

eisenbahn Modellbahn magazin

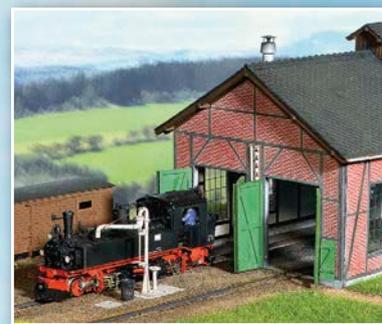
DB-Baureihe V 188



So setzte die Bundesbahn die mächtigen Doppelloks ein

Anlagenbau nach Vorbild

Wie Modellbahner Motive aus ihrer Heimat nachbilden



DR-Bahnhof Strehla/Sachsen in H0e

DB-Bahnhof Bassum/Niedersachsen in H0

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



Baureihe 103 im H0-Test

DB-Edelrenner: Wer hat die Beste?



Roco



Umläufe im EuroCity SBB-Wagen in Deutschland

Intellibox 2neo Zentrale mit Update



Wege über die Gleise Holzbohlen-Übergänge in H0

DR-Baureihe 95



Das Bw Probstzella „und seine Bergköniginnen“

Egal wie gut Du fährst – Günni fährt Güter!

Club-Einstiegsmodell - exklusiv für Clubmitglieder

märklin TRIX

Digital-Decoder mfx mit 18 digital schaltbaren Licht-, Geräusch- und Betriebsfunktionen.

Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse mittig eingebaut. Alle vier Achsen angetrieben.

Angesetzte Signalhörner.



Fein detaillierte Umsetzung der Drehgestelle.

Metallgehäuse mit bunter und vorbildgerechter Bedruckung.

Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter, je nach Fahrtrichtung wechselnd und digital schaltbar.

Separat angesetzte Griffstangen an den Lokfronten.

Bestellschluss 15. Mai 2023.

Werden Sie jetzt Clubmitglied und sichern Sie sich neben vielen Sonderleistungen, dieses absolute Unikat für Ihre Anlage. QR-Code scannen, im Club anmelden und den Bestellschluss nicht verpassen.



Das Produkt zeigt ein geschütztes Design der DB AG und die Herstellung erfolgt mit Genehmigung der DB AG.

Passende Güterwagen der Epoche VI finden Sie im aktuellen Märklin H0- und Trix H0-Sortiment.



märklin H0

Wechselstrom



36648 Elektrolokomotive Baureihe 185.2

€ 299,- *

TRIX H0

Gleichstrom



25367 Elektrolokomotive Baureihe 185.2

€ 299,- *

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

www.maerklin.de
www.trix.de

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix

Geduld ist gefragt, wenn es um Neuheiten geht

Und, lieber Leser, haben Sie sich schon über die in diesem Jahr zu erwartenden Modellbahn-Neuheiten informiert? Die Nürnberger Spielwarenmesse musste zwar weit aus weniger Ausstellern Vorlieb nehmen als noch beim letzten Mal vor der Corona-Pandemie Ende Januar 2020, doch dafür gab es in diesem Jahr am Wochenende Einlass für Modellbahninteressierte, was sehr gut angenommen wurde. Fakt ist, dass sämtliche Hersteller trotz aller weltweiten Erschütterungen nicht nachlassen, uns mit neuen Modellen zu verwöhnen. Märklin hat seine Offerten für HO, Z und 1 in einem 164 Seiten umfassenden Prospekt verpackt. Roco legt mit 188 Seiten allein für HO und HOe sogar noch eine Schippe drauf. Brawa bündelt seine Pläne für HO- und N-Fahrzeuge auf 92 Seiten. Piko hat mit 56 Seiten zwar den dünnsten HO-Prospekt der großen Branchenmarken, kann dafür aber mit nicht weniger als sieben Triebfahrzeug-Formneuheiten aufwarten. Einen weit aus umfangreicheren Neuheitenüberblick, der auch all das umfasst, was ausländische Produzenten und viele europäische Kleinserienhersteller für die Zukunft planen, bietet der kürzlich erschienene MIBA/em-Neuheiten-Report mit 100 Sei-



ten, 188 Firmeneinträgen und über 600 attraktiven Fahrzeug- und Zubehör-Fotos.

Eine Rosine aus der diesjährigen Neuheitenflut haben wir für Sie schon mal herausgepickt: die Doppeldiesellok der Baureihe V 188 bzw. 288 der DB, die Roco als HO-Maschine für das zweite Quartal dieses Jahres ausliefern möchte. Sie gilt neben den formneuen Loktypen P 8 der DB/DR-Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰, Re 4/4¹¹ der SBB und T 466 der CSD als das dieseldne Highlight der Bergheimer. Die Vorbildgeschichte dieser „Wuchtbrumme“ beleuchten wir *Im Fokus* dieser Ausgabe. Ergänzend listen wir auf, welche Modelle es von der V 188 bereits gab und lassen einen Roco-Produktmanager zu Wort kommen, um auf das zu erwartende 1:87-Modell einzustimmen.

Bis es soweit ist und die Roco-V 188 das Montageband im rumänischen Arad verlässt, hilft nur Warten. Zwar haben fast alle Produzenten ungefähre Liefertermine in den Prospekten veröffentlicht, doch nach wie vor leidet die Industrie unter verzögerten Zulieferungen bei Rohstoffen und Bauteilen. Speziell jene Modellbahner, die die Lokmodellversionen in den technisch aufwendigen Digital-Soundausstattungen ordern möchten, brauchen wohl Geduld, denn vor allem Elektronikkomponenten sind weltweit nach wie vor Mangelware. Heiko Herholz von der RailCommunity – dem Verband der Hersteller digita-



ler Modellbahnprodukte – bestätigt das aus den Erfahrungen der betroffenen Unternehmen: „Bauteile bleiben ein riesiges Problem. Fast alle Entwicklungskapazitäten werden für das Redesignen von Bestandsprodukten gebraucht, um überhaupt lieferfähig zu bleiben.“

Begnügen wir uns also vorerst mit der spannenden Lokgeschichte zur V 188 und den Informationen zum geplanten Modell. Derweil sollten Interessenten an dieser Baureihe schon mal anfangen zu sparen. Immerhin sind beim Kauf dieser HO-Lok rund 600 Euro auf die Ladentheke zu blättern, womit wir beim nächsten neuralgischen Punkt unserer Hobbyentwicklung angelangt sind: Preiserhöhungen machten in letzter Zeit auch vor unserer Branche keinen Halt. Den Unmut darüber drücken viele immer wieder in Leserbriefen an uns aus. Das ist verständlich, doch ein Zurück zu alten Zeiten wird es in diesem Punkt nicht geben. Modellbahner, bei denen das Geld nicht so locker sitzt, sollten sich deshalb vermehrt auf dem Gebrauchtmärkte umschauen. Dieser ist – egal ob auf Onlineplattformen oder bei lokal veranstalteten Börsen – prall gefüllt und preislich recht attraktiv.

Peter Wieland,
em-Redakteur



Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

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

HLS
BERG
GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg
Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40
Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41
Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl
Schweiz - info@train-safe.ch
info@train-safe.de, www.train-safe.de



■ Im Fokus

10 Diesel-Pärchen im Friedenseinsatz

Sie wurden unter strenger Geheimhaltung für Kriegszwecke konzipiert, kamen dann aber kaum zum Einsatz. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg konnten die Doppeldieselloks D 311 der späteren Baureihe V 188 bei der Deutschen Bundesbahn zeigen, was in ihnen steckte. Trotz ihrer Besonderheiten zeigten sie sich überraschend langlebig

18 Doppellok in der Modellumschau

Die einzige deutsche Doppeldiesellok konnte schon recht früh Modellbahnhersteller begeistern, allerdings zunächst keinen der damals bekannten Größen. Vielmehr war es die italienische Nischenmarke Lima, die in HO vorpreschte, ehe auch andere Nenngrößen mit der V 188 bzw. 288 bedient wurden

■ Eisenbahn

6 LVT-Abenteuer im Altkreis Franzburg

Im Oktober 1990 herrscht Endzeitstimmung auf der Bahnstrecke Velgast – Tribsees. Josef Högemann hat sie nicht nur mit der Kamera eingefangen

24 Bild des Monats

Energiekorridor: 189-Doppel mit einem Kohlezug auf der Betuweroute

26 Entlang der Schiene

Informationen zum aktuellen Bahn-geschehen in Deutschland, in den Alpenrepubliken Österreich und Schweiz, in Europa und in der Welt

38 Die „Bergköniginnen“ von Südhüringen

Die Beheimatung der schweren Tenderlok der Baureihe 95^o, auch „Bergkönigin“ genannt, hatte im Bw Probstzella eine gewisse Tradition. Erst 1981 war damit wegen der Ölknappheit Schluss

44 Momente

Abbauzug auf der Preßnitzalbahn

46 Modernes EC-Rollmaterial

Ab 1989 erhielten die Schweizerischen Bundesbahnen 237 neue EuroCity-Wagen. Seit Beginn der 1990er-Jahre kommen die komfortablen Großraumwagen in Fernzügen nach Deutschland. Herausragend waren die Einsätze in den EC „Rembrandt“ und „Berner Oberland“

54 Der besondere Zug

Eine V 90 beförderte 1990 den aus französischen Reisezugwagen gebildeten Leerreisezug 38966 von Trier nach Apach

56 Baldiges Ende des Formsignal-Paradieses?

Die anstehende Inbetriebnahme des Harz-Weser-Netz DSTW dürfte das Ende für viele Formsignale zwischen Braunschweig und Göttingen bedeuten. Dort verschwinden auch Exoten



Sig. Dirk Endisch



D. van Badegoy/Sig. em

38–43 Die 95^o des Bw Probstzella gehörten lange Zeit zum gewohnten Bild auf Strecken in Südthüringen

Die Doppelloks der Baureihe V 188 waren eine imposante Erscheinung. Wir blicken auf die **10–17** Geschichte der Vorbildloks und deren Modellumsetzungen

46–53

Seit mehr als 30 Jahren kommen SBB-EuroCity-Wagen auch nach Deutschland



86–93

HO-Test der DB-Baureihe 103¹ mit ESU-, Märklin/Trix, Piko und Roco-Elloks

Neben dem Bahnhof Strehla sind auf dieser HOe-Anlage auch diverse Anschlüsse nachgebildet **64–69**



Martin Brandt



Jürgen Albrecht

■ **Modellbahn**

60 Der „Feurige Elias“ in HOe und 2m
Die schmalspurige Kastendampflokomotive 102 der OEG in Vorbild & Modell

64 Bahnhof Strehla in Sachsen
Dem Umzug eines Modellbahners ins sächsische Strehla ist es zu verdanken, dass diese Station als authentischer HOe-Nachbau bewundert werden kann

70 Neu im Schaufenster
Kurzporträts und Informationen zu neuen Produkten aus der Modellbahn-Branche

80 Neuauflage der Intellibox
Unter dem Namen IB 2neo hat Uhlenbrock eine technisch erweiterte Digitalzentrale auf den Markt gebracht

83 Holzbohlen an und auf Gleisen
Gleisübergänge aus Holz dienen Menschen und Fahrzeugen für das Überwinden des Eisenbahnfahrweges. Wir blicken auf diverse Vorbildbeispiele und bieten Nachbauanregungen

86 HO-Elloktest der DB-Baureihe 103¹
Am Start unserer Testanlage standen HO-Elloksmodelle von ESU, Märklin/Trix, Piko und Roco, bewiesen ihr Können und ihre Anlagentauglichkeit

106 Bahnhof Bassum an der Rollbahn
Die Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahner baute eine Bahnstation an der sogenannten „Rollbahn“ von Hamburg ins Ruhrgebiet nach und überrascht dabei mit einem unglaublichen Detailreichtum



Andreas Stril

Titelbild: Die Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahner hat vor Jahren ein Mammutprojekt in HO in Angriff genommen, bei dem der authentisch nachgebaute Bahnhof ihrer Heimatstadt nur ein kleiner Ausschnitt ist

104 Graubele-Häuser für OO-Anlagen
Kaum bekannt ist, dass der einstige Schiffsmodellbau-Ausstatter Graupner in den 1950er-Jahren mit Modellbahn-Zubehör experimentierte

Service

- 23 Buch & Film
- 94 Leserbrief
- 96 Kleine Bahn-Börse
- 96 Fachgeschäfte
- 100 Veranstaltungen
- 102 Termine/TV-Tipps
- 114 Vorschau/Impressum



Bei Kavelisdorf rollt der Triebwagen durch verdorrte Kräuter und Gräser. Im Frühling war das noch frische Grün mancherorts so hoch, dass man den Verlauf der Strecke kaum noch erkennen konnte. So sah es fast überall im Verlauf der Franzburger Südbahn aus

■ Bahnstrecke Velgast – Tribsees im Jahr 1990

LVT-Abenteuer im Altkreis Franzburg

Endzeitstimmung herrscht auf der vorpommerschen Bahnstrecke Velgast – Tribsees, als Josef Högemann sie im Oktober 1990 besucht. Über die verkrauteten Kreise der ehemaligen Franzburger Südbahn unternimmt der em-Autor eine Mitfahrt im LVT und sammelt dabei manch' abenteuerlichen Eindruck



Nebenbahn Velgast – Tribsees auf einer DR-Streckenkarte aus dem Jahr 1960: Seinerzeit existierte auch die kurze Stichstrecke nach Franzburg noch Slg. MHZ

Im August 1990 erzählte mir ein Bekannter von seiner ersten Reise zu den mecklenburgischen Schmalspurbahnen in der damals noch existierenden DDR. Er war begeistert von der urtümlichen Landschaft an der Ostsee und hatte neben den dampfbetriebenen Zügen auch vieles andere Interessante gesehen und fotografiert. Bei der Fahrt von Bad Doberan zur Insel Rügen war er mit seiner Familie bewusst auf Umwegen über holprige Straßen durch die Dörfer gefahren, und irgendwo auf weiter Flur war ihnen ein zweiteiliger, nur mit wenigen Reisenden besetzter Triebwagen begegnet. In gemächlichem Tempo schaukelte er über eine völlig verkrautete eingleisige Strecke, doch wo das gewesen war, konnte er mir leider nicht sagen.

Ich dachte zuerst an die eingleisige Verbindung von Velgast nach Barth, aber die war elektrifiziert und befand sich auch nicht in einem derart schlechten Zustand. Nein, es konnte nur ein Zug auf der Nebenbahn Velgast – Tribsees gewesen sein, dem er begegnet war. In meinen vielen Büchern wurde ich schnell fündig. Diese Strecke Velgast – Tribsees hatte die Aktiengesellschaft Franzburger Südbahn (FSB) als Kleinbahn konzessioniert am 23. Novem-



ber 1894 von Velgast bis Ravenhorst und ab 19. Mai 1895 zum Endpunkt in Tribsees in Betrieb genommen. Nach dem Krieg war sie verstaatlicht worden und hatte sich trotz geringem Verkehrsaufkommens über die gesamte DDR-Zeit hinweg halten können. Doch ob sie auch die neuen Zeiten nach der Wiedervereinigung überleben würde, war ernsthaft zu bezweifeln. Dieser Bahn wollte ich darum bei nächster Gelegenheit unbedingt einen Besuch abstatten.

Mit 172 123 nach Tribsees

Die Gelegenheit dazu ergab sich schon wenige Monate später, als einige Hobbykollegen eine Reise an die Ostsee organisiert hatten. Zwar ging es – wie sollte es anders sein – in der Hauptsache um die dampfbetriebenen Schmalspurbahnen, aber auch eine Fahrt auf der ehemalige Franzburger Südbahn wollten wir nicht versäumen. Bei schönstem Herbstwetter erreichten wir am späten Vormittag des 23. Oktober 1990 den Bahnhof Velgast, wo auf der „Kleinbahnseite“ südlich des Reichsbahn-Empfangsgebäudes der Stralsunder Triebwagen 172 123 in schönster Herbstsonne zur Abfahrt bereitstand. Nach einem kurzen Rundgang zur Erkundung der Bahnanlagen sprachen wir den Fahrzeugführer an und fragten ihn, inwieweit es zeitlich möglich wäre, auf den Unterwegsstationen ein paar Fotos zu machen. Mit breitem Grinsen trat dieser zu uns auf den Bahnsteig und fragte, was wir hier denn eigentlich fotografieren wollten. Ihn und seinen Zug oder vielleicht die Landschaft? Die Bahnlinie jedenfalls sei doch nur noch ein einziger Schrotthaufen und dass es hier mal ansehnliche Bahnhöfe gegeben habe, daran könne er sich nicht mehr erinnern. Aber bitte, ihm sei es egal, ob wir pünktlich ankommen würden oder nicht. Es würde doch sowieso kaum noch jemand mitfahren.

Vier Triebwagenpaare sah der Fahrplan damals an Werktagen vor, drei davon verkehrten auch sonntags. Unser Zug war der 17193, der an diesem Tag mit



Die Züge nach Tribsees verlassen den Bahnhof Velgast 1990 noch auf der Südseite. Das stattliche Empfangsgebäude im Hintergrund gehörte der Staatsbahn. Die Franzburger Südbahn AG war per Übergabegleis mit der Hauptbahn Rostock – Stralsund verbunden

nur wenigen Fahrgästen pünktlich um 10:50 Uhr den Bahnhof Velgast verließ. Kaum waren wir aus dem Bahnhof heraus, ging es mitten hinein in die Botanik. Üppig sprüßte die Vegetation an allen Orten und auch wenn nach dem trockenen Sommer das Gras und sonstige Bodengewächse weitgehend verdorrt waren, konnte man die Schwellen vielerorts kaum mehr erkennen. Ein Schotterbett gab es im gesamten Streckenverlauf nicht, wir fuhren auf einem abenteuerlich aussehenden Gleis, das in ganzer Länge in einer Bettung aus Sand oder Kies lag.

Holprige Fahrt, verkrautete Gleise

Durch das Führerstandfenster waren die größten Gleislagefehler schon von Weitem zu erkennen. Unser zweiachsiger Leichtbautriebwagen mit seinen starren Achsen reagierte auf jede „Delle“ im Gleis ausgesprochen empfindlich, sodass an den schlimmsten Stellen langsam, oft sogar sehr langsam gefahren werden musste. Nicht ohne Grund sah der Fahrplan für die 30 Kilometer

lange Strecke eine Fahrzeit von rund einer Stunde vor. Als der Zug wenig später in Hövet hielt und wir ein paar Fotos mit ein- und aussteigenden Fahrgästen gemacht hatten, meinte unser Fahrzeugführer, dass an vielen Stellen unbedingt mal eine Stopfmaschine ins Gleis müsste, doch damit wäre wohl nicht mehr zu rechnen.

Etwas später hielten wir in dem früheren Abzweigbahnhof Neuseehagen, wo die längst stillgelegte Zweigstrecke in die frühere Kreisstadt Franzburg ihren Ausgang genommen hatte. Ende 1968/Anfang 1969 wurde der Personenverkehr eingestellt, Güterzüge fuhren während der Erntesaison noch bis 1977. Zwar wurde die Strecke anschließend abgebaut, ein kurzer Rest aber blieb aus unerfindlichen Gründen liegen.

Rüben sorgen für Frachtaufkommen

In den nun folgenden Stationen wurde nur bei Bedarf gehalten, doch der war an diesem Tag wie-

Verkrautete Gleise, nur wenig Betrieb: Es herrscht Endzeitstimmung auf der Strecke Velgast – Tribsees im Herbst 1990. In Behrenwalde (b. Franzb.) nimmt Zug 17193 am 23. Oktober 1990 keine Fahrgäste auf

Alle Fotos, sofern nicht anders angegeben: Josef Högemann





Schon in Hövet, nur wenige Kilometer von Velgast entfernt, verlassen am 23. Oktober 1990 die meisten Fahrgäste den Zug. Wer konnte, hatte sich nach der Wende einen eigenen Pkw angeschafft. Die langsame Bahn mit ihren nur vier Zugpaaren war nicht mehr gefragt

der einmal nicht gegeben. Auch in Behrenwalde (b. Franzb.) wollte an diesem Tag niemand ein- oder aussteigen. Dennoch legte unser freundlicher Fahrzeugführer hier eigens für uns einen Fotohalt ein, denn Zeit gab es ja anscheinend genug. Ein schneller Blick über das Bahnhofsgelände ließ Reste eines Ladegleises und einer Ladestraße erkennen, doch umgeschlagen wurde hier offensichtlich schon lange nichts mehr. Überall sprießten Gras, Brennnesseln und anderes Grünzeug und auch Bäumchen und Sträucher eroberten sich langsam, aber sicher den Gleisbereich. Anders dagegen rund zehn Kilometer weiter in Semlow, wo auf dem Anschlussgleis zur Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaft (LPG) mehrere offene Güterwagen für den Zuckerrübenversand bereitstanden, während weiter hinten bergeweise Rüben zwischengelagert waren. Bei dieser Gelegenheit erfuhren wir, dass an Werktagen bei Bedarf noch ein Güterzugpaar mit einer Lok der Baureihe 112 nach Tribsees verkehren würde.



In Semlow werden im Herbst 1990 Rüben verladen und der örtlichen LPG gelegentlich noch einige Waggons mit Düngemitteln zugestellt. Bald darauf übernehmen Lkw auch diese Frachten

Einen gepflegten Eindruck machen die Bahnhofsanlagen in Tribsees. 112 614 hat Schüttgutwagen zur LPG zugestellt und macht sich nun mit zwei Güterzugbegleitwagen auf den Rückweg Richtung Stralsund

In Stormsdorf gab es noch einmal einen kurzen Halt, um zwei ältere Frauen aussteigen zu lassen. Nun waren wir mit dem Fahrzeugführer und dem Zugbegleiter allein und sprangen wie selbstverständlich mit der Kamera wieder nach draußen auf den Bahnsteig für ein schnelles Foto. Nächste Station war Tribsees, wo unsere Reise enden sollte. Dort hatten wir mehr als anderthalb Stunden Zeit, bevor es wieder nach Velgast zurückging.

Spuren einstiger Herrlichkeit in Tribsees

Die nach wie vor umfangreichen Anlagen des Endbahnhofs Tribsees machten im Oktober 1990 noch einen einigermaßen gepflegten Eindruck. Früher konnte man von hier aus bis Rostock weiterreisen, zwei weitere in Tribsees beginnende Strecken boten Fahrtmöglichkeiten nach Grimmen und Stralsund. Nach dem Zweiten Weltkrieg mussten sie alle als Reparationsleistung für die Sowjets abgebaut werden, lediglich die Verbindung Velgast – Tribsees sowie das Teilstück Tribsees – Tribsees Ost der Bahnstrecke nach Stralsund blieben vor allem zur Versorgung der Landwirtschaft erhalten.

Im östlichen Teil des Bahnhofs stand vor dem nicht mehr genutzten Lokschuppen die Diesellok 112 614, die sich eine gute halbe Stunde später vor zwei gegenüber dem Bahnsteig abgestellte Güterzugbegleitwagen setzte. Die Lok war mit ihrem Güterzug am frühen Vormittag aus Stralsund gekommen und hatte zunächst in Behrenwalde (b. Franzb.) offene Güterwagen für den Rübenverkehr bereitgestellt. Anschließend war sie mit einer stattlichen Gruppe aus Schüttgutwagen nach Tribsees weitergefahren und hatte die geladenen Düngemittel der LPG östlich des Bahnhofs zugestellt. Rückfracht gab es an diesem Tag erst ab Semlow, sodass bis dorthin nur die beiden Güterzugbegleitwagen mitzunehmen waren. Unser





Fototermin: Bei Stormsdorf legt der Triebwagenführer an einem Bahnübergang einen spontanen Fotohalt ein, den die einzige Mitreisende unbemerkt zum Ausstieg nutzt. Damit erspart sie sich den Umweg über den offiziellen Haltepunkt

Triebwagen hatte sich unterdessen hinter einen Steuerwagen gesetzt, der seit den Morgenstunden in Tribsees abgestellt war.

Rückfahrt im Steuerwagen

Schnell war die Zeit für die Rückreise erreicht, die planmäßig um 13:25 Uhr mit dem Steuerwagen voran erfolgen sollte. Und kaum waren wir eingestiegen, ging es auch schon los. Eigentlich wäre über die Rückfahrt nicht viel zu berichten, hätte der Zug bei Stormsdorf nicht gebremst und wäre auf einem Überweg ziemlich abrupt zum Halten gekommen. Hatten wir vielleicht ein größeres Tier angefahren oder gar überfahren? Nein, es gab einen Fotohalt ganz exklusiv nur für uns. Der Fahrzeugführer zeigte auf die hohen Bäume neben dem Gleis und betonte, dass er für Eisenbahnfreunde hier schon des Öfteren gehalten habe. Ja, das war in der Tat ein schönes Motiv.

Während wir wieder in den Zug stiegen, blickte der Fahrzeugführer suchend nach hinten. Wir hatten doch eine Mitreisende gehabt und die saß nun nicht mehr auf ihrem Platz. War sie etwa auch ausgestiegen? Dem Zugführer hatte sie mitgeteilt, dass sie am Bedarfshaltepunkt Stormsdorf

aussteigen möchte, doch bis dahin waren es noch mehrere hundert Meter Strecke. Die Frau war nicht mehr jung und hätte den Zug ohne fremde Hilfe beim Hinuntersteigen auf den deutlich tiefer liegenden Waldweg nicht verlassen können, glaubten wir jedenfalls. Doch sie muss es allein geschafft haben, denn einen Augenblick später sahen wir sie mit ihrer Einkaufstasche über einen kleinen Nebenweg auf das einzige Haus weit und breit zueilen. Damit hatte sie sich einen längeren Umweg erspart. Gut, dass nichts passiert war.

Zurück in Velgast

Die letzten Kilometer Fahrt durch die ürtümliche Landschaft haben wir genossen, ohne noch ein

Foto zu machen. Erst vor dem gezogenen Einfahrsignal, das zu keiner Zeit in einen Stellwerksbezirk des Bahnhofs Velgast eingebunden war, mussten die Kameras noch einmal in Aktion treten.

Das Formsinal übrigens wurde durch einen separaten Stellhebel bewegt, der sich im Nebenbahnteil des Bahnhofs befand. Auf Fahrt gestellt wurde es oft schon lange Zeit vor der Einfahrt eines Zuges, immer so, wie es der Fahrdienstleiter oder Stellwerkswärter zeitlich am besten einrichten konnte.

Wir gerne würde ich diese Reise noch einmal wiederholen. Für uns als Eisenbahnfreunde ist es eine unvergessene Zeit. *Josef Högemann*

Das Einfahrtsignal von Velgast zeigt freie Fahrt. Da es nicht in ein Stellwerk eingebunden war, dauerte es mitunter sehr lange, bis es nach Ankunft des Zuges wieder in Halt-Stellung gebracht wurde



■ Die Baureihe V 188/288 – Entwicklung, Verbleib und Dienst bei der DB

Diesel-Pärchen in Friedenseinsätzen

Sie wurden unter strenger Geheimhaltung für Kriegszwecke konzipiert, kamen dann aber kaum zum Einsatz. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg konnten die Doppeldieselloks D 311 der späteren Baureihe V 188 bei der Deutschen Bundesbahn zeigen, was in ihnen steckte. Trotz ihrer Besonderheiten zeigten sie sich überraschend langlebig

Bald nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten begannen im Geheimen die Vorbereitungen zu einer verstärkten Wiederaufrüstung des Deutschen Reiches. Dabei stand neben der Sicherung der eigenen Grenzen schon früh eine weitreichende Expansionspolitik im Zentrum der Planungen. In Zusammenarbeit mit der Wehrmacht wurden verschiedene Pläne für den Verteidigungs- und Angriffsfall erarbeitet. Vor allem die mit Festungsbauwerken stark gesicherte Maginot-Linie, mit der Frankreich seine Ostgrenze gegen das Deutsche Reich sicherte, war beim Ober-

kommando des Heeres (OKH) von zentralem Interesse, weshalb man dort den Bau schwerer Geschütze mit hoher Durchschlagskraft forderte. 1937 lief deren Entwicklung unter strenger Geheimhaltung an. Federführend beteiligt war die Krupp AG in Essen. Für das neue Geschütz errechnete man ein Kaliber von 80 Zentimetern, eine Rohrlänge von 30 Metern, ein Geschossgewicht von jeweils sieben Tonnen sowie ein Gesamtgewicht von mindestens 1.000 Tonnen – Dimensionen, die alles bislang Gekannte in den Schatten stellten. Realisiert werden konnte all das aufgrund der Größe und des Gewichts

nur in Form eines zerlegbaren, transportablen Eisenbahngeschützes. Für die gleichmäßige Lastverteilung im schussbereiten Zustand sah man für den Aufstellort ein parallel zu verlegendes Doppelgleis vor, auf dem das Geschütz verfahren und nach dem Abschuss neu in Stellung gebracht werden konnte.

Krupp-Loks für Sonderaufgaben

Für den Transport der später allgemein „Dora“ und in Wehrmachtskreisen auch „Schwerer Gustav“ genannten Riesengeschütze im zerlegten Zustand benötigte die Wehrmacht ebenso wie

Kriegslok im zivilen Einsatz: V 188 002 befördert am 19. September 1959 bei Ramholz einen langen Güterzug. Das Hauptbetätigungsfeld der DB-Doppeldieselloks lag nach dem Zweiten Weltkrieg im Raum Gemünden (Main) und umfasste unter anderem die Spessartrampe und die Strecke Gemünden – Fulda Dr. Rolf Brüning



für das Verschieben im aufgebauten Zustand neben entsprechenden Transport-, Material- und Versorgungswagen auch besonders leistungsfähige Lokomotiven. Für Einsätze in Frontnähe erschienen den Verantwortlichen hierfür allerdings nur Diesellokomotiven geeignet. Krupp entwickelte dazu in mehrjähriger Konstruktionsarbeit speziell hierauf zugeschnittene, neuartige Doppellokomotiven in Starrrahmen-Bauweise mit je vier mit einem eigenen Fahrmotor des Typs D 2432a ausgerüsteten Treibradsätzen pro kurzgekuppelter Lokhälfte. Für jedes der drei bestellten Dora-Geschütze wurden zwei dieser Doppelloks benötigt, um das Geschütz auf den Parallelgleisen verfahren zu können. Neben dem Transport zum Einsatzort und der Ausrichtung des Geschützes sollten sie vor Ort auch als Notstromaggregat für die Gewinnung elektrischen Stroms bei Stromausfall im Geschütz genutzt werden können. Daher wurden sie – im Gegensatz zu den sich mittlerweile bei der Reichsbahn gut bewährenden Diesetriebfahrzeugen mit hydrodynamischer Leistungsübertragung – mit einem dieselektrischen Antrieb ausgestattet. Zum Verschieben des Geschützes bei niedriger Geschwindigkeit mussten die Lokomotiven hohe Kräfte entwickeln können.

Ihre Entwicklung verlief streng vertraulich, offiziell wurden sie bei Krupp als „Dieselloks für Sonderaufgaben“ geführt. Und auch bei den von MAN in den Jahren 1939, 1940 und 1941 jeweils vier zugelieferten 940-PS-Sechszylindermotoren des Typs W 6 V 30/38 (davon die letzte Lieferung mit Aufladung System Büchi) wurde in der werk-eigenen Lieferliste aus dem Jahre 1942 als Empfänger schlicht nur „Behörde“ vermerkt. Die werkeigenen „Dieselmotoren-Nachrichten“ 20 vom Juli 1944 sprechen dann allerdings von einer „diesel-elektrischen Lokomotive für schweren Verschiebe- und Transportdienst“. Die gesamte elektrische Ausrüstung steuerten die Siemens-Schuckert-Werke (SSW) bei. Die ersten beiden Loks waren im Spätherbst 1941 fertiggestellt. Sie erhielten die Bezeichnung D 311 mit dahinter gestellter, durch einen Punkt getrennter Ordnungsnummer 01 und 02. Zur Unterscheidung der zwar weitgehend, jedoch nicht völlig übereinstimmenden Lokhälften wurden ihnen jeweils noch die Großbuchstaben A und B zugeordnet. Jede Lokhälfte erhielt eine eigene Fabriknummer (hier 2198/2199 und 2200/2201). Als seitliche Beschriftung der Lok stehen untereinander die Schrift-

züge „Deutsche Reichsbahn“, „Essen“ und „Fried. Krupp A. G.“; aber eine nur ganz klein angebrachte Loknummer. Als Beheimatungsstandort wird der Bahnhof Essen genannt, als Untersuchungsdatum der 20. Dezember 1941.

Erprobung in Rügenwalde

Kurz nach der Fertigstellung wurden D 311.01/02 gegen Jahresende 1941 von Essen aus zum Versuchsschießplatz Rügenwalde an der pommer-schen Ostseeküste überführt – aus Treibstoffersparnisgründen jedoch nicht aus eigener Kraft. Dort war Anfang 1942 auch das erste „Dora“-Eisenbahngeschütz einsatzbereit. Die Einsatzmöglichkeiten hatten sich inzwischen geändert: Noch während des Baus war mit dem Einmarsch der Wehrmacht in Frankreich das ursprüngliche Ziel Maginot-Linie weggefallen. Stattdessen bereitete man für die Loks und die Geschütze Breitspurradsätze für die iberische Spurweite von 1.674 Millimetern vor, um sie im Rahmen des Unternehmens „Felix“ auf der Festung Gibraltar einsetzen zu können – die ablehnende Haltung Spaniens verhinderte das jedoch. Mit dem Überfall der Wehrmacht auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941 und dem Beginn von Ostfeldzug und Zweifrontenkrieg



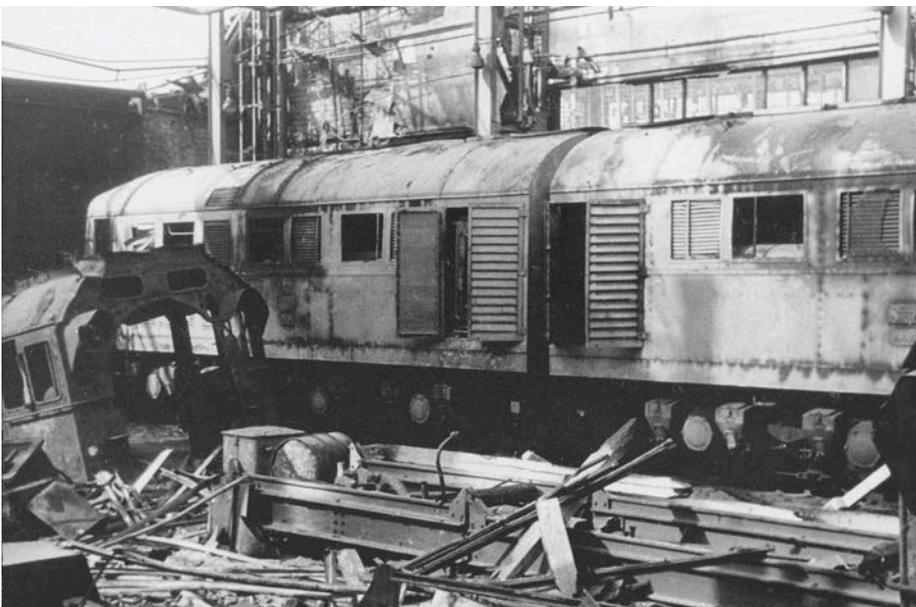


Noch ohne Nummern, aber mit Reichsbahn-Aufschrift an den Seiten präsentierte sich 1941 die erste der Doppelloks dem Krupp-Werkfotografen, ehe sie an die Wehrmacht ging



Vom Einsatz der beiden Doppelloks D 311.01 und 02 vor dem schweren Eisenbahngeschütz „Dora“ bei Sewastopol gibt es nur wenige Aufnahmen. Gut zu sehen ist der eigens angelegte Einschnitt mit dem Doppelgleis und der Schießkurve

Werk/Slg. Oliver Strüber (3)



Beim Luftangriff auf das Essener Krupp-Werkgelände wurde auch die dorthin zurückgekehrte D 311.02 schwer beschädigt. Krupp bot sie später der Bundesbahn an

gab es für „Dora“ ein neues Einsatzziel. So wurden auch Wechselradsätze für die russische Breitspur mit 1.524 Millimetern Spurweite nach Rügenwalde geliefert. Mit ihnen erprobte die Schwere Artillerie-Abteilung E 672 (E = Eisenbahn) den Spurwechsel über Achssenkern.

Verlegung auf die Krim

Hitlers „Weisung 41“ zur Erstürmung der militärisch und strategisch wichtigen Festung Sewastopol an der Südspitze der Halbinsel Krim vom 5. März 1942 bedeutete zugleich den Marschbefehl für das Eisenbahngeschütz „Dora“. In drei Teilen samt Aufbau-, Geschütz- und Munitionszug verlegte man die Einheit über Gotenhafen, Bromberg, Krakau, Lemberg, Dnjepopetrowsk, Saporoschje und Militopol nach Simferopol, wo sie am 25. April 1942 eintraf. Befördert wurden alle drei Züge auf der gesamten Strecke von Dampfloks, meist der Baureihe 57¹⁰⁻⁴⁰. Die beiden D 311 liefen im Geschützzug mit. Da die deutschen Eisenbahnkorympioniere schnell mit der Umspurung der eroberten russischen Eisenbahnstrecken vorankamen, mussten die mitgeführten Wechselradsätze nicht zum Einsatz kommen.

» Als Doppelloks für das Geschütz „Dora“ waren die beiden D 311 nur selten im Kriegseinsatz

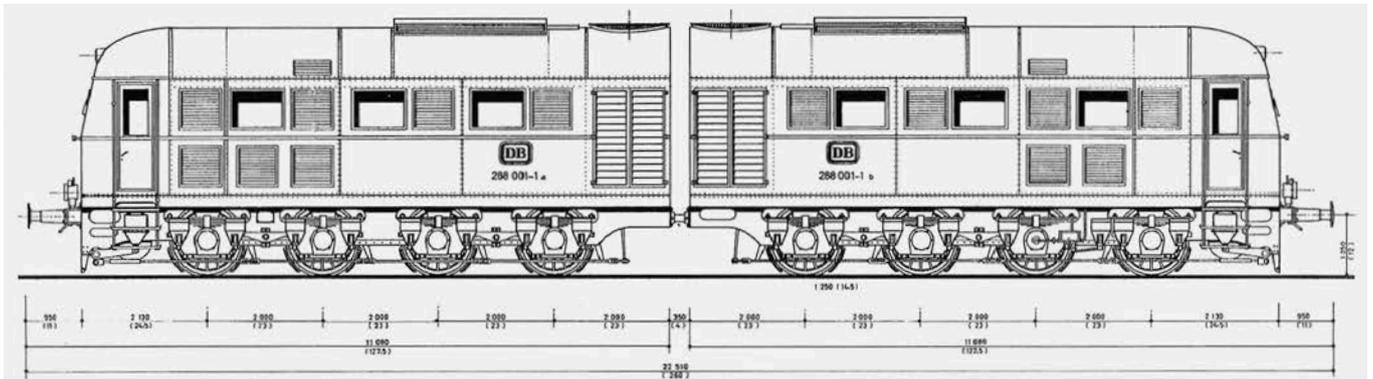
Bei Bachtschisarai, fünf Bahnhöfe vor Sewastopol gelegen, begann der Aufbauzug umgehend mit der Einrichtung der Feuerstellung für „Dora“. Dazu schuf die mehrere tausend Mann umfassende Einheit zunächst zum Schutz und zur Tarnung einen tiefen künstlichen Einschnitt in einem Hügel. In diesem wurden mit dem mitgeführten Gleisbaumaterial unter Zuhilfenahme zweier Ardel-Portalkrane die beiden parallelen Gleise für das Geschütz verlegt. Nur zum Schießen sollte es nach vorn in die Schießkurve verschoben werden. Erforderlich war diese, da das Geschützrohr nur vertikal bewegt werden konnte und das Seitenrichten nur durch eine entsprechende Positionierung in der gegenläufigen Kurve erreicht werden konnte.

Parallel zu diesen Arbeiten wurde zwischen der Stellung und dem Bahnhof in der viergleisigen Aufbauanlage mit weiteren 250 Mann das auf mehreren Schwerlastwagen in Teilen hertransportierte Geschütz montiert. Spätestens hier auf der Krim erhielten die beiden dunkelgrau lackierten Loks einen zusätzlichen Tarnanstrich mit weißen Streifenmustern. Auf einer der Lokfronten brachte man zudem – sicherlich auch als Glücksbringer – den in das Tarnmuster integrierten Spitznamen „Walli“ an.

Angriff auf Sewastopol

Am 2. Juni 1942 begann der Angriff auf Sewastopol. Bis zum 4. Juli war die Festung durch die deutschen und rumänischen Truppen erobert. Dabei spielte auch „Dora“ eine wichtige, wenn auch

Technische Details



Die wichtigsten Abmessungen der 288 001 als Lok der Deutschen Bundesbahn

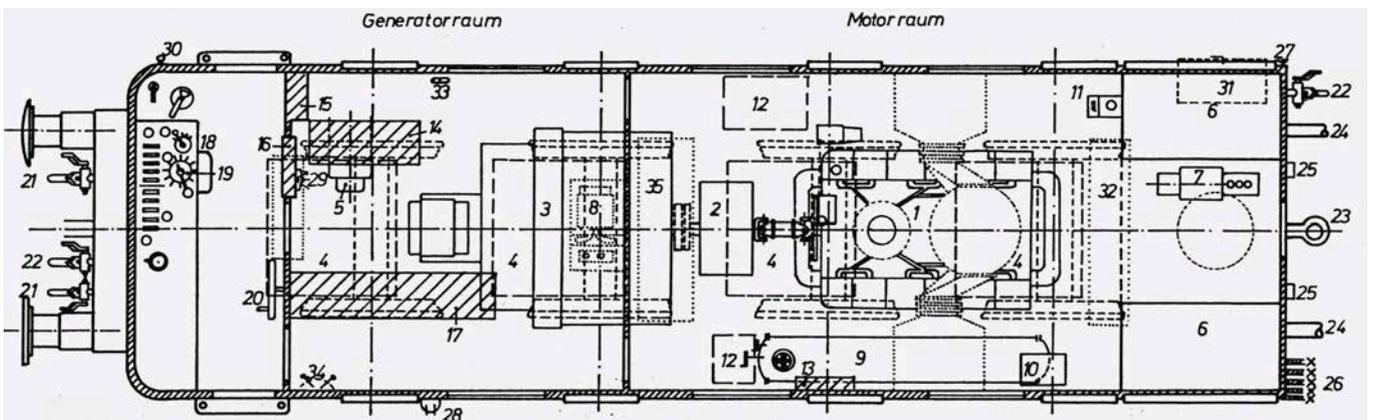
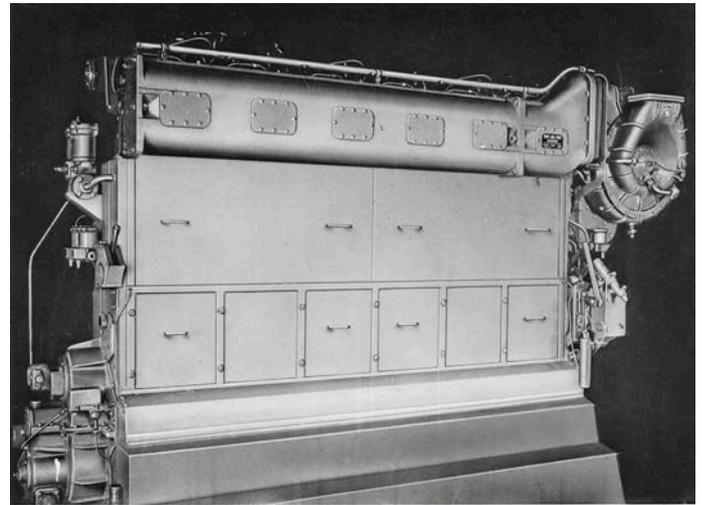
Horst Meißner/Slg. em

Technische Daten zur DB-Baureihe V 188/288

Betriebsnummern	V 188 001a/b, V 188 002a/b, letztere ab 1968 288 002
Achsfolge	Do+Do
Länge über Puffer (Doppellok)	22.510 mm
Achsstand (Lokhälfte)	6.000 mm
Treibraddurchmesser	1.250 mm
größte Höhe	4.445 mm
größte Breite	2.910 mm
Gesamtmasse (volle Vorräte)	150 t
Achsfahrmass (volle Vorräte)	18,5 t
Leistung (Maybach-Motor)	736 kW/1.000 PS
Höchstgeschwindigkeit	75 km/h

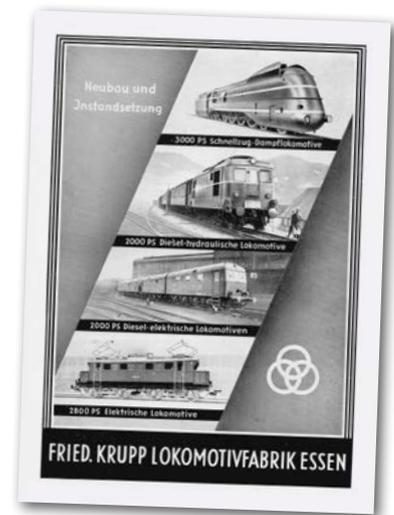
In den Doppelloks kamen ursprünglich von schweren Schiffsaggregaten abgeleitete MAN-Dieselmotoren des Typs W6V 30-38 zum Einsatz

Werk/Slg.
Oliver Strüber (2)



- | | | |
|---|--|--------------------------------------|
| 1 Dieselmotor mit Aufladeturbine (MD 650) | 13 Anzeigetafel | 25 Kabelkasten |
| 2 Untersetzungsgetriebe 1:2,14 | 14 Gerüst für Trennschütze | 26 Luftleitungen |
| 3 Generatorblock | 15 Relaiskasten | 27 Anschluß f. Fremdladung 220 V ~ |
| 4 Fahrmotor | 16 Schaltertafel | 28 Prüfsteckdose |
| 5 Fahrmotorenlüfter | 17 Richtungswender, Schütze und Relais | 29 Prüfummschalter |
| 6 Kühlergruppe | 18 Umschalter | 30 Hauptluftbehälteranschluß |
| 7 Bremsluftpresser | 19 Fahrschalter | 31 Batterie und Batterieauptschalter |
| 8 Anlaßluftpresser | 20 Handbremse | 32 Kühlw.-Ausgleichsbehälter |
| 9 Anlaßluftflasche | 21 Hauptluftleitung | 33 Sifa |
| 10 Webasto-Gerät | 22 Fremddampfanschluß | 34 G-P-Wechsel |
| 11 Bopp- und Reuther-Gerät | 23 Kuppelisen | 35 Heizölbehälter 200l |
| 12 Kraftstoffbehälter (2 x 800l) | 24 Stoßpuffer | |

Beide Lokhälften waren bis auf wenige Ausnahmen weitgehend identisch aufgebaut



Mit dieser Anzeige warb Krupp in den 1950er-Jahren mit dem Neubau und der Instandsetzung von Lokomotiven. Doch die gezeigten V 188 wurden hier letztlich gar nicht wiederaufgebaut Werk/Slg. Oliver Strüber

Im Jahre 1967 weilt V 188 001 im Bahnbetriebswerk Gemünden und zeigt sich auf der Drehscheibe im besten Licht D. van Badegom/Slg. em

nicht entscheidende Rolle. Für jeden Einsatz wurde das Geschütz von den beiden D 311 aus dem Einschnitt nach vorn in Richtung Front in die Geschützkurve verschoben. Dabei wurden die mit einer Vielfachsteuerung ausgestatteten Loks mit Kabeln über die mittig an den Frontseiten vorhandenen Steckdosen miteinander verbunden und synchron von einem Führerstand aus gesteuert. In Gefechtsphasen wurden die beiden Loks vom Geschütz und den Materialwagen abgekuppelt und getarnt in einer Obstplantage abgestellt. Täglich bespannte eine Lok den aus drei Wagen bestehenden Mannschaftszug, mit dem die Bedienmannschaft von ihrem Quartier in Belbek zur „Dora“ und zurückgebracht wurde. Zeitweise wurden beide Loks auch zum Rangierdienst im Bahnhof Bachtshisarai herangezogen.

In Anbetracht des unmittelbar bevorstehenden Abschlusses der Eroberung der Festung kam schon am 2. Juli 1942 der Befehl zum Abbau von „Dora“. Die Abteilung wurde anschließend zur Nordfront verlegt, wo das schwere Eisenbahnge-

schütz beim geplanten Angriff auf Leningrad zum Einsatz kommen sollte. In einem Waldstück bei Taizy an der Strecke Krasnokwardejsk – Leningrad wurde erneut eine Geschützstellung angelegt, doch unterblieb der Angriff infolge der fortgeschrittenen Kriegsergebnisse. D 311.01 und 02

» Auch wenn es Einzelstücke waren, zeigte die DB Interesse am Weiterbetrieb der V 188

wurden in der Nähe auf einer Nebenbahn bei Donzy abgestellt, wo sie im Winter 1942/43 tief einschneiten. „Dora“ hingegen scheint noch rechtzeitig nach Rügenwalde zurückgebracht worden zu sein. Im Frühjahr 1943 begann auch die Rückführung der beiden Loks in Richtung Westen; D 311.01 gilt allerdings seither als verschollen. D 311.02 gelangte auf nicht mehr zu klärenden

Wegen zu Krupp nach Essen zurück, wo sie bei einem Bombenangriff auf die Werkhallen Anfang März 1945 schwer beschädigt wurde.

Während die ersten beiden Loks mit „Dora“ auf der Krim weilten, hatte Krupp unterdessen auch D 311.03/04 mit den Fabriknummern 2468 bis 2471 für das zweite Riesengeschütz fertiggestellt und 1942 an das Oberkommando des Heeres geliefert. Ihr genaues Kriegsschicksal ist allerdings nicht dokumentiert. Vereinzelt Berichte deuten jedoch auf Einsätze im Bereich der Westfront hin. Auch die beiden letzten in Auftrag gegebenen Doppelloks D 311.05/06 waren bei Krupp bereits in der Produktion, ebenso das dritte Geschütz. Sie wurden jedoch bei einem schweren Bombenangriff auf das Werk zerstört.

Ein erstes Nachkriegsfundstück

Kurz nach Kriegsende konnte die Reichsbahn in den Westzonen an eine Bestandsaufnahme des

Nach der Remotorisierung waren die beiden V 188 vorwiegend als Zugloks vor langen und schweren Güterzügen im Einsatz. Am 23. Oktober 1959 bespannt die nun rote V 188 002 einen gemischten Zug bei Mittelsinn

Carl Bellingrodt/Slg. Brinker

Blick in einen der Führerstände der frisch im PAW Krauss-Maffei aufgearbeiteten V 188

Werk/Slg. Dr. Rolf Löttgers

auf ihrem Schienennetz befindlichen Fahrzeugmaterials gehen. So fand sich Anfang 1946 in Freilassing die von der Wehrmacht dort zurückgelassene Doppellok D 311.03. Auf welchem Wege und wann sie dort strandete, lässt sich nicht mehr eruieren. Im Frühjahr 1946 wurde sie ins Ausbesserungswerk Nürnberg Rangierbahnhof überführt. In Anbetracht des herrschenden Lokmangels und des insgesamt noch akzeptablen Zustands der Maschine korrespondierte das Reichsbahnzentralamt (RZA) in München bereits im Juli 1946 mit der zuständigen Oberbetriebsleitung der United States Zone in Frankfurt (Main) über eine mögliche Instandsetzung der Lok. Krupp in Essen musste einen möglichen Auftrag aufgrund der Lage in der britischen Besatzungszone und wegen der Nichtverfügbarkeit von Ersatzteilen für den elektrischen Teil ablehnen. Auch die damals in Bielefeld ansässige Hauptverwaltung der Eisenbahnen im mittlerweile Vereinigten Wirtschaftsgebiet stand dem Aufarbeitungsvorhaben im Mai 1947 skeptisch gegenüber. Man befürchtete dort neben dem Einzelgängerstatus erhebliche Schwächen eines so großen Motorblocks im Bahnbetrieb.

Im September fiel trotzdem die Entscheidung zur Aufarbeitung der Lok. Den Ausschlag gab letztlich die Überzeugung, dass die Lok mit ihrer im Fahrzeug- und Antriebsteil neuzeitlichen Bauart auch dank ihrer hohen Zugkraft als hochwertiges Triebfahrzeug für den unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich dringend benötigt wurde. D 311.03 wurde ins Privatausbesserungswerk Krauss-Maffei nach München überführt, wo am 23. Januar 1948 ihre Aufarbeitung begann. Im Sommer darauf war sie fertiggestellt, eine erste erfolgreiche Probefahrt führte sie am 10. Juni 1949 nach Garmisch-Partenkirchen. Anschließend konnte die nun in der vor dem Krieg gültigen Farbgebung dunkelgrau lackierte Lok an die Deutsche Reichsbahn überge-



ben werden, wo sie gemäß des inzwischen gültigen Betriebsnummernschemas als V 188 001 (wieder mit den beiden, aber jetzt klein geschriebenen Lokteilen a und b) eingeordnet und im Bw Aschaffenburg stationiert wurde. Dort war sie vor allem für den Schiebedienst auf der Steilrampe Laufach – Heigenbrücken vorgesehen.

„Strandgut“ des Krieges

Nur wenige Wochen später, kurz nach der Gründung der Deutschen Bundesbahn, meldete sich Mitte September 1949 der Schrotthändler J. N. Logothetopoulos aus Haarlem in den Niederlanden mit einer Kaufofferte bei der DB. Anzubieten hatte er eine dieselelektrische Lokomotive mit zweimal 1.040 PS – angeblich in allen Teilen fast fabrikenau. Die Lok sei von Krupp Jahre zuvor an die Neder-

landse Spoorwegen (NS) geliefert, dort aber aufgrund ihres Gewichts nicht in Dienst gestellt worden. Trotz der zweifelhaften Geschichte zeigte die DB Interesse an der Lok, zumal es sich schnell herausstellte, dass es sich dabei um die D 311.04 handelte. Wie Nachforschungen ergaben, war die Lok 1945 nach Kriegsende mit leichten Schäden durch Fliegerbeschuss in Südflandern unweit der belgischen Grenze aufgefunden worden. Bei den NS wurden zwar verschiedene Versuche zur Inbetriebnahme der dort als L 5 bezeichneten Lok unternommen, diese jedoch Ende 1946 aufgegeben und die Lok wurde zur Verschrottung freigegeben. Aus Sicht der DB war das ein gutes Angebot, konnte man mit der modernen Lok doch der V 188 001 ihren Einzelgängerstatus nehmen.





Vor einem schweren Kohlenzug mit Selbstentladewagen steht V 188 001 im Jahre 1967 in Würzburg neben einer Kabinentender-50er *Siegfried Müller/Slg., Oliver Strüber*

Nach einer Besichtigung in Utrecht wechselte die insgesamt ziemlich heruntergekommene D 311.04 im Dezember 1949 für 160.000 Gulden ihren Besitzer. Am 21. Dezember wurde sie im Schlepp einer Dampflokomotive über Zevenaar nach Wesel und nach Abwicklung der Zollformalitäten und Attestierung der Rollfähigkeit von dort weiter ins Ausbesserungswerk Mülheim-Speldorf überführt. Von dort ging es im kommenden Jahr Anfang April zunächst nach Aschaffenburg und nach Vergabe des Aufarbeitungsauftrages an Krauss-Maffei im August weiter nach München. Am 1. September 1950 begannen dort die Arbeiten. Auf Wunsch der an der Aufarbeitung des elektrischen Teils beteiligten SSW diente sie im September 1951 auf der Ausstellung „Schiene und Straße“ in Essen als Blickfang am Siemens-Messestand. Nach der endgültigen Fertigstellung bei Krauss-Maffei absolvierte sie als V 188 002 a/b beschriftet am 23. November 1951 die erste Probefahrt nach Aschaffenburg und zurück. Lackiert war sie abweichend von ihrer Schwesterlokomotive im nun bei der DB gültigen Dunkelgrün mit schwarzem Rahmen, das auch die V 188 001 bald darauf erhielt. Ab dem 19. Dezember 1951 war auch sie beim Bw Aschaffenburg beheimatet.

Die dritte Doppellokomotive im Bunde

Im Frühjahr 1949 nahm man sich auch bei Krupp in Essen der immer noch in den Resten der ausgebrannten Halle stehenden D 311.02 an. Bei ihr waren vor allem die Aufbauten durch den Einsturz des Daches und das Feuer schwer in Mitleidenschaft gezogen worden. Nach Kriegsende waren auch einige ihrer Ausrüstungsteile abhan-

dengekommen. Die Großteile hingegen schienen fast durchweg noch brauchbar bzw. reparabel zu sein. So bot Krupp die Lok ebenfalls der Reichsbahn an. Am 17. Mai 1949 fand eine erste Besichtigung durch Fachleute des Münchner Zentralamts statt. Während Krupp einen Verkauf zunächst von der eigenen Aufarbeitung abhängig machte, wollte die Bahn die Arbeiten wiederum an das darin bereits erfahrene Krauss-Maffei-Ausbesserungswerk vergeben. Erst am 16. November 1951 kam es für 190.000 D-Mark zu einem Verkauf der Lok. Am 15./16. Dezember 1951 wurde die Lok ins AW Nürnberg überführt. Vorgesehen war auch

» Mit neuen Motoren und Getrieben war der DB-V 188 sogar ein drittes Leben vergönnt

sie für den Schiebebetrieb auf der Spessart-Rampe, wo man auf die dort noch eingesetzten Dampflokomotiven verzichten wollte. Reserviert war für sie die Betriebsnummer V 188 003 a/b, die die DB vorausschauend schon in ihr Merkbuch für Brennkraftschienenfahrzeuge (DV 939c) in der Ausgabe von 1952 mit dem Vermerk „z. Z. in Aufarbeitung“ aufnahm.

Problematischer Schiebebetrieb

In der Zwischenzeit hatte die DB mit der V 188 001 und ab Jahresende 1951 auch mit ihrer inzwischen aufgearbeiteten Schwesterlokomotive 002 erste Betriebserfahrungen sammeln können. Dabei offenbarten sich zahlreiche Mängel, die den Verkehr auf der stark belasteten Hauptstrecke behinderten und die beiden Maschinen immer wieder in die Werkstatt oder ins AW zwangen. Trotz verschiedener konstruktiver Verbesserun-

gen konnte die betrieblich benötigte Zuverlässigkeit nicht erreicht werden. Hauptproblem waren die verbauten MAN-Motoren, die aus einem Schnellbootmotor weiterentwickelt worden waren und mit ihren hohen Druckkräften auf den nicht ausreichend verwindungssteifen Lokrahmen einwirkten. So traten wiederholt Schäden am Motor, defekte Haupt- und Pleuellager, undichte Zylinderbuchsen und Gehäuserisse auf. 1953/54 wies allein V 188 001 265 Standtage im AW aus, ihre Schwester brachte es auf 252. Diese Erfahrungen ließen die DB daher von einer Aufarbeitung der V 188 003 Abstand nehmen, stattdessen diente sie als Ersatzteilspenderin für ihre Schwestern. Nachdem bei diesen jedoch weiterhin schwere Schäden auftraten, stellte die Bundesbahn beide Lokomotiven im April 1954 zunächst auf „z“:

Neu motorisiert in die Zukunft

Trotz allem wollte die DB – und hier maßgeblich die BD Nürnberg – auf die für viel Geld aufgearbeiteten Lokomotiven noch nicht verzichten, boten doch gerade die starken V 188 die Möglichkeit, die Zugzahl und die Last zwischen Laufachse und Heigenbrücken zu erhöhen. Das setzte natürlich voraus, dass sie im Zugförderungsdienst weitgehend problemlos funktionierten. So genehmigte die Hauptverwaltung der Bundesbahn (HVB) im Dezember 1954 den Umbau der V 188 002 auf neue 1.000-PS-Motoren des Typs MD 12 V 538 TA von Maybach/Daimler-Benz, wie sie auch in den Neubaulokomotiven der Baureihe V 200 zum Einsatz kamen. Davon erhoffte man sich eine vollumfängliche Betriebstauglichkeit der Lokomotiven. Für die Verwendung der neuen Motoren war allerdings ein zusätzliches Zwischengetriebe erforderlich, das bei der Firma Gmeinder in Mosbach noch entwickelt werden musste. So konnte die im AW Nürnberg entsprechend umgerüstete und mit weiteren Verbesse-

rungen wie einem versteiften Rahmen aufwartende V 188 002 erst am 24. Januar 1957 wieder dem Betrieb beim Bw Aschaffenburg übergeben werden. Im Zusammenhang mit dem Umbau erhielt sie das neue, mittlerweile für DB-Dieselloks geltende Farbschema mit dunkelroten Aufbauten (RAL 3004) und schwarzem Fahrwerk.

Noch während die Umbauarbeiten liefen, hatte die Bundesbahn jedoch die Entscheidung getroffen, die Spessart-Rampe bereits vorzeitig zu elektrifizieren und die beiden V 188 in Zukunft nur noch im normalen Güterzugdienst einzusetzen, um sie so nicht mehr den hohen Belastungen des Schiebetriebes auszusetzen. So kam V 188 002 nach ihrer Fertigstellung von Aschaffenburg aus vor allem vor schweren Güterzügen zum Einsatz, wo sie sich durch eine hohe Zuverlässigkeit und niedrigere Verbrauchswerte auszeichnete und gegenüber der Baureihe 44 eine bessere Wirtschaftlichkeit aufwies. Dadurch ermutigt, genehmigte die HVB am 25. September 1957 auch den Umbau der V 188 001, die am 12. Dezember 1958 das AW Nürnberg verlassen konnte – auch sie neu motorisiert und im roten Lack, abweichend zur Schwesterlok war ihr Rahmen aber nicht schwarz abgesetzt. Statt wieder nach Aschaffenburg zurückzukehren, wurde sie im Bw Gemünden (Main) beheimatet, wohin ihre Schwester bereits eine Woche zuvor gewechselt war.

Trotz Bewährung im Hintertreffen

Obwohl sich die Störanfälligkeit und die Wirtschaftlichkeit beider Doppelloks nach dem Umbau erheblich verbessert hatten, lagen ihr Verbrauch sowie der Aufwand für die Unterhaltung deutlich über denen einer V 200. So verfügte die HVB am 9. März 1964, dass an beiden Maschinen keine Untersuchungen mehr vorgenommen werden sollten und bei Erreichen des Laufkilometergrenzwertes von 600.000 Kilometern die Ausmusterung beantragt werden müsse. V 188 001 erreichte diesen Grenzwert im Dezember 1964, gleichzeitig lief bei ihr aber auch die sechsjährige Untersuchungsfrist ab. Doch konnte die BD Nürnberg erfolgreich bei der HVB intervenieren, zumal sich die Investitionen in die Neumotorisierung gerade erst amortisierten und ihr sonst keine anderen geeigneten Loks zur Verfügung standen. So genehmigte die HVB noch eine U2-Untersuchung. Zwei Jahre später endeten die Fristen der V 188 002. Auch für sie konnte die Nürnberger Direktion eine weitere U2 herauschlagen. Beide Loks wurden Ende Februar/Anfang März 1968 nach Bamberg umbeheimatet. Dort erlebten sie auch die Umzeichnung auf das nunmehrige Nummernsystem der DB, was aus ihnen die Loks 288 001 und 002 machte. Zum Einsatz kamen sie vor allem auf der bis dato noch nicht elektrifizierten Entlastungsstrecke (Gemünden –) Wernfeld – Waigolshausen – Schweinfurt – Bamberg.

Dem Ende entgegen

Der Abgang für die deutsche Baureihe V 188 kam rasch: Ein Rahmenbruch besiegelte vorzeitig



Späte Ehre für V 188 001 am 22. April 1967 vor einem Reisezug der Nürnberger Eisenbahnfreunde, aufgenommen bei Binsfeld auf der Werntalbahn

Kurt Müller/Slg. em

Lebensläufe/Stationierung der DB-Baureihe V 188/288

V 188 001/288 001	V 188 002/288 002
31.8.1949 bis 14.2.1958 Bw Aschaffenburg	19.12.1951 bis 5.12.1955 Bw Aschaffenburg
15.2.1958 bis 11.12.1958 Umbau AW Nürnberg	6.12.1955 bis 23.1.1957 Umbau AW Nürnberg
12.12.1958 bis 29.2.1968 Bw Gemünden	24.1.1957 bis 22.11.1958 Bw Aschaffenburg
1.3.1968 bis 22.9.1969 Bw Bamberg	23.11.1958 bis 28.2.1968 Bw Gemünden
3.7.1969 z-Stellung	29.2.1968 bis 15.6.1972 Bw Bamberg
22.9.1969 Ausmusterung	22.12.1971 z-Stellung
1970 Verschrottung in Feldkirchen bei München	15.6.1972 Ausmusterung



Am Ende ihrer Karriere waren die beiden Loks als Baureihe 288 unterwegs und im Bw Bamberg beheimatet. Am 30. Januar 1969 wird 288 002 dort für neue Einsätze vorbereitet

Ralf Reich/Slg. DGE

das Schicksal von 288 001. Am 3. Juli 1969 musste sie von der Ausbesserung zurückgestellt werden. Dieser sowie der anstehende kostspielige Einbau einer Indusi rechtfertigten keine erneute Instandsetzung. Zum 22. September 1969 musterte die DB sie aus, und im Januar 1970 wurde sie in Feldkirchen bei München verschrottet. 288 002 hingegen blieb mit ihrem späteren Untersuchungsdatum vom Sommer 1967 noch einige Zeit länger einsatzfähig, zudem hatte sie bei ihrer letzten Ausbesserung 1968 noch die Indusi bekommen. Weiterhin stand sie zwischen Bamberg und Gemünden im Dienst. Auch nachdem die Elektrifizierung der Strecke am 16. September 1971 abgeschlossen war, kam sie dort noch vereinzelt zum Einsatz, doch einen echten Bedarf gab es für das

nunmehrige Einzelstück nicht mehr. So ereilte auch sie am 22. Dezember 1971 die z-Stellung und am 15. Juni 1972 schließlich die Ausmusterung. Diesmal hatte sich die BD Nürnberg nicht noch einmal mit dem Wunsch nach einer weiteren Untersuchung für die Lok durchsetzen können. Nach ihrem Ende bei der DB gab es für 288 002 rasch Interessenten, die den Kauf und die Überführung der Lok nach Italien sowie den Einsatz einer umgebauten Lohälfte in einem Steinbruchbetrieb in Udine planten. Doch zerschlugen sich diese Vorhaben. Wie ihre Schwester endete so schließlich auch die letzte Doppel-diesellok der DB auf dem Schrottplatz. An eine museale Erhaltung scheint damals niemand ernsthaft gedacht zu haben.

Oliver Strüber

■ Modelle der Baureihe V 188/288 von Z bis 1

Deutsche Doppellok in der Modellumschau

Die einzige deutsche Doppeldiesellok konnte schon recht früh Modellbahnhersteller begeistern, allerdings zunächst keinen der heute bekannten Großen wie Märklin, Fleischmann oder Roco. Vielmehr war es die italienische Marke Lima, die in HO vorpreschte, ehe auch andere Nenngrößen mit der V 188 bedient wurden



Zwischen 1979 und 1985 produzierte *Lima* die flaschengrüne V 188 001 als späte Epoche-II-Lok noch mit dem Schriftzug Deutsche Reichsbahn (Artikelnummer 208115). Parallel war auch die purpurrote V 188 002 als Epoche-III-Lok zu haben (-14). Sie blieb bis 1989 im Programm der Italiener. Danach gab es noch drei Jahre die Epoche-IV-Version als Bundesbahn-288 002. Sie trug dieselbe Artikelnummer und war sogar als analoge Wechselstromlok (AC) zu haben. Ebenfalls 1989 startete eine zweite Auflage der V 188 001 als DB-Maschine der Epoche III in DC- und AC-Version (208115/28-). Sie blieb bis 1992 beziehungsweise 1995 im Programm. Mit derselben Ordnungsnummer, aber diesmal in Purpurrot war das Modell von 1991 bis 2000 gelistet (208113/-402/-403). Auch hier gab es eine AC-Version. Nochmals in Flaschengrün, aber mit geändertem Dachaufbau war das Modell von 1998 bis 2005 bei *Lima* für beide Betriebssysteme zu haben (208552/28-). Natürlich legten die Italiener auch verschiedene und nicht immer mit Vorbildaufnahmen belegbare Ausführungen der Epoche II auf. Den Anfang machte zwischen 1990 und 1992 eine Lok als D 311.04 in

Grau (208112), der von 1998 bis 2005 eine grüne V 188 001 im Wintertarnkleid als „Walli“ folgte (-525). Zwischen 2000 und 2005 legte *Lima* zwei Zugsets mit der Lok D 311.01 in Schwarzgrau mitsamt Eisenbahngeschütz für beide Stromsysteme auf (149985/18-). Wer damals etwas Besseres als die *Lima*-Lok haben wollte, musste den Eigenbau wagen, wurde dabei aber vom Hersteller *Günther* unterstützt, der ab den 1970er-Jahren einen Kleinserien-Bausatz anbot (siehe letzte Beitragsseite).

Technisch bestand die *Lima*-Doppellok immer aus einem motorisierten Teil mit Antrieb auf zunächst drei, später zwei Radsätzen und ei-

nem antriebslosen Dummy. Verbunden waren beide Lokhälften mit einer starren Deichsel. Im Zuge der Produktpflege wurden die vereinfachten vorderen Rahmennachbildungen etwas gekürzt und detailreicher sowie die ursprünglich festen Frontlaternen durch zur jeweiligen Epoche passendere ersetzt.

Märklin vereitelte Hornbys Plan

Nach der Übernahme der Marken *Lima* und *Rivarossi* durch *Hornby* wurden 2008/09 weitere Versionen der V 188 in Aussicht gestellt und auch entsprechende Handmuster in Nürnberg präsentiert, doch zur Produktionsaufnahme kam es angesichts der sich ankündigenden Neukonstruktionen von *Märklin/Trix* nicht mehr. Die Göppinger Nachbildungen der V 188 rollten erstmals 1998 vom Band. Erste Ausführung war die flaschengrüne V 188 001 im Zustand von 1955 mit den markanten Dachaufbauten als Delta-Lok wie auch vollausgestattetes Modell (34282/37-). In der Gleichstromversion mit Digitalschnittstelle erschien die Lok auch bei *Trix* (22541). Im Jahr darauf war sie als D 311 in Flaschengrün Teil des *Märklin*-Dreier-sets „Diesel-Urahen“ (37203-03). Von 2000

Modellübersicht Baureihe V 188/288

Nenngröße	Hersteller
1	Kiss, Märklin
O	Hübner
HO	Günther, Lima, Märklin/Trix, Roco (Ank.)
TT	Präzisionsmodelle & Feinwerktechnik
N	Fleischmann, Roco
Z	Krüger, Märklin, NoBa

V188-Pionier Lima

Bislang hat Märklins Nachbildung die Nase vorn, wenn es um die HO-Umsetzung der Baureihe V 188 geht, doch schon in den nächsten Wochen wird Roco mit einer Neukonstruktion aufwarten *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (6)*



Der erste HO-Großserienhersteller zum Thema V 188/288 war Lima. Über viele Jahre hinweg wurden nicht nur verschiedene Epocheausführungen herausgebracht, sondern auch Detaillierung und Antrieb verbessert; rechts die Märklin-Lok zum Vergleich



bis 2003/04 war das Modell schließlich in Purpurrot als Epoche-IV-Lok 288 002 ohne Dachaufbauten jeweils in der Delta- als auch Motorola-Version im Produktsortiment vertreten (34284/37-). Im Jahre 2010 rollte sie nach einer längeren Abstinenz mit neuem mfx-Decoder als purpurrote V 188 001 wiederum ohne Dachaufbauten im Zustand von 1958 zu den Fachhändlern (37283). Ihre letzte Auflage erlebte sie nun schon mit modernem mfx+-Decoder, Lokführer und deutlichen Betriebs Spuren 2016/17 als MHI-Modell mit der DB-Betriebsnummer V 188 002 (-85).

Zugkräftiges Modell von Märklin

Von Anfang an waren in den Lokmodellen aus Göppingen zwei Motoren und vier angetriebene Radsätze verbaut, ab 2000 in den vollausgestatteten Modellen der 37er-Artikelnummern auch Soundelektronik. Beide Lokhälften waren mit einer kulissengeführten Spezialkupplung verbunden und besaßen bereits LED-Beleuchtung. Im Laufe der Zeit erfolgten Anpassungen an den Decodern, deren Funktionsspektrum sowie der Soundqualität. Da sich an den Märklin-Modellen optisch wenig

Von Rivarossi sollte es als Wiederauflage der Lima-Konstruktion auch diese frühe DB-Version sowie diverse Loks mit Tarnlackierung geben, doch die in Göppingen geplante überarbeitete HO-Konstruktion vereitelte die Pläne *Werk*





Die sechs verschiedenen Märklin-HO-Versionen der V 188/288 sollen an dieser Stelle lediglich durch die DB-rote V 188 001 in der Epoche-III-Version repräsentiert sein. Zwei Motoren und jeweils zwei angetriebene Radsätze sind Standard Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)



Märklin berücksichtigte bei seiner V 188 in HO die Veränderungen des Vorbildes. Trug die grüne Erstversion V 188 001 a/b als frühe Epoche-III-Lok (34282/37282) noch die später bei der DB entfernten Dachaufsätze, so sind diese bei der roten 288 002 der Epoche IV (34284/37284) korrekterweise nicht vorhanden Oliver Strüber



In der Nenngröße N entdeckte Roco 1989 die V 188 für sein 1:160- Sortiment (oben). Erst kürzlich wurde diese Baureihe unter der Marke Fleischmann neu konstruiert, als rote DB-Maschine aufgelegt (Mitte). Sie wird obendrein als Epoche-II-Lok verkauft (unten) Gunnar Selbmann (2)

Werk

verändert hat, moderne Fertigungsverfahren im Kunststoffbereich aber eine weitaus höhere Detaillierung zuließen, schien 2022 der Markt für eine HO-Neukonstruktion bereit zu sein.

Roco-Neuheit noch in diesem Jahr

Die Marke Roco beschert den Fans der V 188 in diesem Jahr mit der Bundesbahn-288 002 mit Maybach-Motoren und Webasto-Vorwärmer ein Modell auf der Höhe der Zeit (siehe Kasten rechts). An der Lok werden Details wie durchgehende Verbindungskabel an den Lokhälften, Tachoantrieb, Indusimagnet sowie Sandfallrohre vor den Rädern stimmig ausgebildet bzw. erstmals vorhanden sein. Gleiches gilt für die angedeutete Maschinenraumeinrichtung. Neben der Filigranität von Fahrwerk und Gehäuse – hier speziell der Lüfterlamellen an den Seitenwänden – und ihrer angemessenen Zugkraft soll die Lok auch mit technischen Spielereien überzeugen. So sind die beiden Dachlüfter mit eigenen Antriebsmotoren ausgestattet, die für deren soundsynchrone Bewegung sorgen. Erscheinen wird die Roco-Formneuheit in drei Systemversionen (70115/-16/78116).

Diesellokomodelle für N, Z und TT

N-Bahner erfreute Roco bereits ab 1989 über vier Jahre hinweg mit der purpurroten V 188 001 (23265). Daraufhin folgte die flaschengrüne V 188 001 (-66). 1999 produzierten die Österreicher einmalig die Epoche-IV-Version als 288 002 (-67). Ab 2007 gab es nochmals Modelle als V 188 001 der Epoche III (23435). Weitere Ausführungen, beispielsweise in Tarnfarben, wurden nicht umgesetzt, könnten aber aufgrund der kürzlich unter der Marke Fleischmann erfolgten

» Das erste HO-Modell der V 188 schuf Günther, ehe Lima mit einer Großserienlokomotive nachzog

Neukonstruktion dieser Doppellok durchaus folgen. Denn 2021 präsentierte die Modelleisenbahn GmbH ein Comeback-Modell als Epoche-IV-Version 288 002 sowohl analog als auch digital (725100/-70). Ebenfalls bereits verfügbar ist die grüne Variante als D 311 (-01/-71). Die DB-V 188 002 der Epoche III (-03/-73) folgt bald.

Im Maßstab 1:220 begann die Geschichte dieser Lok mit einem Kleinserienmodell von Krüger Modellbau. Ab 2019 fand sich ein 3D-gedrucktes Modell, das auf Rokuhan-Shorty-Fahrwerken läuft, als Bausatz (5007R) und Fertigmodell (5007RF) im Programm von NoBa-Modelle. Zuletzt wurde es 2022 kräftig überarbeitet und ist nun besser detailliert. Im selben Jahr lieferte Märklin die V 188 001 in Purpurrot als Insider-Modell aus (88150). Diese Lok besticht unter anderem mit einem Glockenanker-Motor, Metallgehäuse für eine hohe Reibungsmasse und per 3D-Druck umgesetzter Inneneinrichtung.

Auf ein Wort!

Interview zur Roco-HO-Lokneuheit der Bundesbahn-Baureihe 288

Infolge der Ankündigung von Roco, im zweiten Quartal dieses Jahres die HO-Doppeldiesellok der DB-Baureihe 288 ausliefern zu wollen, hat *em*-Redakteur Peter Wieland den Produktmanager Christian Auerweck zu weiteren Details befragt:

eisenbahn magazin: Die V 188 war ja schon von Lima und Märklin als HO-Modell zu haben – weshalb die aktuelle Roco-Entscheidung, eine Neukonstruktion nachzulegen?

Christian Auerweck: Der Hauptgrund zur Umsetzung des HO-Modells war nach unserem erfolgreichen Launch des N-Modells der Marke *Fleischmann* vor einiger Zeit die massive Nachfrage unserer Roco-Kunden. Dem Wunsch folgen wir nun mit einem zeitgemäßen Diesellokomodell.

em: Was entgegenen Sie jenen Kunden, die aufgrund der bestehenden HO-Angebote

noch zögerlich sind, Rocos Neuerscheinung zu kaufen?

Auerweck: Das neue Modell wird vorrangig durch den ersten Eindruck überzeugen. Dieser wird geprägt durch einen erstmals vollständig nachgebildeten Übergangsbereich mit allen Leitungen zwischen den beiden Lohhälften oder der genauen Umsetzung aller Variantendetails. Doch auch in puncto Formensprache und Digitalfunktionen wird hier ein absolut hochwertiges Triebfahrzeugmodell abgeliefert, das beispielsweise beleuchtete Armaturen im Führerstand oder motorisch angetriebene Lüfterräder im Dachbereich aufweisen wird.



Seit einigen Jahren ist Christian Auerweck Produktmanager bei der Modelleisenbahn GmbH und vorrangig für die Programmplanung der Roco-Modelle zuständig

em: Wird es diese Baureihe in nächster Zeit auch als Ausführung der Epoche II geben, beispielsweise in den Tarnfarben wie einst bei Lima?

Auerweck: Wir möchten natürlich noch nicht über mögliche Neuheiten der nächsten Jahre sprechen, aber dem Wunsch unserer Kunden nach weiteren Epochevarianten werden wir wie gewohnt nachkommen und dabei auch verschiedene Einsatzzeiträume des Vorbildes berücksichtigen.



Musterfotos der Baureihe 288 als DB-Epoche-IV-Modell in Nenngröße HO von Roco, das mit zahlreichen Details aufwarten wird wie beispielsweise angetriebenen Dachlüftern Werk (3)



TT-Bahnern blieb bislang der Einsatz dieser Doppeldiesellok verwehrt, zumindest sind uns keinerlei Großserienmodelle bekannt. Auf der Internetseite gab es kürzlich beim Anbieter *TT-filigran* die Information, dass *Präzisionsmodelle @ Feinwerktechnik* die V 188 im Maßstab 1:120 baut. Auf Nachfrage in Dresden haben wir erfahren,

dass die 188 TT-Maschinen in drei Versionen (10098/-100/-104) bereits abverkauft sind.

Diesellok-Kolosse in 0 und 1

Für die Sammler der Nenngröße 0 gab es zu Beginn der 1990er-Jahre Bausätze der Firma *Hübner/Eurotrain*, die wohl in verschiedenen

Werkstätten montiert wurden – zumindest legen das die abweichenden Ausführungen der wenigen im Gebrauchtmart auffindbaren Modelle nahe. Fans der Nenngröße 1 erhielten erstmals 1999 ein Modell der V 188, als sich *Kiss* dieser Doppellok annahm. Die Auflagen der purpurroten V 188 001 und 288 002 waren



Märklin hat die V 188 auch in der Nenngröße Z am Start und lieferte es kürzlich als Insider-Modell aus (links), während die 1:220-Umsetzung von NoBa-Modelle (rechts) eine Kombination aus 3D-Druckgehäuse und Rokuhan-Fahrwerk verkörpert Trainini (2)



Eindrucksvoll ist das Modell der V 188 im Maßstab 1:32, wie es ab 2018 zu den Märklin-Fans kam

Werk (2)

In der Nenngröße O gab es vor etlichen Jahren dieses Hübner-Modell aus einem Bausatz



HO-Kleinserienmodell von Günther



Zwei Günther-HO-Diesellok-Fertigmodelle der Baureihe V 188 in verschiedenen Lackierungen für den Einsatz als DB- bzw. Epoche-II-Maschine sowie der Bausatzinhalt mit den beiden Fahrwerken

Manfred Scheihing/Modellbahn Rhein-Main



Nicht zu vergessen in unserer Aufzählung bereits dagewesener HO-Umsetzungen zum Thema V 188/288 ist das Bausatzmodell der Reutlinger Kleinserienfirma Günther, wie es ab Mitte der 1970er-Jahre unter der Artikelnummer B0188 angeboten wurde, anfangs auch als Fertigmodell. Die Montage der zahlreichen Weißmetall-, Messing- und

Kunststoffteile war kein Kinderspiel. Und die Fahreigenschaften des Modells waren natürlich stark vom Können des Modellbauers am Basteltisch abhängig. Dem Bausatz lagen verschiedene Beschriftungen bei, sodass jeder Kunde die Epoche-Version selbst bestimmen konnte, da man ja auch die Lackierarbeiten selbst ausführen musste. PW

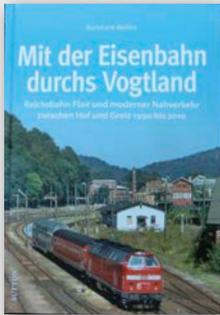
allerdings schnell vergriffen. Zwischen 2018 und 2021 offerierte Märklin verschiedene Ausführungen der Doppellok mit aufwendiger Ausstattung: als D 311.01 der Epoche II in Grün (55285), als flaschengrüne V 188 001 mit MAN-Motor und Dachaufsatz (-86), als purpurrote Umbaulok 288 002 mit Maybach-Motoren und ohne Dachhaube (-87) sowie als purpur-

» Das 1-Modell aus Göppingen ist eine leistungsstarke Doppellok, die es in vielen Varianten gab

rote V 188 001 mit Maybach-Motoren (-88) und als V 188 002 in Purpurrot mit Maybach-Motoren und Webasto-Vorwärmer (-89). Alle Modelle wurden in Metallbauweise mit zahlreichen angesetzten Messingteilen und Antrieb auf allen Radsätzen gefertigt und besaßen eine recht detaillierte Nachbildung der Maschinenräume und Führerstände. Die Verbindungsdeichsel zwischen den Lokhälften war zur Abstandsreduzierung kulissengeführt. Neben diversen separat schaltbaren Beleuchtungen und ihrem Sound überzeugten die 1-Modelle auch durch einen dynamischen Rauchausstoß in beiden Lokhälften. Zudem verfügten sie über fernsteuerbare Kupplungen. Michael U. Kratzsch-Leichsenring/HSP/PW

Buch & Film

Mit der Eisenbahn durchs Vogtland, Reichsbahn-Flair und moderner Nahverkehr zwischen Hof und Greiz 1990 bis 2020 – Burkhard Wollny – 120 S., 162 Farb-/10 Schwarzweiß-Abb. – Sutton



Verlag, Erfurt – ISBN 978-3-96303-398-8

Fans des Bahnbetriebs nach der Wende werden viel Freude an diesem üppig illustrierten Buch im DIN-A5-Format haben.

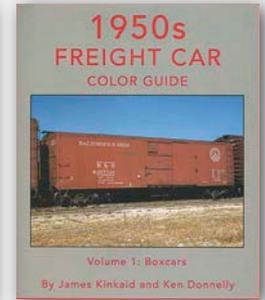
Zwar liegt der Dampflokeinsatz auf den Reichsbahn-Gleisen im Vogtland lange zurück, dennoch zeigte sich der Bahnbetrieb dort vor rund einem Vierteljahrhundert völlig anders als heute: Noch waren diverse Nebenbahnen im Betrieb, an die heute nur noch leere Trassen oder Radwege erinnern, und auf vielen Hauptstrecken waren noch Fernverkehrszüge anzutreffen: vom Langstreckeneilzug über den klassischen D-Zug bis hin zum seinerzeit neuen InterRegio. Beherrschende Triebfahrzeuge waren die Dieselloks aus DR-Zeiten, angefangen von der V 100 über die V 180 bis zum rumänischen „U-Boot“ 219, die hier in verschiedenen Farbvarianten und mit unterschiedlichen Anschriften vor den diversen Zuggattungen zu sehen sind. Auch die Bahnanlagen machen noch einen intakten Eindruck. Einige der motivlich und auch drucktechnisch sehr gelungenen Fotos zeigen aber auch schon Rückbauten und nicht mehr benötigte Bahnbetriebswerke. Vergleicht man die Bilder mit der heutigen Situation, in der – wenn überhaupt noch – gesichtslose Triebwagen auf den verbliebenen Strecken durchs Vogtland rollen, wird klar, wie sehenswert die Eisenbahn dort noch vor ein paar Jahren war. MW

Die Unermüdlichen, Die Geschichte der meistgebauten Dampfloks – Marc Clement – 366 S., 111 Farb-/66 Schwarzweiß-Abb. – 27,77 € – Books on Demand, Norderstedt – ISBN 978-3-7568-2259-1

Ein ungewöhnliches Eisenbahnbuch liegt hier vor. Es sollte eigentlich ein Katalog zu einer Ausstellung von HO-Modellen der Baureihen 50 und 52 sein, doch die Ausstellung musste der Pandemie weichen – also wurde aus dem Thema ein Buch. So lässt sich auch erklären, dass sich darin – abgesehen von ein paar Bildern einer chinesischen 50er im Eisenbahnmuseum Peking – keinerlei Vorbildaufnahmen befinden, sondern ausschließlich Aufnahmen umgebauter und gesuperter 50er- und 52er-Modelle von Bahngesellschaften vieler Länder. Im Text erläutert der Autor, warum er die Baureihe 50/52 und nicht die in über 10.000 Exemplaren entstandene russische Reihe E für die meistgebaute Dampfloks der Welt hält. Die Geschichte der Baureihe 50 wird ebenso beschrieben wie die Weiterentwicklung bzw. „Entfeinerung“ zur Kriegslok der Baureihe 52. Breiten Raum nehmen nicht nur die Umbauten nach dem Krieg, sondern auch die Einsätze der 52er bei zahlreichen ausländischen Bahngesellschaften ein, wo die Kriegslok zur wahren „Friedenslok“ wurde. Zahlreiche Tabellen und Grafiken ergänzen den Text, nur findet sich leider nirgendwo ein Hinweis drauf, dass die letzten 52er wirklich unermüdlich waren bzw. noch sind, denn ein paar Exemplare dampfen noch immer im Zechenverkehr in Bosnien-Herzegowina. Insgesamt viel interessanter Lesestoff; speziell Modellbahner werden ihre Freude an den zahllosen Aufnahmen der umgebauten 1:87-Modelle haben. MW

101 Dinge, die man über Bahnhöfe wissen muss – Michael Dörflinger – 100 S., 176 Farb-/19 Schwarzweiß-Abb. – 16,99 € – GeraMond Media, München – ISBN 978-3-96453-575-7

Manche Eisenbahnfreunde rümpfen bei Titeln wie diesem leicht die Nase, womöglich aber nur deswegen, weil sie in ein solches Büchlein noch nie hineingeschaut haben. Dabei wird durchaus Wissen vermittelt, wenn auch in leichter, aber gut lesbarer Form. So informiert das vorliegende Werk aus der 101er-Reihe nicht nur über die verschiedenen Bahnhofstypen aus baulicher und betrieblicher Sicht, sondern stellt auch mehrere Dutzend bemerkenswerter Bahnhöfe aus Deutschland und Europa vor. Daneben fehlen natürlich auch Superlative nicht, die in Verbindung mit Bahnhöfen stehen. Abgerundet wird das Paperbackbändchen durch verschiedenen Anekdoten rund um den Bahnhof und sein näheres Umfeld. Fazit: Kein Buch, das man unbedingt braucht, aber das eine nette Abwechslung zwischen all den streng thematischen Eisenbahnbüchern darstellt und auch als Geschenk vorzüglich geeignet ist. MW



1950s freight car color guide, Volume 1: Boxcars – James Kinkaid/Ken Donally – 128 S., 269 Farb-Abb. – 69,95 \$ – Morning Sun Books, Avon By The Sea/USA – ISBN 978-1-58248-782-0

In der Serie von bereits mehr als 60 Bänden über US-amerikanische Reisezug- und Güterwagen wird mit Güterwagen aus den 1950er-Jahren ein neues Kapitel aufgeschlagen. Band 1 dieser Reihe stellt Boxcars vor, die einst über die Gleise Nordamerikas rollten. Alphabetisch nach Eigentümern werden jeweils vier Wagen auf einer Doppelseite abgebildet. Äußerst informative Bildunterschriften in Englisch geben Auskunft über Hersteller, Produktionsnummer oder -jahr, gebaute Einheiten, eventuell Umbauten und Umnummerierungen.

Alles nur Erdenkliche an gedeckten Güterwagen ist dazu sehen – Holzaufbauten ebenso wie Stahlkästen. Meist wurden die Wagen solo fotografiert, aber auch eingereicht im Zugverband. Das Buch ist opulent gestaltet, die Fotos sind ein Augenschmaus. Für Amerika-Fans ist der Band eine Fundgrube ohnegleichen. WB

Original Preiser, Preiserfiguren – zum Verlieben schön – 146 S., 381 Farb-/36 Schwarzweiß-Abb. – 19,95 € – Preiser-Publikation, Steinsfeld – ISBN 978-3-00-026965-3



Wohl jeder Modellbahner nutzt wie selbstverständlich Preiser-Figuren, doch wie diese einst entstanden sind und welche Fortschritte es heute bei der Produktion gibt, bleibt meist im Verborgenen. Das gut illustrierte Buch beschreibt neben der Firmengeschichte ab 1949 auch die Entstehung der Figuren sowie des attraktiven Zubehörs für viele Nenngrößen. Wie man beides richtig in Szene setzt, zeigen detailreiche Dioramen, die Anregungen zum Nachbauen liefern. Für Sammler gibt es eine Übersicht der Drucksachen und zahlreiche Produktfotos. MM

Weiterhin erreichten uns:



Vollendete Baukunst, 10 Einblicke in 2 Projekte Modell/Fotografie – Volker Gerisch – 191 S., 700 Farb-/37 Schwarzweiß-Abb. – 49,99 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-96453-296-1

Die DB vor 25 Jahren: 1997, Ausgabe Ost/Bereich ehemalige DR – Autorenteam – 100 S., 151 Farb-/1 Schwarzweiß-Abb. – 12,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-1891-4

Die Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen, Tradition pflegen/Werte bewahren – Dr. Andreas Winkler – 232 S., 470 Farb-/Schwarzweiß-Abb. – 50,00 € – FHWE e. V., Wilzschhaus 3, 08304 Schönheide

Planung mit Perspektiven, Neue Anlagen-Ideen nach Vorbild oder frei interpretiert (MIBA Spezial 138) – Autorenteam – 100 S., 140 Farb-/70 Schwarzweiß-Abb. – 12,90 € – GeraMond Media, München – ISBN 978-3-96453-567-2

Harzquerbahn, Mit der HSB unterwegs – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 14,80 € – EK-Verlag, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg

Bild des Monats





Kohle für die Energiesicherheit

In puncto Energieversorgung ist Deutschland gut durch den Winter gekommen. Aufgrund des von Russland verfügten Stopps der Gaslieferungen wurden einige Reserve-Kohlekraftwerke im Herbst 2022 reaktiviert und gingen wieder ans Netz. Maßgeblichen Anteil an der Versorgung der Anlagen mit fossilem Brennstoff hatte die Bahn. DB Cargo brachte noch Ende Februar 2023 jeden Tag im Durchschnitt 30.000 Tonnen Kohle zu rund 15 großen Kraftwerks-Standorten, wie das Unternehmen in einer ersten Zwischenbilanz mitteilt. Die Güterbahn hatte dazu in kurzer Zeit mehr als 1.000 abgestellte Falnschüttgutwagen reaktiviert. Beladen werden die Ganzzüge meist in Rotterdam und Amsterdam, über die niederländische Güterzug-Schlagader „Betuweroute“ geht es dann nach Zevenaar (nördlich von

Emmerich) und weiter nach Deutschland. Die Güterzüge nutzten dabei im vergangenen Winter zum Teil auch „Energiekorridore“ und konnten vorrangig durchs Schienennetz fahren. Zu nennenswerten Wechselwirkungen mit dem übrigen Zugverkehr ist es laut Deutscher Bahn bislang nicht gekommen. Am 8. Februar 2023 sind zwei Mehrsystem-Elloks der Baureihe 189 mit einem Kohlezug zwischen Gorinchem und Meteren auf der „Betuweroute“ unterwegs in Richtung Emmerich. Aufgrund der aktuellen Lage auf dem Energiemarkt gehen Experten derzeit auch für den kommenden Sommer und Winter vom Weiterbetrieb der Kraftwerksreserven aus. Der Kohletransport auf der Schiene wird wohl vorerst weiter unverzichtbar bleiben.

Text: Florian Dürr, Foto: Georg Wagner/DB AG

DB Netz plant Korridorsanierungen

Viele Umleiter bis 2030

Um den technischen Zustand und die Infrastruktur-Verfügbarkeit auf den wichtigsten Strecken im deutschen Schienennetz zu verbessern, hat DB Netz das Projekt „Generalsanierung der Hochleistungskorridore“ ins Leben gerufen. Auf hochbelasteten Strecken sollen innerhalb einer fünfmonatigen Totalsperrung alle Baumaßnahmen, die in den folgenden fünf bis zehn Jahren anfallen würden, gebündelt werden.

43 Korridore bis 2030

Im zweiten Halbjahr 2024 startet DB Netz mit der Riedbahn Frankfurt (Main) – Mannheim. 2025 folgen dann die Strecken Hamburg – Berlin und Emmerich – Oberhausen (em berichtete). Gerade die Riedbahn steht bei DB Netz als Pilotprojekt stark im Fokus und soll bei der Optimierung der weiteren Korridore helfen. Denn bei den drei genannten und bereits seit ein paar Monaten bekannten Strecken wird es nicht bleiben. DB Netz hat Mitte Februar 2023 der Branche die weiteren Strecken vorgestellt. Die einige Wochen zuvor getätigte Aussage, man wolle bis 2030 pro Jahr mindestens zwei weitere Korridore anpacken, stellte sich als sehr konservative Schätzung heraus. Insgesamt 43 Korridore wird DB Netz von 2024 bis 2030 angehen. Dabei sollen insgesamt rund 4.200 Kilometer Strecke generalsaniert werden. Pro Jahr bedeutet dies einen Durchschnittswert von rund 750 Kilometern. Der Fünf-Monats-Zeitraum reicht jeweils von Mitte Februar bis Mitte Juli und von Mitte Juli bis

Mitte Dezember eines Jahres. Vom Dezember-Fahrplanwechsel bis Mitte Februar herrscht Baufreiheit.

Die zeitliche Reihung orientiert sich vor allem an Ankermaßnahmen, also größere, bereits feststehende Infrastrukturprojekte. Los geht es im ersten Halbjahr 2026 mit Köln – Wuppertal – Hagen, Hamburg – Hannover und Nürnberg – Regensburg. Im zweiten Halbjahr folgen Regensburg – Passau und die gesamte rechte Rhein-strecke (Troisdorf – Wiesbaden).

Zwischen Bremerhaven und Cuxhaven existieren nur wenige Trassen für Güterzüge. 211 024 der evb ist am 29. Juni 2020 bei Wremen mit einem kurzen Zug unterwegs von Bremerhaven-Wulsdorf nach Cuxhaven. Kann die Strecke für die Korridorsanierung Bremen – Bremerhaven als Umleiterstrecke genutzt werden? Yannick Kruse

Überblick

Korridor-Sanierungen 2026-2030

2026, Halbjahr 1

Köln – Wuppertal – Hagen
Hamburg – Uelzen – Hannover
Nürnberg-Reichswald – Regensburg

2026, Halbjahr 2

Obertraubling – Passau
Troisdorf – Koblenz
Koblenz – Wiesbaden

2027, Halbjahr 1

Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg
München-Ost – Rosenheim
Lehrte – Stendal – Berlin

2027, Halbjahr 2

Bremen – Bremerhaven
Rosenheim – Salzburg
Köln – Duisburg – Bochum – Dortmund – Hamm

2028, Halbjahr 1

Hamburg – Lübeck
Hamburg-Harburg – Bremen
Hürth-Kalscheuren – Koblenz
Koblenz – Mainz
Würzburg – Nürnberg
Hagen – Unna – Hamm

2028, Halbjahr 2

Uelzen – Stendal
Stendal – Magdeburg
Nordstemmen – Göttingen
Bebra – Fulda

2029, Halbjahr 1

Fulda – Flieden
Flieden – Hanau
Lehrte – Groß-Gleidingen

2029, Halbjahr 2

Köln – Aachen – Aachen Süd
Grenze

Bremen / Rotenburg – Wunstorf

Forbach – Saarbrücken – Ludwigshafen
Stuttgart – Göppingen – Ulm
Erfurt – Bebra

2030, Halbjahr 1

Weddel – Magdeburg
Bremen – Osnabrück
Osnabrück – Münster
Kassel – Gießen – Friedberg
Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen

2030, Halbjahr 2

Münster – Recklinghausen-Süd
Wunstorf – Minden
Ulm – Augsburg
Mannheim – Graben-Neudorf – Karlsruhe

Letztgenannte Sperrung wird auch für den drei- bzw. viergliedrigen Ausbau der S13 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel genutzt. Der lang ersehnte zweigleisige Ausbau zwischen Uelzen und Stendal soll im Rahmen der Totalsperrung Uelzen – Magdeburg im zweiten Halbjahr 2028 realisiert werden. Die vollständige Übersicht über die bis 2030 zu sanierenden Strecken findet sich im Kasten.

Noch unklar ist, ob es analog zu Emmerich – Oberhausen weitere Korridore

geben wird, auf denen auf eine vollständige Totalsperrung verzichtet wird. Für Bremen – Bremerhaven (2. Halbjahr 2027) ist diese Möglichkeit schon länger angedacht, um den Verkehr zum bedeutenden Hafen Bremerhaven aufrechterhalten zu können. Die Umleitungsstrecken Hamburg – Cuxhaven – Bremerhaven und Buxtehude – Bremerhaven sind schlicht nicht leistungsfähig genug. Weitere Korridore könnten folgen. Hierfür müssten die EVU und SPNV-Aufgabenträger, die Totalsperrungen vermeiden wollen,



und DB Netz als Befürworter der Totalsperrungen zusammenfinden.

Umfangreichen Umleiterverkehr wird es in jedem Fall geben. DB Netz hat angekündigt, auf den Hauptumleitungsstrecken vorab die Kapazität und Qualität durch punktuelle Verbesserungen (z. B. Blockverdichtungen oder zusätzliche Weichen) und Instandhaltungsmaßnahmen erhöhen zu wollen. Für nicht-elektrifizierte Strecken wird DB Netz einen Diesellokpool einschließlich Triebfahrzeugführer zur Verfügung stellen. Premiere wird dieser 2024 auf der Alsenzthalbahn feiern. Bis zu 48 Züge täglich könnten laut DB Netz in dieser Form verkehren.

Über 700 SEV-Busse

Während der Güterverkehr also weiträumig umgeleitet werden muss, ist der Personenverkehr weniger flexibel. Der Nahverkehr wird fast vollständig auf der Straße abgewickelt werden müssen. Berechnungen von DB Netz zufolge werden über 700 SEV-Busse gleichzeitig benötigt. Doch der Busfahrermarkt ist aktuell leer gefegt. Wenig förderlich ist dabei die ungleichmäßige Verteilung: Der Spitzenbedarf wird im ersten Halbjahr 2028 benötigt. Ein Jahr später sinkt der Busbedarf zwischenzeitlich auf ein Viertel.

Anschlusskunden einer zur Sanierung anstehenden Strecke werden voraussichtlich nicht fünf Monate ohne Anschlussbedienung auskommen müssen. Für die Riedbahn hat DB Netz ein Konzept entworfen, das die Bedienung der Anschlüsse in eingeschränktem Umfang weiter erlaubt. Während eines nächtlichen Logistikfensters kann dann nach einem speziellen Betriebsverfahren gefahren werden. Hierbei müssen die verschiedenen betroffenen EVU kooperieren.

Vor allem bei den SPNV-Aufgabenträgern für Kopferbrechen sorgen dürfte die Ankündigung von DB

Netz, bei Sanierungen ab 2028 ausschließlich auf ETCS als Zugsicherungssystem zu setzen. Dies soll entweder in der Variante ETCS L2mS (ETCS Level 2 mit Lichtsignalen) oder ETCS L2oS (ETCS Level 2 ohne Lichtsignale) realisiert werden. Dabei argumentiert DB Netz, dass in der Gesamtbetrachtung eine ETCS-Umrüstung der Fahrzeuge günstiger als eine Doppelausrüstung der Infrastruktur ist. Knackpunkt ist jedoch, dass ohne Förderung durch den Bund die SPNV-Aufgabenträger die kostspieligen Umrüstungen oder Beschaffung von Neufahrzeugen aus dem Regionalisierungsmittel-Topf bezahlen müssen. Eine Doppelausrüstung der Infrastruktur hingegen würde zu Lasten des Bundes beziehungsweise von DB Netz gehen. Bei Strecken, die bis 2028 saniert werden, wird ETCS mS oder „ETCS ready“ (Anlagen sind für ETCS vorbereitet) kommen, jeweils in Verbindung mit einem elektronischen Stellwerk (ESTW) oder digitalen Stellwerk (DSTW).

4.200

Kilometer Strecke sollen bis 2030 generalsaniert werden

Neben dem Zugsicherungssystem setzt DB Netz weitere Standards. Im Rahmen der Sanierung einer Strecke werden alle Bahnübergänge entfernt, kurze Blockabstände und vollständiger Gleiswechselbetrieb eingerichtet und die Stationen barrierefrei ausgebaut. Es werden alle Anlagen mit einer Zustandsnote kleiner als vier erneuert. Ziel ist nach Sanierung eine Zustandsnote von mindestens 1,8 in allen Gewerken (Gleise, Weichen, Stellwerke, Bahnübergänge, Oberleitung, Tunnel und Brücken). Garantiert wird eine Baufreiheit von mindestens fünf Jahren, angestrebt werden zehn. RM

DB Fernverkehr

Mehr IC Nürnberg – Leipzig ab Dezember 2023

Bereits im Jahr 2015 kündigte DB Fernverkehr eine neue IC-Linie zwischen Nürnberg und Leipzig über den Frankenwald an. Der Fahrplanwechsel im Dezember 2023 als versprochener Starttermin wird zwar gehalten, ernüchternd ist hingegen der Angebotsumfang. Zum einzigen bereits heute über Lichtenfels, Jena und Naumburg verkehrenden IC-Zugpaar der Linie 61 kommen lediglich zwei weitere hinzu, wodurch sich ein Vier-Stunden-Takt ergibt. Grund sind Lieferverzögerungen bei den Twindexx-IC2. Ersatzfahrzeuge stehen laut DB Fernverkehr nicht zur Verfügung. Wann die Verdichtung auf den Zwei-Stunden-Takt

erfolgt, ist ungewiss. Alle drei Zugpaare verkehren auf dem Gesamtaufweg Karlsruhe – Nürnberg – Leipzig. In Nürnberg wird Richtung Norden zur Stunde 10, 14 und 18 gefahren. In der Gegenrichtung erfolgt die Abfahrt in Leipzig jeweils kurz vor 8, 12 und 16 Uhr. In Leipzig besteht Anschluss an die ICE von/nach Berlin. Da im Dezember der von den Ländern bestellte RE Nürnberg – Leipzig eingestellt wird, gibt es auf dieser Relation eine erhebliche Angebotsverschlechterung. Unverändert bestehen bleiben das ICE-Zugpaar Berlin – Jena am Tagesrand und der morgendliche ICE Lichtenfels – München. RM



Derzeit verkehrt nur ein IC-Zugpaar über die Frankenwaldbahn (Foto bei Erlangen), ab Dezember 2023 sollen zwei weitere Züge (Relation Stuttgart – Leipzig) hinzukommen

C. Weber/DB AG

Deutsche Bahn

Glyphosat-Verzicht ab 2023

Die Deutsche Bahn (DB) wird ab 2023 auf Glyphosat verzichten. Stattdessen setzt die DB auf ein nachhaltiges Vegetationsmanagement mit verschiedenen Maßnahmen wie der digitalen Vegetationskontrolle, mechanisch-manuelle Verfahren und der Nutzung von Pelargonsäure als Alternative gegen den Bewuchs im Gleis. Die Zulassung für den Einsatz von Pelargonsäure erfolgte im Februar 2023, aber der Einsatz ist noch vorbehaltlich der Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamts (EBA). em/PM

Regionalverkehr Ostbayern

Länderbahn gewinnt Ausschreibung

Die Länderbahn (DLB) betreibt als Gewinner der Ausschreibung Regionalverkehr Ostbayern auch über Dezember 2025 hinaus den Regionalbahnverkehr rund um den Oberpfälzer und den Bayerischen Wald. Los 1 umfasst die Linien RB 23 Regensburg – Marktredwitz, RB 27 Schwandorf – Furth im Wald, RB 28 Cham – Lam und RB 29 Cham – Waldmünchen. Der Vertrag läuft bis voraussichtlich Dezember 2037.

Los 2 beinhaltet die RB 35 Plattling – Bayerisch Eisenstein (RB 35), die RB 36 Zwiesel – Grafenau, die RB 37 Zwiesel – Bodenmais sowie – abhängig von der Fortführung des Probebetriebs – die RB 38 Gotteszell – Viechtach. In Los 2 läuft der Vertrag bis Dezember 2034. Zum Einsatz kommen die Bestandsfahrzeuge: Im Fall der RB 23 die LINT 41 und auf den restlichen Linien die RS1. RM

Nur noch bis Juni 2023 existiert das IC-Paar 118/119 als lokbespannter Wagenzug, dann wird die Leistung auf siebenteilige ICE 4 umgestellt. Am 18. Januar 2022 ist 1116 159 mit dem IC 119 bei Eriskirch unterwegs

Felix Löffelholz



■ DB Fernverkehr

ICE 4 ersetzen IC-Wagen-Züge

Früher als geplant stellen DB Fernverkehr und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) den IC „Bodensee“ zum 11. Juni 2023 auf ICE um. Das Zugpaar 118/119 (Dortmund Hbf – Innsbruck Hbf) verkehrt derzeit noch mit klassischen ÖBB-Fernverkehrswagen. Seit Inbetriebnahme der elektrifizierten Süd- bzw. Bodenseegürtelbahn (Ulm – Friedrichshafen – Lindau) zieht nördlich von Stuttgart ein ÖBB-Taurus der Reihe 1016 bzw. 1116 den Zug. Südlich von Stuttgart wird gar in „Sandwich“-Traktion gefahren, um die Standzeiten bei den Fahrtrichtungswechseln in Stuttgart und Friedrichshafen Stadt zu minimieren.

Umstellung mit Vor- und Nachteilen

Mit der zukunftsgerichteten Umstellung auf einen siebenteiligen ICE 4 (Baureihe 412) wird nicht nur die Produktion von IC 118/119 günstiger. Zu-

sätzlich kommen Fahrgäste in den Genuss eines Bordbistros. Doch in Summe dürften die Nachteile für die Reisenden überwiegen. Die Reduktion der Sitzplätze um rund ein Viertel auf 432 Plätze könnte gerade zwischen Stuttgart und Nordrhein-Westfalen tageweise für Kapazitätsprobleme sorgen. Geeignete Ausweichmöglichkeiten auf der linken Rheinstraße sind rar, nachdem zum Fahrplanwechsel im vergangenen De-

zember diverse Züge auf fünfteilige IC2 umgestellt wurden. Fahrgäste aus Aulendorf und Göppingen werden jedoch nicht mehr zu einer eventuellen Überbesetzung des Zuges beitragen – das Zugpaar hält dort schlicht nicht mehr. Grund sind mit 36 beziehungsweise 38 Zentimeter zu niedrige Bahnsteige. Göppingen wird dadurch einmal mehr Opfer der anhaltenden Umstellung auf ICE und dem fehlenden Willen der Beteiligten, den Bahn-

hof zu modernisieren. Bereits in den vergangenen Monaten und Jahren verlor Göppingen mehrere Fernverkehrsverbindungen. Aulendorf verbleibt nur noch das zeitlich unattraktive Railjet-Zugpaar 897/890. Weitere Nachteile aus Fahrgastperspektive sind die um rund zwei Drittel sinkende Radmitnahme-Kapazität (künftig nur noch acht Stellplätze) und der höhere Fahrpreis (ICE- statt IC-Tarif).

Linie 62 folgt

Im Fahrplan 2024 werden dann weitere IC- bzw. EC-Leistungen der Relation Deutschland – Österreich auf siebenteilige ICE 4 umgestellt. Betroffen ist die Linie 62 mit den Zügen EC 114 (Klagenfurt – Salzburg – München – Stuttgart – Dortmund), EC 115 (Dortmund – Stuttgart – München – Salzburg – Klagenfurt), EC 117 (Frankfurt – Stuttgart – München – Salzburg) und IC 1290 (Salzburg – München – Stuttgart – Frankfurt). RM

Hamm (Westf): Weniger ICE-Flügelungen

Nicht nur von den ÖBB-Wagen beim IC „Bodensee“ müssen sich die Fahrgäste kurzfristig zum Juni-Fahrplanwechsel 2023 verabschieden, sondern auch von der stündlichen ICE-Flügelung der Linie 10 (Berlin – Düsseldorf/Köln/Bonn) im dafür berühmt gewordenen Bahnhof Hamm (Westf). Geplant war dies ursprünglich erst für Dezember 2023. Die verspätungsanfälligen Flügelungen und Vereinigungen von bzw. in Richtung Köln und Düsseldorf finden nun nur noch zweistündlich statt. In der anderen Stunde wird durchgehend zweiteilig über Essen gefahren, der „Wupperflügel“ entfällt. RM

■ **Münster – Sendenhorst**

Reaktivierung verschiebt sich

Die Reaktivierung der rund 21 Kilometer langen Strecke Münster – Sendenhorst für den Personenverkehr verzögert sich. Unter anderem aufgrund von umfassenden Infrastruktur-Um- und Neubauten im Knoten Münster kann die ursprünglich für Ende 2025 geplante Wiederinbetriebnahme der Strecke nicht pünktlich erfolgen. Außerdem sorgen Planungen für Maßnahmen zum perspektivischen Einsatz von akkubetriebenen Zügen für Verzögerungen. Die Projektbeteiligten Nahverkehr Westfalen-Lippe, Deutsche Bahn und Westfälische Landes-Eisenbahn rechnen derzeit nicht vor Mitte 2026 mit einer Wiederaufnahme des Personenverkehrs. MMÜ



Johannes Conrad

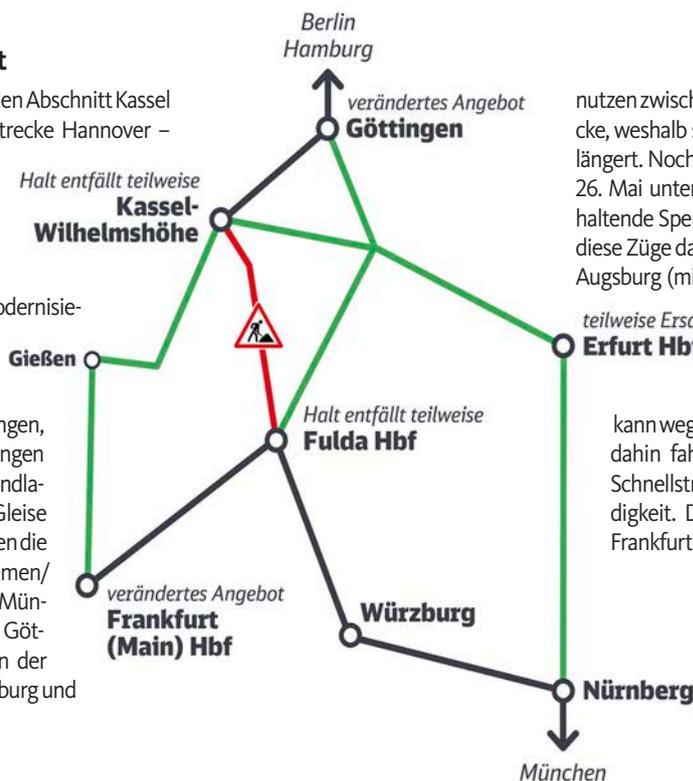
Messfahrt im Westerwald

Am 21. Februar 2023 ist ein Gleissmesszug auf der Westerwaldbahn Au (Sieg) – Limburg (Lahn) unterwegs. 248 105 und 223 153 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn befördern Mess 83274 bei Unnau-Korb von Altenkirchen (Westerwald) nach Frankfurt (Main) Hbf Außenbahnhof

■ **Kassel – Fulda**

Schnellfahrstrecke gesperrt

Am 1. April begann die DB AG damit, den Abschnitt Kassel – Fulda der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Würzburg zu erneuern. Bei der rund 250 Millionen Euro teuren Sanierung wird der Oberbau erneuert und neue Technik installiert. Mit Abschluss der Arbeiten am 9. Dezember 2023 kommt die 2019 begonnene Modernisierung der kompletten Schnellfahrstrecke zum Abschluss. Die Sperre Fulda – Kassel wirkt sich auf den Nahverkehr zwischen Kassel, Melsungen, Bad Hersfeld, Treysa und Bad Wildungen aus: Vereinzelt fallen Züge in Tagesrandlagen aus oder Abfahrtszeiten oder Gleise verschieben sich. Im Fernverkehr fahren die Züge der stündlichen ICE-Linie Bremen/Hamburg – Hannover – Göttingen – München ab April zweistündlich zwischen Göttingen und Nürnberg über Erfurt. In der anderen Stunde fahren sie über Würzburg und



nutzen zwischen Fulda und Kassel die alte Nord-Süd-Strecke, weshalb sich ihre Fahrzeit um rund 60 Minuten verlängert. Noch mal 25 Minuten länger sind diese Züge ab 26. Mai unterwegs, wenn eine bis September 2023 anhaltende Sperre Würzburg – Nürnberg in Kraft tritt, weil diese Züge dann zwischen Würzburg und München über Augsburg (mit Halt) fahren. Über die Main-Weser-Bahn Kassel – Gießen -Frankfurt leitet die DB auf die einen Zwei-Stunden-Takt reduzierte Verbindung Berlin – Göttingen – Frankfurt um. Diese Umleitung kann wegen Bauarbeiten erst ab 18. April erfolgen; bis dahin fahren ICE-Linien 12 und 13 noch über die Schnellstrecke, allerdings mit reduzierter Geschwindigkeit. Die Sprinterzüge zwischen Hamburg und Frankfurt entfallen. PSM

Umleitungsrouten während der SFS-Sperre Kassel – Fulda

Grafik: DB AG

■ **Stadler**

EURO9000 erhält Zulassung

Die Multisystemlokomotive EURO9000 von Stadler hat die Typenzulassung und die Zulassung für das Inverkehrbringen in Deutschland erhalten. Der Hersteller erwartet in den kommenden Monaten auch die Zulassung für den Betrieb in der Schweiz, Belgien, den Niederlanden und Italien. Die EURO9000 kann sowohl auf wechsel- als auch auf gleichstromelektrifizierten Strecken fahren und kann mit drei verschiedenen Antriebssystemen (Elektro-, Diesel- und/

oder Batterieantrieb) ausgerüstet werden. Im Fahrleitungsbetrieb kann die Co'Co'-Lokomotive eine Leistung von bis zu neun Megawatt entfalten. Stadler bezeichnet die EURO9000 als leistungsstärkste Lokomotive Europas. Unter anderem Rail Force One, HSL, LTE, Ecco Rail und RTB CARGO haben Maschinen dieses Typs geordert. Die Fahrzeuge werden ihren Nutzern über die Leasinggesellschaft European Loc Pool (ELP) zur Verfügung gestellt. em

■ **DB, ÖBB, Trenitalia**

Frecciarossa ab 2026 bis München

Die Deutsche Bahn (DB), die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und Trenitalia haben für das Fahrplanjahr 2026 die Einführung von je einem Zugpaar München – Mailand und München – Rom angekündigt. Zum Einsatz sollen Triebzügen des Typs „Frecciarossa 1000“ von Trenitalia kommen. Der ursprünglich angedachte Einsatz von ETR 610 scheiterte an Zulassungsproblemen. Als Zwischen-

halte beim Rom-Zug sind Innsbruck, Brenner, Bozen, Trient, Rovereto, Verona, Bologna und Florenz geplant. Beim Zugpaar nach Mailand sollen Innsbruck, Brenner, Bozen, Verona und Brescia bedient werden. Perspektivisch ist eine Verlängerung bis Berlin geplant. Derzeit läuft die länderübergreifende Trassensuche, die sich allerdings als sehr anspruchsvoll erweist. RM

■ DB Netz

Gegen- und Nachfahrerschutz für 35 Streckenabschnitte

Das war knapp: Nur rund 20 Meter trennte die Spitzenlichter zweier TALENT-Triebzüge von DB Regio am 22. Januar 2020 voneinander, als sie sich weit des Bahnhofs Griesen (Obb) im Verlauf der Außerfernbahn Garmisch – Reutte (Tirol) gegenüberstanden. Mit einer beherrzten Zwangsbremmung konnte der Lokführer des mit 60 Kilometern pro Stunde aus dem kleinen Bahnhof ausfahrenden Zuges die Kollision mit dem vor dem rot zeigenden Einfahrsignal wartenden Zug aus Richtung Ehrwald-Zugspitzbahn verhindern. Nicht auszudenken, welche Folgen ein Zusammenstoß der mit 25 und 35 Menschen besetzten Züge gehabt hätte.

Die Bundespolizei ging davon aus, dass die Verspätung eines der beiden Züge die Organisation des Fahrbetriebes durcheinandergebracht hatte. Die Strecke zwischen Griesen und der Landesgrenze Deutschland/Österreich wird noch immer im Betriebsverfahren „Zugmeldebetrieb“ betrieben. Das bedeutet, dass Fahrdienstleiter untereinander im Zugmeldeverfahren die Zugfolge regeln. Da kein Streckenblock zur technischen Unterstützung zwischen Griesen und der Grenze vorhanden ist, gibt es fast keine technischen Einrichtungen, die bei Fehleinschätzungen des Betriebspersonals als Schutzmechanismus greifen.

TU ZMB wird nachgerüstet

Das Beispiel zeigt, wie eine solche Konstellation bei Unregelmäßigkeiten schnell zu riskanten Situationen führen kann. Die Strecke Griesen (Obb) – Grenze DB/ÖBB ist eine von 35 Abschnitten ohne Streckenblock im Netz des Infrastrukturbetreibers DB Netz, die bis zuletzt im Betriebsverfahren „Zugmeldebetrieb“ betrieben wurden. Doch damit soll bald Schluss sein, denn wie DB Netz mitteilt, werden diese Abschnitte derzeit mit einem Gegen- und Nachfahrerschutz ausgestattet. Dafür kommt das System „Technische Unterstützung Zugmeldebetrieb“ (TU ZMB) zur Anwendung. Mit der Nachrüstung beauftragt wurde die Pintsch GmbH aus Dinslaken nach einer entsprechenden Ausschreibung. Die TU ZMB-An-



Auch zwischen Pfarrkirchen und Eggenfelden wird TU ZMB nachgerüstet. Am 12. März 2023 erreicht 628 558 als RB 27220 (Passau Hbf – Mühlendorf) den Bahnhof Eggenfelden

Moritz Leipinger

lage dient zur technischen Unterstützung des örtlichen Fahrdienstleiters und verhindert solche Nach- und Gegenfahrten wie in Griesen (Obb). Die Ausrüstung wird bis Ende 2023 abgeschlossen sein; durch die Arbeiten soll es zu keinen Einschränkungen im Bahnbetrieb kommen.

In Verbindung mit TU ZMB werden an den Ausfahrtsignalen der Streckenabschnitte zusätzliche PZB-Gleismag-

nete (2.000 Hz) bis Ende 2023 eingebaut. In Einzelfällen können die Gleismagnete auch hinter den Signalen eingebaut sein; dann wird mit einem Orientierungszeichen auf die abweichende Lage hingewiesen.

Fdl muss Zugfahrt zulassen

Im Grundzustand sind die Gleismagnete der TU ZMB wirksam und erzeugen bei der Überfahrt eines Zuges automa-

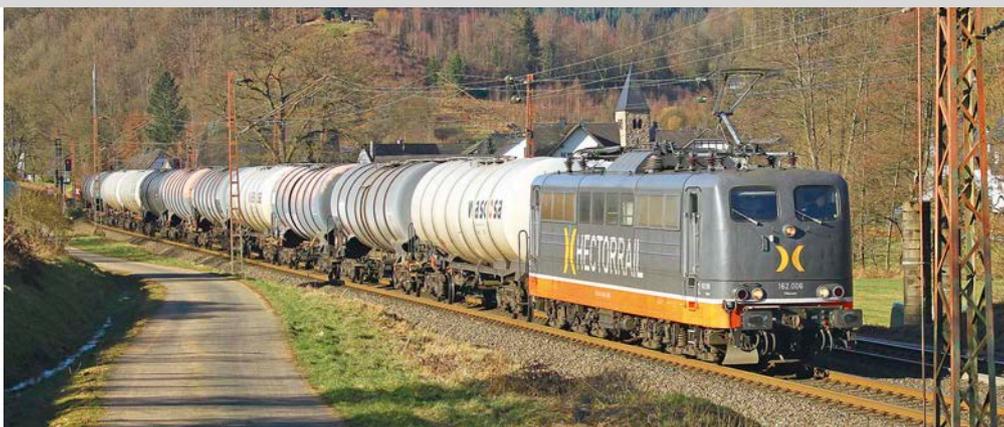
tisch eine Zwangsbremmung. Unwirksam geschaltet werden sie erst beim Zulassen der Zugfahrt durch die Fahrdienstleiter. Damit soll verhindert werden, dass – wie am 22. Januar 2020 zwischen Griesen (Obb) und Ehrwald – zwei Züge in denselben Streckenabschnitt einfahren. Damit sollen Fehlhandlungen von Fahrdienstleitern vermieden und das Sicherheitsniveau der Infrastruktur insgesamt erhöht werden.

Erfolgt an den abweichend eingebauten Gleismagneten der TU ZMB eine Zwangsbremmung, kann das Orientierungszeichen zur Feststellung genutzt werden, wo die Zwangsbremmung eingetreten ist. In beiden Ausrüstungsfällen unterscheiden sich die Regeln zur Verständigung mit dem Fahrdienstleiter und der Weiterfahrt des Zuges nicht von den Regeln nach einer PZB-Zwangsbremmung. MLM

Streckenübersicht

TU ZMB-Nachrüstung

Passau Gbf – Bf Fürstzell (Strecke 5832)	Berga (Elster) – Greiz (Strecke 6269)
Bf Fürstzell – Bf Sulzbach/Inn (Strecke 5832)	Greiz – Greiz-Dörlau (Strecke 6269)
Bf Sulzbach/Inn – Bf Pocking (Strecke 5832)	Greiz-Dörlau – Elsterberg (Strecke 6269)
Bf Pocking – Bf Karpfham (Strecke 5832)	Wabern – Fritzlar (Strecke 3941)
Bf Karpfham – Bf Bad Birnbach (Strecke 5832)	Eilenburg Ost – Eilenburg (Strecke 6831)
Bf Bad Birnbach – Bf Pfarrkirchen (Strecke 5832)	Falkenberg unt Bf – Falkenberg ob Bf (W 519 – W 415) (Strecke 6845)
Bf Pfarrkirchen – Bf Eggenfelden (Strecke 5832)	Grenze SŽDC/DB – Cranzahl (Strecke 6623)
Ottendorf-Okrilla-Süd – Ottendorf-Okrilla-Nord (Strecke 6606)	Cranzahl – Annaberg-Buchholz Süd (Strecke 6623)
Neustadt-Glewe – Parchim (Strecke 6935)	Annaberg-Buchholz Süd – Schwarzenberg/Erzgeb (Strecke 6624)
Griesen (Obb) – Grenze DB/ÖBB (Strecke 5452)	Grenze DB/SŽDC – Johanngeorgenstadt (Strecke 6626)
Freyburg/Unstrut – Laucha/Unstrut (Strecke 6726)	Lüneburg – Dahlenburg (Strecke 1151)
Laucha/Unstrut – Karsdorf (Strecke 6726)	Dahlenburg – Dannenberg Ost (Strecke 1151)
Weimar – Weimar Berkaer Bf (Strecke 6711)	Templin – Milmersdorf (Strecke 6759)
Hohenebra – Wasserthaleben (Strecke 6302)	Milmersdorf – Joachimsthal (Strecke 6759)
Elsterberg – Barthmühle (Strecke 6269)	Bouzonville – Hemmersdorf (Strecke 3212)
Bad Brambach – Grenze DB/SŽDC (Strecke 6270)	Niebüll – Tønder (Strecke 1201)
Großschönau – Grenze DB/SŽDC (Strecke 6588)	Veilsdorf – Elsfeld (Strecke 6311)
Wünschendorf – Berga/Elster (Strecke 6269)	



Hector Rail-151 auf der Ruhr-Sieg-Strecke

Unvermindert im Einsatz sind die ehemaligen DB-Elloks der Baureihe 151 bislang noch für das Eisenbahnunternehmen Hector Rail im grauen Anstrich. Am 2. März 2023 ist 162 006 „Hauser“ (Ex-DB 151 066) mit einem Kesselzug von Stuttgart Hafen auf der Ruhr-Sieg-Strecke bei Benolpe unterwegs Richtung Ruhrgebiet

■ Bundesverkehrsministerium

Langfrist-Verkehrsprognose: Fokus auf Straße statt Schiene

Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat Anfang März 2023 die Ergebnisse der vom FDP-geführten Bundesverkehrsministerium (BMDV) in Auftrag gegebenen Langfrist-Verkehrsprognose präsentiert. Demnach ist mit einem starken Wachstum zu rechnen. Während der Personenverkehr bis 2051 um 13 Prozent zulegt,

steigen die Güterverkehrsleistungen um 46 Prozent. Der große Profiteur des Wachstums ist der Studie zufolge der Lkw, der seine Verkehrsleistung bis zum Ende des Prognosezeitraums um 54 Prozent steigern kann. Für den Schienengüterverkehr verbleibt lediglich ein Wachstum von 33 Prozent. Das Ergebnis nahm Wissing zum Anlass,

„einen leistungsfähigen Verkehrsträger Straße und dazu eine Beschleunigung beim Straßenbau“ zu fordern. Für die Schiene sieht er hingegen nur das von DB Netz angekündigte Korridor-Sanierungsprogramm als Schlüssel. Eine schnellere Sanierung oder einen Ausbau lehnt er ab. Auffallend ist, dass die Wachstumsmöglichkeiten in der Studie künstlich geringgehalten wurden. So wird mit einem starken Rückgang der auf der Schiene transportierten Massen- und Energiegüter (Kohle, Koks, Mineralölprodukte, Erze) gerechnet. Die Zuwächse bei den kleinteiligen Gütern wurden jedoch der Straße zugeschrieben. Mögliche Änderungen bei den politischen Rahmenbedingungen wurden nicht angenommen. RM

Das Bundesverkehrsministerium geht von einem Rückgang der auf der Schiene transportierten Massen- und Energiegüter bis Mitte des Jahrhunderts aus



■ DB Cargo

Einstellung des Güterverkehrs nach Brilon

Der von DB Cargo mit der Baureihe 265 zuletzt in den Abendstunden erledigte Güterverkehr zum Eggerwerk in Brilon wurde mit Jahreswechsel 2022/2023 eingestellt. Im Januar 2023 wurden die letzten noch verbliebenen Wagen abgeholt. Seit Anfang Februar fährt die Westfälische Landeseisenbahn (WLE) mehrmals wöchentlich im Auftrag der Holzlogistik Güterbahn (HLG) Holzzüge von Lippstadt zum Eggerwerk in Brilon. Zu Änderungen im Betriebsablauf wird es im Sommer 2023 kom-

men: Während einer Sperre des Elleringhauser Tunnels von Anfang Mai bis Ende August muss der kom-

plette Güterverkehr zum Eggerwerk in Brilon Stadt über Warburg (Westf) abgewickelt werden. MMÜ/JMÜ



DB Cargo hat die Bedienung von Brilon Stadt (Foto mit 265 027) zum Jahreswechsel aufgegeben

Matthias Müller

In Kürze

Mehr Angriffe auf Zugpersonal

Die Angriffe auf Mitarbeiter nahmen laut der DB im vergangenen Jahr deutlich zu. Das Unternehmen berichtete von 3.138 Fällen (+ 21 % ggü. 2021). Etwa 30 Prozent aller Fälle seien auf die Durchsetzung der Maskenpflicht zurückzuführen. Die DB plant nun weitere Schutzmaßnahmen, etwa den verstärkten Einsatz von Bodycams. AWA

DB Regio: Neue Werbe-182

DB Regio Nordost hat jüngst zwei Loks der Baureihe 182 mit neuen Werbefolien beklebt. 182 002 und 005 werden für das Berlin-Brandenburgische Schienenausbauprojekt i2030. Sie sind auf dem RE 2 (Cottbus – Nauen), RB 10 (Berlin Südkreuz – Nauen), RB 14 (Berlin Südkreuz – Nauen) und RE 2/7-HVZ (Bad Belzig – Lübbenau) im Einsatz. AWA

WLAN dank Strafzahlungen

Mit Strafzahlungen (Pönalen) der Eisenbahnunternehmen finanzieren die Aufgabenträger den Einbau von WLAN in den Zügen des „Rhein-Sieg-Express“ RE 9 Aachen – Köln – Siegen. Aktuell läuft die Ausrüstung der Doppelstockwagen, anschließend folgen die TALENT 2 (Baureihe 442). FFÖ

NX: 9442 361 fährt wieder

Ende 2017 kollidierte der Triebzug 9442 361 von National Express (NX) bei Meerbusch-Osterath mit einem Güterzug. Der Auffahrunfall war auf mehrere Fehlhandlungen zweier Fahrdienstleiter zurückzuführen. Seit Anfang März 2023 ist der Triebzug nun wieder bei NX in Betrieb. Die Reparatur dauerte rund fünf Jahre, auch weil die Ersatzteilbeschaffung schwierig war. FFÖ

Güterverkehr auf Sauschwänzlebahn

Die derzeit nur im Ausflugs- bzw. Schülerverkehr betriebene Sauschwänzlebahn (Hintschingen – Lauchringen) der Bahnbetriebe Blumberg wird ab voraussichtlich Juli mit Güterzügen befahren. Die Firma Stock Transport wird im Auftrag der Spedition Bäumle einmal pro Woche Anhydrit in Tankcontainern von Steinach nach Murg bringen. Bislang fand dieser Transport auf der Straße statt. RM



Die Lok Plettenberg wird künftig nicht nur mit ihrer Kennzeichnung „3“ versehen sein, sondern auch ihre original versetzten Normalspurrpuffer erhalten, um einen Rangierbetrieb am Übergangsbahnhof in Bruchhausen-Vilsen durchführen zu können

Guus Ferré

■ Deutscher Eisenbahn-Verein

„Plettenberg“ nimmt wieder Fahrt auf

Der Deutsche Eisenbahn-Verein Dampflok nimmt die Kasten-dampflok „Plettenberg“ nach umfangreichen Sanierungsarbeiten und turnusmäßigen Untersuchungen wieder in Betrieb. Äußerlich erinnert sie in ihrem jetzigen Zustand nun wieder mehr an ihre einstige Verwendung.

Die Lok trägt wieder die Beschilderung „3“ der Plettenberger Kleinbahn und löst die Namensgebung „Plettenberg“ aus dem Jahr 1991 somit ab. Außerdem verfügt sie wieder über ihre original versetzten Normalspur-

puffer für den Rangierbetrieb auf Übergangsbahnhöfen.

Mit der Fabriknummer 20822 verließ die Lok im Jahre 1927 das Werk Henschel & Sohn und wurde an die Plettenberger Straßenbahnen ausgeliefert. Im Sauerland war sie 40 Jahre im Einsatz, bis sie im Jahre 1968 dem Deutschen Eisenbahn-Verein überstellt wurde. 1971 erfolgte die Überführung nach Bruchhausen-Vilsen. Nach umfangreichen Restaurierungsarbeiten und einer Kesselerneuerung im Jahr 1991 konnte sie in den Dienst gestellt werden. Ur-

sprünglich war die „Plettenberg“ die letzte Dampflok, die die Plettenberger Kleinbahnen AG in Auftrag gaben. Sie bot dem Lokpersonal eine bessere Übersicht über die Fahrstrecke, insbesondere auf öffentlichen Straßen. Heute stellt die Lok die einzige Heißdampflok des DEV dar.

Einweihung Ende April

Am 30. April 2023 findet zum Auftakt der Fahrsaison 2023 eine Einweihungsfahrt mit der kastenförmigen Dampflok statt. Die „Plettenberg“ wird mit Rollwagen zum Einsatz kommen. Im Verlauf des Tages ist ein verdichteter Fahrplan vorgesehen. So werden verschiedene Zugpaare auf dem Streckenabschnitt nach Asendorf unterwegs sein. In der Fahrzeughalle wird eine Ausstellung über die Geschichte der „Plettenberg“ gezeigt und ein fachkundiger Vortrag beschäftigt sich mit der Historie der Maschine.

em/PM

DEV-Saison startet am 1. Mai 2023

Am 1. Mai startet die Museums-Eisenbahn in die neue Saison, die am 3. Oktober endet. Fahrtage finden jeweils an Samstagen und Sonntagen sowie an Feiertagen statt. In der Saison sind viele Aktionstage geplant. Dazu zählen die beliebten „Tage des Eisenbahnfreundes und des offenen Denkmals sowie ein historisches Wochenende unter dem Motto „Kleinbahn im Wirtschaftswunder“.

em

■ Schweiz

SBB sanieren Depot Erstfeld

In Zusammenarbeit mit der kantonalen und der unternehmenseigenen Denkmalpflege sanieren die Schweizerischen Bundesbahnen das historische Depot in Erstfeld. Die ersten Vorbereitungsarbeiten starteten am 13. März 2023. Die Bauzeit beträgt ein Jahr. Im Depot Erstfeld saniert die SBB drei historische Lokremisen und eine Schiebebühne. Die Lokremisen wurden zwischen 1881 und 1893 gebaut, die Schiebebühne wurde zuerst an der Landesausstellung 1914 gezeigt und vier Jahre später in Erstfeld montiert. Genutzt werden die Remisen heute von der Stiftung Historisches Erbe der SBB (SBB Historic) – unter anderem als Ausstellungsfläche zum Thema historische Gotthardbahn. em/PM

■ Borkumer Kleinbahn

„Schweineschnäuzchen“ T1 kommt zur Molli

Im Herbst 2023 wird erstmalig der Schienenbus T1 der Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt zu Besuch bei der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli sein. Damit findet nach dem Besuch einer Molli-Lok im Herbst 2019 auf Borkum der Gegenbesuch statt. Ab dem 21. September 2023 wird T1 für etwa zehn Tage im Regelzugbetrieb der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli zwischen Kühlungsborn und Bad Doberan unterwegs sein. Die Borkumer Kleinbahn verfügt als einzige Schmalspurbahn Deutschlands über die gleiche Spurweite (900 mm). Ursprünglich war der Gegenbesuch des T1 beim Molli für 2020 geplant, musste jedoch pandemiebedingt mehrfach verschoben werden. AWA

■ Meininger Dampflok Verein

Werkslok 50 3501 erworben

Der Meininger Dampflok Verein e.V. (MDV) hat die langjährige Meininger Werkslok 50 3501 erworben. Damit bleibt die Dampflok für Sonderfahrten der Region erhalten. Für die Wiederinbetriebnahme sind eine Kesselprüfung und die Erledigung diverser weiterer Arbeiten erforderlich. Da nur ein Teil ehrenamtlich vom Verein übernommen werden kann, ist man auf Spenden angewiesen. Der MDV plant den Abschluss der Arbeiten zu den diesjährigen Meininger Dampfloktagen Anfang September. AWA

■ **DB Museum**

Programm für 2023 steht

Das DB Museum hat sein Jahresprogramm für 2023 vorgestellt, darunter neue Ausstellungen und TEE-Sonderfahrten. Seit 24. März 2023 ist in Nürnberg die Sonderausstellung „FUTURAILS“ zu sehen, die Versuche dokumentiert, die Eisenbahn durch revolutionäre Verkehrskonzepte wie den Transrapid und den Hyperloop zu ersetzen. Im Juni folgt dann eine Ausstellungseinheit zur Eisenbahn-Landwirtschaft auf dem Freigelände des DB Museums in Nürnberg. Der lokbespannte TEE-Sonderzug des DB Museums fährt am 15. Juli 2023 zur Firmengruppe Max Bögl nach Sengenthal, wo Gelegenheit besteht, mit der dort entwickelten Magnet-



Die Außenstellen des DB Museums in Koblenz und Halle beherbergen viele Triebfahrzeuge. 103 113 überführt am 6. März 2023 111 001, 115 114 und E40 128 von Koblenz-Lützel nach Seelze M. Behrla

schwebebahn zu fahren. Am 16. Juli 2023 geht es durch Ostbayern nach Regensburg. Die beiden Außenstellen des DB Museums in Koblenz und Hal-

le (Saale) feiern wieder die traditionellen Oster- und Nikolausfeste. In Halle gibt es am 26. August 2023 ein großes Familienfest. em/PM



Gaius Ferrée

57 3088 nach Koblenz-Lützel

Die Zukunft der Museumslokomotive 57 3088 sieht gut aus. Die preußische G 10 steht als eine der wenigen Loks noch im Lokschuppen des Bw Siegen (ehemals Südwestfälisches Eisenbahnmuseum; Foto) und soll nach Angaben von Mitarbeitern des DB Museums nach Koblenz-Mosel überführt werden. Der Transport wird vermutlich auf der Straße erfolgen, da der Zustand der Güterzuglok für einen Schienentransport zu schlecht ist

■ **Harzer Schmalspurbahnen**

Mallet-Lok 99 5902 erhält Hauptuntersuchung

Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) wollen die Mallet-Dampflok 99 5902 wieder für den Sonderzugdienst einsatzbereit machen. Die im Jahre 1897 gebaute Lokomotive erhält nach mehrjähriger Abstellzeit im Dampflokwerk Meiningen eine umfassende Untersuchung. Zum Jubiläum „125

Jahre Harzquer- und Brockenbahn“ im Jahr 2024 soll sie wieder betriebsbereit zur Verfügung stehen. Die Lokomotive gehörte zur Ursprungs-ausstattung der ehemaligen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn Gesellschaft (NWE) und ist eine von vier Mallet-Dampfloks, die noch bei der

HSB vorhanden sind. Am 7. März 2023 trat sie den Weg nach Meiningen auf einem Straßentiefelader an. Am gleichen Tag kehrte die HSB-Lok 99 7232 aus dem thüringischen Meiningen nach Wernigerode zurück. Im dortigen Dampflokwerk hatte die Maschine nach einem Treibstangenbruch im Januar 2022 eine umfangreiche Reparatur sowie eine große Untersuchung erhalten. em/PM



Dirk Bahnsen/HSB

Rückkehr und Abreise: Nachdem die „Brockenlok“ 99 7232 (rechts) am 7. März 2023 wieder auf Harzer Gleisen steht, tritt anschließend die Mallet-Dampflok 99 5902 (links) die Reise ins Dampflokwerk Meiningen an

In Kürze

Genehmigung für Granitbahn-Verlängerung

Die Bayerische Regionaleisenbahn (BRE) hat vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die Genehmigung für einen Verkehr auf der Granitbahn im Abschnitt Passau-Rosenau – Passau-Lindau über die Kräutlersteinbrücke erhalten. Nachdem der Bahnsteig hergerichtet ist, soll noch in diesem Jahr der Verkehr aufgenommen werden, indem die Ilztalbahn-Ausflugszüge auf die Granitbahn durchgebunden werden. AWA

Fördergelder für Ilztalbahn

Die im Ausflugsverkehr befahrene Ilztalbahn hat vom Freistaat Bayern eine Förderung in Höhe von rund 2,5 Millionen Euro erhalten. Damit wird die Modernisierung von Gleisen, Brücken und dem Schotterbett ermöglicht. Die Arbeiten kosten insgesamt 3,2 Millionen Euro und sollen noch dieses Jahr starten. RM

Hein Lüttenburg: Verein plant Museumsverkehr

Mit dem Ziel, auf der Strecke Lüttenburg – Malente-Gremsmühlen („Hein Lüttenburg“) touristischen Verkehr mit historischen Fahrzeugen anzubieten, wurde jüngst der Verein Historische Eisenbahn Holsteinische Schweiz (HEHS) gegründet. Eine Eigentümergemeinschaft aus dem Verein hat hierfür den MAN-Schienenbus VT 23 der Rhein-Sieg Eisenbahn erworben. RM

SDG: Remotorisierung von L45H 084

Die Remotorisierung der Diesellok L45H 084 der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft (SDG) ist abgeschlossen. Am 9. Februar 2023 absolvierte sie auf der Fichtelbergbahn, zugleich die künftige Einsatzstrecke, eine erste Probefahrt. L45H 083 wechselt im Gegenzug zur Weißeritztalbahn. RM

Hespertalbahn trennt sich von V3

Der Hespertalbahn e. V. hat seine Rangierdiesellok V3 zur Abgabe ausgeschrieben. Erst in der Winterpause 2017/18 erhielt die 1957 von O&K gebaute Lok eine Hauptuntersuchung und einen purpurrot Neulack. AWA

Nachhaltig verändern wird sich das Landschaftsbild bei Schaftenau, das 1216 012 am 2. Juni 2021 mit dem EC 83 durchfährt. Etwa bei den im Hintergrund aufragenden Silos wird die Neubaustrecke in Richtung Radfeld von der Bestandsstrecke nach links abzweigen Markus Inderst

■ Österreich

Stollenbau für Fortsetzung der Neuen Unterinntalbahn

Das Neubauprojekt Schaftenau – Radfeld nimmt Gestalt an. Ende Februar 2023 hat die ÖBB-Infrastruktur AG eine Arbeitsgemeinschaft aus zwei Bauunternehmen mit der Herstellung eines Rohbaustollens im Bereich Angath beauftragt. Die Arbeiten werden rund zwei Jahre in Anspruch nehmen. Bis zum kommenden Sommer richten die Tunnelbauer das Baufeld westlich des Dorfsentrums von Angath ein. Im Anschluss daran startet der Vortrieb für rund 2,6 Kilometer Stollen. Zudem ergänzen die Vorbereitungen von „Querschlägen“ zum späteren Eisenbahntunnel und der Ausbruch einer „Probestrecke“ im Bereich des zukünftigen Eisenbahntunnels das Bauprogramm.

Inbetriebnahme 2034

Der Vortrieb des Rohbaustollens ist zeitlich auf zwei Jahre (2023 bis 2025) ausgelegt und beinhaltet auch sechs Querschläge und eine 110 Meter lange „Probestrecke“ im Haupttunnel. Die

Querschläge und die Probestrecke dienen zum Abtransport des Ausbruchmaterials, welches nach einer eigens erstellten Baulogistik für die Zwischenlagerung und weitere Verwendung

transportiert wird. Die Hauptarbeiten der Tunnelröhre sind für die Jahre 2026 bis 2034 veranschlagt. Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Schaftenau – Radfeld ist für das Jahr 2034 geplant.

Die künftige Bahnstrecke Schaftenau – Radfeld bildet den zweiten, weitgehend im Tunnel verlaufenden Abschnitt der sogenannten Neuen Unterinntalbahn, die eine Ergänzung zur Bestandsstrecke Innsbruck – Kufstein darstellt. Die Neubaustrecke soll die bestehenden Bahnanlagen im Raum Wörgl ergänzen. Züge, die den Hauptbahnhof Wörgl nicht anfahren, werden zukünftig an dem Bahnknoten vorbeigeführt.

Erster Abschnitt seit 2012

Zwischen Radfeld und Baumkirchen war der erste Abschnitt der Neubaustrecke bereits im November 2012 in Betrieb genommen worden. Schon damals war klar, dass östlich davon die Inntalstrecke bis über die Grenze hinaus noch ausgebaut werden muss. Die ÖBB haben daher mit der DB Netz AG die entsprechenden Planungen aufgenommen, wobei im Grenzbereich Abstimmungsarbeiten beider Gesellschaften notwendig waren.

MI/em

Zahlen und Daten

Schaftenau – Radfeld

20,5 Kilometer Neubaustrecke

14,4 Kilometer zweigleisiger Eisenbahntunnel

Haltestelle Langkampfen

750 Meter maximale Zuglänge

230 km/h maximale Fahrgeschwindigkeit

1600 Tonnen maximales Zuggewicht

2,6 Kilometer Rohbaustollen

2023 – 2025 Vortrieb Rohbaustollen, 6 Querschläge, 110 Meter „Probestrecke“ Haupttunnel

2026 – 2034 Hauptarbeiten

2034 Inbetriebnahme Neubaustrecke Schaftenau - Radfeld

■ Schweiz

Einigung im Streit um Fernverkehrs-Dosto

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und Alstom haben sich auf eine Entschädigung für die Verzögerungen bei der Beschaffung der Doppelstock-Triebzüge der Serie RAB(D)e 502 (FV-Dosto) außergerichtlich verständigt. Der französische Bahntechnikhersteller hatte 2021 den Wettbewerber Bombardier Transportation übernommen, bei dem die SBB 2010 insgesamt 59 Einheiten des FV-Dosto bestellt hatten. Als Ausgleich für die verzögerte Lieferung der FV-Dosto-Flotte erhalten die SBB ein Kompensationspaket im Wert von rund sechs Zügen. So wird Alstom unter anderem die Instandhaltung der Züge über die vertraglich vereinbarte



Streit beigelegt: Alstom leistet Kompensationen für die verspätete Auslieferung der Fernverkehrs-Doppelstockzüge der Serie RAB(D)e 502 an die Schweizerischen Bundesbahnen

Gian Vaitl/SBB

Frist hinaus gewährleisten und dazu notwendige Ersatzteile liefern. Zudem wird Alstom in die weitere Op-

timierung des Fahrkomforts investieren und die Ausbildung des SBB-Personals unterstützen. Die entsprechende Vereinbarung ist am 3. März 2023 von SBB und Alstom unterzeichnet worden. Über weitere Angaben haben die SBB und Alstom Stillschweigen vereinbart. Im Sommer 2022 hat die SBB den 62. und damit letzten FV-Dosto von Alstom übernommen. Sie setzen die Züge vorwiegend im IC- und IR-Verkehr ein. Die anfänglich ungenügende Zuverlässigkeit der Flotte konnte nach Angaben der SBB seit 2018 stetig verbessert werden. em/PM

Meilensteine des FV-Dosto

2010	SBB erteilt Bombardier Auftrag zum Bau von 59 Doppelstockzügen
2014	Neuer Lieferplan, drei zusätzliche, kostenlose Züge als Entschädigung
2015	Erste Testzüge im Einsatz
2018	FV-Dosto ist im Fahrgasteinsatz unterwegs
2021	Alstom übernimmt Projekt FV-Dosto von Bombardier nach Fusion Zugsparte
2022	SBB verzichtet auf schnelles Fahren in Kurven
2022	Alstom liefert 62. und letzten Zug ab
2023	SBB und Alstom einigen sich auf Kompensationspaket

■ Schweiz

Zweisimmen – Interlaken: Erhöhte Abnutzung an Weichen festgestellt

Ende Februar 2023 hat die BLS bei Routinekontrollen an Weichen, die auf der Strecke Zweisimmen – Interlaken Ost vom GoldenPass Express befahren werden, erhöhte Abnutzungen festgestellt. Daraufhin hat die BLS den Betrieb des Zuges auf dem normalspurigen Streckenabschnitt eingestellt und einen Ersatzzug zwischen Zweisimmen und Interlaken eingesetzt. Der Betrieb auf dem meterspurigen MOB-Netz zwischen Montreux und Zweisimmen blieb davon unberührt. BLS und MOB haben umgehend mit Messungen zur Ermittlung der Ursachen an den mit spurwechselfähigen Drehgestellen ausgerüsteten GoldenPass Express-Zügen und an der BLS-Infrastruktur begonnen. Beim Befahren der Strecke mit anderen Zügen wurde keine erhöhte Abnutzung festgestellt. em/PM

■ Österreich

Fahrzeugmangel auf der Vorchdorferbahn

Der Fuhrpark der von der Stern & Hafnerl Verkehrs-GmbH betriebenen Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg ist inzwischen in die Jahre gekommen. Er muss aber noch bis etwa 2026 durchhalten, dann sollen neue Fahrzeuge kommen. Zuletzt kam es zu Fahrzeugengpässen im Betrieb der 15 Kilometer langen Strecke. Der ET 20.111 musste im Februar 2023

längere Zeit in die Werkstätte einrücken, weshalb der als Reserve vorgehaltene und im Schülerverkehr eingesetzte ET 22.136/236 (Ex-KFBE) längere Zeit aushelfen musste. Am 7. März 2023 wurde jedoch der ET 22.106 der Linzer Lokalbahn (LILo) nach Vorchdorf überstellt, der nun längerfristig für den Planverkehr zur Verfügung stehen wird. MLE



Als SLZ 97170 überführt 1187 333 den ET 22.106 am 7. März 2023 von Eferding nach Lambach (Foto bei Breitwiesen). Der LILo-Triebwagen wird im Frühjahr 2023 auf der Vorchdorferbahn eingesetzt Manuel Leitner

In Kürze

ÖBB bestellen 27 neue Desiro ML

Die ÖBB haben bei Siemens Mobility 27 zusätzliche Triebzüge vom Typ Desiro ML bestellt. Bereits 246 Fahrzeuge wurden bis dato geordert, weit über 200 Fahrzeuge sind bereits im Einsatz. Die Fahrzeuge kommen in Gesamt-Österreich zum Einsatz. MMÜ

Zirkus Knie: Straße statt Schiene

Seit 100 Jahren ließ der Zirkus Knie sein Material von Tourneestandort zu Tourneestandort von den SBB transportieren. Ende Januar 2023 endete die Zusammenarbeit, laut SBB aufgrund nötiger Investitionen in neues Rollmaterial und veränderten Ansprüchen an die Transportleistung seitens Zirkus Knie. AWA

SBB: Neue Dosto-Züge für S-Bahn Zürich

Die SBB planen die Beschaffung von deutlich über 100 Doppelstock-Triebzügen für den Regionalverkehr. Die zu beschaffenden Fahrzeuge sollen Anfang der 2030er-Jahre bei der S-Bahn Zürich die Doppelstockpendelzüge (DPZ+) und Hauptverkehrszeit-Doppelstockzüge (HVZ-D) ersetzen und Angebots-erweiterungen ermöglichen. Optional können sich die SBB auch einen IR-Einsatz als Ersatz von EW-IV-Wagenzügen vorstellen. AWA

SOB bestellen Triebzüge

Die Schweizerische Südostbahn (SOB) hat bei Stadler weitere sechs Traverso und drei FLIRT bestellt. Hintergrund ist insbesondere die jüngst unterzeichnete Absichtserklärung mit den SBB für den gemeinsamen Betrieb des künftigen Halbstundentaktes Chur – St. Gallen. Die SOB sollen die zusätzlichen Züge Chur – St. Gallen mit Traverso fahren. Im Gegenzug fahren dann einzelne SOB-Leistungen auf dem IR 35 (Bern – Chur) mit SBB-Dosto-Zügen. AWA

Weiterer Vectron für LTE

Die LTE Logistik- und Transport-GmbH hat jüngst mit 193 958 ihren vierten Vectron in Betrieb genommen. Die Lok trägt eine Komplettbe- klebung zum Thema CO₂-Einsparung. RM



Neapel: Nach rund 40 Jahren verabschiedeten sich die Triebzüge der Baureihe ALe 724 aus dem Regelbetrieb. Am 30. März 2018 erreicht ein ALe 724 Aversa

Stefan Wittich

■ Italien

Ende einer Triebzug-Ära am Fuße des Vesuv

In der italienischen Hafenstadt Neapel ging im Januar 2023 eine Ära zu Ende: Nach rund 40 Jahren verabschiedeten sich dort die Triebzüge der Baureihe ALe 724 aus dem Regelbetrieb. Wie kaum ein anderes Fahrzeug haben sie den Nahverkehr zu Füßen des Vesuvs geprägt. Insgesamt 90 Exemplare des mit Chopper-Steuerung ausgestatteten ALe 724 hatten die Ferrovie dello Stato

(FS) zwischen 1982 und 1985 im Hinblick auf den Bedarf in Neapel beschafft. In Verbindung mit dem Zwischenwagen Le 884 (120 Exemplare) und dem Steuerwagen Le 724 (30 Exemplare) konnten daraus insgesamt 60 vierteilige Garnituren gebildet werden. Dabei gab es bei der Zusammenstellung zwei verschiedene Konfigurationen entweder aus ALe 724 + Le 884 + Le 884 + ALe 724

oder aus ALe 724 + Le 884 + Le 884 + Le 724.

Hochburg Neapel

Die Triebfahrzeuge kamen anfangs in verschiedenen Ballungsräumen in Italien zum Einsatz. Eine Hochburg blieb aber Neapel. Sie befuhren dort vor allem die „Metropolitana FS“, eine 1925 erbaute Strecke von Pozzuoli Solfatara zur Piazza Garibaldi. Die

Technische Daten: ALe 724

Anzahl	90
Baujahr	1982–1984
Achsformel	Bo'Bo'
Länge über Puffer	24.900 mm
Höhe	3.716 mm
Dienstmasse	55 t
Höchstgeschw.	140 km/h
Stundenleistung	1.260 kW
Dauerleistung	1.120 kW
Stromsystem	3 kV Gleichstrom
Sitzplätze	72

se verläuft auf rund sechs Kilometern Länge unterirdisch durch die Innenstadt und übernimmt damit eine wichtige Rolle als Verkehrsader. Früher fuhren vereinzelt auch Fernverkehrszüge wie der legendäre Rapido „Peloritano“ von Rom nach Sizilien über diese Route, um damit den Richtungswechsel im Kopfbahnhof Napoli Centrale zu vermeiden.

In den vergangenen Jahren sind in Neapel zunehmend neuere Triebzüge der Baureihen ALe 426 („TAF“), ETR 425 („Jazz“) und ETR 104 („Pop“) zum Einsatz gekommen. Die Abstellung der ALe 724 war deshalb eigentlich schon für 2021 geplant. Während der Pandemie wollte Trenitalia aber ausreichend Kapazitäten zur Verfügung haben, sodass sich der Zeitpunkt noch einmal verschoben hatte. Auch jetzt sind in Neapel als Notfallreserve noch drei ALe 721-Garnituren betriebsbereit verfügbar. Daraus speist sich auch die Hoffnung, dass eines der Fahrzeuge langfristig für den historischen Fahrzeugpark erhalten bleiben könnte. SWI

■ Indonesien

Hochgeschwindigkeitsstrecke kurz vor Fertigstellung

Die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Jakarta – Bandung in Indonesien befindet sich kurz vor der Fertigstellung. Die Bauarbeiten auf der 142 Kilometer langen Strecke sind zum überwiegenden Teil abgeschlossen. Der sehr ambitionierte Zeitplan sieht vor, dass bereits im Mai der Probetrieb startet und im Juli die ersten Züge mit Fahrgästen und bis zu 360 km/h verkehren. Nach dem Unfall eines Bauzuges und stark gestiegenen Kosten des von China initiierten und finanzierten Projektes gibt es derzeit Diskussionen um die Sicherheit und Rentabilität der Strecke. *FFÖ*



Dynamische Erprobung mit dem Comprehensive Inspection Train (CIT) am Bahnhof Tegalluar im Verlauf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Jakarta - Bandung in Indonesien am 16. November 2022. Noch 2023 soll der Probetrieb starten

Algi Febri Sugita/dpa

■ Griechenland

Katastrophales Zugunglück fordert Todesopfer

Am 28. Februar 2023 ereignete sich gegen 23:15 Uhr unweit der rund 380 Kilometer nördlich von Athen liegenden Ortschaft Evangelismos bei Tembi ein schweres Zugunglück. Dabei kamen 57 Menschen zu Tode. Der von Athen nach Thessaloniki fahrende, mit rund 350 Reisenden, vorwiegend Studierenden, besetzte IC 62 kollidierte auf der zweigleisigen Strecke bei hoher Geschwindigkeit mit einem entgegenkommenden Güterzug, der in südlicher Richtung nach Larissa unterwegs war. Dabei entgleisten einige der Schnellzugwagen und gerieten in Brand. Die vor 15 Jahren ausgebaut und teilweise neu trassierte Strecke ist zwar mit Lichtsignalen ausgerüstet, die laut Gewerkschaftsangaben allerdings nicht in Betrieb waren. Die Zugsicherung erfolgte per Funk.



Ein Bild des Grauens bietet die Unglücksstelle nahe Tembi am 1. März 2023, wo am Tag zuvor ein Reisezug mit einem Güterzug kollidiert ist

picture alliance/ANE/Eurokinissi/Leonidas Tzekas/Eurokinissi

Die Unfallursache ist wohl auf menschliches Versagen des diensthabenden Fahrdienstleiters in Larissa zurückzuführen, der den IC aus noch nicht bekannten Gründen auf das linke Streckengleis lenkte. Zu den genaueren Umständen lagen bei Redaktionsschluss keine eindeutigen Angaben vor. Der katastrophale Unfall erschütterte auch die griechische Politik. Verkehrsminister

Karamanlis trat am 1. März nach Besuch des Unfallorts zurück. Die Eisenbahner-Gewerkschaft rief am 2. März zu einem Streik auf, der bis Redaktionsschluss noch andauerte. Wegen des langen Streiks und der für Reparaturarbeiten an der bis März unterbrochenen, bedeutsamen Eisenbahnstrecke Griechenlands stauen sich die Container im wichtigen Hafen Piräus. PSM

■ USA

Tests mit FLIRT Akku

Stadler möchte den FLIRT Akku in den USA etablieren. Hierfür hat der Schweizer Hersteller mit der Utah State University und dem Aspire Engineering Research Center am 15. Februar 2023 einen Vertrag über die Entwicklung und Erprobung eines batteriebetriebenen Personenzuges unterzeichnet. Der FLIRT Akku muss an die US-amerikanische Infrastruktur und die nationalen Vorschriften angepasst werden. Aspire ist für die Entwicklung der streckenseitigen Ladeinfrastruktur zuständig. AWA



Montage: Stadler

■ Norwegen

Follobanen wiedereröffnet

In Norwegen wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 die Follobanen Oslo – Ski eröffnet, jedoch wegen Kabelbränden nach wenigen Tagen wieder eingestellt (em 3/23). Mehrfach hatte Bane NOR die Wiederinbetriebnahme verschoben. Diese erfolgte nun am 5. März 2023, nachdem mehrere Kilometer Hochspannungskabel ausgetauscht wurden. AWA

In Kürze

Saudi-Arabien: Frauen auf Loks

In Saudi-Arabien sitzen erstmals Frauen in Führerständen von Zügen. Zunächst sind 34 Lokführerinnen auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Mekka – Medina im Einsatz. 28.000 Bewerbungen waren für die wenigen Stellen eingegangen. FFÖ

Renfe: Einsatzstart für Euro 6000

Renfe Mercancías der Staatsbahn Renfe, hat am 17. Februar 2023 die erste von zwölf neuen Euro 6000 von Stadler in Betrieb genommen. Die sechssachsigen Mehrsystem-Elloks werden im Stahlverkehr für ArcelorMittal eingesetzt. RM

Malawi: Wiederaufbau

Im südostafrikanischen Land Malawi sind die Wiederaufbauarbeiten für die Eisenbahn gestartet. Zunächst ist die Sanierung einer 44 Kilometer langen Strecke vorgesehen. Verantwortlich für die Arbeiten ist das chinesische Unternehmen CR20. FFÖ

TMH-Züge für Indien

Russlands größter Schienenfahrzeughersteller, Transmashholding (TMH), hat die Ausschreibung von Indian Railways über 200 „Vande Bharat“-Elektrotriebwagen gewonnen. Bei den Fahrzeugen der dritten Generation handelt es sich um 16-teilige, 160 km/h schnelle Schlafwagenzüge. Die Lieferung soll Anfang 2025 erfolgen. RM

BRAWA

LIEBE ZUM DETAIL



75 JAHRE BRAWA – MIT SCHÖNSTEN AUSSICHTEN FÜR IHRE MODELLBAHNANLAGE

Zum 75. Firmenjubiläum bringt BRAWA wieder eine Vielzahl neuer Loks und Wagen in den Fachhandel. Rund 340 Modelle warten darauf, von Ihnen entdeckt zu werden und darunter sind auch viele Formneuheiten in H0 wie zum Beispiel die Dampflok BR 01 mit dem Hochleistungskessel Typ I, die 2-achsigen Kesselwagen Z[P] in Austauschbauart sowie die Güterwagen Gmhs verschiedener Bahngesellschaften. Außerdem bietet BRAWA im Jubiläumsjahr wieder viele attraktive Sondermodelle und Sets in limitierter Auflage an. Ausführliche Informationen zu allen Neuheiten finden Sie auf unserer Website.

HO

WWW.BRAWA.DE

75
JAHRE

LIEBE ZUM DETAIL

■ Baureihe 95 beim Bw Probstzella

Die „Bergköniginnen“ von Südthüringen

Die Beheimatung der schweren Tenderloks der Baureihe 95° hatte im Bw Probstzella eine gewisse Tradition. Doch der zahlenmäßige Bestand unterlag Schwankungen, die von verschiedenen Faktoren abhängig waren. 1981 endet die Epoche der „Bergköniginnen“ in Südthüringen nach mehr als 50 Jahren

Dichtes Gedränge herrscht auf den Bahnsteigen in Saalfeld. Eisenbahnfreunde, die Dampfloks fotografieren, sind hier nicht ungewöhnlich. Doch heute, am 28. Februar 1981, bevölkern wahre Heerscharen den Bahnhof der thüringischen Kreisstadt. Alle wollen bei diesem herrlichen Wetter noch ein Bild von der geschmückten 95 027 und ihrem Sonderzug machen. Fotoapparate klicken unaufhörlich. Schmalfilmkameras summen. Ein Schild unter der Rauchkammer verrät den Anlass: „Abschiedsfahrt der Lok-Baureihe 95“.

Damit endet nach mehr als 55 Jahren der Einsatz der imposanten Maschinen der ehemaligen preußischen Gattung T 20 im Bahnbetriebswerk Probstzella, eine der jüngsten Dienststellen in der Reichsbahndirektion (Rbd) Erfurt. Bei der Aufnahme des durchgehenden Verkehrs auf der als „Frankenwaldbahn“ bekannten Hauptstrecke Saalfeld – Ludwigsstadt am 1. Oktober 1885 wurde Probstzella zum Grenzbahnhof zwischen der Preußischen Staatsbahn und der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn (K.Bay.Sts.B.). Eine kleine Lokstation genügte den betrieblichen Belangen. Erst mit dem Anstieg der Beförderungsleistungen auf der

Nebenbahn Probstzella – Ernstthal am Rennsteig – Lauscha/Neuhaus am Rennweg und der steigenden Zahl von Schiebeleistungen auf der Nordrampe der Frankenwaldbahn mussten die Anlagen erweitert werden. 1905 wurde ein kleiner Ringlokschuppen (6 Gleise) mit Drehscheibe errichtet, der ab 1. Februar 1907 den Status einer Stationsschlosserei besaß. Bis zum Frühjahr 1914 wurde der Schuppen auf insgesamt zehn Stände vergrößert, von denen vier von der K.Bay.Sts.B. genutzt wurden. Außerdem unterhielt die K.Bay.Sts.B. auf dem Areal der preußischen Stationsschlosserei eigene Sozialräume und ein Material-

Das „Reich der Bergköniginnen“ liegt in den letzten Jahren in Südthüringen. Die mit einer Ölhauptfeuerung ausgerüsteten mächtigen Fünfkuppler erbringen Leistungen im Saaletal und am Rennsteig. 95 0016 und 95 0041 warten am 14. Mai 1980 mit dem Dg 54445 Eisfeld – Sonneberg im Bahnhof Rauenstein auf das Abfahrtsignal. In der Spitzkehre Rauenstein müssen alle Züge der Strecke Sonneberg – Eisfeld Kopf machen

Alle Aufnahmen, soweit nicht anders vermerkt: Thomas Rieger/Slg. Dirk Endisch





95 0044 passiert am Abend des 20. September 1980 den „Bohlen“ bei Saalfeld. Der Personenwagen hinter der Lok wurde für Dienstfahrten von Eisenbahnern und Angehörigen der Grenztruppen der DDR zum Bf Probstzella in den Zugverband eingereiht

lager. Erst am 25. April 1925 wurden die beiden Dienststellen zu einem selbstständigen Bahnbetriebswerk zusammengefasst.

Bereits in den Jahren 1923/24 hatte die Reichsbahn die Infrastruktur in Probstzella abermals ausbauen lassen. Der Lokschuppen wurde verlängert und erhielt eine Achssenke sowie eine Lehrwerkstatt. Die Drehscheibe wurde auf 16,2 Meter verlängert.

Für die Zugförderung standen zunächst Tenderlokomotiven der Gattungen T 13 und T 15 zur Verfügung. Die Maschinen unterschieden sich durch ihren Schwinghebel-Antrieb deutlich von den anderen Fahrzeugtypen. Während die Fünfkuppler der Gattung T 15 bevorzugt im Güterzug- und Schiebedienst auf der Relation Saalfeld – Probstzella zum Einsatz kamen, bestritten die Vierkuppler der Gattung T 13 den Personen- und Güterverkehr auf der Nebenbahn nach Lauscha/Neuhaus am Rennweg. Die von der Firma Hagans gebauten Maschinen überzeugten zwar durch ihre Leistung und einen sehr guten Bogenlauf, doch das vierteilige und technisch anspruchsvolle Trieb- und Laufwerk schlug mit deutlich höheren Instandhaltungskosten zu Buche. Aus diesem Grund wurden beide Gattungen ab 1907 schrittweise durch Eh2t-Maschinen der Gattung T 16 (DRG-Baureihe 94²⁻⁴) ersetzt. Bis 1920 wurden diese dann durch die Gattungen G 10 (DRG-Baureihe 57¹⁰⁻³⁵) und T 16¹ (DRG-Baureihe 94⁵⁻¹⁶) abgelöst.

Die „Bullen“ kommen

Im Frühjahr 1924 begann schließlich die Ära der Gattung T 20 in Probstzella, wo im Herbst 1925

insgesamt 14 dieser imposanten Tenderloks stationiert waren. Ihr bulliges Aussehen und ihre hohe Zugkraft brachten den Maschinen im Bw Probstzella den Spitznamen „Bullen“ ein. Die Baureihe 95⁰ löste zunächst die Baureihen 57¹⁰⁻³⁵ und 94⁵⁻¹⁶ im Schiebedienst auf der Frankenaldbahn ab. Außerdem übernahmen sie hier einzelne Personen- und Güterzüge. Allerdings war der Bestand zunächst größer als der tatsächliche Bedarf, sodass ab 1925/26 einige Exemplare abgezogen wurden. Am 1. Januar 1930

» Bereits im Jahr 1924 wurden die ersten T 20 im Bw Probstzella beheimatet

trugen nur noch elf „Bullen“ die Anschrift „Probstzella“ an ihren Führerhäusern. Erst ab Mitte der 1930er-Jahre gewann die Baureihe 95⁰ an Bedeutung. Die Maschinen übernahmen nun auch Leistungen auf der Nebenbahn nach Lauscha/Neuhaus am Rennweg und ersetzten die auf der Südseite der Frankenaldbahn im Schiebedienst eingesetzten Malletloks der Baureihe 96⁰. Dies schlug sich auch im Bestand der Baureihe 95⁰ nieder, von dem am 1. Januar 1938 insgesamt 16 Exemplare im Bw Probstzella stationiert waren. Doch mit der Aufnahme der elektrischen Zugförderung auf der Verbindung Nürnberg – Probstzella – Saalfeld am 15. Mai 1939 wendete sich das Blatt. Bis zum 1. Juli 1944 schrumpfte der Bestand der Baureihe 95⁰ auf acht Maschinen, von denen bei Kriegsende nur noch drei betriebsfähig waren.





Einzelne Leistungen führten die 95 bis zur Maxhütte Unterwellenborn. Am 18. Juni 1979 macht sich 95 0045 in Saalfeld (Saale) Tender voraus mit einem Güterzug auf den Weg hinauf zu dem bedeutenden Industriekomplex Günther Kuschy/Slg. Guus Ferrée



Am 19. Juli 1980 hat 95 0044 im Bahnhof Saalfeld einen Personenzug nach Sonneberg übernommen. Als eine der letzten Loks der Gattung T 20 wird die Maschine wenige Monate später, am 11. November 1980, abgestellt

Stammwerk setzte auch der Lokbahnhof Sonneberg die Baureihe 95^o ein.

Mit Ölhauptfeuerung

Ende der 1950er-Jahre suchte die DR nach Möglichkeiten, die Heizer von ihrer schweren körperlichen Arbeit zu entlasten. Der Leiter der späteren Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft (VES-M) Halle (Saale), Max Baumberg, empfahl am 12. März 1959 die Verwendung der Ölhauptfeuerung. Zunächst sollten nur Maschinen der Baureihe 44 entsprechend ausgerüstet werden, doch die Rbd Erfurt brachte Ende 1963 auch die Baureihe 95^o ins Spiel, da das Bw Probstzella auf absehbare Zeit nicht auf die „Bullen“ verzichten konnte. Für den Umbau der T 20 sprachen mehrere Gründe. Neben der Entlastung des Heizers konnten die Leistung und der Aktionsradius gesteigert sowie der Brennstoffverbrauch und die Betriebskosten verringert werden. Die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft stimmte im Frühjahr 1963 dem Wunsch der Rbd Erfurt zu und ließ 95 004 im

Mit der Teilung Deutschlands im Sommer 1945 änderte sich die betriebliche Situation in Probstzella grundlegend. Der Bahnhof war wieder Grenzstation, nun zwischen der Deutschen Reichsbahn (DR) und der späteren Deutschen Bundesbahn (DB). Dies hatte auch Folgen für den Lokbestand. Im Zuge der Gattungsbereinigung im Frühjahr 1947 wies die Rbd Erfurt dem Bw Probstzella zunächst nur Tenderloks der Baureihen 93⁵⁻¹² (ex preußische T 14¹) und 95^o zu, von denen am 1. Januar 1950 insgesamt 16 Exemplare zur Verfügung standen. Allerdings musste

die Dienststelle Anfang der 1950er-Jahre einige Maschinen an das Bw Blankenburg (Harz) für den Einsatz auf der Rübelandbahn abgeben. Die Lücken wurden durch T 20 aus Arnstadt und Suhl geschlossen, sodass ab 1956/57 durchschnittlich 18 „Bullen“ zur Verfügung standen. Diese waren in erster Linie vor Personen- und Güterzügen auf der Hauptbahn Saalfeld – Probstzella, den Nebenbahnen Probstzella – Lauscha – Sonneberg und Sonneberg – Eisfeld sowie der Stichstrecke Ernstthal am Rennstieg – Neuhaus am Rennweg im Einsatz. Neben dem

Kohlegefeuerte Dampfloks der Baureihe 95.0 im Bw Probstzella				
Lok	vom Bw	von	bis	zum Bw
95 004	Neuenmarkt-Wirsberg	01.04.1945	17.11.1964	Umbau Ölfeuerung
95 005	Arnstadt	11.01.1948	10.05.1967	Umbau Ölfeuerung
95 009	Suhl	23.06.1948	28.11.1952	Gotha
	Gotha	23.01.1953	06.06.1966	Umbau Ölfeuerung
95 010	Meiningen	13.03.1946	07.06.1949	z-Park
	z-Park	25.10.1954	02.06.1960	Blankenburg
	Blankenburg	06.01.1966	17.07.1967	Umbau Ölfeuerung
95 014	?	07.01.1927	08.09.1965	Blankenburg
	Blankenburg	23.04.1966	15.08.1967	Umbau Ölfeuerung
95 015	Meiningen	24.01.1946	16.05.1959	Blankenburg
95 016	Arnstadt	31.10.1950	11.09.1951	Blankenburg
	Güsten	04.10.1969	30.10.1970	Umbau Ölfeuerung
95 017	Suhl	03.12.1953	26.07.1971	z-Park ¹
95 018	Suhl	11.05.1932	24.11.1943	Zeititz
	Zeititz	31.03.1944	01.09.1944	Arnstadt
	z-Park	05.09.1957	24.02.1970	z-Park ²
95 019	Blankenburg	27.02.1966	27.11.1969	Saalfeld
95 020	Suhl	09.07.1934	15.12.1935	Arnstadt
	Suhl	16.12.1953	13.04.1967	Umbau Ölfeuerung
95 021	Arnstadt	16.06.1951	26.05.1971	z-Park ³
95 022	Arnstadt	03.04.1948	31.01.1967	Umbau Ölfeuerung
95 023	Meiningen	23.02.1946	25.06.1953	Blankenburg
95 024	Arnstadt	03.06.1951	21.12.1970	Umbau Ölfeuerung
95 025	Arnstadt	20.08.1949	14.04.1953	Blankenburg
95 027	Blankenburg	04.10.1969	06.12.1971	Umbau Ölfeuerung
	Rückbau	28.01.1982	31.08.1992	Arnstadt
95 029	Blankenburg	04.11.1960	14.02.1961	Blankenburg
95 030	Arnstadt	18.12.1935	04.04.1945	z-Park
	z-Park	30.11.1951	13.11.1967	Umbau Ölfeuerung
95 031	Arnstadt	12.08.1926	21.07.1936	Rothenkirchen
95 032	Arnstadt	18.03.1928	26.04.1953	Vacha
	Vacha	08.10.1953	01.06.1967	Umbau Ölfeuerung

Kohlegefeuerte Dampfloks der Baureihe 95.0 im Bw Probstzella				
Lok	vom Bw	von	bis	zum Bw
95 033	?	1935	25.05.1942	Goslar
95 034	?	12.04.1927	09.02.1941	Geislingen
95 036	Gerstungen	14.05.1928	10.11.1939	Arnstadt
	Arnstadt	21.05.1945	29.10.1946	Arnstadt
	Arnstadt	27.02.1950	26.02.1952	Suhl
	Suhl	19.04.1952	19.04.1953	Blankenburg
95 037	Zeititz	18.06.1934	30.03.1941	Arnstadt
	Arnstadt	25.05.1946	15.09.1949	Arnstadt
	Arnstadt	02.03.1950	09.03.1950	Arnstadt
	Suhl	06.10.1953	31.03.1966	Umbau Ölfeuerung
95 038	Gerstungen	1924	1941	Arnstadt
95 039	?	16.01.1926	29.09.1941	Arnstadt
	Arnstadt	03.01.1948	02.05.1953	Blankenburg
	Blankenburg	02.06.1961	07.07.1961	Blankenburg
	Blankenburg	15.11.1962	27.12.1962	Blankenburg
95 040	Zeititz	18.06.1934	08.02.1967	Umbau Ölfeuerung
95 041	Arnstadt	15.01.1926	01.09.1926	Bingerbrück
	Bingerbrück	25.09.1926	31.07.1946	z-Park
	z-Park	28.06.1948	18.12.1972	Umbau Ölfeuerung
95 042	Gerstungen	15.05.1928	14.12.1928	Arnstadt
	Arnstadt	29.01.1929	26.04.1953	Vacha
	Vacha	23.10.1953	31.01.1963	Blankenburg
95 043	?	09.02.1926	05.03.1945	Suhl
	Suhl	06.11.1945	02.09.1950	Arnstadt
95 044	?	19.02.1926	02.10.1931	Zeititz
	Zeititz	21.07.1934	31.07.1946	z-Park
	z-Park	29.06.1948	27.06.1967	Umbau Ölfeuerung
95 045	?	13.02.1927	02.10.1931	Zeititz
	Zeititz	18.06.1934	04.04.1935	Arnstadt
	Arnstadt	14.05.1935	26.06.1960	Blankenburg
	Aschersleben	04.10.1969	21.07.1972	Umbau Ölfeuerung

Anmerkungen: ¹ Die Lok wurde am 20.07.1971 abgestellt.

² Die Lok wurde am 29.10.1969 abgestellt.

³ Die Lok wurde am 01.04.1970 abgestellt.

Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Meiningen entsprechend umbauen (17.08.-17.11.1964).

Am 18. November 1964 traf die Maschine in Probstzella ein. Dort erfreute sich die Öllok von Beginn an großer Beliebtheit. 95 004 war aus Sicht der Personale ihren kohlegefeuerten Schwestern deutlich überlegen. Diese Einschätzung bestätigten auch die Messfahrten der VES-M Halle (Saale). Deren Ingenieure ermittelten für die 95 004 eine höchste effektive Leistung von 1.550 PSe. Dank der Ölhauptfeuerung konnte die Heizflächenbelastung von 57 kg/m²h auf 70 kg/m²h erhöht werden. Aufgrund des geringeren Brennstoffverbrauchs erhöhte sich der Gesamtwirkungsgrad der Lok auf 6,7 Prozent.

Angesichts dieser Ergebnisse wurde am 24. Mai 1966 der Umbau weiterer T 20 verfügt. Bis Ende 1966 erhielten 95 009, 95 023, 95 037 und 95 043 ebenfalls eine Ölhauptfeuerung. 1967 folgten 95 005, 95 010, 95 014, 95 015, 95 020, 95 022, 95 028, 95 029, 95 030, 95 032, 95 036, 95 040

und 95 044. Zwischen 1970 und 1973 wurden auch 95 016, 95 024, 95 027, 95 041 und 95 045 entsprechend umgebaut. Damit standen dem Bw Probstzella ab dem Sommer 1973 insgesamt 24 ölgefeuerte T 20 zur Verfügung. Als letzte kohlegefeuerte Maschine wurde 95 017 im Sommer 1971 abgestellt. Nach der Elektrifizierung

» Ab 1965 setzte ausschließlich das Bw Probstzella die Baureihe 95⁰ planmäßig ein

der Rübelandbahn im Harz war Probstzella ab Ende 1965 die letzte Dienststelle bei der DR, die planmäßig die Baureihe 95⁰ einsetzte.

Das Stammwerk und die ihr unterstellte Einsatzstelle (Est) Sonneberg bespannten mit den als „Bergkönigin“ bezeichneten Tenderloks meist Personen- und Güterzüge auf den Strecken Son-

neberg – Eisfeld, Sonneberg – Probstzella, Ernstthal – Neuhaus am Rennweg und Probstzella – Eisfeld im Thüringer Wald.

Für den Plandienst benötigte die Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb (Tb) Mitte der 1970er-Jahre meist 13 Maschinen, von denen fünf von der Est Sonneberg besetzt wurden. Zu den besonders erwähnenswerten Leistungen gehörten in den 1970er-Jahren die Eilzüge (E) 802/805 Sonneberg – Saalfeld (– Leipzig) und der im „Kleinen Grenzverkehr“ eingesetzte E 2002 (Ludwigsstadt –) Probstzella – Saalfeld. Außerdem kamen die Maschinen von Saalfeld aus mit Nahgüterzügen bzw. Übergaben nach Unterwellenborn. Aber auch in Hildburghausen, Oppurg und Rudolstadt war die T 20 zu sehen.

Doch der jahrzehntelange Einsatz auf den steigungs- und krümmungsreichen Strecken des Thüringer Waldes führte bei den inzwischen 50 Jahre alten Maschinen zu einem erheblichen Verschleiß. Daher suchte die Reichsbahndirekti-



on (Rbd) Erfurt ab Ende der 1970er-Jahre händelringend nach einem Ersatz für die Baureihe 95.0. Nur mit viel Mühe und Improvisationstalent gelang es den Mitarbeitern der Abteilung Triebfahrzeug-Unterhaltung (Tu) des Bw Probstzella und den Werkstätten-Eisenbahnern im Raw Meiningen, die Maschinen betriebsfähig zu halten. Im Winterfahrplan 1977/78 benötigte die Tb-Gruppe einschließlich der Reserve täglich 14 Maschinen, von denen jeweils zwei in den Dienstplänen 351, 352 und 353 des Stammwerks eingesetzt wurden. In der Est Sonneberg bestanden für die Baureihe 95.0 die Pläne 355 (3 Loks) und 356 (2 Loks). Allerdings standen aufgrund zahlreicher Triebwerks- und Kesselschäden im Winter 1979/80 nicht genügend betriebsfähige „Bergköniginnen“ zur Verfügung, sodass zeitweise die ölgefeuerten 44 1413 und 44 1488 im Bw Probstzella aushelfen mussten. Nachdem sich die Situation bei der Baureihe 95.0 im Frühjahr 1980 kurzzeitig entspannt hatte, wurden die Schleppenderloks wieder abgegeben. Doch bereits im Sommer 1980 fehlten abermals Tenderloks. Nun sprangen 44 350 und 44 797 ein, die von der Est Sonneberg aus vor Güterzügen auf der Strecke nach Eisfeld eingesetzt wurden (bis Juli 1980).

Ablösung durch die Baureihe 119

Zu diesem Zeitpunkt war das Ausscheiden der Baureihe 95.0 aus dem Betriebsdienst nur noch eine Frage der Zeit. Im Zusammenhang mit der im Frühjahr 1980 verfügten Einsparung von schwerem Heizöl verstärkte die Verwaltung der Maschinenwirtschaft (VdM) der Rbd Erfurt ihre Bemühungen zur Ablösung der T 20 durch Die-

selloks der Baureihe 119. Bereits am 31. Januar 1980 traf mit 119 023 das erste „U-Boot“ im Bw Probstzella ein. 119 014 folgte am 7. Februar 1980. Beide Maschinen wurden zunächst für die Einweisung der Personale genutzt. Nach der Zuführung weiterer vier Maschinen bis zum 21. März 1980 stellte die Tb-Gruppe erstmals einen dreitägigen Umlauf für die Baureihe 119 auf. Die Dieselloks übernahmen meist Reisezüge auf der Relation Sonneberg – Probstzella – Saalfeld. Damit konnte der Einsatz der Baureihe 95.0 im Stammwerk deutlich eingeschränkt werden.

» Im Herbst 1980 ging die Zeit der T 20 in Südtüringen zu Ende, die Baureihe 119 löste sie ab

Mit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni 1980 weitete die Tb-Gruppe des Bw Probstzella den Aktionsradius der Baureihe 119 zu Lasten der „Bergköniginnen“ weiter aus. Auch die Est Sonneberg setzte „U-Boote“ ein, von denen dem Bw Probstzella am 30. Juni 1980 insgesamt elf Exemplare zur Verfügung standen. Der Betriebspark der Baureihe 95.0 hatte sich hingegen innerhalb von nur sechs Monaten fast halbiert. Für die Zugförderung standen am 1. Juli 1980 nur noch 95 009, 95 016, 95 020, 95 027, 95 040, 95 041, 95 043, 95 044 und 95 045 zur Verfügung.

Trotz aller Bemühungen verfehlten das Bw Probstzella und die Rbd Erfurt ihr gemeinsames Ziel. Eigentlich sollten bis zum 30. Juni 1980

95 0041 hat am 11. Mai 1980 als Schiebelok am Dg 54445 den Bahnhof Rauenstein erreicht. Kaum ist der Güterzug angekommen, wird 119 009 mit dem P 18019 nach Eisfeld die Spitzkehre verlassen

alle Maschinen abgestellt sein. Doch dies war nicht möglich, da die Baureihe 119 zahlreiche Mängel aufwies. Daher mussten immer wieder Dampfloks in den Umläufen der Baureihe 119 aushelfen. Aus diesem Grund erhielten 1980 noch 95 009 (21.06.–15.09.1980), 95 016 (03.03.–14.04.1980), 95 020 (27.02.–30.06.1980) und 95 040 (07.01.–21.02.1980) eine Bedarfsausbesserung (LO) im Raw Meiningen. Doch im Spätsommer 1980 war der Niedergang der Baureihe 95.0 unübersehbar: Immer mehr kalte Maschinen standen in Probstzella und Sonneberg. Bis zum 1. September 1980 stieg der Bestand der Baureihe 119 auf 19 Exemplare an. Damit konnte das Bw Probstzella offiziell am 27. September 1980 den Einsatz der Baureihe 95.0 beenden.

Die letzten Dienste

Doch in der Praxis sah es anders aus: Aufgrund des hohen Schadbestandes bei der Baureihe 119 standen auch weiterhin im Stammwerk und in der Est Sonneberg einzelne „Bergköniginnen“ als Reserve unter Dampf oder wurden für Sonderdienste genutzt. Beispielsweise bespannte 95 044 am 20. September 1980 Güterzüge auf der Strecke Probstzella – Saalfeld. Gleichwohl war der Betriebspark deutlich geschrumpft: Am 1. November 1980 waren nur noch 95 009, 95 016, 95 020, 95 027, 95 043 und 95 044 einsatzfähig. 95 016 musste am 19. November 1980

nach dem Bruch des rechten Treibzapfens abgestellt werden. Wenige Tage später, am 1. Dezember 1980, standen in der Est Sonneberg lediglich 95 009, 95 020 und 95 027 unter Dampf.

Anfang 1981 hatte die Baureihe 95.0 endgültig ausgedient. 95 009 wurde am 5. Januar 1981 dem Raw Meiningen zugeführt. Doch das Werk lehnte eine Reparatur aus Kostengründen ab. 95 020 brachte am 6. Januar 1981 gemeinsam mit 119 013 den Durchgangsgüterzug (Dg) 54445 nach Rauenstein und diente anschließend als Heizlok in der Est Sonneberg. Aufgrund einiger Risse in der Feuerbüchsenrohrwand wurde sie am 18. Januar 1981 abgestellt.

Damit war 95 027 in der Est Sonneberg die letzte betriebsfähige Maschine ihrer Gattung. Der Bezirksvorstand (BV) Erfurt des Deutschen Modell-eisenbahn-Verbandes (DMV) organisierte in Zusammenarbeit mit der Rbd Erfurt für den 28. Februar 1981 eine offizielle Abschiedsfahrt für die Baureihe 95.0. Obwohl die Sonderfahrt nicht wie sonst üblich in der Zeitschrift „Modell-eisenbahner“ angekündigt wurde, verbreitete sich der Termin in Windeseile unter den Eisenbahnfreunden. Binnen weniger Tage waren die über 400 Fahrkarten für die vierteilige Doppelstock-einheit ausverkauft. Allerdings führte die Sonderfahrt nicht wie zunächst geplant bis nach Sonneberg, sondern endete im Bahnhof Steinach (Thüringen). Doch das minderte keineswegs die Begeisterung der Fahrgäste und der zahlreichen Dampflokfreunde, die den Zug mit dem Auto begleiteten. Bei herrlichem Sonnenschein zeigte 95 027 noch einmal, was sie konnte.

Auch wenn die Ära der Gattung T 20 bei der DR nun als abgeschlossen galt, konnte das Bw Probstzella noch nicht gänzlich auf 95 027 verzichten. Im März 1981 wurde die Tenderlok für Bauzugeinsätze genutzt. Am 20. April 1981 bespannte sie Güterzüge zwischen Sonneberg und Grimmenthal. Wenig später, am 25. und 26. April sowie am 2. und 3. Mai 1981, setzte das Bw Probstzella die Maschine vor den Personenzügen 18002/18003 und 18004/18007 auf der Verbindung Sonneberg – Saalfeld ein. Erst am 28. Mai 1981 stand 95 027 zum vorerst letzten Mal unter Dampf. An jenem Tag brachte sie den „Orient-Express“ des Schweizer Reisebüros Intraflug von Saalfeld in das Schwarzatal. Nach ihrer Rückkehr nach Probstzella wurde sie abgestellt und am 31. August 1981 in den Schadpark verfügt.

Museumslok fürs Bw Probstzella

Zu diesem Zeitpunkt suchte die Rbd Erfurt nach einer Maschine der Baureihe 95.0, die als betriebsfähiges „Historisches Fahrzeug“ im Bw Probstzella betreut werden sollte. Die zunächst als Museumslok vorgesehene 95 028 war aufgrund ihrer hohen Laufleistung de facto verschlissen. Bei der Suche nach einem Ersatz entschied sich die DR schließlich für 95 027. Trotz schadhafter Heiz- und Rauchrohre sowie gebrochener Stehbolzen befand sich die Maschine, die noch einen Originalkessel mit Dampf- und Speisedom besaß, in einem guten Ge-



Am 28. Februar 1981 absolviert 95 0027 die offizielle Abschiedsfahrt für die Baureihe 95.0 bei der DR. Entgegen der Aufschrift auf dem Schild endet der Sonderzug bereits im Bahnhof Steinach (Thüringen), wo auch diese Aufnahme entstand

Modell-Umschau: Was nicht passt, wird umbeschriftet



Diese DR-Epoche-IV-Tenderloks in HO von Piko (l.), Märklin/Trix (Mitte) und Roco bieten sich aktuell zum Thema Bw Probstzella an

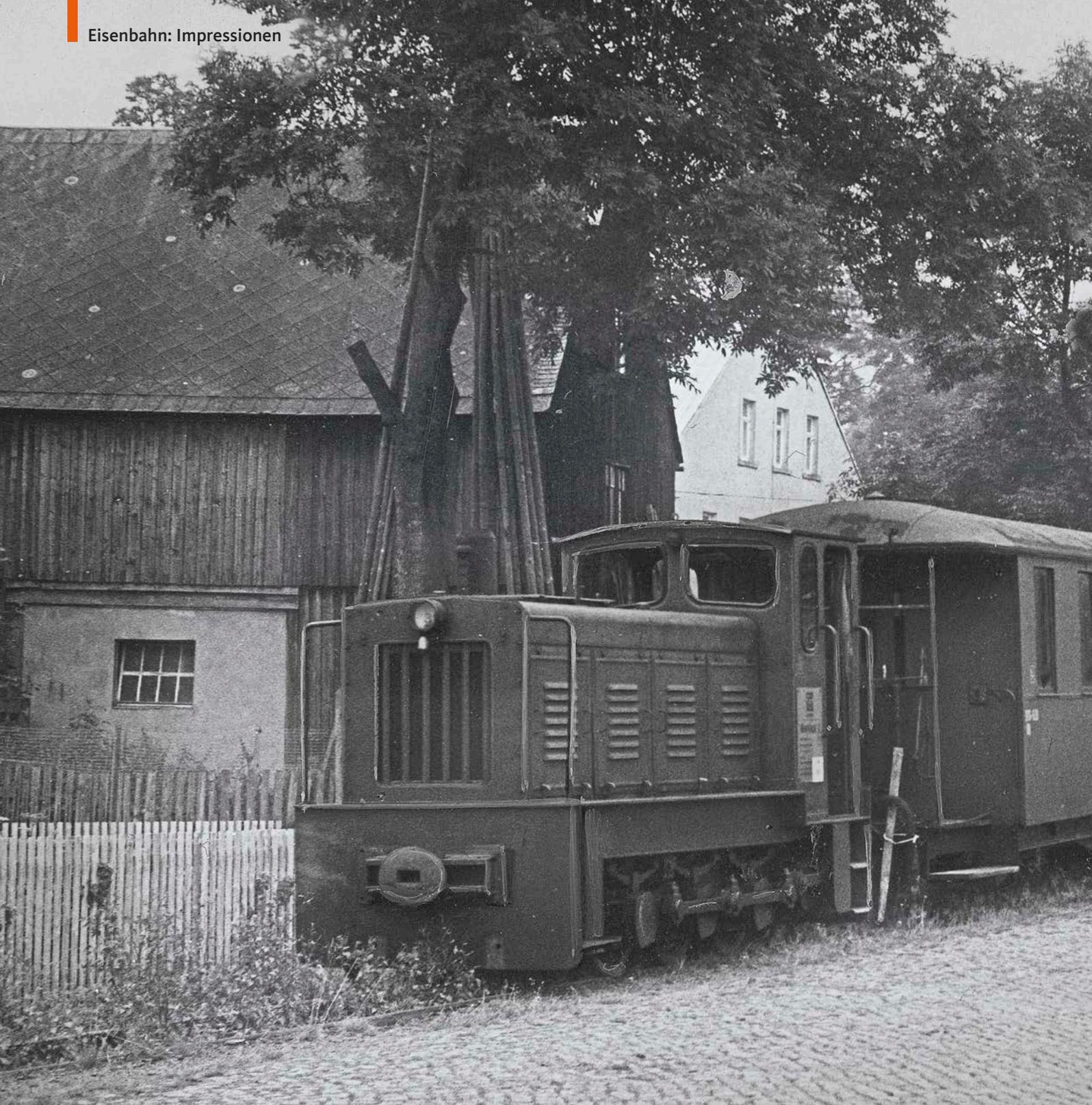
Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Die letzten HO-Tenderlok-Neuerscheinungen der Baureihe 95⁰ in DR-Ausführung mit Ölhauptfeuerung haben wir zuletzt in *em* 7/22 getestet, darunter auch die einst in Probstzella beheimateten 95 0014 (Roco), 0016 (Piko) und 0041 (Märklin/Trix) mit entsprechenden Epoche-IV-Anschriften. Welche HO-Modelle außerdem noch infrage kommen, wenn man das Thema 95er im Bw Probstzella modellbahnerisch verfolgen möchte, listet unser Fokus-Beitrag in *em* 2/08 auf. Denn auch von Fleischmann und Liliput gab es einst 95er-Maschinen im Maßstab 1:87 – unter anderem mit den passenden Loknummern 95 005 (Fleischmann)

sowie 95 019/020 (Liliput), jedoch mit anderen Beheimatungsanschriften, sodass man hier mit entsprechenden Decals nachhelfen müsste. In TT gab es bislang die Maschinen 95 016 und 030 von Arnold und 95 004 und 037 von Kittler, die passen würden. Auch N-Bahner haben eine breite Auswahl, denn Arnold war hinsichtlich der Betriebsnummern recht auflagefreundlich und bot mit 95 004, 020 und 030 drei DR-Epoche-III-Tenderloks und mit 95 0005, 0009, 0016 und 0027 vier Versionen der Reichsbahn-Epoche IV an, wobei auch hier die Bw-Anschriften nicht immer Probstzella lauten und eventuell überschrieben werden müssten. *em*

samtzustand. Außerdem sprachen die 1971 angebauten, geschweißten Ersatzzyliner für die Maschine. Im Winter 1981/82 baute sie das Raw Meiningen im Rahmen einer Hauptuntersuchung auf Kohlefeuerung zurück und setzte sie in stand. Ab 28. Januar 1982 gehörte das Museumsstück wieder zum Betriebspark des Bw Probstzella und war in den folgenden Jahren auf zahlreichen

Sonderfahrten und Fahrzeugausstellungen zu sehen. Bis heute hält 95 027, die seit dem Sommer 2010 betriebsfähig in Blankenburg (Harz) betreut wird, gemeinsam mit den außerdem erhalten gebliebenen 95 009 (Sonneberg), 95 016 (Neuenmarkt-Wirsberg), 95 020 (Speyer) und 95 028 (Bochum-Dahlhausen) die Erinnerung an preußische T 20 wach. *Dirk Endisch*



Nicht mehr nötig?

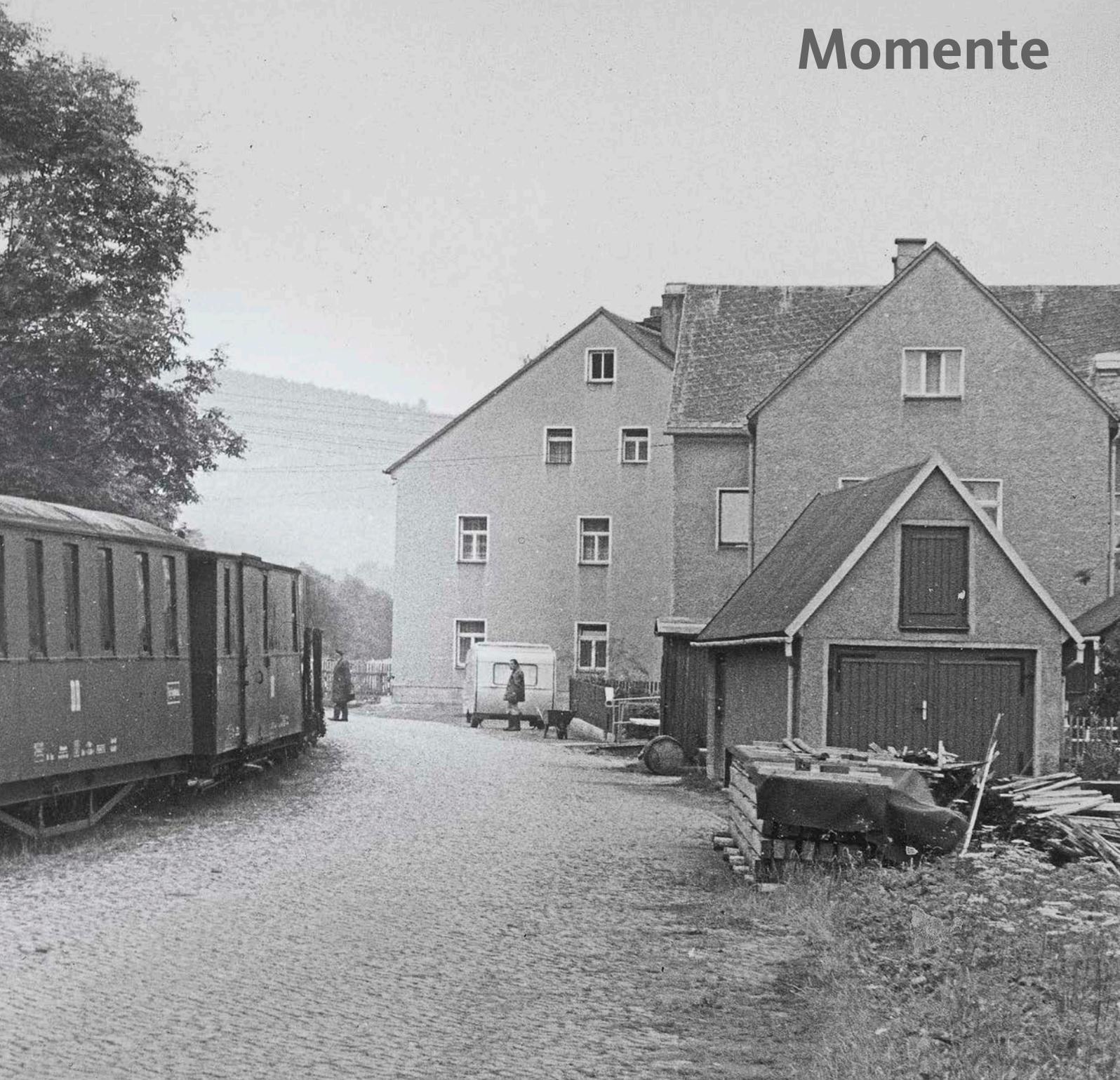
Foto: Holger Neumann; Text: Paul Füll/Wolf-Dietger Machel

Der August 1987 bringt für Oberschmiedeberg keine positiven Nachrichten, und dass die in dem kleinen sächsischen Ort niemand erwartet, macht es auch nicht gerade besser. Seit Dezember 1986 ruht der Betrieb auf der Preßnitztalbahn Wolkenstein – Jöhstadt. Auf dem Abschnitt Niederschmiedeberg – Oberschmiedeberg – Jöhstadt haben sich die Dampfwolken der urigen IV K sogar schon zum Januar 1984 verzogen. Wegen massiver Oberbauschäden fahren nun Busse und Lkw. Auf der 750-Millimeter-Strecke sprießt

unterdessen das Grün und die Vier-Wagen-Garnitur, die heuer mit der Diesellok der Bauart Ns 4 nach Oberschmiedeberg gekommen ist, lässt nichts Gutes ahnen. Tatsächlich handelt es sich um den Abbauzug, bei dem die Arbeitskräfte Schienen, Kleineisen, Schwellen lösen und mitnehmen, was man von der Trasse neben dem Straßenpflaster mitnehmen kann. Am 12. August 1987 ist das Ende der schönen Schmalspurbahn bloß noch eine Frage der Zeit.

Eine solche Fotografie kann man kaum teilnahmslos betrachten. Sicher, hier steht „nur“ der Zug, die eigentlichen Arbeiten laufen wohl hinter dem Bogen ab, in etwa auf Höhe des Wohnwagens, wo sich die einzigen Personen des ganzen Bildes befinden. Aber was man nicht sieht, ergänzt das innere Auge im Nu. Helles, metallenes Klirren, Maschinenlärm vielleicht,

Momente



Wortfetzen der Rotte und über allem die Aussicht darauf, dass hier bald kein Gleis mehr liegt. Außerdem regt eine solche Aufnahme immer wieder auch zu Fragen an. Gab es keine Chance, den Abbau zu vermeiden? War die Strecke denn wirklich nicht mehr nötig?

Was Ende der 1980er-Jahre so ausweglos und vorbestimmt schien, hat sich bald darauf vollkommen gewandelt, und zwar zum Guten. Wenig später entstand ein Museumsbahnverein, der ab 1990 den Aufbau zumindest eines Teils der Preßnitztalbahn anstrebte. Ein gewagtes Unterfangen? Nicht bei den engagierten Eisenbahnfreunden vor Ort. Abschnitt für Abschnitt der Schmalspurstrecke erweckten sie wieder zum Leben: Es begann mit Jöhstadt – Schmalzgrube, es folgte Steinbach – Jöhstadt und auch darüber hinaus waren die Vereinsmitglieder aktiv.

In Oberschmiedeberg hatten sie das Stationsgebäude gesichert, renoviert und ausgestattet.

Aber wird der malerische Ort ebenso seine malerische Eisenbahn zurückerhalten? Die aktuelle Nachricht lautet: ja. Im Herbst 2022 liefen die Tiefbauarbeiten an. Der Bahnhof Oberschmiedeberg erhält wieder Gleise und wird als sächsische Durchgangsstation neu errichtet, orientiert am größten Ausbauzustand. Dann fahren Dampfzüge auch an der Stelle, an der im August 1987 der Abbauzug stand. Das ist ein bisschen mehr heile Welt für die Zeit der modernen Industriegesellschaft. Vielleicht bringt die Erweiterung der Museumsbahn zusätzliche Einnahmen. Doch vor allem zeigt sich, dass die Schmalspurbahn hier aufs Neue ihren Platz hat. Im Kino nennt man das wohl „Happy End“.

■ SBB-EuroCity-Wagen in Deutschland

Modernes Rollmaterial für „Rembrandt“ und „Berner Oberland“

Ab 1989 erhielten die Schweizerischen Bundesbahnen insgesamt 237 neue EuroCity-Wagen. Seit Beginn der 1990er-Jahre kommen die komfortablen Großraumwagen in Fernzügen auch nach Deutschland. Herausragend waren die Einsätze in den EC „Rembrandt“ und „Berner Oberland“

Mancher Eisenbahnfreund reagierte mit Staunen, als sich im Sommer 1991 plötzlich die langen, fast vollständig aus brandneuen Reisezugwagen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gebildeten EuroCity-Züge „Rembrandt“ und „Berner Oberland“ unter die Intercitys auf der Rheinstrecke mischten. Die neuen Wagen waren ein ungewohnter Anblick. Doch was waren die Hintergründe dieser Umstellung?

Zum Fahrplanwechsel am 2. Juni 1991 wurden die DB-Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart in voller Länge in Betrieb genommen und der schnelle ICE-Verkehr wurde eingerichtet. Da sich daraus resultierende Fahrzeitverkürzungen auf das ganze DB-Netz auswirkten, musste das Fernverkehrssystem der Bundesbahn grundlegend überarbeitet werden.

Die Fahrplankonzeption IC '91 setzte überdies dazu an, die Netze von Bundesbahn und Reichsbahn nach der Wiedervereinigung intensiver miteinander zu verknüpfen. Insbesondere Berlin wurde stärker in das Fernverkehrsnetz einbezogen; auch das Angebot zwischen Frankfurt (Main), Leipzig und Dresden wurde verdichtet.

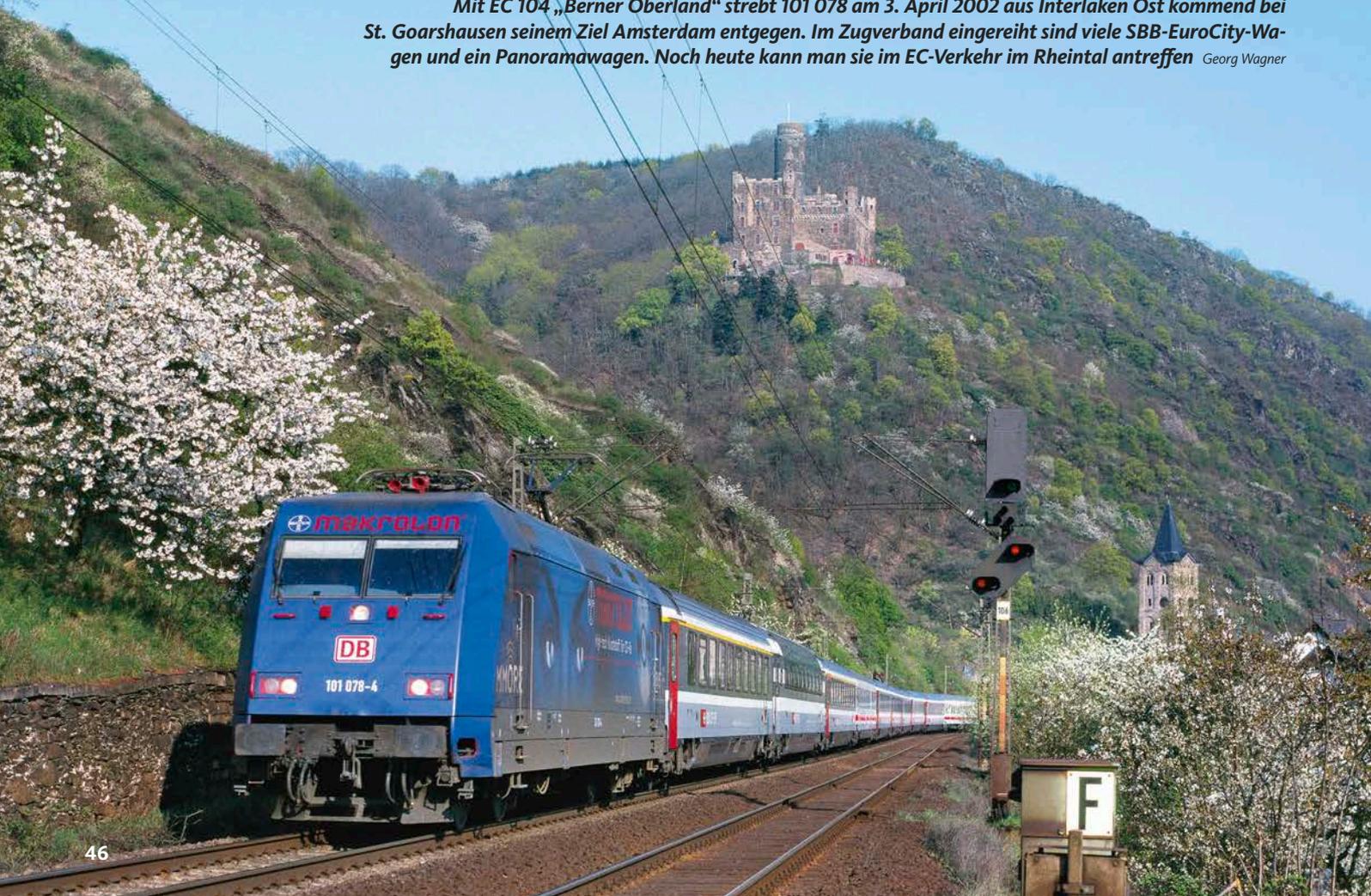
Erhöhter Bedarf an Wagen

Der erheblich ausgeweitete Zugbetrieb führte trotz der Freisetzung von Reisezugwagen im Zuge des Ersatzes lokbespannter Züge durch ICE-Einheiten insgesamt zu einem erhöhten Bedarf an hochwertigen klimatisierten Wagen im EC-/IC-Kernnetz. Dieser konnte nur durch eine erhebliche Ausdehnung der Leistungen fremder Bahnverwaltungen aufgefangen werden. Noch im Jahresfahrplan 1990/91 bestanden mit einer Aus-

nahme der ÖBB-Garnituren des EC 22/23 „Johann Strauß“ sämtliche Züge im deutschen EC-/IC-Kernnetz aus Wagengarnituren der DB. Das änderte sich mit IC '91 deutlich: Ab dem 2. Juni 1991 stellten die ÖBB auch den 2. Klasse-Teil des EC 28/29 „Prinz Eugen“ (Wien West – Kiel Hbf) sowie die kompletten Garnituren für EC 64/65 „Mozart“ (Wien West – Paris Est). SNCF-Garnituren liefen nun über Frankfurt (Main) hinaus bis/ab Leipzig Hbf (EC 54/55 „Gustave Eiffel“) und Dresden Hbf (EC 56/57 „Heinrich Heine“). Darüber hinaus bestand auch der zwischen Leipzig und Saarbrücken verkehrende DB/DR-Binnenverkehrs-IC 156/157 „Georg Philipp Telemann“ aus SNCF-Sitzwagen des Depots Metz, die um einen DR-Speisewagen ergänzt wurden.

Deutliche Veränderungen erfuhr der Fernverkehr in die Schweiz über Basel: Vier EuroCity-

Mit EC 104 „Berner Oberland“ strebt 101 078 am 3. April 2002 aus Interlaken Ost kommend bei St. Goarshausen seinem Ziel Amsterdam entgegen. Im Zugverband eingereiht sind viele SBB-EuroCity-Wagen und ein Panoramawagen. Noch heute kann man sie im EC-Verkehr im Rheintal antreffen Georg Wagner



Züge (EC 6/7 „Lötschberg“, EC 8/9 „Rheinpfeil“, EC 70/71 „Colosseum“ und EC 78/79 „Helvetia“) wurden gestrichen bzw. mit neuen Namen, Laufwegen und Fahrplantrassen versehen. Neu waren EC 4/5 „Verdi“, EC 72/73 „Otto Lilienthal“, EC 104/105 „Berner Oberland“ und EC 108/109 „Thunersee“.

Mehrere Zugläufe wurden statt über die bisherige IC-Linie 3 (Mannheim – Frankfurt (Main) – Hannover) neu über Köln und die Rhein/Ruhr-Region geführt: Nicht weniger als zehn hochwertige Langläufer-Zugpaare boten über Basel Verbindungen aus dem DB-/DR-Netz in die Schweiz. Ziele waren neben Zürich und Basel insbesondere Bern, Chur, Interlaken, Brig und Genf. Drei dieser Zugpaare durchquerten die Schweiz in Nord-Süd-Richtung über die Gottard- und Lötschbergbahn mit Zielen in Norditalien (Mailand und Sestri Levante). Ein weiteres neues, als D 278/279 (mangels Speisewagen nicht als EC) klassifiziertes Zugpaar verband zudem in Tagesrandlage Chur mit Ludwigshafen.

Weitere Verknüpfungen im Fernverkehr DB-SBB bestanden über Lindau und Singen: Über St. Margrethen/Bregenz/Lindau wurden zudem mit EC 92/93 „Schweizerland“, EC 96/97

» Die SBB benötigten Ende der 1980er-Jahre modernere Wagen für den EC-Verkehr

„Gottfried Keller“ (beide Bern – München) und EC 98/99 „Bavaria“ (Zürich – München) drei außerhalb des EC/IC-Kernnetzes verkehrende EuroCity-Züge angeboten, ergänzt durch zwei D-Zug-Paare. Acht weitere Schnellzugpaare verkehrten darüber hinaus auf der Relation Stuttgart – Zürich (– Italien) über Singen und Schaffhausen.

Aufgrund der Angebotsausweitungen entstand insbesondere im Hinblick auf das neu konzipierte EC-Zugpaar Amsterdam – Interlaken Ost ein doppeltes Problem: Zum einen konnte die DB nicht mehr genügend klimatisierte, hochwertige Wagen stellen, zum anderen geriet zwischen der DB und den SBB der Achskilometerausgleich zunehmend in Schieflage. Aus diesem Grund vereinbarten sie, zum Sommerfahrplan 1991/92 die beiden EC-Zugpaare der Relation Amsterdam – Chur/Interlaken sowie den D 278/279 (Chur – Ludwigshafen) mit klimatisiertem SBB-Rollmaterial in EuroCity-Qualität auszurüsten. Doch dafür benötigten die SBB neue Wagen!

Neue EuroCity-Wagen für die SBB

Die Antwort auf die Frage, warum nicht bereits vor dem Jahr 1991 klimatisierte SBB-Reisezugwagen in größerer Anzahl im EC/IC-Kernnetz der DB eingesetzt worden waren (von den Einsätzen auf den Relationen Zürich – München/–Stuttgart abgesehen), ist einfach: Zwar verfüg-



Die Zugbildung des am 29. Juni 1992 bei Niederheimbach Richtung Amsterdam eilenden EC 2 „Rembrandt“ aus Chur ist exemplarisch für das Fahrplanjahr: Neben den SBB-Großraumwagen sind ein Panoramawagen, ein DB-Zugrestaurant und am Zugschluss ein Bm²³⁵ eingereiht. Zuglok seit Basel ist 103 184 – auch das ist 1992 die Regel

Josef Mauerer

ten die SBB über 201.-Klasse-Abteilwagen (Am) des Typs UIC-Z1 („Eurofima-Wagen“ 61 85 19-90 500 bis 519) des Baujahres 1977 sowie 30 Großraumwagen der 2. Klasse (Bpm UIC-Z1, 61 85 20-70 500 bis 529) der Baujahre 1980 und 1981, doch diese reichten nur für die von den SBB zu stellenden internationalen Zugläufe nach Italien, die EC-Züge der Relation Zürich – Strasbourg – Luxemburg – Brüssel sowie die Verbindungen nach München aus. Es waren schlicht keine weiteren klimatisierten Fahrzeuge für zusätzliche Verkehre nach Deutschland übrig! Noch gravierender war aber die Tatsache, dass diese SBB-Wagenflotte nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zugelassen war. Angesichts der ab den 80er-Jahren stetig wachsenden 200 km/h-Abschnitte im DB-Netz war dies das eigentliche K.o.-Kriterium. Daher investierten die SBB ab dem Ende der 80er-Jahre massiv in ihre neue EuroCity-Wagenflotte, die im Endzustand immerhin 237 Wagen umfasste. Die

Auslieferung startete 1989 und endete erst im Jahr 1995 (siehe Kasten).

Einsatz im EC 2/3 „Rembrandt“

Nach ersten Einsätzen der neuen SBB-EC-Wagen in den EuroCity-Zügen zwischen München und Zürich bzw. Bern ab dem Sommerfahrplan 1990 statteten die SBB mit EC 2/3 „Rembrandt“ und EC 104/105 „Berner Oberland“ zwei EuroCity-Züge mit den langen Laufwegen Chur bzw. Interlaken – Amsterdam mit diesen neuen Fahrzeugen aus. Ab dem Sommerfahrplan 1991 wurde EC 2 „Rembrandt“ (Chur – Amsterdam) in eine um eine Stunde später gelegene Fahrplantrasse verschoben, um seiner Hauptzielgruppe, Touristen aus allen Kontinenten, eine Abfahrt nach dem Frühstück im Hotel zu bieten. Außerdem wurde er auf seinem Gesamtlauf um 13 Minuten beschleunigt. Der Abfahrt in Chur folgten Zwischenstopps in Landquart, Sargans, Ziegelbrücke, Zürich, Baden, Brugg, Basel SBB, Basel Bad. Bf,

In den EuroCity-Zügen zwischen München und Zürich waren die neuen EC-Wagen anfangs auch zusammen mit SBB-Abteilwagen älterer Bauart im Einsatz. Am 9. Oktober 1991 erreichten 218 468 und 218 471 mit EC 96 „Gottfried Keller“ Lindau Hbf

Josef Mauerer





Ein weiteres Einsatzfeld der SBB-EC-Wagen war (und ist) die Relation Zürich – Stuttgart. Am 20. Juli 1995 erreicht D 385 (Stuttgart – Milano) den Bahnhof Singen

Martin Brandt

Freiburg (Breisgau), Baden-Baden, Karlsruhe, Mannheim, Mainz, Koblenz, Bonn, Köln, Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Emmerich, Arnheim und Utrecht. Die Reise endete um 20:51 Uhr in der Amsterdamer Centraal Station. Der Zug bestand planmäßig aus drei SBB-EC-Wagen der 1. sowie sechs der 2. Klasse. Komplettiert wurden die Garnituren mit einem DB-Speisewagen (WRmh¹³²) sowie einem Bm²³⁵-Abteilwagen der DB.

Die DB-Zugrestaurants mussten von der SBB mangels eigener Fahrzeuge für 200 km/h Höchstgeschwindigkeit angemietet und von der SSG bewirtschaftet werden. Zwischen Emmerich und Amsterdam wurden die Garnituren verkürzt geführt (2 Apm, WRmh, bis zu 4 Bpm). Aufgrund

des großen Erfolgs des „neuen Rembrandt“ beim Reisepublikum wurden die Garnituren sehr rasch – insbesondere an Wochenenden – auf bis zu 16 Wagen verstärkt. Bespannt wurden sie in der Schweiz durch Loks der Serie Re 4/4^{II}, zwischen Basel SBB und Emmerich mit der DB-Baureihe 103 und im niederländischen Netz mit den Alstom-Loks der Reihe 1600. Der in Gegenrichtung verkehrende EC 3 war umlaufmäßig mit EC 2 verknüpft und bestand daher aus denselben Wagen-garnituren. Er begann seine Fahrt 9:08 Uhr in Amsterdam und endete um 19:37 Uhr in Chur.

Im Jahresfahrplan 1992/93 wurde der „Rembrandt“ durch den Ersatz des mittleren Apm durch einen Panoramawagen sowie die Einrei-

hung eines rollstuhlgerechten Bpm im 2. Klasse-Teil noch mal aufgewertet. Leider zogen die SBB die äußerst beliebten „Panos“ bereits nach einem Jahr wieder aus den Garnituren ab. Der Grund: Die geforderte Erhebung eines Sonderzuschlags war bei DB und NS auf taube Ohren gestoßen. Ab Mai 1993 wurde EC 2 bis zum Amsterdamer Flughafenbahnhof Schiphol verlängert (an 21:16 Uhr/ ab 8:35 Uhr) und ein weiteres Jahr später verließ der nordwärts fahrende „Rembrandt“ Chur nochmals rund eine Stunde später (ab 11:15 Uhr, Amsterdam an 21:51 Uhr). Der Halt in Baden-Baden wurde durch einen Halt in Offenburg ersetzt. Ab dem 1. Juni 1996 übernahmen im DB-Abschnitt die neuen Lokomotiven der Baureihe 101 die Traktion von EC 2 und ein Jahr später auch EC 3. Eben-

» **2002 endete die Ära des „Rembrandt“; die SBB-EC-Garnituren fuhren fortan nach Hamburg**

falls ab dem Fahrplanabschnitt 1996/97 fuhr EC 3 in Amsterdam um 8:00 Uhr und damit eine Stunde früher als zuvor (Chur an 18:44 Uhr). Ab dem Sommerfahrplan 1998 kehrte auch wieder ein Panoramawagen in die Zuggarnituren zurück und ab Mai 2000 ersetzten die in Italien umgebauten Speisewagen der Bauart WRmz¹³³ die in die Jahre gekommenen WRmh¹³² mit ihrer Propangasküche.

Am 14. Dezember 2002 endete schließlich die Ära des EC „Rembrandt“, am darauffolgenden Tag wurde der Verkehr von und nach Amster-

Auch der zu jener Zeit über das „Deutsche Eck“ geführte EC 162 „Transalpin“ führt am 14. Oktober 2001 SBB-EuroCity-Wagen mit 1016 führt den Zug bei Übersee in Richtung Westen Henning Folz



EC-Rollmaterialbeschaffung der SBB 1989 bis 1995

Großraumwagen und „Panos“

Ab dem Jahr 1989 und bis 1995 lieferte die Schweizerische Industrie insgesamt 70 klimatisierte Großraumwagen der 1. Klasse (61 85 10-90 200 bis 269) aus, die 43 Tonnen schwer waren, 60 Sitzplätze boten und für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zugelassen waren. Die Wagen besaßen ein elegantes Farbdesign mit drei verschiedenen Grautönen sowie roten Einstiegtüren. Ab dem Jahr 1990 folgten insgesamt 155 gleich schwere und ebenfalls 200 km/h schnelle Großraumwagen der 2. Wagenklasse (61 85 20-90 200 bis 354) mit 78 Sitzplätzen. 70 Fahrzeuge (240 bis 309), die ab dem Jahr 1992 in den verschiedenen EC-Zügen eingesetzt wurden, erhielten eine behindertengerechte Toilette sowie zwei Rollstuhlplätze an einem Wagenende, wodurch die Sitzplatzkapazität auf 74 Plätze sank. Sechzehn dieser Wagen erhielten zusätzlich am gegenüberliegenden Wagenende einige Fahrradstellplätze. Auch die Lieferung der Wagen der zweiten Klasse erstreckte sich bis ins Jahr 1995. An der Fertigung beteiligt war Schindler Waggon (federführend), die Drehgestelle lieferte die Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhausen (SIG); die Energieversorgung einschließlich der Klimaanlage kam von Asea Brown Boveri.

Beide Wagentypen teilten sich im Sinne einer rationellen Fertigung den gleichen Wagenkastengrundriss mit identischer Fensteranordnung: Während die Zweitklassfahrzeuge mit jeweils zwei Sitzen rechts und links des Mittelgangs ausgestattet waren, boten die 1. Klasse-Wagen eine 2+1-Anordnung. Von dieser Konzeption profitierten die Kunden in der 2. Klasse durchaus, genossen sie doch auf diese Weise einen recht großzügigen Sitzabstand. Der Innenraum wurde durch eine Glaspendeltür in einen Raucher- und einen Nichtraucherbereich eingeteilt. 30 Wagen (10 A- plus 20 B-Wagen) wurden ab dem Beginn des neuen Jahrtausends an die Cisalpino AG vermietet und erhielten abweichend ein Design in Silber- und Blautönen.

„Stars“ mit guter Aussicht

Die „Stars“ der EC-Wagenflotte der SBB waren die zwölf in den Jahren 1991 und 1992 in Dienst gestellten Panoramawagen (Wagennummern 61 85 19-90 100 bis 111), die auf beiden Wagenseiten jeweils neun große und gewölbte Panoramastunden aufwiesen und die den 1. Klasse-Fahrgästen eine hervorragende Aussicht auf die durchfahrenen Land-



Der erste von zwölf Panoramawagen vor dem Schindler-Werk Altenrhein Schindler Waggon/Archiv ALBA (3)



Blick in den klimatisierten Innenraum im Design nach Auslieferung



Montage der 140 Kilogramm schweren Panoramastunden per Hilfseinrichtung

Eurocity-Wagen 1. Klasse im Auslieferungszustand Archiv ALBA



schaften boten. Die „Panos“ waren insbesondere aufgrund der großen Scheiben und der verstärkten Kastenstruktur mit 48 Tonnen deutlich schwerer als die übrige EC-Flotte und boten 54 Sitzplätze in 2+1-Anordnung.

Ab dem Jahr 2009 erfolgte eine große Modernisierungsaktion: Die Wagen wurden (einschließlich der von der Cisalpino nach der Auflösung dieser Gesellschaft zurückgekehrten Exemplare) mit einem neuen Außen- und Innendesign versehen und einheit-

lich mit geschlossenen WC-Systemen ausgestattet, wobei pro Wagen nur noch eine Toilette vorhanden ist. Der frei gewordene Platz wurde für die Unterbringung von zwei Haltevorrichtungen für Fahrräder („Velos“) genutzt. Mit Ausnahme der Panoramawagen sind alle Wagen wendenzugfähig.

Eine nochmalige Modernisierung, die gerade angelaufen ist, wird den Wagen eine Restlebensdauer von weiteren zehn bis 15 Jahren ermöglichen.



Re 4/4 11135 führt EC 105 „Bern Oberland“ am 19. September 1992 bei Herzogenbuchsee Richtung Interlaken Ost

Michel Hanssens

- 8 -
III. Reihungsplan

1	2	3	4	5	6	7	8
Verkehrstage und Hinweise	Zahl Gattung und Reihung der Hagen	Ord nun gs- Nr	Wagenlauf	Aus Zug	In Zug	Wagen- stel- lande Bahn Umlauf Nr.	ENP Nr.
EC 2	Rembrandt						
	Chur(11.15)-Zürich HB-Basel SBB(-Basel Bad Bf(14.19/21))-Mannheim-Mainz-Bonn-Köln-Düsseldorf-Emmerich(20.25/35)-Arnhem-Utrecht CS-Amsterdam CS(21.52)						
	Hg: 200 km/h 211% 600t						
	max 15, EEM 14						
	ab BaselseBB						
Wi	a	Avm 285	Chur	Emmerich	755	3	06087 2402
		Apm 284	"	"	"	"	85 2401
		Apm 183	"	Amsterdm	"	"	1236
		Apm 182	"	"	"	"	"
	03	WRmh	"	"	"	06080	"
	02	Bpm 180	"	"	"	85	"
		Bpm 179	"	"	"	"	"
		Bpmb 178	"	"	"	"	"
Sm		Bpm 177	"	"	"	"	"
Wi	b	Bpm 277		Emmerich	"	"	2401
		Bpm 276	"	"	"	"	"
		Bpm 275	"	"	"	"	"
	01	Bm 274	"	"	"	06082	"
Wi	bb	Bpm 273	"	"	"	85	"
a)Fr bis 23.V.,auch 02.,31.X.,30.XII., 27.III.,30.IV.,07.,28.V.,nicht 04.X.,01.XI.,27.XII.,28.III.,02.,09.V.		01)Abt 1-Kka, Abt 2 u 10, Abt 9, Basel SBB - Freiburg, Abt 11 Mitropa Basel Bad Bf - Köln, Abt 12 Dst					
b)bis 02.XI.,ab 23.III.		02)Plätze 101-103 Dst ab Emmerich					
bb)19.XII.-04.I.,Do-Sa 07.XI.-14.XII., 09.I.-22.III.		03)bewirtschaftet durch Le Buffet Suisse					
		■ 11/11 ■ □ 10/12 □					

Reihungsplan des EC 2 „Rembrandt“ aus dem Zp AR des Jahresfahrplans 1996/97 Slg. Martin Brandt

dam auf ICE3-Mehrsystemzüge der DB und der NS umgestellt. Die Folge: Die SBB-Garnituren wurden nun als EC 6/7 „Rätia“ über Essen, Bochum, Dortmund, Münster, Osnabrück, Diepholz, Bremen, Hamburg-Harburg, Hamburg Hbf und Hamburg Dammtor auf den Laufweg bis/ab Hamburg-Altona umgelenkt (EC 6: Chur ab 11:16 Uhr, Hamburg-Altona an 23:28 Uhr/EC 7: Hamburg-Altona ab 4:30 Uhr, Chur an 16:44 Uhr). Samstags verkehrte EC 6 nur bis Dortmund Hbf, EC 7 startete sonntags von dort aus. Die bisher eingesetzten DB-Restaurantwagen wurden außerdem gegen SBB-Catering-Speisewagen des Typs EW IV ausgetauscht, nachdem diese für den Verkehr mit 200 km/h nachgerüstet worden waren. Zwischen Dezember 2004 und Dezember 2009 führte EC 6/7 außerdem einen ebenfalls für 200 km/h ertüchtigten SBB-Abteilwagen Amz (Eurofima-Bauart) mit.

Zum Jahresfahrplan 2005 entfielen sowohl der Zugname „Rätia“ als auch der Panoramawagen im EC 6/7. In den Jahresfahrplänen 2011 bis 2013 wurde das Zugpaar zwischen Hamburg und Basel SBB planmäßig mit Mietloks (MRCE-Baureihe 182) bespannt. Ab Dezember 2013 wurde der Laufweg in der Schweiz verkürzt: Zürich HB wurde fortan zum neuen Start-/Zielbahnhof (EC 6: Zürich HB ab 13:00 Uhr/EC 7 an 15:00 Uhr).

Seit dem 13. Dezember 2015 verkehrt EC 6/7 ab bzw. bis Interlaken Ost (EC 6 ab 12:00 Uhr, EC 7 an 15:57 Uhr) und hält bis Basel SBB seitdem neu in Interlaken West, Spiez, Thun, Bern, Olten und Liestal. Auch im Jahresfahrplan 2023 ist EC 6/7 weiter-

EuroCity-Züge Deutschland – Schweiz im Sommerfahrplan 1991 (ab 2. Juni 1991)

Zugnr.	Zugname	Abfahrtsbahnhof	Abfahrt	Ankunft	Endbahnhof	Wagen-garnitur	Bemerkungen
EC 2	Rembrandt	Chur	10:23	20:51	Amsterdam CS	SBB	Jahresfahrplan 90/91: DB
EC 3	Rembrandt	Amsterdam CS	09:08	19:37	Chur	SBB	Jahresfahrplan 90/91: DB
EC 72	Otto Lilienthal	Zürich HB	07:37	18:27	Berlin Stadtbahn (Hbf)	DB	Nachfolger von EC 78/79 „Helvetia“
EC 73	Otto Lilienthal	Berlin Stadtbahn (Hbf)	11:18	22:23	Zürich HB	DB	Zürich HB - Hamburg-Altona
EC 92	Schweizerland	München Hbf	06:58	12:45	Bern	SBB	Jahresfahrplan 90/91: DB
EC 93	Schweizerland	Bern	17:14	23:02	München Hbf	SBB	Jahresfahrplan 90/91: DB
EC 96	Gottfried Keller	München Hbf	11:58	17:45	Bern	SBB	
EC 97	Gottfried Keller	Bern	11:14	17:06	München Hbf	SBB	
EC 98	Bavaria	München Hbf	17:58	22:21	Zürich HB	SBB	
EC 99	Bavaria	Zürich HB	07:07	11:25	München Hbf	SBB	
EC 100	Matterhorn	Brig	15:01	00:20	Dortmund Hbf	DB	im Jahresfahrplan 90/91
EC 101	Matterhorn	Wiesbaden Hbf	07:32	13:59	Brig	DB	bis bzw. ab Frankfurt (Main) Hbf
EC 102	Rätia	Chur	08:15	23:17	Berlin Stadtbahn (Hbf)	DB	im Jahresfahrplan 90/91
EC 103	Rätia	Braunschweig Hbf	06:20	17:37	Chur	DB	bis bzw. ab Hamburg-Altona
EC 104	Berner Oberland	Interlaken Ost	11:39	21:51	Amsterdam CS	SBB	neu ab Sommerfahrplan 1991
EC 105	Berner Oberland	Amsterdam CS	08:00	18:21	Interlaken Ost	SBB	neu ab Sommerfahrplan 1991
EC 106	Mont Blanc	Genf	09:07	20:35	Braunschweig Hbf	DB	im Jahresfahrplan 90/91
EC 107	Mont Blanc	Berlin Stadtbahn (Hbf)	05:36	20:55	Genf	DB	bis bzw. ab Hamburg-Altona
EC 108	Thunersee	Interlaken Ost	06:39	21:17	Berlin Stadtbahn (Hbf)	DB	neu ab Sommerfahrplan 1991
EC 109	Thunersee	Braunschweig Hbf	11:20	22:23	Interlaken Ost	DB	neu ab Sommerfahrplan 1991
EC 4	Verdi	Milano C	09:25	22:00	Münster Hbf	DB	Nachfolger von EC 70/71 „Colosseum“
EC 5	Verdi	Dortmund Hbf	05:38	17:35	Milano C	DB	Frankfurt (Main) Hbf - Roma Termini
EC 6	Carlo Magno	Sestri Levante	08:25	22:20	Dortmund Hbf	DB	
EC 7	Carlo Magno	Münster Hbf	05:55	20:45	Sestri Levante	DB	
EC 8	Tiziano	Milano C	11:25	23:20	Dortmund Hbf	DB	
EC 9	Tiziano	Dortmund Hbf	07:40	19:35	Milano C	DB	
nachrichtlich: weitere D-Züge							
über Basel:		D 278/279	Chur - Ludwigshafen - Chur				
über Lindau:		D 362/363	München - Zürich - München				
		D 368/369	Prag - Zürich - Prag				
		D 380/381	Mailand - Stuttgart - Mailand				
		D 382/383	Genua - Stuttgart - Sestri Levante				
		D 386/387	Mailand - Nürnberg - Mailand				
über Singen:		D 388/389	Lecce - Stuttgart - Lecce				
		D 480/481	Zürich - Stuttgart - Zürich				
		D 484/485	Zürich - Stuttgart - Zürich				
		D 486/487	Chiasso - Stuttgart - Chiasso				
		D 1084/1085	Neapel - Stuttgart - Neapel				

hin enthalten (EC 6: Interlaken Ost ab 12:00 Uhr, Hamburg-Altona an 23:32 Uhr/EC 7: Hamburg-Altona ab 4:21 Uhr, Interlaken Ost an 15:58 Uhr).

Der EC 104/105 „Berner Oberland“

Ab dem 2. Juni 1991 ersetzen SBB und DB den bisherigen EC 6/7 „Lötschberg“ (Brig – Hannover/Braunschweig – Brig) durch EC 104/105 „Berner Oberland“, der in Richtung Norden zwischen Basel SBB und Duisburg die Fahrplantrassen des „Lötschberg“ übernahm. EC 104 begann um 11:39 Uhr in Interlaken Ost und erreichte Amsterdam CS um 21:51 Uhr; bedient wurden außerdem Interlaken West, Spiez, Thun, Bern, Olten, Basel

SBB, Basel Bad. Bf., Freiburg (Breisgau), Offen-burg, Karlsruhe, Mannheim, Mainz, Koblenz, Bonn, Köln, Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Emmerich, Arnheim und Utrecht. Der Gegenzug EC 105 startete genau um 8:00 Uhr in Amsterdam und erreichte sein Ziel in Interlaken um 18:21 Uhr. Die um den Speisewagen, bis zu zwei Bm235 sowie tageweise um einen Avnz der DB ergänzten SBB-Wagengarnituren des zweitägigen Umlaufs des EC „Berner Oberland“ entsprachen denen des EC „Rembrandt“, einschließlich der 1992/93 vorübergehend eingesetzten Panoramawagen.

In den Fahrplanjahren 1993/94 und 1994/95 be-gann EC 105 um 7:38 im Amsterdamer Flugha-

fenbahnhof Schiphol; ab Mai 1994 begann EC 104 nach Trassentausch mit EC 2 bereits um 10:39 Uhr in Interlaken und wurde (nur für ein Jahr) bis zum Flughafenbahnhof Schiphol wei-tergeführt; statt in Offenburg hielt er nun in Baden-Baden. Außerdem stellte die DB bis zum Ende des Fahrplanjahres 1995/96 vorüberge-hend den 2. Klasse-Teil des Zuglaufs.

Ab der darauffolgenden Fahrplanperiode ver-kehrte EC 105 in einer zwei Stunden späteren Zeitlage (Amsterdam ab 10:00 Uhr, Interlaken an 20:15 Uhr). Die Baureihe 101 kam bei EC 104 erstmals ab Juni 1998 und bei EC 105 ein Jahr später zum Zuge, die Panoramawagen kehrten

ab Mai 2000 zurück und zum gleichen Zeitpunkt ersetzten die runderneuerten DB-Speisewagen der Gattung WRmz¹³³ die zur Ausmusterung vorgesehenen „132er“. Letztmals verband

im Jahresfahrplan 2003 der nun als EC 2/3 ungenummerte EC „Berner Oberland“ Interlaken Ost (ab 9:39 Uhr/an 18:20 Uhr) mit Amsterdam CS (ab 7:55 Uhr/an 19:54 Uhr).

Ab dem 14. Dezember 2004 verkehrte der „Berner Oberland“, nun als EC 100/101, nicht mehr von Interlaken Ost (ab 9:39 Uhr) bis Amsterdam, sondern über Essen, Bochum, Dortmund, Müns-

Modell-Zugbildungen: SBB EC-Wagen in Deutschland

Wer auf seiner Anlage oder in der Vitrine Platz hat, SBB-Reisezüge zusammenzustellen, dem werden in den Nenngrößen HO und N allerhand Möglichkeiten geboten

Wer es sich in den zurückliegenden Jahren finanziell leisten konnte, kontinuierlich die von den Modellbahnherstellern meist in nur kleinen Serien angebotenen Reisezugwagen-Neuheiten zu erwerben und in seinen Wagenpark einzugliedern, wird nur wenige bis gar keine Einschränkungen in der Nachbildung von Zügen mit den SBB-EC-Wagen in der Nenngröße HO in Kauf nehmen müssen. Hinsichtlich der SBB-UIC-X-Wagen gelingt die HO-Zugbildung maßstabsrein allerdings nur mit unverkürzten Modellen mit exakter 1:87er-LüP, auf die wir uns daher beschränken.

Die EC-Wagen einschließlich des Panoramawagens hat Roco in mehreren Farbvarianten produziert, dazu auch den Speisewagen WRm EW IV. Auch L.S. Models hat die EC-Wagen mit Panoramaverglasung in sein Programm aufgenommen. Praktischerweise gehören dazu auch zum Teil bunt gemalte Wagensets (z. B. EC 8/9 oder 96) mit einigen

der nachfolgend aufgeführten Gattungen. Den älteren SBB-Großraumwagen Bpm UIC Z1 entwickelten Heris und L.S. Models. Neben den betagten Modellen von Liliput und Jouef hat inzwischen L.S. Models die SBB-UIC-X-Abteilwagen einschließlich Umbauten als hochwertige Neuentwicklung auf den Markt gebracht. Darunter findet man wie bei Liliput auch den Speisewagen WRm. An deutschen Typen besteht ebenfalls kein Mangel, wie beim WRmh (z. B. Roco, ade, Lima/Rivarossi), Bm²³⁵ (Roco, Piko) und dem Bomz²³⁶ (Sachsenmodelle, A.C.M.E.). Eurofima-Abteilwagen erster Klasse sind ebenfalls Bestandteil der einschlägigen Großserienherstellerangebote.

Auch im Maßstab 1:160 gibt es inzwischen ein praktisch vollständiges Wagensortiment für die Nachbildung der SBB-EC-Züge. In diesem Maßstab bietet sich die Nachbildung langer Züge wie dem „Rembrandt“ natürlich besonders an. Einige Modelle wurden sogar von mehreren Herstellern im Laufe der Zeit produziert. SBB-RIC-Abteilwagen der Bauart UIC-X wurden von Hobbytrain/Moser und werden aktuell von Kato angeboten. Kato hat auch den als Großraumwagen umgebauten Bpm 51 und den Speisewagen WRm im Pro-

gramm. Den Eurofima-Am boten Arnold, Ibertren, Minitrix und zuletzt Roco in beiden Farbvarianten an. Ein Bpm UIC Z1 ist als Neukonstruktion bei Hobbytrain für dieses Jahr angekündigt. Alle drei Mitglieder der SBB-EC-Wagenfamilie (SRm/Apm-Panoramawagen, Apm, Bpm) gibt es sowohl im Ursprungszustand als auch modernisiert mit nur einer Nasszelle bei Minitrix. Obendrein wurden auch Cisalpino und SBB-Ex-Cisalpino-Farbvarianten aufgelegt. Den dazu passenden Catering-WRm EW IV gibt es seit letztem Jahr bei Fleischmann, den Prototyp WRm seit längerer Zeit von Roco bzw. heute Fleischmann. Weitere Farb- und Formvarianten von EC-tauglichen SBB-Wagen erschienen in Kleinserie zum Beispiel von Wabu oder RSM.

Auch bei den deutschen Bauarten von Reisezugwagen für den SBB-Zugeneinsatz ist das Angebot üppig. So gibt es den Bm²³⁵ zum Beispiel bei Arnold, Minitrix und jüngst auch bei Fleischmann und den Bomz²³⁶ bei Arnold. Avmz¹¹¹, Apmz¹²¹, Bpmz²⁹¹, die Eurofimawagen Avmz²⁰⁷ sowie verschiedene Speisewagentypen fand man im Laufe der Zeit in den Katalogen der meisten deutschen Großserienhersteller. *Gunnar Selbmann/Horia Radulescu*



SBB-Rollmaterial der 1980er- und frühen 1990er-Jahre für EuroCity-Zugbildungen in Nenngröße N: Eurofima-Am von Roco, RIC-WRm und Bpm 51 von Kato



N-Wagenmodelle der 1990er- bis 2010er-Jahre: EC-Apm (ex Cisalpino) als Kleinserienmodell von RSM, EC-Bpm von Minitrix und Eurofima-Am von Roco



Aktuelles N-Rollmaterial ab etwa 2010: EC-Apm mit Panoramasscheiben und EC-Apm von Minitrix in modernisierter Bauform sowie Catering-WRm EW IV von Fleischmann *Horia Radulescu (3)*

ter, Osnabrück, Bremen, Hamburg-Harburg und Hamburg Hbf bis Hamburg-Altona (an 21:26 Uhr). Samstags endete EC 100 bereits in Dortmund Hbf, wo EC 101 sonntags gen Süden startete, während er sonntags als EC 102 unter Umgehung von Hamburg-Altona über Neumünster bis Kiel Hbf (an 22:20 Uhr) verlängert wurde. EC 101 begann seine Fahrt um 6:31 Uhr in Hamburg-Altona und erreichte Interlaken um 18:21 Uhr, montags begann der Zug als EC 103 bereits in Kiel Hbf (ab 5:34 Uhr) und sonntags erst in Dortmund Hbf.

Ab Dezember 2005 verlor EC 100/101 bzw. EC 102/103 ersatzlos seinen Namen „Berner Oberland“, da der Zug statt in Interlaken nun in Chur begann bzw. endete; nach der dortigen Abfahrt um 9:16 Uhr legte er Zwischenhalte im SBB-Netz in Landquart, Bad Ragaz, Sargans, Ziegelbrücke, Pfäffikon, Wädenswil, Thalwil, Zürich HB und Basel SBB ein. Auch die DB-Speisewagen wurden durch entsprechende Fahrzeuge der SBB ersetzt. Die sonntägliche Durchbindung als EC 102 nach Kiel blieb bestehen; ausschließlich im Fahrplanjahr 2006 erfolgte eine Führung statt bis Kiel über Rendsburg und Schleswig bis Flensburg (an 23:06 Uhr). Der südwärts fahrende EC 101/103 erreichte Chur um 18:43 Uhr.

Nach einem weiteren Wechsel der Zugnummern in EC 8/9 im Jahresfahrplan 2013 (EC 8: Chur ab 9:16 Uhr, Hamburg-Altona an 21:27 Uhr

» „Rembrandt“ und „Berner Oberland“ waren herausragende Leistungen für die SBB-Wagen

bzw. sonntags, Kiel an 22:21 Uhr, EC 9: Hamburg-Altona ab 6:30 Uhr, Chur an 18:43 Uhr) begann/ endete das Zugpaar ab Dezember 2013 in Zürich HB (ab 11:00 Uhr/an 17:00 Uhr) und im Dezember 2014 endete die sonntägliche Durchbindung in Kiel Hbf. Ansonsten zeichneten sich die nach wie vor aus SBB-Garnituren samt Panoramawagen bestehenden EuroCity-Züge 8 und 9 durch eine große Konstanz aus: Auch im Fahrplanjahr 2023 verbinden sie Zürich HB (ab 11:00 Uhr/an 17:00 Uhr) mit Hamburg-Altona (ab 6:29 Uhr/an 21:32 Uhr).

Herausragende Leistungen

„Rembrandt“, „Berner Oberland“ und ihre Nachfolger waren nicht die einzigen Leistungen, mit denen SBB-EuroCity-Wagen nach Deutschland gelangten. Ab Mai 1990 waren sie auch planmäßig in den EC-Zügen München – Zürich im Einsatz und hielten sich auf dieser Relation bis Dezember 2020. In den D-Zügen auf der Relation Stuttgart – Singen – Zürich – Mailand über die Gäubahn tauchten die ersten Wagen zum Sommerfahrplan 1992 planmäßig auf. In den mittlerweile als Intercity bezeichneten Zügen Stuttgart – Zürich sind sie bis heute anzutreffen.



Bis in die Gegenwart rollen SBB-EuroCity-Wagen durch Deutschland. Am 30. Juni 2018 ist 101 001 mit EC 8 (Chur – Hamburg-Altona) bei St. Goar unterwegs

Michel Hanssens

„Rembrandt“ und „Berner Oberland“ unterscheiden sich von den eher kurzen (5 bis 7 Wagen) Zügen auf der Allgäu- und der Gäubahn insbesondere durch ihre eindrucksvolle Länge (12 bis 15 Wagen). Zudem waren sie – anders als die Züge auf der Gäu-/Allgäubahn – ab Sommerfahrplanbeginn 1991 voll in den Stundentakt-Taktverkehr des EC-/IC-Netzes der Deutschen Bundesbahn (Zuglinie 5) integriert. Und schließlich mussten die neuen Wagen ihre Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h tatsächlich auch ausfahren, das war bzw. ist für die Fahrpläneinhalten auf den 200-km/h-Teilstrecken (Mannheim – Graben-Neudorf, Köln – Düsseldorf – Duisburg, später auch Offenburg – Baden-Baden, Münster – Lengerich, Osnabrück – Bremen, Bremen – Hamburg) auch zwingend erforderlich. Die Höchstgeschwindigkeit der Züge auf der Gäubahn und der Allgäubahn lag hingegen bei höchstens 140 km/h.

Dreißig Jahre im EC-Verkehr

Die Bilanz des Einsatzes der EuroCity-Reisezugwagen der SBB in Deutschland ist überzeugend: Seit mehr als 30 Jahren befördern die EuroCity-Züge „Rembrandt“ und „Berner Oberland“ und ihre Nachfolger Bahnkunden quer durch Mitteleuropa. Eine eindrucksvolle Zahl zum Schluss: Einschließlich erforderlicher Verstärkungswagen und der Instandhaltungsreserve binden die beiden mit SBB-EC-Wagen bestückten Umläufe seit dem 2. Juni 1991 täglich immerhin rund 50 Reisezugwagen und damit über 20 Prozent des Gesamtbestandes!

Doch nichts ist beständiger als der Wandel! Die fortschreitende Ablieferung neuer (Hochge-

schwindigkeits-)Triebzüge bei DB und SBB wird in den nächsten Jahren zur Ablösung der konventionellen lokbespannten Wagenzüge führen. Die IC Zürich – Stuttgart zum Beispiel sollen bis Herbst 2023 vollständig auf KISS-Garnituren umgestellt werden. Aktuelle Planungen sehen auch eine Neuordnung des Zugangebots ab dem Jahr 2026 auf der IC-Linie 20 (Hamburg – Schweiz) vor: Die beiden heutigen EC-Paare werden dann von drei Zugpaaren auf den Relationen (Kiel –) Hamburg – Frankfurt – Basel – Mailand, (Kiel –) Hamburg – Frankfurt – Basel – Chiasso und Hamburg – Frankfurt – Basel – Zürich ersetzt. Zum Einsatz gelangen dann „Giruno“ Hochgeschwindigkeitszüge der SBB (RABe 501); zusätzlich zu den bisher existierenden 29 Einheiten wurden für die neuen Verkehre weitere sieben Züge im Frühjahr 2022 bei Stadler bestellt. Außerdem ist die Umstellung des bestehenden ECE-Zugpaares, das Frankfurt mit Mailand verbindet, von den bisherigen „Astoro“-Zügen (ETR 610/RABe 503) auf „Girunos“ vorgesehen.

Martin Brandt



Mehr zum Thema EuroCity-Züge erfahren Sie in den beiden Büchern, die unser Autor Martin Brandt zusammen mit Jean-Pierre Malaspina verfasst hat. Sie sind erhältlich unter vgbahn.shop

em-Serie
„Der besondere Zug“

Lr 38966
Trier – Apach



Der besondere Zug

Leerreisezug im Moseltal

Freitags heim, montags wieder rein – das ist der klassische Wochenend-Reiseweg des Soldaten, oft per Bahn. Französische Militärangehörige gelangten mit dem Zug zum Dienst in den Garnisonen in Rheinland-Pfalz. Die Wagen wurden montags rücküberführt. Eine V 90 gab sich dazu nur selten die Ehre

Im Westen von Rheinland-Pfalz waren bis Mitte der 1990er-Jahre mehrere Garnisonen der französischen Streitkräfte stationiert. Kasernen unterhielten die Franzosen unter anderem in Saarburg, Trier und Wittlich. Um die An- und Abreise der Armeeingehörigen von und nach Trier und Wittlich zu gewährleisten, gab es Militär-Reisezüge, die nach einem festen Fahrplan verkehrten. Planmäßig fuhren freitags drei Militärlzüge, einer ab Trier und zwei ab Wittlich. Sonntagnacht lief das Ganze umgekehrt, die Züge wurden montags leer nach Frankreich zurücküberführt.

Am 19. März 1990 hatte die Trierer 290 328 den insgesamt 16 Wagen zählenden Leerreisezug 38966 von Trier nach Apach am Haken. Die Spannung der Leistung mit V 90 ist auße-

wöhnlich, planmäßig zog eine Mehrsystemlok der Baureihe 184 diesen Zug, der sich aus den Garnituren der in der Nacht nach Wittlich-Wengerohr geführten Züge 38653 und 38659 aus Apach speiste. Gebildet wurden diese Züge aus grün/grau-lackierten Stahlkasten-Reisezugwagen (Serie DEV AO). Die 1. Klasse (A⁹-Wagen) ist erkennbar an den gelben Streifen unter der Dachkante, die 2. Klasse-Sitzwagen (Typ B¹⁰) tragen einen grünen Streifen.

SNCF-Wagen im kleinen Maßstab

Es gibt mehrere Modellbahn-Hersteller, die Modelle der grün/grauen SNCF-Wagen A⁹ und B¹⁰ angeboten haben. Modellbahner, die die Nachstellung unseres besonderen Zuges reizt, werden zuvorderst beim französischen Hersteller

Rückführung durchs Moseltal: Am 19. März 1990 zieht 290 328 vom Bw Trier bei Wincheringen insgesamt 16 SNCF-Wagen als Leerreisezug 38966 von Trier nach Apach. In der Nacht waren in diesen Wagen Angehörige der französischen Streitkräfte nach Wittlich-Wengerohr gelangt Christian Wenger

REE Modèles fündig, der diese Wagen in zahlreichen Varianten in den Nenngrößen HO und N produziert hat. Auch der ebenfalls in Frankreich ansässige Hersteller Jouef führt diese Wagen im Programm und kündigt sie für 2023 sogar als HO-Neuheit an. Auch Minitrix (Nenngröße N), Roco und L.S. Models (HO) produzierten diese Wagen in der gezeigten Farbgebung. Bekannt sind auch HO-Modelle von Lima sowie eine Tinplate-Version der Wagen von Märklin in der gleichen Spurweite. Die als Zuglok herangezogene V 90 ist in HO, TT und N bereits als Modell gefertigt worden. Zu großer Bekanntheit gelangte das Roco-HO-Modell, das schon seit den 1980er-Jahren erhältlich ist. Zuletzt überzeugte Brawa 2017 mit einer Formneuheit der Baureihe.

Florian Dürr/Georg Dollwet



03 1004 wendet am 2. September 1962 im Bw Köln-Deutzerfeld für die Rückfahrt nach Hagen. Mit den Vollscheiben-Vorlaufrädern wirkt die leichte Schnellzug-Dampflokomotive zunächst etwas ungewohnt auf den Betrachter

Gerhard Moll/Eisenbahnstiftung

■ Scheibenlaufräder bei der Baureihe O3¹⁰

Resteverwertung im AW Schwerte

Zu den Vereinfachungen bei Übergangskriegslokomotiven und Kriegslokomotiven zählten Vollscheiben-Vorlaufräder. Weil in Westdeutschland nach dem Krieg bald kaum noch Bedarf an Kriegsloks bestand, verwertete man bestimmte Komponenten der Maschinen als Ersatzteil. Einige O3¹⁰ erhielten bei der DB deshalb bald Scheibenlaufräder, was ihnen ein ungewohntes Aussehen verlieh

03 1045 bei der Ausfahrt aus dem Essener Hauptbahnhof am 3. Februar 1959. Die Lok ist mit zwei Scheibenlaufradsätzen ausgestattet

Herbert Schambach/Slg. Andreas Knipping



In der Eisenbahngeschichte ist vieles dokumentiert und längst in dicken Büchern zusammengefasst. Doch manchmal entdeckt man Details, über die wenig bekannt ist. So ging es auch *eisenbahn magazin*-Leser Hans-Joachim Röver, dem beim Betrachten einer DVD aufgefallen war, dass einige DB-Loks der Baureihe O3¹⁰ mit Vorlaufrädern ausgerüstet waren. „Erklärungen dafür fand ich nicht“, schrieb er der Redaktion. Herr Röver vermutete, dass Gewichtseinsparung nicht der Grund dafür gewesen sein können, denn Scheibenräder haben mehr Masse als die sonst üblichen Speichenräder. Doch was gab dann den Ausschlag zum Einbau der Scheibenradsätze, die den Loks ein andersartiges Aussehen verliehen?

Einfache Fertigung

Sprung in die Vergangenheit: Es war der Materialbedarf der Rüstungsindustrie, der in den 1940er-Jahren zu Sparmaßnahmen im Lokomotivbau führte. Sie hatten zur Folge, dass sowohl Reichsbahn als auch Lokomotiv-Fabriken mehrere hundert Vereinfachungsschritte festlegten, die zuerst beim Bau der Übergangskriegslokomotiven (Nummernzusatz „ÜK“) der Einheitsbaureihen 44, 50 und 86 zur Umsetzung kamen. Später folgten die Kriegslokomotiven der Baureihen 52 und schließlich 42, deren Konstruktionen im Grunde auf das einfachste reduziert waren.

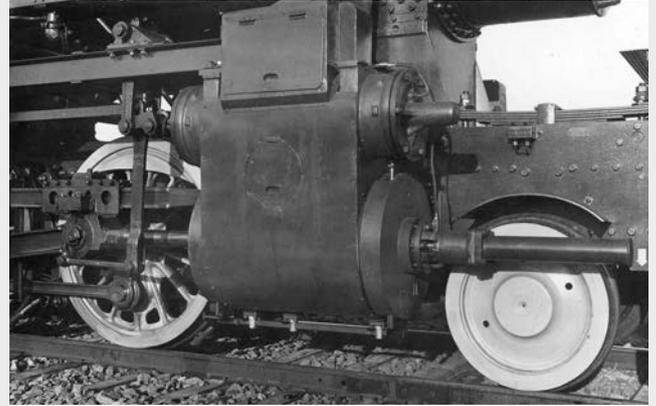
Eine dieser Vereinfachungen waren Scheibenräder, die man anstelle der herkömmlich gegossenen Speichenräder in den Laufradsätzen der Loks verwendete. Die aus einem glühenden Rohling gepressten und anschließend auf der Drehbank in die äußere Passform gebrachten Räder waren in der Zwischenkriegszeit für Personen- und Güterwagen längst üblich geworden.

Resteverwertung der 52

Schon bald nach dem Zweiten Weltkrieg konnte die Deutsche Bundesbahn – im Gegensatz zur Deutschen Reichsbahn in der sowjetischen Besatzungszone und dann in der DDR – auf die Kriegslokomotiven verzichten, weil die friedensmäßige Baureihe 50 größtenteils in den Westzonen verblieben war. Die 52 unterschied sich von der in den gleichen Dimensionen gebauten Baureihe 50 hauptsächlich durch das Fehlen von Achsstellkeilen, Vorwärmer und Speisepumpe. Der riesige Bestand von 736 Exemplaren (Zählung in den Westzonen zum 1. Januar 1946) der Kriegslokomotive fiel aber nicht der schlichten Verschrottung anheim. Vielmehr wurden hunderte Wannentender von 42 und 52 der unverzichtbaren 38¹⁰ (preussische P 8) zugeordnet und verschafften ihr die vom Betrieb verlangte Steigerung der Höchstgeschwindigkeit für Rückwärtsfahrt und eine hochwillkommene Vergrößerung der Vorräte. Auf diese Weise deutlich üppiger (10 statt 7 Tonnen Kohle und 30.000 statt 21.000 Liter Wasser) als zuvor bevorratet konnten die Personenzugloks auf deutlich längeren Distanzen eingesetzt werden und mussten weniger häufig Kohle und Wasser ergänzen. Noch bedeutsamer war die Um-

Modellloks der DB-Baureihe 03¹⁰ mit Scheibenvorlaufrädern (Auswahl)

Nenngröße	Lokbetriebsnummer	Hersteller	Artikelnummer
HO	03 1001	Märklin	37915
HO	03 1001	Trix	22179
HO	03 1011	Weinert	4116/-17
N	03 1001	Minitrix	12333
N	03 1045	Minitrix	12415/-31
Z	03 1001	Märklin	88850

**Das Vollscheibenlaufrad der 52 1325**

Hermann Maey/
Slg. Andreas Knipping

setzung von mehr als 400 Kesseln der Baureihe 52 auf Lokomotiven der Baureihe 50, deren originale Kessel aus dem Werkstoff St 47K gebaut worden waren, der sich als nicht alterungsbeständig und spröde erwies und sich einer Reparatur widersetzte.

Zu einem großen Teil übernahm das AW Schwerte die Instandsetzung der Kessel und den Einbau auf den 50ern. Und weil das AW Schwerte demgemäß viele ausgemusterte 52er zerlegte, fiel der Blick auch auf deren noch keineswegs schrottreife Lauftradsätze mit ihren Scheibenrädern. Aufgrund der geringen Kilometerleistung der Kriegsloks waren ihre Radreifen noch wenig abgenutzt. Es lag also nahe, sich durch ihren Einbau die Neubereifung alter Speichenräder zu ersparen. Damit nun kommen wir zu den von der DB neu bekesselten vormaligen Stromlinienlokomotiven der Baureihe 03¹⁰. Weil sie beim Bw Hagen-Eckesey konzentriert waren, wurde ihre Unterhaltung dem nahe gelegenen AW Schwerte anvertraut. Dort wurde der alltägliche Austausch der Lauftradsätze von 52 auf 50 kurzerhand auf einige der Schnellzugloks ausgedehnt.

Genauere Zahl ist unklar

Die Maßnahme war für Einsatz und Unterhaltung der Lokomotiven so wenig relevant, dass sie nicht in der Liste der Sonderarbeiten in den Betriebsbüchern erfasst wurde. Somit lässt sich heute nicht mehr abschließend rekonstruieren, wie viele Loks der Baureihe 03¹⁰ insgesamt Scheibenlaufräder erhielten.

Letztlich erschöpfte sich die Aktion im ästhetischen Aspekt. Nur wenige Eisenbahn-Fotografen nahmen Anstoß an Scheibenlaufrädern. Es ist aber nicht überliefert, dass irgendjemand aus Bahndienst oder Medien den zweifellos kuriosen Eindruck einer Lokomotive mit manchmal sogar zwei unterschiedlichen Lauftradsätzen beanstandet hätte. 1960 war die Zeit vorbei, in der man sich noch über das Design einer neuen Baureihe 23, 65 und schließlich 10 Gedanken gemacht hatte – und war die Zeit noch nicht gekommen, in der Heerscharen von Eisenbahnfreunden die Schönheit der verschwindenden Dampflokomotive zu feiern begannen. Sie war ganz einfach ein Stück veraltete Technik, an der sich Politik, Journalismus, Anwohner von Strecken und Betriebswerken und ehrlich gesagt auch der größere Teil der Lokführer und Heizer nur für eines interessierten: Für das ungeduldig erwartete Datum ihres Verschwindens.

Andreas Knipping



Das trübe Wetter hat sich der Endzeitstimmung für die Baureihe 03¹⁰ am Ende der 1960er-Jahre angepasst. Mit dem E 316 aus Göttingen ist die Scheibenrad-03 1043 in Altenbeken eingetroffen; sie wird den Zug bis Hagen befördern Dirk Auffermann/Slg. Holzborn/Eisenbahnstiftung

Auch 03 1045, die am 22. Juni 1959 Siegen Hbf mit einem Reisezug verlässt, erhielt im AW Scheibenlaufräder. Die als erste mit Neubaukessel umgerüstete Lok war zudem mit einem Caledonian-Schornstein ausgestattet, den außer ihr nur 03 1016 trug Helmut Röth/Eisenbahnstiftung

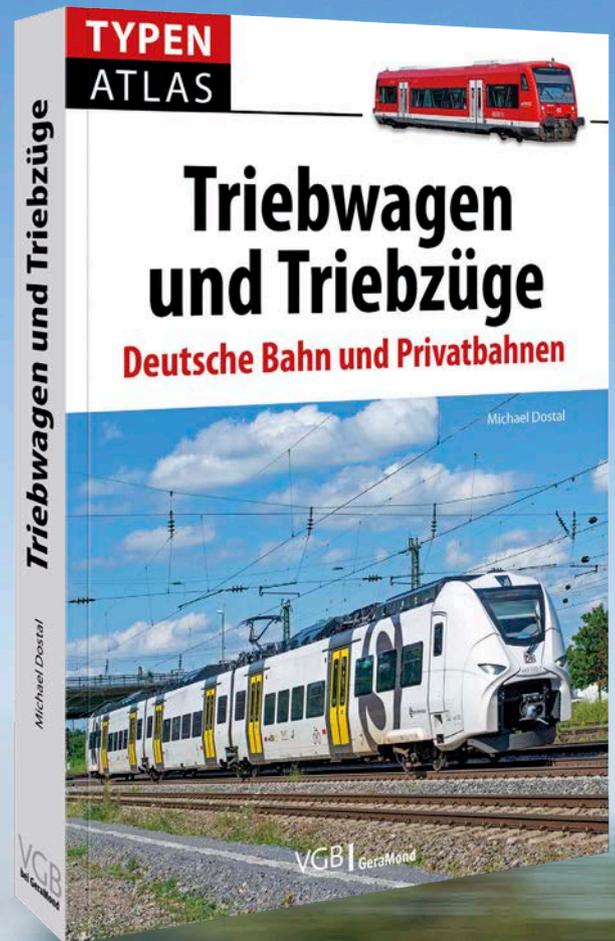


LOK-STOFF

NEU

Vom ICE über die Verbrennungstriebwagen für den Regionalverkehr bis zu den neuesten Fahrzeugen mit alternativen Antrieben: Eisenbahnkenner Michael Dostal porträtiert aktuelle Triebwagen der DB und der Privatbahnen in Deutschland. Darunter die bekannte Baureihe 612 mit Neigetechnik, die verschiedenen S-Bahn-Triebwagen und alle ICE-Typen. Tabellarische Kurzinfos zu jeder Baureihe ermöglichen einen schnellen Vergleich. Für Bahnfans unverzichtbar!

160 Seiten · ca. 280 Abb.
Best.-Nr. 53561
€ (D) 24,99



Best.-Nr. 53541



Best.-Nr. 13033



Best.-Nr. 13034



Best.-Nr. 13019



Best.-Nr. 45029



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen

Sie sowohl

Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

■ Harz-Weser-Netz DSTW

Baldiges Ende des *Formsignal-Paradieses?*

Noch regeln Formsignale den Zugbetrieb in Bahnhöfen wie Langelsheim, Goslar und Bad Harzburg. Doch die anstehende Inbetriebnahme des Harz-Weser-Netz DSTW, bei dem 17 Betriebsstellen mit moderner Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet werden, dürfte darunter einen Schlusstrich ziehen. Verbote zeugen bereits jetzt schon von dem anstehenden Umschwung

Das westliche Harzvorland ist derzeit noch ein Paradies für Freunde (elektro-)mechanischer Stelltechnik. In einigen Bahnhöfen regeln noch Formsignale den Zugbetrieb, unter anderem in Langelsheim, Goslar, Bad Harzburg und Schladen. Doch mit der Herrlichkeit ist es voraussichtlich bald vorbei, denn die Inbetriebnahme des Harz-Weser-Netz DSTW wirft ihre Schatten voraus.

Das Netz Harz-Weser erstreckt sich südlich und östlich von Braunschweig bis nach Helmstedt,

Salzgitter-Lebenstedt, Schöppenstedt, Bad Harzburg, Einbeck Mitte, Bodenfelde, Göttingen und Walkenried. Im Rahmen der Arbeiten zum Harz-Weser-Netz DSTW sollen insgesamt 17 Betriebsstellen mit moderner Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet werden. Die vorhandene Stellwerks-technik entspreche nicht mehr den technischen und betrieblichen Anforderungen des Eisenbahnverkehrs, heißt es in einem Dokument über das Bauvorhaben. Dort sollen teilweise über 100 Jahre alte Stellwerke durch Digitale Stellwerke

(DSTW) ersetzt werden. Die Formsignale werden dann durch Lichtsignale ersetzt.

Was ist ein DSTW?

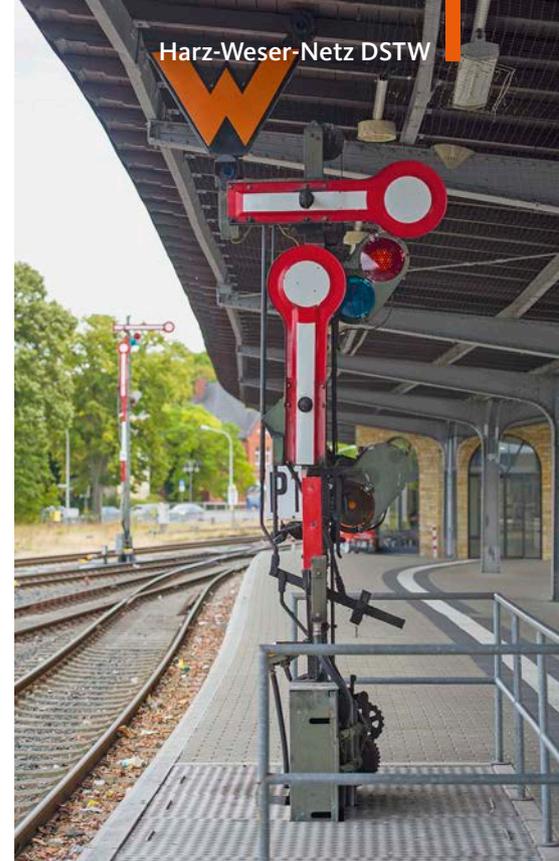
Digitale Stellwerke sind eine Weiterentwicklung des Elektronischen Stellwerks (ESTW) und der Bedientechnik durch den Einsatz von digitaler Leit- und Sicherungstechnik. Ein DSTW besteht aus verschiedenen spezifizierten Teilsystemen und Komponenten (wie Zentraleinheit, Signale, Weichen usw.), die miteinander über standardi-





In Oker hat die neue Leit- und Sicherungstechnik bereits Einzug gehalten. Am 25. Februar 2023 sind die Lichtsignale schon aufgestellt, aber noch ausgekreuzt Volker Wittig

Die Signalbrücke im Kopfbahnhof Bad Harzburg trägt noch sechs Formsignale. Eine aus Hannover kommende Doppeltraktion aus zwei 622 der erixx GmbH unterquert die denkmalgeschützte Anlage am 8. September 2022. Was passiert damit nach Inbetriebnahme der neuen Leit- und Sicherungstechnik Ende 2023? Roland Wirtz



Urig muten die kompakten Zwerg-Formsignale im Bahnhof Goslar an. Wer eine solche Signal-Situation im kleinen Maßstab nachbilden will, muss meist selbst Hand anlegen; einzig der Nürnberger Hersteller Besig Präzisionsmodellbau (www.besigmbh.de) bietet zweiflügelige Signale mit kurzem Mast für Spur 1 an (Art.-Nr. 3036/3037) Dirk Höllerhage

sierte Schnittstellen verbunden sind. Diese offenen, IP-basierten Schnittstellen erlauben es, Komponenten verschiedener Hersteller zu einem Gesamtsystem zu verbinden. Die Verwendung dieser einheitlichen Technologie verringert technische Störungen und erhöht die Kapazität auf der Strecke.

Zuverlässigere Betriebsführung

Das Projekt Harz-Weser-Netz DSTW unterteilt sich in die Abschnitte „Südharz“, „Südharz +“ sowie „Braunschweig Süd“. DB Netz plant die

Abschnitte des Harz-Weser-Netz DSTW	
Abschnitt	Strecken
Südharz	Northeim (Han) – Landesgrenze (Walkenried)
	Seesen – Herzberg (Harz)
	Schladen (Harz) – Bad Harzburg
	Vienenburg – Goslar
Südharz +	Bad Harzburg – Oker
	Neuekrug-Hahausen – Goslar
	Salzgitter-Ringelheim – Goslar
	Landesgrenze (Abbenrode) – Vienenburg
Braunschweig Süd	Braunschweig Hbf – Schladen (Harz)
	Braunschweig – Leiferde – Salzgitter-Bad
	Salzgitter-Drütte – Salzgitter-Watenstedt





Auch in Herzberg (Harz) werden die Formsignale nicht mehr lange stehen (Foto vom 25. Februar 2023). Bis in die Gegenwart überlebt hat dort das Abdrücksignal am inzwischen nicht mehr genutzten Ablaufberg

Volker Wittig

Modernisierung von etwa 186 Kilometern Bahnstrecke und die Erneuerung von 60 Bahnübergängen. Ziel ist es, eine bessere Betriebsführung sowie eine Reduzierung der Instandhaltungskosten zu erreichen. Die Arbeiten werden schrittweise durchgeführt und haben bereits 2018 begonnen, die Fertigstellung ist für 2026 geplant. Die Strecke Seesen – Herzberg (Harz) wurde 2020 bereits modernisiert und an ein elektronisches Stellwerk (ESTW) angeschlossen. Dieser Streckenabschnitt gilt als „DSTW-ready“

und wird später an das DSTW angeschlossen werden. Die Technikzentrale für das Harz-Weiser-Netz DSTW befindet sich in Göttingen, wo eine Zentraleinheit für jeden Abschnitt in das bestehende Gebäude integriert wird.

Das westliche Harzvorland mit seinen zahlreichen Formsignalen zählt zum Abschnitt „Südharz+“, in dem die Arbeiten zur Anpassung und Inbetriebnahme im Oktober 2023 abgeschlossen werden sollen. Dann dürfte Schluss sein mit den klappernden Flügelsignalen und den me-

chanischen Stellwerken in Schladen, Goslar, Oker, Bad Harzburg, Langelsheim und Salzgitter-Ringelheim. Die Zukunft scheint mancherorts zum Greifen nah: Im Dezember 2022 wurden im Bahnhof Oker bereits Lichtsignale auf die vorbereiteten Fundamente montiert. Noch bewegen sich die Flügelsignale, doch demnächst werden sie durch die derzeit noch ausgekreuzten modernen Lichtsignale ersetzt.

„Fällt“ die Signalbrücke in Bad Harzburg noch in diesem Jahr?

Eine der signaltechnisch interessantesten mechanischen Anlagen Deutschlands befindet sich im Kopfbahnhof Bad Harzburg. Die Signalbrücke trägt sechs Ausfahrtsignale und ist zusammen mit dem Empfangsgebäude unter Denkmalschutz gestellt. Es bleibt abzuwarten, wie die Anforderungen an die moderne Signaltechnik und den Denkmalschutz miteinander vereinbart werden können. Wird möglicherweise ähnlich verfahren wie bei der ebenfalls denkmalgeschützten Signalbrücke in Müncheberg (Mark) an der Strecke Berlin – Küstrin? Die dortige Konstruktion, welche immerhin drei Formsignale trägt, wurde im Zuge der Streckenmodernisierung demontiert und auf dem Museumsgelände der Museumsbahn Buckower Kleinbahn e. V. wieder aufgebaut. Dabei wurde sie um 90 Grad gedreht, also parallel zu den Gleisen der Bahnstrecke aufgestellt. Roland Wirtz/EM

Auch für die Formsignale in Goslar bedeutet das DSTW das Ende. Für einen von zwei MaK G 1700 BB gezogenen Güterzug nach Ilsenburg zeigt das Flügelsignal an Gleis 3 am 11. September 2019 Hp1 für die Durchfahrt Richtung Vienenburg. Die mechanische Stelltechnik in diesem Bahnhof ist zuletzt 2020 im Rahmen von erforderlichen Wartungsarbeiten teilweise erneuert worden

Dirk Höllerhage



WELTGRÖSSTE MESSE FÜR
MODELLBAU UND MODELLSPORT
20.- 23.04.2023
MESSE DORTMUND

DAS IST DEINE WELT.



Jetzt Ticket sichern!
www.intermodellbau.de



**INTER
MODELL
BAU**



■ Lokomotive 102 der OEG in Vorbild & Modell

Dampfender Kasten

für den Einsatz auf H0e- und 2m-Anlagen

Ganz groß und ganz klein: LGB-Kastendampflokomotive 102 der OEG für den Einsatz auf Gartenbahnanlagen sowie das Egger-Bahn-Modell fürs Fahren auf H0e-Gleisen

Der Volksmund nannte Dampfzüge auf Straßenbahngleisen gern „Feuriger Elias“, wobei sich diese liebevolle Bezeichnung vor allem auf die Kastendampfloks bezog, die einigen Zügen vorgespannt waren. Ein typisches Beispiel ist die Lok 102 der OEG, die sich seit den 1960er-Jahren auch bei Modellbahnern großer Beliebtheit erfreut

Im Jahre 1963 gründeten die Gebrüder Egger in München ihre gleichnamige Firma, um fortan passend zur H0-Modellbahn ein funktionsfähiges Feldbahnsystem mit einer kleinen Diesellok und verschiedenen Loren auf neun Millimetern Spurweite (H0e) anzubieten. Die auf der Spielwarenmesse in Nürnberg erstmals ausgestellte und bald darauf in den Verkauf gelangte *Egger-Bahn* kam gut an und wurde 1964 um eine kleine Feldbahn-Dampflokomotive erweitert. Noch im gleichen Jahr stieg die ebenfalls in München beheimatete Constantin-Film® als neuer Gesellschafter und Geldgeber in das Unternehmen ein und nahm großen Einfluss auf das Programm. Dort nämlich

betrachtete man die kleinen Schmalspurmodelle in erster Linie als ideale Werbeträger für aktuelle Kinofilm-Produktionen, sodass schon nach kurzer Zeit verschiedene Western-Züge passend zu den damals populären Karl-May-Verfilmungen das *Egger-Bahn*-Sortiment bereicherten. Doch reichte das nicht: Nach dem Willen von Constantin-Film sollte die kleine *Egger-Bahn* innerhalb kurzer Zeit zu den großen Anbietern im Modellbahnbereich gehören. Dementsprechend eifrig trieb man den Ausbau des Sortiments voran, das nun nicht nur Feldbahnen, sondern ab 1965 auch Vorbilder aus dem Bereich der schmalspurigen Kleinbahnen umfassen sollte. So wurde die

SERIE

Ein **Modell** und sein **Vorbild**

OEG -Lok 102

Technische Daten OEG-Lok 102

Achsfolge	B n2t
Länge über Puffer	5.800 mm
Treibraddurchmesser	600 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Leistung	150 PSI
Lokreibungsmasse	16,4 t
Achslast	8,0 t
Brennstoffvorrat	0,5 t
Wasservorrat	1,2 m ³



Die Lok 102 der OEG (B n2t, Henschel-Fabriknummer 3618) wurde am 27. Januar 1892 in Betrieb genommen und versah bis 1955 ihren Dienst. Danach war sie in der Edinger Werkstatt abgestellt, wo dieses Bild entstand Helmut Röth/Slg. Eisenbahnstiftung

105 29,50
 Nebenbahn-Dampflok,
 Tenderlok mit Rauchfang,
 Kurbelstangen und
 Kreuzkopf naturgetreu
 bewegt.

103 22,50
 Elektrische Lok,
 federnder Dachstrom-
 abnehmer.

106 29,50
 Lokalbahn-Dampflok
 „Feuriger Elias“, Original-
 nachbildung der Ober-
 rheinischen Eisenbahn-
 gesellschaft (OEG).



Schmalspurspezialist Egger-Bahn legte 1965 die Kastendampflok 102 der OEG auf und bot im Neuheitenprospekt auch gleich die passende Zuggarnitur als Komplettsset an Slg. Oliver Strüber (2)

Garnituren sind besonders preiswert!

Zugzusammenstellung
 Lokalbahn „Feuriger Elias“

EGGER-BAHN

EGGER-BAHN

6000 Zugzusammenstellung Lokalbahn „Feuriger Elias“ bestehend aus:
 1 Lok 106
 2 Wagen 3003
 3 Gleisen 3021
 1 Gleis 3011
 1 Anschlussgleis 300
 1 Aufgleis 310
 Zuglänge ca. 29 cm

Mehr finden Sie im großen EGGER-BAHN-Katalog



Der Nürnberger Hersteller LGB präsentierte 1968 seine Interpretation des „Feurigen Elias“ im Maßstab 1:22,5. Unter Märklin-Regie gab es 2011 eine Wiederauflage

Oliver Strüber (3)/Werk



in die 1950er-Jahre Dampflok, die dort Personen- und Güterzüge beförderten. Eine davon war die 1891 bei Henschel in Kassel gefertigte Lok 102. Sie entstammte einer kleinen Serie von drei zweiachsiggekuppelten, meterspurigen Dampflok für die Verkehrsbetriebe Bachstein/SEG, die für den Einsatz auf Straßenbahnstrecken einen kastenförmigen Aufbau und ein verkleidetes Triebwerk erhielten. Die drei Loks trugen die Betriebsnummern 100 bis 102. Erste Einsätze erlebten sie auf der Strecke Mannheim – Weinheim, später auf anderen noch nicht elektrifizierten Strecken der OEG. Aufgrund der Beschaffung neuer Dieselloks konnten die drei Dampflok im Jahre 1955 abgestellt werden. Während die Loks 100 und 101 verschrottet wurden, erlitt die 102 ein besseres Schicksal: Sie wurde im Betriebsbahnhof Edingen geschützt abgestellt und erhielt 1964 eine Hauptuntersuchung, um – wie erwähnt – als Sonderzuglok vor ebenfalls restaurierten alten Reisezugwagen bei besonderen Anlässen eingesetzt werden zu können.

Das schnelle Aus der Egger-Bahn

Die dabei weit über die Region hinaus erzielte Popularität der kleinen Kastendampflok erhoffte man sich auch für das *Egger-Bahn*-Modell. Das gelang zumindest ansatzweise. Doch wollten die neuen Geldgeber im Hause *Egger* – die Brüder Theodor und Johann hatten längst nicht mehr das Sagen – immer schneller immer mehr. Neue Modelle überfluteten ab 1966 eine Marktnische, die diese Fahrzeuge gar nicht aufnehmen konnte, zumal auch die Qualität darunter litt. Der Firmenauftritt 1967 auf der Nürnberger Spielwarenmesse war der letzte der Firma *Egger* – noch im gleichen Jahr wurde sie aufgelöst. Die verbliebenen Restbestände und Fertigungsanlagen gingen 1968 an den französischen Modellbahnhersteller *Jouef*. Dort wurden einige der Fahrzeuge in verbesserter Form und mit anderer Antriebstechnik weiterproduziert und noch bis 1971 angeboten. Der „Feurige Elias“ war leider nicht mehr darunter. 1984 bis 1994 gab es noch einmal Wiederauflagen von ehemaligen *Egger-Bahn*-Modellen aus französischer Produktion, dann war auch dort endgültig Schluss.

Die große Kleine

Im gleichen Jahr, als man im Hause *Egger* die Fertigung einstellte, endete auch die Karriere

Renaissance der Egger-Bahn

Die Ende der 1990er-Jahre erloschenen Markenrechte der *Egger-Bahn* konnte sich ihr geistiger Vater, Dipl.-Ing. Theodor Egger, anschließend wieder sichern und einem langjährigen Freund, Roald Hofmann aus dem schweizerischen Seewis, zur Verfügung stellen. Als erstes erschien unter dem reaktivierten Markennamen ein völlig neu konstruiertes Universalfahrzeug mit moderner Antriebstechnik und Mikrotriebe aus Schweizer Präzisionsfertigung, das – zum Austausch für die alten Modelle vorgesehen – diesen zu hervorragenden Laufeigenschaften verhilft. Ab 2004 erschienen die ersten neuen Komplettmodelle verschiedener Feldbahnloks. Nach einer längeren Konstruktionsphase konnte 2013/14 auch der „Feurige Elias“ der OEG wieder an den Start gehen – wahlweise als Lok 101 im Zustand der 1920er-Jahre (Artikelnummer



Im Jahre 2013 legte Egger-Bahn/Schweiz den „Feurigen Elias“ wieder auf

Werk

1006.600.11) oder als Lok 102 im letzten Betriebszustand der 1960er-Jahre (1006.600.12). Ein schweres Ballastgewicht sorgte dafür, dass beide nun auch lange und schwere Züge an den Haken nehmen konnten. Internetauftritt und Onlineshop präsentieren sich zwar nicht topaktuell (www.eggerbahn.ch), jedoch kann alles bestellt werden. OS

kleine Feldbahn-Dampflok mit einem neuen Aufbau kurzerhand zur Lokalbahn-Dampflok mit deutlichen Anleihen an die damals bei Eisenbahnfreunden schon populäre „Stainz“ der Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB) – jenem Modell, mit dem nur drei Jahre später der Aufstieg von LGB begann (siehe *em* 9/19).

Putziger kleiner Kasten

Und auch ein gänzlich neues Modell präsentierten die Münchner 1965 auf der Nürnberger Spielwarenmesse: Eine typische Kastendampflok, wie sie im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert von vielen Klein- und auch Straßenbahnbetrieben für die kostensparende Beförderung von Personen- und Güterzügen beschafft worden war.

Für das gut gelungene und unter der Artikelnummer 106 angebotene *Egger-Bahn*-Modell

gab es ein Vorbild: die Lok 102 der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG). Sie war gerade erst nach mehrjähriger Abstellzeit von ihrer Bahngesellschaft aufgearbeitet worden und wurde für Sonderzugeinsätze vorgehalten. Sicherlich war das neben der Weiternutzbarkeit des zweiachsigen *Egger-Bahn*-Standardfahrwerks mit einer der Gründe, warum die Vorbildwahl auf eben diese Lok gefallen war. Auch einen der dabei mit zum Einsatz kommenden vierachsigen Lokalbahn-Personenwagen der OEG (2003) führte man nun im Programm.

Die 1911 gemeinsam von der Stadt Mannheim und der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) gegründete OEG betrieb im Dreieck Mannheim/Weinheim/Heidelberg ein umfangreiches Netz an Kleinbahn- und Straßenbahnstrecken in Meter- und Normalspur. Obwohl zügig elektrifiziert wurde, hielten sich auf einigen Strecken noch bis

OEG -Lok 102

Fabriknummer/Baujahr	3618/1891
Hersteller	Henschel/Cassel
Inbetriebnahme	27. Januar 1892
vorläufige Abstellung	1955
erneute Inbetriebnahme	1964
Ausmusterung	1967
Abgabe an DGEG	1968
DGEG-Museum Bochum-Dahlhausen	1968 bis 1975
DGEG-Museum Viernheim	1975 bis 1989
Museum Mannheim	1989 bis heute

der 102 als offizielle OEG-Museumslok. 1967 wurde die Maschine endgültig ausgemustert und ein Jahr später an die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte (DGEG) abgegeben. Doch sollte der „Feurige Elias“ der OEG damit nicht in Vergessenheit geraten, zumindest nicht bei den Modellbahnern. 1968 erblickte nämlich die oben schon erwähnte *Lehmann-Groß-Bahn* (LGB) das Licht der Welt. Nach dem überwältigenden Erfolg mit der „Stainz“ suchte man auch dort nach weiteren Fahrzeugen, um das neue Gartenbahn-Programm sinnvoll zu erweitern. So zierte schon 1969 neben einem Modell einer Schöma-Schmalpurdiesellok ein ganz besonderes Fahrzeug den Nürnberger LGB-Messestand: die OEG-102 – wohlfeil unter der Artikelnummer 2050 und als Meterspurlok weitgehend maßstäblich in 1:22,5 umgesetzt.

» Das Egger-Bahn-Modell in HOe gibt es noch heute als Kleinserienlok aus Schweizer Fertigung

Die Bewunderung und der Erfolg waren ihr sicher, denn anders als dem *Egger-Bahn*-Modell vier Jahre zuvor stand der LGB-Maschine eine lange Karriere auf unzähligen Gartenbahnanlagen bevor. Die „LGB-Depesche“ Nr. 2 vom Juli 1969 hatte also nicht Unrecht, als sie dem Modell eine große Zukunft voraussagte: „Viele Freunde bei den Oldtimer-Anhängern wird diese LGB-Neuheit finden, das reizende, 27 cm lange Modell der Straßenbahn-Dampflokomotive Nr. 102 aus dem Jahr 1891, die bei der OEG (...) fuhr und vom Volksmund ‚Feuriger Elias‘ genannt wurde.“ Genauso kam es. Die Erstauflage verfügte über eine Stromabnahme nach dem System Schnabel (den sogenannten



1964 wurde die Kastendampflok noch einmal hauptuntersucht und unternahm anschließend erste Museumszugfahrten mit den historischen Wagen 114 und 131 – hier am 11. Juli 1964 bei Dossenheim (oben) und am 2. Juli 1966 in Schriesheim (unten) Helmut Röth/Slg. Eisenbahnstiftung (2)



„Heuler-Motor“). Bei ihr waren Kessel, Armaturen, Chassis und Pfeife schwarz, das Dach grau und die Seitenwände bestanden (wie bei der Egger-Bahn-Lok) aus dunkelgrün eingefärbtem Kunststoff. Wenig später änderte LGB den Außenanstrich der 102 in einen deutlich helleren Grünton. Variationen gab es hinsichtlich der Farbe der Anschriften in Gold oder Weiß.

Im Zuge der Produktüberarbeitung wurde 1971 das Antriebskonzept der LGB-Modelle überarbeitet. Der „Feurige Elias“ erhielt anstatt der Schnabel’schen Stromabnahme Schleifkontakte. Das Chassis war nun rot, das Dach schwarz, die Pfeife golden. Ab 1973 wurden die Seitenwände grün lackiert, das Dach war etwas heller, und das Modell erhielt eingesetzte Frontfenster mit metallisierten Rahmen. Ab 1977 war das Dach wieder schwarz ausgeführt. In diesem Zustand blieb die LGB-Lok unter der bekannten Artikelnummer noch bis 1985 im Programm.

Vorbild versteckt, Modell präsent

Das Vorbild hatte da schon ein paar Umzüge mitgemacht. War sie zunächst auf Rollböcken im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen ausgestellt, so wurde die Lok 1975 ins DGEG-Eisenbahnmuseum Viernheim überstellt, wo

in einer ehemaligen OEG-Fahrzeughalle ein neues Schmalpurmuseum entstehen sollte. Allerdings musste die Viernheimer Sammlung Mitte der 1980er-Jahre geschlossen werden. So kam die 102 im Jahre 1989 ins Mannheimer Landesmuseum für Technik und Arbeit. In der heute „Technoseum“ genannten Einrichtung ist sie noch immer zu Hause, derzeit allerdings für die Öffentlichkeit nicht zugänglich in einer Fahrzeughalle hinterstellt.

LGB-Bahner indes durften sich freuen: Anlässlich des 100-jährigen OEG-Jubiläums legte LGB – jetzt unter Märklin-Regie – die Kastendampflok als einmalige Edition im Jahre 2011 nochmals auf. Bis 2013 war sie unter der Artikelnummer 25500 im Katalog vertreten. Als Fahrzeug der Epoche III verfügte die 102 dabei über dunkelgrüne Seitenwände mit rot abgesetztem Rahmenbereich und grauem Dach. Auch die Bedruckung zeigte sich deutlich feiner als bei den Lokmodellen aus den 1970er-Jahren. Zu hoffen ist, dass auch die Vorbildlokomotive in absehbarer Zukunft wieder allgemein bestaunt werden und an die große Zeit der Dampfstraßenbahnen erinnern kann. Bis dahin können zumindest die Modelle von LGB und *Egger-Bahn* die Erinnerung an eine besondere Lok wachhalten. *Oliver Strüber/Martin Weltner*

■ HOe-Anlage nach Motiven des Bahnhofs Strehla

Eisenbahngeschichte

zum Staunen und Erleben

Einem Umzug ins sächsische Strehla ist es zu verdanken, dass sich Michael Fichte verstärkt für die schmalspurige Eisenbahn der Region interessierte. Kurzerhand beschloss er, den Bahnhof dieser Stadt möglichst authentisch im Maßstab 1:87 nachzubauen

Manchmal ist es ein Ortswechsel, der einen mit dem Bahnvirus infiziert. Bei mir waren es vor einigen Jahren familiäre Bindungen, die einen Umzug nach Strehla nach sich zogen. Als ich die Umgebung meiner neuen Heimat erforschte, führten mich meine Spaziergänge immer wieder zum ehemaligen Bahnhof der Stadt. Die erhaltenen Gebäude der Strehlaer Eisenbahnstation weckten mein Interesse. Parallel lernte ich beim Singen im Stadtchor den lokalen Geschichtsexperten Lothar Schlegel kennen, der schon die eine oder andere Publikation zur Historie dieser sächsischen Gegend veröffentlicht hat. Gesang war das eine, was uns künftig verband,

mehr aber waren es die Bahnthemen, die für so manche Gesprächsrunde sorgten.

Ein Lokführer als Mentor

Mein Modellbahnberater Lothar Schlegel war einst Lokführer in Strehla und wurde für mich die größte Stütze beim originalgetreuen Nachbau des örtlichen Bahnhofes in Nenngröße HOe. Seine Fotosammlung und noch mehr sein Gedächtnis halfen mir immer wieder beim Nachbauen von Gebäuden und beim Gestalten von Szenen. So manche Tür öffnete sich leichter, wenn wir gemeinsam die Eigentümer der nachzubauenden Gebäude aufsuchten, um nach Fotos, Gebäudezeichnungen oder Erinnerungen

zu fragen. Auf modellbauerischer Seite steht mir seit Jahren Detlef Koltermann zur Seite. Man hilft sich gegenseitig, auch wenn man unterschiedliche Modellbahn-Projekte verfolgt. Seine HOe-Anlage kreist um den ehemaligen Hetzdorfer Spurwechselbahnhof. Schon oft haben wir gemeinsam unsere Anlagen ausgestellt und problemlos Schmalspurzüge zwischen beiden Bahnhöfen verkehren lassen.

DR-Betrieb der Epoche III

Zeitlich ist meine Strehlaer Bahnhofsanlage dem Sommer von 1965 zuzuordnen. Diese exakte Festlegung war wichtig, um Fahrzeuge und Bauwerke genau wiedergeben zu können. Den





Kleine Kastenträgerbrücke, die aufgrund der geringen Höhe auch ohne ein Geländerauskommen, was für Schmalspurbahnen durchaus vorbildgerecht ist Jürgen Albrecht (2)

Diese mehrteilige Kastenträgerbrücke über ein Bachtal ist in schlichter Bauweise ausgeführt, wie es bei sächsischen Schmalspurbahnen üblich war. Geländergesicherte Bohlenwege links und rechts des Gleises ermöglichten den Streckenläufern das gefahrlose Passieren

ersten Segmentkasten habe ich noch selbst gebaut, aber schnell erkennen müssen, dass es sehr schwierig ist, mit meinen vorhandenen Möglichkeiten exakte Modulkästen zu schreineren. Deshalb übertrug ich alle weiteren Tischlerarbeiten einem ortsansässigen Betrieb. Eine wichtige Prämisse beim Anlagenbau waren das Anlagengewicht und der Transport im Pkw. Leichtbau war angesagt, was nicht zu Lasten der Stabilität gehen sollte. Als Anlagenunterbau nutze ich Regalstützen aus dem Ikea-Sortiment.

Auf der Unterseite sind zusätzlich Niveaueinsteller zum Heraus-schrauben montiert.

Fünf Modulkästen ergeben eine Anlagenlänge von 5,2 Metern bei einer Breite von 60 Zentimetern. Die Abzweigstellen zur Bäuerlichen Handelsgenossenschaft (BHG) und zur Anschlussbahn mehrerer Firmen werden auf angesetzten Modulkästen der Maße 60 mal 30 Zentimeter angedeutet. Auf die Nachbildung der einstigen Strehlaer Hafenbahn an der Elbe habe ich aus Platzgründen verzichtet, doch schwebt sie mir





Im Bahnhof Strehla herrschte an Werktagen oft Hochbetrieb, denn neben den Personenzügen sorgte der Güterverkehr für einen regen Rangierbetrieb. Auf der Anlage bietet das die Möglichkeit, mehrere Modelle in Szene zu setzen



Slg. Manfred Meyer

durchaus noch vor, auch wenn dieses Anschlussgleis im gewählten Vorbildjahr schon nicht mehr in Betrieb war.

Auf den Gleisen meiner Anlage sind vorrangig Tenderlokomotiven der sächsischen Gattung IV K unterwegs, die aus Bemo-Bausätzen entstanden sind. Die Schmalspurwagen stammen vorrangig von technomodell/profi modell thyrow. Die HOe-Rollwagen sind Roco-Produkte, aber auch Glöckner hat solche im Sortiment. Bei den aufgeschemelten HO-Regelspur-Güterwagen handelt es sich um Brawa-, Piko- und Roco-Modelle. Eine Besonderheit ist, dass wir mit magnetischen Kupplungen fahren.

Die Lokeinsatzstelle kann zwei Tenderloks in der Remise beherbergen und verfügt mit Kohleschuppen, Wasserkran und Stofflager über sämtliche Behandlungsanlagen für die vorherrschende Dampftraktion



Tillig-Gleismaterial als solide Basis

Die vorbildgerechte Umsetzung des Gleisplanes hatte natürlich Auswirkungen bei der Auswahl des Gleismaterials. Ich entschied mich für das Tillig-HOe-Gleis und die angebotenen Weichen-Bausätze. Diese wurden derart modifiziert, dass ich neben einer Verlängerung der Weiche auch noch vorbildgerechte Gelenkzungen erhielt. Der Weichenwinkel wurde von 18 auf elf Grad geändert. Einen vorbildgetreuen 7,5-Grad-Weichenwinkel habe ich nur beim BHG-Anschluss eingebaut. Ein anderer Abzweigradius hätte an dieser Stelle zu sichtbaren Problemen bei der Gleislage gegenüber den Gebäuden geführt.

Aufgrund der Gelenkzungen konnte ich die typisch sächsischen Kugelstellhebel von Modellbau Veit als Weichenantrieb nutzen. Dieser Handantrieb grenzt den elektrischen Schal-

Geschichte bewahren

Austausch mit Gleichgesinnten

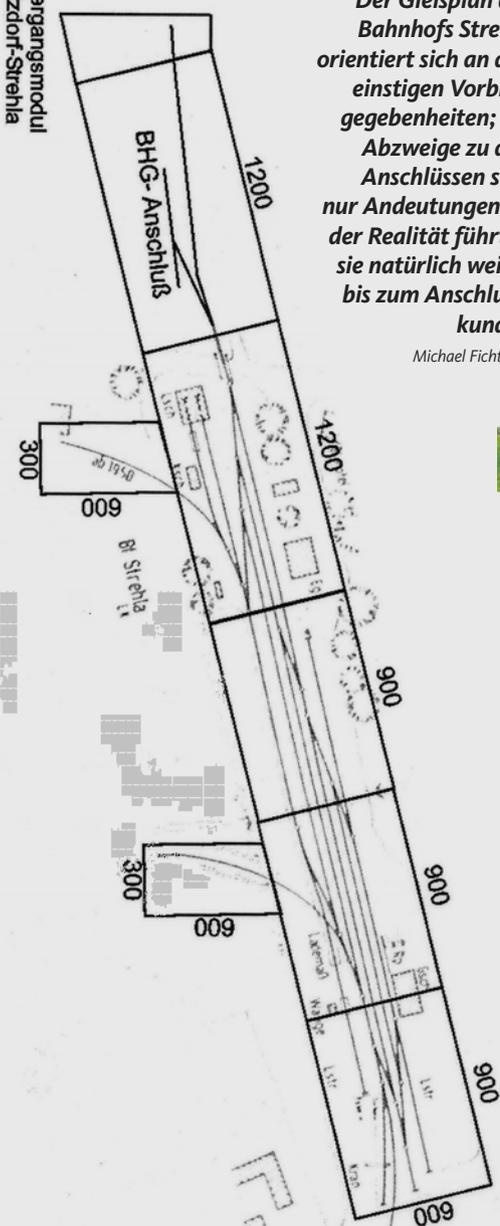
Man liegt vor allem eine genaue Umsetzung der HOe-Anlage anhand der Vorbildgegebenheiten von einst am Herzen. Wenn man sich mit authentischem Modellbau beschäftigt, mit Zeitzeugen spricht, Unterlagen studiert und sich mit Gleichgesinnten austauscht, erlangt man ein umfangreiches Vorbildwissen. Betriebsabläufe und Personen werden plötzlich aus der Vergangenheit in die heutige Zeit transportiert. Ich denke, so kann man Geschichte recht anschaulich auf die nachfolgenden Generationen übertragen.

Mit der Möglichkeit, diese Anlage auch in Strehla auszustellen, wurde vor geraumer

Zeit ein großer Traum von mir wahr. Durch die Unterstützung unserer Stadtverwaltung wurde ein großer Raum zur Verfügung gestellt. Gemeinsam mit anderen Modellbahnfreunden unserer Gegend bauten wir verschiedene Modellbahnanlagen mit sächsischen Motiven auf. Die große Resonanz in der Bevölkerung zeigt das Interesse an Heimatgeschichte. Wenn mir dann ein älterer Herr auf meiner Anlage sein früheres Kinderzimmerfenster an einem der Häuser zeigt und mir erzählt, wie er einst im Original die Schrankenbäume heben und senken durfte, dann bin ich als Modellbauer absolut zufrieden. MF



Übergangsmodul
Hetzdorf-Strehla



Der Gleisplan des Bahnhofs Strehla orientiert sich an den einstigen Vorbildgegebenheiten; die Abzweige zu den Anschlüssen sind nur Andeutungen, in der Realität führten sie natürlich weiter bis zum Anschlusskunden

Michael Fichte (2)

Übersicht der HOe-Anlage mit dem Schmalspurbahnhof Strehla als zentralem Thema (unten) und sein Erbauer Michael Fichte (oben) vor seinem Arbeitsplatz – der Maschinenanlage eines Elbdampfers Jürgen Albrecht (4)





Günter Meyer/Sig. Manfred Meyer

Der Frachtschlag kann in Strehla sowohl an der Ladestraße als auch am gegenüberliegenden Güterschuppen stattfinden, dessen Nachbildung sich – wie auch die Gleisanlagen – sehr eng am Vorbild orientiert

tungsaufwand ungemein ein und erweitert mein Bedienfeld, denn so bin ich nicht nur Lokführer auf der Anlage, sondern obendrein Rangierer. Und vorbildgerecht ist das Handumstellen außerdem, denn auf Sachsens Schmalspurbahnhöfen gab es schließlich keine elektrischen Weichenantriebe.

Gebäude aus eigener Werkstatt

Die Gebäude mussten alle selbst gebaut werden. Am Anfang stand immer eine Computerzeichnung, in der sämtliche Vorbildmaße verarbeitet wurden. So konnte ich zunächst provisorische farbige Kartonmodelle anfertigen. Anhand dieser Muster entstanden dann genaue Gebäudenachbauten. Je nach Vorbild wurden Mauerplatten aus Kunststoff passend gefeilt oder verputzte Gebäude einfach aus PVC-Plat-

ten herausgearbeitet. Beim großen Kornspeicher mit seinen vielen Fenstern nutzte ich den Service eines Fräsdienstleisters aus dem Internet. Dort ließ ich auch die Fenster für meine Gebäude fertigen.

» Die Gebäude mussten alle selbst gebaut werden und bestechen durch Vorbildtreue

Der Lokschuppen ist im Resin-Gießverfahren entstanden. Die Gebäudewände wurden von Detlef Koltermann zunächst aus Metall geätzt, abgeformt und dünnwandig aus Resin gegossen. Dieses Verfahren ermöglicht die authenti-

sche Nachbildung von Teilen und zeichnet eine große Exaktheit in der Umsetzung aus. Obendrein wurde der Lokschuppen mit der genauen Nachbildung aller Räume und deren Einrichtung umgesetzt. Da das Original 1967 ausbrannte und später abgerissen wurde, ist mein 1:87-Modell ein würdiges Denkmal. Das Empfangsgebäude entspricht noch nicht exakt dem Vorbild, soll aber auch noch als Resin-Modell entstehen.

Spezialantrieb für die Schranke

Für die Schrankenanlage habe ich einen speziellen Antrieb gebaut: Da die Schrankenbäume versetzt angeordnet sind, musste dafür eine mechanische Lösung gefunden werden. Ein Getriebemotor treibt ein Pleuel an, das auf den Hubwinkel der einen Schranke wirkt. Eine Kup-

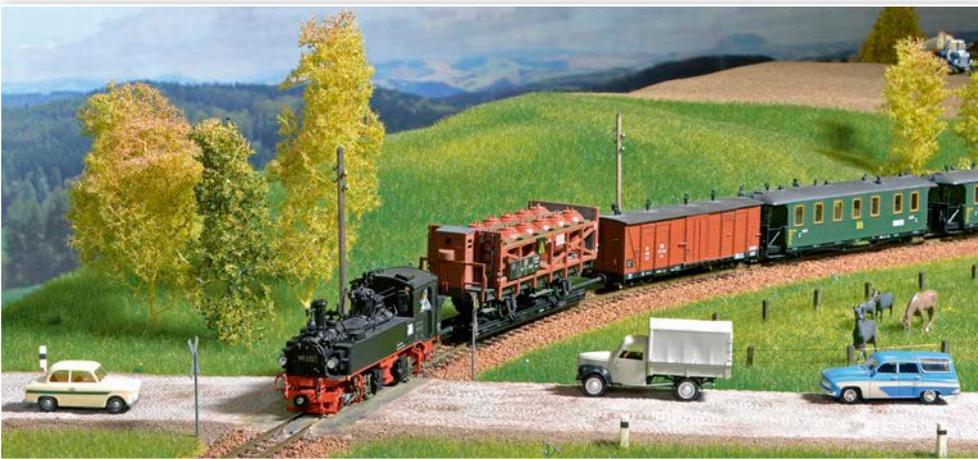


Auch die Bäuerliche Handelsgenossenschaft mit angeschlossenem Getreidespeicher hat einen separaten Gleisanschluss und wird vorrangig mit gedeckten Wagen für nässeempfindliche Güter bedient

Eines der vom Bahnhof abweigenden Anschlussgleise führt zu dieser Schüttgutverladung für Kalkdünger, der mit auf Rollfahrzeugen aufgeschmelzten Klappdeckelwagen der DR-Gattung Kmm transportiert wird

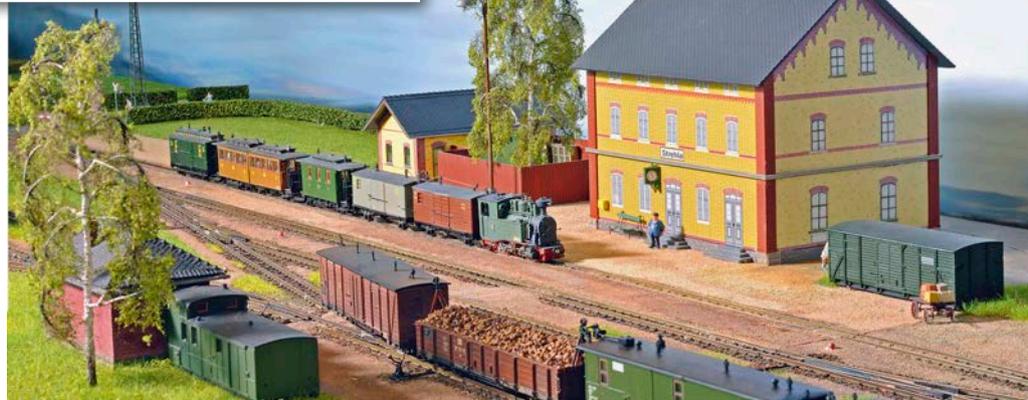


Auch vor den Toren der Stadt Strehla kreuzt eine Landstraße die Schmalspurbahn – hier allerdings ungesichert, sodass die Autofahrer aufpassen müssen, wenn sich ein Zug nähert



pelstange überträgt die Bewegung auf eine zweite Welle, die den anderen Schrankenbaum öffnet. Beim Senken der Schrankenbäume ertönt eine Glocke, die in den Antrieb integriert ist. An beiden Anlagenrändern sind Bedientaster eingelassen. Während einer Ausstellung bedienen gern die Kinder unter den Besuchern die Schranke. Meist macht es sie ganz stolz, am Betrieb teilnehmen zu dürfen. *Michael Fichte*

Der Bahnhof Strehla ist auf dieser HOe-Anlage zwar entsprechend der DR-Epoche III gestaltet, doch ist ab und an auch ein Traditionszug mit Länderbahn-Fahrzeugen auf Sonderfahrt zu Gast



Die Schranken-anlage an der Straße zwischen Bw und BHG ist mit einem Antrieb versehen, der vom Anlagenrand aus bedient werden kann, was meist die kleinsten Zuschauer erledigen dürfen

Jürgen Albrecht (7)



Formneuer Steuerwagen in HO von Märklin

München-Nürnberg-Express

Der zwischen der bayerischen Landeshauptstadt und der Franken-Metropole pendelnde München-Nürnberg-Express wird oft als schnellster Regionalzug Deutschlands bezeichnet, was ihn für Sammler und Betriebsbahner glei-

chermaßen interessant macht. Die DB AG setzt hierfür druckertüchtigte Reisezugwagen unterschiedlicher Bauarten ein. Ein solches Set (Artikelnummer 42988/439 €) bietet nun Märklin an, um den RE 4018 nachzubilden zu können – bestehend aus einem Großraum-/Abteilwagen ABvmsz^{184.0} der ersten/zweiten Klasse und zwei Großraumwagen Bpmz^{295.4} sowie dem Steuerwagen Bpmbdz^{296.3} der zweiten Klasse in verkehrsroter

Lackierung. Letzterer ist eine echte Formneuheit mit digital schaltbarer Führerstandsbeleuchtung und Fernlicht. Im Analog- und Digitalbetrieb werden je nach Fahrtrichtung das Dreilicht-Spitzensignal bzw. die zwei roten Schlusslichter angezeigt. Über trennbare, stromführende Kupplungen kann die serienmäßige Innenbeleuchtung vom Steuerwagen mit mfx-Decoder im gesamten Zug aktiviert werden. Eher unauffällig ist eine wei-

tere Formneuheit, da sie sich im Inneren des Abvmsz verbirgt, der eine neu gestaltete Einrichtung erhalten hat. Der gesamte 114 Zentimeter messende Zug gibt den Betriebszustand von 2017 wieder. Entsprechend dem Vorbild wurden die baulichen Merkmale der druckertüchtigten Wagen berücksichtigt wie z. B. die SIG-Übergänge, Minden-Deutz-Drehgestelle ohne Generator an den Reisezug- und SIG-72-Drehgestelle am Steuerwagen.

Märklin HO: vierteiliges Grundset des München-Nürnberg-Express



Roco HO

Schweizer-Ellok-Reihen Re 4/4 der BLS und Ae 3/6' der SBB

Anfang der 1960er-Jahre beschaffte die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn als Ablösung für die älteren Elloks moderne, mit Silizium-Gleichrichtern und Wellenstrommotoren ausgerüstete Maschinen. Diese anfangs als Ae 4/4^{II} und nach technischen Verbesserungen als Re 4/4 eingeordneten Fahrzeuge wurden von SLM und BBC gebaut und sowohl im Personen- als auch Güterverkehr auf den Netzen

der BLS, GBS, SEZ und BN sowie auf den angrenzenden SBB-Strecken eingesetzt. Als Formvariante erscheint erstmals die Ausführung mit kurzem Stoßbalken und geänderten Widerstandsgitter. Das braune Analogmodell (Artikelnummer 73824/284,90 €) ist alternativ auch als digitale Gleich(-25) und Wechselstromvariante (79825) mit Sound für je 409,90 Euro erhältlich. Die 450 Gramm wiegenden

und mit zwei Haftreifen am mittleren Radsatz bestückten Loks haben in beiden Fahrtrichtungen unterschiedlich hohe Zugkräfte. Stromabnehmer voraus werden nur 0,9 und in Gegenrichtung akzeptable 1,4 Newton erreicht. Die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit beträgt 152 km/h. Gut gelungen ist das optische Erscheinungsbild mit der aufwendigen, mehrfarbigen Nachbildung des Maschinenraums

und den vorbildgerechten Details auf dem Dach.

Nachdem wir bereits in *em* 12/22 die formneue Ae 3/6' der SBB vorgestellt haben, ist nun als Formvariante die braune Ellok 10700 mit großen Lampen und geänderten Führerstands-fenstern erschienen. Das Edition-Modell (70089/316,90 €) wird mit Präsentations-Gleissockel in einer Klarglasbox ausgeliefert. **MM**

Roco HO: Ae 3/6' der SBB (links) und Re 4/4 der BLS

MM (5)





An allen Wagen sind stromführende Kupplungen montiert



Formneuer Steuerwagen Bpmbdz^{296.3} mit vorbildgerechter Bedruckung

Auch wenn in Modell der Steuerwagen eher selten mit technischen Problemen ausfällt, kann man nach dem

Entfernen einer Blende unterhalb des Führerstands eine normale Kupplung einsetzen, sodass auch an dieser Seite

eine Lok angekuppelt werden kann. Möchte man den RE 4018 verlängern, sollte man das Set 2 (-89/179 €) mit

zwei druckertüchtigen Großraum-Reisezugwagen Bpmz^{295.4} der zweiten Klasse mitbestellen. MM



Fleischmann N: Gotthard-Ellok Re 6/6 11653 Gunnar Selbmann

■ Fleischmann N SBB-Re 6/6 und -Re 620

Eine komplette maßstäbliche Neuentwicklung ist die für die Gotthardbahn gebaute Re 6/6. Sie wurde im Grün der SBB-Epoche IV (Artikelnummer 734120) und mit Klimaanlage und Fronttritt in Blau/Rot von SBB Cargo (-21) zu je 225,90 Euro ausgeliefert. Die Digitalversion für 350,90 Euro ist mit einem Geräuschdecoder ausgestattet. GS

■ Piko H0

Formneue Skoda-Ellok S 499.02

Seit längerer Zeit bietet Piko regelmäßig formneue Loks nach Vorbildern aus unseren östlichen Nachbarländern an. Aktuell kommt die CSD-Ellok S 499.0205 des Depot Plzen in den Handel. Die in konventioneller Stahlbauweise von Skoda gefertigten Maschinen kamen ab Mitte der 1970er-Jahre vor Personen- und Güterzügen zum Einsatz. Nach Modernisierungen und Umzeichnung zur Reihe 242 sind viele der Gleichstrom-Elloks noch heute bei den CD in Betrieb. Die typischen optischen Stilelemente wie die durchlaufenden Lüftungsgitter mit darüberliegenden Maschinenraumfenstern, die geteilten Frontfenster mit der auffällenden Einfassung sowie die Drehgestelle mit freistehenden

Stangen hat man im 441 Gramm wiegenden Modell perfekt umgesetzt. Die Antriebstechnik der Gleich- (Artikelnummer 97400/210 €) und Wechselstromloks (-01/260 €) sowie der digitalen und mit Sound ausgestatteten Modelle (-02/-03) für je 320 Euro setzt auf Bewährtes: Der verbaute

Mittelmotor treibt alle vier Radsätze an, sodass an der Federwaage eine Zugkraft von 1,2 Newton gemessen wird. Im gesamten Geschwindigkeitsbereich von unter 2 km/h bis zur umgerechneten Höchstgeschwindigkeit von 158 km/h sind die Fahreigenschaften gut. Wer digital unterwegs ist,

kann mehrere Lichtfunktionen aktivieren, wobei besonders die Fahrwerksbeleuchtung hervorsticht. Auch wenn die Maschinen nicht mit eigener Kraft nach Deutschland kamen, ist diese für Tschechien typische Ellok sicher auch für hiesige Loksammler nicht uninteressant. MM

Piko H0: tschechische Ellok S 499.02 im Design der Epoche IV



■ Exot aus Bayern in H0 bzw. H0m/e von Hobbytrain

Bayerische Zugspitzbahn

Viele Modellbahner kennen aus eigener Erfahrung oder Berichten in den Medien die 18 Kilometer lange, meterspurige Bayerische Zugspitzbahn (BZB). Von Hobbytrain ist aktuell die zweiachsige Tallok mit zwei Personenwagen (43104) in den Handel gekommen. Wer vorbildgerecht lieber auf schmalen Gleisen unterwegs ist, kann natürlich auch H0m- (-05) bzw. H0e-Varianten (-06) der jeweils 429,90 Euro kostenden Sets einsetzen. Zur Verlängerung der Garnituren gibt es zwei weitere Reisezugwagen mit Innenbeleuchtung samt Pufferspeicher, Next18-Schnittstelle und schaltbarem Spitzenlicht in Fahrtrichtung (-07/169,90 €). Letzteres kann über Mikroschalter unter dem Dach deaktiviert werden, sodass es immer nur am letzten Wagen leuchtet. Die kleinen Elloks verfügen zusätzlich über ESU-Loksound und Führerstandsbeleuchtung, wenn an die Artikelnummer

ein „S“ (519,90 €) angehängt ist. Wer mag, kann auch die H0m/e-Modelle mit einem Zahnrad für den vorbildgerechten Zahnstangeneingriff nachrüsten. Nach einer längeren Einfahrzeit waren die Fahreigenschaften der 102 Gramm wiegenden H0-Maschine gut, wobei die Höchstgeschwin-

digkeit deutlich über den 40 km/h der Vorbilder liegt. Über Kontaktbleche wird die Spannung von allen vier Radsätzen abgenommen, wobei der Radsatz an der ab Werk nicht mit einer Kupplung bestückten Lokseite zusätzlich federnd und pendelnd gelagert ist. MM



Hobbytrain H0: Die kleine AEG-Ellok bietet sich auch für Straßenbahn-Anlagen an



Hobbytrain H0: Tallok 3 und vier Wagen der Zugspitzbahn

Märklin/Trix H0: Flying Scotsman

Vor 100 Jahren begann die Erfolgsgeschichte des Flying Scotsman, was Märklin/Trix dazu veranlasste, die berühmte Museums-Dampflok 60103 aufzulegen, die schon Gastspiele in den USA, Kanada und Australien gab. Zur Mannheimer Messe „Faszination Modellbau“ wurden nicht nur die Prospekte verteilt. Es wurde auch schon das erste Handmuster gezeigt. Wer die 589 Euro kostende Neukonstruktion (Artikelnummern 39968 bzw. 22886) in seine Sammlung aufnehmen möchte, sollte schnell seine Vorbestellung aufgeben. MM



■ Märklin/Trix HO Elektrolokomotive Rc 6

Seit Jahrzehnten haben die Göppinger in Skandinavien eine große Fangemeinde, die sich nun über eine weitere Neukonstruktion freuen kann. Seit Längerem ist die in verschiedenen Ausführungen angebotene Rc 3 der SJ einsetzbar. Nun folgt die Elektrolokomotive Rc 6 in der um 2010 anzutreffenden schwarzen Grundfarbgebung mit zahlreichen angesetzten gelben Aufstiegen, Griffstangen und anderen Bauteilen sowie Scherenstromabnehmern. Das umgerechnet 179 km/h fahrende und je 399 Euro kostende Märklin- (Artikelnummer 39280) bzw. Trix-Modell (25280) hat wie fast alle Göppinger Fahrzeuge Metallaufbauten bzw. -rahmen und dank der neuen

Kupplungsköpfe auch eine Pufferhöhe nach NEM. Der mfx+-Decoder erlaubt es, zahlreiche Geräusch- und schwedische Lichtfunktionen zu aktivieren. Mit einer Eigenmasse von 496 Gramm, zwei diagonal versetzten Haftreifen und einer Zugkraft von gemessenen 1,7 Newton ist die RC 6 1365

für die Bespannung schwerer Züge perfekt geeignet. Das Gehäuse mit den vier „Bullaugen“ an jeder Seite ist vorbildgerecht detailliert, wobei besonders die hervorstehenden Außenspiegel an den Seitenfenstern der eingerichteten Führerstände auffallen. Wer nicht in den Endbahnhöfen ran-

Märklin/Trix HO: schwedische Ellok der Reihe Rc 6 im edlen schwarzen Lack

giert, kann die roten Schneeräumer mit entsprechenden Aussparungen für die Bügelkupplung auch gegen die beiliegenden vorbildgerechteren austauschen. MM



■ Märklin/Trix HO Autotransportwagen Laaes



Märklin/Trix HO: Gleich drei Einheiten mit unterschiedlichen Betriebsnummern transpor- tieren den Typ 3 von VW

In der Epoche III rollten noch zahlreiche Züge mit fabrikneuen Pkw durch Europa. Diese farbenfrohen Züge kann man nun mit der kurzgekuppelten Doppereinheit des Laaes von Märklin (Artikelnummern 46129) oder Trix (24332) für je 139 Euro nachbilden. Als Ladegut haben die Göppinger

acht formneue VW der Typen 3 1500 und 1600 von Brekina zugekauft, die über das absenkbare Oberdeck ihren Stellplatz erreichen können. Passende Haltekeile liegen bei. MM

■ Märklin/Trix HO Ellok-Reihe 1020 aus Österreich

Nachdem DB-Bahner schon die Neukonstruktion der Baureihe 194 einsetzen können, wurde nun auch die ÖBB-Reihe 1020 von Märklin (39992) und

Trix (25992) zu je 489 Euro in tannengrüner Lackierung ausgeliefert. Optik und Beschriftung der 1020.27 entsprechen dem Betriebszustand ab 1955. MM

Märklin/Trix HO: Altbau-Ellok 1020.27 der ÖBB MM (6)



10%

AUF DEN UVP

Sichern Sie sich 10 %* Rabatt mit dem
Gutscheincode EM5-2023 auf den
gesamten Einkauf in unserem Webshop.

VOLLMER
Eine Marke von **viessmann**

Viessmann Modelltechnik GmbH
Tel.: +49 6452 93400
www.viessmann-modell.de

HO 43575

Bahnhof Willingen – Bausatz

L 31,7 x B 16 x H 6,91 cm
UVP: 77,50 €

TIPP 

6338
Deckenstrahler



* Auf den UVP. Pro Kunde nur einmal einlösbar. Gültig bis 30.09.2023

■ VT 137 331 als N-Modell von Kres

Doppeltriebwagen der Bauart „Stettin“

Kres N: VT 137 331
 „Stettin“ der DR mit
 Heimat-Bw Dresden



Nachdem HO- und TT-Bahner schon länger den VT 137 der Bauart „Stettin“ einsetzen können, wurde von Kres/fischermodell nunmehr das formneue N-Modell ausgeliefert. Die Vorbilder wurden in den ersten Kriegsjahren in Betrieb genommen und anschließend von der DR und DB weiterverwendet. Das DR-Epoche-III-Modell gibt das Vorbild perfekt wieder, wobei die Gravuren entsprechend zierlich, die Fenster gut eingesetzt und die Beschriftungen scharf aufgebracht wurden. Auch ist der freie Durchblick durch den Innenraum möglich, da nahezu

die gesamte Antriebseinheit samt Elektronik unterflur angeordnet wurde. Diese Modelltechnik zwischen den Drehgestellen wird durch vor-

bildgerecht gestaltete Blenden mit Gravuren und freistehenden Details der Original-Antriebsaggregate verdeckt. Ein Kuppeln mit anderen Fahr-

zeugen ist nicht vorgesehen, weshalb beide Fronten mit vielen Details der Originale an den Pufferträgern versehen sind. Auch die Übergangsbleche sind montiert. Wenn man den 87 Gramm wiegenden Triebwagen aufs Gleis stellt, wird man von den guten Fahreigenschaften überrascht sein, zumal nur eins der vorderen Drehgestelle angetrieben ist. Neben der 416 Euro kostenden Analog- (Artikelnummer N1383) gibt es auch eine Digitalversion (-D/469 €) und ein Soundmodell (-DS/599 €) sowie in Kürze auch die DRG- und DB-Varianten des VT 137 bzw. VT 45. MM

VT mit freiem Blick durch die Fenster



■ *Exact-train HO*

Vorbildgerechte Uerdinger-Kesselwagen



Exact-train HO: Leichtbau-Kesselwagen mit 24 und 30 m³ Fassungsvermögen

Zweiachsige Kesselwagen sind für Modellbahner ideal, da sie in Anschlussgleisen wenig Platz benötigen und im Zugverband für Abwechslung sorgen. Vom 24-m³-Leichtbaukesselwagen erscheinen neben dem abgebildeten Typ für den Transport von Flucht-Mineralölen (Artikelnummer 20531/51,95 €) weitere neue Form- und Beschriftungsvarianten diverser Bahngesellschaften. Ähnlich konstruiert sind auch die sauber be-

druckten 30-m³-Wagen Uerdinger Bauart (z. B. 20616/49,95 €), die ebenfalls über bruchsicere Metallgeländer am Kesselscheitel, geätzte Laufgitter und Trittstufen, Federpuffer sowie zierliche Details am Wagenboden verfügen. Damit sind sie ein guter Kompromiss für aktive Betriebsbahner und auch Vitrinensammler. Für den Jahresverlauf angekündigt sind rund zehn Euro teurere patinierte Modelle dieser Bauarten. MM

■ *Hornby HO*

Mega Car Carrier für den Kraftfahrzeug-Transport

Gleich von allen drei HO-Marken des Konzerns werden formneue dreiachsige Gelenktransporter der Epoche VI angeboten. Allein die Firmenzugehörigkeit und Betriebsnummer sind unterschiedlich: Renfe für *Electrotren* (Artikelnummer HE6040), Transfesa für *Jouef* (HJ6236) und *Rivarossi*. (HR6550). Diese jeweils 61,90 Euro kostenden Modelle mit absenkbaren Laderampen am Oberdeck zeichnen sich durch ein höheres Lademaß aus, das auch die Beförderung kleinerer Nutzfahrzeuge ermöglicht. Vorsicht ist beim Auspacken geboten, da die längs laufenden Griffstangen am

Oberdeck zum Abbrechen neigen. Die Chassisunterseite ist reliefartig wiedergegeben. Die Achslager sind gut umgesetzt, wobei die Bremsbacken auf Achslagerebene liegen und in Längsrichtung fernab des Radreifenumfangs. Aufgepeppt werden die Modelle durch ganzflächige Verkleidungen mit feinmaschigen Schutzgittern. Dazu gibt es von *Electrotren* noch den ähnlichen Gelenktransporter PMA der Renfe (HE6041). Auch dieses Güterwagenmodell ist mit den Antivandalismus-Schutzgittern ausgerüstet und trägt das Gelb der SEMAT. WB

Electrotren/Jouef/Rivarossi HO: Autotransporter mit unterschiedlichen Betriebsnummern

Wolfgang Bdinke



■ *technomodell/pmt HOe*
Sächsische Schmalspurwagen

Als HOe-Formneuheit ist bei profi modell thyrow ein Zweiachser der Kaiserlichen Post mit Beschriftungen des Jahres 1910 für das technomodell-Sortiment erschienen (Artikelnummer 53251/60 €). Das Modell mit zwei Fenstern im Wagenkasten basiert auf einer Ankündigung von 2019. Auf Basis des bekannten säch-



technomodell/pmt HOe: Postwagen für sächsische Anlagen der Epoche I

sischen Zugführerwagens ist nun die Rügen-Version als Epoche-III-



technomodell/pmt HOe: vierachsiger Zugführer- bzw. Güterzugbegleitwagen der Rügensch Kleinbahn Jürgen Albrecht (2)

Vierachser der DR ohne Heberlein-Bremseinrichtungen und mit mon-

tierten Bügelkupplungen verfügbar (53480/82 €). PW

■ *Peter's Modelbouwatelier HO*
DRG-Fäkalienwagen

Peter's Modelbouwatelier HO: Fäkalienwagen als Epoche-II-Modell

Guus Ferrée



Die Waggonfabrik Werdaulieferte von 1903 bis 1907 insgesamt 18 zweiachsige Spezialwagen für den Transport von Fäkalien (Leipziger-Dünger-Aktiengesellschaft) und Teer (Döbelner Chemische Fabrik Oscar Greiner). Nach einer ersten kleinen Serie für die Epoche I werden jetzt

Wagen für die Epoche II angeboten. Sie sind aus verschiedenen Materialien im 3D-Druck entstanden. Der nun lieferbare Bausatz „Fäkalienwagen 01“ kostet 157 Euro, hinzu kommen noch die passenden Decals für zwölf Euro. Das Fertigmodell ist für 395 Euro erhältlich. GF

■ *Liliput HO*
Löschzug „Wilhelm Köhler“

Liliput HO: DB AG-Wasserwagen des Rangierbahnhofs Seelze MM (4)



Bahndienstfahrzeuge wie der Löschzug „Wilhelm Köhler“ der DBAG sind immer ein Blickfang auf der HO-Anlage. Liliput hat die beiden gelben Kesselwagen Deutzer Bauart, die im Rangierbahnhof Seelze stationiert

sind, vorbildgerecht umgesetzt und entsprechend der Epoche V beschriftet. Die Vierachser (Artikelnummer 230167/95,95€) haben sogar ein Zuglaufschild aufgedruckt, das auf den Namenspaten hinweist. MM



EISENBAHN MODELL-AUKTION

22.04.2023

Versteigert werden über 3000 Objekte von Märklin, Fleischmann Bing etc.. Die komplette Sammlung von **Peter Tell** einem fundiertem Kenner und langjährigen Autor von zahlreichen Fachpublikationen. In 40 Jahren zusammengetragen und ursprünglich als Modellbahnmuseum geplant, kommt sie in der **AUKTION AM 22.4. AB 12 UHR** unter den Hammer. Über 650 Einzellöse und Konvolute, alle Spuren und seltene Herstellermarken – meist Originalverpackt. Günstige Limite für Wiederverkäufer.



BESICHTIGUNG vom 15.4.–20.4. 14:00 –18:30 Uhr
 in der Otto-Hahnstr. 15 in Münster Roxel
KATALOG unter www.auktionenmeyer.de



AUKTIONSHALLE Otto-Hahn-Str. 15 48161 Münster-Roxel 0171 4166564

LIVE BIETEN! auktionenmeyer.de
 oder lot-tissimo.de



■ **LGB 2m/G
V 10 C aus neuen Formen**

Dieser dreiachsige Dieselloktyp wurde in der DDR in großer Stückzahl für unterschiedliche Spurweiten gebaut und in vielen Details den Kundenwünschen angepasst. Bis heute sind rund 100 von ihnen bei Museumsbahnen im Einsatz. LGB hat nun eine Maschine mit Außenrahmen umgesetzt, so wie sie überwiegend auf Bahnen mit einer Spurweite von 600 bis 750 Millimetern zum Einsatz kam. Wer schon einmal mit der Mansfelder Bergwerksbahn gefahren ist, wird die Lok 33 mit blauem Lokkasten und rotem Rahmen wiedererkennen. Komplet neu ist der Außenrahmen mit angeordneten Blattfedern, Achslagern, Gegengewichten sowie anderen gravierten Details. Die Kuppelstangen sind aus eingefärbtem, gut biegbarem Kunststoff. Am formgeänderten Führerhaus hat man an der Rückseite das Dreilicht-Spitzensignal um-



**LGB 2m/G:
Das komplett
blau lackierte
Gehäuse der
heutigen
Museumslok
entspricht
dem Vorbild**

**Rückseite mit
Dreilicht-Spitzensignal
und
eingerrichtetes
Führerhaus**

gesetzt und wie an der vorderen Auspuffummantelung eine Pfeife montiert. An der Front findet man nun das Dreilicht-Spitzensignal, wobei zwei Lampen vorbildgerecht auf dem Umlauf montiert sind. Auch wenn man weitere Details an den Aufbauten berücksichtigt hat, findet man noch kleine Bauartunterschiede, die auf künftige Varianten

schließen lassen. Wer exakt die Lok 33 haben möchte, kann diese Optimierungen leicht in der eigenen Bastelwerkstatt durchführen. Die Fahreigenschaften des digitalen Modells (Artikelnummer 20323/569 €) mit mfx/DCC-Sounddecoder, vielen Licht- und Geräuschfunktionen sowie leistungsstarkem Bühler-Motor sind gut. **MM**

■ **Roco HO
Elektrolokomotive 193 701 „Ruhrpiercer“ der MRC**

Mit dem MRCE Vectron 193 701 realisierte SBB Cargo International erneut eine Sonderlok, die ihrem Tochterunternehmen RT & S gewidmet ist. Für das in Duisburg ansässige Unternehmen wurden zwei verschiedene Designs mit Sehenswürdigkeiten erarbeitet, wovon die eine Seite die historische Vergangenheit der aufstrebenden Industrie und die andere Seite das heutige Ruhrgebiet abbildet. Passend zum Design hat die Lok an allen vier Ecken ein eigens kreierte Ruhrgebietswappen, das eine Kombination des markanten Bürogebäudes mit Sitz von RT & S und SBB Cargo Deutschland sowie dem Logo für den Bergbau darstellt. Die analogen (Artikelnummer 70683/269 €)

bzw. digitalen Gleich- und Wechselstrommodelle (70684 bzw. 78684/je 392,90 €) bilden diese Motive perfekt nach. **MM**



Roco HO: Während an einer Seite das historische Ruhrgebiet gezeigt wird, ist an der anderen die moderne Skyline aufgedruckt **MM (3)**

Außerdem...

... ist nach Redaktionsschluss von **Liliput** in HO die BBÖ-Reihe 378 mit Rundsclot im Betriebszustand um 1930 (Artikelnummer 131407/313,95 €) ausgeliefert worden, die wir in *em* 6/23 ausführlicher vorstellen werden



Liliput HO: BBÖ-Reihe 378 **Werk (2)**

... kann man mit dem 35,99 Euro kostenden Zugsimulationsspiel **Train Sim World 3** von **Dovetail Games** die linke Rheinseite von Mainz bis Koblenz in den 1990er-Jahren virtuell befahren

... hat Frank Elze von **MBW Modellbahn** aus gesundheitlichen Gründen seine Firma aufgelöst. Das Ladenlokal in Mülheim (Ruhr) hat der Kleinserienhersteller **Spur 01 Modellbahn** übernommen, der zukünftig exklusive Modelle in 1 und 0 aus Messing sowie in einer Gemischtbauweise anbieten wird. Info: www.spur-01.de



Fine Scale München N: ÖBB-Turmtriebwagen X 534.62

... stellte **Fine Scale München** zur Messe „Faszination Modellbau“ den in einer Kleinstauflage gefertigten und 780 Euro kostenden ÖBB-Turmtriebwagen X 534.62 in N vor. Außerdem soll der Oberleitungs-Traktor Tm 2/2 bzw. Xm 2/2 der BLS gefertigt werden

■ Noch HO–N Stadt, Land, Fluss!

Unter dem Motto „Stadt, Land, Fluss!“ präsentiert man für rund 15 Euro viele neue Figurensets in HO (Artikelnummer 15-), TT (45-) und N (36-). Neben ausgefallenen Szenen wie den Sanitätern und beim Verkehrsunfall Verletzten (-080), Wartenden an der Bushaltestelle (-246) oder Rangierer (-284) gibt es auch Reisende mit Gepäck (-217). Gut gelungen wirken auch die acht Kaltblutpferde (-762) und die nur in HO erhältlichen Hochlandrinder (-728) und Störche (-776). MM

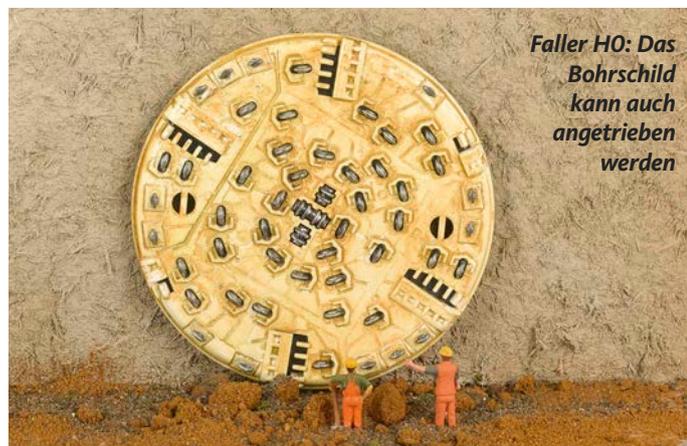


Noch HO: Die neuen Rangierer bewundern die Kaltblutpferde und Hochlandrinder

■ Faller HO Bohrschild einer Tunnelbohrmaschine

Während wir gerade einen Beitrag über die formneue Tunnelbohrmaschine vorbereiten, wurde bereits das Bohrschild mit Rollenmeißeln und Schälmessern (Artikelnummer 180934/21,49 €) ausgeliefert. Man

kann es als schweres Ladegut oder für den Einbau in die Anlage zur Gestaltung eines Felsdurchbruches beim Tunnelbau nutzen und ggf. einen Getriebe- (180722) oder Synchron-Bastelmotor (-629) einbauen. MM



Faller HO: Das Bohrschild kann auch angetrieben werden

■ Heki HO–N Attraktive Miniwald-Sparsets

Für kleinere, eng beplante Mischwälder sind die Sparsets mit 40 zwischen fünf und 18 Zentimetern (Artikelnummer 1962/49,90 €) oder mit 30 (-63/34,90 €) bzw. 16 zwischen fünf und elf Zentimetern hohen Na-

del- und Laubbäumen (-64/19,90 €) aus der Super-artline-Serie eine gute Wahl. Außerdem gibt es noch eine Packung mit 27 Laubbäumen in einer Höhe von elf bis 14 Zentimetern (1325/49,90 €). MM



Heki HO–N: In mehreren Sets werden unterschiedlich hohe Laub- und Nadelbäume angeboten

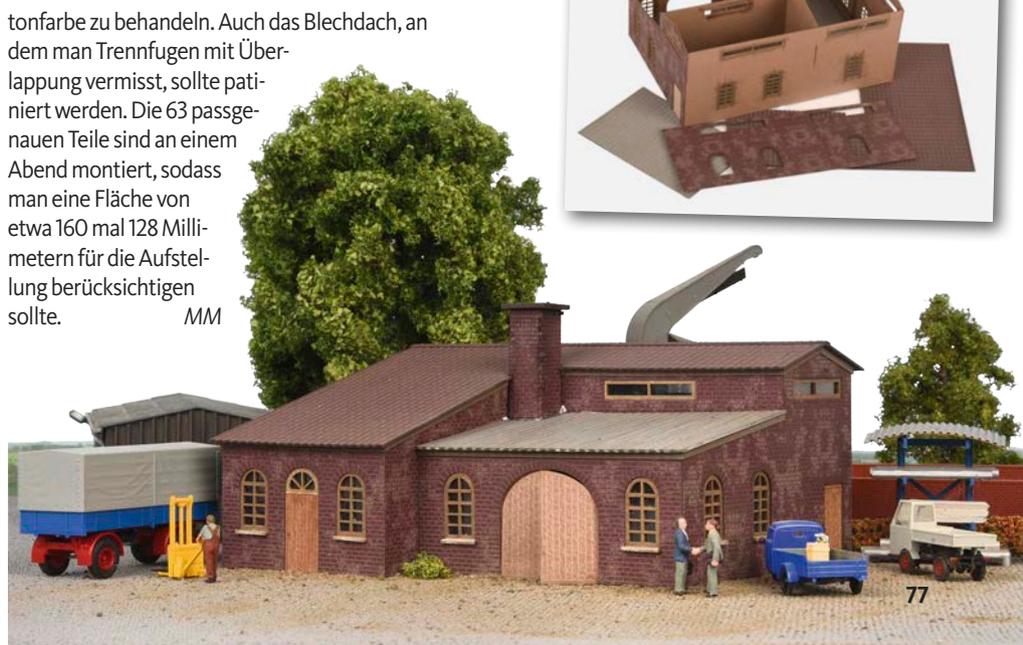
Werk

■ Modellbahn Union HO Historische Schmiede

Gut als freistehendes Gebäude oder als Anbau in einem Hinterhof kann die kleine Schmiede (Artikelnummer MU-HO-i00062/34,99 €) in Ziegeloptik verwendet werden. Das Besondere an diesem Laser-cut-Bausatz sind die realistisch gravierten und teilweise verwitterten Ziegelsteine, die der Fassade ein besonders realistisches Aussehen geben. Auf die sieben Grundmauern mit Fensterrahmen und Zwischenwänden aus 0,9 Millimeter dickem Karton werden die 0,5-mm-Ziegelwände geklebt. Der Werkstattdbereich ist durch die zwei Tore einsehbar und sollte ggf. ausgestaltet werden, auch wenn der Kamin leider nicht bis zum Boden reicht. Während das Ziegelmauerwerk keiner Nachbearbeitung bedarf, empfiehlt es sich, die Metallfenster und Holztüren mit einem Lackstift nachzuzeichnen sowie die Fensterbänke vor der Montage mit Be-

tonfarbe zu behandeln. Auch das Blechdach, an dem man Trennfugen mit Überlappung vermisst, sollte patiniert werden. Die 63 passgenauen Teile sind an einem Abend montiert, sodass man eine Fläche von etwa 160 mal 128 Millimetern für die Aufstellung berücksichtigen sollte. MM

Modellbahn Union HO: Schmiede mit verwittertem Mauerwerk MM (4)





Modellbau Laffont O/HO/N/Z:
Empfangsgebäude und Güterschuppen
des süddeutschen Bahnhofs Eschelbronn



■ Empfangsgebäude und Güterschuppen in O bis Z von Modellbau Laffont

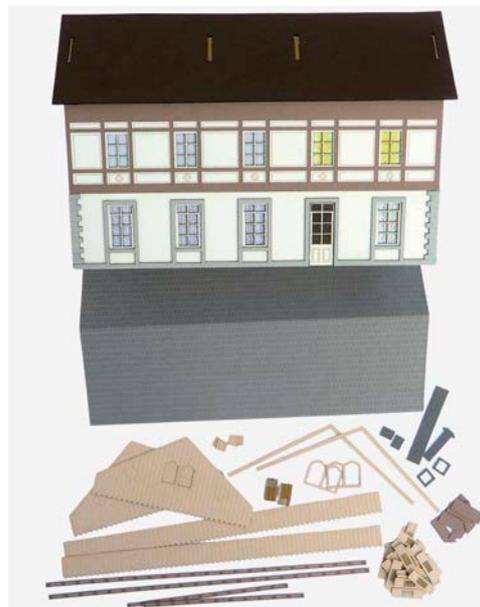
Bahnhof Eschelbronn im Süddeutschen

Modellbau Laffont hat schon so einige Haltepunkt- und Bahnhofsgebäude im Sortiment und bietet aktuell mit der Station Eschelbronn ein Vorbild aus dem süddeutschen Raum an – einer Gemeinde im Rhein-Neckar-Kreis von Baden-Württemberg, gelegen im nördlichen Kraichgau am Schwarzbach an der Eisenbahnstrecke Meckesheim – Neckarelz. Das Modellangebot gibt es für die Nenngrößen O, HO, N und Z und besteht aus dem Empfangsgebäude mit verputztem Untergeschoss und einer ersten Etage im Fachwerkstil (O3701/119,90 €, H-/79,90 €, N-/46,90 €, Z-/38,90 €) sowie dem hölzernen Güterschuppen mit Laderampen (O5101/49,90 €, H-/38,90 €, N-/22,90 €, Z-/17,90 €). Letzterer ist schnell aus dem Korpus mittels Bodenplatte, vier Wänden und dem Dach aufgebaut. Die Verkleidung mit den vier aus Holz gelaserten Platten, den Fundamentverblendungen mit recht grober Steinstruktur und der Schindeldachimitation schließt das Ganze ab. Zur Detaillierung erhalten die Fenster Holzrahmen, die Dachstirnseiten Zierblenden, und vor den Toren werden die zusammengesetzten Laderampen angeleimt. Wer die Türen in HO offen darstellen und das Schuppeninnere einrichten möchte, sollte innen eine bündige Bodenplatte oder einen zwölf Millimeter hohen Styrodurblock einsetzen. Dem Bausatz liegen obendrein Fensterfolien und Werbeaufkleber bei, jedoch keine Teile für Regenrinnen und Fallrohre.

Das Fehlen dieser für Gebäude wichtigen Teile zum Abführen von Regenwasser ist auch beim Empfangsgebäude zu bemängeln, sodass man hier auf Kunststoff-Zurüstteile anderer Hersteller ausweichen muss wie beispielsweise das Angebot von Auhagen (HO, 48643/11,90 €). Ansonsten ist der Aufbau hier ähnlich wie beim Schuppen, allerdings aufgrund der Gebäudegröße und des Fachwerkes weitaus aufwendiger. Was besonders gefällt, sind

die feinen Fensterkreuze, die Ornamente in den Ausfachungen der oberen Etage sowie die Steinreihen an den Hausecken. Die Fenster können von innen mit Acrylscheiben und Gardiendruckern hinterklebt werden. Eine Puzzlearbeit ist das Anbringen der 28 Fensterläden, doch werten diese die obere Etage optisch auf. Die umlaufenden Zierleisten unter dem Fachwerkgrundbalken müssen noch exakt passend abgelängt werden. Das

Bahnhofsnamensschild liegt als große Blechimitation für die Fassade und auch als kleines Schild bei, das im Parterre im 90-Grad-Winkel in einen vorbereiteten Wandschlitz eingeklebt wird. Patiniert werden müssen beide Gebäude grundsätzlich nicht, da alle Karton- bzw. Holzteile passend eingefärbt sind. Lediglich im Bereich der Sockel könnte man die üblichen Verwitterungsspuren mit Erd- und Grüntönen vornehmen. PW



Fast fertiggestelltes HO-Empfangsgebäude, doch fehlt noch der Fassaden- und Dachzierrat



Korpus und Detaillierungsteile des Laser-cut-Bausatzes für den in HO gebauten Güterschuppen PW (3)



■ **Artitec HO-N**
Zelte und Milchwagen

Wenn die Sommerferien vor der Tür stehen, kann die Modellbahnanlage mit authentisch aussehenden Resin-Zelten verschönert werden. Dazu gehören eine Serie von vier klassischen Ein- und Mehrpersonenzelten in HO (Artikelnummer 387.567), TT (312.035) und N (316.122) ab 15 Euro und ein großes Familienzelt (387.566/312.033/316.117) ab zehn Euro. Die attraktiven Modelle mit Falten im Zelt-

Artitec HO: Milchwagen und Fischkisten Guus Ferrée (2)

Artitec HO-N: kleine und große Zelte



stoff und teilweise transparenten Fenstern sind in mindestens zwei verschiedenen Farben erhältlich. Exotischer ist der elektrisch angetriebene Verkaufswagen des Milchmanns aus den 1970er-Jahren. Das Modell

(387.331/38.90 €) ist teilweise geöffnet, sodass die Milchboxen sichtbar sind. Ebenfalls neu sind gefüllte und leere Fischkisten (487.801.90/24,90 €), die gut auf einen Kai oder auf einen Kutter passen. **GF**

■ **Wiking HO**
Bölling-Sammelserie



Wiking HO: Mercedes- und MAN-Kipper

MM (2)

Wer in Modell eine einheitliche Fahrzeugflotte für eine Großbaustelle oder eine Spedition sucht, sollte Wikings Bölling-Serie beachten. Emil Bölling baute einst seine bedeutende Lkw-Sammlung im Ruhrgebiet auf und gab sie 1998 nach Norddeutschland ab, von wo aus sie 2015 zum PS.SPEICHER in Einbeck gelangte. Viele der gelb/roten Nutzfahrzeuge hat Wiking aufgelegt. Aktuell sind u. a. der ab 1973 gebaute vierachsige Pritschenkipper der Neuen Generation (NG) von Mercedes (67405/26,49 €), der MAN-Baustellenkipper von 1967 (-311/17,59 €) oder der Magirus-Hochbordkipper von 1970 (-308/14,99 €) im Shop gelistet. **MM**

■ **PCX87 HO**
Audi, Jeep und Rancho

Die kontinuierliche Abarbeitung von bislang fast durchweg noch nicht erhältlichen Pkw-Modellen der 1970er- bis 1990er-Jahre macht bei PCX87 große Fortschritte. Aktuell verfügbar sind etwa das Audi Coupé des Baujahres 1985 (PCX870268 bis -271), der Jeep CJ7 als Laredo, Renegade oder Golden Eagle (-312 bis -315) sowie der seiner Zeit damals weit vorausseilende Talbot Matra Rancho von 1981 (-284 bis -287). Wie immer bilden die einzelnen Modellvarianten verschiedene Ausstattungen des Vorbilds ab und unterscheiden sich durch Felgen und Bedruckungen. **OS**



PCX87 HO: Audi Coupé, Jeep CJ 7 und Talbot Matra Rancho

Oliver Strüber

Außerdem...

... findet man unter www.modellbau-kaufhaus.de ein Wartehäuschen (Artikelnummer 190403/ 15,95 €), wie es ab den 1970er-Jahren in der DDR genutzt wurde, sowie passende Decals mit unterschiedlichen Graffiti



Modellbau-Kaufhaus HO: Wartehaus

Werk (2)

... hat Liliput in HO mehrere Varianten des Lastkraftwagens Rumlper RuV 31 (937491 ff.) für je 24,99 Euro ausgeliefert



Liliput HO: Rumlper-Lkw RuV 31

... bietet Busch in HO den kurzen MB Sprinter als Einsatzfahrzeug der Feuerwehr Berlin an (53459/32,49 €)



Busch HO: Mercedes Sprinter

... liefert Preiser sechs TT-Figuren (75058/16,45 €) unter dem Thema „DDR-Straßenszenen“ aus

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

Antiquariat international

Wir führen nicht nur deutsche, sondern auch amerikanische, britische, italienische, spanische, französische, dänische Eisenbahn-Literatur.



zum Antiquariat geht es hier:



Uhlenbrocks neuester Coup ist die Intellibox in der Version 2neo, die seit letztem Jahreswechsel im Fachhandel verkauft wird



Uhlenbrocks Intellibox 2neo

Weiterentwicklung einer etablierten Digitalzentrale

Jüngst gab es bei Uhlenbrock eine größere Änderung an der Hard- und Software der bewährten Intellibox-Digitalzentrale. Die neueste Generation läuft unter dem Namen Intellibox 2neo und bietet einige Neuerungen, die das solide Gerät auf den neusten Stand bringen

Viele Fachleute und Anwender fragen sich, wenn sie die seltsame Bezeichnung IB 2neo lesen, weshalb es nicht gleich eine IB III geworden ist. Doch darauf hat Firmeninhaber Rüdiger Uhlenbrock eine klare Antwort: „Es waren in der Summe einfach nicht genug Änderungen gegenüber der Intellibox II zu verzeichnen, um eine völlig neue Geräte-Generation zu starten.“ Trotzdem sind die technischen Veränderungen erheblich, wobei das bewährte Design mit den beleuchteten Tasten und dem Display erhalten geblieben ist.

Betriebsspannung einstellbar

Auffällig ist die neue Stromversorgung: War bisher Wechselspannung nötig, so ist es nun

Gleichspannung. Dafür liegt ein Schaltnetzteil bei, bei dem über einen Schiebeschalter die passende Versorgungsspannung gewählt werden kann. Für kleinere Nenngrößen wie Z wären

» Bis zu 16 Verbindungen sind über eine WLAN-Verbindung an der Zentrale IB 2neo möglich

zwölf Volt ausreichend, für N und TT 16, für HO 18 und bei Großbahnen von 0 bis 2 bzw. 2m/G 22 Volt. Das Netzteil liefert bis zu 3,5 Ampere, was auch dem maximalen Ausgangsstrom der IB 2neo entspricht. Am Pro-

grammiergleis, auf dem auch Testfahrten möglich sind, stehen bis zu einem Ampere zur Verfügung. Für die Versorgung von LocoNet-Komponenten liefern beide LocoNet-Ausgänge jeweils 0,5 Ampere, was für zahlreiche Handregler und andere Komponenten genügt.

Bisher war es nötig, die Intellibox mit Wechselspannung zu versorgen. Das hing mit der Bauart der internen Boosterendstufe zusammen. Bei den älteren IB-Generationen war es wie beim Märklin-Digitalsystem so, dass es eine gemeinsame Masseschiene gab, die auch eine Verbindung mit den Bus-Systemen hat. Das hat Vor- und Nachteile. So war aber die Kompatibilität zum Märklin-System gewährleistet, während es

beim Zweischienengleis weitgehend egal ist, ob es eine gemeinsame Masseschiene gibt. Typisch für diese Versorgungsart ist die Erzeugung der Ausgangsspannung aus einer positiven und negativen Gleichspannung, was den Nachteil mit sich bringt, dass es im Gleissignal immer kleinere Differenzen gibt. Das stört zwar nicht die Decoder, hat aber einen starken Einfluss auf das ABC-Bremsverfahren. Hierfür ist eine absolut symmetrische Spannung am Gleis nötig, um Fehlfunktionen zu verhindern. Nachdem auch Märklin bei allen neuen Zentralen dazu übergegangen ist, diese Art der Gleisspannungserzeugung zu verlassen, hat man bei der IB 2neo ebenfalls diesen Weg eingeschlagen. Die Endstufe besteht aus einer Vollbrücke, die die Spannung umpolt. Somit kann man an der IB 2neo auch problemlos im ABC-Verfahren bremsen, sofern nicht andere Datenformate außer DCC aktiv sind, da diese ebenfalls dieses Bremsverfahren stören können.

Nun mit dem mfx-Datenformat für Multiprotokoll-Anwendungen

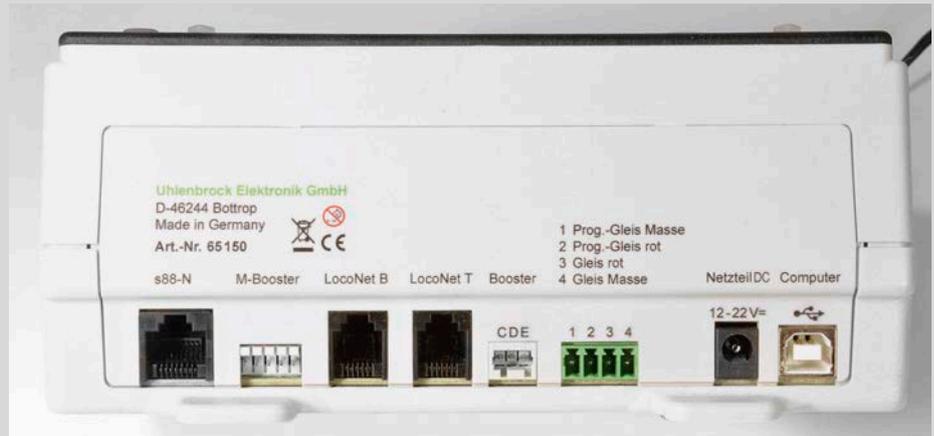
Bei den Datenformaten ist das mfx-Datenformat von Märklin hinzugekommen. Decoder dafür bietet Uhlenbrock schon länger an, die auch mit „fits mfx“ zertifiziert sind, womit die Kompatibilität zu anderen mfx-Komponenten sichergestellt wird. Wie auch bei Märklin kann einfach ein Triebfahrzeugmodell mit mfx-Decoder auf das Gleis gestellt werden, das sich daraufhin automatisch an der Zentrale anmeldet. Nutzbar sind bis zu 28 Funktionen. Wie bisher sind auch DCC, nun aber auch mit Rail-Com Cutout, Motorola und Selectrix nutzbar. Zwar können alle Datenformate gleichzeitig gesendet werden, doch da gelegentlich Probleme mit älteren Decodern nicht auszuschließen sind, sollte man nur die tatsächlich benötigten Datenformate aktivieren, was grundsätzlich für jede Multiprotokoll-Zentrale gilt.

Drahtloses Steuern möglich

Schon früh gab es bei der Intellibox eine Version als Intellibox IR, wo der drahtlose Handregler IRIS über Infrarotsignale nutzbar war. Dieser Empfänger ist auch in der IB 2neo vorhanden. Neu ist nun die Möglichkeit, Handregler oder andere Geräte mit WLAN zu nutzen. Inzwischen gibt es eine Reihe von WLAN-Handreglern wie die WLAN-multiMaus von Roco oder Geräte von TCS sowie das WIFRED-Selbstbauprojekt des FREMO. Hinzukommen mehrere Apps für Smartphone und Tablet. Die weit verbreiteten und offengelegten Protokolle von Z21, LocoNet-over-TCP und WiThrottle sind hierbei nutzbar.

Aktivierbar sind bis zu 16 Verbindungen gleichzeitig, was für den „Hausgebrauch“ genügt. Das

Die Decoderprogrammierung ist nach wie vor unkompliziert und schnell erledigt. Betätigt man die Hilfetaste, kommt zum Menüpunkt ein passender Hilfetext

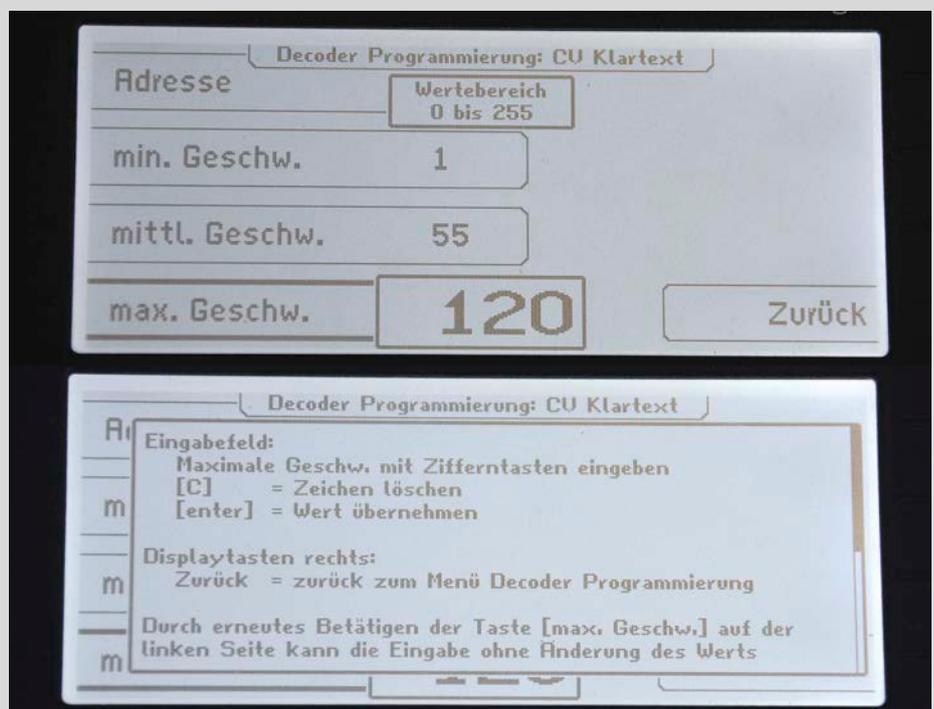


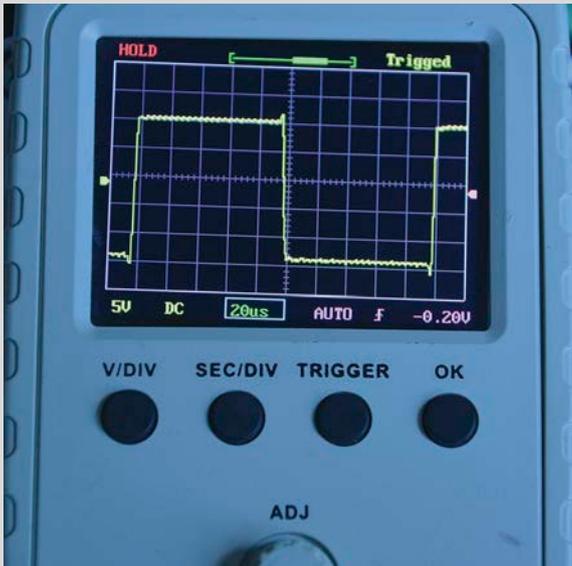
Von links nach rechts die Anschlüsse für den Rückmeldebus s88-N, einen Märklin-Booster, die LocoNet-Versionen B und T, einen DCC-Booster mit CDE, die Gleisgänge für Programmiergleis und Fahrgleis sowie die Stromversorgung und USB



Sollte es im Anlagenraum dunkel werden, hat die IB 2neo vorgesorgt, denn alle Taster sind ausgeleuchtet, und auch das Display strahlt dann heller

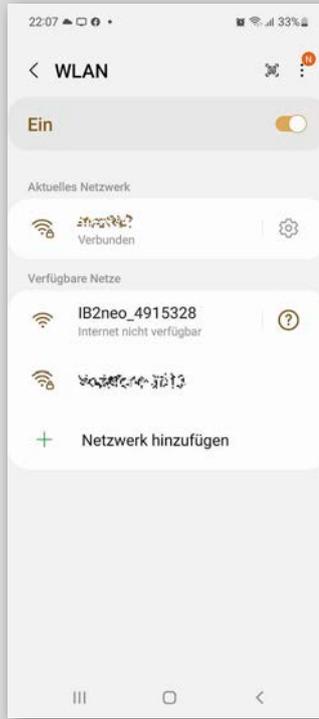
Claudia Mühl (5)





Die Oszillogramm-Ausgangsspannung ist symmetrisch und für die ABC-Bremmung tauglich

Auf dem als Fahrregler verwendeten Smartphone wird das von der IB 2neo aufgespannte WLAN angezeigt



WLAN-Interface arbeitet als Access-Point und benötigt keinen externen Router. Wenn man nach dem Netzwerk sucht, findet sich eines mit IB2neo_4915328 und der IP-Adresse 192.168.4.1. Das WLAN läuft ohne Passwort und unverschlüsselt. Falls das WLAN der IB 2neo in ein vorhandenes Netzwerk eingebunden werden soll und der Router WPS unterstützt, reicht es aus, die WPS-Taste dort zu drücken, sofern vorher die IB 2neo auf diesen Modus über Umstellung eines LNCV umgeschaltet wurde.

Zwei weitere Neuerungen

Eine weitere Neuerung ist beim s88-Rückmeldebus zu finden. Bisher verwendete Uhlenbrock den klassischen fünfpoligen Flachstecker. Bei s88 setzen sich jedoch immer mehr die achtpoligen Westernsteckern durch. Dieser als s88-N bezeichnete Rückmeldebus ist funktionell gleich, nutzt aber die deutlich störsichereren, preisgünstigen und überall erhältlichen Netzwerkkabel. Daher war es eine gute Entscheidung, auf dieses Steckersystem umzuschwenken, was den Einsatz von Adaptoren bei den meisten modernen s88-Rückmeldern überflüssig macht.

Spätere Entwicklungen können als Software-Update in die IB 2neo eingespielt werden

Ebenfalls neu ist im Booster-Menü die Möglichkeit, externe Uhlenbrock-Booster der neuesten Generation (Power 4, 7, 8) zu überwachen und fernzusteuern, um beispielsweise bestimmte Bereiche bequem über die IB 2neo ein- oder auszuschalten. In der Überwachung können aktuelle Belastung und Temperatur abgefragt werden. Die Booster können dabei auch Namen bekommen wie Schattenbahnhof, Nebenstrecke usw., um sie leichter identifizierbar zu machen. Das Ein- und Ausschalten erfolgt über eine Magnetartikeladresse, die automatisch zugewiesen wird. Auch die manuelle Wiedereinschaltung nach einem Kurzschluss ist möglich, falls der Booster so konfiguriert ist, dass keine automatische Wiedereinschaltung erfolgen soll.

Im Fazit betrachtet, ist die Intellibox 2neo mehr als nur eine Überarbeitung, aber natürlich keine komplett neue Zentrale. Dem bewährten Gerät wurden viele Dinge einverleibt, die sich seit der Vorstellung der Intellibox II vor zwölf Jahren weiterentwickelt haben, womit die Intellibox wieder fit ist, um gegen ähnliche aktuelle Zentralen zu bestehen. Dass Uhlenbrock trotz der Neuerungen an vielen bisherigen Dingen festhält, ist gut für jene Modellbahner, die schon viele Komponenten aus diesem System besitzen. Weitere aktuelle Entwicklungen können dann später als Software-Update eingespielt werden. Mit 649 Euro ist der Preis für die neue Zentrale angemessen, zumal ein leistungsfähiges Netzteil mitgeliefert wird. Claudia Mühl



Display-Modus zur Überwachung der LocoNet-Booster: Der interne Booster hat eine Temperatur von 30°C und eine aktuelle Belastung von 76 Prozent



Display für die Geschwindigkeitsanzeige: Beide Züge fahren 0 km/h, wenn die Displayanzeige auf Geschwindigkeit steht; alternativ werden Fahrstufe oder Prozentwerte angezeigt



Display für das Schalten von bis zu 32.768 Sonderfunktionen im DCC-Binary-State: Aktuell kann die Funktion 32767 aktiviert werden

Claudia Mühl (5)



■ Holzbohlen-Übergänge für Personen und Fahrzeuge

Gleis-Überweg aus nachwachsendem Rohstoff

Langer Bohlenübergang in einem Rangierbahnhof, der auch von Elektrokarren befahren werden kann

Damit Personen und Fahrzeuge die Schienen sicher überqueren können, wurden über Jahrzehnte schmale Personenübergänge oder breitere „Stege“ für Fahrzeuge mittels unterschiedlicher Holzbohlen errichtet. Wir zeigen einige nachgestaltete Beispiele

Wohl jeder Eisenbahnfreund hat in einem Museum oder auf dem Bahngelände schon einmal die Gleise über einen Holzsteg überquert. Einst wurden z. B. in kleineren Bahnhöfen auch die Mittelbahnsteige über einen oder mehrere Übergänge erreicht, zwischen den Strahlengleisen an der Drehscheibe ein kreisförmiger Weg angelegt, sichere Laufmöglichkeiten über die Gleisanlagen eines Rangierbahnhofs geschaffen oder die Schienenzwischenräume an klassischen Bahnübergängen mit Holzbrettern, -bohlen oder -balken ausgefüllt. Teilweise sind diese im Originalzustand oder zwischenzeitlich ausgebessert oder saniert bis in die heutige Epoche erhalten geblieben, sodass sich eine Nachbildung in Modell lohnt.

Kunststoff oder Holz

Schaut man in die Modellbahnkataloge der großen Hersteller, findet man zahlreiche Kunststoff-Bausätze (z. B. Faller 120172/-243), die Holzbohlenübergänge enthalten. Auch gibt es entsprechende Dekorplatten aus Karton oder Kunststoff mit Holzmaserung. Wenn man



Zwischen den Schienen muss ausreichend Platz für die Spurkränze gelassen werden



Einfacher Bohlenübergang an einem unbefestigten Feldweg (oben) und an einer gepflasterten Stadtstraße mit Lichtzeichenanlage (unten)



Bohlen aus Kunststoff, Echtholz oder Karton wirken nach einer Patinierung mit Lasuren, Beizen oder Trockenfarbe weitaus realistischer

deren Oberflächen entsprechend patiniert und diesen den Glanz nimmt, sind sie gut einsetzbar. All diese Angebote haben aber den Nachteil, dass man kaum speziell geformte Wege damit anlegen kann. Diese können oft einfacher aus Holzleisten, Funierstreifen, Zündhölzern oder anderen Profilen gestaltet werden. Allerdings sollte man diese vor dem Aufkleben mit Holzbeize dunkel einfärben, da diese nach dem Verkleben meist nicht mehr vollständig ins Material einzieht.

» Holzbohlenübergänge findet man im Original in vielen unterschiedlichen Varianten

Eine ebenfalls gute Alternative sind aus braunem Karton gelaserte bzw. gravierte Bohlenübergänge, die meist schon die korrekte Farbgebung und eine raue Oberfläche aufweisen. Während man die Leisten einzeln aufkleben und ausrichten muss, lässt sich der Karton in der richtigen Breite leicht zuschneiden. Wer es perfekt mag, kann mit einem Lackstift noch die Köpfe der mehr oder weniger blanken Nägel andeuten. Ebenso wurden an Stellen mit regelmäßigen Zugfahrten oft kleine Rampen aus Holz oder Blech in Gleismitte aufgenagelt, damit versehentlich herabhängende Kuppelleisen oder Bremsschläuche den Bohlenüberweg nicht beschädigen.

Das Vorbild als Lehrmeister

Bei der Bauausführung kann man sich an örtlichen Gegebenheiten eines ausgewählten Vorbilds orientieren, denn im Original war in diesem Punkt kaum etwas genormt. Breiten von knapp einem bis zu mehreren Metern waren deshalb üblich. Auch die Holzbohlenbreite

Auswahl von Bohlenübergängen in den Nenngrößen von 1 bis N		
Hersteller	Nenngröße/Artikelnummer/Preis	Anmerkung
Auhagen	HO/48655/9,90 €	Kunststoff
Busch	HO/7420/1,99 €	Karton/bedruckt
Joswood	HO/40433/7,90 €	Karton/Laser-cut
KM 1	1/400495/8,90 €	Holz
KoTol	HO/87-940-0/2,50 €	Echtholz
MBZ	HO/80213/8,49 €, N/84124/4,29 €, Z/86213/4,29 €	Karton/Laser-cut
MKB	HO/45601/17 €	Holz
Model Scene	HO/48503/6,50 €, TT/41-/6,50 €, N/46-/6,50 €	Holz/Laser-cut
Modellbahn Union	HO/HO-L00054 und -55, HO-Wechselstrom/-55M und -54M/je 5,99 €, TT/TT-L00054 und -55/je 6,50 €	Holz/Laser-cut
Moebo	O/141681/12 €, O/-85/18 €, HO/0405/4,25 €, TT/900480/5,50 €, N/808406/4 €	Holz/Laser-cut
Noch	HO/14304/10,49 €, HO/14305/9,79 €, N/14622/10,49 €	Holz/Laser-cut
NordModell	N/LC-160-514/10,20 €	Karton/Laser-cut
Woodland Scenics	O/WC1145 und -46/je 21,95 €, HO/-47/18,95 €	Kunststoff

Vorbildvarianten



Auf diesem Vorbildfoto an einer Drehscheibe erkennt man gut den Aufbau des Laufstegs aus verkeiltem Balken zwischen den Schienen und darauf rechtwinklig aufgenagelten Holzbrettern



Bei dieser Sparversion sind die Bohlen nur zwischen den Schienen verlegt. Zusätzlich gibt es kleine Rampen, um mit Hand- oder Schubkarren die Gleise queren zu können



An diesem Bahnübergang beim „Pollo“ werden die Bohlen zwischen den Schienen lediglich mit Spannbändern gesichert



Nahezu komplett im Bewuchs verschwunden sind die Bohlen zwischen und neben dem Schmalspurgleis

war unterschiedlich, wobei in der Regel fünf bis sechs zwischen das Regelspurgleis passen. Die Oberfläche der Hölzer sollte immer etwas unter der Schienenoberkante liegen, damit es nicht zu Kontaktproblemen kommt.

Bei HO-Gleisen mit Punktkontakten muss man allerdings einen Kompromiss eingehen und die Bohlen bis unterhalb der Punktkontakte absenken oder diese beispielsweise mittels eines unauffällig in der Fuge verlaufenden

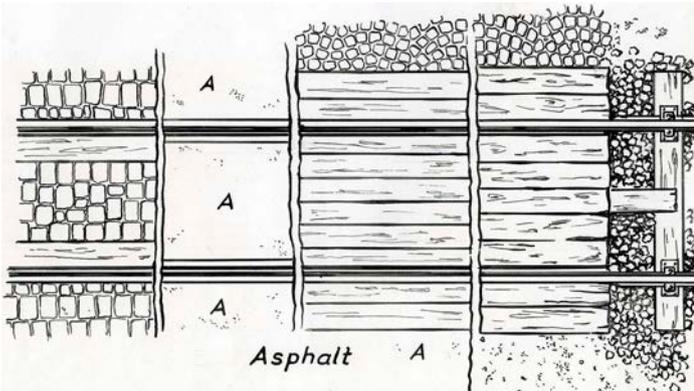
Drahtes erhöhen. In allen anderen Nenngrößen genügt es, mit den breitesten Radreifen bzw. Spurkränzen Probefahrten zu unternehmen und so die Breite der beiden Spalten optimal festzulegen. MM

Bei der Modellgestaltung sind viele Möglichkeiten gegeben, sodass die Bohlen von Straßenpflaster, Asphalt oder unbefestigtem Erdreich umgrenzt sein können

Benno Wiesmüller

Für Wechselstrom-Gleise mit Punktkontakten kann man kleine Bohrungen in die Bohlen einbringen oder einen durchgehenden Draht einlegen, was betriebssicherer ist

MM (10)





ESU



Märklin

■ HO-Elloks der Bundesbahn-Baureihe 103¹ von ESU, Märklin/Trix, Piko und Roco im Test

DB-Kultloks für hochwertige Reisezüge

**Verglichen
& gemessen**

Ob vor schnellen TEE- oder IC-Zügen während der Epochen IV und V oder als Museumslok – die Baureihe 103 ist bereits auf vielen HO-Anlagen im Einsatz. Warum sich trotzdem die Erweiterung der Loksammlung lohnt, soll unser Praxistest mit vier aktuellen Modellen zeigen

Für diesen Vergleichstest standen die rot/beigefarbenen DB-Modelle von ESU, Märklin, Piko und Roco zur Verfügung. Während drei Kandidaten in den letzten Jahren neu bzw. wiederaufgelegt wurden, ist das formneue ESU-Modell nur in kleiner Stückzahl ausgeliefert worden, eine überarbeitete Neuauflage ist aber geplant. Trotzdem haben wir uns entschlossen, diese Ellok vom Test nicht auszuschließen. Frisch ab Werk ist derzeit nur eine Neuauflage des Piko-Modells angekündigt. Bei Märklin und Roco erscheinen in der Regel aber Neuauflagen mit anderen Betriebsnummern. Bis auf das Roco-Modell sind alle Miniaturen ab Werk mit Decodern bestückt, so-

dass damit ein digitaler Mehrzugbetrieb möglich ist. Von allen vier Herstellern werden die Modelle sowohl für das Gleich- als auch Wechselstromsystem angeboten.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

ESU – Die Konstrukteure haben sich bei der Modellumsetzung ans Vorbild angelehnt, sodass mittels vier Schrauben die Metallführerstände samt der drei Hauben vom Brückenrahmen gelöst werden müssen, um ans Innenleben zu kommen. Im Gehäuse sind Elektronik und Antriebe für die Scherenstromabnehmer DBS 54 sowie die Führerstandsnachbildungen verbaut. Unter der Platine und den zwei Lautsprechern

sitzen Motor, Schwungmassen und das Getriebe mit Metallzahnradern im schweren Gussrahmen. Ab Werk ist der Mittelschleifer montiert, der für den Gleichstrombetrieb abgezogen werden muss. Außerdem ist dann noch ein Schiebeschalter im Bereich der Druckluftbehälter von AC auf DC umzustellen.

Die Drehgestelle können wie bei den nachfolgenden Modellen unterhalb des Gehäuses ausschwenken, sodass der 360er-Radius befahren wird.

Märklin – Das Metallgehäuse ist mit zwei Schlitzschrauben am Metallfahrgestell befestigt. Vor der Demontage müssen aber die angesteckten Schürzen und das Kunststoffbauteil mit den Druckluftbehältern abgezogen werden.

Im Dachbereich sind die Antriebe für die angeedeuteten, digital ausfahrenden Scherenstromabnehmer DBS 54 und die LED-Beleuchtung befestigt, weshalb die entsprechenden Kabel bis zur Platine reichen.

Ebenfalls einzelne, eingesteckte Kunststoffteile sind die Führerstände. Vorsicht ist geboten, wenn man die Platine abschraubt und anhebt, weil dann eventuell der Motor mit beiden Schwungmassen mit angehoben und die kurzen Kardanwellen ausgehängt werden. Über Metallzahnradern werden jeweils die äußeren Radsätze in beiden Drehgestellen angetrieben. Unter Führerstand 1 ist der Schleifer montiert.

Piko – Im aufgeklippten Kunststoffgehäuse sind die



Frontansichten der vier Schnellzugloks, deren Scheiben und Rahmen alle perfekt eingepasst sind, wie der Vergleich mit dem Vorbild zeigt

Fakten zu den H0-Modellen				
	ESU 103 198-8	Märklin** 103 167-3	Piko* 103 227-5	Roco* 103 195-4
Artikelnummer	31171	39150	51687	70210
Baujahr	2022	2019	2022	2020***
Stromsystem	DCC/mfx/ Sound	mfx/Sound	DCC/Sound	DC
Motor/ Schwungmasse	fünfpolig/ zwei	fünfpolig/ eine	fünfpolig/ zwei	fünfpolig/ zwei
Getriebe	Kardan/Schnecke/Stirnräder			
angetriebene Radsätze	3	4	4	6
Räder m. Haftreifen	4	4	2	4
Eigenmasse	542 g	684 g	472 g	510 g
Preis (UvP)	499,00 €	479,00 €	340,00 €	214,90 €

* Wechselstromausführung Piko 51688 und Roco 78211,
** Gleichstromausführung Trix 22933; *** erstes Baujahr 2013



Dachhaube, Lüfterreihen sowie die Führerstände eingesetzt und die Einholmstromabnehmer SBS 65/67 angeschraubt. Im massiven Metallrahmen sitzt unter der aufgeschraubten Platine mit Lautsprecher der Motor mit zwei Schwungmassen. Über zwei Kardanwellen und dem Getriebe mit Kunststoffzahnradern werden jeweils die

äußeren Radsätze pro Drehgestell angetrieben. Anders als bei den Mitbewerbern sind Kurzkuppelungskulisse und Schürze eine Einheit, die in Kurven unabhängig vom Drehgestell ausschwenkt.

 **Roco** – Hat man das mittels vier Rastnasen gesicherte Kunststoffgehäuse abgehoben,

kann man im Inneren die aufgesteckte Dachhaube, die Befestigungsschrauben für die Scherenstromabnehmer SBS 65/67 sowie die eingesetzten Führerstände erkennen. Unter der mittels vier Schrauben befestigten Platine mit PluX22-Schnittstelle und Schaltern befinden sich der Motor, die zwei

Schwungmassen, die Kardanwellen sowie die Getriebe, die auch von unten unter den aufgeschraubten Abdeckungen zu erreichen sind. Außergewöhnlich ist die Aufhängung der Drehgestelle im Bereich des Getriebes zwischen erstem und zweitem Radsatz sowie der Antrieb auf alle sechs Radsätze. Wie bei den drei Digitalmodellen

ESU



Seitenansichten mit unterschiedlichen Detaillösungen bei den Griffstangen

Märklin



Drehgestelldetails



ESU



Märklin



Piko



Roco

Um die Haftreifen zu wechseln, muss der Getriebedeckel abgenommen und der Radsatz herausgehoben werden

ist ein echter Oberleitungsbetrieb nicht vorgesehen.

Digitalausstattung

Bis auf das analoge Roco-Modell bieten alle Testkandidaten verschiedene Betriebsgeräusche. Bei der Aktivierung wird zunächst der Startvorgang abgespielt. Anschließend erklingt das meist zu laute Betriebsgeräusch, das digital angepasst werden sollte, damit man z. B. Pfeife und Lüfter besser heraushören kann. Die ESU- und Piko-Loks sind nur bedingt für den Analogbetrieb geeignet, da die Technik zu viel Strom aufnimmt und dadurch die Fahreigenschaften nicht zufriedenstellen. Dafür bietet Piko eine preiswertere Analogvariante mit Schnittstelle an.

ESU – Hat die Lok sich an der Zentrale angemeldet, stehen die Funktionen von F 0 bis F 31 zur Verfügung. Hervorzuheben sind

neben den zahlreichen Licht- und Soundfunktionen die digital beweglichen Pantografen, der Rangiermodus und die Bahnhofsdurchsagen.

Natürlich gibt es auch wieder den Funkenflug beim starken Bremsen

oder einen Lokführermodus, bei dem die Lok erst anfährt, wenn alles aufgerüstet und ein Stromabnehmer angelegt ist.

Märklin – Mit elf Betriebsgeräuschen, fünf Licht- und drei Betriebsfunktionen ist dieses mfx-

Modell ausgestattet, bei dem sich ebenfalls beide Stromabnehmer per Druck auf die Funktionstaste anlegen lassen.

Piko – Gleich 28 Licht-, Sound- und Betriebsfunktionen stellt Piko mit der 103 zur Verfügung. Praktisch sind dabei die Lautstärkeregelung (F 26) und Ton aus (F 27).

Maßgenauigkeit

ESU/Märklin/Piko/Roco – Alle Modelle stimmen in den nachprüfbaren Hauptabmessungen mit den umgerechneten Werten nahezu bis auf die Kommastelle überein (siehe Tabelle links). Keine der Schnellzugloks bietet von dieser Seite Anlass zur Kritik. Auch die Griffstangen, Dachaufbauten und weitere Details sind ähnlich gut umgesetzt, sodass man beim Betrieb auf der Modellbahnanlage außer bei den unterschiedlich ge-

Maßtabelle	Elektrolokomotiven der Baureihe 103 DB					
	Vorbild	1:87	ESU	Märklin	Piko	Roco
Maße in mm						
Länge über Puffer	19.500 20.200	224,1 232,2	224,0	223,7		224,1
Breite	3.090	35,5	35,6	35,7	35,4	34,9
Gesamthöhe ü. SO	4.492	51,6	52,1	52,8	51,9	52,4
Höhe Aufbau ü. SO	3.862	44,4	44,6	44,6	44,9	45,0
Lokgesamtachsstand	14.100	162,1	162,1	162,1	162,1	162,1
Drehzapfenabstand	9.600	110,3	110,3	110,3	110,3	110,3
Achsstand	2.250	25,9	25,9	25,9	25,9	25,9
Raddurchmesser	1.250	14,4	14,4	14,2	14,4	14,4
Spurkranzhöhe	-	1,2 (NEM)	1,2	1,4	1,3	1,0



sowie vorbildgerecht unterschiedlichen DB-Emblemen



Eisenbahnstiftung/Jochim Bügel



fertigten seitlichen Lüfterlamellen kaum Unterschiede erkennen wird.

Langsamfahrtverhalten

Unser Praxistest wurde sowohl im Gleich- als auch im Wechselstrombetrieb mit der CentralStation 3 von Märklin auf Märklin-K- und -C- sowie Tillig-H0-Gleisen durchgeführt. Die in jeder Fahrtrichtung ca. eine Stunde eingefahrenen Modelle fuhren dabei mit den Werkseinstellungen. Die Geschwindigkeiten wurden mit den Piko-Messwagen und dem stationären Messgerät von Halling ermittelt.

ESU/Märklin – Beide Modelle schleichen mit kaum wahrnehmbarer Geschwindigkeit von umgerechnet rund zwei Kilometern pro Stunde gleichmäßig über die Messstrecke.

Piko – Mit rund drei km/h rollt die 103 gleichmäßig über die Gleise.

Roco – Die bei drei Volt erreichten sechs km/h sind kein optimaler Wert, zumal die Ellok dabei noch nicht einmal rund und gleichmäßig läuft.

Streckenfahrtverhalten

ESU/Märklin/Piko/Roco – Vor leichteren IC- oder TEE-Zügen machen die Loks einen guten Eindruck. In allen Geschwindigkeitsbereichen laufen sie ruhig und geschmeidig. Dass die Höchstgeschwindigkeit bei ESU leicht über- und bei Piko leicht unterschritten wird, werden nur wenige Modellbahner mit meterlangen Parodestrecken bemerken. Gut

über alle Geschwindigkeitsbereiche hinweg lässt sich die Märklin-103 einsetzen, zumal die ermittelte Höchstgeschwindigkeit im Toleranzbereich des Vorbilds liegt. Mit umgerechnet flotten 240 km/h stellen die Bergheimer die schnellste Maschine auf die Gleise, die aber dabei selbst in Kurven keine Traktionsprobleme zeigt und ruhig und gleichmäßig fährt.

Ausrollverhalten

Neben dem Notstopp im stromlosen Halteabschnitt haben wir auch das Verhalten getestet, wenn man schlagartig die Fahrstufe von 128 auf 0 herunterregelt.

ESU – Von 200 km/h auf null schafft die 103 im stromlosen Bereich nach einem halben Meter

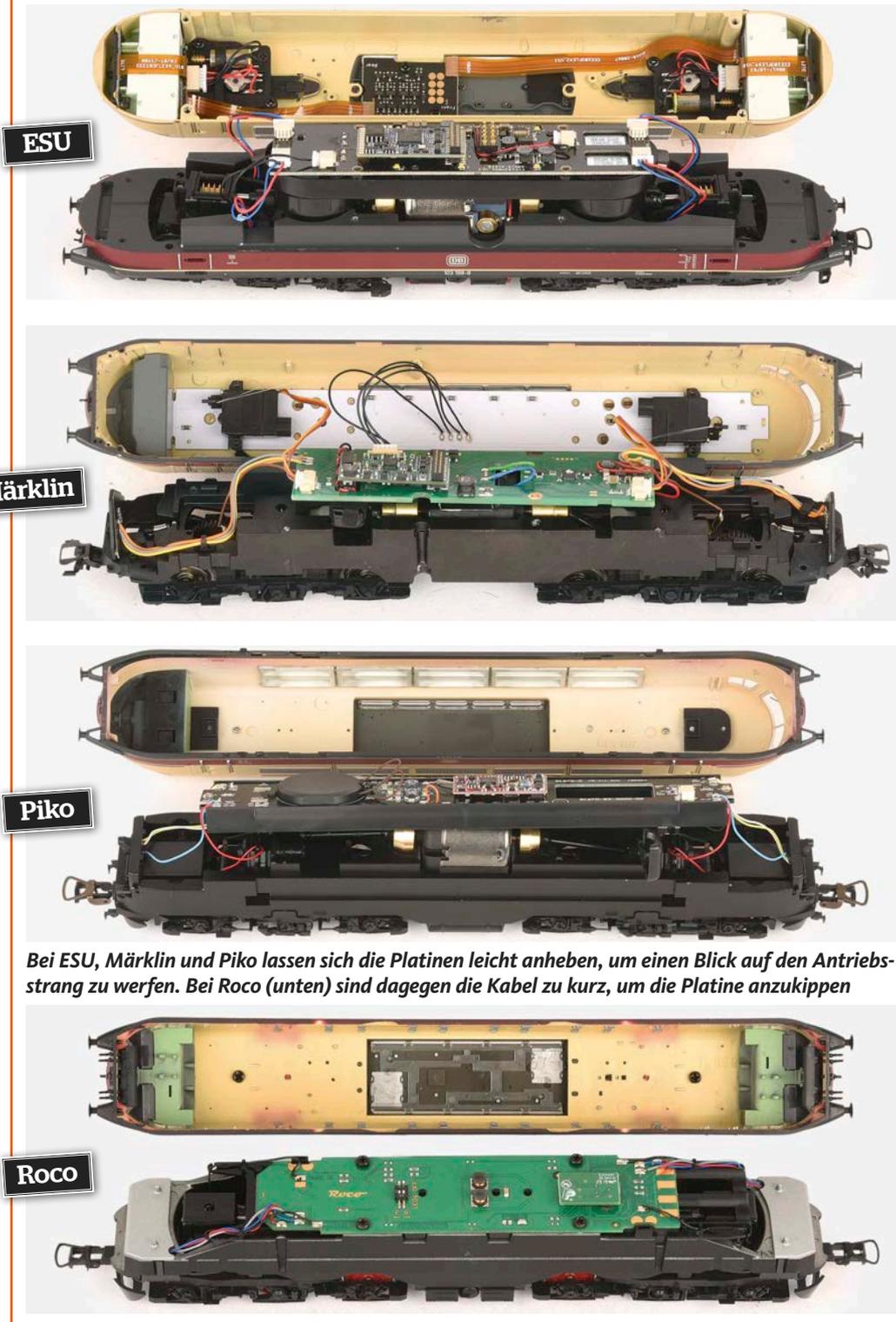
und auf der Strecke nach gut 2,5 Metern.

Märklin – Mit rund 400 Millimetern Ausrollweg hat man in Göppingen den Halteweg in stromlosen Abschnitten gut ausgelegt. Bei einer am Handregler eingeleiteten Notbremsung kommt die Lok nach gut zwei Metern zum Stehen.

Piko – Mit 150 Millimetern Ausrollweg kommt es beim Nothalt zu keiner Entgleisung. Im Vergleich zu den anderen Elloks beträgt dieser Messwert aber weniger als die Hälfte. Nach einer gezielten Notbremsung stoppt das Modell nach 1,8 Metern.

Roco – Fährt die 103 mit gut 200 km/h in den Halteab-

Blick ins Lokinnere



Bei ESU, Märklin und Piko lassen sich die Platinen leicht anheben, um einen Blick auf den Antriebsstrang zu werfen. Bei Roco (unten) sind dagegen die Kabel zu kurz, um die Platine anzukippen

schnitt ein, kommt sie 440 Millimeter später zum Stehen.

Zugkraft

ESU/Piko/Roco – Die beiden Digitalloks sind die schwächsten Kandidaten, wobei die 1,0 Newton bei ESU noch etwas schlechter sind als die 1,3 Newton der Piko-Lok. Bei der Roco-Maschi-

ne werden 1,6 Newton an der Federwaage angezeigt. Trotzdem kann man beruhigt längere IC-Züge dahinter einsetzen.

Märklin – Selten erreicht eine HO-Lok in unseren Tests eine Zugkraft von 3,6 Newton bei Höchstgeschwindigkeit. Hiermit ist die 103 optimal für lange und schwere Züge geeignet.

Stromabnahme

ESU/Märklin/Piko/Roco – Je nach Nutzung der ESU-Lok wird die Fahrspannung über den Mittelschleifer oder die oberhalb der Räder angeordneten Kontaktbleche sicher abgegriffen. Bei Märklin sorgt traditionell der Mittelschleifer in Kombination mit den hier zwölf vorhandenen Rädern für

eine gute Stromabnahme. An der Piko-Ellok nehmen kleine Kontaktbleche an der Innenseite aller acht äußeren Räder den Strom sicher ab. An der Roco-Maschine sind im oberen Bereich aller sechs Radsätze kleine Metallbleche zur Stromabnahme montiert.

Wartungsfreundlichkeit

Die DB-Elloks von Märklin und Piko sind in einer Klarsicht-Blisterschale mit übergeschobenem Schutz sicher gebettet. Beides ist in einem Karton stoßfest eingeklemmt, der zusätzlich noch eine aufschiebende Kartenumhüllung hat. ESU verwendet einen deutlich größeren Karton mit Schaumstoffeinlage und Kunststoffrahmen, in dem die Lok mittels einer Schraube befestigt ist. Die Roco-103 liegt in einer Schaumstoffumhüllung, diese wiederum in einem stabilen Karton mit Deckel. Alle Modelle sind somit gut vor Transportschäden geschützt.

ESU – Das farbige DIN-A5-Heft enthält neben Vorbildinformationen auch Hinweise zum Betrieb unter Gleich- oder Wechselstrom ohne bzw. mit Schleifer, die Funktionstastenbelegung mit ausführlichen Erklärungen, Tipps zu den Decodereinstellungen und Wartungsarbeiten. Für den Wechsel des Haftreifens muss zunächst die jeweilige Zugstange abgeholt und der Getriebedeckel abgeschraubt werden. Erst dann kann der Radsatz entnommen werden. Die Ersatzteillisten können von der ESU-Internetseite heruntergeladen werden. Ein Abschmieren der einzelnen Antriebskomponenten ist laut Betriebsanleitung nicht erforderlich, da die werkseitig aufgetragene Fette und Öle für eine dauerhafte Schmierung sorgen.

Märklin – Im üblichen, mehrsprachigen DIN-A6-Heft werden die Digitalfunktionen und Zurüstmöglichkeiten erklärt sowie Servicehinweise gegeben. Für den Haftreifenwechsel müssen die Drehgestellblenden mittels drei Schrauben gelöst werden. Anschließend kann man den Radsatz entnehmen. Die Zahnräder sind für das Abölen über eine Wartungsoffnung erreichbar.

Piko – Auf einem gefalteten DIN-A3-Blatt werden Demontage-, Zurüstmöglichkeiten

und Digitalfunktionen erklärt sowie alle Ersatzteile aufgelistet. In einem DIN-A6-Heft sind Vorbildinformationen, Sicherheits- und Wartungshinweise sowie die Schnittstellenbelegung auf zwölf DIN-A6-Seiten zusammengefasst. Bei häufigem Fahrbetrieb sind die Achslager und die über Wartungsöffnungen zugänglichen Zahnräder regelmäßig mit einem Tropfen Öl abzusmieren. Wie man die Radsätze herausnimmt, wird leider nicht textlich beschrieben.

Roco – Die dreisprachige und auf vier DIN-A4-Seiten zusammengefasste Bedienungsanleitung enthält in zehn Skizzen die wichtigsten Infos für Inbetriebnahme, Zurüstung und Wartung. Der Haftreifenwechsel ist problemlos nach der Demontage der Getriebeabdeckung möglich.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

ESU	☐ (1,9)
Märklin	☐ (1,8)
Piko	☐ (2,0)
Roco	☐ (2,1)

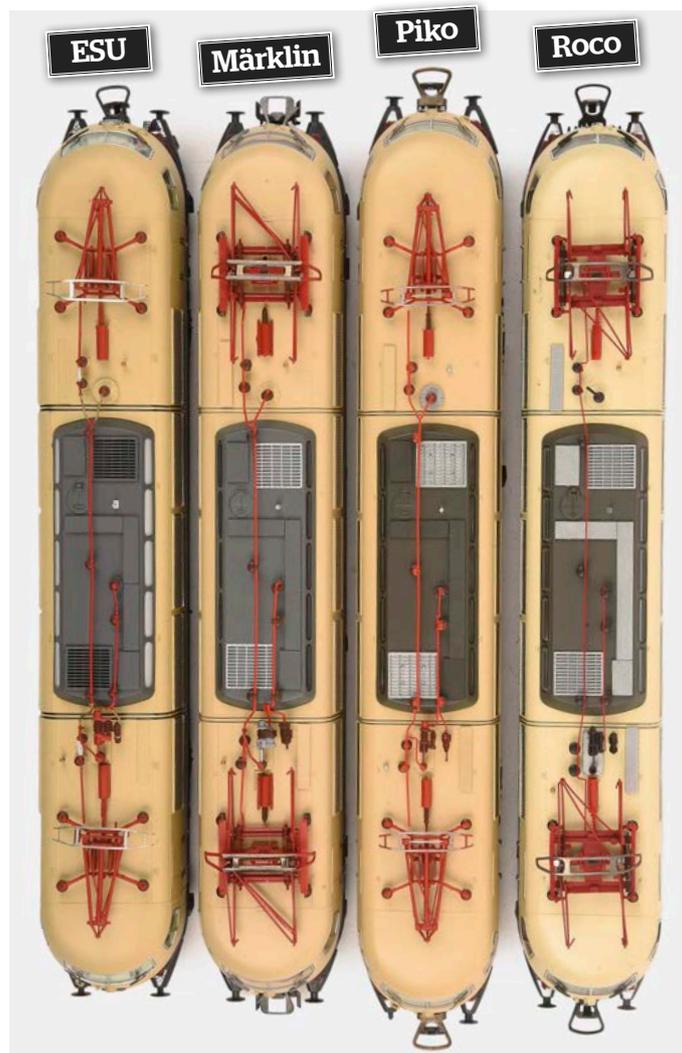
OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Optisch sind alle vier Modelle für den Anlagenbetrieb gut geeignet und können problemlos auch nebeneinander eingesetzt werden. An den maßstäblichen Aufbauten und den angebrachten Details, die allesamt den Auslieferungszustand wiedergeben, findet man erst auf den zweiten Blick leichte Unterschiede. Im Original bestehen die Aufbauten aus den beiden auf dem Brückenrahmen aufgeschraubten Führerhäusern und den drei abnehmbaren Hauben. Die äußeren Hauben sind dabei an den Führerstandsrückwänden angeschraubt und dehnen sich bei Wärmeentwicklung zur Mitte hin aus. Die Dehnfugen mit den steifen Dehnprofilen sind bei allen vier Modellen angedeutet und farblich hervorgehoben. Auch der mittige Dachaufsatz mit fünf Fenstern pro Seite für guten Tageslichteinfall wurde an allen Modellen entsprechend dargestellt.

Fahrwertetabelle				
	ESU 103 198 DB	Märklin 103 167 DB	Piko 103 227 DB	Roco 103 195 DB
Langsamfahrtverhalten				
v_{\min} digital	< 2 km/h bei FS 1	< 2 km/h bei FS 1	3,0 km/h bei FS 1	6 km/h bei 3 V
Streckenfahrtverhalten				
v_{Vorbild} digital	200 km/h bei FS 115	200 km/h bei FS 121	200 km/h bei FS 101	200 km/h bei 10 V
v_{\max} digital	211 km/h bei FS 128	214 km/h bei FS 128	181 km/h bei FS 128	238 km/h bei 12 V
Auslauf aus v_{\max}	500 mm*	410 mm	150 mm	440 mm
Bremsweg digital aus v_{\max}	2.500 mm	2.050 mm	1.800 mm	–
Zugkraft Ebene bei v_{\max}	1,0 N	3,6 N	1,3 N	1,6 N

* mit Pufferkondensator



Bei den Dachansichten fallen die vorbildgerecht verschiedenen Stromabnehmer sowie die Einföhrung der Laufbleche und Gitter ins Auge

ESU – Am ansprechend gezeichneten vierten Gehäuse sind die Griffstangen freistehend ausgeführt, UIC-Steckdosen angesteckt und zierliche, allerdings leicht abstehende Scheibenwischer montiert. Die Führerstände sind vorbildgerecht mehrfarbig eingerichtet und

einseitig mit einem Lokführer bestückt. Der „Dachgarten“ wirkt vorbildgerecht, wobei die Einholm-Stromabnehmer im eingefahrenen Zustand leicht schief stehen. Leider sind die zehn Fenster der Dachhaube weiß hinterlegt, sodass man vom Traforaum nichts sehen kann.

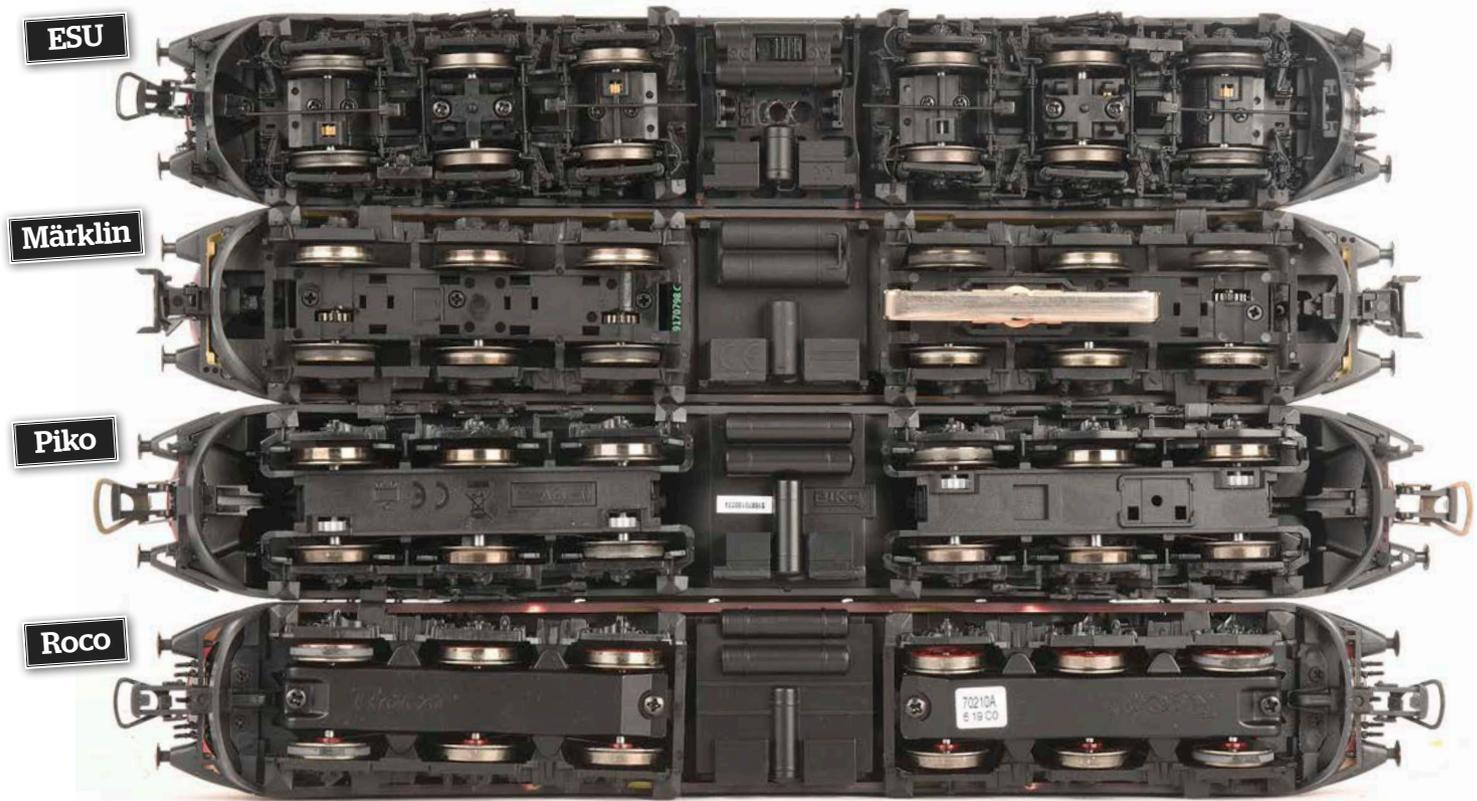
Märklin – Die Göppinger Konstruktion verfügt über die identischen Anbauteile, nur dass die Bohrungen für die festsitzenden Griffstangen noch deutlich neben diesen zu erkennen sind. An der Front hatten nicht alle 103 die schrägen Haltegriffe neben der UIC-Steckdose, weshalb sie am Märklin- (und Roco-)Modell fehlen. Beide Führerstände sind detailliert eingerichtet, der „Dachgarten“ ist komplett wiedergegeben.

Piko – Bei einigen Details haben die Sonneberger eigene Lösungen gefunden, so hat man beispielsweise die oberen, versenkten Griffstangen nur angedeutet und lackiert, während die an Rahmen und Front freistehend sind. Auch die UIC-Steckdosen und lackierten Scheibenwischer wurden nur angeformt und liegen deshalb exakt und bruchunempfindlich an den Scheiben an. Die einfarbigen Führerstände sind mit einem angeformten Fahrschalterhandrad ausgestattet; der Dachbereich ist mit allen Bauteilen versehen.

Roco – Am Lokgehäuse sind alle Details angesteckt, wobei die Bohrungen der seitlichen Griffstangen auch hier etwas zur groß wirken. In einem der angedeuteten Führerstände ist ein Lokführer vorhanden. Die Dachpartie wirkt bei Roco am besten, nicht weil er mehr Details aufweist, sondern weil einige Laufbleche farbig abgesetzt sind.

Fahrgestell

Da bei dieser Baureihe die geschweißten Drehgestelle in den Brückenrahmen hineinreichen, sind aus der normalen Perspektive nur die Achslager samt -führung und



Bis auf ESU haben alle auf eine teure Darstellung der nicht einsehbaren und bruchempfindlichen Details am Drehgestell verzichtet

Federung sichtbar, die auch an allen vier Modellen nachgebildet sind. Dem Modellbahnbetrieb geschuldet, sind in den Schürzen Nuten vorgesehen, die ein Ausschwenken der Bügelkupplungen ermöglichen.

ESU – An den Drehgestellen sind nahezu alle technisch umsetzbaren Details nachgebildet, wobei selbst die zur Zug- und Bremskraftübertragung genutzten Zugstangen an der Unterseite freistehend dargestellt sind. Ab Werk ist außerdem bereits eine Lokseite mit geschlossener Schürze und allen Details am Pufferträger versehen, was bei einer Schnellzuglok ohne Rangieraufgaben auch für Betriebsbahner akzeptabel ist.

Märklin – Die plastisch gravierten Drehgestelle am Göppinger Modell entsprechen dem Original, kommen aber nahezu ohne empfindliche Ansteckteile aus. Die Pufferträger mit montiertem Kupplungshaken können zugestüst werden.

Piko – In Sonneberg hat man den besten Kompromiss gefunden und die sichtbaren Teile am Drehgestell graviert bzw. angesetzt, dabei aber auf jegliche De-



Bei Märklin und Piko lassen sich die Führerstände leicht ausbauen, um sie mit Lokführer zu bestücken, bei ESU und Roco sind sie bereits werkseitig zugestiegen

tails an der Unterseite verzichtet. Am Pufferträger wurden neben den Kupplungshaken auch die Bremsschläuche angedeutet. Dadurch, dass in Radien die Schürze mit der Kupplung ausschwenkt, konnte diese geschlossen dargestellt werden.

Roco – Auch beim älteren Ellokkmodell dieses Tests sind an den Drehgestellen alle Bauteile weitgehend vorbildgerecht dargestellt, allerdings praxistauglich nur im sichtbaren Bereich. An den Fronten findet man ebenfalls Kupplungshaken und gekürzte Bremsschläuche, allerdings etwas grober als bei Pikos Neukonstruktion.

Räder

ESU/Märklin – Die im Anlagenbetrieb und selbst in der Vitrine kaum sichtbaren Radsätze sind galvanisch dunkel eingefärbt.

Piko/Roco – Beide Hersteller haben die Radseitenflächen rot ausgelegt und ähnlich profiliert gefertigt. Die Metallradreifen sind galvanisch behandelt und entsprechend dunkel.

Farbgebung

Alle Serienloks erhielten ab Werk die purpurrot/beigefarbene TEE-Lackierung. Neben RAL 1001 wurde allerdings auch das etwas hellere RAL 1014 (Elfenbein) für den Lok-

kasten verwendet. Die Dachhauben wurden in RAL 7012 (Dunkelgrau), die Stromabnehmer in RAL 3000 (Feuerrot), der Brückenrahmen in RAL 3004 (Purpurrot) sowie 7021 (Schwarzgrau), das Fahrwerk in RAL 9005 (Tiefschwarz) und die Lüftergitter in RAL 9006 (Weißaluminium) lackiert.

ESU/Märklin/Piko – Alle drei Lokmodelle wurden sauber in den oben genannten Farbtönen lackiert. Einzig die Dachhaube wirkt bei Piko etwas dunkler, und an der Märklin-Lok fallen die etwas glänzenderen seitlichen Lüftungsgitter auf. Alle aufgetragenen Zierlinien sowie Farbtrennkanten sind ohne Beanstandungen.

Roco – Krupp hat wohl offensichtlich für das Lokgehäuse den helleren Farbton RAL 1014 gewählt, weshalb das Roco-Modell unter den Testkandidaten besonders auffällt. Das mindert aber nicht die Fertigungsqualität der Österreicher, die zusätzlich auch die Dachtritte in RAL 9006 lackiert haben.

Beschriftung

ESU – Die von Krauss-Maffei und Siemens gebaute und im

Bw Hamburg-Eidelstedt beheimatete 103 198 hat ihre zweite Abnahme am 27. April 1972 erhalten. Diese Anschrift sowie andere technische Angaben sind vorbildgerecht und sauber aufgebracht. An den Fronten sind die Loknummern und das DB-Logo als Aluminiumguss-Imitat erhaben dargestellt.

Märklin – Die 103 167 wurde ebenfalls von Krauss-Maffei/Siemens gebaut, wie die Aufdrucke verraten. Allerdings ist sie im Bw München Hbf stationiert und hat ihre aktuelle Untersuchung bei der 1. Abnahme am 30. August 1971 erhalten. Sie trägt vorbildgerecht bis Lok 175 an allen vier Seiten die sauber aufgedruckten DB-Embleme sowie an den Fronten erhabene Lokschilder.

Piko – Erst am 14. September 1973 erhielt die 103 227 ihre erste Abnahme im Münchner Krauss-Maffei-Werk, von dem sie anschließend zu ihrer Heimatdienststelle Hamburg-Eidelstedt fuhr. An den Fronten sind erhabene DB- und Lokschilder vorhanden sowie an den Seiten Logo und Anschriften sauber aufgedruckt.

Roco – In Opladen wurde die von Krupp/AEG gefertigte und in Frankfurt (M) beheimatete 103 195 am 25. Februar 1972 erstmals abgenommen. Das schwarz/silberfarbene DB-Zeichen ist an den Fronten oberhalb der erhabenen roten Lokschilder aufgedruckt. Wie bei den anderen Testkandidaten sind alle Anschriften vorbildgerecht und griffest aufgedruckt.

Beleuchtung

Die Lampen des für die Epoche IV typischen Dreilicht-Spitzensignals sind bei allen Testkandidaten gut am Gehäuse angeformt, mit Glaseinsatz versehen und von einem bei ESU und Roco glänzenden und bei Märklin und Piko etwas matten Chromring umgeben. Bei den digitalen Modellen lassen sich u. a. auch die LED im Führerstand und Maschinenraum zuschalten.

ESU/Märklin – Das Spitzensignal gibt gut den Farbton von Glühlampen wieder. Die Innenraumbeleuchtung erscheint dagegen etwas zu hell.

Piko – Das Spitzensignal wirkt etwas zu weißlich für eine Lok aus den 1970er-Jahren.

Roco – Bereits im unteren Geschwindigkeitsbereich ist die Front- und Schlussbeleuchtung gut zu erkennen.

ERGEBNIS	
OPTISCHE WERTUNG	
ESU	(1,7)
Märklin	(2,0)
Piko	(1,7)
Roco	(1,8)

FAZIT DES TESTERS

Alle vier Schnellzugloks sind für den Anlageneinsatz gut geeignet. Der Unterschied liegt wie so oft im Detail und in den persönlichen Vorlieben hinsichtlich der Digitalausstattung. Testsieger wird mit knappem Vorsprung die ESU-Ellok – deren überarbeitete und dann teurere Wiederauflage vorbereitet wird. Daher müssen sich Interessenten derzeit mit den beiden Zweitplatzierten Märklin/Trix und Piko zufriedengeben oder die knapp dahinter platzierte Roco-Maschine wählen.

ESU (1,8) – Wer eine der in den Handel gekommenen Maschine mit digitaler Vollausrüstung erwerben konnte, wird diese regelmäßig einsetzen. Mit rund 500 Euro ist die Digitallok zwar teuer, aber für den IC/TEE-Betrieb auf der digitalen Modellbahn uneingeschränkt zu empfehlen.

Märklin (1,9) – Das von seiner Grundkonstruktion für den Dauereinsatz auf Modellbahnanlagen konzipierte Modell ist speziell für jene Betriebsbahner ideal, die die Lok auch vor schweren Zügen oder in steilen Gleiswendeln einsetzen möchten. Die Digitalfunktionen sowie der Spielwelt-Modus bilden weitere Kaufanreize.

Piko (1,9) – Dass hochwertige Neukonstruktionen nicht mehr zum Schnäppchenpreis zu haben sind, ist nun auch in Sonneberg feststellbar. Doch die digitale Maschine kann überzeugen, auch wenn während unserer Probefahrten ein Pufferteller verloren ging. Wer es preiswerter mag, kann erfreulicherweise auch die ebenso gute Analoglok erwerben.



Die Drehgestellblenden sind unterschiedlich umgesetzt, wobei bei allen die wichtigsten Baugruppen angedeutet sind MM (22)

Roco (2,0) – Als Ersatz für unser nicht mehr lieferbares Testmuster hat Roco die 103 174 als digitales Gleich- (7510001) und Wechselstrommodell (752-) für 364,90 € angekündigt. Da Optik und Fahrdynamik stimmen, ist die farblich etwas auffälligere Maschine eine Bereicherung für jede Loksammlung. MM

Leserbriefe

■ Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, em 11/22 + 3/23

Weg vom Auto, hin zu Bahn

Die Anmerkungen, die im Leserbrief zur NBS Wendlingen – Ulm gemacht wurden, sind zu kurz gedacht. Ob 260 Millionen Euro für eine Minute Zeitgewinn, der höhere Energieverbrauch der Fahrzeuge oder die Umweltbelastung beim Bau der Strecke gerechtfertigt sind, sind einfach der Preis für den Versuch, den noch umweltschädlicheren Kraftfahrzeugverkehr einzudämmen. Nur Neubaustrecken ergänzt um Ausbaustrecken schaffen die Kapazität und Attraktivität für mehr Bahnverkehr. Dazu gehört natürlich auch der Bau von Tunneln in der bergigen südlichen Bundesrepublik. Weshalb im Gefälle der NBS schneller gefahren werden kann als auf der Geislinger Steige, ist schnell erklärt: Die zulässige Geschwindigkeit wird bestimmt von der Trassierung, den Bogenradien und dem erforderlichen Bremsweg und nicht von der Fahrzeugbauart. Während die NBS einen kleinsten Bogenhalbmesser von 2.300 Metern hat, sind das auf der Altstrecke teilweise unter 300 Meter. Um mit einem Bremsweg von 1.000 Metern bei herkömmlichen Vor- und Hauptsignalen auszukommen, muss im starken Gefälle die Geschwindigkeit reduziert werden. Anders ist das bei Strecken mit LZB- oder ETCS-Ausrüstung – hier erfolgt die elektronische Signalsicht über 13 Kilometer hinweg. *Rainer Hauguth, Bayreuth*

■ ET 30 im Süden, em 1/23

Fahrt 1965 nach Stuttgart

Mit großem Interesse habe ich diesen Beitrag gelesen, möchte allerdings darauf hinweisen, dass eine Abhandlung zu den Einsätzen der ET 30 im Raum Stuttgart fehlt. Es muss im Jahr 1965 gewesen sein, als ich mit meinem Fahrrad bei meiner Großmutter in Reutlingen im Urlaub war. Am Ende der Ferien war das Wetter so schlecht, dass ich die Rückreise nach Stuttgart mit dem Zug antrat. Als ich im Hauptbahnhof Reutlingen mit meinem Rad wartete, rollte ein Elektrotriebzug aus Tübingen kommend als Eilzug an den Bahnsteig heran. Schnell gab ich meinen Drahtesel vorn am Gepäckabteil ab und suchte mir weiter hinten im Zug einen bequemen Sitzplatz am

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, 18. April und Dienstag, 2. Mai

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



Fenster. Das war damals eine sehr elegante Fahrt nach Stuttgart.

Hans-Joachim Baumeister, Erfurt

Anm. d. Red.: Unser Autor, Dr. Brian Rampp, ist sich sicher, dass das damals kein ET 30 gewesen sein kann und weiß auch, welcher Triebzug seinerzeit in Reutlingen ankam: „Der Leser fuhr nicht in einem ET 30, denn diese Baureihe war nie in der BD Stuttgart zu Hause. Er reiste mit hoher Wahrscheinlichkeit in einem Triebzug der Baureihe ET 56, die zwischen 1952 und 1970 in sieben Einheiten beim Bw Tübingen beheimatet war und zwischen Tübingen und Stuttgart pendelte.“

■ Formsignale, em 1/23

Technische Überbleibsel

In Ergänzung zum Artikel möchte ich darauf hinweisen, dass im Netz der Hamburger S-Bahn zwischen Klein

Flottbek und Sülldorf noch Flügelsignale mit den dazugehörigen elektromechanischen, in Sülldorf sogar rein mechanischen Stellwerken arbeiten, während auf den übrigen Streckenabschnitten moderne Stellwerks- und Signaltechnik im Einsatz ist. Auf der Linie S 2 zwischen Altona und Bergedorf verkehren auf dem Abschnitt Berliner Tor – Bergedorf sogar vier vollautomatisch fahrende, digital gesteuerte S-Bahnzüge. In Sülldorf ist das mechanische Stellwerk über einen Seilzug mit einer Schranke verbunden. Ein- und Ausfahrten Richtung Rissen sind nur bei geschlossenen Schrankenbäumen möglich. *Harald Timm, Hamburg*

Der Technikbeitrag über Formsignale wurde als Nischenthema sehr gut und interessant aufgebaut. Die Übersichtskarte als wahre Fleißarbeit gibt



Im Frühjahr 1965 weilte 22 070 der Deutschen Reichsbahn in Hof (Saale), um den D-Zug nach Dresden zurückzuführen *Peter Schramm*

einen Hinweis auf Orte mit Formsignalen. Ich möchte auf einen weiteren Bahnhof verweisen: In Düsseldorf-Reisholz/Übergabe Henkelwerke/Industrierterrain D-Reisholz (IDR) zur DB AG sind noch einige Formsignale samt Stellwerk in die Fahrtrichtungen Köln und Düsseldorf vorhanden. Gut sichtbar sind diese vom S-Bahnhof Düsseldorf-Reisholz aus oder natürlich bei Vorbeifahrt aus dem Zugfenster. *Reinhard Ockel, Monheim*

■ DR-Baureihe 22, em 2/23

Erinnerungen an Hof 1965

Vielen Dank für den Artikel zur Reichsbahn-Baureihe 22. Schön, dass diese formschöne Lokomotivbauart einmal ausführlich gewürdigt und ihre wenig bekannte Entstehungsgeschichte eingehend beleuchtet wurde. Beim Lesen des Artikels erinnerte ich mich an Fotos dieser Baureihe, die ich am 14. März 1965 im Bahnhof Hof (Saale) und von 22 070 im Bahnbetriebswerk Hof aufgenommen habe, als sie restauriert und für den D-Zug München – Dresden aufbereitet wurde. Kurze Zeit später fuhr sie mit ihrem schweren Zug davon. *Peter Schramm, Verden*

Leistungsabweichungen

Im Artikel über die DR-22 machte mich in der Tabelle mit technischen Daten eine Angabe stutzig: Die indizierte Leistung mit 1.690 PSI ist anzuzweifeln. Sollte die 22er wirklich nur um 70 PSI stärker sein als die P 10 in der Ursprungsausführung? Der Autor bemerkt auf Seite 16 richtig, dass die 22er bei 70 kg/qm.h Heizflächenbelastung 1.690 PSe leistet, daraus lässt sich eine indizierte Leistung von 1.950 PSI errechnen. Das deckt sich mit einem Aktenvermerk des Lokausschusses an die HvM vom 11. Mai 1960, wo ebenfalls von 1.950 PSI die Rede ist (Lucas/Schnabel: Die Baureihe 01^f, Seite 32).

Dr. Arno Sturm, Stuttgart

Anm. d. Red.: Unser Autor und Reichsbahn-Experte, Dirk Endisch, hat sich der Sache nochmal angenommen und kann Folgendes klarstellen: „Für die Berechnung der Schlepplasten(-tafel) für die Baureihe 22 wurde im Hinblick auf eine Leistungsreserve eine indizierte Leistung von 1.690 PSI angenommen. Daher findet sich dieser Wert auch in den einschlägigen Veröffentlichungen.“

chungen. Bei den Messfahrten mit der 22 001 wurden als höchste indizierte Leistung 1.930 PS ermittelt.“

■ **Stellwerk Hannover, em 3/23 Funktionen der Personen**

Mir stellt sich die Situation auf dem Bild etwas anders dar: Der Herr ganz links ist der damalige Präsident der BD Hannover. Der den Stelltisch erklärende Herr daneben ist vermutlich der damalige Signaldezernent der Direktion. Der, wie Sie schreiben, etwas skeptisch blickende Herr in Dienstkleidung ganz rechts kann aufgrund von Dienstmütze und Kragenspiegel nur der damalige Dienststellenleiter, also Bahnhofsvorsteher von Hannover Hbf sein. Ich finde es gut, derartige Bilder im em zu sehen. *Gerhard Griefsmayr, Markt Schwaben*

■ **Viessmann-System Car Motion, em 3/23**

Magnetisch bewegte Tram

Beim neuen Straßenverkehrssystem kommt mir als Hobby-Straßenbahner ein verwegener Gedanke: Rüstet man Straßenbahnmodelle – wie beispielsweise jene von Herrmann & Partner – je Radsatz (bei Zweiachsern) oder je Drehgestell (bei Vierachsern) entsprechend um, müssten sich doch auch Straßenbahnzüge bewegen lassen wie die gezeigten Lastkraftwagen – eventuell sogar rückwärts und im Rangierbetrieb? Man würde sich den ganzen Aufwand mit eingepflasterten Rillenschienen, komplizierten Weichenstraßen und damit verbundenen elektrischen oder digitalen Komponente sparen, denn eingelegte Magnetbänder und auf die Straßenbeläge gemalte Schienen würden völlig genügen. Wäre das nicht eine lohnende Marktlücke?

Michael Grunwald, Berlin

■ **HO-Baureihe 175 DB, em 3/23 Anderslautende Erfahrungen mit den Modellen**

Auch wenn die Märklin-Ellok nur 350 Euro kostet (und nicht 550 Euro, wie tabellarisch angegeben) und somit rund 200 Euro günstiger ist als das Brawa-Pendant, könnte man bei der Maschinenraumausstattung oder beim Fahrgestell (Stichwort fehlende Sandfallrohre) mehr erwarten. Der Sound ist wie leider



Das Schnabel-Modell der Bundesbahn-Baureihe 82 war die erste HO-Nachbildung der Neubautenderlokomotive

Heinrich Taurus

häufig bei Märklin-Digitalloks unbefriedigend. Hinsichtlich der Zugkraft hätte das Brawa-Modell eine deutlichere Abwertung verdient. Und auch das Lob im Fazit über dessen sehr gute Fahreigenschaften möchte ich hinterfragen, denn darüber lese ich andernorts etwas ganz Anderes. Der Tenor geht eher dahin: Märklin-Loks sind zum Fahren und Betriebmachen da, Brawa-Modelle besser nur zum Anschauen.

Heinrich Heinemann, Pfinztal

Mit Interesse habe ich den Vergleichstest zwischen den Modellen der Baureihe 175 von Brawa und Märklin gelesen. Der positiven Bewertung des Brawa-Modells in der Wechselstrom-Ausführung möchte ich nicht zustimmen. Das von mir erworbene Modell entgleiste auf meiner Anlage regelmäßig nicht nur auf Weichenabzweigungen, sondern auch auf geraden Streckenabschnitten. Dabei weist mein Gleisparcours mit Mindestradien von 420 Millimetern keinerlei Schikanen auf. Ein Blick in diverse Internetforen zeigt, dass mein Modell kein Einzelfall ist. Ursächlich ist offenbar eine unglückliche Konstruktion des Vorlaufradsatzes mit viel zu niedrigen Spurkränzen im Zusammenspiel mit einer von oben wirkenden Feder und einer hakeligen Kinematik der Deichsel, was die Lok letztlich empfindlich macht. Nach zeitraubenden Versuchen konnte ich dieses Manko durch Austausch der Vorlaufradsätze gegen solche mit höheren Spurkränzen aus einer alten Roco-E 16 sowie Änderungen im Bereich der Andruckfeder beheben, sodass ein Einsatz auf der Anlage nunmehr möglich ist. *Prof. Dr. Ralph Rödel, Göttingen*

■ **Baureihe 82 der DB, em 3/23 HO-Kleinserienmodelle**

Das im Beitrag gezeigte GB-Modell der HO-Baureihe 82 hatte ich seinerzeit gebaut. Alle Teile waren absolut

passgenau und ohne viele Nacharbeiten leicht zu montieren. Nachdem das Märklin-Fahrwerk der Baureihe 50 angepasst war, ließ sich das Lokgehäuse problemlos aufsetzen. Auch sämtliche Anbauteile passten exakt, sodass ein Supermodell entstand. Das Tenderlokomodell ist auf meiner Anlage noch heute nahezu im Dauereinsatz. *Rolf Burkhardt, Marktzeuln*

Auch Schnabel stellte die 82er her. Es gab je nach Kundenwunsch sehr aufwendige oder auch nur einfache und auf Robustheit ausgelegte Umbaumodelle auf Märklin-Basis. Die abgebildete Lok stammt aus Schnabels Anfängen, besitzt ein Getriebegetunttes und für den Gleichstrombetrieb umgebautes Märklin-G 800-Fahrwerk mit Spurkranz-überdrehten Radsätzen. Der Lokkessel hat seine Basis in der DA 800. Ich glaube sogar, dass die Wiesauer Firma seinerzeit als erster Modellbahnhersteller das HO-Modell der DB-Neubaurok auf den Markt brachte. *Heinrich Taurus, Augsburg*

■ **Verglichen & gemessen Detaillierungswahn**

Mit Sorge beobachte ich den Modellbahnmarkt mit Fahrzeugminiaturen voller ausufernder Elektronik und einer Detaillierung, die aus einem Meter Betrachtungsabstand gar nicht mehr wahrnehmbar ist. Beide Faktoren sind immense Preistreiber und aus meiner Sicht weder sinnvoll noch bezahlbar. Was ich vermisse, ist ein Forderungskatalog der Fachpresse an die Industrie: Wie wäre es beispielsweise mit einem rollfähigen Grundmodell ohne Antrieb, aber mit einem Print für gestufte Erweiterungspakete? Was ist aus der Kategorie „Triebfahrzeuge bis 100 Euro“ geworden? Wo bleibt die Debatte über die Preisentwicklung und deren Ursachen, damit das morgige Angebot wieder in das Budget von Jugendlichen und Neueinsteigern passt?

Jozef Osiecky, Reinheim/Odenwald

Ich möchte nicht so weit gehen und behaupten, die em-Tester seien die „Anstifter“ für den ansteigenden Detaillierungswahn bei Schienenfahrzeugmodellen der Gegenwart. Fakt ist jedoch, dass die Testergebnisse die Industrie oft herausfordern. Ich erwähne kurz einige Negativkommentare von Modelltestern aus verschiedenen Zeitschriften: „Rungen nicht beweglich, Innentriebwerk nur angedeutet, seitliche Schiebetüren an einem Güterwagen nicht zum Öffnen, Bremsgestänge am Wagenboden nur wenig strukturiert.“ Diese Details als Mängel zu sehen, ist aus meiner Sicht absolut daneben. Weshalb müssen Modelle nur für zahlungskräftige ausgeführt werden? Zu viele Details sind schön, aber auch schön teuer – und benötigt werden sie nie. *Hans Facchin, Basel/Schweiz*

Selbstverständlich sind Modellbahnhersteller an einer wohlwollenden Bewertung ihrer Modelle und die Redaktionen an zeitnah zur Verfügung stehenden Testmodellen interessiert. Gleichwohl zeige ich Verständnis für jeden Tester, der nach bestem Wissen und Gewissen der Leserschaft ein umfassendes Vergleichsergebnis präsentieren möchte. Hier einen allen Seiten gerecht werdenden Spagat hinzubekommen, dürfte die Kunst eines jeden Autors sein. Ich stelle jedenfalls fest, dass Hersteller zunehmend auf hochpreisige High-End-Modelle sowie Sonder- und Einmalserien setzen. Hier findet ein Wettbewerb auf dem Rücken der Mitte, also der „normalen“ Modell- bzw. Zimmereisenbahner statt. Eine in die Zeit passende Modellentwicklung bedarf Einsteigermodelle, die sich langfristig bedarfsorientiert modifizieren lassen. Piko zeigte hier noch vor Jahren löbliche Ansätze, gehört mittlerweile aber auch zu den „Strebern“ dieser Branche. Wettbewerbe wie „Das Goldene Gleis“ untermauern solche Tendenzen zusätzlich.

Hans-Jürgen Licht, Sigmaringen

■ **Korrigenda zu Heft 4, S. 39 Rechts-Links-Schwäche ...**

... und keiner hat's gemerkt: Auf dem Bild oben aus Herlasgrün geht Gleis 23 selbstverständlich nach links ab, nicht nach rechts. *FD*

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

01454 Radeberg

elriwa[®]
 Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter
 Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen
 A4 Abfahrt 84 . Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de . www.facebook.com/elriwa

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop
G - 0 - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren

www.elriwa.de



01855 Sebnitz

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
 Mo.–Fr. 08:00–18:00 Uhr | Sa. 10:00–16:00 Uhr

MBS Modell + Spiel GmbH
 Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de



01728 Gaustritz

www.Beckert-Modellbau.de
 Gebergrundblick 16, 01728 Bannewitz OT Gaustritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
 eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen Spurweiten !
 Farblich bereits fertig
 Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

Handarbeitsmodelle




10585 Berlin

MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, KEINE Versandlisten!

Beim Einkauf ab 50 EUR gewähren wir Ihnen auf fast* alle Modellbahnartikel 10 % Rabatt.

Seit über 100 Jahren für Sie da!

*außer Startsets, Hefte, Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderserien MHI + I+S, Reparaturen

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




Kleine Bahn-Börse

Achtung: Ab sofort werden nur noch per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:
Bettina.Wilgermein@verlagshaus.de
 und geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

Verkäufe E94 Tillig Faulhaber motor 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.

Hallo wahre EB-Fans: Biete sehr umfangreiche Sammlung in 5 Spuren seit 80 Jahren. Ca. 400 Loks, 900 Wagen, viele Raritäten, viele Filme, viel Literatur. Bei Interesse: Tel.: 033458/30629 ab 17 Uhr oder schriftlich.

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 G

Hallo wahre EB-Fans: Biete sehr umfangreiche Sammlung in 5 Spuren seit 80 Jahren. Ca. 400 Loks, 900 Wagen, viele Raritäten, viele Filme, viel Literatur. Bei Interesse: Tel.: 033458/30629 ab 17 Uhr oder schriftlich.

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 o. wkuli@t-online.de.

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 G

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, MU21@gmx.de.

www.carocar.com

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder red_dust61@web.de.

www.Modellbau-Gloekner.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. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modellbahnritzer.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenord-

nung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

Verkäufe H0

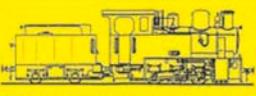
Verkäufe Modelleisenbahn Spur H0, Neu- und Gebraucht, Gleichstrom/ Wechselstrom. Tel.: 0151/53150992

Märklin 45646 USA-Box Car Set UP € 200, Märklin 45800 Hopper Car Set Union Pacific 3 Stück a € 80, Märklin 45647 Double Door Box Car Set € 100, Märklin UP Caboose 45702 gelb € 50. Märklin Pers.w.Langenschwalb. DB 3 x 43060 1 x 43080, 1 x 43050, 1 x 43040 je € 38, nur komplett, alles neu original verpackt. gudrun.regenhardt@web.de

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 € ; Rocco: Diesel NOHAB NSB Ep 3/4 160 € ; E-Lok Ae 6/8 BLS braun 155 € ; E 491 gläserner Zug olympiablau 80 € ; Güterwag Set EP II mit 8 Wagen 50 € ; Zugset KBayStsB EP I 60 € ; Alle Artikel in OVP und unbenutzt; weitere Artikel auf Anfrage. Diverse

Nächster Anzeigenschluss:
04. 05. 2023

10589 Berlin



Modellbahnen am Mierendorffplatz
märklin Shop Berlin
10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de
Ihr
Auch Second-Hand!
freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft
mit der ganz großen Auswahl
Mo., Mi., Do., Fr. 10.00–18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/344 93 67, Fax: 030/345 65 09

10789 Berlin



modellbahnen & modellautos
Turberg
Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins.
Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!
Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!
Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!
Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr · Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/2199900 · Fax 21999099 · www.turberg.de

12105 Berlin



Modellbahn Pietsch Prühßstr. 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. Einzelstückel Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 EUR Versand)

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

10789 Berlin

Sammlungen Einzelstücke Raritäten



ANKAUF

MICHAS BAHNHOF
Nürnberger Str. 24a
10789 Berlin
Tel 030 - 218 66 11
Fax 030 - 218 26 46
Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
www.michas-bahnhof.de

28865 Lilienthal



MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
haar.lilienthal@vedes.de
Richtig beraten von Anfang an!
Öffnungszeiten: Mo.-Fr 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

HP 1 Hefte von Willy Kosak à 7 € Tel. 0170 2119147.

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

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 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.

Biete in HO 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, Kasette 60 Jahre Piko. E04 3-D-Zugwagen € 250. Möglichst komplett. Tel.: 0176/54429612.

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

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

www.modellbahn-keppler.de

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

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

Gesuche HO

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

Tierfiguren:
www.Klingenhoefer.com

Suche: PIKO H0 38271 DB-Version, Sachs. Kohletender H0 Roco/Liliput. HO Gleisplanbücher aller Art, von Alt – Neu. HO-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, alle gegen Gebot: Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

Kiss **Westbahn ÖBB Liliput** L133926, Telefon: 089/8111508

www.mbs-dd.com

Suche Modelleisenbahn alle Spurweiten + Firmen, nur neu oder neuwertige Modelle anbieten. Diskrete und seriöse Abwicklung ist selbstverständlich. Tel.: 0172/2020433, wfried33@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; Tel: 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-uerrdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

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. Wir freuen uns auf Nachricht. G

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel. 07156-34787.

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

30159 Hannover

Train & Play
 Modelleisenbahnen · Modellautos · Modellflugzeuge
 Hildesheimer Str. 428 b
 30519 Hannover
 Tel. (0511) 2712701
 www.trainplay.de

DENKEN SIE AN DIE NEUE ADRESSE!
 SEIT ANFANG SEPTEMBER SIND WIR IN DER
 HILDESHEIMER STR. 428 B, 30519 HANNOVER

30159 Hannover

Modellbahnsonderpostenmarkt
 Modelleisenbahnen, Modellautos, Modellbahnzubehör und, und, ...
 Sonderposten, Auslaufmodelle, Einzelstücke, Restposten und, und, ...

TRIX T22890 BR 78.10 DIGITAL M. SOUND	439,99
MÄRKLIN 39781 BR 78.10 DIGITAL M. SOUND	439,99
MÄRKLIN 39650 BR 65 DB III DIGITAL M. SOUND	419,99

Weitere Angebote unter www.trainplaysonderposten.de
 Train & Play KG, 30519 Hannover, Hildesheimer Str. 428 b, Tel: 0511/2712701,
 E-Mail: info@trainplaysonderposten.de

40217 Düsseldorf

Das Fachgeschäft
 auf über 500 qm • Seit 1978
Der Online-Shop
www.menzels-lokschuppen.de
 Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90



40723 Hilden

www.modellbahn-kramm.com
 40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, 📠 02103-55820, @ kramm.hilden@t-online.de
 YouTube facebook

Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen
 Preiswerter und sicherer Versand – weltweit
Seit 37 Jahren für Sie am Zug



42289 Wuppertal

Riesig!

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

Modellbahn Apitz
 günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten
 Heckinghauser Str. 218
 42289 Wuppertal
 Fon (0202) 626457
 www.modellbahn-apitz.de

44141 Dortmund

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²
 – Seit 1978 –
MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI
 DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227
 44141 Dortmund
 Telefon 0231/ 41 29 20
 info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de

Kleine Bahn-Börse

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 – Danke.

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle
 HENICO KAUFF Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modell-manufaktur.de

Runde Tankstelle Passantenschutz Alte Feldscheune

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, 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.

Verkäufe Große Spuren

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201-697400, Fax 0201-606948 oder hermann.goebels@t-online.de

www.modellbahn-kepler.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

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

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
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 G

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

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlung. 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. Telefon: 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

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, MU21@gmx.de

[modellbauvoth](http://modellbauvoth.de)

Verkäufe

Literatur, Bild und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

Hallo wahre EB-Fans: Biete sehr umfangreiche Sammlung in 5 Spuren seit 80 Jahren. Ca. 400 Loks, 900 Wagen, viele Raritäten, viele Filme, viel Literatur. Bei Interesse: Tel.: 033458/30629 ab 17 Uhr oder schriftlich.

Verkaufe gebundene Hefte Modelleisenbahner JG. 1952-1958, 1968-

45239 Essen

ESSEN	STUTTGART
Limbecker Platz 11 0201.74758544	Löffelstr. 22 0711.75864339
Modellbahn West Modelleisenbahnen	märklin Store VERSAND + REPARATUR www.modellbahn-west.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

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

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

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

seit 1977 **Lokschuppen Hagen-Haspe** seit 1977
Exklusive Modelleisenbahnen
Und mehr ... vieles mehr

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

73630 Remshalden

Modelleisenbahnen und Spielwaren auf über 1000 m² mit Top-Beratung!

JETZT VORBESTELLEN
ALLE SPUREN!

NEUHEITEN
2023

SPIELWAREN
FACHMARKT
★★★★★

Wilh.-Enble-Straße 40
73630 Remshalden
Tel. (0 71 51) 7 16 91
www.ee-spielwaren.de

1988; 5 €/Jahrgang oder VB Reich Oderwitz 035842/39102 (AB)

- www.modelleisenbahn.com
- www.wagenwerk.de
- Feine Details und Eisenbahnmodelle
- www.nordbahn.net
- Qualität, Auswahl, preiswert**
- 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 ältere 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

Nächster Anzeigenschluss:
04. 05. 2023

Gesuche Dies und Das

NEU: Onlineverkauf „bahnVideo/bahnVerlag“: SHOP www.alpha-cam-video.de: 150 DVD's Bahn u. 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 MODELLEISENBÄHNEN 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. Bitte alles anbie-

ten. 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 hvo@gmx.com.

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

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

bahn-kaarst.de oder the.norseman@web.de. Wir freuen uns auf Eure rege Teilnahme!

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-Belichtung 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 -

www.modellbahnen-berlin.de

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

72622 Nürtingen

RITTER
RESTAURATIONEN
REPLIKA
ERSATZTEILDIENT



- 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.

Freudenstadt / Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, 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 anfordern.

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

Mit Millimeter-Anzeigen
im eisenbahn magazin
erfolgreich werben!

Börse
Auktionen und Märkte

modellbahnboerse-berlin.de jeweils von 10-14 Uhr, 06.05.23 Zwickau Stadthalle, 07.05.23 Dresden Alte Mensa, 18.06.23 Berlin FreizeitForum, Jeweils von 10-14 Uhr, Herzog 01736360000

16.04.: Vellmar, Mehrzweckhalle-Frommershausen, Pfadwiese von 13-17 h, 30.04.: Bebra, Lokschuppen, Gilfershäuser Str. 12, 06.05.: Leipzig, Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190, 13.05.: Erfurt, Thüringenhalle Werner-Seelenbinder-Str. 2, Jeweils von 10-15 h (außer Vellmar) Tel.: 05651/516, Tel.: 05656/923666 (ab 20 h), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de G

Nächster Anzeigenschluss: 04. 05. 2023

Der Modell-Eisenbahn-Club Wuppertal e. V. lädt ein zum

**Modelleisenbahn
Hallenflohmarkt**

SA., 6. MAI 2023

11:00 - 17:00 Uhr
Eschenstraße 81
42283 Wuppertal



Bei Fragen zu Veranstaltung oder Buchung: 0202 708677



Terminkalender 2023
Eisenbahnfreunde Taunus e.V.

14.05. Eschborn Hauptstraße 14 11 – 16 Uhr, Modellbahn-Ausstellung
29.10. Eschborn Hauptstraße 14 11 – 16 Uhr, Modellbahn-Ausstellung
3.12. Eschborn Stadthalle 9:30 – 15 Uhr, Modellbahn-Tauschmarkt
info@eisenbahnfreunde-taunus.de

Bahnreisen

Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr. Wir empfehlen Ihnen, sich vor Besuch beim Veranstalter rückzuversichern.

17. bis 21. Juli 2023
**Dampf-Alpin: 3 Dampfzüge,
3 Pässe und 2 Seen**

Mit Dampfzügen der Zillertalbahn, der Pinzgauer Lokalbahn und der Achenseebahn entdecken Sie das wunderschöne Zillertal, Zell am See und den Achensee. Zahlreiche Führungen und Besichtigungen runden das Programm ab. Anreise ab allen DB-Bahnhöfen mit Gruppenreise ab/bis München Hbf. Sie wohnen im 4-Sterne Hotel „Cafe Zillertal“ in Strass im Zillertal.

Info, Buchung, Prospekt: DNV-Touristik GmbH, Bolzstraße 126, 70806 Kornwestheim, Telefon: 07154 131827, Email: info@dnv-tours.de www.dnv-tours.de

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.

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
Bahnrundreise 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.

01. – 13.10. Im Wüsten-Express durch Ost-Marokko

Mit Zug und Schiff nach Afrika. Hier reisen Sie im Wüsten Express Sonderzug durch den Osten Marokkos. Sie entdecken das unbekannte Ost-Marokko, große Dünen, grüne Oasen und die Königstadt Fés.

Infos, Buchung, Katalog:
**Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2,
79856 Hinterzarten.**
Tel. 07652/917581, e-mail: info@bahnreisen-sutter.de oder
Internet: www.bahnen.info

Werden Sie zum **SPEZIAL**isten



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/

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.bus-und-bahn-und-mehr.de



Termine

- 22./23. April, Neupetershain:** Saisoneroöffnung mit 5-Zoll-Gartenbahn und Oldtimern. Info: www.modellbahn-neupetershain.de
- 28. April bis 1. Mai, Pietrarsa/Italien:** Modellbahnausstellung im Eisenbahnmuseum. Info: www.ferrovieinminiatura.eu
- 29. April, Brand-Erbisdorf:** Gartenbahn-Fahrtag. Info: www.eisenbahnverein-langenu.de
- 30. April, 1./28./29. Mai, Gütersloh:** Betriebstag der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth. Info: www.dkbm.de
- 30. April, 21. Mai, Dieringhausen:** Fahrten des „Bergischen Löwen“. Info: www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de
- 1. Mai, Wiesloch:** Saisoneroöffnung im Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahnmuseum-wiesloch.de
- 1. Mai, Farmbeck:** Bahnhofsfest. Info: www.landeseisenbahn-lippe.de
- 1./7./14./18./28./29. Mai, Härtsfeld:** Betriebstage. Info: www.hmb-ev.de
- 1./7./18./21./28./29. Mai, Essen:** Betriebstage. Info: www.hespertalbahn.de
- 1./7./18./21./29. Mai, Neustadt (Weinstraße):** Dampfbetrieb. Info: www.kuckucksbaehnel.de
- 1./29. Mai, Solms:** Fahrtage im Museum. Info: www.feldbahn-fortuna.de
- 1./14. Mai, Korntal:** Fahrten mit dem „Feurige Elias“. Info: www.ges-ev.de
- 1./18. Mai, Haselünne:** Dampfzugfahrten. Info: www.eisenbahnfreunde-hasetal.net
- 1./18. Mai, Amstetten:** Sonderfahrten. Info: www.alb-baehnl.de
- 1./21. Mai, Mellrichstadt:** Fahrten des Rhönzügels. Info: www.freilandmuseum-fladungen.de

- 1./28. Mai, Karlsruhe:** Dampfzugfahrten. Info: www.albtal-dampfzug.de
- 1./28. Mai, Amstetten:** Dampfzugfahrten. Info: www.uef-lokalbahn.de
- 1./18./28. Mai, Syke:** Fahrten mit dem „Kaffkieker“. Info: www.vgh-hoya.de
- 1./18./28. Mai, Harpstedt:** Museumsfahrten. Info: www.jan-harpstedt.de
- 1./18./29. Mai, Ottweiler (Saar):** Museumsverkehr. Info: www.ostertalbahn.de
- 1./14./28./29. Mai, Ramsen:** Dampfbetrieb. Info: www.stumpfwaldbahn.de
- 6. Mai, Leipzig:** Museumsnacht. Info: www.dampfbahnmuseum.de
- 6./7. Mai, Schönheide:** Tage des offenen Lokschuppens. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de
- 6./7. Mai, Frankfurt (Main):** Feldbahnfest. Info: www.feldbahn-ffm.de
- 6./7. Mai, Mainz:** Modellbahnmesse mit den Schwerpunkten 0 und 1. Info: www.lokhalle-mainz.de
- 6./7. Mai, Oschersleben:** Modellbahnausstellung. Info: www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de
- 6./7. Mai, Reutlingen:** 100 Jahre Zahnradampflokomotive 97 501. Info: www.zhl.de
- 6./7. Mai, Wittenberge:** Frühjahrsdampf im Bw. Info: www.dampflokomotive-wittenberge.de
- 6./7./27.–29. Mai, Brohl:** Dampf-Betriebstage. Info: www.vulkan-express.de
- 7./13./28. Mai, Bochum:** Fahrtage der Ruhrtalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de
- 7. Mai, Darmstadt:** Betriebstag im Museum. Info: www.bahnwelt.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

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

- 7. Mai, Karlsruhe:** „Frauen unter Dampf“ auf der Murgtalbahn. Info: www.murgtal-dampfzug.de
- 7./21. Mai, Bremerhaven:** Fahrtage. Info: www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de
- 7./21. Mai, Hanau:** Bw-Führungen. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de
- 7./21. Mai, Hüinghausen:** Fahrtag. Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de
- 7./21./28. Mai, Lüneburg:** Triebwagenfahrten. Info: www.heide-express.de
- 12.–14. Mai, Luckau:** Bahnhofsfest. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- 13. Mai, Chemnitz:** Museumsnacht. Info: www.schauplatz-eisenbahn.de
- 13./14. Mai, Löbau:** Maschinenaustage mit Lokausstellung. Info: www.osef.de
- 13./14. Mai, Magdeburgerforth:** Bahnhofsfest. Info: www.kj-1.de
- 13./14. Mai, Dörzbach:** Fahrtag. Info: www.jagsttalbahn.de
- 13./14./27./28./29. Mai, Oschatz:** Schmalspur-Dampfbetrieb. Info: www.doellnitzbahn.de
- 13./14./18.–21. Mai, Mesendorf:** Dampflokinsatz. Info: www.pollo.de
- 14. Mai, Minden:** Museumsfahrten. Info: www.museumseisenbahn-minden.de
- 14. Mai, Kassel:** Dampfzugfahrten. Info: www.hessencourrier.de
- Aktionen rund um Himmelfahrt (18. Mai) in:** Braunschweig (www.eisenbahnerlebnis.de), München (www.blv-online.eu), Berlin (www.berliner-eisenbahnfreunde.de), Schönheide (www.museumsbahn-schoenheide.de), Korntal (www.ges-ev.de), Rottweil (www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de), Preußisch Oldendorf (www.museumseisenbahn-minden.de), Goßdorf-Kohl-mühle (www.schwarzbachbahn.de), Rahden – (www.museumsbahn-rahden.de), Bielefeld (www.eisenbahn-tradition.de), Holzchau (www.sem-chemnitz.de)
- 18./20./21. Mai:** Darmstadt-Kranichstein: Bahnwelttage. Info: www.bahnwelt.de
- 18.–21. Mai, Nördlingen:** Eisenbahnfest. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- 18.–21. Mai, Schwarzenberg:** Eisenbahntage mit Modellbahn. Info: www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
- 20./21. Mai, Strasshof/Österreich:** Dieselloktage im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com
- 20./21. Mai, Stetten (Donau):** Modellbahntage. Info: www.mec-stetten-donau.de
- 20./21. Mai, Mainz-Kastel:** Modellbauausstellung. Info: www.modellbauclub-wiesbaden.de
- 20./21. Mai, Weimar:** Eisenbahnfest im Bw. Info: www.thueringer-eisenbahnverein.de
- 20./21. Mai, Koblenz-Lützel:** Einheitslok-Tage im DB-Museum. Info: www.einheitsloktage.de

Görlitz

BDEF-Verbandstag

Vom 17. bis 21. Mai bietet der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde (BDEF) in Görlitz für alle Eisenbahn- und Modellbahnfreunde ein attraktives Rahmenprogramm mit Exkursionen in die Nachbarländer Polen und Tschechien an. Auch Nichtmitglieder können daran teilnehmen. Info und Anmeldung unter www.bdef.de

Neben den Zittauer Schmalspurbahnen wird auch die Waldeisenbahn Muskau besucht MM





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



Frühe Bundesbahn € 59,00
 12 Ausgaben EM Magazin* € 93,60
 Regulärer Preis ~~€ 152,60~~
 Ihre Ersparnis € 63,80
Gesamtpaket nur € 88,80



Lost trains € 39,99
 12 Ausgaben EM Magazin* € 93,60
 Regulärer Preis ~~€ 133,59~~
 Ihre Ersparnis € 44,79
Gesamtpaket nur € 88,80

Jetzt das em-Vorteilspaket online bestellen unter www.eisenbahnmagazin.de/einsteigen



Hier geht's direkt zum Abo

Ein Modell erzählt Geschichte(n)



Empfangsgebäude „Einsiedel“ für Trix-Express-Modellbahnanlagen und der Originalkarton des nach dieser Vorlage hergestellten Graubele-Bahnhofs „Neuhausen“ der ersten Version



■ Wie ein Flugzeugmodellbauer sein Glück mit 00-Zubehör versuchte

Sperrholz-Modelle für Modellbahnanlagen

Vor 90 Jahren startete Johannes Graupner in die Selbstständigkeit und bot Modellbausätze aus Sperrholz an. Nach dem Krieg produzierte er verschiedene Gebäude-Modelle, doch blieb das eine nur kurze Episode

Links: Gasthof zur Post als Fertigmodell und als sogenannte Werkstoff-Packung 3441 mit Bauplan 3440; rechts: Bahnhof Bad Blankenstein, im Hintergrund Katalog 9 E sowie das Cover vom Wittwer-Buch

Mein Name ist Einsiedel, ich zeige mich im alpenländischen Baustil und wurde Mitte der 1950er-Jahre als Musterfertigmodell von der Firma Graupner an Trix in Nürnberg geliefert. Später kam ich zurück und stand lange Zeit im Archiv des Herstellers Graupner. Dort hörte ich vieles zur Firmengeschichte, denn die mit mir hier versammelten anderen Graupner-Musterprodukte und -Werkstoffpackungen hatten einiges zu erzählen.

Holzteile zum Aussägen

Johannes Graupner, geboren am 20. April 1895 in Chemnitz, war Verkaufsleiter bei der Cannstatter Firma Rössler & Weissenberger. Er hatte bereits 1930 bei dieser Firma die Abteilung „Cannstatter Laubsäge-Arbeiten“ übernommen, um sich



selbstständig zu machen und um unter eigenem Namen sogenannte „bereits auf Holz vorgezeichnete Laubsägearbeiten“ mit eigenen Prospektmaterial und Werbeanzeigen zu vertreiben. Am 2. Juli 1932 eröffnete er in Kirchheim unter Teck seine erste eigene Fabrikation in angemieteten Räumen der ehemaligen Harmonium-Fabrik.

Graupner war nach der Eintragung im Handelsregister beim Amtsgericht Stuttgart am 31. September 1931 eigenständiger Kaufmann mit dem Ziel der Fabrikation und dem Handel von Holzwaren. Mit Wirkung vom 10. Mai 1935 hatte er sein Warenzeichen GRAUBELE beim Reichspatentamt Berlin gesichert. Zuvor wurde schon am 23. Februar ein erstes Segelflugzeugmodell in die Gebrauchsmuster-Rolle des Deutschen Reiches eingetragen. Damals als Modellflugzeugsport bezeichnet, blieb die Hobby-Fliegerei bis zum Schluss das Hauptgeschäft des bis in die dritte Generation geführten Familienunternehmens*.

Gebäudemodelle für OO-Anlagen

Der neue Bereich „Baupläne und Werkstoffpackungen für Gebäude und Anlagen von Modelleisenbahnen“ wurde dem Fachpublikum zur Nürnberger Spielwarenmesse 1950 vorgestellt. Johannes Graupner nahm sich dieser Idee des Münchner Ingenieurs Rudolf J. Wittwer gerne an. Er war davon überzeugt, dass im wiederaufblühenden Deutschland die Modelleisenbahn einen festen Platz in allen Bevölkerungsschichten bekommen würde. Zubehör in Form von schmucken, stabilen Hausmodellen sollten jetzt aus Kirchheim kommen.

Graupners ursprüngliches Herstellungsspektrum in Form von vorgedruckten dünnen Sperrholzplatten, aus denen die Teile entlang der Linien mit der Laubsäge herausgeschnitten wurden, war für Kenner die ideale Grundlage für attraktive Kunstwerke im Maßstab 1:90. In den sogenannten Werkstoffpackungen – Kartons mit aufgedrucktem Bild des fertigen Modells und ansprechend gezeichneten Bauplänen von Ing. Wittwer – waren alle Grundelemente enthalten, sogar grobes Toilettenpapier für das Dach. Klebstoff, Farben und eventuell der Wandverputz mussten anderweitig besorgt werden.

Ende schon nach zehn Jahren

Das Anfangssortiment wurde bald schon ausgetauscht bzw. um weitere Modelle ergänzt. Das Empfangsgebäude von Bad Türkheim hat es beispielsweise nur im Jahr 1955 gegeben. Die Schotter-Verladeeinrichtung war der letzte offizielle Graubele-Bausatz. Er bekam verkaufsfördernd einen farbig-bunten Verpackungskarton. Die Graupner-Sparte „Gebäude für Modelleisenbahnen“ schief nach 1959 schlichtweg ein. Die zwar zeitgemäßen, aber unscheinbaren Kartons waren nicht der große Renner. Es gab mangels Nachfrage keine weiteren Kirchheimer Holzbausätze mehr. Die

Übersicht der Graubele-Gebäudemodelle

Bezeichnung	Artikelnr.*
Bahnsteig Typ Berlin	3401
Bahnsteig Typ Nürnberg	3402
Bahnsteig München Ost	3403
Bahnwärterhaus Isartal	3413
Landbahnhof Neuhausen	3414
Stellwerk Einheitstyp	3415
Stellwerk Typ Stuttgart	3416
Blockstelle Torfgrube	3417
Stellwerk Neustadt Hbf	3418
Haltepunkt Wiesental	3419
Schrankenwärterhaus	3420
Frachtguthalle	3421
Elloschuppen	3422
Dampflokschuppen	3423
Güterschuppen Haar	3425
Stellwerk Fischbach/Inn	3427
Brücke München-Au	3429
Brückenstellwerk „M“	3431
Stellwerk Neustadt	3433
Bahnhof Bad Blankenstein	3435
Bahnsteig Neustadt Hbf	3436
Hotel „Flora“	3439
Landgasthof	3441
Bauernhaus Oberbayern	3443
Einfamilienhaus	3445
Almhütte	3447
Dorfkirche	3449
Landhaus „Tegernsee“	3451
Bauernhof „Grünwald“	3453
Gemeindehaus	3455
Postamt	3457
Mittelalterliche Burg	3459
Bahnhof Neustadt Hbf	3461
Gleis-Übergangssteg	3463
Haltepunkt Oberndorf	3465
Talmühle	3467
Haus „Sonnenschein“	3469
Kaufhaus Meyer	3471
Kleine Kirche	3473
Reihen-Siedlungshaus	3475
Stellwerk Bad Türkheim	3477
Nebenbahn-Betriebswerk	3479
Bahnhof Bad Türkheim	3481
Bahnhof Neuhausen II	3483
Schotter-Verladebau	3485
Zeichenbau	3487

*Beinahe alle Komplettbausätze hatten später ungerade Artikelnummern. Für die meisten Modelle gab es die Baupläne einzeln zu kaufen. Diese waren mit geraden Artikelnummern gelistet. Beispiel: Hotel „Flora“ komplett = 3439, nur Plan = 3438



Dorfkirche 3449 mit einem Turmdach aus einem Werkstoffpackung für den Verladebau 3485



Reihen-Siedlungshaus 3475 und Bausatz-Werkstoffpackung Manfred Scheihing (7)

letzten Prospekte mit Eisenbahnbauten gab es 1958/59, darunter waren die Artikel 3483 und 3485.

Vermutlich liegen noch heute etliche Graubele-Bausätze in nicht zusammengebautem Zustand in Schränken und Truhen und träumen vor sich hin. Wobei diese Glück haben, denn für die meisten Käufer waren das keine „leichten Bastelarbeiten aus Holz“, wie die Werbung versprach. So manches zusammengepfuschte Exponat wurde nach Jahren als angepinselter „Schrott“ im Ofen entsorgt. Nur mit viel Können und Fachverstand gelang es versierten Bastlern, ein schönes Holzhaus fertig zu bekommen, das tatsächlich so aussah wie der exzellente Graubele-Bauplan. Heute gibt es enthusiastische Fans, die Graubele-Modelle sogar nachbauen. Manfred Scheihing

*Nach dem Konkurs kaufte 2013 der südkoreanische Hersteller SJ Incorporated die Marke Graupner auf. SJ Incorporated bezeichnet sich seit 2016 als Graupner Co Ltd. Die Graupner/SJ GmbH meldete 2019 in Kirchheim Insolvenz an.

■ HO-Schaustück der Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahner, Teil 1

Nachgebaute Erinnerungen an die *Rollbahn im Norden*

Nichts kennt man so gut wie die Welt vor der eigenen Haustür. Was liegt da näher, als die Heimat im kleinen Maßstab nachzubilden? Die Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahner zeigt beispielhaft, wie das in Perfektion gelingt: Sie bauten einen Bahnhof an der Rollbahn im Maßstab 1:87 nach und betteten ihn in ein Vorbildorientiertes Umfeld

Vor den Toren Bremens gelegen, mag man Bassum einfach nur für einen weiteren der normalen Unterwegsbahnhöfe an der Rollbahn (Wanne-Eickel – Hamburg) halten. Doch dem ist nicht so. Erstens ist Bassum die Heimat der Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahner (IBM), und zweitens ergaben sich hier mit der abzweigenden Strecke nach Herford besondere Betriebsituationen. Von den Bahnhöfen Buchen und Kunde kommend (auf die wir in der nächsten *em*-Ausgabe näher eingehen werden),

führt die Modellstrecke durch einen dichten Wald, bevor sie auf der Bassumer Seite auf die Rollbahn trifft. War man eben noch in ländlichen Abschnitten unterwegs, spürt man nun den Hauch der großen weiten Welt. Fast im Blockabstand rollen hier Tag und Nacht die Züge vorbei, gezogen vom Besten und Stärksten, was die Bundesbahn zu bieten hat. Deshalb ergab sich bald der klingende Name Rollbahn für diese Magistrale. Sie ist eine der Hauptversorgungsadern von den Seehäfen ins industrielle Inland und eine der Hauptabfuhrrouen für Waren jeder Art, die weltweit verschifft werden sollen. Die nächst-größeren Stationen im Norden sind die Seehäfen Bremerhaven und Hamburg, im Süden Osnabrück, Münster und schließlich das Ruhrgebiet als industrielles Herzstück Deutschlands.

Mit der Bahn wuchs die Bedeutung

Zu Beginn der 1970er-Jahre lebten rund 14.000 Menschen in Bassum. Landesweit ist eine Gebietsreform in der Diskussion, im Zuge derer einige Umlandgemeinden zur Stadt Bassum eingemeindet und auch die Landkreise neu geordnet werden sollen. Aber für die Zeit der HO-Anlage sind diese geplanten Änderungen nicht relevant. Der Bau der Eisenbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hat den Ort Bassum nachhaltig beeinflusst. Bis dahin vorwiegend landwirtschaftlich geprägt, siedelten sich nun erste Industriebetriebe nahe der Gleise an. Die Verbundenheit mit der Scholle ging dabei nicht verloren. Das 1904 gegründete Eisenwerk Bassum spezialisierte sich auf die Herstellung von Landmaschinen wie Pflüge, Sämaschinen, Düngerstreuer und

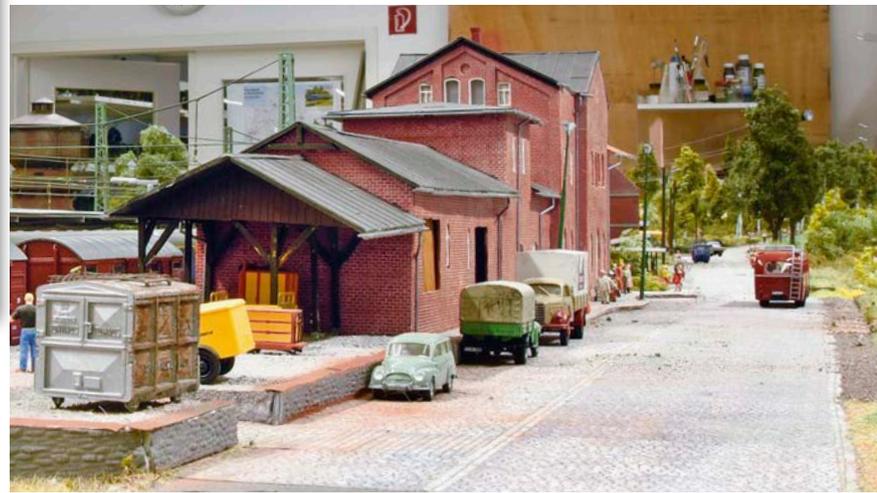


Der viele Stunden am Tag geschlossene Bahnübergang am Stellwerk wurde im Original inzwischen durch eine Unterführung ersetzt





Das Empfangsgebäude mit dem Mittelbahnsteig ist bis heute nahezu unverändert erhalten geblieben. Stark verändert hat sich aber die Bebauung auf dem einstigen Bahngelände im Hintergrund MM (6)



112 269 passiert ein ehemaliges Eisenbahnerwohnhaus im Bereich der südlichen Bahnhofseinfahrt



Kultivatoren. Kunden fand man in Norddeutschland genügend. Im nachgebildeten Zeitraum während der DB-Epoche III hat gerade der Besitzer gewechselt, und es scheint ein wenig ungewiss, ob die Landmaschinen auch weiterhin den Tätigkeitsschwerpunkt der Fabrik ausmachen werden. Um 1965 siedelte sich eine Palettenfabrik in Bahnhofsnahe an. Sie setzt erfolgreich auf das seit 1961 von UIC-Mitgliedern genormte Transportsystem der Europalette und konnte seither kräftig wachsen. Die Lage am Bahnhof ist ideal, denn die Bundesbahn ist der Hauptabnehmer für die praktischen kleinen Transportplattformen aus Holz. Im Lkw-Ladungsverkehr begannen sie Anfang der 1970er-Jahre langsam Fuß zu fassen.

Bahnhof Bassum

Beim Vorbild ist der Bahnhof Bassum rund 1,7 Kilometer lang (km 206,3 bis 208,0). Umgerechnet auf HO sind das 19,5 Meter. Für diese Länge bietet selbst die großzügig dimensionierte HO-Anlage der IBM (siehe Kasten) nicht genügend Raum. Der Modellbahnhof ist deshalb leicht gestaucht und hat eine Ausdehnung von knapp zwölf Metern. Der Mittelbahnsteig weist eine Länge von 2,25 Metern auf. Das genügt zum Beispiel für zehn 4yg-Umbauwagen, wenn die Lok punktgenau hinter dem Bahnsteig zum Stehen kommt. Die üblicherweise in Bassum haltenden Nahverkehrs- und Eilzüge bestehen aus weniger Einheiten, z. B. vier oder fünf „Silberlingen“. Mit Längen von 1,2 bis 1,5 Metern zuzüglich Triebfahrzeug passen die Züge gut an den Mittelbahnsteig.

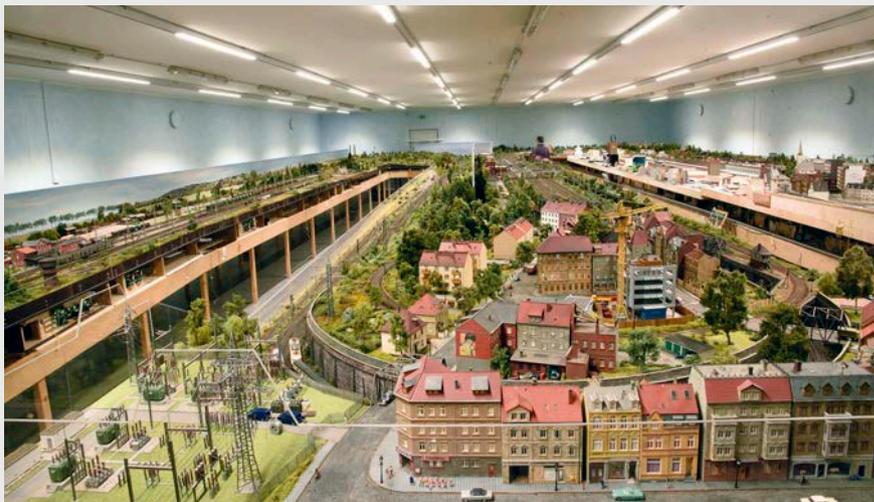
Im Bahnhof Bassum herrscht durch seine Lage an der Rollbahn praktisch nie Betriebsruhe. Ständig fahren hier Güter- und Reisezüge in dichter Folge.

Das aufgelassene Bw mit Drehscheibe und Wasserturm diente einst den Loks der abzweigenden Strecke nach Herford



Anlagenkonzept

HO-Schaustück mit drei Zungen



Gesamtansicht über die drei Anlagenschenkel mit dem Bahnhof Bassum auf der linken Seite

Betritt man die vor einigen Jahren neu gebaute Halle nahe des Bassumer Bahnhofs, ist man erst einmal sprachlos: Auf rund 200 Quadratmetern eröffnet sich eine Modellbahnwelt vom Feinsten

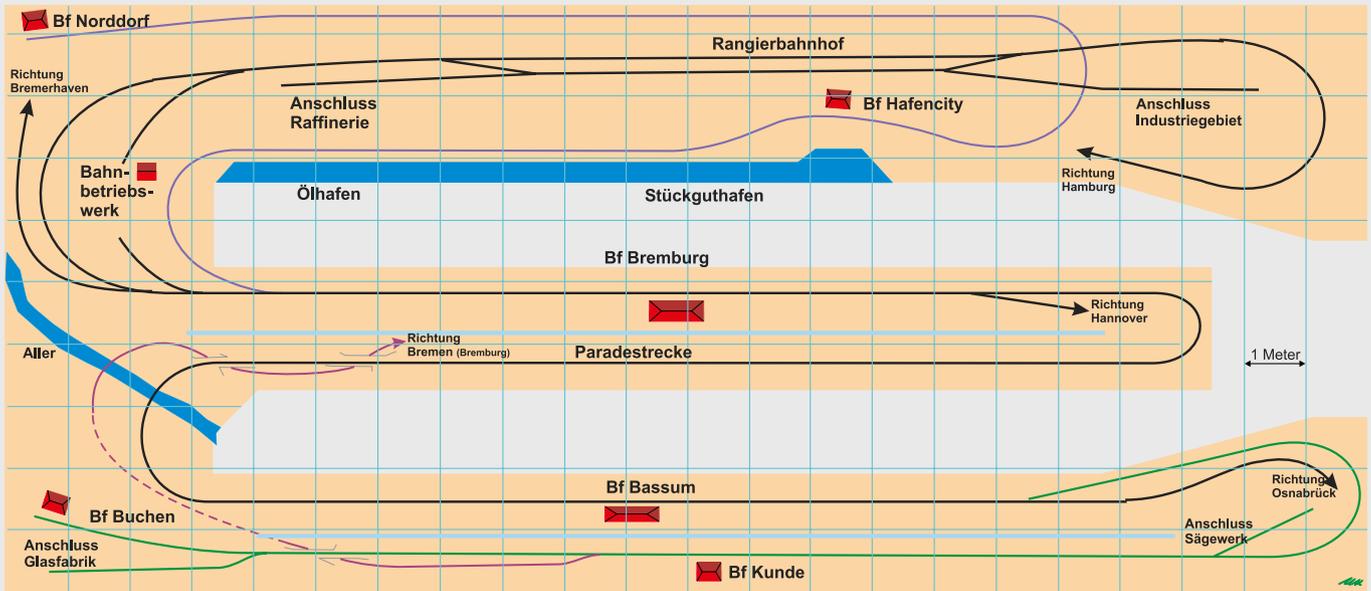
Die Mannen der IBM hatten vor dem Anlagenbau einige Dinge festgelegt: Neben den Themen, die man im Modell erfassen wollte, waren das der Bundesbahn-Zeitraum um 1970 in den Monaten Mai/Juni sowie der Anspruch, den Modell- und Anlagenbau auf einem hohen Niveau zu verfolgen. Der Betrieb erfolgt mit Modellen der späten DB-Epoche III und der frühen Epoche IV. Somit können die Fahrzeugsammlungen aller derzeit sechs Mitstreiter zum Einsatz kommen. Sämtliche Modelle sind DCC-digitalisiert, zahlreiche Fahrzeuge wurden mit Sound ausgerüstet, der bei der Fahrt in die Schattenbahnhöfe im Untergrund verstummt. Der Fuhrpark stammt aus der Produktion aller Großserienhersteller. Zusätzlich sind auch einige Kleinserienstücke und aus Weinert-Bausätzen entstandene Lokomotiven im Einsatz.

Im Sommer 2008 wurde in der rund 300 Quadratmeter großen Halle der komplette Grundrahmen errichtet. Schon im September konnten die ersten beiden Schattenbahnhöfe in Angriff genommen werden. Die Modellbahnfläche ist in Dreizackform aufgebaut. Dabei handelt es sich um den Westschenkel mit 22 mal zwei Metern, einen Mittelschenkel von 19 mal zwei Metern sowie den noch im Bau befindlichen Ostschenkel mit 22 mal drei Metern. Am südlichen Ende sind die West- und Ostschenkel

noch drei bzw. vier Meter verbreitert. In erster Linie erfolgte dies, um eine großzügigere Landschaftsgestaltung zu ermöglichen, aber auch in Hinsicht auf die 100-Zentimeter-Radien der Gleiswendel Richtung Schattenbahnhöfe. Der West- sowie der Mittelschenkel werden jeweils der Länge nach in der Mitte von JoWi-Hintergrundkulissen geteilt, sodass auf den beiden Schenkeln zusammen vier verschiedene Themen aufgebaut werden konnten. Im Norden der Anlage sind alle drei Schenkel mit einem zehnmal vier Meter messenden Querblock verbunden. In diesem Bereich verläuft die Hauptstrecke in je einem 180-Grad-Bogen von Schenkel zu Schenkel, wo sie die passenden Landschaften, die Hauptbahnhofs-nordausfahrt, das Bahnbetriebswerk und die im Bau befindlichen Industrieansiedlungen durchläuft.

Von Bassum nach Kunde

Nach Fertigstellung der Schattenbahnhöfe A und B auf dem Westschenkel wurde die Gleiswendel „Osnabrück“ gebaut. An ihrem oberen Ende erreicht die elektrifizierte zweigleisige Rollbahn in einem Geländeeinschnitt das Tageslicht. Im weiteren Verlauf führt die Strecke in das südliche Gleisfeld des Bahnhofs Bassum, wo sie mit dem bis 1991 vorbildgerechten und dort sogenannten Sulinger Abzweig zusammentrifft. Im Modell müsste man vom Kundener Abzweig sprechen, denn die eingeleisige Hauptstrecke, die in der Realität über Sulingen, Lübbecke und Bünde Richtung Herford führte, hat im Modell als nächstes Ziel den Ort Kunde. Beim Vorbild wurde die Strecke durch die beliebten Heckeneilzüge bekannt. Aktuell gibt es eine Initiative, die ihre



Schematischer Gleisplan mit den nach Vorbild betriebenen Streckenabschnitten der „Rollbahn“ rund um Bassum

Wiedererrichtung und Neueröffnung fordert. Auf der IBM-Anlage führt der Gleisstrang nach Querung der Rollbahn durch ein ausgedehntes Waldgebiet, bis er Kunde erreicht. Im dortigen Bahnhof zweigt eine Nebenbahn ansteigend Richtung Nordschenkel ab, die im Bahnhof Buchen endet.

Nebenbahn Richtung Buchen

Die eingleisige Hauptstrecke senkt sich und erreicht kurz vor dem höher gelegenen Buchen den Rand des Wiehengebirges. Nach der Tunneleinfahrt kann entweder der Schattenbahnhof C oder die Strecke Richtung Allertal angefahren werden. Letztere verläuft parallel zu der aus Bassum kommenden Hauptstrecke, unterquert diese nach einigen Metern und wird verdeckt in der Hintergrundkulisse des mittleren Schenkels mit Ziel Bremburg geführt. Alternativ kann auch ein Abzweig direkt in Richtung der Nordeinfahrt des Bremburger Bahnhofs genutzt werden.

Für den Gleisbau in den verdeckten Anlagen-teilen wurde Roco-Line-Material verwendet.

In allen sichtbaren Bereichen sind Tillig-Elite-Gleise verlegt, von Hand geschottert und eingefärbt. Die großzügigen Abmessungen der Anlage erlauben den Luxus, fast ausschließlich die vorbildnahen Weichen W5 und W6 zu nutzen. Sonderkonstruktionen wie doppelte Kreuzungsweichen bilden die Ausnahme. Weichen anderer Hersteller, z. B. von Weller, sind hier und da zur sinnvollen Ergänzung des Gleisbilds eingebaut. Die Schattenbahnhofsgleise verfügen über eine Nutzlänge von sechs Metern, da auf der Anlage Züge mit bis zu fünfenehalb Metern Länge fahren. Im Endausbau wird die Anlage über 70 bis 80 Schattenbahnhofsgleise verfügen.

Die Antriebe für Weichen, Formsignale, Schranken und andere bewegliche Elemente wurden auf Basis von Servos selbst gebaut. Die Steuerung der Antriebe übernahm anfangs das inzwischen nicht mehr so einfach erhältliche Walmo-System RailLux. Mittels einer zentralen Kommandostation kann bei diesem System jede Funktion im Detail pro-

grammiert werden. Nicht nur die Antriebe, sondern auch Lichtsignale, Beleuchtungen und Sonderlichteffekte werden auf diesem Weg gesteuert. Obendrein bindet ein LocoNet-Interface von RR-Cirkits die RailLux-Zentrale direkt an das Bahnbetriebssteuersystem auf einem PC an. In den zurückliegenden Monaten wurde alles sukzessive auf das Dankwart-System DCK umgerüstet. Sämtliche Zugfahrten und alle anderen Bewegungen auf den Gleisen werden mit dem Train-Controller Gold von Freiwald gesteuert. Diese Software ist in der Lage, die komplexen Ansprüche dieser Anlage abzudecken.

Vieles wurde selbst gebaut

Signale und Schranken sind aus Viessmann- und Weinert-Bausätzen gefertigt. Für den Oberleitungsbau wurde modifiziertes Sommerfeldt-Material genutzt. Viele der installierten Zubehörteile stammen von verschiedenen Kleinserienherstellern wie KoTol, Luft, MKB, Real-Modell, Vampisol und anderen. Die Landschaftsgestaltung basiert auf den Produkten von Busch, Heki, MiniNatur, Noch und Silhouette. Bäume in exponierter Position wurden von Mark Iler als Einzelstücke angefertigt. Auch Josta Maas aus Geeste fertigte qualitativ hochwertige Bäume in größeren Stückzahlen. Bei den Gebäuden wurde vorrangig auf handelsübliche Produkte zurückgegriffen, jedoch in Teilen verändert und patiniert. Was es nicht gab, wurde selbst gebaut oder bei verschiedenen Laser-cut-Herstellern bestellt. TB/PW



Der neu erbaute „Güterschuppen“ ist zur Gleisseite mit mehreren Anlagenmotiven verziert MM (4)



Rund zwölf Meter ist der Bahnhof Bassum lang. Im nördlichen Bereich begegnen sich O44 137 und der VT/VB 70



Die fotorealistische Hintergrundkulissen von JoWi wurde speziell für diesen Anlagenabschnitt angefertigt, sodass die patinierte Kö II an der Ladestraße perfekt zur Geltung kommt MM (7)

Rund ein Meter ist der Personenbahnhof mit dem dahinterliegenden Güterbahnhof samt Ladestraße breit



Die abzweigende eingleisige Hauptbahn nach Herford sorgt für zusätzliches Leben. Überwacht, koordiniert und gesteuert wird der Verkehrsfluss vom großen Stellwerk „Bf“ am Süden des Bahnhofs aus. Von hier hat der Fahrdienstleister einen guten Überblick über die lang gestreckten Gleisanlagen. Das Gebäude ist Anfang der 1970er-Jahre noch jung, denn erst vor wenigen Jahren wurde der Bahnhof mit der modernen Stellwerkstechnik Sp Dr S 60 ausgestattet. Dafür musste das alte Süd-Stellwerk Bs weichen, während Bn im Norden außer Betrieb genommen wurde, aber als Gebäude erhalten blieb.

Es gibt noch mehr Relikte älterer Zeiten in Bassum zu bewundern. Da ist beispielsweise der markante runde Wasserturm mit seinem stählernen Behälter an der Spitze zu nennen oder die dem Empfangsgebäude gegenüberliegende, stillgelegte 16-Meter-Drehscheibe, die langsam von der Natur zurückerobert wird. Beim Vorbild war der Wasserturm des Lokbahnhofs zwar rechteckig, doch ein runder und komplett verputzter Wasserturm stand im Norden gegenüber dem dortigen Stell-





Kurz hinter der nördlichen Bahnhofsausfahrt beginnt der ländliche Bereich mit liebevoll gestalteten Bauernhöfen, Feldern und Wegen



werk. Ein weiteres Relikt aus alter Zeit ist das vierte zu querende Gleis am südlichen Bahnübergang. Als Anschluss führte es einst zum Eisenwerk Bassum, dessen Gelände südöstlich des Bahnhofs am Abzweig nach Herford lag.

Warten an der Bahnschranke

Sicher hat auch der Zustellverkehr an diesen Landmaschinenhersteller regelmäßig für die Schließung der Schranken am Bahnübergang gesorgt – genauso aber auch die Züge nach und von Herford. Hauptsächlich verantwortlich für die – wie einmal jemand berechnet hat – rund zwölf Stunden Schließzeit der Schranken pro Tag war jedoch ohne Zweifel die Rollbahn. Ist es normalerweise so, dass der Straßenverkehr für einen passierenden Zug kurz unterbrochen wird, hatte man einst in Bassum das Gefühl, dass zwischen zwei Zügen mal schnell ein paar Autos durchgelassen wurden. Diese Situation war für die Menschen der Region recht problematisch, und es gab zunehmend Leserbriefe in der Kreiszeitung, die nach einer Lösung verlangten. Dem Dilemma begegnete man nicht nur direkt süd-

lich des Bahnhofs, wo die Bahnhofstraße die Gleise kreuzt, sondern auch direkt nördlich, wo die Zufahrtswege zu Gewerbeeinheiten die Gleise überqueren. Insgesamt bestanden acht Übergänge im Stadtgebiet Bassum.

Durchs Allertal nach Bremburg

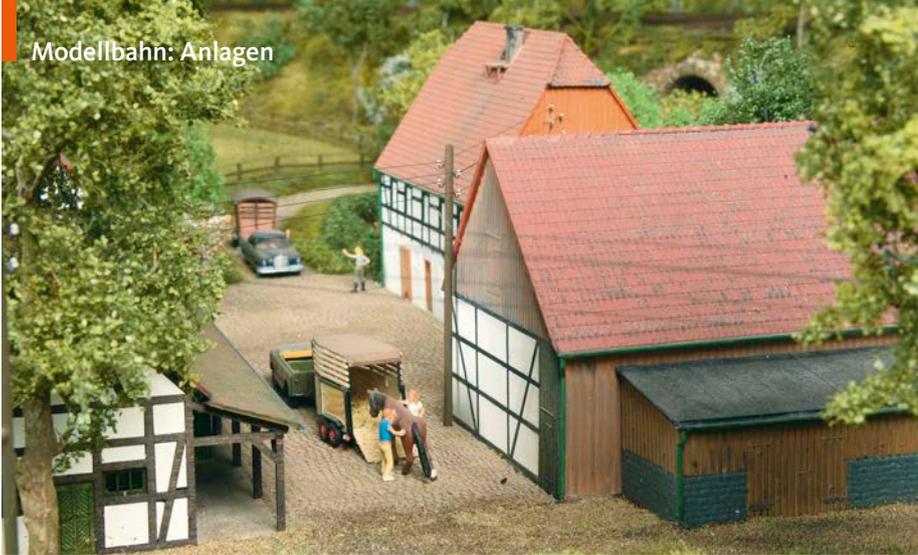
Westlich der langen Wartegleise auf der nördlichen Bassumer Bahnhofsseite ist eine gut gepflegte Schrebergartenkolonie angesiedelt. Sie orientiert sich an den typischen Eisenbahngärten, wie sie an vielen Orten gleisnah zu finden waren. Weiter Richtung Bahnhofsende wird das Umfeld eher ländlich. Bauernhöfe sind hier zu sehen, bevor die Straße zum bereits erwähnten nördlichen Bahnübergang das Grün unterbricht. Das Gelände geht sanft in eine Senke über, und der hier verlaufende Kanal wird malerisch von einer Reihe Kopfweiden bis zu einer kleinen Straßenbrücke begleitet. Hier zweigt die Zufahrt zu einer Luftabwehrstellung der Bundeswehr ab. Diese Anlagen standen zu Beginn der 1970er-Jahre wie ein Nord-Süd-Gürtel im Abstand von 30 bis 40 Kilometern durch die gesamte Bundesrepublik. Ihre Aufgabe waren die Beobach-

tung und der Schutz des Luftraums in Richtung der Staaten des Warschauer Pakts.

Die Eisenbahnstrecke führt in geringer Entfernung westlich an der Militäranlage vorbei, bevor sie die weite Talenke des Flüsschens Aller erreicht. Das Modell ist keine Nachbildung eines Abschnitts des realen Tals, in dem die Aller ihrer Mündung in die

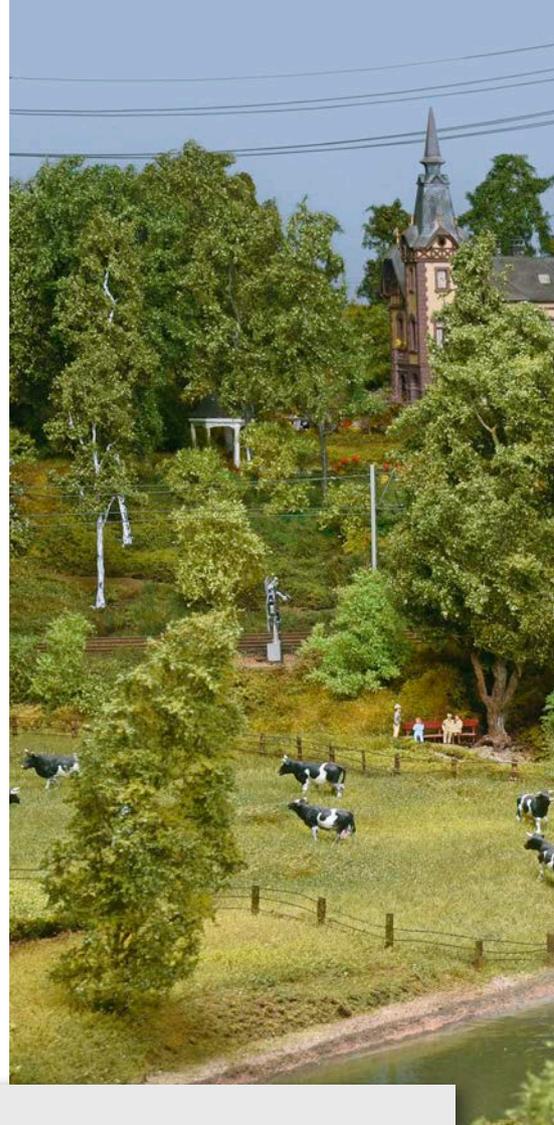
» Während der Bahnhof Bassum vorbildgerecht ist, sind andere Bereiche am Original angelehnt

Weser südlich von Bremen entgegenfließt, sondern eine Zusammenstellung verschiedener Motive der für Norddeutschland typischen Urstromtäler von Elbe, Weser und Aller. Hinzu kommen die früheren Überflutungsgebiete, wo der Mensch über Jahrzehnte hinweg den Flusstälern mittels Deichbau landwirtschaftlich genutzte Gebiete abgerungen hat, sowie die hügeligen Hinterlassenschaften der letzten Eiszeit, die hier und da einen



Wie dieser Reiterhof im Allertal sind zahlreiche landwirtschaftliche Betriebe mit Sachkenntnis entsprechend ihrer Nutzung vorbildgerecht gestaltet

Von der von Klar'schen Villa hat man einen guten Blick ins Allertal



Zur Person

IBM-Mitstreiter im Porträt

Der vor 15 Jahren ins Leben gerufene Freundeskreis „Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahner“ besteht zurzeit aus acht Mitstreitern, die wir hier und in den Fortsetzungsbeiträgen in *em* 6, 7 und 8/23 kurz vorstellen möchten. Zum Bauen an der HO-Modellbahnanlage trifft man sich an drei Tagen pro Woche in Bassum. Für Interessierte sind Besuche an diesen Tagen nur nach vorheriger Anmeldung per E-Mail möglich. Info: jens.diedrich-ibmoba@t-online.de

Jens Diedrich – Er ist der Kopf der Truppe, initiierte 2008 das Projekt, organisierte Gelände und Hallenbau und gruppierte einen Freundeskreis um sich, der zum Teil noch heute an seiner Seite aktiv ist. Der gelernte Gartenbaumeister und frühere Unternehmer agiert als führender Landschaftsbauer an diesem HO-Schaustück und hat auf allen Anlagenteilen seine Handschrift hinterlassen. Vom Kleingarten bis zum Feld, von der Wiese hinterm Wohnhaus bis zur Weide – alles was grün ist und blüht, hat den Ursprung in seiner Arbeit. Zugute kommt ihm dabei natürlich sein geübter Berufsblick für Kulturlandschaften. Sein



Die Spezialität von IBM-Kopf Jens Diedrich ist der Landschaftsbau

neuestes Steckenpferd ist der Straßenbau, wofür er speziell für die Kopfsteinpflasterflächen eine überzeugende Selbstbaumethode aus Styrofoam und Stempeln aus geformten Pinselhülsen entwickelt hat.

Joachim Kühlinger – Er ist der Fahrdienstleiter und sitzt am liebsten in der computergestützten Steuerzentrale vor den PC-Bildschirmen. Obwohl er erst seit zweieinhalb Jahren dabei ist, hat er maßgeblich bei der Umstellung des Digitalbetriebs geholfen. Denn speziell der abwechslungsreiche und nicht so



Joachim Kühlinger hat in der Steuerzentrale den Zugbetrieb im Blick PW (2)

leicht zu durchschauende Fahrbetrieb hat es ihm bei seinen früheren Besuchen angetan und bewog ihn, bei der IBM einzusteigen.

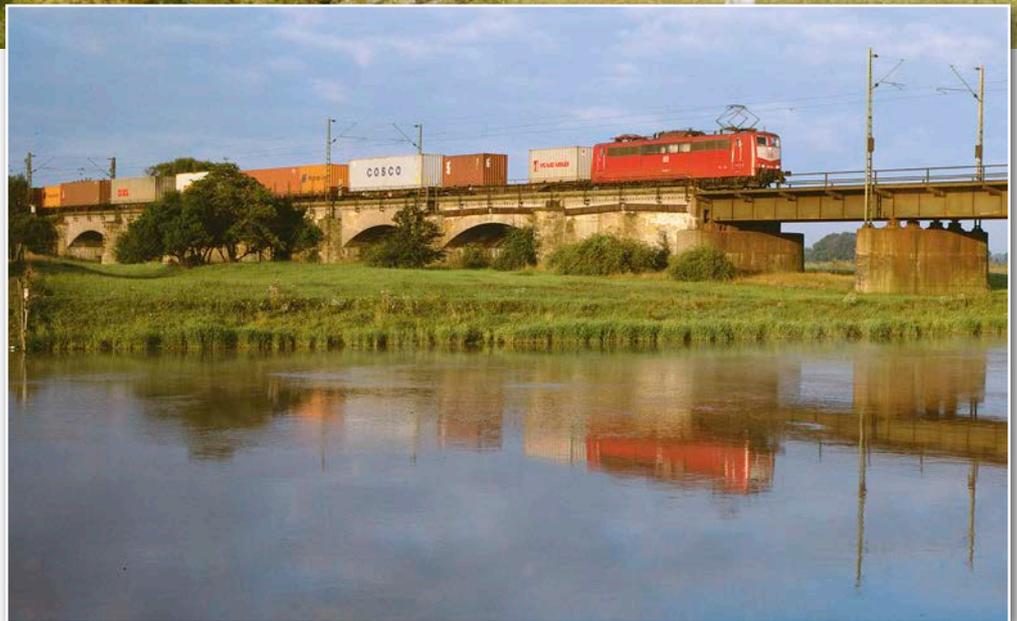
Er arbeitete sich in die TrainController-Technik ein, programmierte vieles neu und sorgt so für einen zuverlässigen Betriebsablauf auf den Haupt- und Nebenstrecken. Dass er nicht nur das Befehligen in der Schaltwarte beherrscht, sondern auch die Übersicht hinsichtlich aller auf der Anlage platzierten Züge hat, bewies er tatkräftig während unserer Fotosession. PW



Die Allerbrücke bildet die optische Trennung zwischen dem Anlagenchenkel mit dem Bahnhof Bassum und der Paradestrecke auf der mittleren Zunge MM (3)

Südlich von Verden überquert die Bahnstrecke Wunstorf – Bremerhaven auf einer Steinbogenbrücke das Flüsschen Aller. Der Mittelteil über dem Fluss war nach Kriegszerstörung durch Stahlträger ersetzt worden. 2013 bis 2016 wurde das Bauwerk durch einen Neubau ersetzt. Die oben abgebildete Allerbrücke auf der Anlage der IBM orientiert sich an der Verdener Flussquerung, entstammt aber einem Bausatz von Vampisol

Jürgen Hörstel



leicht bergigen Eindruck erzeugen und kleine Flüsse mancherorts zu recht scharfen Richtungswechseln zwingen. Im Allertal-Abschnitt der Anlage durchläuft die Rollbahn eine 180-Grad-Rechtskurve, um von der linken Anlagenzunge auf die mittlere zu gelangen. Gerade auf dem Scheitelpunkt des Bogens quert die Bahnstrecke den Fluss. Die Aller fließt in diesem Abschnitt nach Norden, bevor ihr Steilufer ein gutes Stück jenseits der Eisenbahn-

brücke einen scharfen Rechtsknick bedingt. Nahe des linken Allerufer, etwas beengt zwischen der Bahnlinie, dem Fluss und dem Militärgelände, befinden sich landwirtschaftliche Nutzflächen für den Kartoffel- und den Spargelanbau. Passend zur Jahreszeit wird der Spargel gerade gestochen, während die Kartoffeln noch einige Wochen benötigen, um ihre Knollen erntereif auszubilden. Linkerhand von Fluss und Rollbahn liegen Moränenhügel.

Es ist ein steil ansteigendes Gelände, auf dessen Höhe sich der Ort Buchen befindet. Die Geländeerhebung ist es auch, die die Rollbahn in eine Rechtskurve und zur Überquerung der Aller zwingt. Mit der Aller verbunden ist Buchen nur durch einen Spazierweg, der hinab zum Flussufer führt. Der Rest des ansteigenden Geländes ist Privatbesitz und wird von einer alten Villa gekrönt. *(wird fortgesetzt)*

Tobias Pütz/PW



Oliver Strüßer

Nicht verpassen:
Das neue Heft
erscheint am
10. Mai 2023



Wolf-Dietmar Loos

■ Im Fokus: Triebwagen-Typen der DB-Baureihen 627°/628°
Verbrennungstriebwagen in Vorbild und Modell

Die beiden formneuen HO- und N-Modelle der DB-Baureihe 628° von Liliput/Bachmann sind uns Anlass, die Vorserientriebwagen der Bundesbahn-Typen 627° und 628° einmal näher in Vorbild und Modell unter die Lupe zu nehmen.

■ Verglichen & gemessen: DB-Dampfloks der Baureihe 52 in HO
Kriegslokomotiven im Outfit der 1950er-Jahre

Die Güterzuglokomotiven der Baureihe 52 fuhren bis Anfang der 1960er-Jahre über die Bundesbahn-Gleise. Das gerade neu erschienene Märklin/Trix-HO-Modell stellt solch eine Maschine der frühen Epoche III dar. Testen werden wir diese im Vergleich mit dem Roco-Pendant, das ein Vorbild aus dem Saarland wiedergibt.



Jürgen Gottwald

■ „Rollbahn“ Ruhrgebiet – Hamburg
150-Jährige mit Betrieb

Vor fast 150 Jahren, am 16. August 1873, ging mit der Fertigstellung der Strecke Osnabrück – Bremen der Cöln-Mindener Eisenbahn eine bis heute wichtige Magistrale in Betrieb. Der dichte Zugverkehr verschaffte ihr den Namen „Rollbahn“. Wir blicken auf den Zugbetrieb der Strecke Wanne-Eickel – Hamburg im Wandel der Zeit.



J. Davenport/Eisenbahnstiftung

■ Anlagen: HO/HoF-Schaustück
Diesellnd über Reichsbahn-Gleise

Modellbahner Bernd Schache ist Clubmitglied beim MEC „Orlabahn“ im thüringischen Pößneck und war maßgeblich am Bau dieser kleinen DR-Epoche-IV-Anlage beteiligt, die speziell für Modellbahnausstellungen gebaut wurde.



Jürgen Albrecht

* 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



41 Prozent sparen:
2 Hefte für nur 9,90 Euro!

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 5/2023, Nummer 671, 61. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schriker (Vorbild, fr); Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Jürgen Albrecht, Wolfgang Bdinke, Martin Brandt, Georg Dollwet, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Michael Fichte, Josef Högemann, Andreas Knipping, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Claudia Mühl, Holger Neumann, Tobias Pütz, Horia Radulescu, Manfred Scheihing, Gunnar Selbmann, Holger Späing, Oliver Strüßer, Georg Wagner, Martin Weltner, Alexander Wilkens, Roland Wirtz, Volker Wittig

Schlussredaktion: Jana Müller, Matthias Müller

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Riko Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: Joanna 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-Jahrgangarchiv 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

Die Abgebühren 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.mykiiosk.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

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2023



ModellbahnSchule Nr. 48 Deutschland 12,90 € | Österreich 14,20 € | Schweiz 23,50 CHF | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 € | ISBN 978-3-96702-014-8

ModellbahnSchule

Motiv-Ideen, Bauzüge, Spezialfahrzeuge

Bahn-Baustellen

und ihre vorbildgerechte Inszenierung

Modell Eisen Bahner

Sommer-Grasflächen & Pflaster-Strassen
Tipps und Tricks für die perfekte Gestaltung

Raffinierte Zugspeicher mit Dreh-Funktion
Betriebssichere Fiddleyards: Darauf kommt es an

Fahrzeuge richtig pflegen
Nützliche Werkzeuge und Mittel zum Säubern von Modellen

Betrieb auf kleinstem Raum
Eine charmante Feldbahn als fein detaillierte Miniwelt

Jetzt NEU am Kiosk!

Scannen und Kiosk in der Nähe finden!

Die Vielfalt von Baufahrzeuge

Abseits der üblichen Züge verkehren bei der Bahn auch zusätzlich nicht alltägliche Sonderzüge. Dazu zählen die Bauzüge. Auf der Fahrt zu Einsatzort sorgen sie mit ihrem exotischen Aussehen für ungewöhnliche Hingucker, sind aber als Fotomotive beim Vorbild eher eine Ausnahme, da sie in keinem normalen Fahrplan auftauchen. Diese Fahrzeuge sorgen auch auf der Modellbahn für echte Hingucker und mit einigen lassen sich zudem interessante Spielaktionen dank modernster Digital- und Motortechnik durchführen.

Die ModellbahnSchule holt diese Modell aus ihrem Schattendasein hervor und zeigt die Vielfalt der Modelle.

Best.-Nr. 02014 • € 12,90

Weitere Titel aus der Reihe ModellbahnSchule:

ModellbahnSchule Nr. 42 Deutschland 12,90 € | Österreich 12,90 € | Schweiz 23,50 CHF | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 €

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Rund um „Moto Giesl“
Ein vorbildgerechtes Szenario mit Spielern und Lokomotiven

Kopplung ohne Haken
Die Magnetkopplung von H42 mit und ohne Stromleitung

Produktionsort Ziegel
Wiederherstellung von H42 mit und ohne Stromleitung

Schienen-Abgrenzung
In der Modellbahnwelt sind die Schienen durch die Bahnübergänge

Anlagenshow

Möglichkeiten der Präsentation

Best.-Nr. 68246 | € 12,-

ModellbahnSchule Nr. 46 Deutschland 12,90 € | Österreich 12,90 € | Schweiz 23,50 CHF | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 €

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Perfekte Wege führen
Tipps und Tricks für die perfekte Gestaltung

Sturm auf der Anlage
Vorgeschichten und Licht sorgen für spannende Szenarien

Gehäuse der U-Modelle
Wie ein U-Modell, Welt ohne Problem für das Modellieren

Reine Kraft, große Werke
Besitzen Sie Stromlinien durch gelbes Eisen und Resin

Polystyrol, Resin oder Laser-cut

Gebäudebausätze

Ihre Stärken und Schwächen

Best.-Nr. 53548 | € 12,-

ModellbahnSchule Nr. 45 Deutschland 12,90 € | Österreich 12,90 € | Schweiz 23,50 CHF | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 €

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Spezialfahrzeuge
Tipps und Tricks für die perfekte Gestaltung

Trassen-Typologien
Viel Spaß, wenn man in Laufe der Zeit gelernt hat

Neue LFG-Gebäude
In der Modellbahnwelt ist es zu interessant Motoren

Rückfahrgefahr
Zurück mit Stromlinien, Instandhaltung für die Wirkung

Themenschwerpunkt
Natur im Modell:

Stimmige Landschaft

dank vorbildgerechter Vegetation

Best.-Nr. 53371 | € 12,-

ModellbahnSchule Nr. 47 Deutschland 12,90 € | Österreich 12,90 € | Schweiz 23,50 CHF | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 €

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Tipps und Tricks für die perfekte Gestaltung

Sie getriggert die Bewegung
Das System ist für die Bewegung, Produktion, Tipps und Tricks

Für Zukunft und Distanz
Die Motoren und die Technik, die Modelle aus Metall herstellen

Wahlweise konnte Wirkung
Über das System, Motoren und mehr er kann Sie macht

Analogen Eisenbahner
Leistungsfähig, leicht, stabil

Bahnübergänge

Schranken, Zäune, Lichtzeichen, Andreaskreuze, Beleuchtung in allen Epochen und Facetten

Best.-Nr. 53626 | € 12,-

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt unter
modelleisenbahner.de/schule



Modell Eisen Bahner



KM1



Modelle vom Modellbahner!

Spur 1: Flachwagen „Linz“



Spur 1: Ommr 32 „Linz“



Spur 1: Ommr 33 „Villach“



Spur 0/1/2: Haltepunkt „Lauingen“



Spur 1: DGW 266 - 33 m³



Spur 1: DGW 266 - 25 m³



KM1 Modellbau e. K. • Ludwigstraße 14 • 89415 Lauingen • Tel: 09072 - 922 670 • info@km-1.de • www.km-1.de
Irrtümer, technische und optische Änderungen vorbehalten. Ausführliche Informationen finden Sie auf unserer Homepage. Es gelten unsere AGBs.

Großbahn-Treffen am Wasserturm



Wir freuen uns darauf
Sie in Lauingen
begrüßen zu dürfen!

Spur 0 | Spur 1 | Spur II | Gartenbahnen

Schauanlagen • Börse und Verkauf • Dampf-Sonderzug • Bewirtung • Fahrbetrieb



Exklusive Messe für Modellbahnen und Schauanlagen großer Spurweiten!

29. & 30.
April 2023
E-Park Lauingen
Riedhauser Str. 60 | www.eepark.eu