlebahn. Info: [www.brueckenbergbahn.de](http://www.brueckenbergbahn.de)

**16. April, Loburg:** Osterfahrt. Info: [www.dampfzug-betriebsgemeinschaft.de](http://www.dampfzug-betriebsgemeinschaft.de)

**16./30. April, 1. Mai, Strasshof/Österreich:** Dampf-tage im Heizhaus. Info: [www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com](http://www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com)

**22. April, Annaberg-Buchholz:** Dampfschnellzug nach Berlin zum Technikmuseum. Info: [www.pressnitztalbahn.com](http://www.pressnitztalbahn.com)

**22. April, Erfurt/Weimar:** Sonderfahrt nach Berlin. Info: [www.thueringer-eisenbahnverein.de](http://www.thueringer-eisenbahnverein.de)

**22. April, Leipzig-Plagwitz:** Erzgebirgsrundfahrt mit 52 8154. Info: [www.dampfbahnmuseum.de](http://www.dampfbahnmuseum.de)

**22./23. April, Berlin:** Frühlingsfest im Bw Schöneweide. Info: [www.berlin-macht-dampf.com](http://www.berlin-macht-dampf.com)

**28. April bis 1. Mai, Usedom:** Fahrten mit der Baureihe 86. Info: [www.pressnitztalbahn.com](http://www.pressnitztalbahn.com)

**29. April, Braunschweig:** Mit dem Esslinger VT durch den Rangierbahnhof. Info: [www.eisenbahnerlebnis.de](http://www.eisenbahnerlebnis.de)

**29. April, Stuttgart/Ulm:** Rundfahrt mit 01 066 und 519 durch Oberschwaben. Info: [www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de](http://www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de), [www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de](http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de)

[www.modellbahnzentrum-uerdingen.de](http://www.modellbahnzentrum-uerdingen.de)

[www.bus-und-bahn-und-mehr.de](http://www.bus-und-bahn-und-mehr.de)

[www.MBW-Modellbahnen.de](http://www.MBW-Modellbahnen.de)



**29. April, Brand-Erbisdorf:** Gartenbahn-Fahrtage. Info: [www.eisenbahnverein-langenau.de](http://www.eisenbahnverein-langenau.de)

**29. April, Chemnitz/Berlin:** Mit DR-112 565 ins Seebad Heringsdorf. Info: [www.pressnitztalbahn.com](http://www.pressnitztalbahn.com)

**29. April, Treysa:** Mit 35 1097 nach Andernach. Info: [www.comtec.eecs.uni-kassel.de/eftreysa](http://www.comtec.eecs.uni-kassel.de/eftreysa)

**29./30. April, Gramzow:** Saison-eröffnung mit Museumszug-fahrten. Info: [www.eisenbahnmuseumgramzow.de](http://www.eisenbahnmuseumgramzow.de)

**29./30. April, Luckau:** Pendelfahrten zur niederlausitzer Leistungsschau. Info: [www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de](http://www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de)

**29./30. April, Glauburg-Stockheim:** Bahnhofsfest mit Dampfzug-fahrten. Info: [www.modellbahnhof-stockheim.de](http://www.modellbahnhof-stockheim.de)

**29./30. April, Lauingen:** Großbahn-Treffen im E-Park. Info: [www.eepark.eu](http://www.eepark.eu)

**30. April, Bremen:** Museumsfahrten auf der Kleinbahn. Info: [www.pingelheini.de](http://www.pingelheini.de)

**30. April, Bruchhausen-Vilsen:** Wiederinbetriebnahme der Kastendampflok „Plettenberg“. Info: [www.museumseisenbahn.de](http://www.museumseisenbahn.de)

## Messe Dortmund

### Intermodellbau

Nach der Messepause im letzten Jahr präsentiert die Intermodellbau vom 20. bis 23. April in den Dortmunder Westfalenhallen 4 und 7 wieder viele Groß- und Kleinserienhersteller, Verlage und Händler sowie rund 30 Modellbahnanlagen in allen gängigen Nenngrößen. Neun davon sind erstmals in Deutschland zu sehen. *MM*  
Info: [www.intermodellbau.de](http://www.intermodellbau.de)





■ Gleisdreiecke in Bahnhöfen der Rbd Dresden – Teil 1

# Fahrwege in drei Richtungen

*Gleisdreiecke auf freier Strecke sind nicht ungewöhnlich und dienen der wirtschaftlichen Betriebsführung bei der Bahn. Im Bahnhofsbereich sind und waren Gleisdreiecke in Deutschland aber eine Besonderheit und erfüllten ganz unterschiedliche Funktionen. In Sachsen kann man diese Spezialität bis heute in Herlasgrün und Riesa besichtigen*

Unter den zahlreichen Dienstvorschriften der Deutschen Reichsbahn gab es nicht nur Signalbücher und Fahrdienstvorschriften, zu denen jeder Eisenbahner Zugang hatte. Es existierten auch seltene Papiere, die nur einem bestimmten Personenkreis wie dem Leiter eines Reichsbahnamtes oder dem Vorsteher einer Dienststelle zugänglich waren. Dazu gehörte auch das Bahnhofspanbuch der jeweiligen Direktion, das als Anlage zur Verwaltungsvorschrift DV 0110/100 geführt wurde und den Stempel „Vertrauliche Dienstsache“ trug. Es beinhaltete alle Lagepläne von Bahnhöfen und Abzweigstellen der jeweiligen Direktion.

## Begehrtes Sammelobjekt

Die Zeichnungen der Lagepläne waren vereinfacht, beinhalteten aber alle betrieblich notwendigen Angaben wie Gleisnummern, Gleislänge, Weichen, Signalstandorte und Hochbauten. Die

Lagepläne waren alphabetisch geordnet. Für die Reichsbahndirektion (Rbd) Dresden waren das immerhin 300 Zeichnungen im DIN-A4-Format, größere Bahnhöfe auch in A3. Mit dem Ende der Deutschen Reichsbahn hat auch das Bahnhofslageplanbuch seine Bedeutung verloren. Bei Eisenbahnfreunden ist dieses Gesamtwerk heute ein begehrtes Sammelobjekt. Seitdem in den 1990er-Jahren erfolgten Kahlschlag im Schienennetz – Stilllegung von Eisenbahnstrecken, Rückbau von Bahnhofsgleisen und Modernisierungsmaßnahmen – ist heute kaum noch der einstige Zustand der Bahnhofsanlagen zur Reichsbahnzeit aus den 1970er- und 1980er-Jahren erkennbar. Das Blättern in einem Bahnhofspanbuch ist deshalb für Interessierte heute wie ein Krimi.

## Vier besondere Bahnhöfe

Im Bahnhofspanbuch für die Rbd Dresden, Ausgabe 1981, konnte in diesem Zusammenhang

*Der Lokführer Günter Meyer fotografierte in Herlasgrün 94 2031, die mit ihrem Güterzug am 15. Juni 1964 aus dem Falkensteiner Bahnhofsteil Richtung Reichenbach rollt. Herlasgrün war eine von vier Stationen in der Rbd Dresden, die über ein Gleisdreieck im Bahnhofsbereich verfügte*

*Günter Meyer/Slg. Manfred Meyer*

eine interessante Auswertung getroffen werden. So gab es in der Dresdener Direktion mit Herlasgrün, Wüstenbrand, Riesa und Pirna vier Bahnhöfe, die im Bahnhofsbereich über ein Gleisdreieck verfügten. Nun sind Gleisdreiecke, auch Bogendreiecke genannt, auf freier Strecke noch heute keine Seltenheit und dienen der wirtschaftlichen Betriebsführung im Netz der Deutschen Bahn. Im Bahnhofsbereich sind und waren Gleisdreiecke aber eine Besonderheit und hatten unterschiedliche Funktionen.

In dieser Ausgabe porträtieren wir die Bahnhöfe Herlasgrün und Riesa, wo die Bogendreieck-Situation noch heute existiert. In einer Folgeausgabe begeben wir uns auf Spurensuche in Wüstenbrand und Pirna, wo die Gleisdreiecke inzwischen verschwunden sind. Grundlage der Betrachtung ist jeweils der Gleisplan aus dem Bahnhofspanbuch und Fotos aus der Betriebszeit, die Modell-

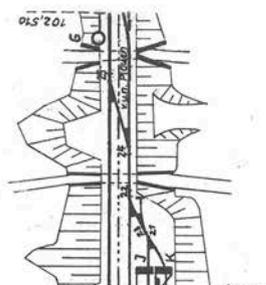


Blick aus Richtung Falkenstein auf den Bahnhof Herlasgrün 1965: rechts Gleis 21, seinerzeit als Abstellgleis genutzt Günter Meyer/Slg. Manfred Meyer

Bahnhof Herlasgrün	
Netz-Lage	Trennungsbahnhof
Eröffnung	1856
Umbau	1998–2000
Strecken	Leipzig Bayerischer Bahnhof – Hof Hbf Herlasgrün – Oelsnitz (Vogtl.)
Funktionen des Gleisdreiecks	Direkte Zugfahrten; Wenden von (Schleptender-)Lokomotiven



Lage des Bahnhofs Herlasgrün im DR-Netz 1960. Die Strecke nach Oelsnitz (V.) war zu diesem Zeitpunkt nicht mehr durchgängig befahrbar Slg. MHZ



Bf Herlasgrün  
Strecke L-H  
km 101,550  
VO HAI Nr.01|B1

Gleisplan Herlasgrün aus dem Bahnhofsplanbuch 1981. Der westliche Verbindungsbogen (Gleis 21) wurde in jenen Jahren hauptsächlich als Abstellgleis genutzt

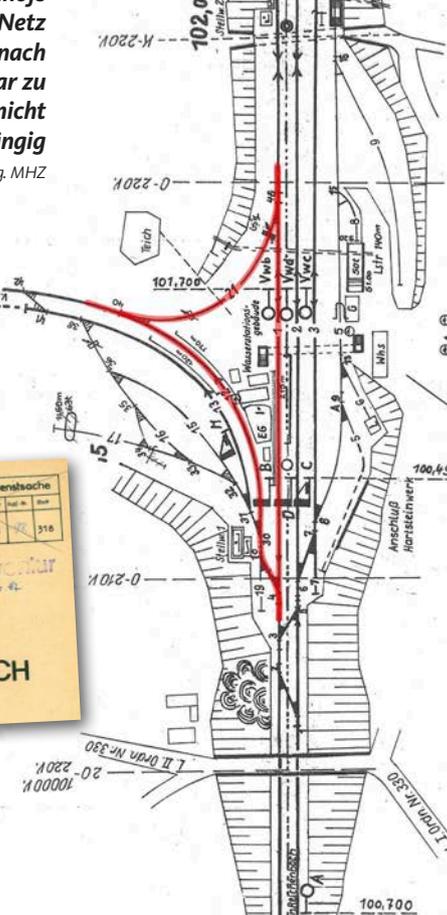
eisenbahnern einen neuen Blickwinkel ermöglichen und Inspiration für die Gestaltung ihrer Anlage nach authentischem Vorbild bieten.

### DER BAHNHOF HERLASGRÜN

Der Bahnhof Herlasgrün am Kilometer 101,55 der Eisenbahnstrecke Leipzig – Hof (LH-Linie) wurde mit Fertigstellung der zwei vogtländischen Brücken, der Göltzschtalbrücke und der Elstertalbrücke, am 15. Juli 1856 und dem damit verbundenen Lückenschluss zwischen Reichenbach und Plauen eingeweiht. Am 1. November 1865 nahm die „Vogtländischen Staatseisenbahn“ von Herlasgrün über Falkenstein, Oelsnitz (Vogtl.), Adorf und Voithersreuth (Vojtanov) nach Eger (Cheb) den Betrieb auf. Herlasgrün wurde dadurch zum Trennungsbahnhof, der Anschluss an die Züge der LH-Linie bot. Im Keil zwischen der Falkensteiner und Plauener Seite entstand 1873 ein neues und heute noch vorhandenes Empfangsgebäude. Auf der Falkensteiner Seite errichtete man bald zusätzlich Gleise zum Umsetzen der Lokomotiven und Abstellen von Zügen und außerdem ein Heizhaus mit Wasserstation und Drehscheibe.

Im Herbst 1874 wurde die direkte und kürzere Eisenbahnlinie Plauen – Eger mit der Teilstrecke Plauen – Oelsnitz in Betrieb genommen. Ab die-

Das Bahnhofsplanbuch der Rbd Dresden war nur einem bestimmten Personenkreis zugänglich Slg. Rainer Heinrich (2)



- Nutzlängen:
- Gleis 1: 722/706 m
  - 2: 535/700 "
  - 3: 591/473 "
  - 5: 130 m
  - 6: 95 "
  - 7: 32 "
  - 8: 30 "
  - 9: 200 "
  - 12: 338/298 m
  - 13: 298 m
  - 15: 260/200 m
  - 16: 200 m
  - 17: 180 "
  - 19: 28 "
  - 21: 300 "



**Blick auf den Bahnhof Herlasgrün aus Richtung Norden am 3. April 1981. Auf Gleis 12 steht ein Personenzug nach Falkenstein, 110 211 befährt den Verbindungsbogen in Richtung Leipzig; im Vordergrund die Gleise der Bahnstrecke Hof – Leipzig**

Rainer Heinrich

**Seit dem Umbau wird Gleis 21 in Herlasgrün wieder regelmäßig von Zugfahrten von Plauen nach Falkenstein genutzt (Foto mit VT 36 am 20. August 2000)**

Rainer Heinrich



sem Zeitpunkt wurde die Strecke Herlasgrün – Falkenstein – Oelsnitz gesondert betrieben und als HOe-Linie bezeichnet. Erst 1896 erfolgte der Bau der zweigleisigen Verbindungskurve (Gleis 20 und Gleis 21) zwischen der LH-Linie und der HOe-Linie. Sie trug wesentlich zur betrieblichen Entlastung des Bahnhof Herlasgrün bei, weil Züge nicht mehr „Kopf“ machen brauchten und jetzt ein Direktverkehr zwischen Plauen und Falkenstein möglich war.

### Verbindungskurve und Lokwendegleis

Auf dem Lageplan von 1935 ist an den Gleisen der neuen Verbindungskurve kein Bahnsteig eingezeichnet, sodass davon ausgegangen werden muss, dass die Verbindungskurve nur von Güter-

zügen benutzt wurde. Das Gleisdreieck Herlasgrün hatte darüber hinaus zeitweise auch für das „Wenden“ von Lokomotiven Bedeutung. So ist überliefert, dass erst 1938 im Bw Reichenbach eine 23-Meter-Drehscheibe gebaut wurde, damit die neuen Einheitsloks der Baureihe 44 gedreht werden konnten. Damit entfielen die zeitraubenden Drehfahrten der Lokomotiven mit mehr als 18 Metern Gesamtsachsstand, zum Beispiel der Baureihe 19<sup>0</sup>, durch befahren des Gleisdreiecks auf dem zehn Kilometer entfernten Bahnhof Herlasgrün.

### Zeitweilig kein echtes Dreieck

Bereits 1941 begann der Gleisrückbau mit dem zweiten Gleis 20 der Verbindungskurve. Das verbliebene Gleis 21 wurde mit dem Rückbau

des zweiten Streckengleises der LH-Linie infolge Reparationsleistung an die Sowjetunion ab 1946 ebenfalls bedeutungslos. Mit einem Prellbock auf der Plauerer Seite versehen, nutzte man das 300 Meter lange Gleis 21 des Verbindungsbogens bis zum Wiederaufbau des zweiten Streckengleises zwischen Reichenbach und Plauen im Jahr 1978 zum Abstellen von Schadwagen und der Sonderzugbereitschaft SB 8 (zehn Reisezugwagen der Gattungen ABme und Bme vom Typ Y) des Bww Zwickau, die unter anderem für Kindersonderzüge und den Messeverkehr nach Leipzig vorgehalten wurden, weil in Zwickau nur begrenzte Abstellmöglichkeiten für die Reisezugwagen existierten. Von diesem Abstellort in Herlasgrün kamen Ende September 1989 die Wagen für den Sonderzug zur Ausreise der DDR-Flüchtlinge aus der Prager BRD-Botschaft am 1. Oktober 1989. Ab Sommerfahrplan 1992 war Herlasgrün nicht mehr Endbahnhof für die Personenzüge aus Falkenstein, weil die Züge jetzt bis Reichenbach durchgeleitet wurden. Damit entfiel das Umsetzen der Diesellok der Baureihe 202 in Herlasgrün.

### Die Kurve wird wieder aufgebaut

Am 23. November 1997 übernahm die Regentalbahn mit Triebwagen vom Typ „Regiosprinter“ den Schienenpersonennahverkehr auf den vogtländischen Nebenbahnen. Damit wurde ein Umbruch eingeläutet, der die Zukunft des Abzweighbahnhofs Herlasgrün mit seinem Gleisdreieck entscheidend prägte: Es folgte eine Um-

### » Seit dem Jahr 2000 hat die westliche Kurve in Herlasgrün wieder betriebliche Bedeutung

gestaltung der Bahnanlagen. Zwischen 1998 und dem Jahr 2000 wurden nicht nur die Gleisanlagen und die Signaltechnik des Bahnhof Herlasgrün komplett erneuert, sondern es wurde auch der komplette Neubau der westlichen Verbindungskurve (Gleis 21) mit Bahnsteig vorgenommen. Die Inbetriebnahme des umgestalteten Bahnhofs fand am 28. Mai 2000 statt. Neu war ein verändertes Linienkonzept des nunmehr als Vogtlandbahn bezeichneten Eisenbahnverkehrsunternehmens mit durchgehenden Zügen von Plauen über Herlasgrün nach Falkenstein. Zeitweise bestand sogar die Linie VB 5 Hof – Plauen – Falkenstein – Adorf im Stundentakt. Die heutige RB 5 hat die Linienführung Mehltheuer – Plauen – Falkenstein – Kraslice. Zwischen Stunde 4 und Stunde 23 verkehren die RegioShuttle der Vogtlandbahn alle 30 Minuten über die Verbindungskurve. Der Bahnhof Herlasgrün ist seit der Umgestaltung der am häufigsten befahrene Eisenbahnknoten im Vogtland. Über die Verbindungskurve aus Richtung Falkenstein nach Reichenbach (Gleis 12) führt seit der Elektrifizierung der LH-Linie im Jahr

2015 kein planmäßiger Zugverkehr mehr. Das Gleis 12 wird nur noch zu Überführungsfahrten von Triebwagen nach und vom Betriebshof der Länderbahn in Neumark genutzt.

**Wendemöglichkeit bei Sonderfahrten**

Seit Schließung des Bw Reichenbach im Jahr 1999 besteht im Vogtland keine Möglichkeit mehr, Dampflokomotiven bei Sonderfahrten mittels Drehscheibe zu drehen. Erneut wurde dazu das Gleisdreieck Herlasgrün, wie schon in den 1920er-Jahren mit der Baureihe 19<sup>0</sup>, genutzt. Interessante Drehfahrten über das Herlasgrüner Gleisdreieck konnte man zum Beispiel am 14. Juli 2001 beobachten, als 89 6009, 03 1010 und 41 1185 dort die Richtung änderten. Am 18. Februar 2012 nutzte 01 1066 mit einem Sonderzug aus Nürnberg die Wendemöglichkeit und am 23. April 2016 war mit 18 201 sogar die schnellste betriebsfähige Dampflokomotive der Welt im Herlasgrüner Bogendreieck unterwegs.

**BAHNKNOTEN RIESA**

Berühmte und eindrucksvolle Lokomotiven waren auch im Bahnhof Riesa immer wieder mal anzutreffen. Der Bahnhof Riesa liegt im Schnittpunkt der zweigleisigen, elektrifizierten Hauptbahn Leipzig – Dresden mit der zweigleisigen Strecke Chemnitz – Elsterwerda – Berlin. Die Entwicklung des Bahnhofs Riesa begann mit der Inbetriebnahme der Gesamtstrecke der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDE-Linie), der ersten Fernbahn Deutschlands, die Riesa bereits 1838 erreichte und am 7. April 1839 in gesamter Länge in Betrieb ging. Von einem zweiten Bahnhof aus wurde am 29. August 1847 von der Riesa-Chemnitzer Eisenbahn Gesellschaft die Strecke bis Döbeln eröffnet; sie war ab 1. September 1852 als Staatsbahnstrecke bis Chemnitz durchgehend befahrbar. Am 15. Oktober 1875 ging die Strecke Riesa – Elsterwerda in Betrieb, anderthalb Jahre später, am 5. April 1877, folgte

die Strecke nach Lommatzsch. Von Lommatzsch nach Nossen ging es erst am 15. Oktober 1880. Damit hatte sich Riesa zu einem wichtigen Eisenbahnknoten entwickelt.

**Das Gleisdreieck entsteht**

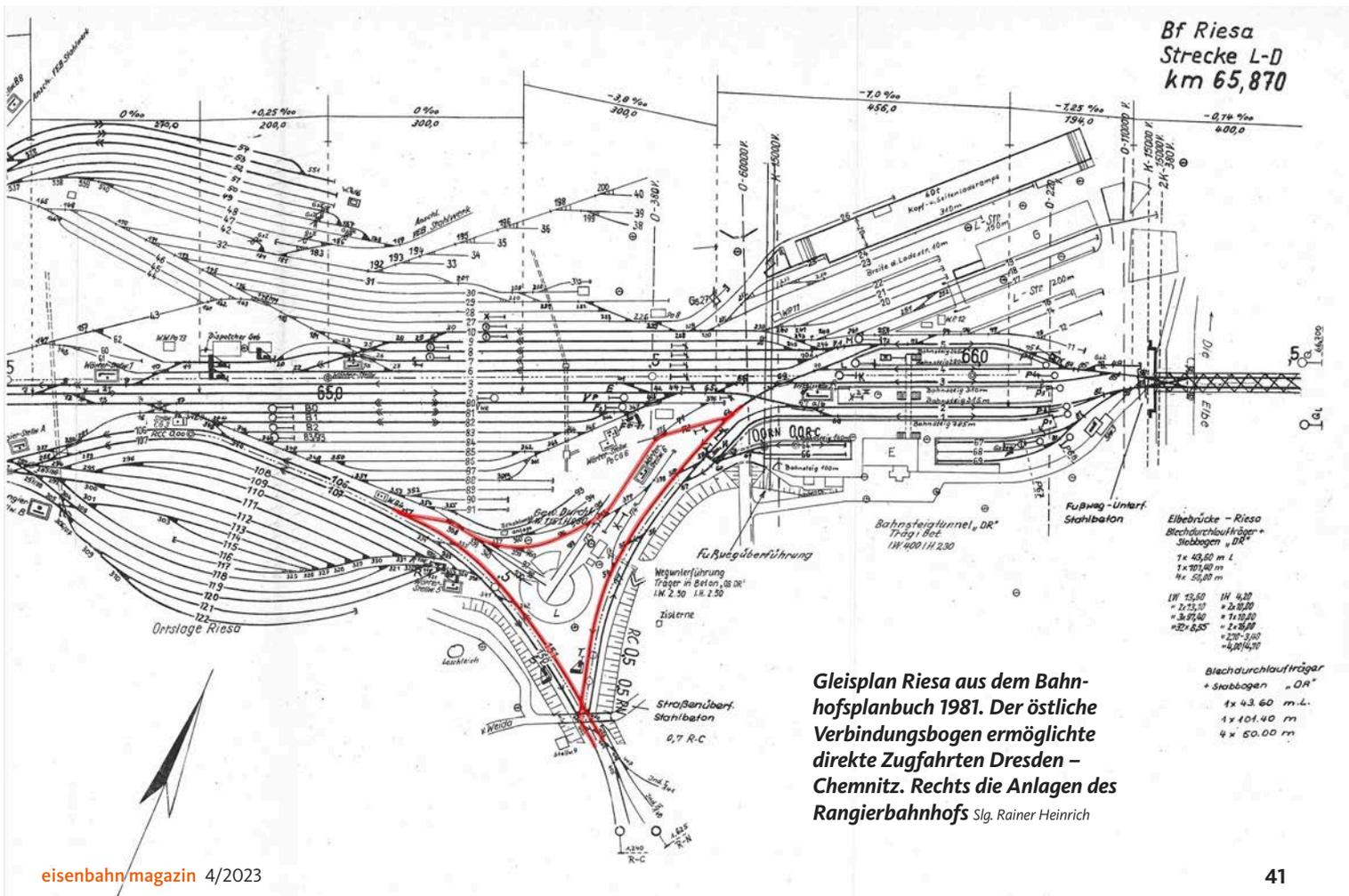
Bis in die Gegenwart hat der Bahnhof eine zentrale Position im Bahnnetz. Dabei hatte die Station anfangs nur eine geringe Ausdehnung. Doch zwischen 1875 und 1880 wurde der Bahnhof großzügig umgebaut. Der neue, breiträumige und besser zugängliche Güterbahnhof konnte am 3. November 1879 eröffnet werden. Der alte „Chemnitzer Bahnhof“ wurde im Dezember 1879 geschlossen. Durch das Zusammenlegen beider Bahnhöfe im Jahr 1879 wurde die Verbindung Chemnitz – Riesa – Berlin hergestellt und somit Riesa zum Kreuzungsbahnhof. Mit der Umverlegung und Einführung der Chemnitzer Strecke, die jetzt südlich und parallel zur Nossener Strecke verlief, entstand ein Gleisdreieck mit getrennten Fahrwegen zum Personen- und zum Güterbahnhof. Der Rangierbahnhof wurde durch die LDE-Linie in ein Nord- und ein Südsystem geteilt. In das Südsystem mündeten auch die Gleise 150 und 151 des westlichen Verbindungsbogens (Leipziger Seite) vom Gleisdreieck.

**Bahnhof Riesa**

Netz-Lage	Kreuzungsbahnhof
Eröffnung	1838
Strecken	Leipzig Hbf – Dresden-Neustadt Chemnitz Hbf – Riesa (– Röderau – Elsterwerda – Berlin) Riesa – Nossen
Funktionen des Gleisdreiecks	direkte Zugfahrten Röderau – Chemnitz Zugfahrten Riesa Rbf – Chemnitz



*Lage des Kreuzungsbahnhofs Riesa im DR-Netz 1960: Da der Gleisbogen Richtung Leipzig seinerzeit nicht planmäßig von Personenzügen befahren wurde, ist er in dieser Kursbuchkarte nicht eingezeichnet* Slg. MHZ



**Gleisplan Riesa aus dem Bahnhofsplanbuch 1981. Der östliche Verbindungsbogen ermöglichte direkte Zugfahrten Dresden – Chemnitz. Rechts die Anlagen des Rangierbahnhofs** Slg. Rainer Heinrich



**Bei der Fahrzeugparade am 8. April 1989 rollt 74 1230 mit ihrem kurzen Personenzug aus Riesa über Gleis 76 Richtung Nossen. Links die zweigleisige Verbindung zum Bahnhofsteil Riesa Rbf, im Hintergrund das Bahnbetriebswerk mit seinem großen Rundschuppen**

**2021 sind die Anlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerks in Riesa weitgehend abgetragen, das Bogendreieck im Bahnhofsbereich existiert aber weiter. In der Südausfahrt wurde der Spurplan allerdings etwas geändert, die DKW entfiel**

Rainer Heinrich (2)



Bemerkenswert ist, dass es sicherungstechnisch über die ganzen Jahre keine direkte Fahrstraße für Züge aus Richtung Leipzig über den westlichen Verbindungsbogen nach Chemnitz gab. Anders dagegen der östliche Verbindungsbogen

im Riesaer Gleisdreieck: Dieser wurde und wird noch heute regelmäßig für Zugfahrten aus Richtung Dresden über Riesa nach Chemnitz und Zwickau genutzt. Besonders Güterzüge haben in der Vergangenheit den Weg über Riesa ge-

wählt und konnten sich damit die Rampe zwischen den Bahnhöfen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz sparen, für die bisweilen eine Schiebelokomotive erforderlich wäre, die aber inzwischen nicht mehr vorgehalten wird.

Der ständige Verkehrszuwachs und der Mehrbedarf an Lokomotiven machte schließlich auch noch den Bau eines neuen Lokschuppens (übrigens die vierte Maschinenhausanlage seit 1839) im Jahr 1891 erforderlich. Da die über Jahrzehnte hinweg vorgenommene Erweiterung des Bahnhofs, eingengt zwischen Stadt und Stahlwerk,

## » Das Bogendreieck in Riesa ist in Betrieb und wird regelmäßig von Zugfahrten genutzt

eine teilweise ungünstige Gleisgestaltung mit sich brachte und deshalb kein Platz mehr vorhanden war, wurde als Standort für das neue Maschinenhaus das hereinlaufende Gleisdreieck in der Chemnitzer Einfahrt gewählt. Der Rundbau mit einer 24-Meter-Drehscheibe und 26 Schuppenständen wurde 1900 durch ein zweites Segment um weitere sieben Stände erweitert. Mit dem als „Neues Haus“ errichteten Zusatz, entstand ein 360-Grad-Ringlokschuppen mit 33 Strahlgleisen, der nur durch Zufahrts- und Ausfahrtsgleise unterbrochen wurde. Das ab 1. Februar 1929 als Bahnbetriebswerk bezeichnete Bw Riesa gehörte seitdem zu den größten Maschinenhausanlagen der späteren Deutschen Reichsbahn.

## Der Fahrdracht kommt

Erst sechs Jahre nach der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen Dresden und Leipzig begann im Jahr 1976 im Bw Riesa die Elektrolok-Beheimatung, obwohl bereits 1970 die Strecken- und Bahnhofselektrifizierung abgeschlossen war. Mehrere Gleise im Bw-Bereich bis an die Drehscheibe wurden mit Fahrleitung überspannt. Erst 1991, zur Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs nach Chemnitz, erhielt auch das Riesaer Gleisdreieck um den Lokschuppen eine Fahrleitung.

Spätestens seit Frühjahr 1989 lässt der Name Riesa Eisenbahnfreunde aufhorchen. Am 8. und 9. April des Jahres fanden hier die Fahrzeugschau und Lokparade zum 150-jährigen Bestehen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn statt. Damals trugen das Bw Riesa und das Gleisdreieck die Hauptlast während der organisatorischen Durchführung der Fahrzeugparade. Ein Großteil der Lokomotiven und Wagen verließ nach der Vorbeifahrt an der Tribüne über die Chemnitzer Verbindungskurve den Bahnhof Riesa mit dem Ziel Nossen und Döbeln. Im Bw Riesa war der Nachbau der SAXONIA drei Tage lang Übernachtungsgast und der Zutritt nur mit Erlaubnis der Rbd gestattet. Zur Gründungszeit beheimatete Riesa 70 Maschinen. Hundert Jahre später, im Jahr 1991, zählt das Bw Riesa

## Originelle Modellumsetzung als Kehrschleife

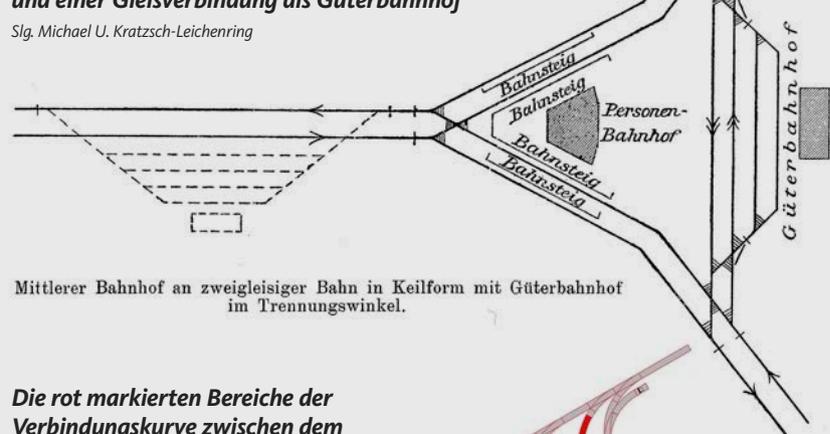
### Ein Dreiecksbahnhof als Anlagenmotiv

**D**reiecks- bzw. Keilbahnhöfe mit Verbindungskurven finden sich in Modellumsetzungen aufgrund des nötigen Platzbedarfs eher selten, allerdings sind die Betriebsoptionen – etwa als Teil von Modulanlagen – durchaus interessant. Während HO-Bahner beim Gleissystem von Märklin der Symmetrie der Stromversorgung wegen lediglich auf die passende Gleisgeometrie achten müssen, sieht es im klassischen Zweischienen-Zweileiter-Gleichstrombereich etwas anders aus: Wie nebenstehende Skizze zeigt, benötigen die dort rot markierten Gleisabschnitte besondere Beachtung: Zur Vermeidung von (Dauer-) Kurzschlüssen müssen sie beidseitig elektrisch getrennt werden – unabhängig davon, ob analog oder digital gefahren wird.

Im ersten Fall erfolgt die Versorgung dieser Abschnitte über entsprechende Polwendschalter am Gleis, gegebenenfalls in Verbindung mit einer Signalsteuerung. Damit kann nach Einfahrt und Halt eines Zuges die Spannung umgepolt werden, und eine Weiterfahrt ist ohne Kurzschluss möglich. Im DCC-Digitalbetrieb übernehmen das sogenannte Kehrschleifenmodule (u. a. von Tams oder Lenz). Mit ihrer Hilfe kann ein Zug ohne Halt durch die zugehörigen Abschnitte fahren, denn die Umpolung erfolgt elektronisch innerhalb kürzester Zeit. Eine wichtige Bedingung ist aber, dass der Zug komplett in den rot markierten Bereich passt. Im Analogbetrieb ist der Einsatz von Digital-Kehrschleifen-

#### Beispielgleisplan eines Keilbahnhofes mit zwei Bahnsteigbereichen für den Personenverkehr und einer Gleisverbindung als Güterbahnhof

Slg. Michael U. Kratzsch-Leichenring



Mittlerer Bahnhof an zweigleisiger Bahn in Keilform mit Güterbahnhof im Trennungswinkel.

#### Die rot markierten Bereiche der Verbindungskurve zwischen dem Bahnhofsgleiskeil sind im Modellbahnbetrieb wie eine Kehrschleife zu schalten

Michael U. Kratzsch-Leichenring



modulen nur bedingt zu empfehlen. Bei Umpolung innerhalb eines (Kehrschleifen-) Abschnittes würde der darin fahrende Zug abrupt seine Fahrtrichtung ändern, und bei Umpolung außerhalb fahren die restlichen

Züge plötzlich in die entgegengesetzte Richtung. Daher existiert analog keine Alternative zum Anhalten, Umpolen und Wechsel der Fahrtrichtung am Regler für die Weiterfahrt.

Michael U. Kratzsch-Leichenring



50 3536 verlässt am 17. Dezember 1982 den Personenbahnhof Riesa auf Gleis 1 in Richtung Nossen. Über eine Weichenverbindung erreicht der Zug gleich das Gleisdreieck Rainer Heinrich

noch 88 Loks, davon 27 elektrische. Zur Dampflokzeit, die 1978 endete, zählten mehrere Jahrzehnte in erster Linie Güterzugloks der Baureihen 58 (G12) und deren Reko-Variante (58.30) zum Bestand.

### Vollständig erhalten

Das 100-jährige Bestehen des Heizhauses wurde am 5. und 6. Oktober 1991 mit einem großen Bw-Fest zum Jubiläum gefeiert. Es war zugleich der letzte Höhepunkt der Dienststelle. Nachdem bis 1996 schrittweise die Werkstätten- und Wartungseinrichtungen nach Dresden verlegt wurden, hat auch das Bw (seit 1. Januar 1994 Betriebs-hof) am 1. Januar 1998 aufgehört zu bestehen und wirkte von da an als Dresdener Außenstelle des Cargo-Bereiches. Gleichzeitig wurde der Ringlokschuppen ausgeräumt und baupolizeilich gesperrt. Am 24. August 2016 begann der Abriss des Gebäudekomplexes. Hat auch Riesa seit 1990 viel von seiner Industrie verloren, ist seine Rolle als Verkehrsknoten nach wie vor beachtlich. Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass bis 2021 das Gleisdreieck, so wie es 1879 gebaut wurde, noch vollständig erhalten ist und im Güter- sowie im Reiseverkehr genutzt wird. Rainer Heinrich



Ein Dampfsonderzug mit 50 3501, vier Umbauwagen und mehreren „Donnerbüchsen“ verlässt am 27. Mai 2007 den Bahnhof Fützen in Richtung Weizen; am Schluss schiebt 38 3199

■ Vierachser-Umbauwagen als Museumsbahn-Fahrzeuge

# Sitzgelegenheiten für Bundesbahn-Nostalgiker

*Auch nach ihrer Ausmusterung bei der DB ist die Zeit der Umbauwagen in Deutschland noch nicht vorbei, denn mehrere Museumsbahnen halten die nostalgischen Vierachser für Sonderfahrten bereit*

**G**roßräume, Übersetzfenster, Sitze mit niedrigen Rückenlehnen und Kunstlederbezug – Reisen zweiter Klasse wie zu DB-Zeiten ist mit ihnen ausgezeichnet möglich: Die nur knapp 19 Metern langen vierachsigen Umbauwagen bieten das Flair des Bahnfahrens von vor 50 Jahren, was sie zu begehrten Objekten für Museumsbahnen macht.

## Düsseldorfer Eilzug

Neben dem „LS“-Zug stellte die Bundesbahn für ihren Museumsbestand auch einen typischen

Nahverkehrszug der 1950er-Jahre zusammen, der aus vierachsigen Umbauwagen gebildet wurde. Der Zug bestand aus einem 1./2.-Klasse-Wagen, vier reinen 2.-Klasse-Wagen und einem Halbgepäckwagen. Im Gegensatz zu den anderen Museumszügen, die möglichst genau dem Aussehen der Bundesbahn der 1950er- und 1960er-Jahre angepasst waren, trugen diese Wagen einen Schriftzug des DB Museum auf den Seitenwänden. Inzwischen ist der Zug aufgelöst; die einzelnen Wagen sind bei diversen Museumsbahnen hinterstellt (siehe Tabelle).

## Private Wagen

Wurden die Wagen nach ihrer Ausmusterung von Museumsbahnen zunächst wenig beachtet, sind sie inzwischen zu echten „Rennern“ geworden. Viele Wagen haben bei solchen Bahnen ein neues Zuhause gefunden und werden auch heute noch eingesetzt. So blieben allein um die 30 Byg und über 25 BDyg erhalten. Die Fahrzeuge sind heute u. a. beim Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen, beim MEC Losheim, bei der Dampfbahn Kochertal und bei der IG Schienenverkehr Niederbayern zu finden.

### Verbleib der Vierachser-Umbauwagen des Düsseldorfer Museumszuges

DB-Epoche III		DB-Epoche IV		Museumsbahn		Verbleib
Bauart	Nummer	Bauart	Nummer	Bauart	Nummer	
AB4yg-58	34 249	AByg <sup>503</sup>	50 80 38-11 314-0	AByg <sup>048.1</sup>	50 80 38-13 900-4	Museumsbahn Bremen – Bederkesa (MuBB), 75 80 38-11 016-2 D-MBBB
AB4yg-58a	34 037	AByg <sup>504</sup>	50 80 38-11 482-5	AByg <sup>048.1</sup>	50 80 38-13 901-2	FME, 75 80 38-11 017-0 D-FME
B4yg-58	75 805	Byg <sup>515</sup>	50 80 29-12 049-2	Byg <sup>044</sup>	50 80 29-13 900-5	Museumsbahn Bremen – Bederkesa (MuBB)
B4yg-58	75 954	Byg <sup>515</sup>	50 80 29-12 198-7	Byg <sup>044</sup>	50 80 29-13 901-3	Eisenbahnfreunde Betzdorf, 75 80 29-11 008-0 D-EFBS, Byg <sup>515</sup>
B4yg-58	76 240	Byg <sup>515</sup>	50 80 29-12 484-1	Byg <sup>044</sup>	50 80 29-13 902-1	Eisenbahnfreunde Betzdorf, 75 80 29-11 009-8 D-EFBS Byg <sup>515</sup>
B4yg-58	76 303	Byg <sup>515</sup>	50 80 29-12 546-7	Byg <sup>044</sup>	50 80 29-13 903-9	Eisenbahnfreunde Betzdorf, 75 80 29-11 010-6 II D-EFBS Byg <sup>515</sup>
BD4yg-56b	98 262	BDyg <sup>533</sup>	50 80 82-12 270-8	BDyg <sup>533</sup>	50 80 82-13 981-9	BSW-Gruppe Rostock

Anm. d. Red.: Eine Tabelle mit allen Museumsbahn-Fahrzeugen der DB-Gattungen AB4yg, B4yg und BDyg haben wir unter [www.eisenbahnmagazin.de](http://www.eisenbahnmagazin.de) hinterlegt



Am 13. Oktober 2013 ist der Byg<sup>533</sup> 50 80 82-12 252-6 in Horb abgestellt. Er gehört heute unter der Nummer 75 80 82-11 019-1 der SVG



Umbau-Vierachser als Museumswagen

2.-Klasse-Umbauwagen 50 80 29-12 198-7 am 17. Mai 2012 im Museumsbahneinsatz in Koblenz-Ehrenbreitstein

Der Byg<sup>515</sup> 50 80 29-12 526-9 wurde vom Schlagersänger Tom Astor gekauft und vor seinem Musikstudio in Schmallenberg aufgestellt. Der zweifarbigige Wagen in Blau/Weiß nach Art der Orient-Express-Wagen kann durch einen überdachten Übergang betreten werden. Ein weiterer zweifarbigiger Umbauwagen ist der Personalwagen 335 mit der Nummer 60 80 99-25 138-1, der zusammen mit einem Am<sup>202</sup> als stationäres Restaurant in Erfstadt-Liblar steht.

### Origineller Einzelgänger

Der AByg<sup>503</sup> 50 80 38-11 178-9 wurde nach seiner Ausmusterung nicht verschrottet, sondern im AW Duisburg-Wedau in den Theaterwagen AByg<sup>398</sup> 60 80 99-11 083-5 umgebaut. Dazu wurde der 2.-Klasse-Bereich mit einer Bühne und einer Reihenbestuhlung bestückt. Der 1.-Klasse-Bereich wurde als Theke und Garderobe eingerichtet. Die Toilette funktionierte man in einen Technikraum um. Der Wagen war zunächst in Grün unterwegs und wurde später blau lackiert. So wurde er – angehängt an Regelzüge – zu verschiedenen Bahnhöfen gebracht, auf denen dann Theaterveranstaltungen stattfanden. Das Fahrzeug war Ende der 1990er-Jahre in einem recht desolaten Zustand noch vorhanden, wurde aber nicht mehr eingesetzt. 2007 kaufte ihn der Verein Landeseisenbahn Lippe und zeichnete ihn in Byg<sup>514</sup> mit der Nummer 55 80 38-11 484-6 D-LEL um. Michael Dostal

### Modellempfehlungen

Während es von den im FOKUS-Beitrag in em 1/23 vorgestellten Privatbahn-Wagen durchaus HO-Modellnachbildungen gibt wie etwa jene der Tegernseebahn von Märklin (Artikelnummer 42891) oder Roco (04254S), tat sich die Modellbahn-Industrie bei den Museumswagen dieser Bauart bislang schwerer. Im Prinzip macht es aber aus Sicht der Hersteller auch gar keinen Sinn, Extramodelle aufzulegen, denn die meisten

Museumsbahnen setzen diese Wagen sowie so im Aussehen der Epochen III oder IV ein, um an die Einsatzzeiten der DB zu erinnern. Insofern kann der Modellbahner über alle Nenngrößen hinweg alle bislang erschieneenen DB-Umbau-Vierachser anschaffen, mit neuen Wagennummern aus bestellten Decals von Beckert, Nothaft oder Ostmodell umbeschriften und als Museumszug für die Anlage oder die Vitrine zusammenstellen. PW



Aus einem Vierachser-Umbauwagen hergerichteter Theaterwagen mit Bühne, Garderobe, Bar, Technikraum und Zuschauerbereich

Michael Dostal (4)



## Starter Digital. Für den Anfang.



Lenz Brass-Line

Lenz goes Brass: das erste, aber sicher nicht das letzte Metallmodell von Lenz: die V 65. Neugier erwünscht: [www.lenz-elektronik.de/v65](http://www.lenz-elektronik.de/v65)

Brauch die (Modellbahn-)welt noch ein Set? Antwort: Ja! Stellen Sie sich vor, Sie haben nicht endlos viel Platz, können nur ein kleine Spur Null Anlage bauen, vielleicht nur gelegentlich als „Teppichbahn“. Und Sie besitzen gerade mal vier Loks/Züge. Brauchen Sie da wirklich eine ausgewachsene Digital-Zentrale mit allen möglichen Möglichkeiten? Oder genügt Ihnen eine, die maximal vier Loks/Züge steuern kann und maximal 10 Funktionen je Lok und bis zu 10 Weichen/Signale? Wunderbar, dann haben wir jetzt genau das Richtige für Sie: das Starter Digital SET, eine kleine DCC-Zentrale mit einem STARTER-Handregler. Ein zweiter STARTER-Handregler kann zusätzlich angeschlossen werden. Ganz schön viel mehr zu einem wirklich budgetchonenden Preis.



**Meterspur und im Mittelteil steile Zahnstangenabschnitte zeichnen die Brünigbahn aus. Südlich von Giswil meistert Zahnradlokomotive HGe 4/4 Nr. 1991 mit einem Zug am 17. Juli 1983 einen 110-Promille-Anstieg**

*Aufnahmen, wenn nicht anders angegeben: Harald Schönfeld*

■ Brünigbahn bei den SBB

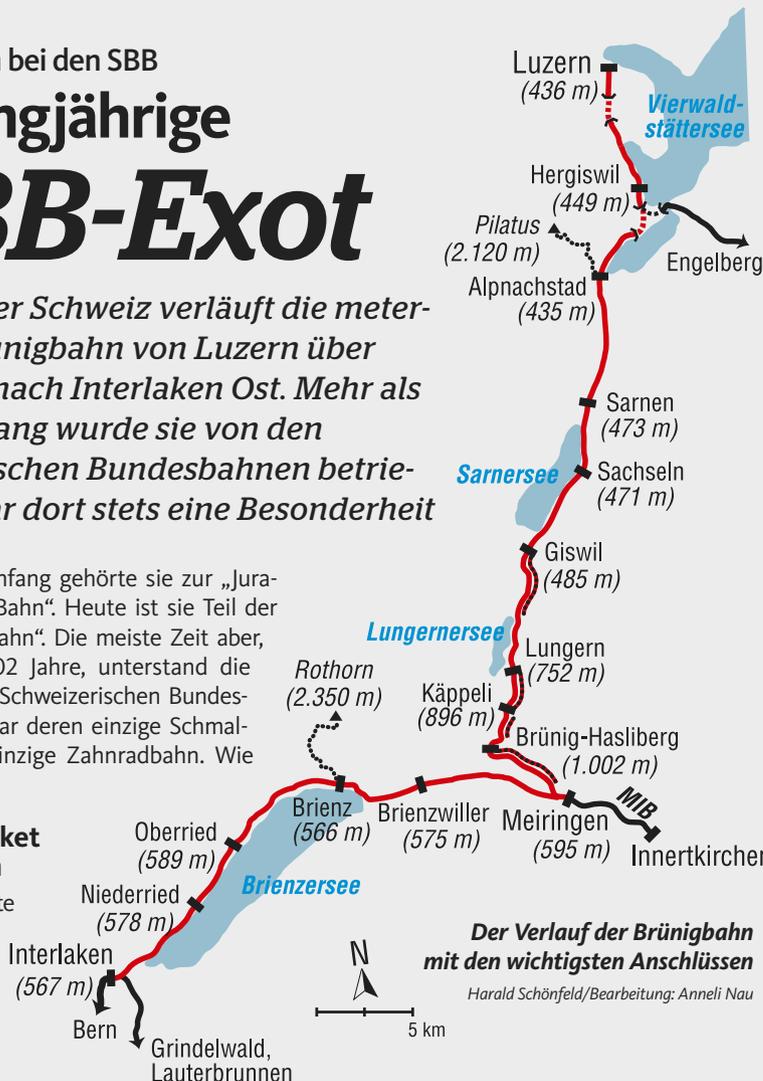
# Der langjährige SBB-Exot

**Mitten in der Schweiz verläuft die meterspurige Brünigbahn von Luzern über Meiringen nach Interlaken Ost. Mehr als 100 Jahre lang wurde sie von den Schweizerischen Bundesbahnen betrieben. Sie war dort stets eine Besonderheit**

**G**anz zu Anfang gehörte sie zur „Jura-Simplon-Bahn“. Heute ist sie Teil der „Zentralbahn“. Die meiste Zeit aber, und zwar für 102 Jahre, unterstand die Brünigbahn den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), war deren einzige Schmalspurbahn und einzige Zahnradbahn. Wie kam es dazu?

### Im Gesamtpaket übernommen

Der unkoordinierte Bau von Eisenbahnstrecken in dem Alpen-



**Der Verlauf der Brünigbahn mit den wichtigsten Anschlüssen**

*Harald Schönfeld/Bearbeitung: Anneli Nau*

land führte 1898 zu einer Volksabstimmung, welche die Verstaatlichung der fünf größten Schweizerischen Bahngesellschaften guthieß. Daraufhin wurden am 1. Januar 1902 die „Schweizerischen Bundesbahnen“ gegründet. Die „Schweizerische Centralbahn“, die „Schweizerische Nordostbahn“ und die „Vereinigte Schweizerbahn“ wurden sofort übernommen, die „Jura-Simplon-Bahn“ ein Jahr später. Diese hatte 1890 eine Meterspurbahn von Luzern über den Brünigpass nach Brienz vom Erbauer erworben und nun war die Strecke 1903 im an die SBB gehenden Gesamtpaket „Jura-Simplon-Bahn“ mit enthalten.

Im Mittelpunkt der Schweiz bot die Brünigbahn am Alpenrand eine Verbindung der Zentralschweiz mit dem Berner Oberland. Die geplante Verlängerung bis Interlaken war lange Zeit umstritten und wurde erst 1916 fertiggestellt. Damit verband die Brünigbahn zwei wichtige Touristenzentren. Sie war 74 Kilometer lang mit eingleisiger Meterspur und im mittleren Bereich mit vier Zahnstangen-Abschnitten versehen, die Steigungen von bis zu 120 Promille zu überwinden hatten. Sie war die erste Schmalspurbahn mit gemischtem Betrieb.

### Flachstrecke – Gebirgsstrecke

Für den Fahrbetrieb ist es sinnvoll, die Brünigbahn als Summe dreier Teilstücke zu betrachten. An den Enden sind es zwei je rund 29 Kilometer lange, steigungsarme Strecken. Dazwischen, von Giswil bis Meiringen, liegt die 16 Kilometer

lange Gebirgsstrecke, die zu 58 Prozent mit Zahnstange ausgerüstet ist. Es wurde das System Riggenbach gewählt, eine Leiter-Zahnstange mit 100 Millimetern Teilung. Problematisch beim gemischten Betrieb war das Einfahren des Zahnrades am Beginn der Zahnstange.

Die Strecke wartet schon am Ausgangspunkt mit betrieblichen Besonderheiten auf. Die Bahnhofshalle in Luzern enthält neben dem normalspurigen Bereich auch zwei meterspurige Bahnsteiggleise. Auch das Fahrzeug-Depot wurde als einziges der SBB mit beiden Spurweiten ausgerüstet. Die Schmalspur durchquert das Vorfeld des Kopfbahnhofs und wird seit 1964 von der „Luzern-Stans-Engelberg-Bahn“ (LSE) mitbenutzt. Heute folgt ein 1,3 Kilometer langer Tunnel.

Wenig später geht es entlang des Vierwaldstätter Sees und der Gotthard-Autobahn nach Hergiswil. Hier im Bergsporn „Lopper“ gähnen zwei unterschiedliche Tunnelöffnungen. Die linke führt die „LSE“ nach Engelberg. Der rechte Tunnel dient seit 1889 der Brünigbahn. Wegen des Rollwagenverkehrs normalspuriger Güterwagen ist sein Profil größer.

## » Die nördliche Talstrecke verläuft bis Giswil. Dort endet dann auch der Güterverkehr

Jenseits des 1.186 Meter langen rechten Tunnels erreicht man den Alpnacher See, einen Seitenarm des Vierwaldstätter Sees. Entlang des Ufers geht es nach Alpnachstad. Hier war zunächst 1888 der Beginn der Brünigbahn und hier startet die extrem steile Zahnradbahn auf den Pilatus. Auf der Brünigbahn folgt Sarnen, der Hauptort des Kantons Obwalden. Der Sarnen See geleitet nach Giswil. Hier enden die nördliche Talstrecke und auch der Güterverkehr, der in neuerer Zeit ausschließlich aus Normalspurwagen auf Rollwagen besteht.

Der erste Zahnstangenabschnitt beginnt, und dieser Anfang der Gebirgsstrecke war einst generell Anlass zum Lokwechsel. Der Lungernsee liegt bereits 200 Meter höher und entbindet kurzfristig von der Zahnstange. Dem Tiefblick auf den See folgen zwei weitere Zahnradabschnitte, zwischen denen die wichtige steigungsarme Kreuzungsstation „Käppeli“ liegt. Hier ist etwa die Mitte der Gesamtstrecke. 40 Kilometer von Luzern entfernt und 1.002 Meter hoch gelegen folgt die Gipfelstation „Brünig-Hasliberg“. Wir haben hier keinen stolzen Alpenpass vor uns, sondern eine Senke zwischen 2.000 Meter hohen Bergen. Diese trennen die Einzugsgebiete von Reuß und Aare, die beide dem Rhein zufließen.

Zur Dampflokzeit mussten auf der Passhöhe die Loks entweder gedreht oder gewechselt werden,



Von 1914 bis 1965 setzten die SBB die Dampflok G 3/4 Nr. 208 auf der Brünigbahn ein. Im August 1954 steht die Lok im Bahnhof Luzern; sie blieb museal erhalten Kurt Eckert/Eb.-Stiftg.

**Betrieb in Brienz ganz klassisch: Am 18. Juni 1986 ist Triebwagen 904 mit einem Zug im Bahnhof eingetroffen. Hier endete 1889 vorerst die Brünigbahn**



da die Rauchkammer in Steigungen wegen des Wasserstandes stets bergseitig liegen musste.

### Sehenswerte Fortsetzung

Die Weiterfahrt wendet sich Richtung Südost und wird recht spektakulär. Die Zahnstange führt kontinuierlich um 400 Höhenmeter bergab, auch durch die Weichen der mittig liegenden Kreuzungsstation Brunnenfluh. Felsszenarien und drei gleiche eiserne Stahlbrücken wechseln sich ab. Unten im Tal der Aare, die vom Grimselpass kommt, liegt Meiringen mit dem größten Zwischenbahnhof der Brünigbahn. Hier müssen alle Züge kopfmachen; eine geplante Verbindungskurve wurde nie gebaut, denn sie hätte ein Verlagern des Bahnhofs bedeutet. Nun beginnt die schnelle Talstrecke nach Interlaken. In Meiringen befinden sich übrigens noch ein Fahr-

zeugdepot, eine Werkstätte und eine Drehscheibe. Geradeaus in die Berge führt nur die kurze „Meiringen-Innertkirchen-Bahn“, entstanden 1946 aus der Werksbahn der Wasserkraftwerke am Fuße des Grimselpasses.

Das Schwemmland der Aare führt ohne Hindernisse zum Brienzner See. Brienz war 28 Jahre lang Endstation der Brünigbahn. Die Spurweite des Weiterbaues entlang des nördlichen Seeufers war lange Zeit umstritten, denn der Kanton Bern, und hier befinden wir uns jetzt, wollte eigentlich die Normalspurverbindung Bern – Interlaken verlängern...

In Brienz beginnt die Zahnradbahn auf das Rothorn, sehenswert wegen des fast hundertprozentigen Dampfbetriebes, auch mit Neubauloks! Letztes Highlight der Brünigbahn ist die



*Die Prototyplok HGe 4/4 II Nr. 1951 fährt im Oktober 1986 in die Südrampe ein. Gute Erfahrungen mit dem Loktyp animierten die SBB zur Bestellung von acht Serienloks*

hoch liegende Überquerung der Aare kurz vor dem Endziel Interlaken Ost. Der große Rad-dampfer „Lötschberg“ der BLS passt durch...

### Der Dampfbetrieb

Der Einsatz von Dampflokomotiven dauerte auf der Brünigbahn ganz unschweizerisch lange, nämlich selbst zu SBB-Zeiten noch 40 Jahre! Die ersten Eigentümer hatten kleine dreiachsige Tal-Lokomotiven und zweiachsige Zahnradloks beschafft.

Die SBB bestellte ab 1905 als Talloks die 1'C-Heißdampfloks vom Typ G 3/4 mit den Nummern 201–208. Sie waren 33 Tonnen schwer und (später) 60 km/h schnell. Nr. 208 des Baujahres 1914 hat in Obhut des Vereins „Ballenberg-Dampfbahn“ (heute „Brünig-Dampfbahn“) betriebsfähig „überlebt“. 1924/25 wurden von der Rhätischen Bahn noch vier ähnliche Loks, die

dort durch die Elektrifizierung frei wurden, übernommen. Sie erhielten die Nummern 215–218.

Mit Priorität wurden ab 1905 insgesamt 18 dreiachsige Bergloks vom Typ HG 3/3 von SLM Winterthur geliefert; sie bekamen die SBB-Nummern 1051–1068. Adhäsions- und Zahnradantrieb hatten separat je zwei Zylinder und diese arbeiteten im Verbundbetrieb. Das Zahnrad wurde über ein Vorgelege 1:2,2 von den innen liegenden Niederdruckzylindern angetrieben, während die außen liegenden Hochdruckzylinder auf klassische Weise im Adhäsionsantrieb wirkten. Sie konnten auf den Steilstrecken zuverlässig einen erheblichen Arbeitsanteil übernehmen.

Die Loks konnten maximal 45/16 km/h fahren und vier leichte Dreiaxser über den Berg führen. Es blieben, heute in Obhut der „Brünig-Dampfbahn“, zwei Exemplare erhalten. Nr. 1068 stand

lange als Denkmal in Meiringen, Nr.1067 (Baujahr 1910) befindet sich betriebsfähig in Interlaken.

### Der elektrische Betrieb

Die Elektrifizierung war aus mehreren Gründen lange Zeit umstritten und man realisierte sie erst, als in Europa der Zweite Weltkrieg begann. Dabei wurde die Strecke vollkommen in das Normalspur-System integriert. Mit 15 kV ist sie der Spitzenreiter unter den Schweizer Schmalspurbahnen. 1941 konnte der Betrieb zwischen Luzern und Meiringen aufgenommen werden; bis Interlaken ein Jahr später.

Innovative Triebfahrzeuge waren die 16 Gepäcktriebwagen vom Typ Fhe 4/6 (später Deh 4/6) Nr. 901 bis 916. Sie wurden 1941/42 geliefert und dominierten den Betrieb über 44 Jahre hinweg. Während der Mechanikteil generell von SLM kam, teilten sich BBC, MFO und SAAS den Bau der Elektrik. Neuartiges Merkmal war das mittig zwischen den herkömmlichen Drehgestellen angeordnete dritte Drehgestell mit dem zweiachsigen Zahnradantrieb. Die Motoren des Adhäsionsantriebes leisteten 4x 230 kW, die des Zahnradantriebes 2x 255 kW. Ohne Zahnstange konnte man 75 km/h fahren, an der Zahnstange 33 km/h. Diese Triebwagen konnten erstmalig die gesamte Strecke durchgehend befahren und vier vierachsige Leichtbauwagen mitführen. Doppeltraktion war möglich. Der Gepäckraum war wegen des Kopfmachens in Meiringen aber nur selten nutzbar.

Zwei Zahnradloks HGe 4/4, Nr. 1991 und 1992, waren eine Episode aus dem Jahre 1954. Es waren aufsehenerregende „Berglokomotiven“ hoher Leistung, mit Höchstgeschwindigkeiten von 50/33 km/h. Sie hatten einen verkuppelten Antrieb und litten darunter. Ein Motor je Achse

### Brünigbahn in HO oder 2m

Wer sich ein Diorama oder eine ganze Modellbahnanlage mit Motiven der Brünigbahn gestalten möchte, findet in HOm bei Bemo passendes Rollmaterial. So sind der Gepäcktriebwagen Deh 4/4 bzw. Deh 4/6 in verschiedenen Lackierungen und die Zahnrad-Ellok HGe 4/4 samt passenden Personenwagen gefertigt worden. Allerdings sind viele Varianten nur noch auf dem Gebrauchtmrkt zu finden. Einige Modelle kann man auch von anderen Meter-spurbahnen nutzen, wenn man diese entsprechend umdekoriert. Wer lieber Zahnstangengleis im Garten verlegt, kann sich die Dampflok HG 3/3 von LGB zulegen.



**Die Zahnrad-Dampflok HG 3/3 von LGB**

*Martin Menke*

Gute Anregungen für einen Modellnachbau bietet noch die Internetseite [www.bruenig-modell.ch](http://www.bruenig-modell.ch)

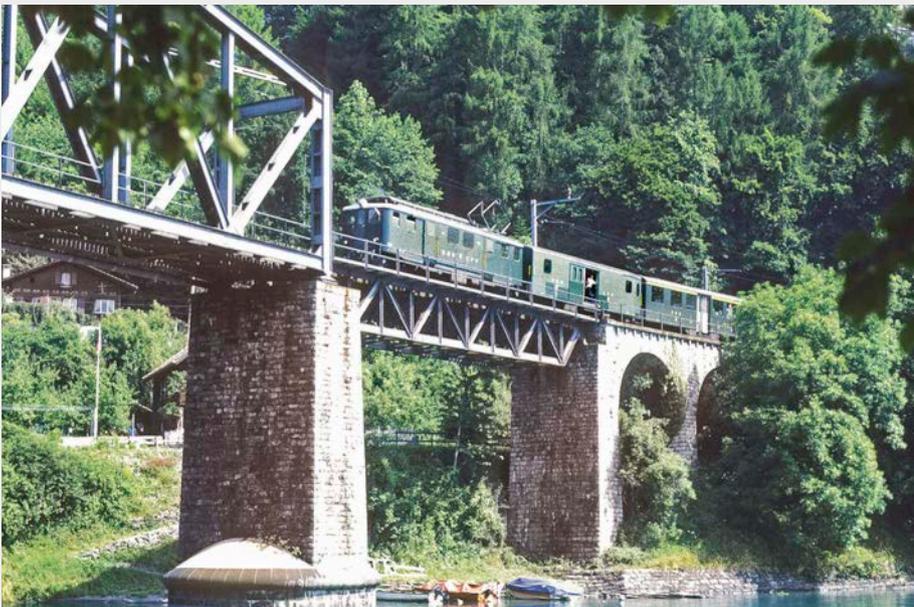
MM



**Schwer arbeitend hat Lok 1067 am 18. September 1994 die Südrampe überwunden. Die Dampflok-Sonderfahrten zeigen noch heute die betrieblichen Herausforderungen der Brünigbahn**



**Mehr als 40 Jahre lang gab es in der Bahnhofshalle Luzern das Nebeneinander von grüner Normalspurlok Re 4/4 II (l.) und grünem Brünigbahn-Gepäcktriebwagen (r., Oktober 1986)**



**Bahnbetrieb bei der Brünigbahn im Juli 1983: 1,3 Kilometer vor dem Prellbock in Interlaken schwingt sich der Zug aus Luzern über die Aarebrücke am Ende des Briener Sees**

trieb über Zahnräder sowohl die Achsen als auch die auf den Achsen gelagerten Zahnräder an. Die Loks konnten 120 Tonnen schwere Waggenszüge mit 30 km/h über 120 Promille Steigung befördern und auch abbremsten. Das Dach trug mittig einen Stromabnehmer und über die restliche Länge Bremswiderstände.

Die Loks waren faktisch an die Bergstrecke Giswil – Meiringen gebunden und konnten Vorspann- oder Schiebedienste leisten. Leider führte der verkuppelte Antrieb zu Schlupf, zu großen Kräften, denen die Konstruktion nicht gewachsen war. Häufige Werkstattaufenthalte waren die Folge. Lok 1991 wurde im Jahre 1994 verschrottet, Lok 1992 wird dagegen vom Verein „Brünig-Nostalgiebahn“ erhalten, wie auch schon der Triebwagen 914.

### Die Zahnradloks HGe 4/4 II

Ein pannenreicher Antrieb durfte sich nicht wiederholen. SLM Winterthur hatte für die Furka-

Oberalp-Bahn (FO) eine Lok mit Differentialantrieb entwickelt. Dabei übernahm ein Planetengetriebe verschleißfrei die Verteilung der Antriebskräfte. Die Brünigbahn schloss sich diesem Projekt an. Es wurde eine Vorserie von fünf Loks gebaut, drei gingen sofort an die FO, zwei an die SBB zur Erprobung mit späterer Übergabe an die FO. Sie erschienen 1986 als Typ HGe 4/4 II. Bei der Brünigbahn trugen sie die Nummern 1951 und 1952. Sie bewährten sich gut, sodass die SBB acht in der Frontpartie leicht veränderte Loks (Nr. 101 961–968) für die Brünigbahn beschafften und dann die beiden Prototypen an die FO zurückgaben. Die Serienloks wurden 1989/90 geliefert, hatten die für Schmalspurlokomotiven beachtliche Stundenleistung von 1.930 kW, konnten auf den Talstrecken mit 100 km/h fahren und über die Bergstrecke 170-Tonnen-Züge bewegen. Sie bewährten sich gut, waren universell einsetzbar und fuhren zu SBB-Zeiten alle Schnellzüge zwischen Luzern

und Meiringen. Die Dominanz der Gepäcktriebwagen war damit vorbei. Sie erfuhren nicht nur den Farbwechsel zu Rot, sondern zum Teil erhebliche Umbauten. Sie erhielten die Einrichtung für Wendezugbetrieb, und sechs Triebwagen verloren ihre Zahnrad-Drehgestelle, da sie nur noch auf den Talstrecken eingesetzt wurden. So entstand die neue Baureihe 110, während die bergfähig gebliebenen Triebwagen zur Baureihe 120 wurden. Einige Triebwagen erlebten 73 Dienstjahre, nämlich bis zur Gründung der Zentralbahn.

### Zentralbahn-Übernahme

Nach 102 Jahren endete 2005 die Zuständigkeit der SBB. Sie verkauften die Brünigbahn an die ebenfalls in Luzern startende „Luzern-Stans-Engelberg-Bahn“. So entstand die neue „Zentralbahn“. Dies war sinnvoll im Zuge der neuen „S-Bahn Luzern“, der auch der zweigleisige Streckenausbau zwischen Luzern und Hergiswil diente. Freier Fahrzeugaustausch war möglich; dazu passten die noch von den SBB bestellten Triebwagen der Baureihe 130, ohne Zahnradantrieb. Doch das ist eine weitere Geschichte...

Vor Kurzem wurde übrigens noch eine überraschende Ausweitung des Betriebs realisiert. Die Fremdenverkehrs-Manager hatten immer davon geträumt, die Brünigbahn in die sogenannte „Golden Pass Route“ von Luzern bis Montreux am Genfer See einzugliedern. Diese Relation besitzt zwar meterspurige Strecken an beiden Enden, aber ein mittlerer Abschnitt zwischen Zweisimmen und Interlaken, betrieben von der BLS, ist normalspurig angelegt. 2022 erzielte man nun den großen Fortschritt. Dank Spurwechselanlagen in Montreux und Zweisimmen und eines Triebwagens „GPX“ mit verstellbaren Drehgestellen wird seit Dezember 2022 die Strecke Montreux – Interlaken probe- weise durchgehend befahren. Die anschließende Brünigbahn ist wegen der Zahnstangen-Ab- schnitte aber noch tabu. *Harald Schönfeld*

■ Baureihe 218 beim Bw Hagen-Eckesey

# Bunte Jahre

## am Rande des Sauerlandes

*Ab etwa 1980 ging es beim Bw Hagen-Eckesey für rund anderthalb Dekaden recht bunt zu: Die Dienststelle beheimatete Dieselloks der Baureihe 218 in bis zu vier verschiedenen Lackierungsvarianten. Sie bedienten ein breites Einsatzfeld von der City-Bahn bis zum internationalen Fernzug*

**D**as Bahnbetriebswerk (Bw) Hagen-Eckesey hat hinsichtlich einmotoriger Großdiesellokomotiven bei der DB eine lange Tradition. Bereits im Frühjahr 1966 traf mit V 160 065 bis 071 die erste Generation dort ein. Noch bevor 1970 fünfzehn fabrikneue 215 in Hagen angeliefert wurden, folgten den 216

Ende der 60er-Jahre die neuen 217 und die V-serien-218 zur Erprobung. Bei diesen Tests setzte sich die 218 mit ihrer mit dem Hauptstrang gekuppelten elektrischen Heizanlage durch, sodass Hagen 1971 gleich mehrere Serienmaschinen direkt vom Hersteller zugeteilt bekam. Nachfolgend bildete sich bis Mai 1973 in Hagen

ein 218er-Grundstock von rund 20 Lokomotiven. Die Zahl der dort beheimateten Loks schwankte und war stets von den betrieblichen Erfordernissen abhängig.

In den anderthalb Dekaden ab etwa Anfang 1980 ging es in Eckesey besonders bunt zu. In dem seit 1. Mai 1982 als Bw Hagen 1 bezeichneten Betriebswerk waren zeitweise 218 in vier verschiedenen Lackierungsvarianten gleichzeitig beheimatet, darunter auch die zehn Maschinen im City-Bahn-Design. Darüber hinaus wurde der Betriebsbestand regelmäßig durch Leihloks anderer Betriebswerke ergänzt.

### Hagen wird 218-Hochburg

Zeitsprung ans Ende der 60er Jahre: Zur Erprobung wurden in Hagen-Eckesey 1968 sechs 217 (014–016 und 020–022) und weitere sechs 218 (002–004 und 008–010) stationiert. Aus diesen Tests ging die Baureihe 218 als Sieger hervor, wonach die 217 bereits bis Anfang 1972 zur Familienzusammenführung nach Regensburg

*Die Eckeseyer Loks der Baureihe 218 bestachen durch eine besondere Vielfalt bei den Lackierungen. Die ozeanblau/beige 218 130, die orientrote 218 136 (dahinter) und die im City-Bahn-Design gehaltene 218 135, die am 6. April 1990 in Hemer Wagen für Militärtransporte rangieren, repräsentieren die seinerzeit vorhandenen Farbvarianten beim Bw Hagen 1* Klaus Kampelmann



umzogen. Zwischenzeitlich gastierten die oben erwähnten Maschinen der Baureihe 215 (Ordnungsnummern 023, 051 bis 063 und 065) in Hagen, was aber nur ein kurzes Intermezzo bleiben sollte. Erstgenannte hatte ohnehin nur fünf Tage in Hagen hineinschnuppern dürfen, die übrigen Maschinen, ab April 1970 in Hagen-Eckesey stationiert, mussten sich in dem Zeitraum von Juni 1971 bis November 1972 wieder aus dem Sauerland verabschieden.

## » Ende Juli 1971 begann beim Bw Hagen-Eckesey die Epoche der Baureihe 218 im Zugbetrieb

Mit der ersten Serien-218 in Hagen, der 218 136, die am 29. Juli 1971 direkt vom Hersteller Henschel aus Kassel eintraf, sollte in Hagen eine bis ins neue Jahrtausend reichende Erfolgsgeschichte dieser Baureihe starten. Zum Mai 1973 wurden die Vorserien-Loks ebenfalls an die Donau nach Regensburg abgetreten, als in Hagen ein Stamm von 20 Maschinen mit den laufenden Nummern 130 bis 149 aufgebaut worden war. Dieser war anfänglich kurzzeitig um die 218 150 und 155 bis 159 ergänzt worden, hielt sich aber ansonsten bis Ende 1993 unverändert, abgesehen von einer zwölfmonatigen Abgabe der Exemplare 128 bis 132 (letztgenannte nur vier Monate) bis Ende September '80 an das Bw Krefeld. Weitere Maschinen ergänzten diesen Bestand im Laufe der Jahre 1977 und 1985.

### Heimastrecken im Sauerland und Rheinland

Die altroten 218 eroberten daraufhin die Strecken des Sauerlandes, allen voran die Linie durch das obere Ruhrtal über Bestwig nach Warburg und weiter in die Nordhessische Großstadt Kassel sowie die Zweigstrecke nach Winterberg bzw. Hallenberg. Ferner leisteten sie auch treue Dienste auf den Stecken Iserlohn – Dortmund, nach Schmallenberg (nur Güterverkehr = GV), Korbach und Brilon Stadt (GV). Mit schweren Kalk-, Schotter- und Militärtransporten sowie Bauumleitern gelangten sie, häufig in Doppeltraktion, auch nach Menden-Horlecke, in den Dortmunder Raum, nach Hamm und Hemer.

Außerhalb des Sauerlandes waren sie lange Zeit regelmäßig zwischen Krefeld und Kleve anzutreffen. Starleistungen waren hierbei der D216/217 Austria-Express Klagenfurt – Amsterdam und der D 416/417 auf der Route Köln – Amsterdam, wozu eine Diesellok wie die 218 mit elektrischer Zugheizung benötigt wurde. Mit den Lokwechselbahnhöfen Nijmegen und Arnheim überschritten sie auch die niederländische Grenze. Die über Kleve laufenden internationalen D-Züge wurden bis 1988 eingestellt bzw. über die benachbarten Hauptstrecken geführt



**Der vormittägliche Leerzug von Dortmund-Hörde nach Horlecke war mit rund sechs bis zwölf Kalkwagen absolut modellbahngerecht. In der Verbindungskurve vom Block Heide passiert 218 132 am 4. April 1985 das Einfahrtssignal von Schwerte Ost**

Klaus Kampelmann

### Bestandsentwicklung: Baureihe 218 in Hagen

Stichtag	Bezeichn. des Bw		laufende Nummern		Gesamtzahl	
	Hagen-Eckesey	Vorserien-Loks	Serien-Loks	davon in CB-Lackierung	davon CB-Loks	
01.01.1973	218	002–004, 008–010	134–150, 155–159		28	
01.01.1978	218		128–149		22	
01.01.1980	218		132–149		18	
ab 01.05.1982	Hagen 1					
01.01.1985	218		128–149	137	22	1
01.01.1986	218		128–154	137, 140, 142–146, 148	27	8
01.01.1988	218		128–154	134, 135, 137, 140, 142–146, 148	27	10
01.01.1994	218		128–146, 148–152	134, 135, 137, 140, 142–146, 148	24	10
ab 01.01.1995	Betriebshof Bh Hagen					
01.01.1996	218		126, 128–146, 148–150, 247, 248	134, 135, 143, 146, 148	25	5
01.02.2004	Bh geschlossen					

und spätestens mit der kompletten Einstellung des Personenverkehrs zwischen Kleve und Nijmegen Anfang Juni 1991 endete somit die Ära der 218 in den Niederlanden. Vor dem hier betrachteten Zeitraum sind als Zielbahnhöfe unter anderem auch Lüdenscheid und Waldbröl bekannt. Später (ab Mai 1998) wurden sie auf der Linie N9 von Wuppertal über Langenberg nach Essen Hbf eingesetzt.

### Der Hagener Bestand in Altrot schwindet

All' die Jahre behielten die Dieselloks in der Leistungsklasse von 2.500 PS ihr schmales altrotes Farbleid, während viele 218 anderer Bw bereits das ozeanblau/beige erhalten hat-

ten oder gar in der Farbgebung ausgeliefert worden waren. So wurde die erste Hagener 218 in diesem Farbschema mit Spannung erwartet. Im September '83 war es endlich soweit, als die 218 139 das AW Bremen in ozeanblau/beige verließ und als Farbtupfer unter ihren roten Schwestern zwischen Hagen und Dortmund im Westen und Warburg/Winterberg im Osten umherdieselte.

Nach der ersten umlackierten 218 des Bw Hagen 1 und der erst über ein Jahr später folgenden 218 141 in ozeanblau/beige wäre es vermutlich Schlag auf Schlag so weitergegangen, wenn es nicht in dem Jahr zu dem Paukenschlag der DB in Form der geplanten Einführung der City-Bahn



**Sondereinsatz für die orientrote 218 136 des Bw Hagen 1: Am 15. Mai 1992 fällt ihr die Führung des Flügelzuges von Lourdes nach Marsberg zu, mit dem sie in Fröndenberg einfährt**

Klaus Kampelmann

zwischen Köln und Gummersbach mit einem neuen Farbkonzept gekommen wäre. In dieses dafür vorgesehene orange-kieselgraue Farbschema sollten die für deren Traktion bestimmten Hagener Maschinen mit einbezogen werden. Die 218 137 war nach ihrer Revision in Bremen am 16. April 1984 die erste ihrer Art in diesem gelungenen, fast abenteuerlichen Outfit, weil in die fast weiße Bauchbinde die schmutzanfälligen unteren Lüftergitter mit einbezogen wurden. Neun weitere folgten bis Juli 1986, als 218 135 am 3. des Monats das AW Bremen verließ. Erste zaghafte Hoffnungen, dass die schmucken Fahrzeuge auch gelegentlich auf den Stammstrecken im Sauerland eingesetzt werden könnten, wurden in den Jahren darauf weit übertroffen, da für die City-Bahn lediglich ein Bedarf von sieben Triebfahrzeugen bestand, für die in Köln ein eigener Umlaufplan angelegt wurde. Die übrigen kieselgrau-orangen Maschinen versahen ihren Dienst in Hagener Umläufen

und waren damit im gesamten Sauerland, mindestens aber auf dem Gelände des Bw Hagen, anzutreffen.

Die City-Bahn verkehrte hauptsächlich zwischen Köln und Gummersbach, anfänglich wendeten sie vereinzelt jedoch auch in Marienheide oder Meinerzhagen. Der Austausch zwischen dem Bw Hagen und der Kölner Einsatzstelle fand über die Wupperschiene (Köln – Solingen – Wuppertal – Hagen) statt – teils mit planmäßigen Güterzügen oder im Personenverkehr im Schlepp hinter einer Ellok.

**Die Leihlokomotiven**

Über zwei Jahre bevor im Herbst 1983 die 218 139 das seinerzeit aktuelle Farbschema erhielt, tauchte im Frühjahr 1981 bereits eine ozeanblau/beige Maschine auf. Sie unterschied sich schon von Weitem von den Kasseler V 160, die schon damals in nennenswerter Anzahl die aktuelle Lackierung aufwiesen: Sie trug kein graues

Dach, sondern eines, das das gleiche Ozeanblau besaß wie die Bauchbinde. Sie entpuppte sich beim Näherkommen als 218 381 des Bw Kaiserslautern und lief als Leihlokom in den Umläufen der Hagener Großdiesel mit.

In den Jahren darauf folgten immer wieder einzelne 218 zum Beispiel der Betriebswerke Braunschweig, Regensburg oder Kaiserslautern, die beim Bw Hagen 1 bei gesteigertem Bedarf aushalfen oder den Park bei hohem Schadbestand ergänzten. Zum Beispiel kam 1985, im Jubiläumsjahr der DB, aus Flensburg die 218 193 an die Ruhr, die – wie die meisten Loks jenes Betriebswerkes seinerzeit – ebenfalls altrot war. Jedoch hob sie sich erkennbar durch einen Schneeräumer und einen Aufkleber „150-Jahre Deutsche Eisenbahnen“ seitlich unterhalb des rechten Führerstandsfensters von ihren hiesigen Schwestern ab. Genaue Aufzeichnungen, welche Lok über welchen Zeitraum nach Hagen abgeordnet worden war, existieren jedoch offensichtlich nicht, sodass zeit-

**Modellübersicht: 218 in City-Bahn-Lackierung**

Nenngröße	Hersteller
2m/G	Piko
O	Lenz
H0	ESU, Fleischmann, Märklin, Mehano, Piko, Trix, Roco
TT	Tillig
N	Fleischmann, Minitrix
Z	Märklin



**Minitrix brachte 2019 in Spur N eine City-Bahn-Garnitur samt 218 143 auf den Markt** *Martin Menke*

liche Eingrenzungen und Auflistungen nur über Sichtungen möglich sind.

Aus diesen Leih-Episoden stach jedoch insbesondere der September 1990 heraus. In diesem Monat weilten gleich fünf Maschinen aus vier unterschiedlichen Bw als Gast-218er im Sauerland, während sechs Hagener Loks für die umstrittene Operation „Lindwurm“ zum Abtransport von Giftgasgranaten abberufen worden waren. Somit standen sie für den Plandienst über mehr als eine Woche nicht zur Verfügung. Als Aushilfe wkamen leihweise sogar die leistungsstärkeren Maschinen aus den Bw Braunschweig, Regensburg und Lübeck an die Ruhr und ins Sauerland.

Darüber hinaus erreichten Maschinen anderer Betriebswerke mit Sonderzügen auch das Einzugsgebiet von Hagen. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang zum Beispiel aus Niedersachsen rückkehrende Militärzüge, die mit Braunschweiger 218 bespannt waren. Ein längerer Aufenthalt im Sauerland war damit aber nicht verbunden.

### Ein Bw – eine Baureihe – vier Farbvarianten

Die letzten beiden altroten Maschinen mit den laufenden Nummern 136 und 138 lieferten sich ab 1986 gewissermaßen einen Wettkampf, wer es am längsten in seiner ursprünglichen, langsam verblassenden Farbgebung aushalten würde. Dieses Rennen konnte aus nostalgischer Sicht die 218 136 für sich entscheiden, nachdem die 218 138 im Mai 1988 zuerst in das nunmehr geltende Orientrot mit weißem Lätzchen getaucht wurde. Inwieweit es sich bei dem langsam in ein Altrosa verwandelnden Farbton der 218 136 um einen Sieg handelte, sei dahingestellt, denn beide trugen seit ihrer Ablieferung im Jahre 1971 bis zu dem Zeitpunkt vermutlich noch den Ursprungslack mit etlichen Roststippen und einzelnen Ausbesserungsflicken. Damit

### » Ab Frühjahr 1988 waren 218 in vier unterschiedlichen Lack-Varianten in Hagen stationiert

besaß das Bw Hagen ab dem Frühjahr 1988 Maschinen in vier unterschiedlichen Lackierungsvarianten. Interessanterweise fanden sich diese sogar bei den vier Loks mit den aufeinanderfolgenden Ordnungsnummern 136 bis 139. Da alle anderen 218 in Hagen um Mitte der 80er-Jahre das ozeanblau/beige oder das City-Bahn-Outfit erhalten hatten, blieb die Farbvielfalt bis zum März 1990, als die 218 136 bei einer Revision 3.0 ebenfalls das orientrote Farbleid bekam.

Ab Sommer 1994 verschwand dann allmählich auch das City-Bahn-Farbschema, denn auf der nunmehr RB 25 benannten Linie von Köln ins Aggertal wurde auch das Farbkonzept mit orien-



**Am 31. März 1989 hat 218 154 vier Schwenkdach-Seitenentladewagen von Bestwig nach Brilon Stadt gebracht. Bei den anschließenden Rangierarbeiten präsentiert sie sich vor dem Gebäude des Briloner Stadtbahnhofs**

Klaus Kampelmann

**Im Bahnhof Kempen machte am 27. Juli 1989 die Hagener 218 136 halt. Mit Krefelder 215 teilte sie sich die Aufgaben auf der Strecke (Köln –) Krefeld – Kleve**

Andreas Nordmann



troter Lok und mintgrün-kieselgrauen Wagen eingeführt. Damit verschwand bis November 1996 mit der Umlackierung der 218 135 dieses für Innovation stehende Farbkonzept, die Lok erhielt als letzte den weißen Latz auf rotem Grund.

### Planmäßige Einsätze nördlich des Sauerlandes

Lagen die Einsatzfelder der Hagener 218 bisher im Sauerland, am Niederrhein, vereinzelt im Ruhrgebiet sowie im Bergischen Land, so kam im Jahresfahrplan vom 23. Mai 1993 bis 28. Mai 1994 die Sennebahn von Paderborn nach Bielefeld hinzu. Nicht jedoch im Regional- oder Güterzugdienst, sondern im höherwertigen Inter-Region-Verkehr, der auch in der Fahrplantabelle

(KBS 403) der Sennebahn verzeichnet war. Während dieser Zeitspanne wurde die Strecke zwischen Soest und Paderborn (KBS 430) für bis zu 200 km/h ertüchtigt und mit Linienzugbeeinflussung ausgestattet, womit eine Komplettsperre verknüpft war. Zu jener Zeit verbanden die InterRegios Aachen im Westen von NRW noch mit Bebra, Erfurt oder Chemnitz im Zweistundentakt. Während die Zwischenstationen auf dem gesperrten Abschnitt der Kursbuchstrecke 430 im SEV bedient wurden, war eine Brechung der IR-Linie mit Schienenersatzverkehr nicht angedacht worden. Stattdessen wurden die blau-weißen Züge über die Sennebahn umgeleitet, sodass nur deren Halte in Soest und Lippstadt entfielen. Anstelle eines

Richtungswechsels in Hamm mussten nun zwei in Bielefeld (bzw. Brackwede) und in Paderborn vorgenommen werden. Diese wurden genutzt, um dem seinerzeit ohne Steuerwagen verkehrenden IR eine 218 für die nicht elektrifizierte Nebenbahn vorzuspannen, während die Ellok für den zweiten Richtungswechsel praktischerweise direkt hinten am Zug verblieb. Häufig waren auch hier die City-Bahn-Maschinen anzutreffen, die im Gegensatz zu den mitgeschleppten, meist ozeanblau/beige lackierten 110ern erstklassig zu den InterRegio-Wagen passten.

### Erhalten gebliebene Maschinen

Und was ist aus den stolzen Hagener 218ern geworden? In den Jahren 2001/2002 wurde rund ein halbes Dutzend Loks an die Betriebshöfe Köln-Deutzerfeld und Trier abgegeben. Die restlichen betriebsfähigen 218 wechselten zum 13. Dezember 2003 nach Oberhausen unter anderem als Ersatz für die bis dahin auf der Strecke Essen – Borken eingesetzten 216. Als der Stern der 218 im westlichen Ruhrgebiet zu sinken begann, gingen – wie zu erwarten – viele von ihnen den Weg des „alten Eisens“.

Die Stationierung der ersten Serienmaschinen liegt inzwischen 52 Jahre zurück. Aber einige entgingen auch bis heute dem Schneidbrenner. 218 128 befindet sich beim Verein zur Erhaltung historischer Lokomotiven e.V. in Euskirchen. Sie hat 2014 wieder das ozeanblau/beige Farbleid erhalten. In Koblenz-Lützel wird 218 137,

### » Mehr als eine Handvoll der einstigen Eckeseyer 218 sind bis heute erhalten geblieben

die seinerzeit erste und nun wieder im City-Bahn-Outfit erstrahlende 218, betreut. In Altrot erhalten ist 218 139 bei der Vulkan-Eifel-Bahn. Vor etwa zwei Jahren ist die 218 153 an die Eisenbahngesellschaft Potsdam gegangen und hat dort das firmeneigene blaue Farbleid erhalten. Ebenfalls die Ursprungslackierung besitzt 218 155, die bei der NeSA, Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH, eingestellt ist. Zu nennen ist auch 218 117, bei der es sich zwar um keine ehemalige Hagener

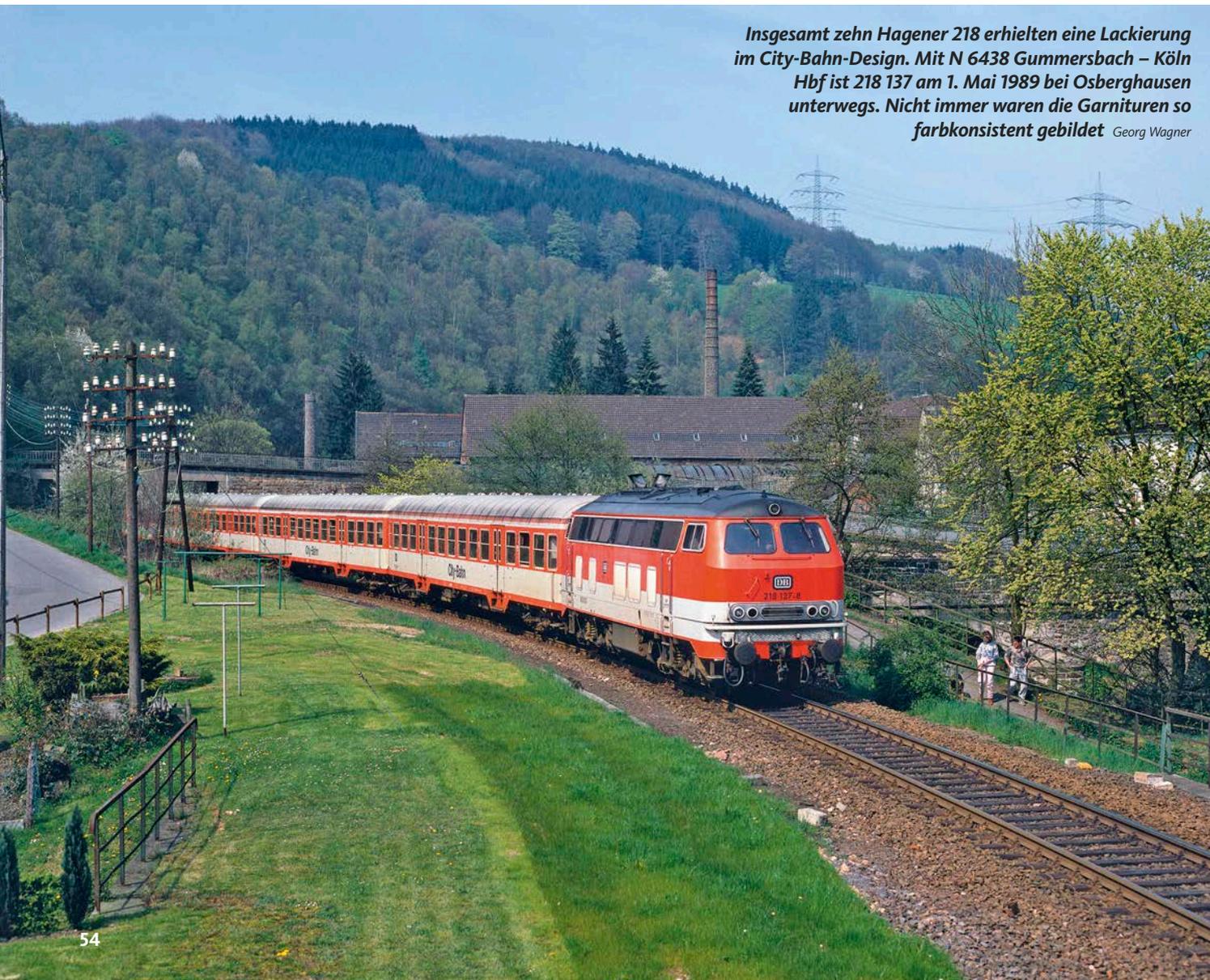
Maschine handelt. Die NeSA als Eigentümerin spendierte ihr aber die orange-kieselgraue Lackierung. Somit erinnert eine zweite 218 an die City-Bahn-Ära der 80er- und beginnenden 90er-Jahre.

Von den damaligen Leihloks sind auf den deutschen Gleisen noch folgende Maschinen anzutreffen: 218 381 läuft nun unter der Flagge von Railsystems RP GmbH in Gotha in der Farbgebung von 1981 mit ozeanblauem Dach. Die Firma AlXrail in Aachen hat sich der 218 485 angenommen, wo sie inzwischen einen dunkelgrauen Lack zwischen grünen Führerständen erhalten hat. Die 218 497 hatte im Februar 2021 in einer ungewöhnlichen, die vordere und hintere Lohälfte einschließlich der Drehgestelle völlig unterschiedlichen Farbgestaltung das Werk Cottbus verlassen.

Damit sind mehr als eine Handvoll der seinerzeit vom Bw Hagen aus (auch als Leihloks) eingesetzten 218 erhalten. Sie erinnern, wenn auch nicht immer betriebsbereit, an die Zeit der lokbespannten Züge in Nordrhein-Westfalen und insbesondere im Sauerland.

*Klaus Kampelmann*

**Insgesamt zehn Hagener 218 erhielten eine Lackierung im City-Bahn-Design. Mit N 6438 Gummersbach – Köln Hbf ist 218 137 am 1. Mai 1989 bei Osberghausen unterwegs. Nicht immer waren die Garnituren so farbkonsistent gebildet** *Georg Wagner*



# Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

Entdecken Sie die besten Geschichten und Bilder von der Reichsbahn bis zum top-aktuellen Geschehen.



nur  
**€ 14,90**  
statt € 25,80

**2 Ausgaben**  
portofrei ins Haus

Sie sparen jetzt über **42%**  
gegenüber dem Kioskpreis

3 gute Gründe, das neue  
**BahnExtra** zu testen:

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt noch breitere Themenmischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen
- ✓ Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie *Bahn Extra* ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 11,60\* (statt € 12,90) alle 2 Monate frei Haus.

**Ausgabe BahnExtra 2/23**  
Jetzt im VGB-Shop oder am Kiosk

## Mythos Hamburg-Altona

Eisenbahn-Drehscheibe im Norden, Heimat sehenswerter Triebfahrzeuge, Start und Ziel für große Fernreisezüge, Schauplatz spektakulären Bw-Betriebs: Es gibt vieles, was Hamburg-Altona zum Magneten für Eisenbahnfreunde macht. Vieles, das es in der Geschichte dieses Bahnknotens zu

entdecken gibt und so manches, das heute noch fasziniert. Bahn Extra nimmt Sie mit zu diesem einzigartigen Ort – freuen Sie sich auf einen fachkundigen Streifzug mit Ortsansässigen, auf viele Fakten und seltene Bilder!

Mehr in Bahn Extra 2-2023.



Gleich bestellen unter **www.bahn-extra.de/abo**



*Piko-Modell der Reichsbahn-Neubautenderlok 65 1010 im Maßstab 1:160, die 1967 auf der Leipziger Herbstmesse angekündigt und ein Jahr später präsentiert wurde* Oliver Strüber

■ Dampflokomotive 65 1010 als N-Modell von Piko und ihr Reichsbahn-Vorbild

# Neubau-Tenderlok für DR-Hauptbahn-Dienste

*Wie viele Nachkriegs-Dampfloks wurde auch die Baureihe 65<sup>10</sup> der DR nicht sonderlich alt. Am Silvestertag des Jahres 1955 vom Lokomotivbau Karl Marx in Babelsberg abgeliefert und in Dienst gestellt, endete die Karriere der 65 1010 bereits 22 Jahre später. Dieselloks lösten die große und kräftige Tenderlok ab. Im N-Programm von Piko war sie erst ab 1968 erhältlich*

**E**twas später als die Deutsche Bundesbahn startete die Staatsbahn der DDR ihr Neubaudampflokomotive-Programm. In ihm war auch eine große 1'D2' h2-Tenderlok ähnlich der DB-Baureihe 65 enthalten, die aber – um eine Nummerndoppelung zu vermeiden – die Baureihenbezeichnung 65<sup>10</sup> erhielt. Insgesamt 88 Exemplare stellte die Reichsbahn in ihre Dienste. Im Vergleich zum DB-Pendant war die DR-Lok deutlich größer, was vor allem für die Vorratsbehälter galt, schließlich musste dank Braunkohlefeuerung der Brennstoffbunker erheblich größer ausfallen. Als erste Lok des neuen Programms wurde 65 1001 im Herbst 1954 auf der Leipziger Messe der Öffentlichkeit vorgestellt, erwies sich allerdings bei anschließenden Probefahrten als noch wenig praxisfest. Durch zahlreiche konstruktive Änderungen konnten die meisten Kinderkrankheiten

noch vor der bald darauf beginnenden Serienfertigung beseitigt werden. Im Betriebsdienst bei der DR erwies sich die Neubautenderlok dann als sehr gut geeignet und war in weiten Teilen des Streckennetzes anfangs vor allem im Berufsverkehr vor schweren Doppelstockzügen, seltener auch mit Güterzügen eingesetzt.

## Ein N-Modell, das Maßstäbe setzte

Es liegt daher nahe, wenn eine solche durchaus populäre und die Reichsbahn mit einem gewissen Stolz erfüllende Neubaulok auch seitens der DDR-Modellbahner rasch auf großes Interesse stieß. So wurden schon in den späten 1950er-Jahren erste Rufe nach einer Modellnachbildung laut. Die größten Hoffnungen hegten die HO-Fans, waren auf dem Gebiet der DDR mit Gützold und Piko doch gleich zwei große Triebfahrzeughersteller aktiv. Allerdings sollten ihre



Wünsche noch auf Jahrzehnte hinaus unerfüllt bleiben. Stattdessen kam ab 1968 die noch junge Gemeinde der N-Liebhaber auf ihre Kosten: Im Maßstab 1:160 nämlich hatte der Volkseigene Betrieb Piko in Sonneberg 1964 eine zweite Produktlinie neben der HO-Bahn gestartet, die zu einem vollwertigen Programm ausgebaut werden sollte. Neben den auch in diesem Maßstab gehegten Hoffnungen auf Devisen bringende Exporterfolge (die bereits mit Fahrzeugen der CSD und SNCF bedacht wurden) blickte man bei Piko selbstverständlich auch auf den heimischen Markt. Und was könnte das bereits mit einer modernen V 180 und einem Doppelstock-Gliederzug der DR aufwartende neue N-Programm besser ergänzen als eine moderne Neubautenderlok – und noch dazu eine, die in größerer Stückzahl im nahezu gesamten DR-Gebiet zum Einsatz kam?



Überliefert zu diesem Bild sind weder Aufnahmedatum noch -ort. Es zeigt die DR-65 1010 zu Beginn der 1970er-Jahre schon mit dem seitens der DR 1967 eingebauten Giesl-Ejektor und somit optisch abweichend zum Piko-N-Tenderlokomodell

Slg. Oliver Strüber (2)

Katalogwerbung von Piko für seine N-Triebfahrzeuge, die neben dem einheimischen Markt auch ausländische Kunden etwa in Frankreich und der Tschechoslowakei erfreuten

#### Technische Daten zur DR-Tenderlok 65 1010

Achsfolge	1'D2' h2
Länge über Puffer	17.550 mm
Treibraddurchmesser	1.600 mm
Laufraddurchmesser	1.000 mm
Leistung	1.500 PSi
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Lokdienstmasse	113 t
Lokreibungsmasse	71 t
mittlere Achslast	17,5 t
Kohlevorrat	9 t
Wasservorrat	16 m <sup>3</sup>

<b>BR 65</b>	Mehrzwecklokomotive für Personen- und Güterzugdienst
	Nr. 34180, 12-Volt-Gleichspannungsbetrieb; Antrieb über kompaktes Schnecken- und Stirnradgetriebe; ruhiger, sicherer Lauf mit hoher Zugleistung; ausgezeichnet detailliertes Plastikgehäuse; L&P 110 mm.
	Das Vorbild dieser N-Spur-Lok gehört zur ersten Nachkriegs-Neubaureihe und wurde 1934 als universelle 12V-N-Lokomotive für den mittelschweren Personen- und Güterzugdienst bei der DR eingesetzt. Die Geschwindigkeit des Modells bei 12 V entspricht der Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes.
<b>T 34</b>	Starke Universalmaschine der ČSD
ČSD	Nr. 54106, Modell der Diesellokomotive T 34 der Tschechoslowakischen Staatsbahn ČSD, Adhölzle BoBo; starker Permanentfeldmotor; Fernumschaltung auf Vor- oder Rückwärtslauf durch das funktionssichere Gleichstrom-Steuergerät; Allradstromabnahme; ermöglicht störungsfreien Fahrbetrieb; L&P 110 mm.
<b>V 180</b>	Einsatz im Personen- und Güterverkehr
	Nr. 54180, Modell der Diesellokomotive V 180 der Deutschen Reichsbahn; Adhölzle BoBo; Antrieb durch den bewährten Permanentfeldmotor; Fernumschaltung auf Vor- oder Rückwärtslauf durch das funktionssichere Gleichstrom-Steuergerät; Allradstromabnahme; originalgetreue Detaillierung; L&P 110 mm.
<b>BB 9210</b>	Im Dienst der Französischen Staatsbahn
SNC	Nr. 54102, Modell einer E-Lokomotive Baureihe BB 9200 der SNCF; Adhölzle BoBo; Antrieb über beide Drehgestelle; Allradstromabnahme; hohe Zugkraft und lange Lebensdauer; aller N-Spur-Triebfahrzeuge durch robusten Schneckenantrieb; verglaste Führerstände; L&P 110 mm.



Deshalb fiel die Wahl auf die Baureihe 65<sup>10</sup>. Bei Piko entschied man sich zur Nachbildung der Lok 65 1010 als Vertreterin der ersten Babelsberger Bauserie. Die ersten Handmuster der neuen Lok durften die Fachbesucher auf der Leipziger Herbstmesse 1967 begutachten. Offiziell den Kunden angekündigt wurde sie dann in der vierseitigen Piko-Information „Baugröße N“ von 1968 und im Sonneberger Gesamtkatalog 1968/69. Noch im gleichen Jahr war die 65 1010 in 1:160 lieferbar. Die Piko-Ingenieure hatten erstklassige Arbeit geleistet, gerade auch im

Hinblick auf den kleinen Maßstab. So glänzte das N-Modell mit Details, auf die selbst HO- und TT-Liebhaber teilweise noch jahrelang warten mussten. Hierzu zählten eine ebenso detaillierte wie zierliche Steuerung, ein sauber gravierter Lokaufbau aus Thermoplast-Kunststoff sowie eine reichhaltige, lupenreine und gut lesbare Bedruckung. Auf eine Beleuchtung hatte man bewusst verzichtet, um die filigrane Optik wahren zu können. Stattdessen sorgten Leuchtkristalle für einen durchaus realistischen Anschein.

Beim Fahrwerk setzte Piko auf einen Knickrahmen, wobei je zwei der Kuppelradsätze eine Art Drehgestell bildeten, was das Durchfahren auch enger Gleisradien ermöglichte. Der Antrieb wurde konventionell gestaltet und ist eine Kombination aus kompaktem Schnecken- und Stirnradgetriebe. Angetrieben waren der erste und vierte Kuppelradsatz. Im Katalog versprach Piko einen ruhigen und sicheren Lauf mit hoher Zugleistung, zudem sollte „die Geschwindigkeit des Modells bei 12 V der Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes“ entsprechen. In der Praxis sah das



**Mit der Baureihe 65<sup>10</sup> nahm sich Piko einer recht langen und hinsichtlich des Fahrwerks auch komplizierten Lokbauart an, konstruierte das N-Modell aber mit Bravour** *Oliver Strüber*

zwar meist ganz anders aus, doch bewegte sich die 65 1010 damit in einem ähnlichen Rahmen wie viele andere N-Modelltriebfahrzeuge jener Zeit. Die Kunden waren jedenfalls halbwegs zufrieden, aber auch die Kaufleute bei Piko, denn das unter der Artikelnummer 5/4103 (später 5410/5/1) angebotene Lokmodell verkaufte sich ab 1969 zunächst recht erfolgreich – und zwar sogar im Westen.

### Tenderlok der späten DR-Epoche III

Der von Piko nachgebildete Zustand des N-Lokmodells entspricht demjenigen der späten Epoche III um 1965/66, als die Maschine in Dresden beheimatet war. Piko griff damit also nicht allein auf die ursprünglichen Fahrzeugzeichnungen der Erstausrüstung zurück, sondern orientierte sich an den zwischenzeitlich erfolgten kleineren und größeren Änderungen des Vorbilds. Derer gab es bei der Baureihe 65<sup>10</sup> gleich mehrere: Am Tag ihrer Abnahme seitens der Deutschen Reichsbahn, dem 31. Dezember 1955, saß vor dem konventionellen runden Schornstein der kantige, große Mischvorwärmerkasten der frühen DR-Bauart, der die Stirnansicht der Lok nicht gerade schöner machte. Auch zierten den Kesselscheitel nur der Dampf- und Speisedom, die Sandkästen waren auf dem Umlauf angebracht – eine Mode, die man von der Bundesbahn übernommen hatte. Um 1965 wurde der große Mischvorwärmerkasten gegen einen kleineren getauscht, wie man ihn auch von den Reko-Dampfloks kennt. Bei einem Raw-Aufenthalt erhielt die Lok ferner einen zentralen Sanddom auf dem Kesselscheitel, da sich die kleinen Umlauf-Sandkästen nicht bewährt hatten. In genau jenem Betriebszustand mit kleinem Mischvorwärmerkasten, Sanddom auf dem Kessel, aber noch Rundschorstein und Beschriftung „Bw Dresden“ zeigt sich das Piko-Modell, was auch Rückschlüsse auf den Beginn der Konstruktionsphase bzw. die in Sonneberg vorliegende Bilddokumentation zulässt. Denn schon 1967 wurde 65 1010 wie alle anderen 65<sup>10</sup> mit einem flachen Giesl-Ejektor ausgestattet. Diese Erfindung des österreichischen Ingenieurs Dr. Giesl-Gieslingen garantierte neben einer Leistungssteigerung der Lok auch einen gesenkten Kohle- und Wasserverbrauch.

In diesem Bauzustand absolvierte die Lok ihre letzten zehn Betriebsjahre. Diesen konstruktiven Umbau vollzog man seitens Piko auch später nicht mehr. Eine wichtige Änderung jedoch betraf den Antrieb: Setzte Piko hier anfangs einen Trommelkollektormotor mit viereckigen Kohlebürsten ein, so wurde die Produktion schon zu Beginn der 1970er-Jahre auf den Einbau eines Flachkollektormotors mit runden Kohlebürsten umgestellt. Gleichzeitig zog man nun alle vier Kuppelradsätze zur Stromabnahme

# 65 1010

<b>Hersteller</b>	Lokomotivbau „Karl Marx“, Babelsberg
<b>Fabriknummer/Baujahr</b>	121008/1955
<b>Abnahme</b>	31. Dezember 1955
<b>Stationierungen</b>	
Leipzig Süd Hbf	31. Dezember 1955 bis 6. September 1961
Berlin-Lichtenberg	7. September 1961 bis 1. Januar 1966
Dresden-Altstadt	2. Januar 1966 bis 23. Mai 1967
Riesa	24. Mai 1967
Dresden-Altstadt	25. bis 31. Mai 1967
Hoyerswerda	1. Juni 1967 bis 31. Mai 1969
Kamenz	1. Juni 1969 bis 30. August 1971
Saalfeld	31. August 1971 bis 30. November 1977
Probstzella	1. bis 11. Dezember 1977
Saalfeld	12. Dezember 1977 bis 2. Februar 1978
Altenburg	3. Februar 1978 bis 31. Mai 1978
<b>z-Stellung</b>	5. Juni 1978
<b>Ausmusterung</b>	20. Juli 1978
<b>Zerlegung</b>	30. Oktober 1978 im Raw Stendal

heran. Die einzige größere optische Anpassung während der gesamten Modell-Laufzeit – sieht man einmal von silbernen und goldenen Sonderauflagen ab – betraf die Befestigung der Treib- und Kuppelstangen: Verwendete Piko anfangs noch Metallnieten („Nägel“), so stellte man die Produktion 1971 im Rahmen von Fertigungsrationisierungen und Einsparzwängen auf angegossene Kunststoffbolzen um, die sich im Betriebseinsatz als weniger langlebig erwiesen als ihre Vorgänger.

### Vorbild viel auf Wanderschaft

Von teils nur sehr kurzer Haltbarkeit war auch die Beheimatung der Vorbildlok. Für eine Maschine, die nur gut zwei Jahrzehnte im Dienst stand, wechselte die DR-65 1010 recht oft ihren Standort. Vorgesehen für den schweren Berufsverkehr auf wichtigen Strecken, wanderte die Lok schon nach einem guten Jahrzehnt auch auf Nebenbahnen und in den Güterzugdienst ab. Ihrem angedachten Einsatzzweck entsprechend wurde 65 1010 sieben bzw. fünf Jahre lang von den Bahnbetriebswerken Leipzig Hbf Süd und Berlin-Lichtenberg eingesetzt. In der Messestadt beförderte die Lok lange Züge des Berufsverkehrs aus ein, zwei oder gar drei Doppellokomotiv-Einheiten ins Umland. In Berlin – der nächsten Stationierungskarriere – lief die Lok unter anderem zusammen mit der Baureihe 62 auf dem Außenring, bis ihr neue V 180 den Rang abliefen und 65 1010 zum Jahresbeginn 1966 nach Dresden abgegeben wurde. Letztes nennenswertes Heimat-Bw mit einer längeren Stationierung war ab 1971 Saalfeld, wo 65 1010 sich im Personenzugdienst der Konkurrenz von 01<sup>5</sup> und 41 erwehren musste und zunehmend auch vor Güterzüge gespannt wurde. Dazwischen gab es einige nur kurzzeitige Stationierungen. Man wusste bei der DR offenbar schon bald nicht mehr, wohin mit der schönen und leistungsstarken Lokbauart. Die Schienenkarriere der 65 1010 endete beim Bw Altenburg, wo zahlreiche 65<sup>10</sup> zusammengezogen wurden und ihre Fristen abfuhren. Im Juni 1978 wurde die Lok dort abgestellt und schon einen Monat später ausgemustert. Bereits im Oktober desselben Jahres wurde die Maschine im Raw Stendal dem Rohstoffkreislauf zurückgeführt.

Besser traf es da das Piko-Modell: Die 65 1010 blieb noch bis zum Ende der alten N-Fertigung kurz vor der „Wende“ im Programm. 1989 war sie letztmals im Katalog verzeichnet. Immerhin zwei Jahrzehnte lang konnte sie damit im Maßstab 1:160 die Fahnen der ersten Neubautenderlok-Baureihe der DR hochhalten. Und ein wenig stolz sein konnten ihre Besitzer auch auf die gelungene N-Konstruktion – bis heute übrigens: Zwar gibt es inzwischen neuere Modelle der 65<sup>10</sup> quer durch nahezu alle Nenngrößen, eine 65 1010 war jedoch bislang nicht wieder darunter. Neben ihrer für N wegweisenden Detaillierung bleibt die 65 1010 also auch in dieser Hinsicht eines: einmalig! *Oliver Strüber/Martin Weltner*

2

Jetzt doppelt profitieren!

# Jahrgänge zum Preis für einen\*

Jetzt abonnieren und digitales Jahresarchiv 2022 dazu erhalten!

## Jetzt Vorteile nutzen:

- ✓ Echtes Bahnerlebnis jeden Monat neu!
- ✓ Zugriff auf kompaktes Wissen mit Ihrer mobilen Bibliothek
- ✓ Auch für bestehende Abonnenten gratis
- ✓ Ihr Zugang zum kostenfreien digitalen Jahresarchiv 2022:



Einfach downloaden unter [eisenbahnmagazin.de/archiv](https://www.eisenbahnmagazin.de/archiv)

12 x Printausgabe  
jeden Monat neu – mit  
eisenbahn magazin  
durchs Jahr 2023



12 x Digitalausgabe  
Das große Jahresarchiv 2022  
Ihre digitale Fundgrube

Hier geht's  
direkt zum Abo



[www.eisenbahnmagazin.de/einsteigen](https://www.eisenbahnmagazin.de/einsteigen)

Jetzt abonnieren und doppelt profitieren und 2 Jahrgänge zum Preis von einem erhalten\*!  
\*Print-Jahresabo 2023 + Digitales Jahrgangsarchiv 2022 im Wert von 189,60 € für nur 94,80 €



■ Feldbahnanlage mit H0-Anbindung zu einem Schmalspur-Bahnhof

# Vom Steinbruch zum Brecher über mehrere Spitzkehren

*Dieses H0e-Schmalspurschaustück ist eher ein Rangierdiorama, das mit knapp einem Meter Länge und nur 34 Zentimetern Breite in einem Bücherregal untergebracht ist. Es ist ein gelungenes Beispiel dafür, wie auch auf kleiner Fläche ein sinnvoller Betrieb möglich ist*

**A**uslöser zum Bau dieser Schmalspuranlage war ein rund 50 Jahre altes Vollmer-Modell, das lange auf dem Dachboden lag und sich schon in etwas desolatem Zustand befand. Was damit tun – wegwerfen? Nein, das wäre viel zu schade für dieses schicke Schotterwerk. Ich entschloss mich, es wieder in Betrieb zu nehmen. Allerdings gab es auf meiner kleinen H0e-Anlage dafür keinen Platz. Doch ein Betriebsdiorama im Bücherregal sollte machbar sein.

## Schmales Betriebsdiorama

So entstand eine H0e-Kleinanlage, die in der Länge 81 und in der Tiefe 34 Zentimeter misst und nur 26 hoch ist. Sie zeigt einen Kalksteinbruch der 1960er-Jahre, der durch eine Feldbahn mit den Brecher- und Bunkeranlagen verbunden ist. In der Mitte des Schaustücks befindet sich das Vollmer-Schotterwerk, das ich wieder in stand gesetzt, patiniert und modifiziert habe. Durch einen Hebelmechanismus kann ich vom

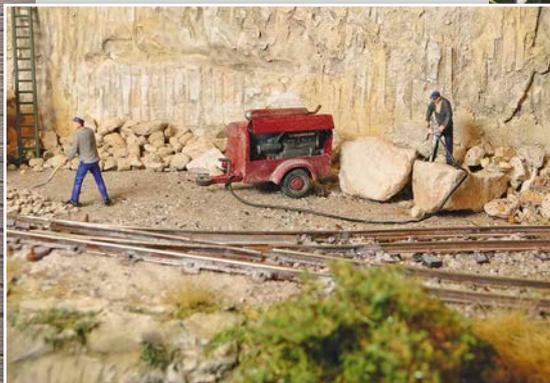
Anlagenrand aus die Kipploren entleeren, so dass Gesteinsbrocken in den Brecher poltern. Das ausgekippte Material fällt in eine kleine Aufgangschubblende unter der Anlagengrundplatte und kann später entnommen werden.

Im linken Anlagenteil ist der stillgelegte Bereich des Steinbruchs dargestellt. Hier hat sich bereits ein See gebildet. Gleisreste im Wasser lassen erahnen, dass einst ein Lorenaufzug in die Tiefe

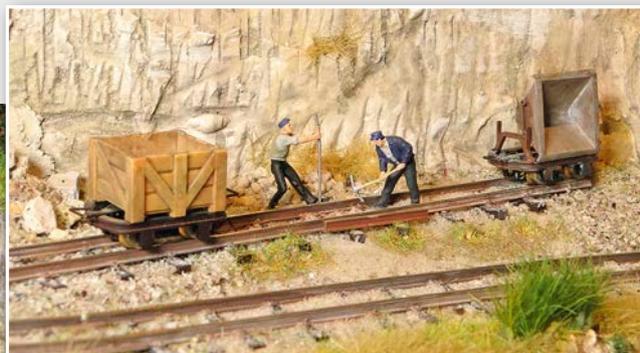


Während im Hintergrund neues Gestein aus der Wand gebrochen wird, ist die Feldbahnfuhrer an der Brecheranlage angekommen, um die Loren zu entleeren

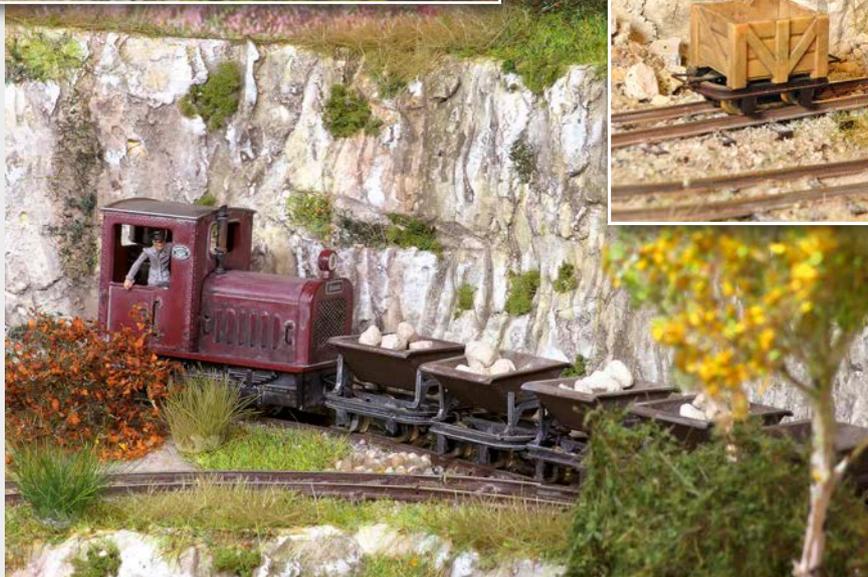
Im alten Steinbruch haben sich bereits Grund- und Regenwasser angesammelt. Heute wird oben am Berg das Gestein gewonnen. Das Brechen der Blöcke ist Handarbeit, während zum Verladen ein Menck-Bagger bereitsteht



Steinbruchbahn im Bücherregal



Die Feldbahngleise sind nur oberflächlich eingeschottert, sodass der Gleisbau-trupp ab und an Reparaturen vornehmen muss



Einfahrt eines Zuges in die Spitzkehre, die den Höhenunterschied zwischen Steinbruch und Verarbeitungsanlage überwinden hilft Hans Dobliger (5)

führte. Außerdem ist die Winde neben dem Aufgabetrichter des Brechers noch vorhanden. Zurzeit wird der Kalkstein weiter oben abgebaut. Deshalb führt die Feldbahnstrecke über zwei Spitzkehren dorthin, um auf kurzer Distanz ausreichend an Höhe zu gewinnen. In diesem neuen Teil des Steinbruchs steht ein Menck-Bagger zum Beladen der Loren bereit. Leider kann er das nicht wirklich leisten. Das muss ich per Hand mit einem von mir dafür angefertigten Messlöffel erledigen.

### Regelspurige Umlademöglichkeit

Vor dem Schotterbunker liegt ein Normalspurgleis. Hier können Waggons mit Schotter gefüllt werden. Um echten Steinschotter statt der ursprünglich von Vollmer vorgesehenen Hirse verwenden zu können, musste ich die Schütten des Bunkers so umbauen, dass sie ein stärkeres Gefälle aufweisen. Jetzt rutscht der Schotter einwandfrei ohne hängenzubleiben in die normalspurigen Güterwagen.

Am rechten Anlagenrand steht ein kleiner Lokschuppen für die regelspurige Kleindiesellok der

Leistungs-kategorie I. Es ist ein betagtes Brawa-Modell, das von mir digitalisiert und mit Beleuchtung sowie einem Pufferspeicher ergänzt wurde. Sie führt die Übergabefahrten zum nahe gelegenen Bahnhof durch und rangiert die Güterwagen zur Rollbockgrube in Marienthal auf meiner HOe-Anlage, die bereits in *em 7/20* porträtiert wurde. Am Schuppen angebaut ist auch der Unterstand für die Feldbahnlok.

### Fahrt über holprige Gleise

Das verlegte HOe-Gleismaterial stammt von Roco und Tillig. Um es vorbildgerechter aussehen zu lassen, zog ich die Schienen aus den Schwellenbändern und trennte diese in einzelne Schwellen auf. Danach schob ich die Schwellen so auf die Schienen, dass ein deutlich größerer und etwas unregelmäßiger Schwellenabstand entstand. Beim Verlegen der Gleise ließ ich bewusst die für Feldbahnen typischen „Knicke“ entstehen. Bei den Weichen – drei neue von MinitrainS und eine gebrauchte von Roco – ach-

tete ich allerdings auf eine exakte Gleislage, um Probleme bei der Stromaufnahme der nur zweiachsigen Feldbahnlok zu vermeiden.

Trotz der bewusst rustikalen Gleisführung läuft der Betrieb einwandfrei. Es sieht durchaus vorbildgerecht aus, wenn die Loren rumpelnd über die Gleise schaukeln. Alle Weichen werden von Hand gestellt. Die zwei bei jeder Fahrt genutzten Spitzkehrenweichen werden vom Anlagenrand aus über Stellstangen bedient, was sogar eine für die Roco-Weiche dringend notwendige Herzstückpolarisierung über einen Kippschalter einschließt. Der für die Rangierbewegungen unentbehrliche Entkuppeler wird ebenfalls über eine Stellstange vom Dioramenrand betätigt.

Genauso alt wie das Vollmer-Modell sind die Loren der nicht mehr existierenden Firma Egger-Bahn. Sie funktionieren noch immer recht zuverlässig. Meine ursprünglich grüne Egger-Bahndiesellok war allerdings nicht mehr zu überzeugen, wieder Dienst zu verrichten. Sie



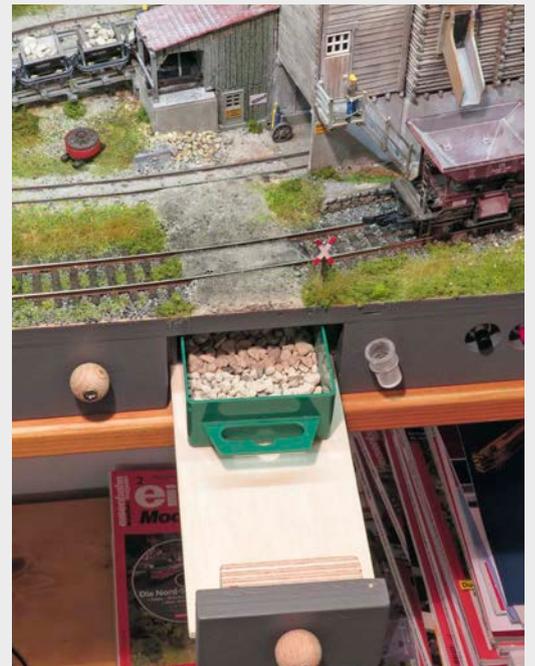
*Die Kö I hat ihren eigenen Lokschuppen. Unmittelbar vorgelagert ist die Verladung des gebrochenen Gesteins in regelspurige Güterwagen*

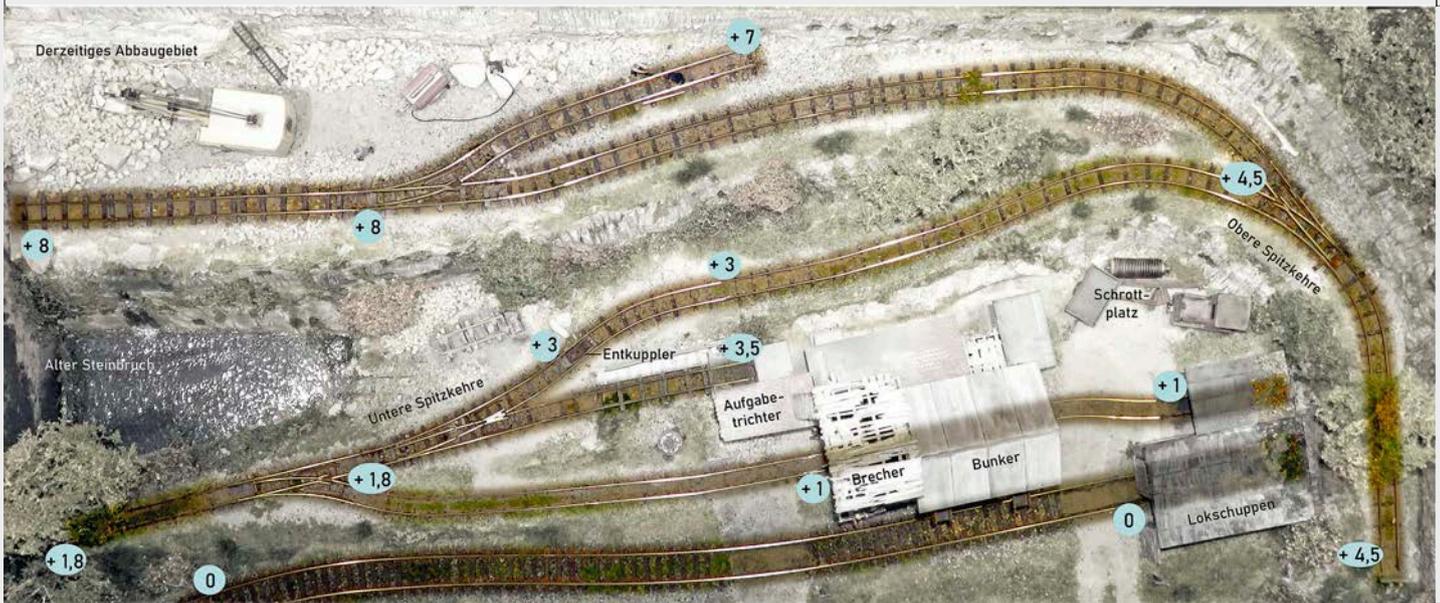
*Die Egger-Bahn-Diesellok und einige Wagen waren nicht mehr für den Dienst im Steinbruch zu gebrauchen und landeten im Schrott*



*Entgleisungen von Loren sind bei der holprigen Gleislage an der Tagesordnung. Bei einer Pulle Bier wird die Problemlösung erörtert*

*Der Weg des Gesteins in die Kipploren führt über einen Messlöffel. Nach dem Wagenentleeren werden die Brocken in einer Schublade gesammelt*





Gesamtansicht der Steinbruchbahn sowie die Draufsicht als „Gleisplan“ mit Höhenangaben, Be- und Entladebereichen sowie Gebäuden

## Steinbruchbahn im Film

Unser Autor Hans Doblinger hat seine Anlagenteile auch filmisch porträtiert. Die Berg- und Talfahrt eines Lorenzuges sowie die Rangierbewegungen am Brecher kann man in einem kurzen Streifen auf YouTube erleben: [www.youtube.com/watch?v=ld015o5h13k](http://www.youtube.com/watch?v=ld015o5h13k).



Und sein Video „Übergabefahrt mit Hindernissen“ ist hier zu finden: [www.youtube.com/watch?v=A33EocEkrko](http://www.youtube.com/watch?v=A33EocEkrko)



steht von Rost überzogen auf dem Schrottplatz hinter dem Lokschuppen. Ihre Nachfolgerin ist die rote Gmeinder-Diesellok von MinitrainS. Sie wurde von mir mit dem kleinsten Decoder von Doehler & Haass digitalisiert und mit einer Beleuchtung ausgestattet. Ihr Äußeres habe ich mit entsprechender Patina den schweren Einsatzbedingungen im Steinbruch angepasst.

## Überschaubarer Betriebsablauf

Soeben hat der große Menck-Löffelbagger die letzte Lore mit Gesteinsbrocken beladen. Kraftvoll stemmt sich die kleine Gmeinder-Feldbahnlok gegen den tonnenschweren Kipplorenz, der sich knarrend und quietschend in Bewegung setzt. In langsamer Fahrt rollt der Zug ins Gefälle. Auf keinen Fall darf er zu schnell werden, denn die schwer beladenen Loren wären nicht mehr aufzuhalten. Nach einer engen Kurve poltern die Wagen mit Geschepper über die Weiche der oberen Spitzkehre. Knapp vor dem hölzernen Prellbock kommt die Fuhre zum Stehen.

Der Lokführer springt aus seinem Gefährt und stellt die Weiche um. Dann legt er den Rückwärtsgang ein, und der Zug bewegt sich nach Passieren der Weiche in das weiter abwärts führende Gleis. Über

abenteuerlich verlegte Schienen rumpelt der Lorenzug talwärts. Nachdem er an Bunker und Brecheranlage vorbei ist, hält er in einem Stumpfgleis am Streckenende. Ein aufwendiges Rangiermanöver beginnt: Hinter dem Zug muss die Weiche gestellt werden, sodass die Gmeinder-Lok die Wagen über die untere Spitzkehre eine Rampe hinauf zum Brecher zurückdrücken kann. Schließlich steht die erste Lore vor dem Aufgabetrichter des Brechers. Zwei Arbeiter wuchten die Wanne der Kipplore hoch, deren Ladung in die Tiefe rutscht. Der Zug rollt zurück ins Stumpfgleis. Die Weiche wird umgestellt, die Wagen werden ins Streckengleis zurückgedrückt und die jetzt leere Lore wird abgekuppelt. Danach zieht die Lok die noch vollen Loren wieder ins Stumpfgleis, und über die Spitzkehre geht es ein weiteres Mal zum Brecher, wo die nächste Lore entleert wird. Nach zahlreichen Sägefahrten

stehen alle leeren Kipploren im Streckengleis, sodass die Rückfahrt zum Steinbruch starten kann.

## Verbindung zweier Anlagen

Damit die Übergabefahrten vom Steinbruch zum Bahnhof nicht nur fiktiv, sondern auch real stattfinden können, habe ich die Steinbrucharanlage – wie weiter oben schon erwähnt – mit einer kurzen Verbindungskurve an meinen Bahnhof Marienthal angeschlossen. Das Gleis kreuzt den Bahnhofsvorplatz sowie die Ladestraße und fädelt ins schon vorhandene Dreischienengleis ein, das zur Rollbockgrube führt. Die Einfädung ins Dreischienengleis habe ich in Form einer einzügigen Weiche gelöst, wozu die Teile eines Tillig-H0e-Weichenbausatzes verwendet wurden. Diese Kombination der beiden Anlagen erweitert den Betriebsablauf und erhöht den Fahrspaß ungemein. *Hans Doblinger*

## Einfädung der regelspurigen Anschlussbahn vom rechts liegenden Steinbruch in den HO/H0e-Bahnhof Marienthal, wo die Güterwagen auf Rollböcke verladen werden

Hans Doblinger (8)



■ **Altbau-Ellok in H0 von Piko**

# Modernisierte DB-Baureihe 117



**Piko H0: 117 110 im Betriebszustand der DB-Epoche IV mit Anschriften des Bw Augsburg**

Zuge der Modernisierungen entstanden Änderungen am Vorbild – wie an den Frontfenstern, dem Dachleitungsverlauf oder die Vorbaugestaltung – als auch beim 452 Gramm wiegenden Modell erkennt. Technisch wurde bewährte Antriebstechnik verbaut, mit der seidenweiche Fahreigenschaften im gesamten Geschwindigkeitsbereich von umgerechnet unter drei bis zur Höchstgeschwindigkeit von rund 150 km/h möglich sind. Für eine gute Kurvengängigkeit sorgen die zwei „Antriebsgestelle“, die hinter den starren Rahmenblenden mit den angedeuteten Achslagern dreh- und kippbar gelagert sind. Die gut gefederten Vorlaufbradsätze haben hinter den Aufstiegsstufen zum Führerstand ausreichend Platz zum Ausschwenken. Auch die Zugkraft ist mit 1,1 Newton gut ausgelegt, wozu sicher die zwei Haftreifen beitragen.

**M**it der Neukonstruktion der Baureihe E 17 setzt man in Sonneberg konsequent die Serie der Altbau-Elloks fort. Die Vorbilder wurden einst für den mittelschweren Schnellzugdienst bestellt und ab 1928 im süd- und mitteldeut-

schen Netz sowie in Schlesien eingesetzt. Nach 1945 verblieben zwei Elloks im Bereich der DR, die bereits zum Ende der Epoche III verschrottet wurden. Die 26 DB-Maschinen hatten ein deutlich längeres Leben, nachdem sie 1960/61 modernisiert und später in

die Baureihe 117 umgezeichnet wurden. Trotz guter Fahreigenschaften musterte die DB ihre letzten Maschinen bis Anfang 1980 aus. Das formneue Piko-Modell der 117 110 gibt diesen Betriebszustand der DB-Epoche IV wieder, sodass man alle im

Neben dem serienmäßigen Lichtwechsel können auch der Führerstand sowie der Maschinenraum mit LED beleuchtet werden. Die Analogversion (Artikelnummer 51490/239 €) kann dank PluX22-Schnittstelle im Handumdrehen digital nachgerüstet werden. Bereits mit Decoder ausgestattet sind die Wechselstrom-(-91/289 €) und Soundversionen (-92 bzw. -93) zu je 349 Euro. Gut gelungen sind auch die plastische Nachbildung des Maschinenraums, die Inneneinrichtung des Führerstandes sowie der Dachgarten mit seinen vielen Details. **MM**



**Neben den Vorlauf- sind auch die Treibradsätze im Rahmen beweglich gelagert**

**Seiten- und Dachansicht mit vielen gravierten und angesteckten Details**



## ■ Roco HO E 10 251 der DB

Zum Ende der Epoche III verzögerte sich die Fertigstellung der für den „Rheinfeil“ vorgesehenen Maschinen E 10 1308 bis 1312 bis zum Oktober 1963, weshalb die fünf Serienloks E 10 250 bis 254 aushelfen mussten. Dafür erhielten sie vorübergehend die bereits vorhandenen, für 160 km/h zugelassenen Henschel-Drehgestelle der E 10<sup>12</sup>. Außerdem wurden sie passend zu den neuen Reisezugwagen in Kobaltblau/Beige lackiert. Als Formvariante gibt es nun erstmals bei Roco diese Kombination aus Kastenge-



Roco HO: E 10 251 der DB mit Schnellfahrdrehgestellen

häuse mit Schnellfahrdrehgestellen. Die E 10 251 (Artikelnummer 73621/224,90 €) des Bw Nürnberg Hbf ver-

fügt über eine PluX22-Schnittstelle und schaltbares Spitzen-/Schlusslicht mittels DIP-Schalter. Wer

möchte, kann außerdem die beiliegenden Ätzschilder am Lokgehäuse aufkleben. MM



Tillig HOm: HSB-Personenwagen mit Gepäckabteil

## ■ Tillig HOm/e Harzer Reisezugwagen KBDi

Mit der Formvariante des Personenwagens mit Gepäckabteil der Gattung KBDi 902-307 in HOm (Artikelnummer 13967) bzw. HOe (03969) für je 53,60 Euro können HSB-Modellzü-

ge vorbildgerecht verlängert werden. Das Modell ist mehrfarbig bedruckt, mit einer Inneneinrichtung versehen und bis auf die Details am Pufferträger komplett zugestrichelt. MM

## ■ Roco HOe Schmalspuriger ÖBB-Spannenwagen

Der schmalspurige Fuhrpark der ÖBB bestand aus Fahrzeugen der Gründerzeit, mitunter mit Holzkastenaufbau. Da dieses Rollmaterial schon in die Jahre kam und nicht mehr zeitgemäß war, wurden 41 Wagen zwischen 1954 und 1960 modernisiert. Roco hat diese zweiachsigen Spannenwagen als Neukonstruktion umgesetzt und bereits drei verschiedene Modellausführungen ausgeliefert. Die ÖBB-Spannenwagen Bi/s 3858 und -74 (Artikel-

nummern 34100/-02) sind mit WC ausgestattet, wobei ersterer als Nichtraucher-Wagen ausgeführt ist. Der Bi/s 3863 (-01) kommt ohne WC aus. Alle Modelle weisen Ganzfenster auf, haben am Wagenboden das Webasto-Heizgerät hängen und gehören zur Epoche IV. Die je 59,90 Euro kostenden Schmalspurwagen sind reichhaltig detailliert und sogar mit feinen Ätzteilen wie z. B. durchbrochenen Trittstufen bestückt. MI



Roco HOe: Die formneuen ÖBB-Spannenwagen gibt es ohne (rechts) und mit WC

MM (6)

## ■ Schuco HO Unimog für Straße und Schiene

Als gelungene Bereicherung seiner Unimog-Modelle hat Schuco jüngst im Rahmen seiner mhi-Edition 1:87 den Unimog 406 in Gelb als Zweibe-

wegefahrzeug ausgeliefert (Artikelnummer 452663400/29,99 €). Mit dem nicht angetriebenen Modell können HO-Modellbahner nun interessante Betriebsituationen in privaten Gleisanschlüssen nachgestalten. OS

### Schuco HO: Zwei-Wege- Unimog 406

Oliver Strüber



## ■ L.S. Models HO SNCF-Ellokreihe 15000 in Mistral-Lackierung

Die unter dem Spitznamen Nez cassé (gebrochene Nase) bekannte Ellok ist mit der Betriebsnummer 15 022 in der weinrot/gelb/silbernen Mistral-Lackierung erhältlich (Artikelnummer 10492/304,90 €). Die Modellumsetzung besticht durch filigrane Detaillierung sowie eine penible und komplette Beschrif-

tung. Auch die Lackierung ist exakt und konturenscharf aufgebracht. Das Modell kann ebenso durch gute Laufeigenschaften mit angenehmer Endgeschwindigkeit überzeugen. Durch die hohe Eigenmasse verbunden mit zwei Haftreifen-belegten Rädern werden problemlos zehn Wagen gezogen. WB

### L.S. Models HO: SNCF-Ellok in Mistral-Lackierung

Wolfgang Bdinka





**KM 1: Gerade für kleinere Anlagen ist die 91 456 eine ideale Dampflokomotive** Jürgen Albrecht (3)

metern Gleisradius geeignet. Die Lok selbst durchfährt einen Radius von 1.200 Millimetern und sollte für einen sicheren Betrieb mit Modellkupplungen ausgerüstet werden.

Wie bei KM1-Fahrzeugen üblich, gibt es zahlreiche Details am Modell zu entdecken. Rauchkammertür, Führerstandtüren, Kohlekastendeckel, Wasserkastendeckel, Dachluken, Führerhausfenster und der Sanddom lassen sich öffnen. Auch die Tür zur Feuerbüchse kann per Hand geöffnet werden und gibt den Blick auf das Glutbett frei. Mit eingesetztem Heizer und der Funktion F 12 für das Kohleschauflern ist das ein schönes neues Detail. Lackierung und Bedruckung sind sauber ausgeführt. Natürlich gehören die von KM 1 bekannten zahlreichen Licht-, Sound- und Rauch-

■ Dampflokomotive-Baureihe 91 in 1 von KM 1

# Preußische Tenderlokomotive

Die insgesamt 2.055 ab 1913 gebauten T 9<sup>3</sup> waren eine gelungene Konstruktion der preußischen Staatsbahn. Die Laufeigenschaften waren gut, sodass sie überwiegend vor Personen- und Güterzügen auf Neben- und Anschlussbahnen mit einem Aktionsradius von 70 bis 100 Kilometern eingesetzt wurde. Die DRG übernahm noch 1.500 Lokomotiven, die ab 1964 von der DB und ab 1971 von der DR aus-

gemustert wurden. In Deutschland blieben drei Maschinen in Münster, Dresden und Berlin erhalten. In Minden wird derzeit eine weitere Museumslokomotive wieder aufgebaut.

Die von KM 1 Modellbau gelieferte Lokminiatur stammt aus der Classic Edition und wird in neun Ausführungen zu Preisen ab 2.100 Euro noch von einigen Händlern angeboten. Die Lok ist sicher auf einem Holzso-

ckel verschraubt und wird in einem Karton mit Styroporhülle verpackt geliefert. Die Tenderlok hat eine Länge von 33,4 Zentimetern und eine Eigenmasse von 2,6 Kilogramm. Gefertigt sind die 91er aus Messing und Edelstahl. An Zurrteilen sind nur noch die Windabweiserplatten am Führerhaus anzubringen. Die an beiden Stirnseiten angebrachten originalgetreuen Schraubenkupplungen sind für einen Einsatz ab 2.300 Milli-

# 300

**Tonnen wurden in der Ebene mit 65 km/h gezogen**

funktionen zum Modell dazu. Ein Glockenankermotor verleiht der Lok einen seidenweichen, ruhigen Lauf mit guten Langsamfahreigenschaften. Gesteuert werden alle 32 Funktionen von einem ESU-LokSound-5L-Decoder. Bevor das Modell eingesetzt werden kann, sind die in der Beschreibung aufgeführten Stellen abzuschmieren. Weniger schön ist die Tatsache, dass die umständliche Nachlieferung der Figuren von Lokführer und Heizer nicht mehr kostenlos ist und nur noch 50 Prozent Rabatt gewährt wird. JA



Auch an der Rückfront erkennt man zahlreiche angesetzte Details



Viele Luken, Fenster, Türen und Klappen lassen sich öffnen

## ■ Hobbytrain N Schweizer Güterwagen

Für den internationalen Verkehr mit den Nachbarländern beschafften die SBB in der frühen Epoche II unterschiedliche offene Güterwagen für den Transport von Kohle oder anderen witterungsunempfindlichen Gütern. Die unter der Gattung L 6 geführten Fahrzeuge wurden mit Holz- und Stahlwänden sowie mit und ohne Bremserhaus gebaut. Beide Aufbauausführungen mit angesetzten Ätzteilen und vorbildgerechter Beschriftung sind nun als Miniaturen in je 64,90 Euro kostenden Zweiersets erhältlich. Bei den Holzwagen der Epoche III (Artikelnummern 24351) verfügt ein Modell noch über das Bremserhaus, der zweite hat wie die Stahlwagen der Epoche IV (-52) eine Bremserbühne. Auf Basis des L 6 beschafften die SBB auch Zweiaxser mit erhöhten Bordwänden zum Transport von Stammholz und Schrott. Diese als Fbkk eingereichten Wagen werden im



**Hobbytrain N: Güterwagen-Neukonstruktion L 6 der SBB mit Holz-, Metall- und erhöhten Bordwänden** MM (2)

**Hobbytrain N: gedeckte Güterwagen K 2 (rechts) und K 3 der SBB**



Dreierset angeboten (-01/96,90 €). Ab der Epoche I wurde der Schweizer Güterwagentyp K 3 eingesetzt. Als formneues Fahrzeug rollt dieser nun in grau/schwarzer Ursprungslackierung (24252/34,90 €) sowie im Zweierset (-51/64,90) in Braun mit silbernen Tü-

ren der Epoche IV vor. Bei der Konstruktion wurden Bauartunterschiede wie das noch vorhandene Bremserhaus bzw. die Bremserbühne, Hülsenpuffer, Voll- oder Speichenräder sowie weitere Details berücksichtigt. Ebenfalls eine Neukonstruktion ist der et-

was kürzere K 2, den es im Doppelset (-01/64,90 €) mit Bremserhaus und Stangenpuffer sowie mit Bremserbühne und Hülsenpuffer gibt. Wie bei den anderen gedeckten SBB-Wagen ist die mehrfarbige Bedruckung sauber aufgebracht. MM

## ■ Fleischmann N Internationale Güterwagen verschiedener Gattungen

Güterwagenneuheiten sind die vierachsigen und jeweils 17 Gramm wiegenden Eanos. Im Zweierset wird z. B. die verkehrsrote DB Cargo-Variante Eanos-x<sup>055</sup> der Epoche VI mit Revisionsdatum von 2005 geliefert (Artikelnummer

830251/67,90 €). Ebenfalls neu sind die klassischen zweiachsigen Schüttgutwagen. Neben der offenen Version wird auch der Typ mit Schwenkdach angeboten, das in Modell von Hand funktionsfähig ist. Das Foto zeigt den Td<sup>928</sup> aus dem

DB-Dreier-Set der Epoche IV mit Revisionsdaten von 1973/74 (-351/103,90 €). Neu sind auch die für Schweizer Eisenbahnen typischen zweiachsigen Getreidesilowagen der SBB und BLS wie z. B. der braune Tgpps aus der Epoche V mit Pfeilkreuz-Signet und Revisionsdatum von 1993 in einem Doppelset (-312/67,90 €). GS



**Fleischmann N: Formneu sind der Eanos-x<sup>055</sup>, Td<sup>928</sup> und Tgpps** Gunnar Selbmann

## ■ Bemo H0m Schmalspur-Triebwagen der Furka-Oberalp- und Schöllenenbahn

In Uhingen beginnt man mit der Auslieferung weiterer Triebwagen der 40er-Serie der FO. Neben analogen Triebwagen wird ein digitales Modell angeboten, das im Gegensatz zur ersten Serie mit den Triebwagen 43 und 44 jetzt über Sound verfügt. Die zweite Serie besteht aus dem blaugrau/beigefarbenen Triebwagen 41 der Schöllenenbahn mit geänderten seitlichen Einstiegstüren und horizontalen Lüftergittern (Artikelnummer 1247 201/399 €) sowie dem Triebwagen 45 in dunkelroter Gehäusefarbe (-15/389 €) entsprechend dem ABDhe 2/4 43 der ersten Serie mit horizontalen Lüfterlamellen in Wagenkastenfarbe. Den Triebwagen 45 gibt es wahlweise auch im Zu-

stand von 1978 nach der Umbeschriftung als BDeh 2/4 45 (-19/399 €). Im letzten Farbschema Rot mit weißem Band kommt der Triebwagen als BDeh 2/4 42 (-22/389 €). Passend zu

den Triebwagen werden drei Versionen der Steuerwagen ABt 4191 bis 4194 mit zwei 1.-Klasse-Abteilen für je 114,99 Euro angeboten: Den dunkelroten ABt 4194 gibt es wahlweise mit

(3275 208) oder ohne den einseitig weiß angebrachten Schriftzug Furka-Oberalp (-209); den ABt 4192 (3275 216) im helleren Rotton mit weißem Band. MM



**Bemo H0m: Triebwagen 45 mit passendem Steuerwagen** Werk

**Märklin/Trix HO: Vorbildgerecht sind bei der SBB-Ae 3/6' nur an einer Seite die Komponenten des Antriebs nachgebildet**



■ Schweizer Ellok in HO von Märklin/Trix

## Flachland-Ellok Ae 3/6<sup>1</sup>

Die Führerstände sind über den Umlauf bzw. die Aufstiegsleiter zu erreichen MM (3)

Für den Einsatz vor Leichtschnellzügen im Flachland wie z. B. auf der Strecke Genf – Bern – Zürich beschafften die SBB die Reihe Ae 3/6'. Das neue Märklin- (Artikelnummer 39360) bzw. Trix-Modell (25360) für je 469 Euro mit tannengrüner Grundfarbgebung und grauem Fahrwerk entspricht einem Vorbild aus dem achten Baulos. Es hat dementsprechend Stangenpuffer, stirnseitige Übergangsbleche und vier seitliche Führerstandstüren. Über der jeweils oberen Lampe ist das Falschfahrtsignal nachgebildet. Die 325 Gramm wiegende Neukonstruktion mit der Betriebsnummer 10703 gibt den Betriebszustand zu

Beginn der 1950er-Jahre wieder und verfügt über eine Pufferhöhe nach NEM, weshalb die neuen Kupplungen 72000 für die angehängten Wagen empfohlen werden. Die Zugkraft der umgerechnet 138 km/h schnellen Lok ist mit 1,5 Newton ausreichend bemessen, wobei nur zwei Radsätze angetrieben sind.

Natürlich ist der Spielwelt-mfx+-Digitaldecoder mit umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen verbaut. Somit lassen sich neben dem Spitzensignal auch das zusätzliche rote Fahrberechtigungssignal sowie Führerstand- und Maschinenraumbelichtungen digital schalten. Auffallend sind die zwei komplett unter-

schiedlich gestalteten Ausführungen des Fahrgestells: auf einer Seite mit der nachgebildeten Antriebseinheit, auf der anderen mit gut sichtbaren Speichenrädern. Doch auch am fein gravierten Gehäuse sind nur an einer Seite Fenster, die den Blick in den angedeuteten Maschinenraum zulassen. Die Bedienelemente im Führerstand sind nachgebildet, sodass man einen Lokführer einkleben kann. Doch auch die separat angesetzten Bauteile wie Kühlröhren für das Transformatoröl, Dachleitungen, Isolatoren und Dachlaufbretter können überzeugen. Bremschläuche und Schraubkupplungsimitationen zur Nachrüstung des Pufferträgers liegen bei. MM



An einer Lokseite kann man die Speichenräder sowie zahlreiche weitere Bauteile erkennen

## ■ Igra HO CSD-Reisezugwagen



**Igra HO: Reisezug-  
wagen der CSD**

Wolfgang Bdinke

Die ab 1958 für den internationalen Verkehr geschaffene Wagenfamilie stellt die letzte Generation an Fahrzeugen dar, die aus den Werkhallen von CKD Tatra in Smichov rollte. Der tschechische Hersteller hat zunächst die Epoche-III-Wagen aufgelegt. Lieferbar sind die je rund 60 Euro kostenden Sitz-, Liege- und Speisewagen Bai (Artikelnummer 97110021), Ba (-22), Bac (-23) und BRa (-24). Ein Ge-

päckwagen sowie Epoche-IV-Varianten sind angekündigt. Die maßstäblichen, gut detaillierten und bedruckten Modelle zeigen auch die markante Stirn des Daches. Die Übersetzfenster weisen zierliche, alubedruckte Rahmen auf und sitzen passgenau in den Seitenwänden. Einfach ausgeführt sind hingegen die Inneneinrichtungen, die lediglich aus einem einfarbigen Spritzgussteil be-

stehen. Während die Drehgestelle fein detailliert sind, beschränkt sich der Wagenunterboden auf die wesentlichsten Details sowie die vereinfachte Bremsanlage. Etliche Anbauteile wie Puffer, Griffstangen oder Dynamo müssen selbst angebracht werden. Man kann dabei zwischen zwei Pufferarten und eingezogenen sowie ausgefahrenen Faltenbälgen wählen.

WB

## Außerdem...

... bietet **Sudexpress** die EuroDual in den HO-Ausführungen von EBS (Artikelnummer S1592278), ELP (-2078), HVLE (-0018) und Captrain (-1018) zu je 499 Euro an



**Sudexpress HO: 159 001 der  
HVLE**

Werk (2)

... werden von **Walthers** die vierachsigen 60-foot autoparts-boxcars aus den 1960er-Jahren in vielen HO-Beschriftungsvarianten für je 34,98 US-Dollar verkauft

... sind von **NMJ** weitere HO-Varianten der Nohab-Dieselloks wie z. B. die farbenfrohe My 1155 „Altmark Rail“ (90610/259 €) ausgeliefert worden



**NMJ HO: My 1155 Altmark Rail**

**LEMKE**  
setzt : Maßstäbe

**HOBBYTRAIN**  
Präzisionsmodelle : Spur HO & N

**LEMKE KATO**

**MINIS**  
Maßstab 1:160

**LE GRAND**  
1/87 COLLECTION

**U.S. Models**  
Exclusive

**MEHANO**

**JF**  
SILVERADO SERIES  
COLLECTION

**HELJAN**

**MF TRAIN**

**ALBERT MODELL**

ALLE NEUEN LEMKE 2023 KATALOGE ERHALTEN SIE KOSTENLOS BEI UNS ODER BEI IHREM FACHHÄNDLER.

UND ALS DOWNLOAD AUF:  
[WWW.LEMKECOLLECTION.DE](http://WWW.LEMKECOLLECTION.DE)

FACHHÄNDLER FINDEN SIE IM HÄNDLERPORTAL AUF UNSERER WEBSEITE.

AB MÄRZ 2023 ERSCHEINEN WIEDER UNSERE BELIEBTESTEN 4-SEASONS-NEWS!



■ Neuer Laser-cut-Bausatz in N von DM-Toys

# Kohlenzeche aus dem Ruhrgebiet

Nachdem vor einigen Jahren die Zeche Zollverein von Minitrix viele Modellbahner zu Bergbau-Experten machte, folgt nun eine kompaktere Zechanlage, die ebenfalls aus mehreren Bausätzen besteht. Gestartet wird dieses Zechenprojekt mit Förderurm und Hängebank (Artikelnummer N-i00066/79,99 €) auf der Grundfläche von 253 mal 90 Millimetern. Die 275 Millimeter hohe Stahlkonstruktion des Förderturms mit beweglicher Seilscheibe ist typisch für das Ruhrgebiet. Noch heute sieht man ähnliche Strebengerüste als Baudenkmal bzw. Landmarke. Im Detail erinnert das Laser-cut-Modell mit seiner Hängebank an die ehemaligen Zechen Zollern und Minister Achenbach. Die mit Ziegelsteinen ausgemauerte und auf Stahlstützen stehende Stahlkonstruktion hat drei Entladestellen unter dem Gebäude, die mit Güterzügen befahrbar sind. Damit die Seilscheibe



*Das Maschinenhaus sollte mit einer Inneneinrichtung versehen werden*

auch angetrieben werden kann, benötigt man das benachbarte Maschinenhaus (-70/59,99 €). Es entspricht mit seiner Stahlkonstruktion und den Buntglas-Fenstern der typischen Jugendstil-Bauart. Wer möchte, kann es auch vorbildgerecht im Inneren gestalten oder einen Getriebemotor einbauen (-71/29,99 €). Zum Set gehören auch die vier Millimeter dicke Bodenplatte der Maße 417 mal 217 Millimeter, der Getriebemotor und ein entsprechend langer Faden. Wer weniger Platz zur Verfügung hat, kann den Förderurm (-67/39,99 €) auch einzeln ordern und im Industriegebiet aufstellen. MM

*Der Förderurm ist auch einzeln erhältlich*

*DM-Toys N: Zechanlage mit Förderurm und Hängebank*



## ■ Müllers-Bruchbuden HO Wassermühle

Wer neben einem Bachlauf noch Platz für ein ländliches Anwesen hat, kann den unlackierten Resin-Bausatz der kleinen Wassermühle (Artikelnummer 1-137/69,95 €) in passender Umgebung aufstellen. Wenn man das drehbar gelagerte Mühlrad weglässt, könnte man das Fachwerk-Gebäude auch als Bauernhof nutzen. Hat man mehr Grundfläche zur Verfügung, lohnt sich die Montage der vorbildgerechten Nebengebäude (-39/99,95 €), die auch zu Gewerbebetrieben passen. MM

### Müllers-Bruchbuden HO: Wassermühle (rechts) mit Nebengebäuden Werk (4)



## ■ Noch HO Themenwelt Werkstatteinrichtung mit Figuren



### Noch HO: Ausrüstungsgegenstände und Figuren für die Werkstatt

Auf nahezu jeder Modellbahnanlage findet man eine Werkstatt, die noch eingerichtet werden muss. In der neuen Themenwelt „Werkstatt“ (Artikelnummer 16250/39,99 €) findet man sechs arbeitende Modellfiguren, je eine grüne und graue Werkbank sowie

je ein Metallspind, Aktenschrank, Metallregal, Schweißgerät und Ölfass. Alle Details einschließlich der aufgehängten Werkzeuge, Schleifscheibe oder Ständerbohrmaschine sind mehrfarbig lackiert. Weitere neue Themensets sind ähnlich gut gestaltet. MM

## ■ Moebo HO Kohlenhändler

Als Set liefert Dirk Möller derzeit eine hölzerne Bürobaracke und einen Geräteschuppen des Kohlenhändlers „Schwartzmann“ aus (Artikelnummer 500300/27,99 €). Eine entsprechende Beschilderung liegt dem präzise gefertigten Laser-cut-

Bausatz bei. Beide Gebäude entstanden nach Originalplänen, lassen sich aber natürlich auch anderweitig nutzen. Ihre geringen Abmessungen machen sie zu idealen Ausstattungselementen für Gewerbe- und Hinterhofareale. OS

### Moebo HO: hölzerne Bürobaracke und Geräteschuppen



## ■ Herpa HO Elektrische Oberklasse

Die neue vollelektrische Oberklasse-Limousine von Mercedes-Benz, den MB EQ EQS, hat Herpa im Maßstab 1:87 miniaturisiert und ausgeliefert. Erhältlich ist das Modell für 17,95 Euro entweder in schlichtem Polarweiß (Artikelnummer 421041) oder in edlem Hyazinthrot-Metallic (430944). Damit ist ein weiterer Vertreter des aktuellen Epoche-VI-Straßenverkehrs auf Modellstraßen



Oliver Strüber (2)

einsetzbar. Freunde schwerer Lkw werden sich über den formneuen Iveco Trakker mit Schmitz-Cargobull-Kippaufleger samt Stahlmulde in Kommunalorange freuen (315111/29,95 €). OS/MM

### Herpa HO: Mercedes EQ EQS (oben) und Iveco Trakker mit Kippaufleger MM (3)



### Brekina HO: Ford-Kombi, Cadillac-Cabrio und GMC-Zug- maschine aus den USA

## ■ Brekina HO Verschiedene US-Straßenmodelle

Viele Modellbahner träumen von einer Reise durch die USA, bauen aber zunächst ein entsprechendes Diorama oder eine themenbezogene Anlage (siehe em 3/23). Zur Ausgestaltung bietet Brekina jetzt die formneuen Straßenkreuzer Ford LTD Country Squire (19627) und Cadillac

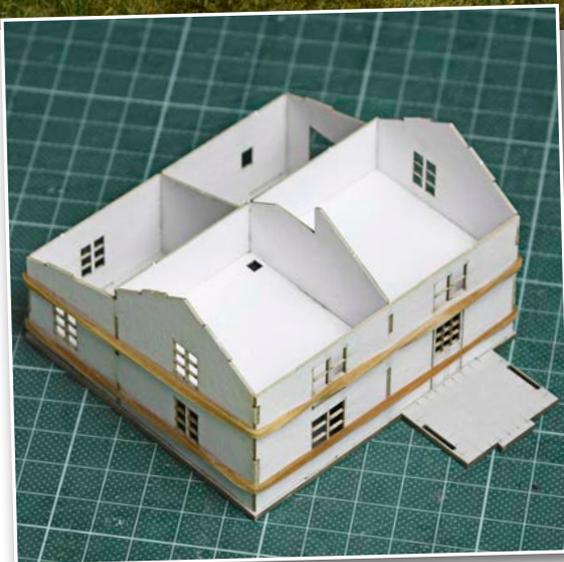
Eldorado Cabriolet in Rot-Metallic (19750) oder Weiß (-51) zu jeweils 19,95 Euro an. Ohne Auflieger wird die dreiachsige und mit vielen Chromteilen verzierte, rote Zugmaschine GMC General angeboten (85777/24,95 €), die ab 1977 auch als Chevrolet Bison unterwegs war. MM

■ Laser-cut-Bausätze in HO von Joswood

# Zwei neue Holzhäuser



*Joswood HO: Mit realistischer Holzverschalung aus Karton sowie Zwischenwänden und -decken ist der Nordhof Bullerbü gefertigt* MM (6)



Die mit grünen (Artikelnummer 21062) oder roten Holzbrettern (25031) zu je 13,50 Euro verkleideten Gartenhütten bzw. Streckenposten passen auf nahezu jede Modellbahnanlage. In die graue Betonplatte werden die vier Innenwände mit den weißen Fenstern gesteckt, darauf wird der fein gravierte Karton aufgeklebt. Anschließend setzt man die ebenfalls verzapfte Dachkonstruktion auf. Deutlich mehr Zeit beansprucht der Zusammenbau des Nordhofs Bullerbü (25029/50,40 €). Die in 24 Bauschritte gegliederte Montage der Innenwände, der Zwischenetage und des

Vorbau aus Karton sowie das anschließende Aufkleben der matten „Holzbretter“ stellen jedoch keine Herausforderung dar, wenn man sich an die angegebene Reihenfolge hält. Etwas kniffliger ist das Einsetzen der Fenstersimse oder der Zusammenbau des Schornsteins. Auch wenn man im Vergleich zu Modellfiguren meint, dass das Holzhaus etwas klein ist, stimmen die Abmessungen exakt mit dem schwedischen Original überein. MM



*Joswood HO: Die kleine Hütte ist mit roten oder grünen Brettern erhältlich*

■ Joswood HO, N

## Krupp-Kranausleger als Ladegut

Die gelben Laser-cut-Teile eines Krupp-Kranauslegers lassen sich mit wenig dünnflüssigem Weißleim gut montieren. Passend für zweiachsige Rungen- oder Flachwagen liegen dem HO- (Artikelnummer 40441/12,90 €) oder N-Bausatz (85035/9,90 €) außerdem braune Kartonteile für ein Tragegestell bei. Zur Ladungssicherung gibt es graue Zurrbänder, die zunächst unten angeklebt und dann Schritt für Schritt um die Ladung geknickt und auf der anderen Seite arretiert werden. MM

*Joswood N: Einzelteile eines Kranauslegers als Ladegut* MM



■ ASOA/mf-pur 1  
Güterwagen-Zurüstteile

Bei Reparaturen an Güterwagen wurden ab den 1930er-Jahren Seilösen nachgerüstet. Im Original wurde das Bauteil aus einer Blechplatte mittels Brennschneider herausgetrennt, in Modell sind es Ätzteile. Sie lassen sich einfach abwinkeln und anschließend löten bzw. kleben. Ein Satz enthält acht Stück und kostet 6,50 Euro. MM



*ASOA 1: Mit Seilösen können Güterwagen verfeinert werden*



**Modellbahn Union HO: Stadthaus mit 265 Millimeter breiter Sandsteinfassade**

**Modellbahn Union HO/TT Maßstäbliche Halbreif Stadthäuser**

Um komplette Straßenzüge am Anlagenrand realistisch aufzubauen, sind die neuen Halbreif-Stadthäuser in unterschiedlichen Farben und Formen eine gute Alternative. In den Dimensionen passen sie zu den klassischen Kunststoffmodellen der Großserienhersteller. Die rund 225 Millimeter hohen und 75 Millimeter breiten HO-Gebäude (Artikelnummern MU-HO-H00191 bis -205) mit grauer, weißer oder sandsteinfarbener Fassade kosten zwischen 24,99 und 44,99 Euro. Als Varianten sind neben den rechteckigen Modellen mit Zwischenebenen

und Zimmerwänden auch Eckhäuser mit einem Straßenwinkel von 45 und 90 Grad erhältlich. Die etwas preiswerteren TT-Gebäude (MU-TT-) sind nahezu identisch und somit auch für HO-Anlagen geeignet, wenn man eine gewisse Tiefenwirkung erzielen möchte. Alle Gebäude sollte man je nach Epoche leicht patinieren, damit die Oberflächenstruktur besser zur Geltung kommt. Die Dachpfannen und Türen sind dreidimensional aus rotem bzw. grauem Karton graviert. Für die Dachgestaltung liegen feine Geländer aus schwarzem Karton bei. MM

**Außerdem...**

... wird die kleine Schmiede in HO (Artikelnummer MU-HO-i00074/40 €) und bald auch in N alternativ mit unbemalten oder bemalten Figuren von Modellbahn Union ausgeliefert



**Modellbahn Union HO/N: Schmiede**

... bietet Hapo den KHD-Raupenschlepper von 1946 in HO für 84 Euro an, der beim Vorbild eine Leistung von 70 PS hatte



**Hapo HO: Raupenschlepper**  
Werk (4)

... genießt ein HO-Paar (28182/7,45 €) von Preiser gemütlich auf einem Sessel den Feierabend



**Preiser HO: Feierabend-Szene**

... findet man bei MK-Modells (www.mk-modells.ch) originalgetreue und wetterfeste Signale nach RhB- bzw. SBB-Vorbild für die Nenngrößen 2m/G und 1

... kann man den als Bausatz in HO (98530), TT (91-) zu je 7,90 Euro und in N (-96/7,50 €) erhältlichen Kiosk von Model Scene beispielsweise auch als Pförtnerhaus nutzen



**Model Scene HO-N: Kiosk**

**Schreiber-Bogen KARTONMODELLBAU**  
Variable Lukaskirche  
Attraktive Modelle in realistischem Design für die Modellbahn  
in verschiedenen Varianten dem Platzbedarf anpassbar 1:87 (HO), maximal 31 cm lang Best.-Nr. 804, 14,90 €  
Umfangr. Gesamtkatalog, € 2,- + Porto  
AUE-VERLAG · Postf. 1108 · 74215 Möckmühl  
Tel. 06298-1328 · Fax -4298 · info@aue-verlag.de

**NEU bei uns im Sortiment:**  
Bahnhof Lederhose/ Thür.  
Maßstab 1:160  
Art.-Nr.: LC-160-014

**NORDMODELL**  
Perfektion durch Liebe zum Detail  
www.modellbausatz-nord.de

Wir haben das besondere Zubehör im Maßstab 1:160 für Ihre Anlage, besuchen Sie uns online!

**Stromabnehmer** **Oberleitung**  
Besuchen Sie uns auch auf FACEBOOK!  
10% Rabatt für Neukunden über Gutscheincode in Dreier-Shop  
made in Germany  
www.SOMMERFELDT.de  
Besuchen Sie unseren Online-Shop - www.sommerfeldt.de

Sommerfeldt Oberleitungen + Stromabnehmer GmbH  
Friedrichstr. 42 · 73110 Heilbronn  
Tel. +49 (0) 7143 3195 · Fax +49 (0) 7143 3266 · info@sommerfeldt.de

**IntelliBox 2neo**  
Das Multiprotokoll Digitalsystem

Uhlenbrock digital  
IntelliBox 2neo  
Rheingold HELMET  
10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

MIT SCHALTNETZTEIL  
WLAN

Mit mfx® und WLAN

Uhlenbrock digital  
Uhlenbrock Elektronik GmbH  
Mercatorstr. 6  
46244 Bottrop  
Tel. 02045-85830  
www.uhlenbrock.de

*Optisch und betrieblich attraktivste dreiachsige Werkbahnloks sind die HO-Konstruktionen von Hobbytrade/ade (links) und Piko*



■ Übersicht dreiachsiger HO-Rangierdiesellokomotiven für Werkbahnen

## ***Fleißige Loks*** **auf privatem Terrain**

*Nachdem wir bereits in em 7/22 Modelle der zweiachsigen Werkbahn-Dieselloks vorgestellt haben, folgt nun eine Marktübersicht der dreiachsigen Varianten. Obwohl sie im Original recht häufig auf Anschlussbahnen anzutreffen waren und teils noch sind, findet man kaum attraktive HO-Modelle*

Nur wenige Maschinen der dreiachsigen DB-Baureihen V 36, V 45 und V 60 wurden ab Werk an private Industrieunternehmen bzw. -bahnen verkauft. Erst als ihr Stern auf Staatsbahngleisen zu sinken begann, griffen einige Privatbahnen zu. Doch dieser Beitrag soll nicht den ehemaligen Staatsbahn-Dieselloks gelten, sondern den eher unbekannteren Konstruktionen von Deutz, Gmeinder, Henschel, Jung, Krauss-Maffei, Krupp, MaK oder Orenstein & Koppel, die oft speziell den Bedürfnissen des Kunden angepasst wurden. Diese Spezialisierung hatte im Original durchaus ihre Berechtigung, erschwerte aber eine Modellumsetzung. Wenn das Modell einer x-beliebigen Hafenbahn

### ***Dreiachsige Werkbahn-Dieselloks beim Vorbild***

Orenstein & Koppel MC 700 N



MaK 240 C



MEM/Ingrid Schütte



Wie Märklin boten auch *ade/Hobbytrade* die DHG 500 C mit nachgebildetem Gelenkwellenantrieb an



Immer wieder in anderen Farb- und Beschriftungsvarianten aufgelegt wird die DHG 500 C von Märklin

MM (8)

Das MaK-Modell 240 C gab es in verschiedenen Ausführungen von Real-Modell

Werk (2)



Piko bietet die G 6 von Vossloh in mehreren Farb- und Formvarianten sowie mit digitaler Vollausrüstung für das Gleich- und Wechselstromsystem an



Leider nicht in Serie ging die Jung R 42 C von Real-Modell

stimmig ist, könnte man zwar eine Farbvariante einer Werkbahn herausbringen, doch diese würde bei einer vorbildorientierten Folge-Umsetzung auch Formänderungen erfordern. Für diese Spezialmodelle ist unser Modellbahnmarkt leider zu klein. Die meisten Modellbahner würden sich aber trotzdem mehr Exoten der „Privaten“ wünschen und dafür Kompromisse bei der individuellen Optik in Kauf nehmen.

### Großserie aus Göppingen

Bestes Beispiel für eine dreiaxlige Rangierlok ist die in großen Stückzahlen produzierte DHG 500 C von Märklin, die es seit 1967 in unzähligen Varianten gibt. Da das Modell auch vereinfacht in Startpackungen enthalten war und selbst bei Discountern wie Aldi angeboten wurde, wird so mancher Wechselstrombahner diesen Loktyp besitzen. Trotz oder gerade wegen dieser Popularität investierten *Hobbytrade/ade* viel Energie in dieses Projekt und brachten die DHG 500 C in einer bisher unbekannt Qualität in den Handel. Angeboten wurden Gleich- und Wechselstrommodelle verschiedener Industriebahnen, im Gegensatz zu der nur mit Gelenkwellenantrieb dargestellten Märklin-Lok aber auch mit Stangantrieb und außen liegender Blindwelle

als DHG 500 Ca. Aufgrund der Firmenaufgabe sind die Modelle – trotz einer angekündigten Sonderserie von Roco – bisher nicht wieder aufgelegt worden. Ex-Geschäftsführer Günther Huppertz erklärte aber auf *em*-Nachfrage, dass die Formen vorhanden sind und jederzeit reaktivierbar seien. Ebenfalls keine weiteren Auflagen sind von *Real-Modell* geplant, wo es beispielsweise eine Ankündigung der dreiaxligen Jung

### Die bekannteste Werkbahnlok ist die in hohen Auflagen produzierte DHG 500 von Märklin

R 42 C als Kleinserienmodell gab. Im Original wurden 32 Loks gebaut und von einigen Kleinbahnen sowie von der Bundeswehr genutzt. Viele dieser Vorbilder wären mit kleinen Formänderungen möglich gewesen. Ebenfalls in beachtlicher Stückzahl ab Anfang der 1950er-Jahre ausgeliefert wurde die Standard-Diesellok 240 C von MaK, die ebenfalls *Real-Modell* als Vorbild für attraktive Kleinserienmodelle diente. Wer heute eines der damals rund 1.750 Euro kosten-



den HO-Modelle findet, wird von der Detailfülle begeistert sein.

### Moderne Dreiaxser

Weniger bekannt ist, dass Märklin auch den moderner wirkenden Nachfolgertyp DHG 700 C von Henschel seit 1989 fertigte. Auch diese Konstruktion bereicherte zahlreiche Startpackungen sowie das Hobby-Programm. Dank ihres eckigen Erscheinungsbildes wirkt die im Original ab 1973 in 55 Exemplaren gebaute Maschine recht modern, sodass sie auch auf Epoche-VI-Anlagen noch einen guten Eindruck macht. Parallel kann man durchaus noch die DHG 500 C nutzen, denn auch dieser Loktyp wird bis heute eingesetzt. Somit passen

Jung R 30 C



eisenbahn magazin 4/2023

Krauss-Maffei ML 440 C



Krauss-Maffei MH 05



75



Von ade/Hobbytrade gab es den Henschel-C-Kuppler mit Stangenantrieb in mehreren HO-Ausführungen



Die DHG 700 C von Henschel (rechts), die Märklin fertigte, baut auf dem Fahrwerk der DHG 500 auf, die es z. B. in der Lackierung der Mülheimer Hafenbahn bei Aldi gab MM (5)



Mit einer 3D-Konstruktionszeichnung kündigt Sudexpress die ML 500/ML 440 von Kraus-Maffei als Neuheit 2023 an

beide Industrieloks auch zur Piko-Neukonstruktion der dieselhydraulischen G 6 von Vossloh. Diese moderne und aktuellen ergonomischen Anforderungen entsprechende Rangierlok wird im Original seit 2008 von unterschiedlichen Bahnen genutzt. Sie kann je nach Getriebe mit bis zu 35 bzw. 80 km/h eingesetzt sowie mit unterschiedlichen Motoren geordert werden. Dank der großen Verbreitung findet man im Piko-Sortiment derzeit gleich mehrere Gleich- und Wechselstromvarianten, wobei die Detailunterschiede der jeweiligen Vorbildmotorisierung berücksichtigt wurden. Die Digitalmodelle verfügen außerdem über zahlreiche authentische Licht- und Geräuschfunktionen.

### Ausblick auf 2023

Auch wenn noch nicht alle Hersteller ihre Neuheiten 2023 zur Spielwarenmesse veröffentlicht haben, werden Fans der Industrie- und Hafenbahnen weiter auf attraktive, dreiachsige Rangierloks warten müssen. Einzig Sudexpress ([www.sudexpressmodels.eu](http://www.sudexpressmodels.eu)) hat für dieses Jahr die Auslieferung der ML 440 bzw. 500 von Kraus-Maffei angekündigt. Die Vorbilder wur-

### Ankündigung von NME DHG 500 in N

Rolf Fleischmann von NME hat inzwischen seine ersten Produktionsmuster der DHG 500 C sowie der nahezu baugleichen DHG 700 C präsentiert. Mit etwas Glück werden die Serienmodelle in verschiedenen Varianten noch dieses Jahr ausgeliefert. MM

den ab Mitte der 1950er-Jahre von verschiedenen Betrieben beschafft und über Jahrzehnte eingesetzt. Einige dieser mit Mercedes- bzw. MAN-Motor ausgestatteten Lokomotiven sind bei Museumsbahnen erhalten, darunter auch eine der ehemaligen V 50 der DB, die ursprünglich auf der Wilhelmsburger Industriebahn eingesetzt wurde. Beim portugiesischen Hersteller sind auch diese Varianten angekündigt und bereits in der Konstruktion. Wann sie erscheinen, konnte uns Produktmanager Armando Lobato aus Portugal noch nicht zusichern.

Und hiermit endet schon unsere Modellübersicht, die zumindest für im Westen Deutschlands gebaute und eingesetzte dreiachsige Dieselloks recht überschaubar ist. Modellbahner, die regelspurige Werkbahnen in der DDR

### Attraktive Vorbilder für neue Modellumsetzungen dreiachsiger Dieselloks gibt es genug

darstellen möchten, brauchen nämlich erst gar nicht nach Dreikupplern zu suchen, denn die Industriebetriebe zwischen Ostsee und Erzgebirge setzten direkt auf die stärkeren Maschinen mit vier und mehr Radsätzen. Was die Typenvielfalt im Westen Deutschlands betrifft, sollte es – wie unsere Vorbildfotos zeigen – für die Modellbahnindustrie gar nicht so schwer sein, passende Fahrzeuge für 1:87-Nachbildungen zu finden, wobei Betriebsbahner sicher auch eine neutrale Lackierung und Beschriftung mittels Decals akzeptieren würden. MM

## Dreiachsige Werkbahn-Dieselloks beim Vorbild

Gmeinder DE 500

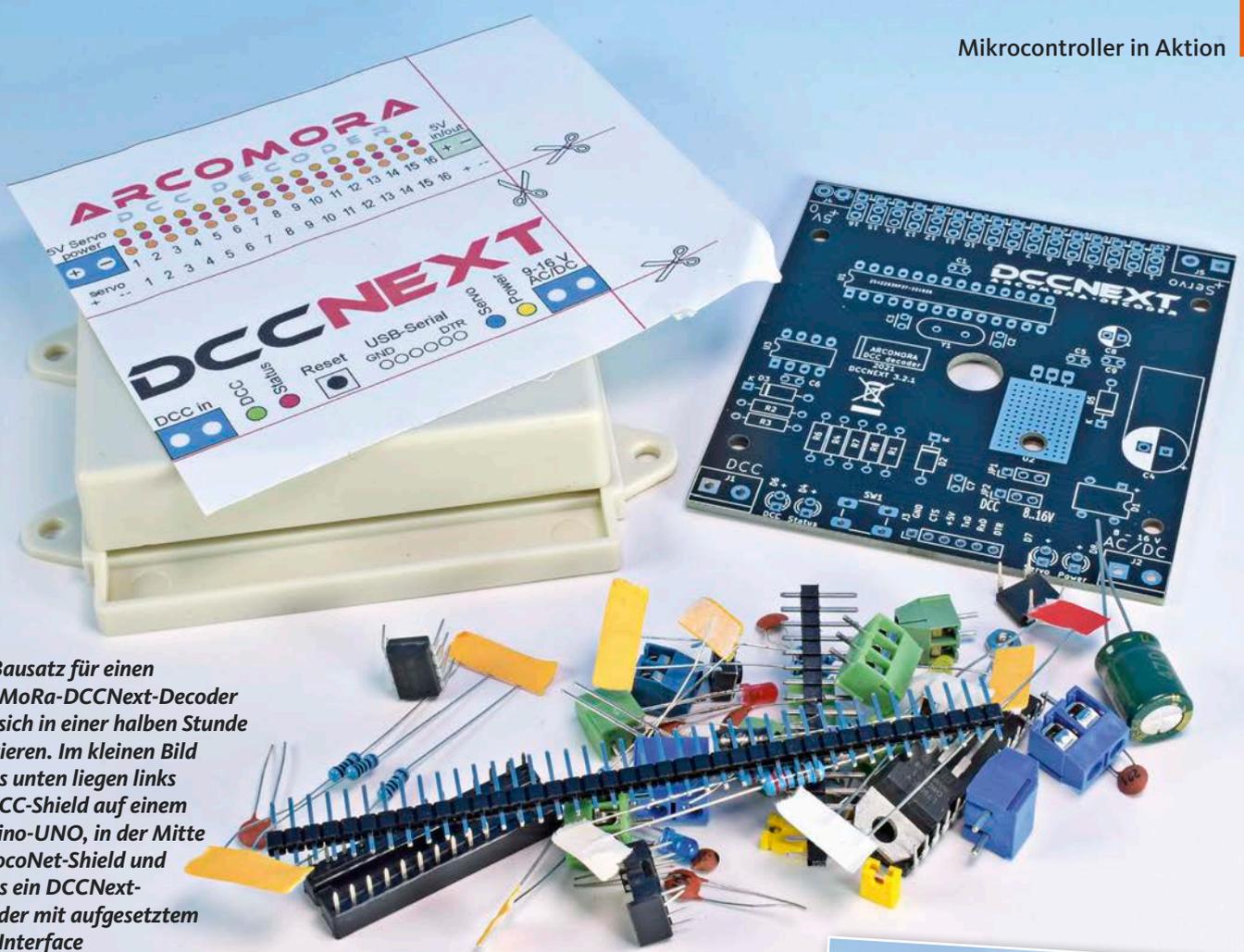


Krauss-Maffei ML 400 C



Jung R 42 C





Der Bausatz für einen ArCoMoRa-DCCNext-Decoder lässt sich in einer halben Stunde montieren. Im kleinen Bild rechts unten liegen links ein DCC-Shield auf einem Arduino-UNO, in der Mitte ein LocoNet-Shield und rechts ein DCCNext-Decoder mit aufgesetztem USB-Interface

■ Arduino Controlled Modell Railway hilft bei Elektronik-Eigenbauten

# Mikrocontroller-Komponenten

## für Modellbahn-Anwendungen

Wer moderne Steuerelektronik für die Modellbahnanlage bauen möchte, kann sich auf die Hilfe von ArCoMoRa stützen. Das System aus Hard- und Software-Komponenten gehört zur Mikrocontroller-Plattform Arduino

Mit einer Biegelehre kann man die Widerstände in die passende Form bringen, damit sie an die entsprechenden Stellen der Leiterplatte passen



Spätestens dann, wenn zuhause oder im Modellbahnverein die Idee aufkommt, einen Teil der Digitalausstattung selbst zu bauen, steht Arduino als Begriff sofort im Raum. Wobei „der Arduino“ heutzutage gar nicht mehr so eine klare Aussage ist, denn es gibt inzwischen Hunderte von verschiedenen Mikrocontroller-Platinen, die sich mit der Arduino-Entwicklungsumgebung beschreiben lassen. Für viele Modellbahner fangen hier allerdings die Probleme schon an, da möglicherweise viele Fachbegriffe unbekannt sind und eine Einarbeitung nötig ist.

Im Modellbahnbereich gibt es aber durchaus einige Lösungen, bei denen man einen Arduino benutzen kann, ohne tiefer in die Materie einsteigen zu müssen. Für Digitalzentralen ist das DCC++EX. Für Lichtsteuerungen gibt es die MobaLedLib und für Zubehör-Decoder sowie Rückmelder die ArCoMoRa – ausgeschrieben

**Manchmal sind die Farbbrünge der Widerstandsmarkierungen schlecht zu erkennen. Ein Multimeter hilft, die Ein-Kilo-ohm-Typen zu identifizieren**

Heiko Herholz (7)



heißt dieses Arduino Controlled Modell Railway. Das System besteht aus Hard- und Software-Komponenten. Die Hardware kann man auf den ArCoMoRa-Webseiten bestellen ([www.arduinoarailwaycontrol.com](http://www.arduinoarailwaycontrol.com)). Zur Auswahl stehen DCC- und LocoNet-Shields, ein Belegtmelder und ein DCCNext-Decoder.

### Hardware aus den Niederlanden

Alle Hardware-Komponenten werden im Normalfall recht zugänglich aus den Niederlanden als Bausatz geliefert. Gegen einen angemessenen Aufpreis kann der DCCNext-Decoder auch bereits fertig montiert bezogen werden. Die Bau- und Bedienungsanleitungen stehen auf den ArCoMoRa-Seiten auf Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch zur

Verfügung. Mit einem guten Lötcolben (siehe *em 12/22*) dauert der Zusammenbau eines Bausatzes etwa 30 bis 45 Minuten. Für die DCC- und LocoNet-Shields wird zusätzlich noch ein Arduino benötigt. Das Standardmodell Arduino UNO passt hier perfekt. Man kann aber auch andere Arduinos verwenden, die den typischen Arduino-Formfaktor mit den Buchsenleisten zur Aufnahme eines Shield aufweisen. Der Belegtmelder ist zum Anschluss an das LocoNet-Shield gedacht.

Arduino-Anfänger sollten zunächst mit dem DCCNext-Decoder beginnen, denn in diesem ist der Arduino bereits integriert. Zur Konfiguration wird noch ein kleines USB-Interface benötigt, das man bei ArCoMoRa gleich mit-

bestellen kann. Das USB-Interface wird auf eine dafür vorgesehene Steckerleiste am DCCNext-Decoder aufgesetzt und nur für die Konfiguration benötigt. Ein Interface kann daher auch problemlos für mehrere Decoder nacheinander benutzt werden.

### Die ArCoMoRa-Software

Die ArCoMoRa-Software ist für den Windows-PC gedacht und steht auf der Internetseite zum Download zur Verfügung. Nach der Installation stehen in einem neuen ArCoMoRa-Ordner mehrere Programmteile bereit. Beim DCC-Monitor wird beim ersten Aufruf der Arduino-Mikrocontroller im Hintergrund mit dem erforderlichen Programmcode versehen. Anschließend wird man aufgefordert anzugeben, ob man eine Roco-Zentrale verwendet oder nicht. Hintergrund dieser Frage ist, dass

» Am DCCNext-Decoder lassen sich auch Relais-Bausteine aus der Arduino-Welt anschließen

Roco die Weichenadressen traditionell anders nummeriert als es von fast allen anderen Herstellern gemacht wird bzw. auch in der Rail-Community-Norm RCN-213 vorgesehen ist. Aktuelle z21/Z21-Zentralen kann man übrigens zwischen der Roco-Adressierung und der RCN-213 umstellen. Im DCC-Monitor werden anschließend DCC-Zubehördecoder-Nachrichten angezeigt. Dass man dafür den DCC-Eingang des DCCNext an den Gleis Ausgang einer DCC-Zentrale anschließen sollte, erschließt sich von selbst.

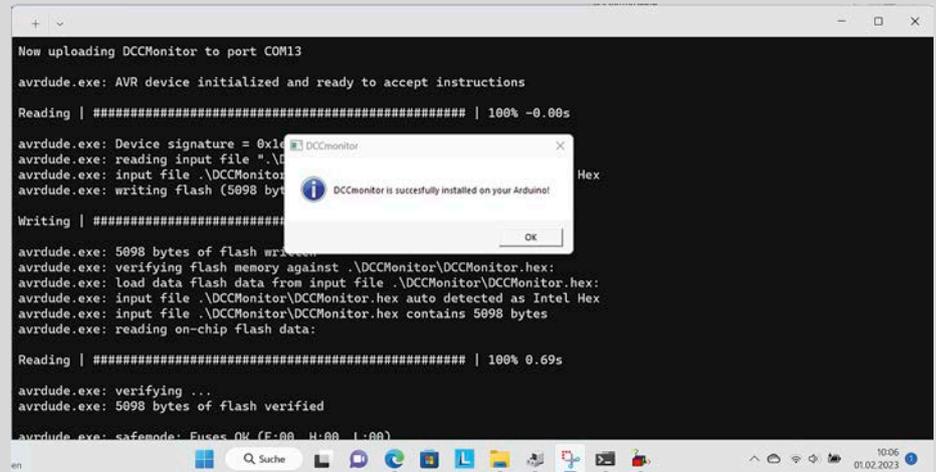
Alternativ zum DCC-Monitor lassen sich mit dem DCCNext-Decoder die Programme Mardec und Arsigdec nutzen. Hat man vorher nicht den DCC-Monitor verwendet, installieren diese Programme zunächst im Hin-

**DCCNext-Decoder mit aufgesetztem USB-Interface. Wer mag, kann auch jedem DCCNext-Decoder ein eigenes Interface spendieren und dieses fest einlöten**



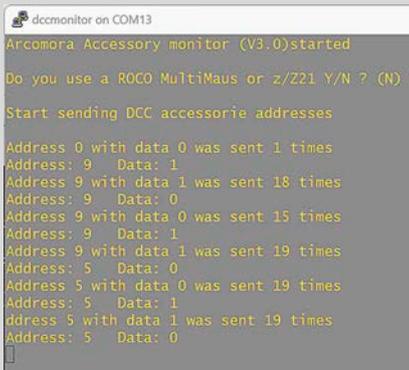
**Bestückter DCCNext-Decoder (rechts), vor dessen Zusammenbau niemand Angst haben muss, da alle Details in der Anleitung gut beschrieben sind. Beim Bestücken (Bild oben) sollte man zunächst mit den flachen Bauteilen wie den Widerständen anfangen und sich dann vorarbeiten. Am Schluss folgen die großen Bauteile**



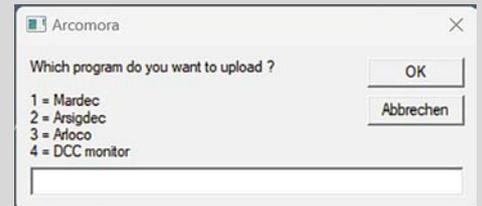
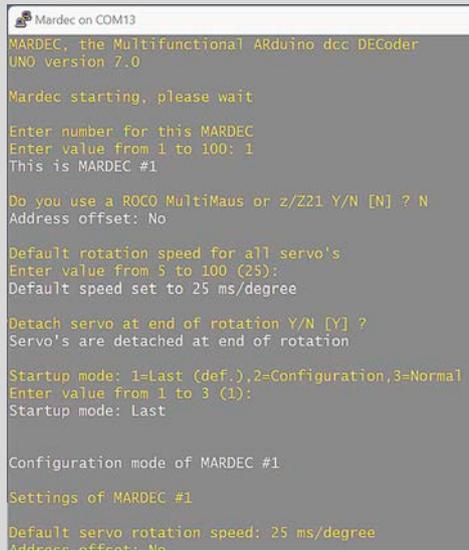


*Im Hintergrund hantiert ArCoMoRa mit Programmen aus der Arduino-Welt wie hier dem avrdude. Der Benutzer wird zielführend durch passende Dialoge geschleust*

*Die Windows-Software steht auf den ArCoMoRa-Seiten zum Download bereit. Mac- und Linux-Anwender können das zwar auch benutzen, müssen dafür aber die Arduino-Entwicklungsumgebung einsetzen. Die Installation der Software erfolgt menügeführt*



*Im DCC-Monitor werden die Zubehördecoder-Adressen angezeigt, die gerade auf dem Gleis Ausgang erkannt werden. Jeder Befehl wird mehrfach wiederholt. Hier wird die Anzahl der erkannten Wiederholungen angezeigt*



*Der DCCNext-Decoder kann mit unterschiedlichen Firmware-Varianten betrieben werden. Zum Wechsel zwischen den Möglichkeiten gibt es ein Upload-Tool*

*Eigentlich ist nur eine Kommandozeilen-Software auf dem Mikrocontroller vorhanden, die durch ein Terminal-Programm getunnelt wird. Doch dank guter Dialoge ist die Konfiguration hierfür recht einfach* Heiko Herholz (6)

tergrund die richtige Firmware auf dem Mikrocontroller. Für den Fall, dass vorher der DCC-Monitor installiert war, muss man eine kleine „Extraschleife“ drehen und mit dem Upload-Tool das gewünschte Programm auf dem DCCNext-Decoder installieren. Da hier eine sinnvolle Menüführung geboten wird, muss man keine Angst vor diesem Schritt haben. Mit Mardec lässt sich der DCCNext-Decoder komfortabel konfigurieren.

### Anschluss von Servos und LED

Am Decoder stehen 16 Ausgänge zur Verfügung, die zum direkten Anschluss von Servos und Leuchtdioden genutzt werden können. Sofern man die Bausatzversion erwirbt, kann man die Anschlüsse wahlweise mit Schraubklemmen oder mit Steckkontakten für Servos bestücken. Der DCCNext-Decoder liefert an seinen Ausgängen eine Spannung von fünf Volt. Grundsätzlich können damit Lichtsignale

direkt betrieben werden. Allerdings ist es dafür erforderlich, die vorhandenen Vorwiderstände der Signale durch Exemplare mit einem Wert von 220 Ohm zu ersetzen. An den Ausgängen

### » Mittels Mardec lässt sich ein DCCNext-Decoder recht komfortabel programmieren

des DCCNext-Decoders lassen sich auch Treiber- und Relais-Bausteine aus der Arduino-Welt anschließen, um so direkt Weichen betreiben zu können. Die ausführliche Bedienungsanleitung erläutert, welche Komponenten angeschlossen werden können.

Im Mardec-Konfigurationsprogramm lässt sich übersichtlich alles einstellen, was das Modellbahnerherz begehrt. Bei Servos sind das natür-

lich die Geschwindigkeit und die Endlagen. Die Ausgänge lassen sich aber auch für viele andere Dinge nutzen, die mit gut gemachten Beispielen im Handbuch erläutert werden wie zum Beispiel eine Bahnübergangsteuerung. Bei Bedarf kann man die Ausgänge auch als Eingänge benutzen und hier Taster anschließen, die zusätzlich zum DCC-Befehl einen Schaltvorgang auslösen. Das Arsigdec-Konfigurationsprogramm ist speziell für die Erfordernisse von Lichtsignalen ausgelegt. Hierbei darf ein Signal maximal acht Leuchtdioden enthalten, die bis zu zehn verschiedene Signalbilder zeigen können. Bei Verwendung eines ArduinoMega und dem ArCoMoRa-DCC-Shield lassen sich bis zu 59 LED ansteuern. Arduino-Enthusiasten können DCCNext, DCC- und LocoNet-Shield auch gut für die direkte Verwendung mit der Arduino-IDE und den Bibliotheken für LocoNet und DCC verwenden. Heiko Herholz



■ Reinigungsarbeiten an Schienenfahrzeugen als Anlagen-Randthema

# Saubere Sache innen wie außen

*Bahnhöfe, in denen regelmäßig Personenzüge endeten oder begannen, besaßen bis in die Epoche III hinein Abstellgleise zur Fahrzeugpflege. Die Reinigung von Wagen und Fenstern kann auch auf der Anlage nachgestellt werden. Wir zeigen, wie*

**D**ass saubere Wagen für eine Verkehrswerbung unabdingbar sind, war bereits bei den Länderbahnen bekannt. Entsprechend betrieb man von Beginn der Eisenbahn an einigen Aufwand, um die vor allem durch die Rauchgase der vorherrschenden Dampftraktion sowie natürlich die Hinterlassenschaften der Reisenden verunreinigten Waggons in den entsprechenden Betriebspausen zwischen den Umläufen wieder sauber zu bekommen. Besonders wichtig waren neben den Böden auch die Fenster.

## Spezielle Anlagen der Bahn

Naturgemäß war die manuelle Innen- und Außenreinigung der Schienenfahrzeuge in frü-



Fahrzeugreinigung

Wer eine Anlage der Epochen II oder III betreibt, kann die Wagenwäsche auf einem Abstellgleis am Rande des Bahnhofs nachstellen wie hier auf dem Schaustück des Vereins „Werkstatt `87“, die wir Ende dieser Ausgabe porträtieren. Schmale Betriebsbahnsteige, Wasserschläuche und einige Eisenbahnerfiguren auf Leitern – viel mehr braucht es kaum



Am Rande der Reinigungsanlagen platzierte Halterungen für Zuglaufschilder und Heizschlauchkupplungen gehörten bis zur frühen Epoche V dazu. Heute machen das durchgehende elektrische Heizungen und elektronische Anzeigen überflüssig

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)

Schon vor Jahrzehnten hatte der Zubehörhersteller Herkat die Idee einer Zugwaschanlage im Maßstab 1:87 mit rotierenden Bürsten umgesetzt Werk



heren Jahrzehnten ein recht personalintensives Unterfangen. Zu diesem Zwecke wie auch zur regelmäßigen technischen Wartung unterhielten sowohl die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als auch später die Bundes- und Reichsbahn sogenannte (Bahnbetriebs-)Wagenwerke. Sie befanden sich oft unmittelbar in der Nähe der für die Lokomotivbehandlung angelegten Betriebswerke und Werkstätten. Das hatte nebenher den Vorteil, kleinere Reparaturen schnell und ohne zeitraubendes Aussetzen der Wagen vornehmen zu können. Zu ihnen gehörten neben den regulären Abstellgleisen für Reservewagen und pausierende Garnituren auch spezielle Gleise mit

schmalen, befestigten Bahnsteigen oder auch aufgeständerten Arbeitsplattformen zur äußerlichen Reinigung. Nicht zu vergessen

## » Über alle Epochen hinweg ist die Reinigung von Reisezugwagen ein Thema für jede Anlage

sind entsprechende Hydranten und Schlauchanschlüsse. Werkstätten zur Unterhaltung von Schlafwagen verfügten zum Teil auch über Desinfektionskammern für die Waggons

zum Abtöten von Wanzen, Flöhen und anderem ungeliebten Ungeziefer.

### Mögliche Modellumsetzungen

Bis zur Epoche III lassen sich mit einigen speziell hergerichteten Wagenmodellen am Rande der Bahnanlagen die seinerzeitigen Abläufe ganz gut darstellen. Die klobigen Modellbahn-Kupplungen sollten entfernt und durch Zughaken- sowie Brems- und Heizschlauch-Attrappen ersetzt werden. Etwas Draht zur Nachbildung der Schläuche sowie Klarlack oder transparent auftrocknender Weißleim als Wasserimitat dienen als wichtige Hilfsmittel. Einige Preiser-Figuren mit Leitern komplettieren



Auch Faller hat eine solche Anlage im H0-Sortiment, allerdings in modernerer Form, die sich ab der Bundesbahn-Epoche IV einsetzen lässt

## Vorbildimpressionen: Von der Handwäsche bis zur Waschanlage



In der Waschanlage des Bahnhofes Magdeburg macht sich 1967 die 55 3443 nützlich



In den 1960er-Jahren waren verfahrbare Bühnen die einzigen Hilfsmittel der DR-Wagenreinigung

Reinigungsanlage mit Sprühköpfen und Walzenbürsten in Aktion. Dieses Prinzip nutzten DR und DB

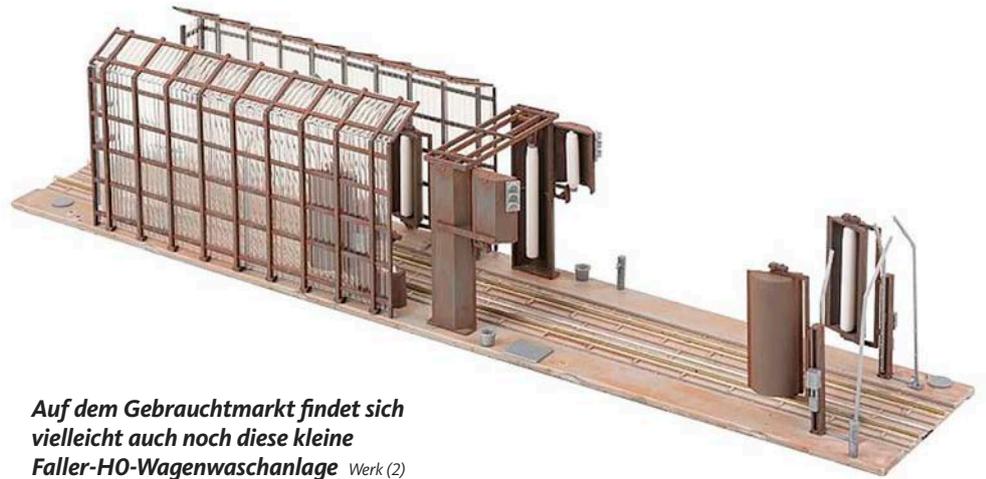


Erfolgte die Wagenreinigung fast über das komplette erste Jahrhundert der Eisenbahn hinweg von außen mittels Leitern, Bühnen und Schläuchen sowie Lappen und Bürsten, setzten sich nach dem Zweiten Weltkrieg in Ost wie West moderne Waschanlagen mit Sprühköpfen und rotierenden Walzenbürsten durch. Ziel der Bahn war es nämlich, den Aufwand an Personal und Zeit beim Reinigen der Züge zu senken, denn Kosten- und Materialersparnis zählte bei beiden deutschen Bahnverwaltungen. Waren die ersten Anlagen noch relativ offen aufgebaut, setzten sich vor allem

ren schließlich die Szenerie. Abgerundet werden können die Anlagen noch durch ein kleines Aufenthaltsgebäude oder auch Arbeitsbühnen auf Höhe der Wagenbodenebene. Nicht unwichtige Details am Rande sind natürlich Haltegestelle für Zuglaufschilder und Heizschlauchkupplungen – letztere natürlich nur in der kühleren Jahreszeit. In Zeiten der Epochen I und II sind zudem Gas- beziehungsweise Petroleumlager vorzusehen.

**Bausätze zum Thema**

Fans der moderneren Bundesbahn werden in Sachen Waschanlage zumindest im Maßstab 1:87 bei Faller unter der Artikelnummer 120208 fündig. Dort gibt es eine Zugreinigungsanlage als HO-Bausatz, der sich ab der späten Epoche IV einsetzen lässt. Eventuell sollte er farblich etwas angepasst werden, denn nicht überall war Rostschutzlack seinerzeit blau. Eine kleinere Faller-Waschanlage gab es früher unter der Artikelnummer 120310. Ein besonderer Clou gelang vor einigen Jahren dem Zubehörspezialisten Herkat: Neben den Gleisreinigungswagen mit



**Auf dem Gebrauchtmarkt findet sich vielleicht auch noch diese kleine Faller-HO-Wagenwaschanlage** *Werk (2)*

Staubsauger findet sich im Sortiment unter der Artikelnummer 1101 auch eine Wagenreinigungsanlage mit rotierenden Bürsten. Sie ist in weiten Teilen einer Anlage der DB-Epoche III nachempfunden und erlaubt eine automatische Säuberung zumindest der Seitenwände von

(Personen-)Wagen beim Durchfahren ganz wie beim Vorbild. Fans der DDR-Reichsbahn haben es etwas schwerer, denn ihnen bleibt nur der Eigenbau. Als Vorlagen können jedoch überlieferte Vorbildfotos dienen (siehe Kasten unten). *Michael U. Kratzsch-Leichsenring*



**Besondere Anlagen benötigten die Doppelstock-Gliederzüge der DR, hier in der Waschstraße des Bahnhofes Halle (Saale)**

**2003 wurde die Reinigungsanlage in Flensburg von der DB AG nur noch sporadisch genutzt und harrte ihrer Zukunft**



bei der DB ab den 1980er-Jahren zunehmend auch Schutzwände gegen Spritzwasser durch.

Für die schnelle Reinigung zwischendurch vor allem im Bereich der Fenster gab es bei der Deutschen Reichsbahn der DDR eine so genannte Neuererlösung: Dabei transportierte ein Gabelstapler einen Bürstenvorsatz, der ein rasches Säubern der Fensterbänder erlaubte. Das nötige Waschwasser wurde in einem kleinen Tankanhänger mitgeführt. Die heute zwingende Entsorgung von Abwasser war seinerzeit nicht notwendig, denn das geschah direkt auf der Strecke – geschlossene WC-Systeme waren schließlich noch unbekannt. Heute ist es quasi umgekehrt: Die Außenreinigung kann dank überwiegender Elektro- oder Dieseltraktion mit weniger Emissionen und speziell beschichteter Fahrzeugoberflächen reduziert werden, die Entsorgung der Abwässer und die Versorgen mit Frischwasser ist dagegen unverzichtbar und aufwendig. *MKL*



**Im Juni 1961 im Leipziger Hauptbahnhof fotografierte Neuererlösung einer mobilen Zugreinigungsanlage**

*Bildstelle Rbd Halle/Magdeburg/Slg. MKL (5)*

**Spezielle Gleise erlauben heute das Reinigen der Züge und die Versorgen mit Frischwasser sowie die Abwasser- und Fäkalentsorgung** *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)*



■ Bastel-Empfehlungen von Lesern für Leser

# Wertvolle Tipps aus der Modellbahn-Praxis

Mit wenigen Handgriffen kann man sich die Arbeit erleichtern, Modelle betriebssicherer oder vorbildgerechter machen sowie eine Vorbildszene nachgestalten. Wir geben die entsprechenden Basteltipps

## Verraten auch Sie Ihre Basteltipps!

In dieser Rubrik kommen *em*-Leser zu Wort, die ihre eigenen praktischen Erfahrungen aus allen Gebieten des Modellbahn-Hobbys an andere Leser weitergeben möchten. Bei Veröffentlichung einer Anregung mit Foto oder Skizze locken übrigens 25 Euro Honorar. Schicken Sie Ihr Material mit dem Betreff „Tipps & Kniffe“ per E-Mail an [redaktion@eisenbahn-magazin.de](mailto:redaktion@eisenbahn-magazin.de) oder per Post an die Münchner Redaktionsadresse. *EM*



Kolbenstangenschutzrohre können mit der Feile leicht halbiert werden MM (3)



### Triebfahrzeugeinsatz in kleineren Radien **Kolbenstangenschutzrohre**

Leider lassen die meist zu engen Gleisradien das Einstecken der beiliegenden Kolbenstangenschutzrohre an Dampflok mit ausschwenkenden Vorlaufachsätzen nur begrenzt zu. Mit einer kleinen Bastelei ist die Montage aber möglich, zumindest bei den Nachbildungen aus Kunststoff. Die Kolbenstangenschutzrohre werden annähernd halbiert, wobei der meistens auf der Oberseite vorhandene Schmiernippel und der mittige Aufnahmepfosten erhalten bleiben. Bei-

de können aber zur Ermittlung der Schnittachse auf der Innenseite zum Fahrwerk hin dienen. Mit einem scharfen Skalpell wird oberflächlich zuerst die Rundung abgeflacht. Da anschließend eine Auflage vorhanden ist, wird der Rest auf einer plan liegenden Feile (siehe *em* 2/23) bis zur gedachten Schnittlinie abgeschliffen. Das Ganze wird spiegelbildlich mit dem Rohr der gegenüberliegenden Lokseite wiederholt. Danach können die bearbeiteten Kolbenstangen-

schutzrohre in die Führungslöcher an den Kolben mit wenig Klebstoff eingesetzt werden. Die gewonnenen Millimeterbruchteile sorgen dafür, dass die Vorlaufachsätze ungehinderter ausschwenken und die Modell Dampflok somit oft den nächst kleineren Radius befahren kann. Der optische Kompromiss bei der Ansicht direkt von vorn bzw. bei manchen Loks mit offenem Umlauf auch von schräg oben ist durchaus akzeptabel. *Udo Schneider*



### Resteverwertung am Haus **Abwechslungsreiches Dach**

Dachflächen von Modellgebäuden sind oft eintönig und langweilig. Im Original dagegen findet man ganz verschiedene Eindeckungsarten, die man durchaus kombinieren kann. Oft sind beim Vorbild die ursprünglichen Formen nicht mehr erhältlich, sodass Dachdecker kreativ werden, wie das Foto zeigt. Dabei können durchaus auch andere Farbtöne verwendet werden. Mittels handelsüblicher Bauplatten lassen sich schnell einige Lücken herauschneiden und Dachpfannen mit einer anderen Optik wieder einsetzen. *Manuel Müller*

## Gitarrensaiten als Schleifer: Bessere Spannungsabnahme

Für meine Anlage der Nenngröße 1 (siehe *em 2/23*) konnte ich preisgünstig eine defekte Baureihe 18 von Märklin erwerben. Nach Einbau eines LokSound-Decoders lief sie zwar wieder, aber das größte Problem war die Stromaufnahme. Kaum zu glauben, dass eine Lok mit insgesamt zehn Radsätzen im Auslieferungszustand tatsächlich nur mit den beiden letzten Tenderradsätzen Spannung vom Gleis abnimmt. Also habe ich zusätzlich Stromabnehmer an allen Rädern des Tenderdrehgestells montiert. Außerdem war es nicht schwierig, solche



Stromabnehmer auch über den ersten beiden Kuppelradsätzen der Lok anzubringen, da der Steuerungsträger aus isolierendem Kunststoff besteht. Ich benutze für die Schleifer übrigens seit vielen Jahren preiswerte Gitarrensaiten. Wie bei meinen Loks der Baureihen 38 und 78 auch, greifen die Laufradsätze jeweils einseitig Spannung ab. Dazu reicht es, ein 1,9-Millimeter-Loch in die Isolationsbuchse zwischen Rad und Achse zu bohren und in dieses dann ein kurzes Stück 2-Millimeter-Messing-schweißdraht zu treiben. Natürlich muss man dann die metallenen Achsführungen entsprechend anschließen. *Gerhard Bauer*

## Platzgewinn durch Schwerlastrollen Verschiebbare Modellbahnanlage

Zurzeit baue ich eine Märklin-HO-Anlage in kompakter Rahmenbauweise mit den Maßen 3,60 mal 3,50 Meter. Bei dieser Größe ist ein Zugang von mindesten drei Seiten erforderlich. Problematisch wird es allerdings, die an der Wand anstoßende vierte Seite zugänglich zu machen. Um dabei nicht wertvolle Zentimeter Anlagenfläche zu verschenken, ist es durchaus opportun, die Konstruktion auf Rollen verschiebbar zu machen. Bei dieser Grundfläche Einzelrollen zu positionieren, ist allerdings ein schwieriges Unterfangen. Um das Vorhaben dennoch zu realisieren, habe ich im Reihenabstand von 50 Zentimetern senkrechte Stützen (10 x 10 cm) mittels Winkel im Abstand von je einem Meter auf dem Boden platziert und darauf Transportrollen mit 100 Kilogramm Tragkraft mit den Rollen nach oben montiert. Als Laufschienen dienen Fünf-Zentimeter-U-Profi-

le, die man vom Trockenbau kennt. In diese passe ich Kanthölzer (6 x 6 cm) ein, die ich zuvor beim Schreiner auf fünf Zentimeter Breite zuschneiden ließ. Bei deren Befestigung ist zu beachten, dass sich die Schraubköpfe außerhalb des Verschiebbereichs befinden und nicht über die Rollen holpern. Um die Fahrgeräusche der Modellzüge zu absorbieren, habe ich auf die waagerechten Holme zehn Millimeter dicke Estrich-Dämmstreifen aufgelegt, bevor die Trassenbretter montiert wurden. Der weitere Anlagen- und Landschaftsbau erfolgte in klassischer Manier. *Reiner Messer*

**Die gesamte Anlage kann mittels Schwerlastrollen zur Seite geschoben werden, damit man an die Rückseite herankommt** *Reiner Messer*



## PC-Resteverwertung Schallschutzwand

Um Anwohner an Bahnstrecken vor Lärm zu schützen, werden oft Schallschutzwände aufgestellt. Die im Modellbahnfachhandel angebotenen bestehen in der Regel aus genormten Bauteilen. Um diese Eintönigkeit aufzubrechen, habe ich meine Schallschutzwand mit Tasten alter PC-Tastaturen verschönert, die meist entsorgt werden, wenn ein neuer PC angeschafft wird. Erst habe ich überlegt, die einzelnen Tasten zu reinigen. Aber die Verschmutzungen stellen auch eine natürliche Patina dar. Also einfach einen Streifen Graupappe aufstellen und mit den Tasten bekleben! Das kann chaotisch erfolgen, kreativ oder man ordnet die Tasten mehr oder weniger sinnvoll an. *Bernhard Schütte*

■ Zweiachsige Einheitspersonenwagen der DB von Brawa und Fleischmann im Vergleich

# Neukonstruktion gegen einstigen Testsieger

**Verglichen  
& gemessen**

„Donnerbüchsen“ gab es viele beim Vorbild. Aber auch die HO-Hersteller haben seit Jahrzehnten die Fans reichlich damit versorgt. 2022 brachte Brawa mit seiner Modellserie einen markanten Innovationsschub ins Rollen. Was bietet sie qualitativ mehr für Fahrer und Sammler?

Sie waren lange Zeit der Inbegriff für den Personenzugverkehr auf deutschen Nebenbahnen: Die „Donnerbüchsen“ genannten zweiachsigen Einheitspersonenwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft fuhren Jahrzehnte auch noch bei der DB und DR.

HO-Modellserien entstanden bei Fleischmann, Märklin und Roco, die wir im *em* 7/2002 ausführlich getestet hatten. Im vergangenen Jahr lieferte auch Brawa diese populären Vorbilder als aufwendige Neukonstruktionen aus. Wir stellen exemplarisch einige dieser Modelle in der

### Fakten zu den HO-Modellen

	Brawa Ai 27391 Ksl	Fleischmann Ai 27179 Mz
Artikelnummer	46706	5075
(erstes) Baujahr	2022	2001
Eigenmasse	87 g	76 g
Preis (UVP)	79,90 €	36,00 € (letzter Verkaufspreis)

DB-Version der Epoche III den damaligen Testsiegern von Fleischmann gegenüber, die gelegentlich wieder im Roco-Sortiment erscheinen und gebraucht gut erhältlich sind. Für den direkten detaillierten Vergleich dient stellvertretend der geschlossene Ai (ex Bi-29).

### TECHNISCHE WERTUNG

#### Konstruktiver Aufbau

**Brawa** – Die Kunststoff-Modelle bestehen aus einem nach oben und unten offenen Wagengehäuse mit aufgesetztem Dach. Diese Baugruppe ist auf dem Rahmen auf-

gesteckt. Zwischen der separaten Inneneinrichtung und dem Boden befindet sich eine Beschwerungsplatte.

Die geteilten Radsätze laufen spitzengelagert in gefederten Metallhalterungen hinter den Achslagerpaketen. Ein Laufwerk hat ein gewisses Wippenspiel, um eine Dreipunktlagerung des Wagens zu erreichen. Radsätze für das Märklin-System sind erhältlich. Die Kurzkupplungskinematiken liegen sichtbar unterhalb des Wagenbodens. Ihre Schraubenfedern sind an modellmäßig ausgebildeten Haken des Bremsgestänges eingehängt.

Die „Donnerbüchsen“ von Fleischmann (Ai am Zugschluss) und Brawa (Bi in der Mitte) sowie den Fleischmann-Pwi kann man durchaus größtmäßig in einem Zug einsetzen

**Fleischmann**



**Fleischmann** – Die aus Kunststoff gefertigten Modelle bestehen aus einem nach oben offenen Wagenkasten mit einer eingesetzten Inneneinrichtung. Von oben ist das Dach, von unten der Wagenboden angesteckt. Dazwischen liegt eine Beschwerungsplatte.

Die Radsätze sind spitzengelagert und sitzen in Vertiefungen der Achslagernachbildungen aus Kunststoff. Diese sind mehr oder weniger beweglich am Boden eingeklipst, um Gleisunebenheiten auszugleichen. Tauschradsätze für Märklin-Gleise sind verfügbar. Die Kupplungen sind an Kinematiken mit NEM-Schacht befestigt, die zwischen Wagenboden und Wagenkastenboden liegen. Sie sind mit einem Draht gefedert.

### Maßgenauigkeit

**Brawa** – Bei den drei vorliegenden Wagengattungen aus der Vorbildserie werden die Abmessungen genau eingehalten, das gilt auch für den beim Vorbild etwas längeren Ai.

**Fleischmann** – Der Ai ist um 1,4 Millimeter zu kurz geraten.

## Beide Hersteller bieten mehrere Perronwagen an

Nur die Pwi und Ai haben geschlossene Eingänge. Die Bi und ABi wurden mit Bühnen ausgestattet. Brawa wie auch Fleischmann haben mehrere Varianten im Programm. Davon zeigen wir stellvertretend einen ABi-28/29 von Brawa und den Steuerwagen Bif von Fleischmann.



**Brawa:** DB ABi 36 084 KIs aus Fulda mit Revision von 1960

**Fleischmann:** DB Bif 82 922 Wt ex Bid-27 von 1960 aus Wuppertal

Er weicht damit von den insgesamt bei Fleischmann gut eingehaltenen Hauptmaßen der Wagenfamilie etwas ab.

### Laufeigenschaften

**Brawa** – Die leicht laufenden Wagen mit noch nicht eingefahrenen Metallachslagern erreichen auf einer vier Zentimeter hohen und 30 Zentimeter langen Rampe einen Auslauf von 280 Zentimetern.

**Fleischmann** – Der Auslauf der leichtgängigen unbeleuchteten Modelle beträgt hier 220 Zentimeter auf der Geraden.

### Beleuchtung

**Brawa** – Die Modelle sind für den Einbau einer LED-Innen- und -Bühnenbeleuchtung vorbereitet. Die Spannung wird über die Achslager von den Rädern abgenommen und zum Wageninneren

weitergeleitet. Im Bereich der WC gibt es Kontaktblechstreifen für den einfachen Anschluss der Beleuchtungsplatine.

**Fleischmann** – Es wurde eine zweipolige Leiterplatte mit Schraubglühlampe zur Montage unter dem Dach angeboten. Inzwischen gibt es bei Roco Alternativen mit Drahtglühlampen. Dazu kommen Radscheiben-



**Brawa**



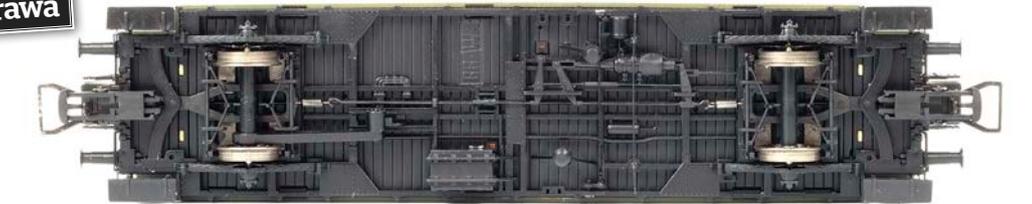
*Brawa: Der Ai 27 391 Ksl von 1960 gehört zum Heimatbahnhof Fulda*

**Fleischmann**



*Fleischmann: Der Ai 27 179 Mz aus Mainz von 1957 ist ein wenig zu kurz geraten*

**Brawa**



*Brawa: Der Wagenboden des Ai ist mit Steckteilen aufwendig detailliert*

**Fleischmann**



*Fleischmann: Der Wagenboden des Ai ist zwar gut, aber nicht so umfassend detailliert*

Innenschleifer mit Kabelanschluss, die am Wagenboden eingesetzt werden.

**Wartungsfreundlichkeit**

**Brawa** – Der Wagenboden lässt sich recht einfach ab-

ziehen. Man muss aber auf eventuell sich lösende Anbauteile achten. Es liegt eine Montageanleitung für die Zurüstteile und eine nachrüstbare digitale Innenbeleuchtung sowie eine Übersicht der Ersatzteilgruppen bei.

**Fleischmann** – Dach und Wagenboden sitzen sehr stramm am Aufbau, was nicht gerade zum Einbau einer Beleuchtung anregt. Nur beim Bif mit Funktionsdecoder liegt eine entsprechende Gebrauchsanweisung bei.

**ERGEBNIS**

**TECHNISCHE WERTUNG**

Brawa	▣ (1,6)
Fleischmann	▣ (2,4)

**OPTISCHE WERTUNG**

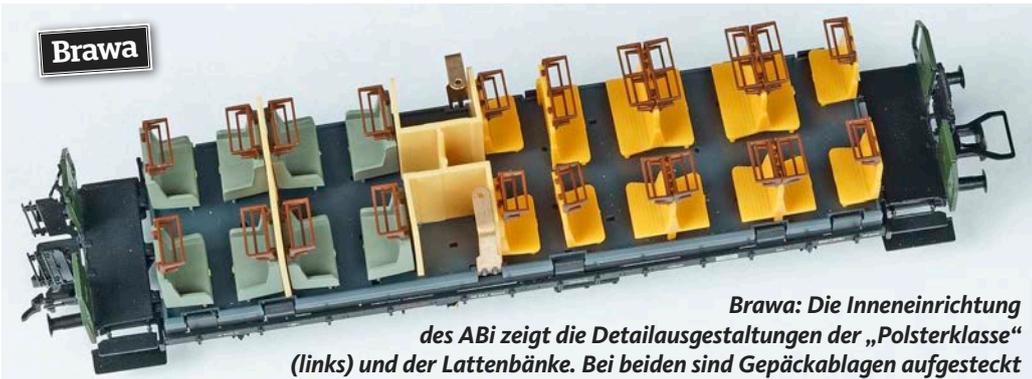
**Aufbau und Detaillierung**

**Brawa** – Die Wagen sind sehr fein mit Nieten und Deckleisten detailliert, wobei auch auf letzteren doppelte Nietereien vorhanden sind. Die eingeklebten Scheibeneinsätze mit weiß lackierten WC-Fenstern haben feine Rahmen, die grün eingefärbt sind. Die Schutzgitter an den Innenseiten der Gepäckraumfenster sind fein graviert. Die Dachgestaltung mit einzeln aufgesetzten Luftsaugern gibt in der feinen Gravur die Nietereien und die überlappenden Stöße der Dachbleche dezent wieder. Unter den Bühnendächern hängt eine schwarze Lampennachbildung mit Lichtleitereinsatz. Die Signalhalter sind ebenso wie die Griffstangen darunter Bestandteil des Dachteils. Auch alle anderen Griffstangen sind freistehend ausgebildet. Bei den mit Diagonalblechboden detaillierten Bühnen gibt es Übergänge mit geschlossenen wie ausgezogenen Schutzgittern, damit ein vorbildgerechtes Zugbild entsteht – zumindest in der Geraden.

**Fleischmann** – Die Modelle zeigen eine gelungene Gesamtdetaillierung mit fein gravierten Deckleisten und Nieten. Infolge seiner Wagenkastenverkürzung sind die Einstiegsnischen des Ai leicht zu schmal. Die Fensterscheiben mit messingfarben-metallisierten Rahmen sind eingesetzt und die WC-Fenster rückseitig mattiert. Die Packwagenfenster haben Gitterandeutungen eingraviert. Je nach Wagen ist die Überlappung der Dachbleche mehr oder weniger stark wiedergegeben. Die Dachlüfter sind angeformt.

Bei den Einstiegen sowie an den Stirnseiten der Wagen mit Bühnen sind die Griffstangen angraviert. Jene unter dem Bühnendach sind mit Abstand freistehend angeformt, ihre seitliche Fortsetzung über den Einstiegen fehlt. Der Ai

**Brawa**



*Brawa: Die Inneneinrichtung des Abi zeigt die Detailausgestaltungen der „Polsterklasse“ (links) und der Lattenbänke. Bei beiden sind Gepäckablagen aufgesteckt*

und auch der Pwi haben an den angesteckten Stirnseitenleitern angeformte, freistehende Schluss-signalhalter. Bei den übrigen Wagen sind sie ein Formteil mit dem Dach. Die Bühnen haben Diagonalblech-Imitation an den Einstiegen. Alle Wagen haben geschlossene Übergänge. Die Bühnenbeleuchtung des Vorbilds mit Glühlampe ist vereinfacht auf der Dachunterseite funktionslos dargestellt.

Günmar Selbmann (14)



**Die Stirnseiten des Ai von Fleischmann und Brawa sowie jene des Abi von Brawa und Bif von Fleischmann; man erkennt die aufwendigere Detaillierung und Beschriftung der beiden Brawa-Modelle in der Mitte. Sie bilden auch korrekt den Rahmenlängsschlitz an der Pufferbohle nach**

### Fahrgestell und Räder

**↑ Brawa** – Der Wagenboden gibt mit einem Längsschlitz an den Stirnseiten die Rahmenbauweise des Vorbildes gut wieder. Tritte, Bremsanlage und Batteriekästen sowie Dynamo mit Riemenimitation sind Steckteile. Die Radsätze werden von den Bremsbacken samt ihren Gestängen umschlossen. Die Puffer sind allerdings aufgrund des etwas weichen Kunststoffes bruchempfindlich.

**↗ Fleischmann** – Fast alle Details sind am Wagenboden angespritzt. Der Dynamo ist ein Steckteil, sein Antriebsriemen fehlt. Weil alle Personenwagen die gleiche Wagenbodenunterseite haben, sitzen die WC-Fallrohre beim Abi und Ai nicht immer exakt dort, wo man es erwartet.

### Inneneinrichtung

**↑ Brawa** – Die Sitzbänke in passenden Farben und Strukturen sind mit ihren Beinen auf die



**Fleischmann**

**Brawa**

**Vergleichsmontage der Ai von Fleischmann (links) und Brawa. Auffällig sind die bei Fleischmann tiefer herunterreichenden Fenster**

Fußbodenplatte geklebt und haben aufgesteckte Gepäckablagen-Rahmen. Die braunen Abteil- und Zwischenwände sind ebenfalls separate Elemente. Der Packwagen mit „Holzboden“ bietet ein Büro mit Wandregal sowie den Hochsitz unter der Kanzel mit Treppe.

**↗ Fleischmann** – Die braun durchgefärbte Einrichtung

gibt die Sitzbänke mit Holzlaten oder vereinfachten Polstern wieder. Der Packwagen zeigt eine Bretterbodenimitation.

### Farbgebung

**↑ Brawa** – Die Wagenkästen und die Kanzelstirnwände sind fein deckend in Flaschengrün, die Dächer in etwas brillan-

tem Graualuminium mit grauen Dachunterseiten der Bühnen lackiert. Der Wagenboden ist schwarz.

**↗ Fleischmann** – Die Wagenwände haben eine matte Lackierung in Flaschengrün und die Dächer in leicht abgedunkeltem Weißaluminium. Die Dachunterseite der Bühnen sind vereinfacht

### Einsatz in Museumszügen

#### Die Holzklasse erleben

Mit dem Spitznamen „Donnerbüchsen“ bezeichnet man die zweiachsigen, ab 1921 vollständig aus Metall gebauten Personenwagen. Für die Fahrgäste, die noch die Reisezugwagen hölzerner Bauart kannten, war das starke Dröhnen der noch nicht gedämmten Fahrzeuge zunächst ungewohnt. Der Spitzname hat sich über die Jahrzehnte gehalten, sodass selbst heute noch Museumsbahnvereine mit der an sich schlechten Eigenschaft werben.

Beschafft wurden Wagen 2., 3. und 4. Klasse, die entsprechend zwischen 38 und 66 Sitzplätze hatten. Neben den Reisezugwagen wurden auch passende Packwagen mit einem Ladegewicht von sieben Tonnen geordert und unter den Gattungsbezeich-



**„Donnerbüchsen“ sind bei zahlreichen Museums- und Touristikbahnen, wie hier am Rennsteig, in unterschiedlichen Beschriftungsvarianten im Einsatz**

MM

nungen Pwi-23, -27, -28, -29, -30 und -31 eingestellt. Später wurden die Di-21 zu Traglastenwagen abgestuft, die Holzbanke in den Ci durch Polstersitze ersetzt und 1961 einige Ci zu Wendezugbefehlswagen umgebaut. Nach der aktiven Dienstzeit wurden viele noch als Bauzugwagen weiterge-

nutzt, was den späteren Einsatz in Museumszügen ermöglichte. Von nahezu allen Gattungen blieben Fahrzeuge (www.donnerbuechse.eu) betriebsbereit erhalten, sodass man heute noch bei zahlreichen Bahnen das typische Dröhnen der Zweiachser erleben kann.

MM



**Brawa**

**Fleischmann**

Durch die verschieden gefärbten Fensterrahmen ist die kontrastierende Wirkung der beiden Fabrikate besonders auffällig

### Verschiedene Vorbilder: Pwi-27 von Fleischmann und Pwi-28 von Brawa

**Brawa:**  
DB-Pwi 114  
695 Kls aus  
Fulda mit  
Revision  
von 1961



**Fleischmann:**  
DB-Pwi  
114 329 Mz  
von 1958  
aus Mainz



**B**rawa und Fleischmann bieten verschiedene Packwagentypen zu den „Donnerbüchsen“ an. Bei Fleischmann ist es der Pwi-27 mit noch schräg eingezogenem Eingangsbereich. Brawa liefert hingegen den späteren Pwi-28 mit Türnischen und hohem Dach.



Die packraumseitigen Fronten der Brawa- und Fleischmann-Pwi

silber statt betongrau gefärbt. Die Oberlichter der Packwagenkanzel sind grün abgesetzt. Der schwarze Wagenboden glänzt etwas plastikhaft.

#### Beschriftung

**Brawa** – Alle Beschriftungen der Originale sind mehrfarbig und fein lesbar aufgedruckt. Man hat auch jene an den Stirnseiten berücksichtigt.

**Fleischmann** – Auch damals schon konnte man eine lupenreine und umfassende Beschriftung in Elfenbein herstellen.

Die Stirnseiten haben keine Anschriften. Der 1.-Klasse-Streifen deckt an unserem Muster nicht ganz über den Nieten. Das Zuglaufschilde ist etwas schwach in Weiß gefärbt mit schwarzer Beschriftung, die Raucher/Nichtraucher-Beschilderung erscheint korrekt mehrfarbig.

#### ERGEBNIS

##### OPTISCHE WERTUNG

**Brawa** ↑ (1,0)  
**Fleischmann** ↘ (2,2)

#### FAZIT

**Brawa (1,3)** - Klare Sieger in diesem Test sind die Modelle von Brawa. Der Detailaufwand mit Steckteilen ist deutlich höher als bei Fleischmann. Außerdem liegt die Fensterunterkante korrekt etwas höher. Durch die grüne Farbe der Fensterrahmen hat man das Problem einer zu stark hervortretenden Wirkung umgangen. Beim Vorbild sind sie bekanntlich vor allem oben und unten zu sehen. Die Beschriftung ist umfassender

und die Inneneinrichtung detaillierter.

**Fleischmann (2,3)** – Ob der reine Anlagenbetriebsbahner die hohe Detaillierung braucht, hängt von den individuellen Ansprüchen und auch dem Betrachtungsabstand ab. Von den Wagenproportionen her ist eine Kombination der Fabrikate in einem Zug zwar möglich, die blanken Fensterrahmen bei Fleischmann stechen allerdings hervor und betonen gegebenenfalls abweichende Fensterproportionen.  
Gunnar Selbmann

Maßtabelle	Donnerbüchsen Ai-29 der DB			
Maße in mm	Vorbild	1:87	Brawa	Fleischmann
Länge über Puffer	14.040	161,4	161,4	160,0
Wagenkastenbreite*	3.096	35,6	35,6	35,9
Wagenkastenlänge	12.740	146,4	146,6	145,5
Höhe Dach über SO	4.007	46,1	46,1	46,1
Höhe Puffer über SO	1.060	12,2	12,2	12,4
Achsstand	8.500	97,7	97,7	97,7
Raddurchmesser	1.00	11,5	10,9	11,1
Spurkranzhöhe	–	1,2	0,8	1,2

\* Wagenkastenbreite inklusive Eckprofile und Nieten, ohne Schiebetüren



Brawa: Dank der ausgezogenen Scherengitter bietet die Garnitur ein geschlossenes Gesamtbild in der Geraden

WELTGRÖSSTE MESSE FÜR  
MODELLBAU UND MODELLSPORT  
**20.- 23.04.2023**  
**MESSE DORTMUND**

# DAS IST DEINE WELT.



**Jetzt Ticket sichern!**  
[www.intermodellbau.de](http://www.intermodellbau.de)



**INTER  
MODELL  
BAU**



*Aushängeschild von Hädl Manufaktur ist zurzeit die DR-Schleptenderlok der Baureihe 55<sup>25-56</sup> Werk*

■ Zu Besuch bei der TT-Kleinserienfirma Hädl

# Nächste Lok ist schon in der Planung

*Der Modellbahnhersteller Hädl in Broderstorf ist seit vielen Jahren eine feste Größe unter den TT-Produzenten. Begonnen hatte alles mit Automodellen. Heute gehören auch Personen- und Güterwagen und seit 2019 sogar Lokomotivmodelle zum Sortiment*

**F**irmenchef Ralf Hadler wagte 1995 den Sprung in die Selbstständigkeit zunächst im Bereich der Kommunikationstechnik. Später erfolgte der Wechsel in die Modellbahnbranche, wo er den Vertrieb von Kleinserienmodellen übernahm. 2005 fiel seine Entscheidung, Automodelle in der Nenngröße TT zu fertigen. Gerade bei den Modellautos waren die Lücken im TT-Angebot zu jener Zeit noch riesig. Das erste Modell war der Lastkraftwagen Tatra 813. Danach folgte der Pkw Trabant-Kübel, der anfangs noch in Kooperation mit einem anderen Hersteller erschien. Bei der Neuauflage des Modells erfolgten Konstruktion, Werkzeugbau, Kunststoffspritzguss, Lackierung, Bedruckung und Montage erstmalig komplett bei der Hädl Manufaktur in Laage in Mecklenburg-Vorpommern. Der nächste Meilenstein war das Großserienmodell des Löschfahrzeuges LF 16 auf Basis des IFA-Lkw W 50.

## TT-Wagen als zweites Standbein

Trotz des Anfangserfolges stellte sich bald schon heraus, dass nur mit der Produktion von Automodellen die Entwicklung der Firma stagnieren würde. So fiel die Entscheidung, künftig auch Güterwagenmodelle herzustellen.

*Vor dem modernen Gebäude in Broderstorf war zum Fototermin fast die gesamte Hädl-Belegschaft vertreten; rechts der Firmeninhaber Ralf Hadler*

*Im Modellautosortiment gibt es neben verschiedenen Lastkraftwagen und Anhängern den IFA W 50 in diversen Aufbauvarianten Alexander Jung (2)*



Der Schritt vom Automodell zum Güterwagen war kalkulierbar, da sich viele Arbeitsgänge ähneln. Im Laufe der Jahre entstanden Modelle von Flach- und Rungenwagen, offenen und gedeckten Zweiachsern, Kessel-, Schüttgut- und Spezialgüterwagen. Mit dem Modell des Güterzugbegleitwagens Pwg 44 deutete sich der nächste Entwicklungsschritt an, der mit dem Behelfspersonenwagen MCI 43 erfolgte. Im Jahre 2019 ist Ralf Hadler in die Oberliga der TT-Produzenten aufgestiegen, als er das erste eigene Lokmodell präsentiert: die Dampflok der preußischen Gattung G 8' und späteren Reichsbahn-Baureihe 55<sup>25-56</sup>. Hierbei handelt es sich wie bei allen Hädl-Erzeugnissen um ein Großserienmodell in Spritzgusstechnologie.

## Umzug vor die Tore Rostocks

Durch die stetige Erweiterung des Sortimentes wurden die ursprünglichen Produktionsräume in Laage zu klein. Deshalb erfolgte 2014 der Umzug nach Broderstorf – gelegen unmittelbar vor den Toren der Hansestadt Rostock. Der neue Produktionsstandort hat eine Fläche von rund 500 Quadratmetern. Die Belegschaft wuchs von einst fünf Mitarbeitern in Laage auf inzwischen 13, wobei auch Ehefrau Marion in der Firma mitmischt. Produziert wird komplett

*Für die Konstruktion neuer Fahrzeugmodelle am Computer ist neben dem Chef auch Raico Lange zuständig*





**Drei Spritzgussmaschinen gehören zur Firmenausstattung, dazu ein gut bestücktes Lager mit Spritzgussformen**



in Deutschland, wobei in Broderstorf aktuell die drei Kunststoffspritzgussmaschinen gut ausgelastet sind, denn an Aufträgen mangelt es nicht.

Die Corona-Zeit hat Hädl recht gut überstanden, denn im Betrieb gibt es mehrere Räume, sodass überschaubare Fertigungsinseln mit jeweils nur wenigen Mitarbeitern geschaffen werden konnten. Wo immer möglich wurde Heimarbeit praktiziert. Probleme bereitete vor allem der Händler-Lockdown, aber auch da entwickelten sich Wege, um die Kunden zuverlässig mit Hädl-Modellen zu beliefern. Zudem wurde in dieser Zeit der Onlineshop durch die Endverbraucher stärker genutzt, besonders im Bereich Einzel- und Bastelteile.

Aktuell gibt es Preissteigerungen beim Zukauf von Metallteilen und Kunststoffen sowie recht lange Wartezeiten bei Zulieferungen. Dennoch ist Firmenchef Ralf Hadler zuversichtlich, auch diese Probleme künftig stemmen zu können.

**Spitzenmodell der Baureihe 55**

Bei der Baureihe 55 der Reichsbahn-Epoche III wird intensiv an der Abarbeitung der Vorbestellung gearbeitet. Mehr als die Hälfte der bestellten Loks

konnte inzwischen ausgeliefert werden. Doch es kommen immer neue Bestellungen hinzu. Wer heute eine 55er ordert, muss bis zur Auslieferung geduldig warten. Später werden Varianten der Epochen I, II, III DB und IV DR folgen. In einem nächsten Schritt soll die Lieferfähigkeit der Auto- und Wagenmodelle verbessert werden. Gleichwohl arbeitet man trotzdem an Neuheiten, und es wird bereits am nächsten Lokmodell konstruiert. Aktuell wurde eine Leig-Einheit als Neuheit vorgestellt, von der die Epoche-IV-Variante der DR bereits verfügbar ist. Zur Jahreswende folgte die Vorstellung des Postkühlwagens C/10,8. Da Hädl dafür bekannt ist, bei seinen Fahrzeugen gleich verschiedene Formvarianten einzuplanen, darf man auf die nächsten Modellausführungen schon gespannt sein. *Thomas Bradler*

**Beim Zusammenbauen der Modelle ist nach wie vor viel Handarbeit gefragt. Links unten Birger Ihde beim Zurüsten der Tender für die Hädl-55er, im Bild rechts Marion Hadler und ihr Kollege Matthias Turska bei der Baugruppenmontage**

*Thomas Bradler (5)*



# Leserbriefe

## ■ Fahrleitungsbau, em 8/22+1/23

### Verlegung im Bogen

Im Modellbahnartikel „Strippenziehen für den Ellokbetrieb“ im August-*em* stand, dass eine Fahrleitung niemals im Bogen verlegt wird. Auf der Strecke Bad Reichenhall – Berchtesgaden verläuft sie sehr wohl in einer Kurve. Der Beleg dazu ist in *em* 1/23 auf Seite 52 zu entdecken. Das Bild zeigt einen ET 30 auf dieser Strecke. Am Fahrleitungsmast erkennt man, dass das Trageisil gegenüber dem Fahrdrat zur Kurvenaußenseite hin verschoben ist. Dadurch ist es möglich, mittels der Hängeseile den Fahrdrat in den Bogen zu ziehen. Das Trageisil wird damit auch zu einem Zugseil. Streng genommen entsteht auf diese Weise kein Bogen, sondern ein Vieleck, aber mit diesem Trick erreicht man, dass man bei engen Gleisbögen mit weniger Fahrleitungsmasten auskommt, als es bei einem reinen Zickzackverlauf erforderlich wäre. *Peter Baumann, Berlin*

## ■ Zahnradlokomotiven, em 11/22

### Kleinserienloks von imotec

Im November-*em* befassten sie sich ausführlich mit Zahnradloks, insbesondere mit der Baureihe 97<sup>e</sup>. Es hat mich gefreut, dass sie dabei auch das von mir einst hergestellte N-Modell der 97 501 erwähnten. Ergänzen möchte ich, dass es diese 1:160-Miniatur in drei Ausführungen gab: unter 21-1001 für die späte Epoche III, -02 für die Epoche II und -03 für die frühe Epoche III. Alle Lokversionen habe ich in beträchtlichen Stückzahlen herstellen und an viele Liebhaber liefern können. Im *N-Bahn Magazin* 4/99 erschien übrigens ein ausführlicher Test dieses Modells. Nach der 97 501 folgten noch Modelle der Baureihen 94<sup>1</sup> (Württ. Tn) und 89<sup>3</sup> (Württ. T 3), die ebenfalls bei meinen Kunden beliebt waren. Im April 2014 beendete ich die Aktivitäten der Firma imotec, um das eigene Modellbahn hobby wieder in den Vordergrund rücken zu können. *Jürgen Neuschäfer, Reutlingen*

## ■ Zwillingspacifics, em 12/22

### Deutschland-Umrandung

Mit Vergnügen las ich in der Dezember-Ausgabe ab Seite 38 den recht persönlich gehaltenen Beitrag von

## 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* 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, 14. März und Dienstag, 28. 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



**Thomas Hanna-Daoud,**  
Redaktion  
Eisenbahn



Peter Schricker über den Einsatz der Baureihe 01, der die Leser zurück in die 1970er-Jahre und zum damals auslaufenden Dampfbetrieb bei der DB führt. Ich denke, dass solche eisenbahngeschichtlichen Retrospektiven nicht nur bei älteren, sondern auch bei jüngeren Eisenbahnfans auf Interesse stoßen. Ich gehöre zur ersteren Gruppe und bin in den früheren Jahren viel mit der Bahn durch Deutschland und Europa gereist. Im Sommer 1970 habe ich mir nach Abschluss meines Studiums den Spaß erlaubt, die damalige Bundesrepublik Deutschland von Frankfurt (Main) aus im Uhrzeigersinn mit den Zügen der DB zu umreisen – und zwar immer nah entlang der damaligen Grenzen. Die gesamte Reiseroute von 3.260 Kilometern Länge wurde in 38 verschiedenen Zügen absolviert. Zehn Tage hatte ich mir für diese Umrundung Zeit genommen und in zehn Kapiteln meine Eindrücke von Zügen, Fahrzeugen, Strecken, Betriebsabläufen, menschlichen Begegnungen, Landschaften und Städten unter dem Titel „Eisenbahnferien in Westdeutschland“ niedergeschrieben. *Günter Holle, Friedrichsdorf*

## ■ V 65 im Fokus, em 12/22

### Umgebaute Roco-Diesellok

Die beiden Großserienmodelle von Kato/Hobbytrain und Roco besitzen eine gute Detaillierung, doch deren Fahrverhalten ist unzureichend: Das Kato-Modell zieht in leichter Steigung keine Wurst vom Teller, aber auch das Roco-Modell versagt vor Zügen auf meiner Anlage. Beide Modelle sind betrieblich völlig unbrauchbar. Auf Tipps bezüglich Haftreifen kann ich verzichten, denn dann gerät die Stromaufnahme wieder zum Fiasko. Zumindest der Roco-Maschine habe ich inzwischen ein Gräler-Wipplagerfahrwerk spendiert ([holger.graeler@gmx.de](mailto:holger.graeler@gmx.de)). Stromaufnahme, Zugkraft, Fahrverhalten und auch die Detaillierung der Radsätze sind nun ein Traum. *Hans-Dieter Kienitz, Vilsheim*

## ■ Vierachser-Umbauwagen der Bundesbahn, em 1/23

### Sondermodelle von Flaig

Der FOKUS-Artikel über die Umbauwagen erinnerte mich daran, dass ich diese Wagen als „Allgäu-Zollern-Ex-

press“ Anfang der 1980er-Jahre während meines Studiums in Sigmaringen oft beobachten konnte. 1982 hatte Ludger Flaig diese Wagen auf Roco-Basis als Kleinserie aufgelegt. Fünf HO-Modelle kaufte ich damals, davon zwei AB-Wagen mit Städtewappen von Sigmaringen/Tannheim/Wolfegg und Herbertingen/Stetten a.k.M./Altshausen. *Ulrich Hornig, Hamburg*

## ■ Schwarzes Gold, em 1/23

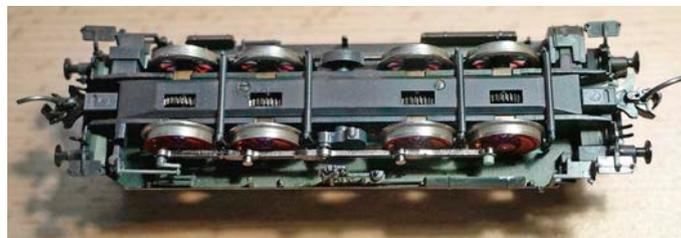
### Kohlenklaus nach dem Krieg

Im gut gemachten und wahrscheinlich sehr aufwendig recherchierten Artikel fehlt leider etwas damals sehr Wichtiges: der Kohlenklaus. Laut Erzählungen der Erwachsenen (ich war damals noch Kind) sollen manche Züge in Berlin nur noch halbvoll angekommen sein. Der Kohlenklaus spielte sich in unserer Gegend so ab: Aus dem Ruhrgebiet kommend, hatten die Züge etwa ab Gütersloh zum Bielefelder Pass (dem Durchlass durch den Teutoburger Wald, 90 Meter über NN) eine lange Steigung zu bewältigen. Das wurde manchmal noch erschwert, weil findige Anrainer die Schienenköpfe mit Schmierseife präparierten. In diesem Anstieg kurz vor Brackwede (ein Vorortbahnhof von Bielefeld) sprangen dann die Sportlichen unter den Dieben auf die langsam mühsam dahinfahrenden Züge auf, fuhren einige hundert Meter mit und warfen währenddessen eifrig Kohlestücke hinunter, die von den Familienmitgliedern links und rechts der Gleise aufgesammelt wurden. Die (Bahn-)Polizei durfte das eigentlich nicht durchgehen lassen, drückte aber meistens ein Auge zu. Der Kohlenklaus war noch lange nach dem Krieg das Gesprächsthema bei den Sonntagsbesuchen unserer Verwandten. *Walter Kerker, Bielefeld*

## ■ Gützold-52 1006, em 1+2/23

### Weitere HO-Lokmodell-Ausführungen von DR/DB

Sie weisen in Beitrag und Leserbrief auf die für den Export produzierte und beim Vorbild in Frankreich verbliebene 52 1993 hin. Unter der Marke Gützold wurde später allerdings auch noch eine DB-Variante aufgelegt. Dabei handelt es sich um 52 1953. Sie wurde unter der Artikelnummer 23500 vertrieben und hatte – wie die im Beitrag erwähnte letzte Auflage



**Roco-HO-Modell der DB-Baureihe V 65 mit nachgerüstetem Wipplagerfahrwerk**

*Hans-Dieter Kienitz*

der 52 2006 (23400/-430) – auch brünierte Radsätze, ein farblich passend eingefärbtes Kunststoffgestänge und Windleitbleche. *Martin Türke, Sickinge*

\*\*\*

Ergänzend zum Fotonachtrag der französischen Kondensenderlokversion füge ich ein Foto der letzten Evolutionsstufe der Gützold-52 2006 bei. Mit Witteblechen und brünierten Radreifen erwarb ich sie 1992 unter der Artikelnummer 23400. Ein Bild dieser doch recht stimmigen Variante war im Beitrag nicht abgedruckt.

*Helmut Scheiba, Hofheim am Taunus*

■ **HO-Test der DB-Baureihe V 60, em 2/23**

**Stärken und Schwächen**

Beide Kupplungen der Brawa-Diesellok der V 60 sind zu hoch, sodass ein Ankuppeln schlichtweg unmöglich ist. Ich habe mit meinen zwei gekauften Modellen unterschiedlicher Epochen verschiedene Versuche unternommen, doch ist ein Anhängen von Wagen ohne Aktivierung der Digitalkupplung einfach nicht machbar.

*Hans-Wolfgang Löscher, Forchheim*

\*\*\*

Aus meinen Betriebserfahrungen heraus möchte ich behaupten, dass die V 60 von ESU der eigentliche Gewinner des Tests ist. Als einzige ist diese Lok ausgestattet mit einem Glockenanker-Antrieb und nicht mit fünfpoligem Motor wie behauptet, und als einzige verfügt sie über Raucherzeuger, Lokführerfigur und Instrumentenbeleuchtung. Speziell Digitalliebhaber werden diese Unterschiede zu schätzen wissen. *Ger Hendriks, Born/Niederlande*

■ **Es läuft nicht rund, em 2/23**  
**Getarnte Bahnanlagen**

„Der Weg ist das Ziel“, meinte Goethe einst. Heute sieht es so aus, als sei es das politische Bahnziel, Fahrgäste möglichst schnell von A nach B zu transportieren. Die Ästhetik des Reisens zählt dabei nicht mehr. Zurzeit wird die Bahnstrecke Nürnberg – Bamberg viergleisig ausgebaut und fast komplett mit Schallschutzwänden versehen. Anstatt der Landschaft sieht man aus dem Fenster nur noch das öde Grau der Wände. Warum gibt es kaum Schallschutzwände aus



**Letzte Gützold-Ausführung der HO-Kondensenderlok 52 2006 der Deutschen Reichsbahn** *Helmut Scheiba*

transparentem Glas? Wo bleibt der Aufschrei der Bahnnutzer? In Frankreich sind Schallschutzwände an TGV-Strecken höchstens zwei Meter hoch, in Deutschland bis zu fünf Meter.

Vielleicht greift ja von einer ganz anderen Sichtweise her der Brandschutz dieses Thema einmal auf. Etwa, wenn sich irgendwann nach einem Bahnunfall herausstellen wird, wie hinderlich solche Lärmschutzwände bei Rettungseinsätzen sind. Das alles hat natürlich auch Auswirkungen auf die Modellbahn: Die nächstfolgende Epoche wäre ja wohl dann anzusetzen,

wenn auf den Anlagen konsequent überall Schallschutzwände aufgestellt sind. Was nützen dann all die superdetaillierten und teuren Schienenfahrzeuge, wenn man diese gar nicht mehr zu Gesicht bekommt?

*Wolfgang Gokenbach, Aalen-Dewangen*

■ **Loktestberichte**  
**Pro & kontra Zurüstteile**

Zu ihrer zumeist negativen Bewertung der Beilage von Zurüstteilen bei Triebfahrzeugmodellen habe ich eine an-

dere Meinung: Ich begrüße diese Beigaben, denn sie machen das Exemplar deutlich günstiger und ermöglichen auch ein intensives Kennenlernen des neuen Fahrzeugs. Obendrein lässt sich so die vielerorts kritisierte Preissteigerung wenigstens etwas dämpfen.

Wer die Zurüstteile nicht selbst montieren möchte, kann ja mit dem Fachhändler über diesen Service verhandeln. Und für diejenigen Leser, die Bauanleitungen für filigrane Zubehörbausätze interessiert lesen, dürfte es nur eine willkommene Fingerübung sein. *Christof Niethammer, Renningen*

**Bastelseminar als em-Sonderpreis**

**Landschaften bauen wie die Profis**

Am Adventswochenende 3./4. Dezember veranstalteten die Profimodellbauer Klaus und Stefan Zurawski vom Team „Modellbahndesign“ ein weiteres Bastelseminar. Zu Gast waren sie dazu in den Clubräumen des MEC Wuppertal. Die elf Teilnehmer bauten Dioramen zu vier verschiedenen Themen: Hinterhofszenen, Schneelandschaft, Brückenbauten und Bahnstrecke am Weinberg. Unter ihnen befand sich auch der em-Preisträger Thomas Lengelsen aus Warendorf. Er hatte diesen Workshop als Dankeschön für seine Teilnahme an der em-Leserumfrage *Modelle des Jahres 2022* gewonnen (siehe Ausgabe 6/22). Der bekennende Märklinist ist seit früherer Kindheit mit dem Hobby Modellbahn vertraut und hat in seinem Leben schon so manche HO-Anlage gebaut, wobei die Größen stets den Wohnverhältnissen angepasst waren.

Insofern war auch das Thema Landschaftsbau nichts Neues für ihn. Und trotzdem gesteht der 67-Jährige: „Diese zwei Seminartage bestätigen mal wieder die alte Weisheit, Man lernt nie aus! Ich habe viele Modellbaukniffe vermittelt bekommen und werde diese Erfahrung bei der Überarbeitung einiger Landschaftsbereiche anwenden“. Zurzeit betreibt Thomas Lengelsen eine 2,20 mal einen Meter große HO-Digitalanlage mit Märklin-C-Gleis, die umzugstauglich in zwei Teile zerlegbar und somit auch noch für eine kleinere Wohnung im Alter betriebstauglich ist. Daneben ist er auch immer auf Motivsuche und beteiligt sich an Dampfsonderfahrten wie zuletzt im September in Neuenmarkt-Wirsberg bei einer O1-Tour der IGE Hersbruck, zu der er auch zwei Neffen einlud, um das Bahnvirus an den Nachwuchs weiterzugeben. *PW*



**Klaus Zurawski (links) zeigt stolz auf das HO-Diorama seines Seminarteilnehmers Thomas Lengelsen, der seine Bastelschulung einer em-Preisverleihung verdankt** *PW*



**Teilnehmer des im Dezember beim MEC Wuppertal veranstalteten Bastelseminars; die nächsten Termine: 6./7. Mai 2023 in Mülheim und 2./3. Dezember in Wuppertal** *ModellbahnDesign*

# Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie nach Postleitzahlen sortiert alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.

**Anzeigenpreise** 4C–€ 140,-; zzgl. MwSt.

**Kontakt:** Bettina Wilgermein, Tel. 089/130 69 95 23, [bettina.wilgermein@verlagshaus.de](mailto:bettina.wilgermein@verlagshaus.de)

01454 Radeberg

## elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

**Elektronik Richter**

Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlöbchen  
A4 Abfahrt 84 . Tel. 03528 / 44 12 57  
[info@elriwa.de](mailto:info@elriwa.de) . [www.facebook.com/elriwa](http://www.facebook.com/elriwa)

**Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop**  
**G - 0 - HO - TT - N - Z - Schmalspuren**



[www.elriwa.de](http://www.elriwa.de)

01855 Sebnitz

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

**Tel.: 035971 7899-0**

Fax: 035971 7899-99 | [info@mein-mbs.de](mailto:info@mein-mbs.de)  
Mo.-Fr. 08:00-18:00 Uhr | Sa. 10:00-16:00 Uhr

**mein-MBS.de**

MBS Modell + Spiel GmbH  
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

**mein-mbs.de**

01728 Gaustritz

**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](mailto:beckert-modellbau@t-online.de)

## Ätzschilder

Nach Wunsch in allen Spurweiten!  
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



**Handarbeitsmodelle**

03149 Forst

**WWW.MODELLBAHNMODULE.DE**

+49 (3562) 693490



MODELLBAHN  
MODULE

## Kleine Bahn-Börse

### Verkäufe TT, N, Z

Auflösung alte Spur-N-Anlage, analog, 24 Loks, 61 Anhänger, Schienen und Weichen, Trafos, Signale, Lampen, Autos mit Licht, Häuser, diverse Hersteller. Bei Interesse bitte bebilderte Liste anfordern. Mobil: 0160/3548799.

E94 Tillig Faulhaberdecoder Decoder BR 94 Beckmann Decoder BR 89 T3 ohne Tender JATT Decoder BR 89 T3 mit Tender JATT Decoder BR 118 Clubmodell Decoder Tillig 4 3 AC H Umbauwagen Krüger alles TT. Ralf Herzog, Tel.: 030/6625963.

### Gesuche TT, N, Z

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](mailto:meiger-modellbahn@t-online.de)

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: [wkuli@t-online.de](mailto:wkuli@t-online.de).

Suche Modellbahnmaterial Spur TT, Loks, Waggons, Zubehör – gerne Sammlung, aber auch Reste, Bastelmaterial und Ersatzteile. Tel. 03491 - 8772606

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, [info@meiger-modellbahnparadies.de](mailto:info@meiger-modellbahnparadies.de)

[www.modellbahn-kepler.de](http://www.modellbahn-kepler.de)

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche und seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: [MU21@gmx.de](mailto:MU21@gmx.de).

[www.carocar.com](http://www.carocar.com)

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/HO, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder [red\\_dust61@web.de](mailto:red_dust61@web.de).

Fleischmann Profigleis N-Spur Nr. 9110 gerades Ausgleichsstück gesucht. Tel.: 05551-65986

[www.Modellbau-Gloeckner.de](http://www.Modellbau-Gloeckner.de)

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder [info@gebrauchtemodellbahn.de](mailto:info@gebrauchtemodellbahn.de). Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

[www.modellbahnritzer.de](http://www.modellbahnritzer.de)

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

### Verkäufe HO

Kato: Diesel ET25 EPIII rot DB 180 € ; Piko : Jub.Set m.3 GW E 63 DB 165 € ; HAG RE 4/4 TEE grün 145 € ; RE 4/4 blau 145 € ; Trix : Dampfspeicherlok schwarz 90 € ; FLM: BR 70 091 75 € ; BR 98 811 75 € ; Roco: Diesel NOHAB NSB Ep 3/4 160 € ; E-Lok Ae 6/8 BLS braun 155 € ; E 491 gläserner Zug olym-

piablu 80 € ; Güterwg Set EP II mit 8 Wagen 50 € ; Zugset KBayStsB EP I 60 € ; Alle Artikel in OVP und unbenutzt; weitere Artikel auf Anfrage. Diverse HP 1 Hefte von Willy Kosak à 7 € Tel. 0170 2119147.

Bemo H0m sowie Zubehör Gebrauch/Neu zu verkaufen. Bei Interesse bitte Liste anfordern: [juergen-berker@gmx.de](mailto:juergen-berker@gmx.de) Tel.: 01520/4705530 Fax: 07141/4880168

Biete in HO Sammlerware unbespielt im OK, PIKO Expert V200 E10 E41 E50 G8-Leuna je € 100, PIKO Hobby BR 218 218 Bahnbau je € 50, Dingler V60 Post € 80, Kasette 60 Jahre PIKO E04 + 3D-Zugwagen € 250. Möglichst komplett, Tel.: 0176/54429612.

Biete Modellbahnanlage von 1960 2,5 m x 1,5 m, Landschaft und Gebäude Eigenbau, mit Zubehör und rollendem Material aus dieser Zeit. H. Müller, 04509 Delitzsch oder über E-Mail: [Lindenweg14@gmx.de](mailto:Lindenweg14@gmx.de)

Märklin Sondermodelle HO. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. [www.marco-denhartog.nl](http://www.marco-denhartog.nl) G

[www.lokraritaetenstuebchen.de](http://www.lokraritaetenstuebchen.de)

Roco: bay.Glaskasten 90 € ; BR 23 DB 90 € ; BR 42 ÖI DB 100 € ; BR 01 DR 90 € ; BR 01 DB Kohle Museumsedition 115 € ; BR 18 DR grün Länderbahn 225 € ; V 200 DB 210 € u V 290 DB

**Nächster Anzeigenschluss:**  
**04. 04. 2023**

10585 Berlin

**MÄRKLIN & SPIELWAREN**  
 Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderreihen, 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, Sonderreihen MHI + I+S, Reparaturen  
**Wilmersdorfer 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  
 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

12105 Berlin

**Modellbahn Prühßtr. 34 · 12105 Berlin-Mariendorf**  
 Telefon: 030/7067777  
 www.modellbahn-pietsch.de  
**Märklin – Auslaufmodelle zum Sonderpreis – H0**  
 37059 K.W.St.E. Dampflok Serie K statt 469,99 349,99 EUR  
 84191 Großraum-Güterwagen „Wrangler“ (Jeans) 19,99 EUR  
 - Sonderwagen statt 39,99-  
 84192 Großraum-Güterwagen „Mustang“ (Jeans) 19,99 EUR  
 - Sonderwagen statt 39,99-  
 z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 EUR Versand)

10789 Berlin

**ANKAUF**  
 Sammlungen  
 Einzelstücke  
 Raritäten  
**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**  
 46 Jahre  
**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. 030/2199900 · Fax 21999099 · www.turberg.de

22299 Hamburg

**„In Hamburg sagt man Moin“**  
 seit Februar neu in Hamburg-Winterhude – und im Internet  
**ABENTEUER EISENBAHN**  
 Ihr Fachgeschäft für Modelleisenbahnen und Eisenbahnkultur  
 Barmbeker Straße 173 – 22299 Hamburg – Telefon: 040 - 33 53 83  
 www.abenteuer-eisenbahn.de

180 € jeweils mit Möllerantrieb; Diesel VT 98 mit Beiw. 3-teilig 90 €; ca 255 Diesel BR 232 rot DR Ep V 140 €; V 290 DB rot 75 €; alle Modelle in OVP und unbenutzt; weitere Loks auf Anfrage. Tel: 07578/9336372.

Auflösung Trix H0-Anlage aus den 70ern, analog, 3 Loks, 29 Anhänger, Schienen und Weichen, 4 Trafos, Stellpulte und Elektroteile. Bei Interesse bitte bebilderte Liste anfordern. Mobil: 0160/3548799.

Neuwertig: Ro62545, Be4/6, Historic-Lok, digital, ESU 4.0, € 169, Trix 22453 BR 120, digital vorbereitet, € 109, Ro62939, BR 211, digital ab Werk, € 139, Lilip.9103, SB-Glockenanker, € 129, Ro43262 BR 44, € 119, Br. 0470, Köf2, € 79, Tel.. 0711/413167 oder rkaiser.bueroyahoo.de

Biete in H0 Sammlerware, unbespielt im OK Piko Expert V200, E10, E41, E50, 68-Leuna, je € 100. Piko Hobby BR 218, Bahnbau je € 50. Dingler V60, Post € 80, Kassette 60 Jahre Piko. E04 3-D-Zugwagen € 250. Möglichst komplett. Tel.: 0176/54429612.

Märklinanlage aus den 79ern, Metallgleise, mit Brücke, 10 Weichen, 8 Signalen, Lampen und beleuchteten Gebäuden, 4 Trafos, 3 Loks, 20 Anhänger, spielbereit, Standort 40878 Ratingen. Zusätzlich: 417 Gleise, 50 Weichen, Brücken, 2 Kräne (alles Metall), diverse Gebäude. Bei Interesse bitte Fotos

bzw. bebilderte Liste anfordern. Telefon mobil: 0160/3548799.

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin OO/HO. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

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

Sammlungsauflösung: Verkäufe in H0 ca. 45 Loks, 75 Güterwagen, 50 Personenwagen. Fast alle sind unbespielt und in OK. Weiterhin einige Signale und Zubehör. Gesamt ca. 1200,-€. Müller, Tel. 01625171427, Mail: p.u.s.mueller@t-online.de

www.modellbahn-kepler.de

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

Märklin H0 Neu/Neuwertig zu verkaufen. Loks Dampf-Diesel-Elektro, viele auch digital. Wagen aller Arten K-Gleise, Weichen neu, Oberleitung Leuchten neu, Automobile, neu – viele Kataloge. 3000 Prospekte, Video, CD, Preiser-Figuren, Bäume. Tel.: 09128/9250829.

**Gesuche H0**

**Tierfiguren:**  
**www.Klingenhoefer.com**

Suche: PIKO H0 38271 DB-Version, Sachs. Kohletender H0 Roco/Liliput. H0 Gleisplanbücher aller Art, von Alt

– Neu. H0-Modelle BR 50 nur DB GS/WS, DB-D-Zugwagen EP. 3 (DRG-Bauarten), Biete an: LEMACO 50993 DB (1 von 250!), Modelloco Fertigmodell DB 450 10 DB (1 von 100?) Lemke 62 DB (Gebrauchsspuren), alle gegen Gebot: Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

www.mbs-dd.com

Suche Modelleisenbahn alle Spurweiten + Firmen, nur neu oder neuwertige Modelle anbieten. Diskrete und seriöse Abwicklung ist selbstverständlich. Tel.: 0172/2020433, wlfried33@yahoo.de

www.modelltom.com

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

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort -

bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Telefon: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.jbmodellbahnservice.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlun-

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

28865 Lilienthal



**Neuheitenliste 2023**  
**News 2023**  
**gratis anfordern!**

**Alle Fabrikate, Preise, Liefertermine**

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

28865 Lilienthal b. Bremen  
 Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521  
 haar.lilienthal@vedes.de

30159 Hannover



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](http://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](http://www.menzels-lokschuppen.de)

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

40723 Hilden

[www.modellbahn-kramm.com](http://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

40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, 📠 02103-55820, @ kramm.hilden@t-online.de

42289 Wuppertal

**Riesig!**

Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

**Modellbahn Apitz**  
 günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten

Heckinghauser Str. 218  
 42289 Wuppertal  
 Fon (0202) 626457  
[www.modellbahn-apitz.de](http://www.modellbahn-apitz.de)

## Kleine Bahn-Börse

gen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder [info@gebrauchtemodellbahn.de](mailto:info@gebrauchtemodellbahn.de). Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

Suche Modelleisenbahnen jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, Mobil 0176-26733931, E-Mail: [MU21@gmx.de](mailto:MU21@gmx.de).

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

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)  
 Feine Details und Eisenbahnmodelle  
**HENICO KAUF** Wechselstrom- oder Gleichstrom-Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, [ankauf@henico.de](mailto:ankauf@henico.de) G

[www.koelner-modellmanufaktur.de](http://www.koelner-modellmanufaktur.de)  
**Runde Tankstelle**  
**Passantenschutz Alte Feldscheune**  
 Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, [info@meiger-modellbahnparadies.de](mailto:info@meiger-modellbahnparadies.de) G

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-HO, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817.

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

**Verkäufe Große Spuren**  
 LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201-697400, Fax 0201-606948 oder [herrmann.goebels@t-online.de](mailto:herrmann.goebels@t-online.de)

[www.modellbahn-kepler.de](http://www.modellbahn-kepler.de)

**Gesuche Große Spuren**  
[www.modellbahnservice-dr.de](http://www.modellbahnservice-dr.de)  
 Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und

seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: [nann-ankauf@we.de](mailto:nann-ankauf@we.de) G

**Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1** [www.hack-bruecken.de](http://www.hack-bruecken.de)  
 Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, [meiger-modellbahn@t-online.de](mailto:meiger-modellbahn@t-online.de) G

[www.modellbahnshop-remscheid.de](http://www.modellbahnshop-remscheid.de)

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

Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesbaden, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. [Thomas.Koch@t-online.de](mailto:Thomas.Koch@t-online.de)

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

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

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)  
 Feine Details und Eisenbahnmodelle  
 Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: [MU21@gmx.de](mailto:MU21@gmx.de)

[modellbauvoth](http://modellbauvoth.de)

**Verkäufe**  
**Literatur, Bild und Ton**  
[www.eisenbahnbuucher-online.de](http://www.eisenbahnbuucher-online.de)  
 Zu verschenken an Selbstabholer gegen Anzeigengebühr: Eisenbahn-Ma-

44141 Dortmund

**Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m<sup>2</sup>**

– 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**

67071 Ludwigshafen

**www.werst.de**  
**Spielwaren Werst**  
Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck  
für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen  
Riesige Auswahl - Günstige Preise

Schillerstrasse 3  
67071 Ludwigshafen  
Stadtteil Oggersheim

Telefon: (0621) 68 24 74  
Telefax: (0621) 68 46 15  
E-Mail: werst@werst.de

52062 Aachen

**Hünerbein**  
Modell Center Aachen

Markt 9-15  
52062 Aachen  
Tel. 0241-3 39 21  
Fax 0241-2 80 13

**750 m<sup>2</sup>**  
**Erlebniswelt**  
**Modellbau**  
**in Aachen**

**www.huenerbein.de** info@huenerbein.de

66953 Pirmasens

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, Belichtungsgeräte, Schwarzbeizen  
für verschiedene Metalle, Chemikalien,  
**Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung**

**Ätztechnik**

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

58135 Hagen

**Lokschuppen Hagen-Haspe**  
**Exklusive Modelleisenbahnen**  
**Und mehr ... vieles mehr**

seit 1977

**Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und HO**

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

**Mit Millimeter-Anzeigen**  
**im eisenbahn magazin**  
**erfolgreich werben!**

gazin von 1969 einschließlich 2022, optional in Klarsicht-Stehordnern. PLZ 72458, Klaus-Dieter.reichle kabelbw.de

**www.modelleisenbahn.com**

Verk. Modelleisenbahner kompl. Jahrgänge 1967-2022 je Jg.18,00 €; nur komplett; ME Sonderhefte ca.90 St. 120 €; Schienenbus und Lok Magazin ca. 200 Hefte 100 €; Bahnreport, Züge, E-Journal, Modellbahn Schweiz, Das Signal ca. 100 Hefte 120 € Eisenbahnbücher Modellbahn und Vorbild ca. 60 St. 200 €. D. Beyrich 01525 7943740

**www.wagenwerk.de**  
Feine Details und Eisenbahnmodelle

**www.nordbahn.net**  
**Qualität, Auswahl, preiswert**

Märklin-Kataloge: 75-88/89, 90/91-2001/02, je € 6; Mä-Magazin: 79-83, 85-94, 96, 2002, je € 10; Mä-Jahrbuch 2005 € 5 plus Versand; Hugo, Klare-Rabenstr. 9, 49492 Westerkappeln.  
**www.bahnundbuch.de**

**Gesuche**  
**Literatur, Bild und Ton**

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch äl-

**Nächster Anzeigenschluss:**  
**04. 04. 2023**

tere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

**Verkäufe Dies und Das**

**www.moba-tech.de**

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

**www.menzels-lokschuppen.de**

**Gesuche Dies und Das**

NEU: Onlineverkauf „bahnVideo/bahnVerlag“: SHOP **www.alphacam-video.de**: 150 DVD's Bahn und Traktoren, Bahnliteratur, HO-Modelle. Neu: DpDVD Spessarttrampe (bis 2017). Die Ahrtalbahn 1998-2010 kontakt@alphacam-video.de G

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

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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-

329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

**www.modellbahnservice-dr.de**

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

**www.modellbahnen-berlin.de**

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

**www.modellbahn-pietsch.com**

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

**günstig: www.DAU-MODELL.de**  
**Tel.: 0234/53669**

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hv0@gmx.com.

**Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!**

**Verschiedenes**

Monatlicher HO-Stammtisch in den großzügigen Vereinsräumen des IGM Kaarst e.V., Danziger Str. 7, 41460 Neuss (Hafen). Jeweils am 1. Freitag im Monat von 18-20 Uhr mit aktuellen Themen und Fahrtag auf unseren Clubanlagen (Gleichstrom und Märklin Testanlage). Anmeldung erbeten über unsere Homepage **www.modellbahn-kaarst.de** oder **the.norseman@web.de**. Wir freuen uns auf Eure Teilnahme!

Alte Aktienanleihen v. deutschen Klein- und Privatbahnen - sucht, kauft, tauscht DB-Beamter i.R. z.B. Trusetal EB, Broehltaler EB, Turmbergbahn Durlach o.A., zahle für seltene Stücke € 500 und mehr, auch aus der DM-Zeit. Tel.: 04103/89829.

**www.modellbahnservice-dr.de**

Welcher Modellbahner mit Erfahrung und frei verfügbarer Zeit hilft beim HO Anlagenbau wochenweise nach VB, auch für längere Zeit. Aufgaben: Schottern-Wegebau-Begrünung-Beleuchtung usw. Standort Schweiz nahe Grenze. Moba-Erfahrung wäre erforderlich. Zuschrift bitte per E-mail an: **modellbahn.pf@bluewin.ch**

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

Wer kann mir bei meiner Digitalbahn helfen? 14 PLZ, Mobil: 0162/9477678

**www.modellbahnen-berlin.de**

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart,

**RITTER**  
RESTAURATIONEN  
REPLIKA  
ERSATZTEILDienst



- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
  - Spurweiten 00H0 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.

Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)  
Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56  
www.ritter-restaurationen.de  
info@ritter-restaurationen.de

A-5020 Salzburg

**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, Exklusiv (Mhi), Insider, Ersatzteile sowie alle weltweiten Sondermodelle. Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Liliput, Tillig, Pilz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Faller, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

München und Nürnberg beim FES e.V., Infos: [www.fes-online.de](http://www.fes-online.de) oder [www.facebook.com/gayebisenbahn](http://www.facebook.com/gayebisenbahn). In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: [www.fluegelrad.de](http://www.fluegelrad.de)

**Urlaub  
Reisen und Touristik**

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich. Preis auf Anfrage. inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,00, Endreinigung € 10,00 plus Steuer. Tel. 030-67892620, Fax 030-67894896, [www.ferienhaus-emmy.de](http://www.ferienhaus-emmy.de)

Freudenstadt / Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, [www.ferienhaus-Freudenstadt.de](http://www.ferienhaus-Freudenstadt.de)

Auf den Spuren der MPSB. FeWo im Ehem. MPSB-Bhf. Friedland, bis 4 Personen. Ein Freibad im Ort vorhanden. Bis Insel Usedom ca. 30 km und Stettin 80 km. Infomaterial unter Tel.: 039601/349765 oder [dietmar.harz@web.de](mailto:dietmar.harz@web.de) anfordern.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, [www.hotel-altura.de](http://www.hotel-altura.de). Tel. 03943-40995100. G

**Börse  
Auktionen und Märkte**

[modellbahnboerse-berlin.de](http://modellbahnboerse-berlin.de) jeweils von 10-14 Uhr Herzog 0173 6360000; 02.04.23 Plauen Festhalle; 16.04.23 Berlin FreizeitForum; 30.04.23 Hennigsdorf Stadtclubhaus

**12.03.: Bebra, Lokschnuppen, Giffershäuser Str. 12, 18.03.: Erfurt, Thüringenhalle Werner-Seelenbinder-Str.**

2, 16.04.: Vellmar, Mehrzweckhalle-Frommershausen, Pfadwiese von 13-17 h, 06.05.: Leipzig, Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190 Jeweils von 10-15 h (außer Vellmar) Tel.: 05651/516, Tel.: 05656/923666 (ab 20 h), mobil: 0176/89023526, [jensberndt@t-online.de](mailto:jensberndt@t-online.de), [www.modellbahnboerse-berndt.de](http://www.modellbahnboerse-berndt.de)

[www.modellbahn-spielzeug-boerse.de](http://www.modellbahn-spielzeug-boerse.de) G

22. + 23.04.2023, 10:30 Uhr - 17:00 Uhr, 77855 Achern, Hornisgrindehalle, Berlinerstr. 30, MEC-Achern e. V.

62. Tauschbörse der Eisenbahnfreunde Göttingen e.V. für Modelleisenbahnen, -Autos und Zubehör, Sonntag, der 19.03.2023 von 10-16 Uhr, BBS II Göttingen, Godehardstraße 11, Hauptingang unten. Info: Bernd Dombrowski, Tel. 05506-999930, Handy: 0170-2151930, E-mail: [bernd.dombrowski@t-online.de](mailto:bernd.dombrowski@t-online.de)

51. Heusweiler Modellbahnmarkt der Modelleisenbahnfreunde Heusweiler

e. V. am 19. März 2023 von 10:00 - 16:00 Uhr. In der Sport- und Kulturhalle, Im Dorf 11, 66265 Heusweiler - OT Wahlschied. Tel. 06806-8776 Georg Thies, oder E-Mail: [global@mefheusweiler.de](mailto:global@mefheusweiler.de)

25. und 26. 03. 2023, jeweils von 11-18:00 Uhr. Unser Basar ist an beiden Tagen geöffnet. Spur 1 und H0 Anlagen sind zu sehen. [www.MecHalver.de](http://www.MecHalver.de)

**eisenbahn  
Modellbahn magazin**

**Nächster  
Anzeigenschluss:  
04. 04. 2023**

# Bahnreisen

In der Anzeigenrubrik **Bahnreisen** werden Veranstaltungsfahrten von Eisenbahnclubs, Vereinen und Reiseveranstalter veröffentlicht.

Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr. Wir empfehlen Ihnen, sich vor Besuch beim Veranstalter rückzuversichern.

**Jede Zeile € 3,10 (zzgl. MwSt.)**

**Kontakt:** Bettina Wilgermein, Tel. 089/130699-523, Fax -529, E-Mail: [bettina.wilgermein@verlagshaus.de](mailto:bettina.wilgermein@verlagshaus.de)

**05. – 15.04.  
Legendäre Darjeeling-  
Himalaja-Bahn**

Die einzigartige Schmalspurbahn am Himalaja beeindruckt mit Spitzkehren, Schleifen und einem Höhenunterschied von 2.000 Metern. Und dies in der herrlichen Region rund um Darjeeling und dem Himalaja.

**17. – 21.05.  
Nostalgieerlebnisse  
rund um den Zürichsee**

Mit Dampfzügen, Dampfschiff und Oldtimerbus in die Zürichseeregion. Sonderzüge auf der Dampfbahn Zürcher Oberland und der

Museumsbahn ins Sihltal. Dampf-schiffahrt auf dem Greifensee.

**03. – 08.08.  
Mit Volldampf durch  
Yorkshire (Nordengland)**

100 Jahre Dampflok Flying Scotsman: Dampfzugfahrt auf der legendären Settle-Carlisle-Strecke. Besuch des Eisenbahnmuseums in York, Dampfzugfahrt auf der Museumsbahn North Yorkshire Moors Railway und Nostalgiefahrt auf der Weardale Railway.

Mit Millimeter-Anzeigen im  
eisenbahn magazin erfolgreich werben!

**15. – 19.09.  
Mit Dampfloklegende Lok 7  
auf die Rigi und im Sonderzug  
über den Gotthard**

Besuch des historischen Depots in Erstfeld, Besichtigung des Gotthard Basistunnels, Nostalgiefahrt auf der Gotthard Nordrampe und Dampf-Sonderzugfahrt mit Lok 7 auf die Rigi.

**16. – 28.09.  
Bahnreise durch die  
schottischen Highlands**

Bahnreise durch Schottland über Glasgow – Inverness und Edinburgh einschl. Dampfzugfahrt mit dem Jacobite nach Mallaig und

der Strathspey Museumsbahn sowie Besuch des Bo´ness Eisenbahnmuseums bei Edinburgh.

**Infos, Buchung, Katalog:  
Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2,  
79856 Hinterzarten,  
Tel. 07652/917581, e-mail: [info@bahnreisen-sutter.de](mailto:info@bahnreisen-sutter.de) oder  
Internet: [www.bahnen.info](http://www.bahnen.info)**

Ihre  
Prämie



Schnellfahrlok 18 201

Noch mehr Auswahl unter  
[www.eisenbahn-magazin.de/abo](http://www.eisenbahn-magazin.de/abo)



© Otto Humbach

# Werden Sie zum **SPEZIAL**listen



**2 für**  
nur  
**€ 14,90**  
(statt € 25,80  
bei Einzelkauf)

- ✓ Sie sparen 42% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Die *MIBA Spezial*-Hefte kommen bequem frei Haus\*

## Gute Gründe, warum Sie *MIBA Spezial* lesen sollten

*MIBA-Spezial* ist die ideale Ergänzung für Ihr Hobby. Es berichtet sechsmal im Jahr über ausgewählte Bereiche der Modelleisenbahn und gibt Ihnen einen tieferen Einblick in die verschiedensten Spezialgebiete.

In gewohnter *MIBA*-Qualität zeigen Ihnen kompetente und erfahrene Autoren, was dieses Hobby auszeichnet. Verständliche Texte und hervorragendes Bildmaterial machen jedes *MIBA-Spezial* zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

Überzeugen Sie sich jetzt von dieser Pflichtlektüre für den engagierten Modelleisenbahner und sparen Sie dabei noch jede Menge Geld.

**Wie geht es weiter?** Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *MIBA Spezial* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,65 pro Heft sechsmal im Jahr frei Haus.

Hier geht's  
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter [www.miba.de/spezial](http://www.miba.de/spezial)



Rechter Bereich der O-Anlage mit sechsgleisigem Bahnhof Dettingen samt kibri-Empfangsgebäude und Märklin-Fabrikkulisse als Hintergrund

em-Leseranlage

■ Dachbodenanlage mit historischen Modellbahnfahrzeugen der Nenngröße O

# Scheppernder Zugbetrieb auf Blechschwellen-Gleisen von Märklin

*Wertvolle Tin-plate-Fahrzeuge müssen nicht zwingend in der Vitrine verstauben. Dieses Schaustück zeigt, dass das Fahren mit diesen Raritäten im Mischbetrieb mit moderneren O-Modellen gut funktionieren kann*



Die linke Bahnhofseinfahrt wird von einem imposanten Reiterstellwerk geprägt

Schon als ich sechs Jahre alt war, baute mir mein Vater eine kleine, auf einer Platte fest aufgebaute Spielbahnanlage aus Märklin-H0-Material. Sie umfasste zwei unabhängige Kreise, die auf zwei verschiedenen Ebenen die jeweils am linken und rechten Anlagenrand aufragenden Berge in Tunneln durchquerten. Diese Anlage wurde zwar immer wieder erweitert, doch mit dem Erscheinen der Pola-Maxi-Bahn in Nenngröße O war es Anfang der 1970er-Jahre um mich geschehen – die Null war künftig mein Favorit.

## Start mit T 3 und Güterwagen

Meine Pola-Maxi-Grundausrüstung bestand aus einer Tenderlok der preußischen Gattung T 3 und zwei Güterwagen. Damit betrieb ich ab 1974 neben der H0-Anlage ein kleines O-Schaustück. Beide mussten Mitte der 1980er-Jahre umzugs-

bedingt abgebaut werden. Erst der Erwerb einer Eigentumswohnung mit großem Dachboden erlaubte später wieder Planungen für eine Anlage. Inzwischen war die Sammlung von Märklin-Blechbahnen in O kräftig gewachsen. Mitte der 1990er-Jahre machte ich mich schließlich ans Werk und schuf eine O-Anlage für meine Tin-plate-Fahrzeuge. Kaum war diese fertig, zwang ein erneuter Umzug zum Zerstückeln der Platte. Im Dachgeschoss der neuen Wohnung musste die Länge der Anlage von bisher sieben auf nunmehr fünfeinhalb Meter verkürzt werden.

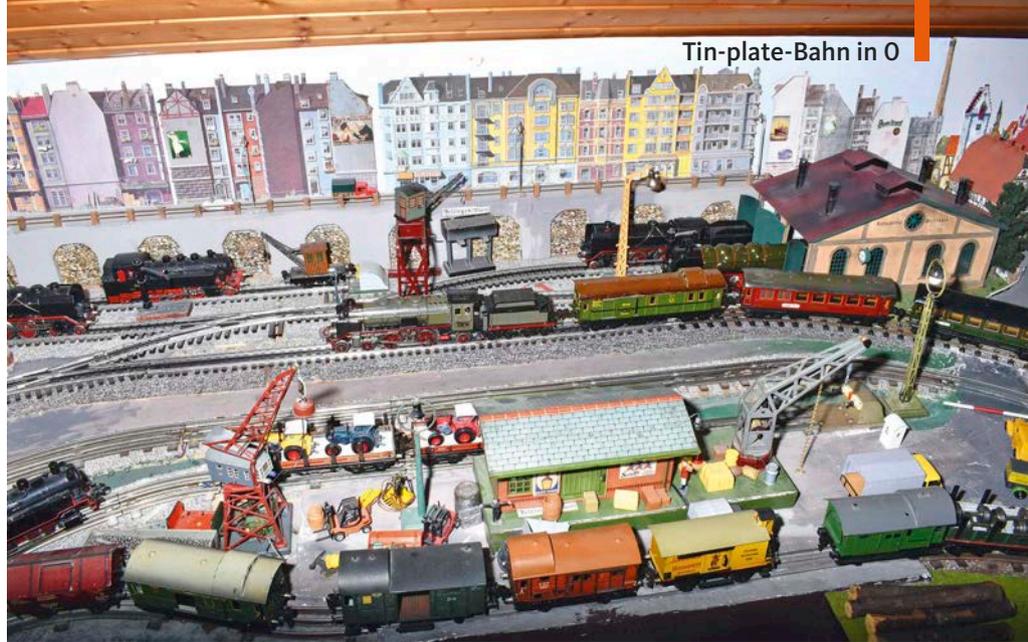
Es handelt sich um eine Rundumanlage, deren Innenbereich mit der Steuerzentrale nur durch das Herausheben eines Anlagensegments zu erreichen ist. Zwei parallele Gleise bilden die Hauptbahntrasse. Der innen liegende Kreis besteht aus Märklin-O-Weißblechgleisen eines Durchmessers von 120 Zentimetern. Der äußere Kreis wurde zunächst mit Paya-Gleisen aufgebaut, auf denen jedoch viele Fahrzeuge entgleisten. Deshalb tauschte ich alles gegen Gar-Graves-Gleise mit Holzschwellen aus. Um beide Bereiche optisch anzugleichen, klebte ich braun eingefärbte Holzstückchen zwischen die Blechschwellen der Märklin-Gleisstücke. Zur Schotterimitation dienen hellgraue Teppichbodenstreifen unter den Gleisen. Die nicht in Reichweite befindlichen Weichen sind elektrisch angetriebene von Bing und Märklin. Die meisten Weichen wurden mit beleuchteten Signallaternen auf Basis angepasster LGB-Bauteile ausgerüstet.

### Bahnhofsareal für sechs Züge

Beide Gleise münden in den sechsgleisigen Bahnhof mit dem charakteristischen Blech-Empfangsgebäude aus der Vorkriegsproduktion von kibri. Natürlich sind alle Gleise abschaltbar, sodass nicht im Einsatz befindliche Zuggarnituren geparkt werden können. Während das am rechten Bahnhofskopf befindliche Stellwerk bereits in meiner ersten O-Phase 1973 aus Holz entstand, baute ich das Brückenstellwerk am linken Bahnhofsrand erst zwei Jahrzehnte später aus Karton. Rechterhand des Bahnhofs befindet sich die kleine Lokeinsatzstelle mit einem zweistöndigen Lokscheunen. Auch dieser entstand aus Karton. Bekohlungsanlage und Besandungsturm stammen aus meiner O-Startphase. Die beiden Wassertürme sind ebenfalls Eigenbauten. Hinter dem Bw oberhalb einer Arkadenstützmauer bilden MZZ-Hintergrundkulissen mit Stadtmotiven den Abschluss. Auf der rechten Seite sind einige HO-Gebäude als Übergang zur Kulisse platziert.

### Feld- und Straßenbahn-Ergänzungen

Um die Betriebsmöglichkeiten zu erhöhen, wurde eine Oe-Überlandstraßenbahn hinzugefügt. Diese verbindet die Altstadt mit dem weitab gelegenen Kirmesplatz und endet beidseits in Kehrschleifen. Verbaut wurden HO-Weichen und -Flexgleise von Fleischmann. Die Oberleitung wurde aus zurechtgeschnittenen Rundhölzern für die Masten und 0,5-Millimeter-Draht für die

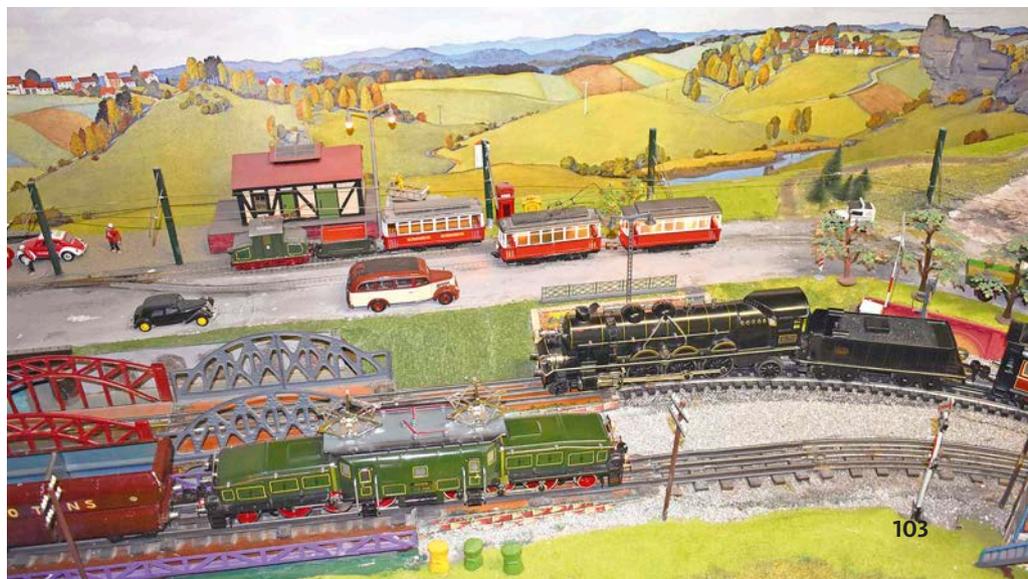


**Bahnbetriebswerk mit zweistöndigem Lokscheunen sowie Güterbahnhof im Vordergrund**



**Während auf der zweigleisigen Hauptbahn schwere Züge fahren, geht der Betrieb auf der Oe-Feldbahn eine Etage tiefer eher beschaulich vonstatten**

**Sogar für eine Straßenbahn auf Oe-Gleisen war auf dieser Anlage mit vorrangig historischen Fahrzeugmodellen noch Platz** Michael Haschek (5)





**Während ein schmucker Fernreisezug über die Hauptbahntrasse poltert, lädt im Hintergrund die Kirmes zum Besuch ein**

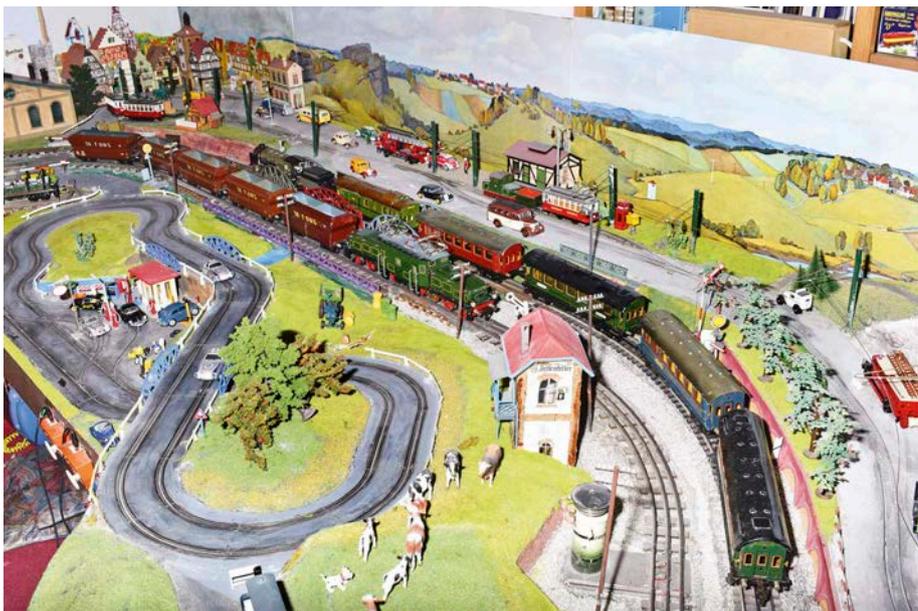


Ausleger angefertigt. Trieb- und Beiwagen entstanden aus Lehmann-Gnomy-Schiebestraßen-

bahnen mit einem Antrieb der Lima-HO-E 69. Auf dem Rummelplatz stehen Riesenrad und Karussell aus dem einstigen Wileco-Sortiment. Beide Fahrgeschäfte wurden motorisiert und mit bunter Beleuchtung versehen. Auf der linken Anlageseite dreht ein Oe-Feldbahnzug der Marke MagicTrain unterhalb der Hauptstrecke seine Runden. Um den Spielwert zu steigern, habe ich auf der dem Bahnhof gegenüberliegenden Seite auch noch eine Autorennbahn eingebaut.

» Diese O-Anlage kombiniert im Betrieb historische Blechbahnen und modernere Fahrzeuge

Gefahren wird umschaltbar mit Wechsel- oder Gleichspannung. Diese Zwitterlösung ist erforderlich, weil Märklin ab Mitte der 1930er-Jahre viele Triebfahrzeuge mit der 70er-Schaltung für Gleichstrombetrieb auf den Markt brachte. Obendrein erleichterte die Umschaltbarkeit die Anpassung modernerer Fahrzeuge für die Tinplate-Anlage – etwa einiger Dieselloks von Lima und Rivarossi. Der innere Gleiskreis ist zudem mit einem Trix-e.m.s.-Vorschaltgerät ausgestattet, das eine fahrstromunabhängige Dauerbeleuchtung der Loks und Wagen ermöglicht. Bevorzugt setze ich Märklin-O-Modelle der Vorkriegszeit ein. Aber auch Replikamodelle wie das Hehr-„Krokodil“ oder die 44er von Mundhenke bereichern den Fahrzeugpark. Daneben gibt es eine P 8 aus tschechischer Produktion und die mit einem Kesselwagenzug verkehrende 55er aus einem Pola-Maxi-Gehäuse und dem Fahrwerk des amerikanischen D-Kupplers von Rivarossi. Speziell dieser Mischbetrieb macht den Reiz meiner Anlage aus. *Michael Haschek*



**Integriert in diese O-Anlage wurde sogar eine Autorennbahn, damit es auch auf der Straße rollt**

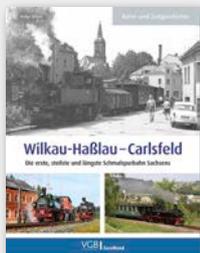
**Mit Wartung und Betrieb seiner Anlage hat Michael Haschek stets gut zu tun**

Michael Haschek (4)



## Buch & Film

**Wilkau-Haßlau – Carlsfeld, Erste, steilste und längste Schmalspurbahn Sachsens – Helge Scholz – 224 S., 211 Farb-/264 Schwarzweiß-Abb. – 49,99 € – VGB/GeraMond Media München – ISBN 978-3-96453-304-3**



Über diese sächsische Schmalspurbahn samt ihrer Superlative, die im Untertitel genannt werden, ist schon reichlich Literatur vorhanden. Hier dürfte nun das ultimative Buch über diese längst abgebaute, aber dennoch unvergessene Strecke vorliegen. Vorbildlich erscheint schon die Gliederung des Buches: Nach der Beschreibung des Bahnbaus in mehreren Etappen folgt eine virtuelle Fahrt in einem Schmalspurbus von Wilkau-Haßlau nach Carlsfeld. Anschließend werden die Bahnanlagen, Betriebsstellen, Anschlussgleise sowie Fahrzeugpark und -einsatz ausführlich und mit hervorragenden Aufnahmen aus allen Epochen beschrieben. Weitere kleinere und durchaus interessante Kapitel mit vielen Informationen folgen, bis es schließlich zu den etappenweisen Betriebseinstellungen und Gleisabbauten kommt. Hierin findet man neben vielen Fotos auch Karten, Gleispläne, Kursbuchauszüge und andere Originalunterlagen aus vergangenen Zeiten. Zwei Kapitel über besondere Fahrten sowie realisierte und noch geplante Museumsbahnprojekte runden das empfehlenswerte Werk ab. Nur zwei kleine Kritikpunkte bleiben: Immer wieder tauchen Abkürzungen wie WCd-, WS- oder WW-Linie auf – das sind typisch sächsische Streckenkürzel, die vielen Eisenbahnfans nicht geläufig

sind und zumindest einmal erklärt werden sollten. Zum anderen ist es gestalterisch unschön, dass Fließtextabschnitte schlecht lesbar im Himmel von einigen Fotos stehen. Doch das sind Kleinigkeiten, die den Wert des schönen Buches kaum schmälern. MW

**Mit der Bahn durch das Obere Mittelrheintal, Schienenwege im Welterbe zwischen Bingen und Koblenz – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 19,80 € – EK-Verlag, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg**

Das romantische Rheintal war bereits für Carl Bellingrodt eine beliebte Fotokulisse. So ist es kaum verwunderlich, dass das Team um Frank Thürmer im Laufe der Jahrzehnte angesammelte Szenen mit historischem Material der DB mischte und mit Drohnenaufnahmen der Bahn von oben abrundete. Leider fehlt es bei vielen Szenen am wirklich fotografischen Blick – zu oft dominieren Gegenlichtaufnahmen am helllichten Tag oder zeigen die Kameraleute ihre Vorlieben für Straßenleitplanken und Schrankenbäume. Nicht einmal das Versprechen des DVD-Coverbildes erfüllt sich, denn eine entsprechende Filmsequenz sucht man vergeblich. Dafür sind die meisten der historischen Einspieler absolut sehenswert. MKL

**Der Balkan-Express, Die Eisenbahnverbindung Remscheid-Lennep – Opladen – Kurt Kaiß – 192 S., 79 Farb-/162 Schwarzweiß-Abb. – 24,00 € – Verlag Astrid Kaiß, Leichlingen – ISBN 978-3-9818345-3-6**

Nein, bei diesem Buch in überarbeiteter Neuauflage handelt es sich nicht um ein



Werk zu Fernverkehrszügen nach Südosteuropa – der Untertitel klärt auf, um welche Bahnlinie es geht. Der „Balkan-Express“ ist eine liebevolle Umschreibung einer längst stillgelegten Nebenbahn im Bergischen Land. Das Buch ist gut lesbar geschrieben und angereichert durch eine Vielzahl historischer Aufnahmen nicht nur von Zügen in der Landschaft, sondern auch aus typisch bergischen Bahnhöfen, die obendrein gut gedruckt sind. Etwas wehmütig wirken die Bilder von Rückbauten und Bahnanlagen in verschiedenen Verfallszuständen. Bau der Bahnlinie, Betriebsführung, Einschränkungen des Personen- und Güterverkehrs, schließlich die Stilllegung – das alles wird ausführlich präsentiert. Bahnhofsgleispläne aus den verschiedenen Epochen, Infokästen und historische Fahrpläne sorgen für Abwechslung und runden das Werk ebenso ab wie interessante und ebenfalls gut bebilderte Kurzporträts der Bahnbetriebswerke Lennep und Opladen, die für die Bespannung der Züge verantwortlich waren. MW

**Mit BMB entlang der Schiene, Band 1: Baureihe 54<sup>15-17</sup>, Erfolgsmodell G 3/4, Bayerns letzte Güterzuglok – Andreas Knipping – 208 S., 53 Farb-/197 Schwarzweiß-Abb. – 34,90 € – Bee's Modellbahn, Warburg – ISBN 978-3-00-050524-9**



Der Modellbahn-Fachhändler BMB ist jetzt auch Buchverleger geworden. Grund dafür ist, dass es für die von Kiss Modellbahnen Deutschland in 16 Varianten angekündigte 1-Dampflok der Baureihe 54<sup>15-17</sup> (bay. G 3/4 H) leider kein ausführliches Vorbild-Buch gibt. Deshalb hatten Tom Steiner von BMB und Matthias Martin von Kiss die Idee zu diesem Band. Das Hardcoverbuch

im DIN-A4-Querformat enthält einige bislang unveröffentlichte Aufnahmen und gibt einen umfassenden Einblick in Geschichte und Konstruktion der zwischen 1919 und 1923 abgelieferten Güterzugloks. Auch ein Überblick zu 45 Jahren Betriebsdienst sowie zur Einsatzgeschichte ist enthalten. Zudem gibt es einen Tabellenteil mit dem Einzelverzeichnis aller 225 gebauten Maschinen nebst deren Verbleib. Abgerundet wird das Werk durch 14 Seiten über die zwei ersten Modellhandmuster der A- und B-Variante der G 3/4 H. Dieses Fachbuch ist der Auftakt für eine Reihe, die in loser Folge durch weitere Bände ergänzt werden soll. PP

**Alte Meister der Eisenbahn-Photographie: Detlev Luckmann – Udo Kandler – 144 S., 169 Schwarzweiß-Abb. – 29,80 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6241-2**

Etwas untypisch ist dieser Band, denn hier steht nicht nur die Eisenbahn im Mittelpunkt. Als Technikfan interessierte sich Detlev Luckmann für die dampfbetriebene Schifffahrt auf deutschen Gewässern. Aber auch Dampfwalzen waren vor seiner Kamera nicht sicher, was einleitend dokumentiert wird. Ein weiteres Kapitel zeigt uns spannende Momentaufnahmen von deutschen Hauptstrecken. Doch auch urbaner Verkehr mit Bus und Straßenbahn blieben vor seinem Fotoapparat nicht verschont.

Seine Liebe galt allerdings den Lokal-, Neben- und Industriebahnen, die den Schwerpunkt dieses Werkes bilden. Stimmungsvolle Bilder gibt es da von der Barytbahn Bad Lauterberg von Feld- und Abfuhrbahnen in verschiedenen Braunkohlerevieren und der Schwerindustrie. Ja sogar Kleinbahnen wie Wittlager Kreisbahn, Tecklenburger Nordbahn oder Sylter Inselbahn hatten es ihm angetan. Wer Kleinbahndylle liebt, wird um dieses Werk nicht herumkommen. WB

### Weiterhin erreichen uns:



**Zeitreisen auf sächsischen Schmalspurbahnen, Teil 1: 1900 bis 1938 (Dampfbahn Magazin Spezial 34) – Ingo Neidhardt/Helge Scholz – 68 S., 158 Farb-/25 Schwarzweiß-Abb. – 6,90 € – SOEG Verlag/SSB Medien, Zittau – ISSN 1866-2374**

**Die DB vor 25 Jahren: 1997, Ausgabe West – Autorenteam – 100 S., 193 Farb-/5 Schwarzweiß-Abb. – 12,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-7040-0**

**Eisenbahn-Fotografen 1925–1945: Heinz Finzel und Georg Otte, Mit der Kamera durch Deutschland und das besetzte Europa – 208 S., 250 Schwarzweiß-Abb./1 Farbkarte – 39,95 € – Verlag Nord-Süd-Express, Gröbenzell – ISBN 978-3-949665-05-9**

**Fahrzeug-Chronik, Band 18: Baureihe 52 GR der DR – Dirk Endisch – 96 S., 2 Farb-/77 Schwarzweiß-Abb. – 14,50 € – Verlag Endisch, Stendal – ISBN 978-3-947691-18-0**

**Bahnübergänge, Modelle–Technik–Gestaltung (MIBA Spezial 137) – Autorenteam – 100 S., 302 Farb-/21 Schwarzweiß-Abb. – 12,90 € – GeraMond Media, München – ISBN 978-3-96453-566-5**

■ H0-Segmentanlage der Epoche III

# Viel Bundesbahn-Betrieb in *Kirchberg/Baden*

*Eine transportable Ausstellungsanlage mit Bundesbahn-Motiven der Epoche III - das war das Ziel der Aktiven des Modellbau- und -eisenbahnclubs Werkstatt 87, als sie sich zusammenschlossen. Operation gelungen: Es entstand die großzügige und detailreiche Segmentanlage Kirchberg/Baden mit einer großen Bw-Anlage als Blickfang*



Links schließen sich weitere Anlagen des Bahnbetriebswerkes an wie dieser zweite Ringlokschuppen und das große Dienstgebäude rechts für die Einsatzleitung

Der optisch attraktivste Teil dieser HO-Anlage ist das weitläufige Bw-Areal mit großem Ringlokschuppen, in dem vorrangig Dampflokomotiven zu Hause sind Jürgen Albrecht (2)



Die Idee zum Bau der Modellbahnanlage „Kirchberg/Baden“ entstand im April 1993 während einer Ausstellung des MEC Bruchsal. Wir waren damals nur zu dritt als Interessensgruppe unterwegs und hofften, dass sich unser Team im Laufe der Zeit deutlich vergrößern würde. Mit neuen Ideen wieder zu Hause, wurden für die Realisierung unserer geplanten Anlage einige Eckpunkte aufgestellt, nach denen wir vorgehen wollten: Die Anlage sollte aus transportablen Segmenten bestehen, um sie an verschiedenen Orten entsprechend den Gegebenheiten aufbauen zu können. Ein Schattenbahnhof sollte viele Zuggarnituren auf die Strecke bringen und damit einen abwechslungsreichen Zugbetrieb bieten können. Da hauptsächlich Schienenfahrzeugmodelle nach dem internationalen Zweileiter-Gleichstrom-System vorhanden waren, sollte die Anlage nach diesem Betriebssystem gebaut werden.

### Oberste Prämisse: viel Betrieb

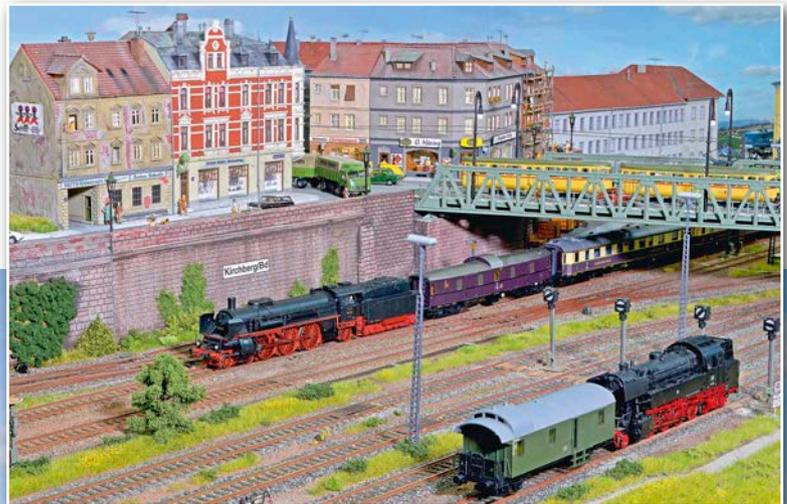
Auf einer öffentlich ausgestellten Modellbahnanlage muss etwas laufen, das war uns von Anfang an klar. Schließlich will das Publikum Betrieb sehen. Jeder sollte dabei sein rollendes Material nach eigenem Gutdünken einsetzen dürfen. Es sollte all das fahren, was jedem einzelnen unserer Gruppe Spaß macht. Das Aussehen der Anlage lehnt sich an der Bundesbahn-Epoche III an, orientiert sich also an Alltagsszenen des Zeitraums 1958 bis 1968. Wir legten uns auf eine zweigleisige Hauptstrecke nach dem „Hundeknochen-Prinzip“ fest, auf der die Züge an beiden Endpunkten wenden und zum Ausgangspunkt zurückkehren. Dadurch sollte ein möglichst ununterbrochener Fahrbetrieb ermöglicht werden.

Wenige Wochen nach den ersten Ideen zu dem beschlossenen Vorhaben stand bereits der Bahnhofsgleisplan fest, erdacht von einem unserer Gründungsmitglieder. Anhand dieses Plans wurden die ersten sechs Segmente der Anlage mit dem Bahnhof gebaut. Im Verlauf dieser Bauarbeiten stieß das vierte Mitglied der aktiven Modellbahnerrunde dazu. Durch seine Elektronikkennt-

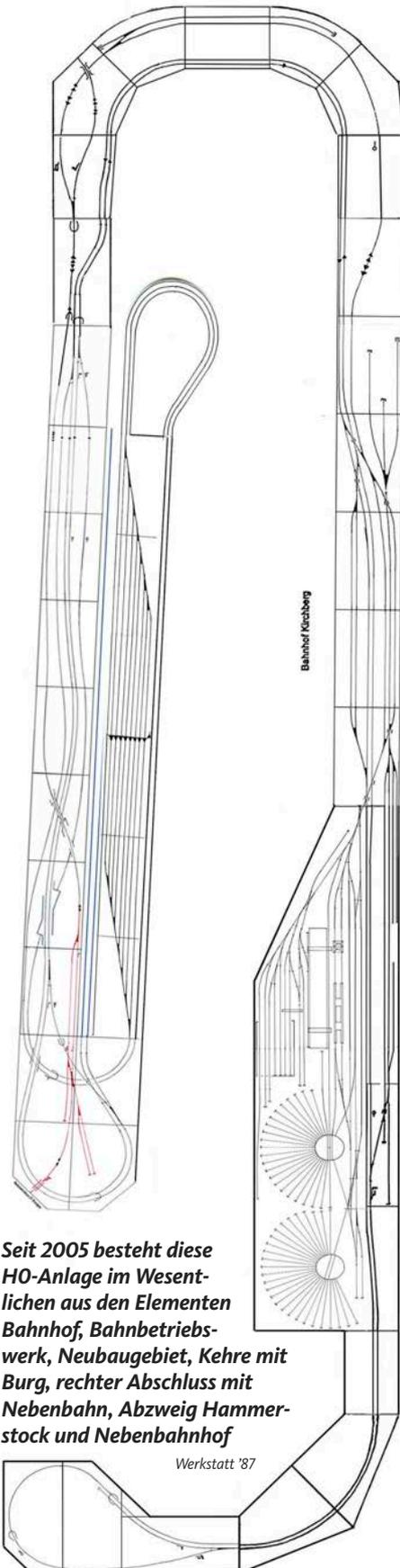
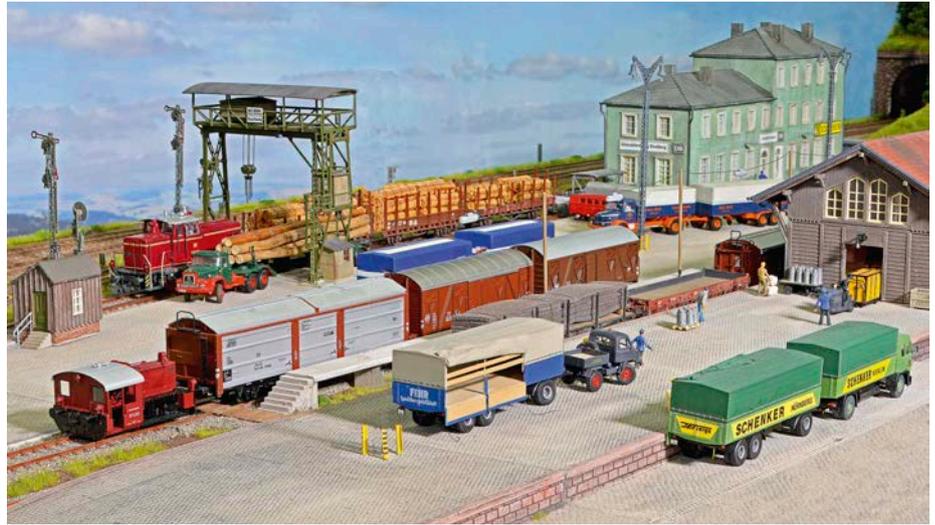


*Hinter den Behandlungsanlagen zum Kohlefasen, Besanden, Wassernehen und Entschlacken steht ein Rechteckschuppen, der vornehmlich Dieselloks beherbergt*

*Der Bahnhof Kirchberg/Baden ist das Herzstück der HO-Anlage. Er ermöglicht Reisezughalte an fünf Bahnsteiggleisen und bietet Güterzügen eine ungehinderte Durchfahrt. Die Bahnhofseinfahrt wird von einer Straßenbrücke mit Tramgleisen überspannt*



**Beindruckend ist auch die Größe des Güterbahnhofs mit Ladestraße und -rampe, Frachtschuppen und Bockkran für den Umschlag von Stammholz** Jürgen Albrecht (4)



**Seit 2005 besteht diese HO-Anlage im Wesentlichen aus den Elementen Bahnhof, Bahnbetriebswerk, Neubaugebiet, Kehre mit Burg, rechter Abschluss mit Nebenbahn, Abzweig Hammerstock und Nebenbahnhof**

Werkstatt '87

nisse hat er das Team auf glückliche Weise ergänzt. Er hat das Hauptstellpult, von dem aus die Anlage kontrolliert wird, einschließlich aller elektronischen Bauteile gebaut und ist bis heute zuständig für alle Belange in Sachen Stromversorgung und Steuerung der Anlage. Als Gleismaterial haben wir das damals neue Roco-Line-Gleis gewählt, das in echtem Steinschotter verlegt wurde.

### Seit 1994 stetig gewachsen

Nach eineinhalb Jahren Bauzeit haben wir unsere HO-Anlage im Herbst 1994 zum ersten Mal auf einer Ausstellung der Öffentlichkeit mit großartiger Resonanz gezeigt. Ab 1996 war ein gemeinsames Bauen an der Anlage infolge von Problemen mit dem bisher genutzten privaten Keller nicht mehr möglich. Über Vereinsräume verfügten wir leider nie, sodass alle seither erfolgten Baumaßnahmen, Neu- und Umbauten sowie Reparaturen nur noch von den verbliebenen zwei Aktiven zu Hause im Alleingang durchgeführt werden mussten.

Glücklicherweise stieß in der Zwischenzeit wieder ein dritter Mitstreiter hinzu, der uns mit wertvollen Schreinerarbeiten unterstützt. Weitere Aktive unseres Clubs – der ja nicht nur aus Modellbahnern besteht – helfen uns mittlerweile beim Ausstellungsbetrieb. Auf eine Beleuchtung haben wir zunächst bewusst verzichtet, denn die auf Ausstellungen übliche Ausleuchtung hätte davon nicht mehr viel übrig gelassen. Zudem mussten die Pläne den Geldbeuteln der Erbauer angepasst werden, denn bis heute wird die Anlage rein privat und ohne Sponsorengelder finanziert.

### Bahnhof Kirchberg in Baden

Für die sechs Segmentkästen des Bahnhofes haben wir die Maße von 120 Zentimetern Länge, 80 Zentimetern Breite und eine Rahmenhöhe von 19,5 Zentimetern festgelegt. Für den Bau des Rahmens wurde zehn Millimeter dickes Sperrholz verwendet, für Trassen und sonstigen Unterbau solches von acht Millimetern. Da es sich um die ältesten Segmente handelt, erfolgte 2021 eine komplette Renovierung bzw. Neuge-

staltung des Bahnhofs und seines Umfeldes. Das neue Empfangsgebäude von Kirchberg wurde aus einem Faller-Bausatz des Bahnhofs Neustadt (Weinstraße) errichtet. Rechts davon schließt sich ein großes Bankgebäude an, das aus den Resten des alten Empfangsgebäudes entstand. Links davon befindet sich das Bahnpostamt, das auch über ein Verladegleis verfügt. Um der Bahnhofsszenerie mehr Tiefe zu verleihen, wurde dieses Gebäude auf ein Bahnhofsansatzstück gesetzt, das auf der Bedienerseite an die Bahnhofssegmente angebaut wird und diese Stelle um 20 Zentimeter erweitert.

### Bw mit mehreren Lokschuppen

Das Bahnbetriebswerk besaß zunächst nur einen Ring- und einen Rechtecklokschuppen. Nach einem Umbau 2008 sind auf einer Gesamtlänge des Bw von 6,50 Metern nunmehr zwei Ringlokschuppen mit Drehscheibe sowie ein siebenständiger Rechtecklokschuppen vorhanden. Es besteht aus fünf Anlagensegmenten mit einer größten Breite von 1,25 Metern. Zusammen mit den davor liegenden Streckensegmenten hat die Anlage an dieser Stelle eine Tiefe von bis zu 170 Zentimetern. Die Bw-Betriebsgebäude sind im Wesentlichen aus Pola-Teilen entstanden. Für den Ringlokschuppen 1 wurde ein neues Dach mit Oberlichtaufbau entworfen, um etwas Abwechslung in die doch recht große Dachlandschaft zu bringen. Für weitere Unterschiede zwischen den großen Schuppen sorgt der Sammelrauchabzug mit zwei großen Schornsteinen am Haus 1 gegenüber den Einzelrauchabzügen auf Haus 2. Die beiden Bekohlungskrane aus Faller-Material laufen auf Kranbahnen, die aus einer Auhagen-Fachwerkbücke gebaut wurden. Diese Kranbahnen ermöglichen es, den gesamten Bereich des Kohlebansens zu erreichen, dessen Wände aus Spörle-Gießformen entstanden.

### Neubaugebiet im Gleisbogen

Das Neubaugebiet wurde aus dem Wunsch heraus geboren, eine Baustelle der 1960er-Jahre zu zeigen. Nach erfolglosem Warten auf den Zube-

hörmarkt reifte die Erkenntnis, dass von dort in absehbarer Zeit keinerlei Kranmodelle in der von uns gewünschten Art zu erwarten waren. Das Schicksal spielte mir jedoch die Betriebsanleitung eines Liebherr-Krans mit Maßzeichnungen in die Hände, nach der ich einen ersten Nadelauslegerkran aus Messingprofilen, -blechen und -drähten gebaut habe. Das machte mir derart viel Spaß, dass irgendwann 13 Kranmodelle zur Verfügung standen, für die ich ein entsprechendes Tätigkeitsfeld schaffen wollte. In einem 90-Grad-Bogen mit einem Gleisradius von 175 Zentimetern wurden verschiedene Baumaßnahmen des

» **Es ist bewundernswert, dass eine Handvoll Modellbauer eine solch fantastische Anlage betreibt**

Hoch-, Tief- und Straßenbaus dargestellt. Dafür wurden die ursprünglichen Segmente durch weitere Teile erweitert. Die darauf zu sehenden Rohbauten bestehen aus kibri-Teilen mit selbst hergestellten Erweiterungen (Stahlbetonbau) oder wurden komplett selbst gebaut (Wohngebäude in Ziegelbauweise), wobei die unzähligen Ausstattungsteile von kibri und Preiser stammen.

### **Kehre mit historischer Burg**

Auf einigen Segmenten wurde die Gleiswende für das vom Betrachter aus gesehen linke Anlagenende geschaffen. Auf diesem Anlagenteil biegt die zweigleisige Hauptstrecke in einen Tunnel im Hintergrund ab, um dort scheinbar zu verschwinden. Tatsächlich ist es jedoch nur das linke (Gegen-)Gleis, das hinter dem Tunnelmund endet. Das rechte Gleis tritt nach einer 180-Grad-Kehre wieder als Nebenbahngleis aus einem weiteren Tunnelportal ans Tageslicht und mündet am Abzweig „Kehre“ in die zweigleisige, zum Bahnhof Kirchberg strebende Hauptstrecke ein. Auf dem toten Gleisabschnitt des linken Streckengleises konnte aufgrund der Betriebsruhe eine Gleisbaustelle eingerichtet werden. Auf der

Anhöhe, die von den Bahngleisen umfahren wird, steht die Ruine einer Burg, in der in grauer Vorzeit die Markgrafen von Kirchberg residierten. Der Burgfried ist heute als Aussichtsplattform hergerichtet, von dem man einen guten Blick in den zu seinen Füßen liegenden Bauernhof hat. Auch diese Segmente wurden 2021 in großen Teilen neu begrünt und aufgeforstet, teilweise umgestaltet und mit einer Beleuchtung versehen.

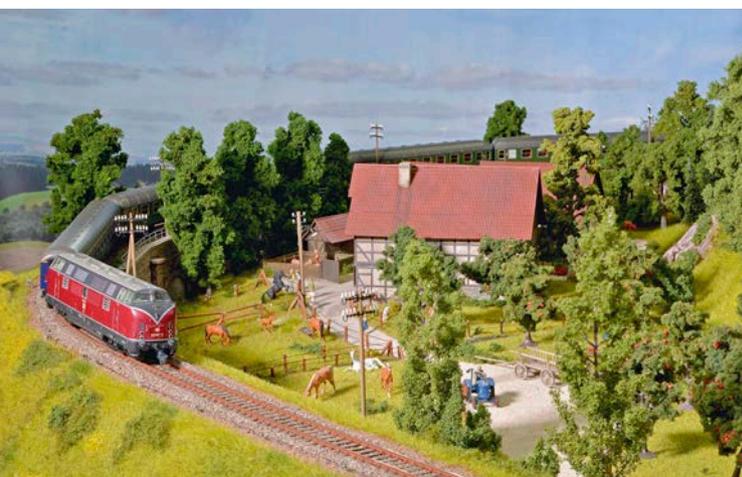
### **Nebenbahn und Kieswerk**

Die Segmente der Nebenbahn wurden frühzeitig mehrmals umgebaut, bis sie für ihre heutige Aufgabe als rechter Anlagenabschluss tauglich waren. Dazu wurden sie an der hinteren Segmentkante erweitert, um zusätzlich die bisher im Hintergrund verlaufende zweigleisige Hauptstrecke aufnehmen zu können. Mit der Fertigstellung der entsprechenden Segmente ergab sich somit nahezu eine Rundumanlage. Die Bestandteile des Kieswerks wurden aus kibri- und Revell-Teilen gebaut und weisen neben einem Gleisanschluss auch regen Lkw-Verkehr auf. Die hier zu sehenden Baustellenfahrzeuge wurden weitgehend selbst gebaut bzw. aus Serienmodellen umgerüstet.

Der Abzweig Hammerstockerstreckt sich auf dem kompletten Anlagenschenkel im Rücken der Bedienungsmannschaft. Hierbei war die Idee maßgebend, den eine Etage tiefer liegenden Schattenbahnhof kreuzungsfrei mit einer möglichst sanft geneigten Gleisführung an die Hauptstrecke anzubinden. Die guten Betriebserfahrungen der letzten Jahre haben dieses Konzept bestätigt. Während die Hauptstrecke auf den Endsegmenten auf gleicher Höhe wendet und somit an dieser Stelle dem Hundeknochen-Prinzip folgt, fahren die an der Abzweigstelle ausgeleiteten Züge in den hinter den Segmenten liegenden Schattenbahnhof, um dort zu wenden und gegebenenfalls auf einem Wartegleis dem nächsten Einsatz entgegenzusehen.

### **Zuversichtlich in die Zukunft**

Reparaturen, Renovierung und Neubauten stellen immer wieder große Anforderungen an das



*Beschaulicher geht es auf den Nebenbahntrassen dieser Anlage zu, etwa wenn ein Reisezug den Bauernhof umfährt ...*



*... oder ein mit DB-V 100 bespannter Eilzug durch Wald und Wiesen rollt und die Reisenden dem Pferdefuhrwerk zuwinken* Jürgen Albrecht (5)



*Das Neubaugebiet mit den vielen Baustellen und Kranen wird von den Zügen in einem großen Bogen umfahren. Bewundernswert ist, mit wie viel Akribie die Szenen gestaltet wurden*



*Auch der DB-Dampftriebwagen hat ein Auskommen auf der Nebenbahn und bedient die verkehrsschwachen Tageszeiten zwischen früh und abends*



*Der Ausstellungsbetrieb beweist, dass auch ein betagter Lima-VT noch gute Dienste zu verrichten vermag*



**Auch die Industrie hat auf dieser HO-Anlage Platz bekommen. So gibt es im Bahnhofsumfeld ein großes Fahrzeugwerk von Daimler Benz**

**An der Nebenbahntrasse hat sich ein Sand- und Kieswerk etabliert und verlädt die im Umland geförderten Schüttgüter auf die Bahn**



**So schön kann Modellbahn sein: Dreiklang von Fluss, Straße und Schiene mit Kleinbahnidyll am Ufer und kombinierter Diesel- und Ellok-Power oben auf der Hauptbahntrasse** Jürgen Albrecht (4)



mit derzeit zwei bis drei Aktiven doch recht kleine Arbeitsteam, sodass oftmals Prioritäten über die Reihenfolge der Arbeiten bestimmen. Seit über zehn Jahren laufen die Vorbereitungen zur Digitalisierung des Fahrbetriebs auf der Gesamtanlage, von denen sich einige Installationen bereits jetzt schon positiv auch im Analogbetrieb bemerkbar machen. Das Bahnbetriebswerk wird schon seit einigen Jahren als selbstständiger Betriebsteil digital gesteuert. Parallel sind zehn neue Segmente für den rechten Anlagenabschluss im Bau, welche die vorhandenen Segmente ersetzen sollen. Wer sich über unsere weiteren Aktivitäten informieren oder bei uns mitmachen möchte, ist herzlich eingeladen, unsere Internetseite [www.werkstatt87.de](http://www.werkstatt87.de) zu besuchen. *Bernhard Albrecht*



# Echtes Bahnerlebnis



## 3 gute Gründe, warum Sie *eisenbahn magazin* lesen sollten:

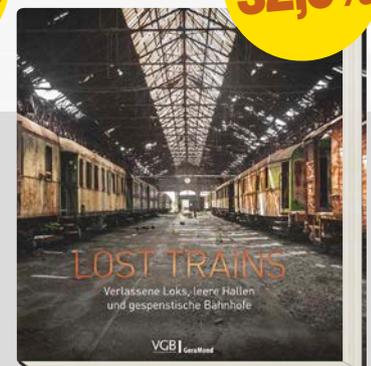
- ✓ Nur *eisenbahn magazin* beleuchtet in jedem Heft ein angesagtes Baureihen- oder Fahrzeugthema umfassend in Vorbild und Modell
- ✓ Nur in *eisenbahn magazin* finden Sie in jeder Ausgabe einen kritischen Vergleichstest mehrerer verfügbarer Modelle einer Baureihe oder Baureihenfamilie verschiedener Hersteller
- ✓ In *eisenbahn magazin* informieren wir Sie natürlich auch umfassend über das aktuelle Bahngeschehen und halten Sie jeden Monat auf dem Laufenden, welche Produkte neu im Modellbahnfachhandel erhältlich sind.

Jetzt *eisenbahn magazin* lesen, aktuellen Buch-Bestseller wählen und zusammen richtig sparen

\* nur im Inland

Sie sparen **40,6%**

Sie sparen **32,5%**



Frühe Bundesbahn € 59,00  
 12 Ausgaben EM Magazin\* € 100,80  
 Regulärer Preis ~~€ 159,80~~  
 Ihre Ersparnis € 64,90  
**Gesamtpaket nur € 94,90**

Lost Trains € 39,99  
 12 Ausgaben EM Magazin\* € 100,80  
 Regulärer Preis ~~€ 140,79~~  
 Ihre Ersparnis € 45,89  
**Gesamtpaket nur € 94,90**

Jetzt das em-Vorteilspaket online bestellen unter [www.eisenbahnmagazin.de/einsteigen](http://www.eisenbahnmagazin.de/einsteigen)



Hier geht's direkt zum Abo

Nicht verpassen:  
Das neue Heft  
erscheint am  
12. April 2023

**IMPRESSUM**

**Heft:** Ausgabe 4/2023, Nummer 670, 61. Jahrgang  
**Editorial Director:** Michael Hofbauer  
**Chefredakteur:** Florian Dürr (v.i.S.d.P.)  
**Redaktion:** Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schrickler (Vorbild, fr); Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)  
**Mitarbeitende an dieser Ausgabe:** Bernhard Albrecht, Jürgen Albrecht, Wolfgang Bdinka, Thomas Bradler, Hans Doblinger, Michael Dostal, Guus Ferrée, Peter Garke, Michael Haschek, Rainer Heinrich, Heiko Herholz, Klaus Kampelmann, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Andreas Mausolf, Peter Pernsteiner, Harald Schönfeld, Gunnar Selbmann, Holger Späing, Oliver Strüber, Martin Weltner, Alexander Wilkens  
**Schlussredaktion:** Jana Müller, Matthias Müller  
**Redaktionsassistent:** Caroline Simpson  
**Layout:** Rico Kummerlöwe  
**Leitung Produktion Magazine:** Sandra Kho  
**Producerin:** Joana Pauli

**Verlag:** GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11 a, 80797 München  
**Geschäftsführung:** Clemens Schüssler, Gerrit Klein  
**Gesamtleitung Media:** Jessica Wygas, jessica.wygas@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)  
**Anzeigenleitung:** Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de  
**Anzeigenposition:** Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de  
**Vertriebsleitung:** Dr. Regine Hahn  
**Vertrieb/Auslieferung:** Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)  
**Litho:** Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich  
**Druck:** Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2023, GeraMond Media GmbH. ISSN 0342-1902  
Gerichtsstand ist München.  
Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.  
Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.  
Für unverlangt eingesandenes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.



**KUNDENSERVICE, ABO und EINZELHEFTBESTELLUNG**

✉ **EISENBahn MAGAZIN ABO-SERVICE**  
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching  
☎ +49 (0)89/46 22 00 01  
Unser Kundenservice ist Mo.-Fr. 08.00-18.00 Uhr telefonisch erreichbar.  
@ **leserservice@eisenbahnmagazin.de**  
🌐 **www.eisenbahnmagazin.de**  
Zugang zum em-Jahrgangsarchiv unter **www.eisenbahnmagazin.de/download**

Preise: Einzelheft 8,40 € (D), 9,20 € (A), 13,50 CHF (CH), 9,70 € (Be, Lux), 9,90 € (NL), 90,95 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 94,80 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

**Abo bestellen unter [www.eisenbahnmagazin.de/abo](http://www.eisenbahnmagazin.de/abo)**  
Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ0000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Eisenbahn Magazin erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten Eisenbahn Magazin (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

**Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter [www.mykiosk.de](http://www.mykiosk.de)**

**LESERBRIEFE & BERATUNG**

✉ **EISENBahn MAGAZIN,**  
INFANTERIESTRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN  
☎ +49 (0)89/13 06 99 724  
☎ +49 (0)89/13 06 99 100  
@ **redaktion@eisenbahnmagazin.de**  
🌐 **www.eisenbahnmagazin.de**

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

**ANZEIGEN**

@ **anzeigen@verlagshaus.de**  
**Mediadaten:** [www.media.verlagshaus.de](http://www.media.verlagshaus.de)  
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2023



Carl Bellingrodt/Sig. Oliver Strüber



Werk

■ **Im Fokus: Diesellokomotiven der Baureihe V 188**  
**Doppelkriegslok im Zivileinsatz**

Von der Deutschen Wehrmacht in erster Linie für die Beförderung von Eisenbahngeschützen beschafft, standen die schweren Doppel-Diesellokomotiven im Zweiten Weltkrieg kaum im Einsatz. Zwei der drei gebauten Exemplare wurden bei der DB aufgearbeitet und als V 188 001 a/b und 002 a/b bis ins Jahr 1972 hinein eingesetzt. Wir verfolgen die Geschichte der Vorbildlokomotiven und präsentieren passend zur abgebildeten Roco-HO-Neuheit 2023 auch sämtliche bisher erschienenen Modellumsetzungen.

■ **Verglichen & gemessen: HO-Elloks der DB-Baureihe 103<sup>1</sup>**  
**InterCity-Zugpferde im Testbetrieb**



Die Baureihe 103<sup>1</sup> war über Jahrzehnte hinweg für hochwertige Reisezüge der DB unverzichtbar. Ob die HO-Konstruktionen von ESU, Märklin, Piko und Roco ebenso erfolgreich und technisch ausgewogen sind, wird unser Vergleichstest zeigen.

■ **Scheibenlaufräder**  
**Zweitverwertung an O3<sup>10</sup>**

Zu den Vereinfachungen bei Übergangskriegslokomotiven und Kriegslokomotiven zählten Vollscheiben-Vorlaufräder. Weil in Westdeutschland nach 1945 wenig Bedarf an Kriegsloks bestand, verwertete man bestimmte Komponenten. Einige DB-O3<sup>10</sup> erhielten deshalb bald Scheibenlaufräder. Das sorgte für ein ungewöhnliches Aussehen



Gerhard Moll/Eisenbahnmagazin

■ **Anlagen: HO-Schaustück**  
**Bassumer Modellbahnfreunde**  
**Erinnerungen an die Rollbahn**

Ein Freundeskreis aus acht Modellbahnern werkt seit einigen Jahren an einer HO-Großanlage, die einen kleinen Ausschnitt der inzwischen 150-jährigen „Rollbahn“ Hamburg – Wanne-Eickel mit einem Zugbetrieb um 1970 zeigt.



\* Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen vorbehalten

**Damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen:** Scannen Sie den QR-Code, um die nächsten beiden Hefte im günstigen Mini-Abo für nur 9,90 Euro (4,95 Euro pro Heft) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind und sparen 41 Prozent gegenüber dem Einzelverkaufspreis! [www.eisenbahnmagazin.de/abo](http://www.eisenbahnmagazin.de/abo)



**41 Prozent sparen:**  
**2 Hefte für nur 9,90 Euro!**



© Otto Humbach

**MIBA-  
Neuheiten-  
Ausgabe**  
auch als eMag  
erhältlich

# Neuheiten 2023 komplett und kompetent

116 Seiten – topaktuell!!  
Neuheiten-Report 2023

**SONDERAUSGABE**  
in Kooperation mit  
**eisenbahn**  
Modellbahn magazin

8 8784, 75. Jahrgang  
Deutschland € 12,90  
Österreich € 14,20  
Schweiz CHF 20,60  
Belux € 14,80

www.miba.de

ISSN: 978-3-96453-667-9  
4 194064 312905

**Sonderausgabe  
Neuheiten 2023**

**MIBA**  
DIE EISENBAHN IM MODELL

**Alle Nenngrößen, alle Hersteller**  
über 600 Fotos • 188 Firmen  
Modelle, Motive, Meinungen

Preiser  
HO

Roco V 188 in HO

Märklin 01.10  
in HO

Hobbytrain  
E 60 in N

Avantgarde  
Apfelbaum  
in HO

Auhagen  
Stadthaus

Piko  
93.0  
in TT

Lenz Starterset  
Digital plus

Märklin Vectron als Dual Mode-Lok in HO

Fleischmann  
01 in N

Rietze  
Alexander Dennis  
Enviro 500 in HO

KM1 Ardelt-  
Dampfkran  
in 1

ESU LokPilot5  
nano E24

**Jetzt am Kiosk**

**Was erwartet Sie im Heft?**

- ✓ ca. 188 Firmen - ca. 600 Fotos
- ✓ Modelle, Motive, Meinungen
- ✓ 116 Seiten Umfang

**Prallvoll mit Modellen  
und Meinungen:**

Das ist einmal mehr das *MIBA-Neuheitenheft* mit seinem einzigartigen Überblick über die wichtigsten Modellbahn- und Zubehörneuheiten des Jahres 2023.

Das *MIBA-Team* recherchiert für Sie die Neuheiten von rund 188 Firmen, sprach mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasst für Sie alles zusammen in der heißesten *MIBA-Ausgabe* des Jahres.

Best.-Nr. 53667 • € 12,90

Hier geht's  
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter [www.miba.de/report](http://www.miba.de/report)



# PIKO

Mit modernisierter Front!



## Elektrolok 117 110 DB Ep. IV

Mit der Neukonstruktion der Baureihe E17 präsentiert PIKO eine weitere bekannte Altbau-Elektrolokomotive. Die markanten Formen des Vorbildes wurden perfekt ins Modell übertragen. Vielfältige Lichtfunktionen, wie digital schaltbare Beleuchtungen in Führerstand und Maschinenraum sowie eine Führerpultbeleuchtung, setzen die Lokomotive optimal in Szene.

FORM NEU  
2023



### Elektrolokomotive 117 110 DB Ep. IV

- |  |           |
|--|-----------|
| 51490 Gleichstrom  | 239,00 €* |
| 51491 Wechselstrom, inkl. PSD XP   | 289,00 €* |
| 51492 Gleichstrom, mit Sound inkl. PSD XP S und <b>PIKO TrainSound</b> <sup>®</sup> onboard  | 349,00 €* |
| 51493 Wechselstrom, mit Sound inkl. PSD XP S und <b>PIKO TrainSound</b> <sup>®</sup> onboard | 349,00 €* |



\* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im aktuellen Katalog 2023, im Fachhandel oder direkt bei PIKO.



PLUS  
16 Seiten

# 50 Ausflugsziele für Eisenbahn-Fans

Ringlokschuppen und Museen, die Sie 2023 besuchen können



Museums-Bw, Werkstätten und Veranstaltungsorte

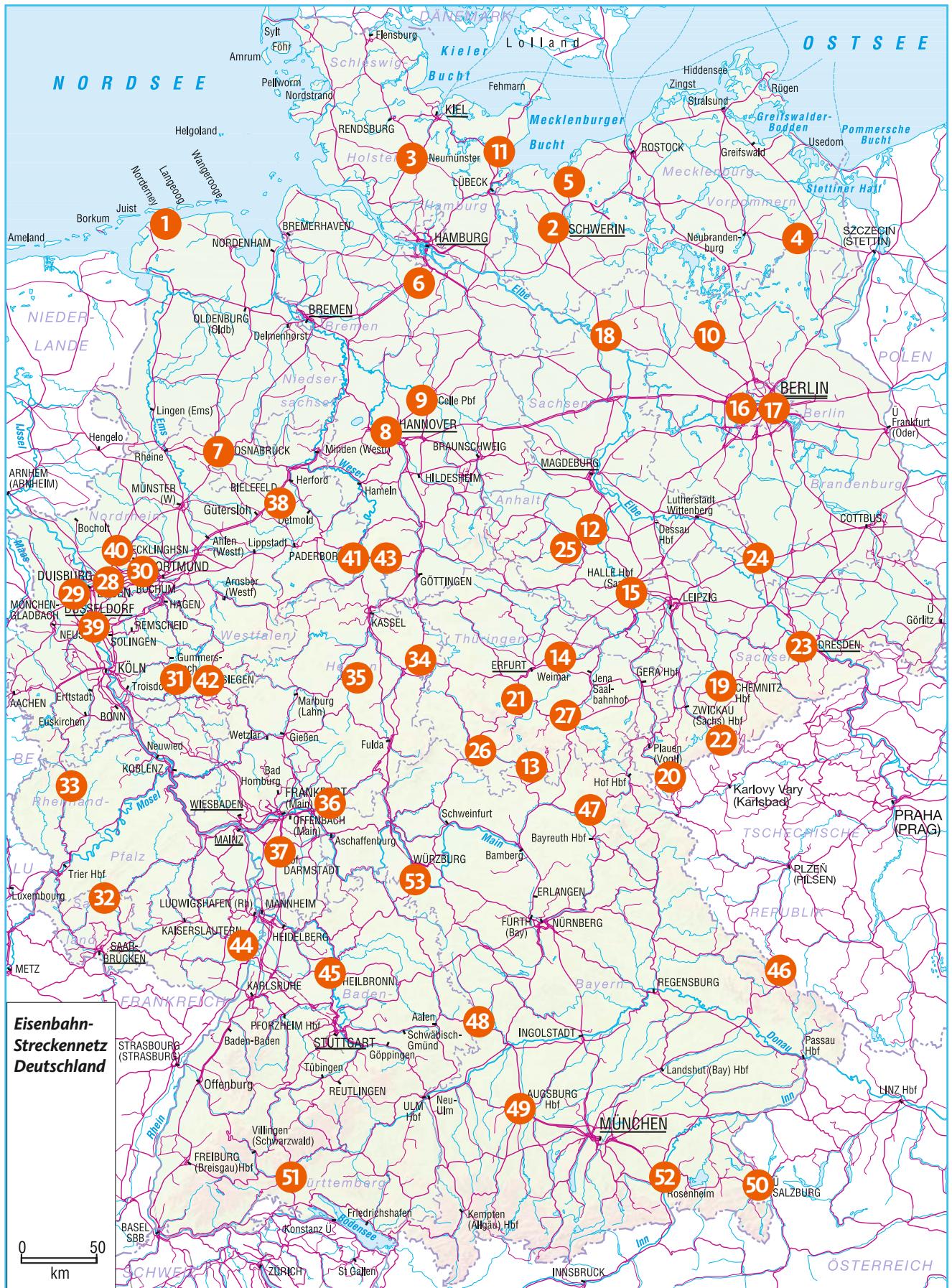
## *Ringlokschuppen*

Wo es sie noch gibt, wie sie heute genutzt werden

eisenbahn  
Modellbahn magazin



# Sehenswerte Ringlokschuppen in Deutschland



**Zeichenerklärung:**



## Liebe Leser,

große Bahnbetriebswerke (Bw) mit Drehscheibe und allen Behandlungsanlagen für Dampf-, Diesel-, Elektrotriebfahrzeugen oder (Akku-)Triebwagen sind heute selten geworden. Die technischen Anlagen wurden nach der Aufgabe des Bw meist schnell abgerissen, dagegen haben die massiven Ringlokschuppen oft überlebt. Während die DB AG oder private Bahnen noch einige Lokschuppen täglich nutzen, wurden andere unter Denkmalschutz gestellt und einige von Eisenbahnfreunden zur Unterbringung ihrer historischen Fahrzeuge übernommen. Leider standen bzw. stehen die oft großen Schuppen

auch mancherorts der städtebaulichen Entwicklung im Wege oder sind nach Jahren des Leerstands eingestürzt, weshalb es zuletzt immer weniger wurden. Doch die hier beispielhaft vorgestellten Ringlokschuppen beherbergen für Eisenbahn- und Modellbahnfreunde interessante Ausstellungen, die historisch wertvoll sind und Anlass sein sollten, auf einer Reise einen gezielten Stopp einzulegen. Öffnungszeiten und besondere Aktionstage findet man auf den jeweiligen Internetseiten der Vereine bzw. Betreiber. Viel Vergnügen mit unseren Reisetipps wünscht Ihnen

Martin Menke

### Region Nord

- 1 Norden, Eisenbahnmuseum ..... 4
- 2 Schwerin, Mecklenburgisches Eisenbahnmuseum ..... 4
- 3 Neumünster, Kulturlokschuppen... 4
- 4 Pasewalk, Eisenbahnerlebniszentrum ..... 5
- 5 Wismar, Eisenbahnmuseum ..... 5
- 6 Buchholz, Wohngebäude ..... 5
- 7 Osnabrück, Stadtentwicklungsprojekt ..... 5
- 8 Hannover, Denkmal..... 5
- 9 Celle, OHE-Werkstatt..... 5
- 10 Neuruppin, Werkstatt..... 5
- 11 Neustadt (Holstein), Kulturschuppen ..... 5

### Region Ost

- 12 Staßfurt, Eisenbahnmuseum..... 6
- 13 Sonneberg, Eisenbahnmuseum... 6
- 14 Weimar, Eisenbahnmuseum ..... 6
- 15 Halle (Saale), Eisenbahnmuseum... 6
- 16 Berlin, Deutsches Technikmuseum ..... 7
- 17 Berlin-Schöneweide, Eisenbahnmuseum..... 7
- 18 Wittenberge, Eisenbahnmuseum... 7

- 19 Chemnitz-Hilbersdorf, Eisenbahnmuseum ..... 8
- 20 Adorf, Eisenbahnmuseum ..... 8
- 21 Arnstadt, Eisenbahnmuseum ..... 8
- 22 Schwarzenberg, Eisenbahnmuseum ..... 10
- 23 Dresden, Eisenbahnmuseum .... 10
- 24 Falkenberg (Elster), Eisenbahnmuseum..... 10
- 25 Aschersleben, Eisenbahnmuseum..... 10
- 26 Meiningen, Dampfloswerk..... 10
- 27 Saalfeld, Eisenbahnwerkstatt.... 10

### Region West

- 28 Mülheim an der Ruhr, Kulturschuppen ..... 11
- 29 Krefeld, Eisenbahnwerkstatt ..... 11
- 30 Bochum-Dahlhausen, Eisenbahnmuseum..... 11
- 31 Dieringhausen, Eisenbahnmuseum..... 12
- 32 Hermeskeil, Eisenbahnmuseum ... 12
- 33 Gerolstein, Eisenbahnwerkstatt ... 12
- 34 Bebra, Kulturschuppen..... 13
- 35 Treysa, Eisenbahnmuseum ..... 13
- 36 Hanau, Eisenbahnmuseum..... 13

- 37 Darmstadt-Kranichstein, Eisenbahnmuseum..... 13
- 38 Bielefeld, Kulturschuppen..... 13
- 39 Düsseldorf, Oldtimer-Dienstleistungszentrum ..... 13
- 40 Gelsenkirchen-Bismarck, Bahnwerkstatt..... 13
- 41 Ottbergen, Kulturschuppen..... 13
- 42 Siegen, ehemaliges Eisenbahnmuseum ..... 13
- 43 Holzminden, Rundschuppen..... 13

### Region Süd

- 44 Neustadt (Weinstraße), Eisenbahnmuseum ..... 14
- 45 Heilbronn, Eisenbahnmuseum... 14
- 46 Bayerisch Eisenstein, Eisenbahnmuseum..... 14
- 47 Neuenmarkt-Wirsberg, Eisenbahnmuseum..... 14
- 48 Nördlingen, Eisenbahnmuseum... 15
- 49 Augsburg, Bahnpark ..... 15
- 50 Freilassing, Eisenbahnmuseum... 15
- 51 Tuttlingen, Eisenbahnmuseum... 15
- 52 Rosenheim, Ausstellungszentrum ..... 15
- 53 Würzburg, Eisenbahninfrastruktur ..... 15



**1 Norden, Startpunkt der Küstenbahn**

Owohl viele Bahngebäude nach der Stilllegung des Bw abgerissen wurden und die 20-Meter-Drehscheibe ausgebaut wurde, kann man Dank des rührigen Vereins wieder Bahnatmosphäre im 1911/12 errichteten, vierständigen Rundlokschuppen genießen. Mit den eigenen Dieselloks werden regelmäßig Sonderfahrten durchgeführt. Im und am Lokschuppen findet man nahezu alles, was die gute alte Eisenbahn ausmacht. Wer in den Norden fährt, sollte hier unbedingt einen Stopp einlegen.

Info: [www.mkoev.de](http://www.mkoev.de)



**Mecklenburgisches Eisenbahnmuseum Schwerin**

I**n** der Nähe des Bahnhofs ist die sehenswerte Fahrzeugsammlung in der Lokwerkstatt untergebracht, während der Ringlokschuppen saniert werden muss. Der Schwerpunkt liegt bei Fahrzeugen aus der Region. Lohnens-

wert sind aber auch die Ausstellung zur Bahngeschichte mit den Schwerpunkten Fernmelde- und Sicherungstechnik, Fahrkarten- und Wartesaal sowie die Modellbahnanlage, an der alte Stellwerkstechnik demonstriert wird.

Info: [www.mef-schwerin.de](http://www.mef-schwerin.de)



**2**



MEF

**Neumünster, Bahnexponate im Kulturschuppen**

N**a**ch der 1988 erfolgten Stilllegung nutzte zunächst das DB Museum die Infrastruktur des Bahnbetriebswerks weiter. Nach dem beginnenden Zerfall wurde das Areal 2011 mit dem

sechsständigen Ringlokschuppen, der Drehscheibe mit 22 Strahlengleisen, der Lokleitung, dem Kohlebansen sowie den Sozial- und Werkstattgebäuden unter Denkmalschutz gestellt.

Da die Zukunft gesichert ist, sollen ehemals vorhandene bauliche und technische Anlagen

wieder hergestellt und weitere historische Fahrzeuge ausgestellt werden.

Info: [www.kulturlokschuppen.de](http://www.kulturlokschuppen.de)



**3**



Kulturschuppen/Niels Fichter



Eep

4

### Eisenbahnerlebniszentrum Pasewalk

Zentraler Punkt auf dem 40.000 m<sup>2</sup> großen Ausstellungsgelände ist der historische Ringlokschuppen mit Drehscheibe. Das Besondere am Museum ist, dass es neben der Ausstellung zum Bahnknoten Pasewalk

und interessanten Schienenfahrzeugen wie dem DDR-Regierungszug beispielsweise auch mit der Funker- und Fernmelde-

Ausstellung im Wasserturm und Übernachtungsmöglichkeiten in Schlafwagen interessante Angebote für die ganze Familie gibt.

Info: [www.lokschuppen-pasewalk.de](http://www.lokschuppen-pasewalk.de)



### Lokschuppen Wismar

Die berühmte Lokfabrik aus Wismar ist allen Eisenbahnfreunden durch die dort entwickelten Triebwagen bekannt. Im zwölfständigen Lokschuppen von 1890 wird sie allgegenwärtig, denn einige Exponate stam-

men von hier. Doch auch die noch im Aufbau befindliche Sammlung mit Eisenbahnfahrzeugen aus der Region sowie

Informationstafeln zur Eisenbahngeschichte lohnen einen Besuch in der attraktiven Hansestadt an der Ostsee.

Info: [www.lokschuppen-wismar.de](http://www.lokschuppen-wismar.de)



5



Ringlokschuppen

### Außerdem ...

- 6 ... wurde der Ringlokschuppen in **Buchholz** ([www.wohnen-lokpark.de](http://www.wohnen-lokpark.de)) zu attraktiven Eigentumswohnungen umgebaut
- 7 ... entsteht rund um den Ringlokschuppen **Osna-brück** das Innovation Center ([www.lokviertel-os.de](http://www.lokviertel-os.de)) für Zukunftsbranchen
- 8 ... findet man in **Hannover** zwei ineinander verschachtelte Ringlokschuppen
- 9 ... betreibt die OHE in **Celle** Nord einen Ringlokschuppen mit Drehscheibe
- 10 ... befindet sich direkt neben dem Ringlokschuppen in **Neuruppin** eine Werkstatt der DB AG
- 11 ... betreibt die eventfabrik-neustadt.de den vierständigen Lokschuppen in **Neustadt** an der Ostsee



12

### Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt

Bereits seit 1992 wird das Traditions-Bw regelmäßig erweitert, sodass der zwölfständige Lokschuppen mit Triebfahrzeugen aller drei Traktionsarten gut gefüllt ist. Doch auch Schneepflüge oder

andere Bahndienstfahrzeuge sind hier zu finden. Während der regelmäßigen Sonderfahrten oder Lokfeste werden zahlreiche Exponate vorgeführt – echte Eisenbahn-Romantik wird vermittelt.

Info: [www.lokschuppen-stassfurt.de](http://www.lokschuppen-stassfurt.de)



13

### Lokbahnhof Sonneberg

In unmittelbarer Nachbarschaft des Hauptbahnhofs sowie des Modellbahnherstellers Piko liegt der Lokbahnhof Sonneberg mit dreistöndigem Ringlokschuppen, Rechteckschuppen, Dreh-

scheibe, Nebengebäuden und einem großen Außengelände. Derzeit wird das gesamte Areal museal hergerichtet und ist an bestimmten Aktionstagen öffentlich zugänglich.

Info: [www.eisenbahnfreunde-sonneberg.de](http://www.eisenbahnfreunde-sonneberg.de)



### Eisenbahn-Museum Weimar

Nachdem nach Aufgabe des Bw mehrere Stände zu einer Werkstatt umgebaut wurden, sind wieder alle zwölf Gleise verlegt und neue Tore eingebaut. Die Ausstellung soll der Erforschung, Erhaltung, Pflege, Vermittlung, Dokumentation und Darstellung der Eisenbahngeschichte und des Eisenbahnwesens gewidmet werden. Der Schwerpunkt liegt auf Elektro- und Dieselloks, die einst in Thüringen eingesetzt wurden.

14



Info: [www.thueringer-eisenbahnverein.de](http://www.thueringer-eisenbahnverein.de)



### 15 DB Museum Halle (Saale)

Im 1895 erbauten Ringlokschuppen bewahrt das DB Museum zahlreiche interessante Lokomotiven und Triebwagen aller Traktionsarten museal auf. Ein Besuch lohnt sich insbesondere zu den größeren Veranstaltungen im Jahr. Leider wurde die Zusammenarbeit mit der BSW-Freizeitgruppe „Traditionsgemeinschaft Bw Halle P“ 2022 beendet, die aber weiterhin Sonderfahrten anbietet.

Info: [www.dbmuseum.de](http://www.dbmuseum.de)



## Deutsches Technikmuseum Berlin

16

Außer dem Namen Anhalter Bahnhof lockt schon viele Bahnfans nach Berlin, auch wenn das Empfangsgebäude nicht mehr existiert. Dafür kann man in den zwei Halbrundschuppen des Bw neben der großen Fahrzeugsammlung aus fast allen Epochen auch Sonderausstellungen zu diversen Bahnthemen bewundern. Für Eisenbahnfreunde sind auch die Miniatur des berühmten Anhalter Bahnhofs, die Technikthemen Straßenverkehr, Luft- und Schifffahrt sowie Fototechnik sehenswert.

Info: [www.technikmuseum.berlin](http://www.technikmuseum.berlin)



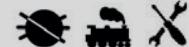
DTB



## 17 Sonderfahrten ab Schöneeweide

Das große Bw-Gelände mit dem halbkreisförmigen Ringlokschuppen, in dem bis zu 20 Triebfahrzeuge Platz finden, ist zentraler Ausgangspunkt für zahlreiche Sonderfahrten rund um die Hauptstadt. Das denkmalgeschützte, 40.000 Quadratmeter große Areal mit 23-Meter-Drehscheibe, Wasserturm von 1906 und zahlreichen Nebengebäuden ist seit 2018 im Besitz der Dampfloksfreunde. Es bietet genug Platz für die Fahrzeugsammlung und entsprechende Werkstattkapazitäten.

Info: [www.berlin-macht-dampf.com](http://www.berlin-macht-dampf.com)



## Historischer Ringlokschuppen Wittenberge

Seit 2012 entsteht rund um den erhaltenen Ringlokschuppen von 1889 ein bemerkenswertes Museum in zentraler Lage neben dem Hauptbahnhof. Da die letzten

DR-Dampfloks erst 1987 auszogen, ist nahezu die gesamte Infrastruktur mit Wasserturm, Behandlungsanlagen, Werkstätten und Stellwerk zu besichtigen. Neben

Dampf- und Dieselloks werden auch viele Reisezug- und Güterwa-

gen auf dem weitläufigen Ausstellungsgelände präsentiert.

Info: [www.dampfloksalzwedel.de](http://www.dampfloksalzwedel.de)



18





19

## Schauplatz Eisenbahn Chemnitz-Hilbersdorf

Für die Besichtigung des Geländes des früheren Rangierbahnhofs mit der weltweit einzigartigen Seilablaufanlage und dem zugehörigen Bahnbetriebswerk mit zwei großen Ringlokschuppen samt Drehscheiben, Großbekohlungsanlage und zahlreichen Betriebsgebäuden sollte man schon einen kompletten Besuchstag einplanen. In mehreren Ausstellungen werden

die Geschichte der Eisenbahn in Mitteldeutschland und die verschiedenen Aspekte der Eisenbahntechnik dargestellt. Weitere Attraktionen sind die umfangreiche Fahrzeugsammlung, eine Feldbahnanlage (Wochenende) und meh-

reere Modellbahnanlagen (1. Samstag im Monat). Besondere Erlebnistage, Fotoveranstaltungen und andere Aktivitäten machen den Schauplatz Eisenbahn zu einem lebendigen Museum am authentischen Ort.

Info: [www.schauplatz-eisenbahn.de](http://www.schauplatz-eisenbahn.de)



## Adorf im Vogtland

Der einstige Bahnknoten im Vogtland verfügt über ein großes, etwas versteckt im Grünen liegendes Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe, zwölfständigem Ringlokschuppen sowie mehreren Freigleisen nördlich des Empfangsgebäudes. Der

Vogtländische Eisenbahnverein betreut mehrere Tender- und Dieselloks sowie „Ferkeltaxen“ und Kleinfahrzeuge. Außerhalb der Sonderfahrten finden im Juni Tage der offenen Tür und in der warmen Jahreszeit Bw-Nachmittage statt.

Info: [www.bwadorf.de](http://www.bwadorf.de)



20



Bw Adorf/M. Schmidt

## 21 Bw Arnstadt

Der mehr als einen Halbkreis bildende Ringlokschuppen wird als funktionsfähiges Bahnbetriebswerk im Stil des letzten DR-Betriebszustandes erhalten. Das war möglich, weil bereits 1992 die damaligen Thüringer Museums-Dampflokomotiven der DR im Bw Arnstadt zusammengezogen wurden. Nach Abgabe einiger Loks sind nun auch Exponate der jüngeren Eisenbahngeschichte zu bewundern. Sehenswert sind auch das Außengelände, die Werkstatt mit Schmiede sowie die Modellbahnanlage mit dem Bw.

Info: [www.lokschuppen-arnstadt.de](http://www.lokschuppen-arnstadt.de)



Förderverein/Stefan Gross

**Beeindruckend wirken die Anlagen des Bw Chemnitz-Hilbersdorf von oben. Die beiden Rundhäuser im Vordergrund beherbergen die Fahrzeugsammlung, rechts oben sind das Reiterstellwerk und die Seilablaufanlage zu sehen** Wascosa





22

### Eisenbahnmuseum Schwarzenberg

#### Dampfloktreffen in Dresden

Die Dresdner Dampfloktreffen im Bw Altstadt haben bei Eisenbahnfreunden einen guten Ruf, da dann nicht nur die hier beheimateten Fahrzeuge besichtigt werden können, sondern auch zahlreiche Sonderzüge aus der Umgebung anrollen. In unmittelbarer Nähe des achtständigen Ringlokschuppens, der auch eine Modellbahnausstellung beherbergt, findet man einen zweiten, deutlich größeren, der vom Verkehrsmuseum genutzt wird.

23



IG/Christof Schreff

Der zehnständige Ringlokschuppen, bei dem jeweils zwei Gleise durch eine Toröffnung führen, beherbergt überwiegend Fahrzeuge der ehemaligen DR, die ab und an auch vor Sonderzügen eingesetzt werden. Während

der Schwarzenberger Eisenbahntage ist auch das H0-Modell der Bw-Anlagen zu besichtigen, das den Betrieb in den 1970er-Jahren

zeigt. Vieles davon kann man aber noch vor Ort erleben und z. B. auch die Werkstatt oder das Stellwerk besichtigen.

Info: [www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de](http://www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de)  

Info: [www.igbwddresden-altstadt.de](http://www.igbwddresden-altstadt.de)



#### Außerdem...

26 ... ist der Ringlokschuppen im Dampfloktwerk Meiningen ([www.dampfloktwerk.de](http://www.dampfloktwerk.de)) direkt an Reckthallen angeschlossen und bei Führungen zugänglich

27 ... will die Stadt Saalfeld Fördermittel für die Sanierung des Ringlokschuppens beantragen

### Loksammlung Falkenberg (Elster)

Im Bw mit 18-ständigem Ringlokschuppen samt 23-Meter-Drehscheibe, Wasserturm von 1902 sowie großem Außengelände ist eine private Loksammlung untergebracht, die an einigen Wochenen-

den besichtigt werden kann. In unmittelbarer Bw-Nähe sind auch das Brandenburgische Eisenbahnmuseum ([www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de](http://www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de)) sowie die Denkmallok 52 5679 zu finden.

### Aschersleben

Im achtständigen Lokschuppen hat ein regionales Museum für Eisenbahn und Technik mit Ausrüstungsstücken der DR, Fahrkartendruckern, Signalen, Lampen und über 30 Originalfahrzeugen sein Zuhause. Außerdem findet man hier geschichtsträchtige Wagen und Modellbahnanlagen.

Info: [www.eisenbahnclub-asl.de](http://www.eisenbahnclub-asl.de)



Info: [www.dampfloktmuseum-hermeskeil.de](http://www.dampfloktmuseum-hermeskeil.de)



24



Florian Dürr

25



ECA



28

### Bahnkultur in Mülheim an der Ruhr

Auf dem Speldorfer Bahngelände gab es einst drei große Ringlokschuppen, wobei der erhaltene ab der Epoche II als Kraftwagenbetriebswerk genutzt wurde und sich die Internetadresse [www.ringlokschuppen.de](http://www.ringlokschuppen.de) gesichert hat. Während hier Kulturveranstaltungen stattfinden, lohnt sich ein Blick in den benachbarten Wasserturm mit Camera Obscura oder die Alte Dreherei des AW, wo historische Fahrzeuge und ein Modell des AW-Geländes mit den Ringlokschuppen zu besichtigen sind.

Info: [www.ringlokschuppen.de](http://www.ringlokschuppen.de)  
[www.alte-dreherei.de](http://www.alte-dreherei.de)



### Bahn-Instandhaltungswerkstatt Krefeld

29



Info: [www.bw-krefeld.net](http://www.bw-krefeld.net)



Das 36.000 Quadratmeter große Bw-Areal mit 19-ständigem Ringlokschuppen, 23-Meter-Drehscheibe, Triebwagenhalle sowie modernen Werkstattkapazitäten ist seit 2012 zu einer Instandhaltungswerkstatt für Schienenfahrzeuge umgebaut worden, in der auch historische Fahrzeuge gewartet werden können.

### Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen

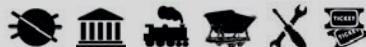
Seit Mitte der 1970er-Jahre kann man im ehemaligen Bw Dahlhausen verschiedene Museumsfahrzeuge bewundern. Neben dem

14-ständigen Ringlokschuppen mit Drehscheibe gibt es mehrere Fahrzeughallen, einen Werkstattbereich und ein großes Frei-

gelände mit Feldbahn sowie einer Modellbahnausstellung. Vom Museum starten die Museumszüge durchs Ruhrtal.

30

Info: [www.eisenbahnmuseum-bochum.de](http://www.eisenbahnmuseum-bochum.de)





31

## Eisenbahnmuseum Dieringhausen

Herzstück des 11.000 Quadratmeter großen Areals sind der elfständige Ringlokschuppen mit Drehscheibe, in dem nicht nur historische Lokomotiven abgestellt sind, sondern in den Werkstätten auch an diesen gearbeitet wird. Vom Eisen-

bahnmuseum starten die regelmäßigen Sonderfahrten des „Bergischen Löwen“ bis nach Wiehl. Besonders attraktiv sind die

Führungen mit interessanten Hintergrundinformationen zur Bahngeschichte aus der Region.

Info: [www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de](http://www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de)



## Dampflokmuseum Hermeskeil

Die private Sammlung im ehemaligen Bahnbetriebswerk Hermeskeil mit Drehscheibe, Ringlokschuppen und großem Freigelände ist an ausgewählten Wochenenden öffentlich zugänglich und bietet eine große Fahrzeugsammlung aller drei

Traktionsarten, wobei Schleppenderloks der früheren DR überwiegen. Die meisten Dampfloks stehen auf dem Freigelände und sind dauerhaft der Witterung ausgesetzt, was für Eisenbahnfotos durchaus reizvolle Motive bietet.

Info: [www.dampflokmuseum-hermeskeil.de](http://www.dampflokmuseum-hermeskeil.de)



32



Korbinian Fleischer

## 33 Bahnstützpunkt Gerolstein

Das ehemalige Bahnbetriebswerk mit saniertem, achtständigem Ringlokschuppen, 20-Meter-Drehschreibe und funktionsfähigem Wasserkran ist heute Firmensitz der Vulkan-Eifel-Bahn, die hier eine Werkstatt sowie weitläufige Abstellanlagen betreibt. Außerdem ist der Lokschuppen ein beliebter Veranstaltungsort für kulturelle Events.

Info: [www.veb.de](http://www.veb.de)



Florian Dürr

## Eisenbahnflair am Bahnhof Bebra

34

Der Lokschuppen gegenüber dem Empfangsgebäude verfügt zwar noch über eine Drehscheibe und einen Gleisanschluss, wird aber nicht mehr für museale Zwecke genutzt. Vielmehr finden hier Kulturveranstaltungen statt. Für Bahnfans interessanter sind wiederum die benachbarte 600-Millimeter-Feldbahn sowie die Ausstellung zur regionalen Eisenbahngeschichte samt mehrerer Modellbahnanlagen im Empfangsgebäude.



Info: [www.bebra-lokschuppen.de](http://www.bebra-lokschuppen.de) / [www.ef-bebra.de](http://www.ef-bebra.de) / [www.bahnhof-bebra.de](http://www.bahnhof-bebra.de)



EFTS

## 35 Außergewöhnlicher Schuppen in Treysa

Kernstück dieser Anlage war der 18-ständige Ringlokschuppen mit seiner 23-Meter-Drehscheibe, von dem sechs Stände erhalten blieben. Er unterscheidet sich durch sein flach geneigtes Pultdach und jeweils zwei große

Fenster über den Einfahrtstoren deutlich von anderen Bauwerken. Mit den vereinseigenen Loks finden regelmäßig Sonderfahrten statt. Ende 2023 soll es ein Bw-Fest anlässlich „35 Jahre Eisenbahnfreunde Treysa“ geben.

Info: [www.eftreysa.de](http://www.eftreysa.de)



## Bw Hanau mit Entwicklungspotenzial

Vielen Bahnfahrern sind die Anlagen des Bw Hanau vom Blick aus dem Zugfenster bekannt. Ein Zwischenstopp auf der Route der Industriekultur Rhein-Main lohnt sich aber, denn auf dem Gelände mit zwei Ringlokschuppen samt Drehscheiben ist ein lebendiges Eisenbahnmuseum mit regelmäßigen Aktionstagen und Sonderfahrten entstanden. Eine Stiftung verwaltet das Gelände und sorgt für die weitere Sanierung und Nachnutzung.

36



Info: [www.museumseisenbahn-hanau.de](http://www.museumseisenbahn-hanau.de)



## Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein

Im Jahr 1976 wurde das Eisenbahnmuseum als erstes in Deutschland eröffnet. Das Konzept bietet neben der Fahrzeugsammlung und Sonderfahrten auf der Strecke Darmstadt Ost – Bessunger Forsthaus einen Querschnitt durch die geschicht-

liche und technische Entwicklung der Bahn. Präsentiert werden auch Uniformen, Fahrkarten, Oberbauarten sowie in den Werkstätten alte Techniken wie

z. B. Nieten oder die Reparaturen kupferner Lokfeuerbüchsen. Die Funktionsweise mechanischer Stellwerke wird an einer Modellbahnanlage demonstriert.

Info: [www.eftreysa.de](http://www.eftreysa.de)



EFT

37

## Außerdem ...

- 38 ... wird der gleislose, aber mit Drehscheibe erhaltene Bielefelder Ringlokschuppen ([www.lokschuppen-bielefeld.de](http://www.lokschuppen-bielefeld.de)) für Kulturveranstaltungen genutzt
- 39 ... befindet sich im Ringlokschuppen des ehemaligen Bw Düsseldorf heute ein Kfz-Oldtimer-Dienstleistungszentrum ([www.remise.de](http://www.remise.de))
- 40 ... wurde der Ringlokschuppen des Bw Gelsenkirchen-Bismarck an das Bahnunternehmen CAF verkauft
- 41 ... wird der vom kibri-HO-Modell bekannte Ringlokschuppen Ottbergen derzeit für Vermietungen saniert
- 42 ... ist die Zukunft des Bw Siegen ungewiss und das Eisenbahnmuseum ([www.sem-siegen.de](http://www.sem-siegen.de)) ausgezogen
- 43 ... ist der zwölfständige Lokschuppen südlich des Empfangsgebäudes in Holzminden gut zugänglich



44

### Museum mit Depot in Neustadt (Weinstraße)

Das DGEG-Museum mit dem Sammlungsschwerpunkt süddeutscher Länderbahnen direkt am Bahnhof Neustadt (Weinstraße) kennen viele. Aber als Anlaufstelle für Gastloks, Depot und Werkstatt wird auch ein nicht öffentlich zugänglicher Ringlokschuppen mit Werkstatt östlich des Empfangsgebäudes genutzt. Während spezieller Führungen oder der Mitarbeit im Verein

kann man die zwischen den Streckengleisen liegende Bw-Anlage mit der vorgelagerten Drehscheibe besichtigen.

Info: [www.eisenbahnmuseum-neustadt.de](http://www.eisenbahnmuseum-neustadt.de)



DGE

### Bw Heilbronn mit unsicherer Zukunft

Die Zukunft des Süddeutschen Eisenbahnmuseums ist nach dem Tod des Initiators und Grundstückseigentümers weiterhin ungewiss. Der denkmalgeschützte

Ringlokschuppen mit Drehscheibe und 14 befahrbaren Gleisen sowie die große Reckthalle mit Werkstattbereich sind von öffentlichen Straßen gut einsehbar.

Info: [www.eisenbahnmuseum-heilbronn.de](http://www.eisenbahnmuseum-heilbronn.de)



45



Thomas Kayser



BLV

46

### Kleinod in Bayerisch Eisenstein

Architektonisch interessant ist der direkt an der Drehscheibe ohne vorgelagerte Freigleise anschließende Ringlokschuppen von 1876, der an beiden Seiten noch Anbauten mit rechteckiger Grundfläche

hat. Genutzt werden die komplett sanierten Anlagen für die Präsentation von über 20 Lokomotiven, Wagen und Dienstfahrzeugen, der Stellwerks- und Signaltechnik sowie Werkzeugen früherer Eisenbahner.

Info: [www.localbahnverein.de](http://www.localbahnverein.de)



47

### Dampflok-museum Neuenmarkt-Wirsberg

Obwohl das Gelände des DDM riesig ist, bietet die Drehscheibe vor dem 15-ständigen Ringlokschuppen etwas Besonderes, da sie nicht um 360 Grad gedreht werden kann, aber trotzdem das Wenden der Triebfahrzeuge erlaubt. Im Lokschuppen findet man eine pädagogisch gut aufbereitete Ausstellung sowie eine sehenswerte Modellbahnanlage. Außerdem fährt auf dem Freigelände eine Feldbahn.

Info: [www.dampflok-museum.de](http://www.dampflok-museum.de)



MM (76)



## Stützpunkt für Sonderfahrten in Nördlingen

48

Seit 1985 wird die teilweise demontierte Infrastruktur im unweit des Hauptbahnhofs gelegenen Bw rekonstruiert. Der Ringlokschuppen, der aus drei rechteckigen Trakten besteht, kann über eine 20-Meter-Drehscheibe erreicht werden. Auf dem Museumsgelände sind inzwischen nahezu alle für die Lokunterhaltung erforderlichen Anlagen vorhanden, sodass regelmäßig Sonderfahrten mit Dampf-, Diesel- und Elloks stattfinden.



Info: [www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de](http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de)



## Kultur im Bahnpark Augsburg

Das Bahnerlebnis rund um den Ringlokschuppen mit Drehscheibe unterscheidet sich von anderen Museen dadurch, dass zu jedem Fahrzeug bzw. Objekt eigene Geschichten erzählt werden, was insbesondere für die stählernen Zeitzeugen aus verschiedenen europäischen Ländern zutrifft. Doch

auch die 21 Stationen, die die ausgeklügelte Bahntechnik vorstellen, die LGB- und 7 1/4-Zoll-Anlagen, diverse Workshops und Aktionstage sind attraktive Angebote. Außerdem ist eine Infrastruktur für die leichte bis mittelschwere Instandhaltung von Schienenfahrzeugen vorhanden.

Info: [www.bahnpark-augsburg.de](http://www.bahnpark-augsburg.de)



50

## Historischer Lokschuppen Freilassing

Westlich des Hauptbahnhofs befindet sich der vorbildgerecht sanierte, 20-ständige Ringlokschuppen mit angebauter Wagenwerkstatt. Die Zufahrt der Exponate, die überwiegend Bezug zur regionalen Geschichte haben, erfolgt

über ein kurzes Anschlussgleis zur Drehscheibe. In der gut eingerichteten Werkstatt kann die Aufarbeitung der Fahrzeuge beobachtet werden. Mehrere Modellbahn-Projekte in H0, 2m/G, 7,25 und fünf Zoll sind ebenfalls sehenswert.

Info: [www.lokschuppen-1905-freilassing.de](http://www.lokschuppen-1905-freilassing.de)



49

Bahnpark/Christian Strohmayer

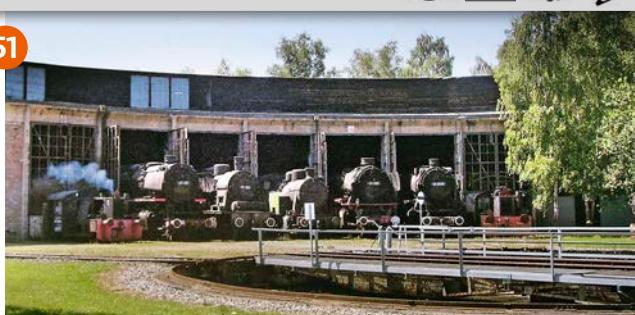
## Bahnbetriebswerk Tuttlingen

Im Deutschen Dampflok- und Modellenisenbahnmuseum blieben viele der 1933 errichteten Bw-Anlagen bzw. -Gebäude sowie der siebenständige Ringlokschuppen mit 21-Meter-Drehscheibe erhalten. Dort und auf dem großen Freigelände findet man zahlreiche Triebfahrzeuge, Personen- und Güterwagen. Neben kulturellen Veranstaltungen und Workshops ist auch eine Modellbahnausstellung im Aufbau.

Info: [www.bahnbetriebswerk-tuttlingen.de](http://www.bahnbetriebswerk-tuttlingen.de)



51



DDUM

Ringlokschuppen

## Außerdem ...

52 ... wurde der imposante Ringlokschuppen Rosenheim zu einem Ausstellungszentrum ([www.lokschuppen.de](http://www.lokschuppen.de)) umgebaut

53 ... werden die beiden Lokschuppen des Bw Würzburg zum Abstellen von Bauzugloks genutzt



PLUS  
16 Seiten

# 50 Ausflugsziele für Eisenbahn-Fans

Ringlokschuppen und Museen, die Sie 2023 besuchen können



# Eisenbahn erleben!

Von März bis November • Donnerstag bis Sonntag • 10:00 Uhr bis 17:00 Uhr

Am Schauplatz Eisenbahn erwartet Sie die faszinierende Welt der Eisenbahn! Hier kommen alle Eisenbahnfans auf ihre Kosten, ob jung oder alt, ob Eisenbahnfotograf oder Technikenthusiast, ob Liebhaber historischer Lokomotiven oder Modelleisenbahner.

Der Schauplatz Eisenbahn befindet sich auf dem Areal des früheren Rangierbahnhofes und des Bahnbetriebswerks Chemnitz-Hilbersdorf. Am authentischen Ort präsentiert das größte deutsche Eisenbahnmuseum auf 260.000 m<sup>2</sup> die Geschichte der Eisenbahn in Sachsen und Mitteldeutschland.

Lassen Sie sich von unseren Fahrzeugen faszinieren! Am Schauplatz Eisenbahn erleben Sie Hightech der Vergangenheit. Entdecken Sie die weltweit einmalige Seilablaufanlage und ihre Rangiertechnologie. In einem unserer beiden Rundhäuser erwarten Sie mehr als dreißig historische Lokomotiven und eine originale

Lokomotivwerkstatt. Auf unserem Freigelände finden Sie weitere Fahrzeuge, ebenso wie sämtliche historischen Versorgungsanlagen aus der Dampflokezeit.

An den Wochenenden bieten wir Fahrten mit unserem SchauplatzExpress und auf der Feldbahnanlage. An ausgewählten Tagen führen wir die Technologie des Rangierens vor und präsentieren unsere Modellbahnanlagen.

Ihre Reise in die Welt der Eisenbahn beginnt direkt am Bahnsteig des Haltepunkts Chemnitz-Hilbersdorf. Mit dem Auto erreichen Sie den Schauplatz Eisenbahn über die A4 - AS Chemnitz-Ost.

Wir freuen uns auf ihren Besuch!

Besuchen Sie uns auch auf:



**SCHAUPLATZ  
Eisenbahn**

Frankenberger Straße 172 • 09131 Chemnitz-Hilbersdorf  
Tel.: 0371 4640 0892 • [info@schauplatz-eisenbahn.de](mailto:info@schauplatz-eisenbahn.de)  
[www.schauplatz-eisenbahn.de](http://www.schauplatz-eisenbahn.de)