

eisenbahn Modellbahn magazin

Länderbahn-75er



Vorbild & Modell: 1'C1'-Tenderloks aus Sachsen, Baden und Württemberg

Hochburg der Altbau-Elloks

Warum die BD Stuttgart so viele
Vorkriegs-Baureihen einsetzte



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



Nebenbahn-Impressionen



Wie die Lametalbahn vor
der Stilllegung bewahrt wurde

Der Bernina Express
Bahn-Erlebnis seit 50 Jahren
Praxistipp Lokumbau
Digital ohne Schnittstelle?
Serie Ae 3/6' der SBB
H0-Modelle im Vergleich

Harzbahn-Romantik in H0m



Vorbildgerechter DR-
Dampfbetrieb in Hasselfelde

DIE ERSTE BLÜTE DER VERDIESELUNG

NEU

Ab 1932 beschaffte die Deutsche Reichsbahn in großer Zahl vierachsige Verbrennungstriebwagen für den Einsatz auf Haupt- und Nebenstrecken sowie zweiachsige Fahrzeuge für den Nebenbahndienst. Alle Typen werden in Wort und Bild vorgestellt, Fahrzeugskizzen verdeutlichen die Bauartunterschiede. Ein ausgesprochen spannendes Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte.

192 Seiten · ca. 270 Abb.
Best.-Nr. 53641
€ (D) 59,99



Best.-Nr. 53302



Best.-Nr. 53288



Best.-Nr. 68119



Best.-Nr. 68108



Best.-Nr. 68109



Best.-Nr. 68054



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]

Segen und Fluch der Digitalisierung

Digitalisierung ist ein Segen, wenn sie dazu dient, das Leben der Menschen einfacher und unkomplizierter zu machen. Doch was einfach ist, liegt immer auch im Auge des Betrachters. Der eine mag es einfach finden, vom Sofa aus eine Fahrkarte nach Bremen, Bingen oder Berchtesgaden buchen zu können, ohne dabei die Pantoffeln oder die Jogginghose ausziehen zu müssen. Für den anderen ist es dagegen einfacher, an einen Fahrkartenschalter zu gehen, wo man sich nicht mit Apps oder Eingabemaschinen auseinandersetzen muss.

Doch die Versuche, Menschen durch Zwangsdigitalisierung zu beglücken, werden mit jedem Jahr aufdringlicher. Im März legte das von der FDP geführte Verkehrsministerium (das auch das Digitalministerium ist) dem Bundesrat einen Entwurf für eine Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung vor. „Die Verpflichtung zur Zahlung des erhöhten Beförderungsentgelts entfällt, wenn der Reisende vor Beginn der Fahrt keinen Fahrausweis erwerben konnte“, heißt es dort seit vielen Jahren im § 6, der regelt, dass man auch ohne Fahrkarte den Zug besteigen kann, wenn der Fahrkartenschalter geschlossen oder der Automat kaputt ist. Nun sollte ein weiterer Satz hinzukommen: „... wenn für den Reisenden keine Möglichkeit bestanden hat, online einen Fahrausweis über das Telefon, das Internet oder jede andere in weitem Umfang verfügbare Informationstechnik zu erwerben.“

Aber – wann genau hat man denn „keine Möglichkeit“ dazu? Die meisten Verkehrsunternehmen bieten mittlerweile diesen Service an – und das ist auch gut so! –, aber nicht jeder besitzt ein Smartphone, und es lassen sich auch nicht auf jedem Smartphone ohne weiteres Tickets erwerben. Werde ich zum Schwarzfahrer, wenn ich kein Konto bei Google oder Apple habe und die App des Verkehrsverbundes darum nicht installieren kann? Und was ist mit Menschen, die ihr Smartphone nur sporadisch benutzen und bei denen deswegen häufiger der Akku leer ist? Fragen über Fragen, über die sich nicht nur zahlreiche Eisenbahnfreunde den Kopf zerbrechen – auch der Bundesrat war, wie man hinter

» Ein EVO-Entwurf des Verkehrsministeriums wirft Fragen auf, die unbeantwortet bleiben



Nicht jeder hat die technische Möglichkeit, Fahrkarten digital zu kaufen Max Voigtmann

vorgehaltener Hand hörte, ratlos. Die Erläuterungen zum Entwurf hatte das Verkehrsministerium denkbar knapp gehalten: Mit den Änderungen setze man nur die EU-Richtlinie 2021/782 um. Doch für den ominösen Satz findet sich in dem EU-Papier keine Entsprechung. Der Bundesrat lehnte die Änderung schließlich in diesem Punkt ab. Die Frage, wie der Satz genau zu verstehen ist, blieb jedoch unbeantwortet: Auch die Pressestelle des Verkehrsministeriums sah sich trotz mehrfacher Nachfragen nicht imstande, die Bedeutung und die rechtlichen Konsequenzen konkret zu erläutern.

Am 23. Mai feierte das Grundgesetz seinen 74. Geburtstag. Aus diesem Anlass schrieb der Jurist und Autor Heribert Prantl: „Ich würde dem Grundgesetz gern ein neues Grundrecht schenken (...) das Grundrecht auf ein analoges Leben.“ Veröffentlicht wurde der Text digital – in Prantls Newsletter bei der Süddeutschen Zeitung. Nein, das ist kein Widerspruch. Denn Digitalisierung ist wirklich ein Segen – solange man ein Auge darauf hat, dass sie sich nicht zum Fluch entwickelt.

Max Voigtmann, 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



Joachim Bertsch

32–39

In der BD Stuttgart herrschte lange Zeit große Altbau-Vielfalt

■ Im Fokus

10 Spielarten der Baureihe 75

Unter der Baureihe 75 wurden verschiedene Länderbahn-Tenderlokomotiv-Gattungen mit der Achsfolge 1'C1' zusammengefasst, die sich bei DB und DR zum Teil bis in die Epoche IV hinein bewährten. Wir stellen die Originale sowie die entsprechenden Modellumsetzungen von 1 bis N vor

■ Eisenbahn

6 Dualloks und innovative Wagen

Die Messe transport logistic bot im Mai 2023 mit einer kleinen, aber feinen Fahrzeugausstellung Einblicke in die Zukunft des Schienengüterverkehrs

20 Bild des Monats

Karibisches Flair erleben die Reisenden auf der St. Ives Bay Line in Südwestengland

22 Entlang der Schiene

Aktuelle Kurzmeldungen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

32 Hochburg im Südwesten

Seit 1933 an den Fahrdrat angeschlossen, stieg Stuttgart in den 1950er-Jahren zu einer der stärksten „Ellok-Direktion“ der Deutschen Bundesbahn auf. Schnellzug- wie Güterzuglokomotiven erbrachten herausragende Leistungen, allen voran die E 44. Für Freunde von Altbau-Elloks war die BD Stuttgart ein Paradies

40 Momente

Tierische Begegnung für Lok 86 1001 auf der Strecke Schlettau – Crottendorf

42 50 Jahre „Bernina Express“

Die Reise im „Bernina Express“ ist unvergesslich: eine Fahrt von den Gletschern auf dem Berninapass zu den Palmen im sonnigen Veltlin. Seit 1973 durften rund zehn Millionen Fahrgäste diese unvergessliche Reise genießen

46 Für Kurgäste und Katzenstreu

Fast wäre Schluss gewesen mit dem Reisezugbetrieb auf der Lammetalbahn

zwischen Hildesheim Hbf und Bodenburg, doch es kam anders: Der Widerstand gegen die Einstellungsabsichten war erfolgreich, es geht also weiter

49 Eisenbahnfest an der Neiße

Zu seinem 64. Verbandstag fand der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde (BDEF) im Mai 2023 in Görlitz zusammen und lud ein zu einem großen Eisenbahnfest

50 Andere Länder, andere „Strippen“

Der zweite Teil unserer Serie über elektrische Fahrleitungen in Vorbild und Modell betrachtet die Systeme der Bahngesellschaften einiger unserer europäischen Nachbarländer

■ Modellbahn

56 Rote Alleskönnerin

Die Bundesbahn-Diesellokomotive 216 025 als HO- und Z-Modelle und deren Vorbild in Aktion

Bernhard Studer



Carl Bellingrodt/Slg. TechnikMedia



42–45

Seit 50 Jahren ermöglicht der „Bernina Express“ ein unvergessliches Reiseerlebnis

60–63

Harzbahn-Betrieb auf der roman-tischen Selketalbahn in den 1990er-Jahren vermittelt diese H0m-Anlage



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Die SBB-Elloks der Reihe Ae 3/6' von Märklin und Roco sind zu einem H0-Test angetreten

88–92

Märklins H0-Diesellok 216 025 gab es einst in unterschiedlichen Versionen

56–58

Claudia Mühl



Oliver Strüber



60 Schmalspurausflug in den Harz
Auf einer H0m-Segementanlage hat ein belgischer Schmalspurfan die Selketalbahn-Endstation Hasselfelde nachgebaut

64 Neu im Schaufenster
Wie unser aktueller Produktüberblick beweist, gönnen sich die Modellbahn-Hersteller keine Sommerpause

74 Kleine Bahn mit großem Auftritt
Die Nenngröße Om erfreut sich zurzeit wachsender Beliebtheit, was in der Initiative von Schnell's Meter begründet liegt

78 Himmlische Bäume
Wir haben ein Baumbau-Seminar eines Modellbauexperten besucht, um allen Lesern diese Handwerkstechnik mittels Draht und Belaubungsfließ nahezubringen

84 Ernteerträge auf Reisen
Auf Piko-Bausatzbasis nach einer Vorbildsituation gebauter Landhandel und dafür passende Schienenfahrzeuge

88 SBB-Altbauelloks im Test
Die Schweizer Elektrolokomotiven der Serie Ae 3/6' als H0-Modelle von Märklin und Roco im Leistungsvergleich

93 Digitalaufrüstung analoger Loks
Tipps für das nachträgliche Digitalisieren von Triebfahrzeugmodellen mit und ohne Digitalschnittstelle

104 Bahnbetrieb in der Weinstiege
Einen originellen Zugverkehr zeigt diese aus Weinkisten zusammengesetzte Oe-Anlage mit idyllischen Feldbahngarnituren

108 Endspurt in Bassum
Seit 15 Jahren baut die IBM an einer großen H0-Hallenanlage der DB-Epochen III/IV. Für den letzten der drei Schenkel hat man sich der Hafenthematik verschrieben



Carl Bellingrodt/Eisenbahnstiftung

Titelbild: Nahezu ausschließlich in der BD Stuttgart beheimatet war die Baureihe E 93. Die Kornwestheimer E 93 05 hat mit ihrem Güterzug am 26. Juli 1955 soeben die Geislinger Steige hinter sich gebracht und nimmt in Amstetten (Württ) Fahrt auf

Service

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



Ein Blickfang der Fahrzeugausstellung auf der transport logistic 2023 ist die Eurodual 2159 222 von Retrack mit Elektro- und Dieselantrieb. 21 Aussteller aus der Bahnbranche präsentierten ihre Exponate im Freibereich der Messe, darunter DB Cargo, VTG und Wascosa Bernd Piplak

■ Messe transport logistic 2023 in München

Dual-Lokomotiven und innovative Güterwagen

Netzwerken, tagen, präsentieren, Verträge abschließen: Logistiker und Verkehrsunternehmen fanden Mitte Mai 2023 wieder zur Messe transport logistic in München zusammen. Auch die Bahnbranche war vor Ort. Eine kleine, aber feine Fahrzeugausstellung bot Einblicke in die Zukunft des Schienengüterverkehrs

Nach vier Jahren pandemiebedingter Pause traf sich die Fachwelt vom 9. bis 12. Mai 2023 wieder bei der transport logistic in München. Die Messe, die seit 1978 alle zwei Jahre stattfindet, gilt in der Logistikbranche mit Spediteuren, Verkehrsunternehmen und dem Luftfahrt- und Schifffahrtsbereich als führende Plattform. Mit rund 2.300 Ausstellern aus 67 Ländern präsentierten sich in diesem Jahr wieder ähnlich viele Unternehmen wie zuletzt 2019 auf 127.000 Quadratmetern Fläche in zehn Hallen sowie dem Freigelände mit Gleisanschluss. Etwa 60 Prozent der Aussteller kamen aus dem Ausland. Das Fazit der Messe München fiel nach vier Tagen positiv aus: 75.000 Besucher aus 120 Ländern hatten das „Zentrum der Logistikindustrie“ besucht. Der Anteil internationaler Besucher lag mit über 50 Prozent dabei so hoch wie noch nie zuvor.

Auch für die Bahnbranche ist die transport logistic kein unwichtiger Treff. Zahlreiche Bahnunternehmen betreiben Messestände in den Hallen, es wird genetworkt, getagt und manchmal wird sogar mit ein bisschen Stolz ein Ver-

» 75.000 Besucher aus 120 Ländern waren Gast im „Zentrum der Logistikindustrie“

tragsabschluss verkündet. Bekannt und beliebt ist die Fahrzeugausstellung auf der Außenfläche der Messe in München-Riem. Im Gegensatz zur jeweils ein Jahr versetzt stattfindenden Verkehrstechnikmesse InnoTrans in Berlin konzentrieren sich die Aussteller bei den Expona-

ten im Freigelände auf moderne Güterwagenkonzepte und neue Entwicklungen im Lokomotivbereich für den Güterverkehr. Dabei wird weiterhin an der Verbesserung von Güterwagen gearbeitet, über Leichtbau, optimierte Drehgestelle und Radsätze bis hin zur elektronisch gesteuerten Bremse und der automatischen Kupplung sowie Telematik-Anwendungen und Sensorik zur Überwachung verschiedener Funktionen.

Dual-Antriebe und Multisystemloks

Fünf Lokomotiven waren 2023 im Außengelände zu besichtigen. Europas größter Waggonvermieter VTG präsentierte die Stadler-Euro-Dual 2159 222 seines Eisenbahnverkehrsunternehmens Retrack als Beispiel für seine leistungsstarke Fahrzeugflotte mit Elektro- und Dieselantrieb. Die Vectron Dual Mode (VDM) 248 019



Moderne Güterwagenkonzepte dominieren die Ausstellungsfläche auf dem Freigelände der transport logistic Jürgen Hörstel

von Siemens ist ebenso elektrisch und mit Dieselmotor unterwegs, aber die erste Lok mit Funkfernsteuerung dieser Baureihe. Mit der Zulassung dieser Betriebsart rechnet Siemens im Jahre 2024. Dann wird voraussichtlich auch rund die Hälfte der bereits im Einsatz befindlichen Flotte damit nachgerüstet. Neben Aufträgen von privaten Bahnunternehmen läuft in München-Allach derzeit auch die Produktion der „VDM light“ als Baureihe 249 für DB Cargo mit kleinerem Dieselmotor. Für 2026 werden VDM-Lokomotiven für DB Fernverkehr erwartet, die dann IC-Züge auf nicht elektrifizierten Strecken wie zum Beispiel nach Westerland oder Oberst-

dorf ziehen sollen. Mit der 248 500 soll zuvor die für diese Variante notwendige Zugheizung zugelassen werden.

Vertragsabschlüsse auf der Messe

Weiteres Exponat von Siemens war der Vectron 193 968 in der Version als Multisystemlok (MS), die sich noch im weißen Auslieferungsdesign mit Werbeaufschriften präsentierte. Die Zulassung der Lok ist neben Deutschland, Österreich und Italien in weiteren neun Ländern, vor allem in Ost- und Südosteuropa geplant. Während der Messe schlossen die TX Logistik AG und Siemens einen Vertrag zur Lieferung von 40 Vec-

tron MS zuzüglich einer Option über weitere 25 MS- oder AC-Lokomotiven inklusive der Wartung als „Full-Service-Vertrag“ über 15 Jahre. Die Auslieferung soll zwischen September 2024 und Dezember 2025 erfolgen. Haupteinsatzgebiet wird der Rhein-Alpen-Korridor sein. Dafür erhalten die Loks die nationalen Zugsicherungssysteme für Deutschland, Österreich, Schweiz, die Niederlande und Italien.

Auf dem Stand von DB Cargo unterstrich der seit 2020 im Einsatz befindliche MS-Vectron 193 560 das Motto „Güter gehören auf die Schiene“. Daneben warb die TRAXX F140 MS

Tatravagónka präsentiert in München den Laados-Transportwagen, der mit einer Ladelänge von über 41 Metern für den Transport von neuen Lkw-Zugmaschinen optimiert ist Jürgen Hörstel



Digitale Automatische Kupplung

Neuer Prototyp in München präsentiert

Der von Knorr-Bremse entwickelte DAK-Prototyp der neusten Generation verfügt über flachere Aufbauten. Mehr zu den Unterschieden zum Vorgängermodell erläutert Andreas Lipka von DB Cargo im Video unter <https://youtu.be/OEfHbwqNJk8> Jürgen Hörstel



Die automatische Rangierkupplung soll in der Übergangsphase sowohl mit bereits umgerüsteten als auch mit herkömmlichen Waggons kompatibel sein Florian Dürr

Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) hat ihre Praxistauglichkeit unter Beweis gestellt. Diese positive Botschaft vermeldete das Konsortium DAC4EU am 5. Mai 2023 bei einer Präsentation vor Abgeordneten des Europäischen Parlaments. An dem Konsortium sind neben DB Cargo auch SBB Cargo und Rail Cargo Austria sowie die Wagenhalter Ermewa, GATX Rail Europe und VTG beteiligt. Die erste Testrunde, unter anderem mit Versuchen unter schwierigen klimatischen Bedingungen in Skandinavien, ist inzwischen abgeschlossen. Von den bisher untersuchten DAK sind zwei Scharfenberg-Varianten in die engere Wahl gekommen. Die Tests haben jedoch gezeigt, dass für die ursprünglich aus dem Personenverkehr stammenden Kupplungstypen weitere Entwicklungen nötig sind, um die Ansprüche des Güterverkehrs zu erfüllen, zum Beispiel für längere und schwerere Züge, auch bei Frost oder sonstigen Umwelteinflüssen. So soll es eine zweite, gegebenenfalls auch noch eine dritte Testrunde geben.

Ziel ist eine Kupplung, die sowohl intelligente Funktionen enthält, aber auch für den harten Bahnbetrieb robust genug ist. Beispielsweise hat sich gezeigt, dass die bisherigen Scharfenberg-Bauarten durch die zusätzlichen elektrischen Anschlüsse eine zu große Bauhöhe erreicht hatten, die zum Beispiel bei Autotransportwagen mit Überfahrklappen problematisch war. Eine entsprechende Lösung wurde in München durch die Firma Knorr gezeigt. Grundsätzlich ist aber die Entwicklung eines Standards, also einer technischen Norm, geplant. An der später notwendigen Produktion der Kupplungen in hohen Stückzahlen sollen dann die geeigneten Hersteller beteiligt werden.

Eine wesentliche Frage bei der DAK-Einführung ist die Wahl der Migrationsstrategie. Von neun ursprünglichen Lösungen sind inzwischen vier übrig geblieben. Ein großer Bereich ist die Umstellung der Ganzzüge, mit denen schon etwa 50 Prozent der Verkehre abgedeckt werden können. Beim Rest geht es um Wagengruppen und Ein-

zelwagen. Hier sollen kunden- und gutart-spezifisch verschiedene Lösungen zur Anwendung kommen, wie zum Beispiel die Pärchenbildung von Wagen mit DAK oder der spätere Durchtausch bauartgleicher Wagen mit denen aus Ganzzügen. Beim Programm „DAC ready“ werden Wagen bereits bei der normalen Instandhaltung für die DAK vorbereitet, sodass dann in der heißen Phase (von der DB als „Big Bang“ bezeichnet), in der in sehr kurzer Zeit sehr viele Wagen umgebaut werden müssen, die Umstellung auch in provisorisch errichteten „Pop-up-Werkstätten“ relativ schnell erledigt werden kann (Abbau der Puffer, Einbau der Kupplungsköpfe).

Ursprünglich war das Jahr 2030 als Ziel der vollständigen Umstellung geplant. Bei einer voraussichtlich sechs Jahre dauernden Migrationsphase müsste die Umstellung bereits im nächsten Jahr beginnen. Aufgrund der aktuellen Erkenntnisse mit mindestens einer weiteren Testrunde dürfte sich die Einführung der DAK jedoch noch etwas verschieben. JHÖ/FD

484 004 (Baujahr 2004) mit neuer Seitenfolierung „Wartung mit Durchblick“ für die Fahrzeuginstandhaltung und die Werkstätten von SBB Cargo.

Güterwagen: länger, schneller, effizienter und sicherer

Der slowakische Güterwagenhersteller Tatravagonka machte in München gleich mit mehreren Wagen auf sich aufmerksam. Der dreiteilige Transportwagen des Typen „Laados“ verfügt über eine Ladelänge von über 41 Metern und kann damit vor allem den Transport von neuen

Lkw-Zugmaschinen optimieren. Lauffähig ist der Wagen für 100 bzw. 120 km/h. Das Eigengewicht beträgt 35,6 Tonnen. Noch etwas schneller ist der 30,41 Meter lange Tragwagen der Bauart Sggmrss 92' mit bis zu 140 km/h, der schnellste Intermodalwagen in Europa. Der sechssachsige Tragwagen der Bauart Sdggmrss für MFD Rail ist der erste mit wagenintegriertem Korb für nicht kranbare Sattelaufleger. Der 34,2 Meter lange Wagen kann beladen 100 km/h schnell fahren, leer mit 120 km/h, und ist neben der Normalspur auch für die Spurweite 1.668 mm lieferbar.

Mehrere Hersteller und Waggonvermieter, darunter auch VTG mit ihrem Tragwagen der Bauart Sdggmrss, bieten inzwischen eine spezielle Sensorik für Wagen des Kombinierten Verkehrs (KV) an, die die korrekte Sicherung der Auflieger, vor allem die feste Verriegelung des Aufliegers mit dem Taschenwagen am sogenannten Königszapfen gewährleisten. Hintergrund sind Empfehlungen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) nach einem schweren Unfall Anfang 2019 auf der dänischen Beltbrücke, bei dem ein verladener Lkw-Sattelanhängen heruntergekippt und mit einem



Bei VTG sind mehrere Wagentypen zu besichtigen, darunter auch Baukastensysteme für unterschiedliche Güter Jürgen Hörstel

entgegenkommenden Reisezug kollidiert war.

VTG präsentierte daneben mit dem Typ Uarrs einen längenvariabel baubaren Wagen wie aus einem „Baukasten“, der zudem mit speziellen Vorrichtungen bzw. Paletten für das Ladegut ergänzt werden kann. Ein ähnliches Konzept stellt auch der sogenannte m2-Wagen von DB Cargo dar: „multifunktional und modular“.

Auf dem Weg zur digitalen automatischen Kupplung

Bei DB Cargo war auch ein echtes Zukunftsprojekt des europäischen Schienenverkehrs zu bewundern: die digitale automatische Kupplung (DAK). Die DAK verkürzt den Kupplungsvorgang massiv und rüstet Güterwagen mit durchgehenden Strom- und Datenleitungen aus. Alle Rangier- und Betriebsläufe im Güterverkehr können so automatisiert werden und schneller ablaufen. Experten sehen in ihr den entscheidenden Hebel, um die Schiene gegenüber der Straße wettbewerbsfähiger zu machen. Entsprechende Aktivitäten waren bereits auf der Messe 2019 präsentiert worden. Den aktuellen Stand zeigte nun die DB Cargo AG auf der Münchner Messe, die an dem Thema innerhalb der Vereinigung „Europe's Rail“ mit 250 Experten aus 80 Unternehmen und mehr als 30 Ländern mit Förderung der EU und des Bundesverkehrsministeriums intensiv mitarbeitet.

Jürgen Hörstel



Viele Hersteller und Waggonvermieter bieten inzwischen eine spezielle Sensorik für Wagen des kombinierten Verkehrs an, die die korrekte Sicherung der Auflieger am sogenannten Königszapfen gewährleisten

Jürgen Hörstel

Bei DB Cargo ist ein „DryTainer“ von InnoFreight ausgestellt, mit dem nässeempfindliche Güter transportiert werden können

Jürgen Hörstel





■ Varianten der Baureihe 75 in Vorbild & Modell

Erfolgreiche Lokentwicklung aus *Länderbahn-Zeiten*

Unter der Baureihe 75 wurden verschiedene Länderbahn-Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 1'CI' zusammengefasst, die sich zum Teil bis in die Epoche IV hinein bewährten. Wir stellen die Originalen sowie die entsprechenden Modellumsetzungen vor

Um 1900 war es für die Eisenbahnen in Deutschland offensichtlich, dass man auch Lokomotiven für Mittel- und Kurzstrecken benötigte. Da zunehmend Nebenbah-

nen gebaut wurden, an deren Endbahnhöfen keine Drehscheiben vorhanden waren, schien die Tenderlokomotive optimal zu sein. Doch auch der Stadtschnell- und Regionalverkehr ver-

langte nach einer brauchbaren Maschine. Erneut war es Gölsdorf, der mit der Wiener Stadtbahnlokomotive R 30 sowie der damit verbundenen Streckenlokomotive R 60 die sinn-





HO-Modelle der VI b bzw. 75¹⁻³ von Liliput/Bachmann, VI c und 75 1118 von Liliput, 75 1009 von Liliput/Bachmann, 75 541 von Gützold/Piko, 75 541 Gützold, 75 242 von Märklin und 75 009 von Brawa

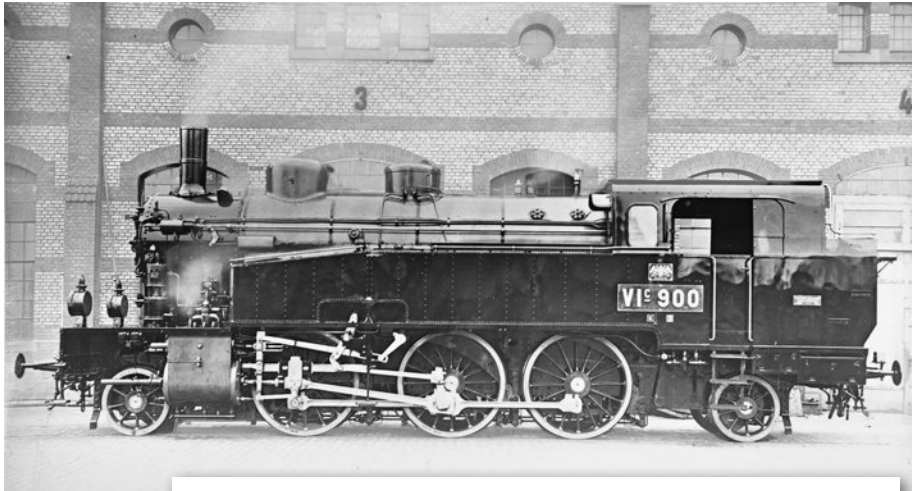


Eine der vier Bauarten, die von der Reichsbahn als Baureihe 75 eingereiht wurden: die 75 104 des Bw Freiburg, eine badische VI b, in der Rück- und Seitenansicht (Juni 1934) Carl Bellingrodt/Slg. Brinker



Auch im Bereich der Tenderseite unterscheiden sich die badischen, württembergischen und sächsischen Bauarten deutlich voneinander, wie man an den HO-Modellen sieht

Georg Daemisch (2)



**Die spätere
75 401 im
Auslieferungszustand als
badische
VI c 900 sowie
das KM 1-
Modell der
VI c 947**

Slg. TechnikMedia/Werk



volle Lösung schuf. Interessant dabei war, dass er unterschiedliche Konstruktionen für den Nah- und Regionalverkehr berücksichtigte sowie die Idee der vierachsigen Lokomotive mit der Achsanordnung 1'C oder C1' zugunsten der 1'C1'-Version verließ. Diese hat die Vorteile, dass ein leistungsfähigerer Kessel untergebracht werden kann, die Abnahme der Vorräte sich we-

niger auf das Fahrverhalten auswirkt und sich der Lauf in beide Richtungen verbessert.

Die Modellbahnindustrie hat diese „Butter-und-Brot-Maschinen“ über eine lange Zeit vernachlässigt. Für die Nenngröße H0 hat man aber die befriedigende Situation, dass die Baureihe komplett in Modell auf der Anlage oder in der Vitrine

genutzt werden kann. Doch auch von 1 bis N gibt es attraktive Modelle. Besonders die badischen Loks sind interessant, da sie nicht nur bis weit in die Epoche III hinein für alle Zuggattungen einschließlich Schnellzüge eingesetzt wurden, sondern auch über ganz Deutschland verteilt waren. Die letzte ehemalige VI b wurde bei der DR erst 1969 ausgemustert. Geht man die interessanten Bücher von Werner Willhaus durch, findet man viele Anregungen, diese Tenderloks vorbildgerecht einzusetzen. Hier sind besonders die Schnellzugeinsätze vor Zügen im badisch-schweizerischen Grenzverkehr auch mit Schweizer Zugmaterial interessant und modellbahnerisch gut umsetzbar. Aber grundsätzlich sind alle vier Ausführungen der Baureihe 75 auf Modellbahnanlagen bis zur Epoche III vielseitig verwendbar. Insbesondere in H0 sind auch passende Waggons aller Epochen verfügbar. Bei *Liliput* sind beispielsweise die badischen Zwei- und Vierachser-Reisezugwagen einschließlich der Eilzugwagen mit offenen Bühnen erhältlich. Für die Württemberger haben *Brawa* und *Märklin* die passenden Länderbahnwagen geliefert. Ein typischer Epoche-III-Zug war der Eilzug Freiburg – Donaueschingen über die „Höllentalbahn“, der ab Neustadt (Schwarzwald), wo der Fahrdrabt endete, mit einer VI c oder VI b gespannt wurde. Der Zug bestand damals aus 1930er-Eilzugwagen, wie sie von *Roco*, *ESU* oder *Brawa* erhältlich sind.

Lokomotiven für Baden

Baden hatte aufgrund seiner Streckenstruktur mit Stichbahnen, die von der Hauptstrecke in die Schwarzwaldtäler führten, ebenfalls einen besonderen Bedarf. Die Vorgaben waren eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens

Im Sommer 1934 ist 75 1014 mit dem P 75 in Mecklenburg und einer abwechslungsreichen Wagengarnitur unterwegs

Carl Bellingrodt/Slg. TechnikMedia



80 km/h in beide Richtungen sowie ausreichende Vorräte, um z. B. auch die Relation Freiburg über die „Höllentalbahn“ bis Donaueschingen mit einer Bespannung bedienen zu können. Andererseits durfte die maximale Achslast von 13,5 Tonnen nicht überschritten werden. Man hatte schon einige nicht wirklich zielführende Versuche unternommen, einmal mit dem Umbau älterer Schlepptenderlokomotiven und eines 1'B1'-Typs IV a, der sich jedoch nicht bewährte, weil bei höheren Geschwindigkeiten ($v_{\max}$ 80 km/h) ein Rütteln auftrat. Im Grunde war die Maschine auch zu klein.

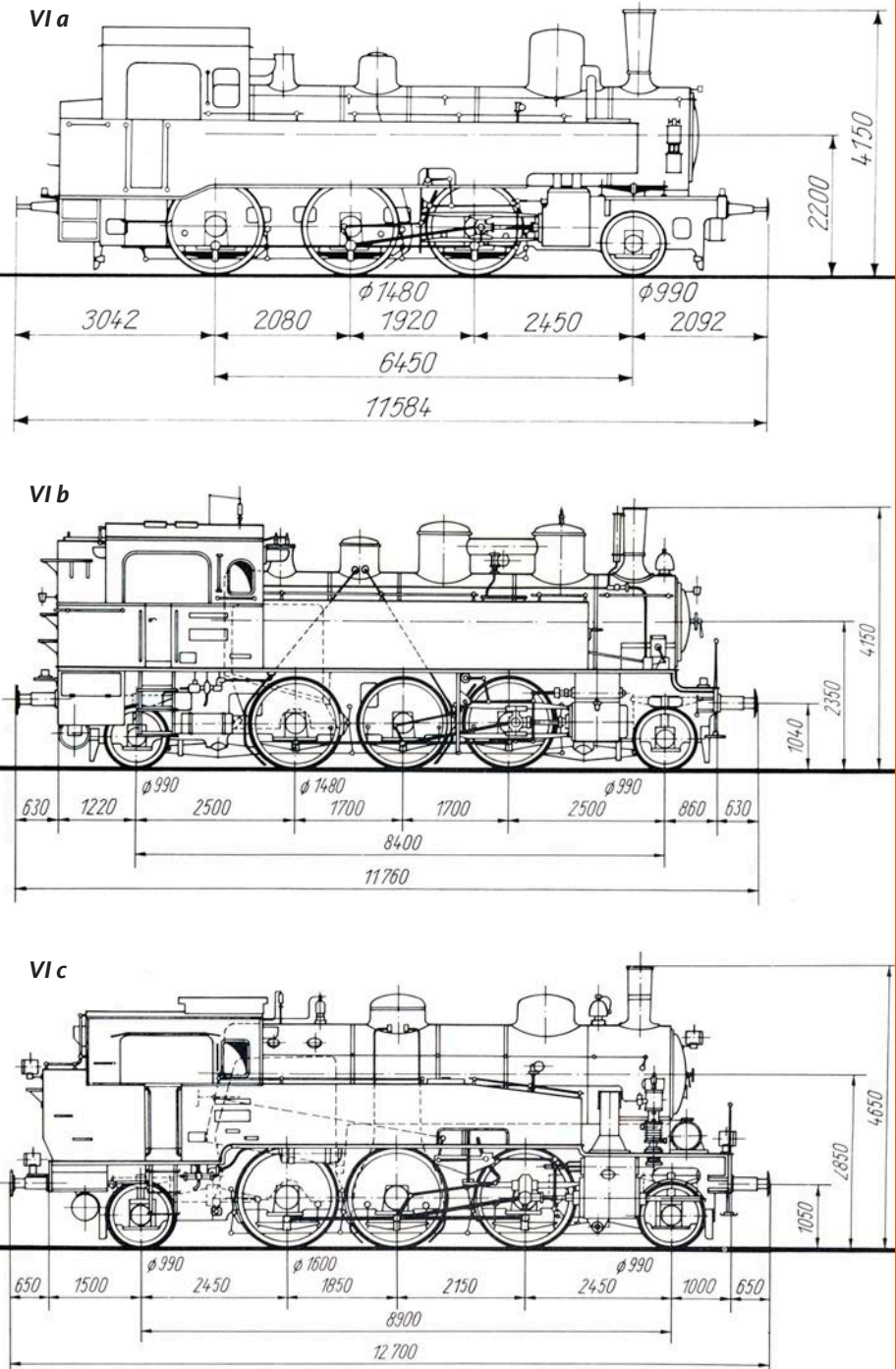
So nahm dann die Badische Staatsbahn das Thema noch einmal grundsätzlich auf. Bei Maffei wurde eine 1'C1'-Maschine in Auftrag gegeben, die die Vorgaben einhielt und als Gattung VI b geführt wurde. Nun, wenn es eine „b“ gab, muss es auch eine „a“ gegeben haben. Das ist insofern interessant, weil die VI a eine typische Alibi-konstruktion war, um die Befürworter der sparsamen 1'C-Variante zu befriedigen. Die

» Zu Reichsbahn-Zeiten gingen weitere der bewährten Gattungen VI b und c in Betrieb

Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe baute zwei Tenderloks, die jedoch die Vorgaben nicht einhielten und bei einer Achslast von 16 Tonnen vorwärts nur 70 km/h erreichten. Die Badener rechneten dann auch vor, dass diese Maschine sechsmal so hohe Kosten verursachen würde wie die VI b. Es ging eben nicht nur darum, eine möglichst billige Lokomotive zu bauen, sondern vorrangig um die Berechnung der gesamten Systemkosten. Die beiden VI a wurden schließlich nach 1918 über Waffenstillstandslieferungen entsorgt.

So wurden 1900 die ersten 1'C1'-Lokomotiven Deutschlands in Baden in Betrieb genommen. Dass diese Entscheidung gegen die Vierachser nicht falsch war, lässt sich auch daraus ersehen, dass alle 1'C1'-Versionen bis zum Ende ihres Einsatzes ihren angestammten Dienst versahen, während andere C-Kuppler mit Vorlauftrabsatz wie T 11 oder 12 in den Rangierdienst abwanderten. Dass man zwischendurch diese überflüssi-

Zeichnungen der badischen Tenderloks



alba/Slg. TechnikMedia (3)

Märklin-H0-Modelle der DB-75 407 und DR-75 1116 MM(2)





1967 schied 75 1118 als letzte ihrer Gattung aus dem Betriebsbestand aus, ist aber seit 1988 wieder vor Museumszügen der Ulmer Eisenbahnfreunde aktiv sowie als Modell in O von KM 1 (oben) angekündigt

MM/Werk



Modell-Übersicht zur Baureihe 75 von 1 bis N

Gattung/Baureihe	Nenngröße	Modellbahn-Hersteller
badische VI b/75 ¹⁻³	O	ETS
	H0	Fulgurex, Liliput, Model Loco
badische VI c/75 ^{4/10-11}	1	KM 1, Märklin
	O	KM 1 (Neuheut 2023)
	H0	Liliput, Märklin, Trix
	N	Arnold
sächsische XIV HT/75 ⁵	1	Bockholt
	H0	Güztold
	TT	Beckmann
württembergische T 5/75 ⁹	H0	Brawa, Märklin

gen Loks auch im Südwesten unterbringen wollte, mag ein Teil der typisch preußischen Mentalität gewesen sein – ebenso der letztlich vergebliche Versuch, die Baureihe 64 im Südwesten anzusiedeln. Vielmehr verschlug es einige der badischen VI b und VI c nach Norden, wo sie mindestens genauso lang im Betrieb blieben wie ihre im Südwesten gebliebenen Schwestern.

In Baden selbst verbesserte und beschleunigte die neue Maschine den Verkehr auf der „Höllentalbahn“ entscheidend. Man konnte den schwerfälligen Betrieb mit der Zahnradmaschine im Reibungsbetrieb aufgeben und auf der Strecke im hinteren Dreisamtal auch zügig fahren. Der Einsatz der Zahnradmaschinen blieb dann auf den Abschnitt Himmelreich – Hinterzarten beschränkt. Aber auch auf ande-

» Liliput hat sich schon früh auf die badischen HO-Varianten der Baureihe 75 spezialisiert

ren Strecken wurden die 1'C1'-Bauarten gern genutzt. Zum Schluss bestand die Hälfte des badischen Lokomotivparks aus den vielseitig verwendbaren Gattungen VI b und c. Interessanterweise wurden 1921 von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft noch einmal die VI b sowie zwei Serien der VI c (Baureihe 75¹⁰⁻¹¹) nachbestellt. Die neuen VI b unterschieden sich von der Ursprungsausführung durch den einschienigen Kreuzkopf, Kolbenschieber und einen Ausschnitt im jetzt abgeschrägten Wasserkasten. Warum man die Maschine nochmals auflegte, ist nicht ganz klar, hatte man doch schon einige der älteren Exemplare verschrottet. Es blieb aber offensichtlich ein Bedarf an leichten und gleichsam schnellen Tenderlokomotiven, wofür die reichsweite Verbreitung der Maschine sprach.

Insofern waren drei äußerlich unterscheidbare Varianten vorhanden:

HR2440/HR2441


Dampflokomotive, Baureihe 75 in Ausführung als bad. VIb in Grün/Rot/Schwarz

Foto: Sammlung Werner Willhaus

HR2442/HR2443


Dampflokomotive, Baureihe 75 der DB

Foto: Carl Bellingrodt/Archiv EK-Verlag

HR2444


Dampflokomotive, Baureihe 75 der DR

Foto: Hermann Maey/Archiv EK-Verlag

Formneuheit

HR2440/HR2441, HR2442/HR2443, HR2444

Die Badische VI b war die erste deutsche Tenderlokomotive mit der Achsfolge 1'C1'. Sie wurde von Maffei für die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen entwickelt, besaß relativ identische Laufeigenschaften bei Vor- und Rückwärtsfahrten und war auf Grund ihrer universellen Einsatzfähigkeit auch vor Eilgüterzügen und leichten Schnellzügen anzutreffen.

Von den 131 Lokomotiven wurden 122 von der Deutschen Reichsbahn übernommen und in die Baureihe 75.1 eingeordnet. In den Jahren 1921 und 1923 wurden nochmals weitere 42 Lokomotiven geliefert. In den Bestand der Deutschen Bundesbahn gelangten 117 Fahrzeuge. Bis 1962 wurden alle Maschinen ausgemustert. Die Deutsche Reichsbahn im Gebiet der DDR beheimatete sieben Maschinen, die bis 1965 ausgemustert wurden.

Leider nur angekündigt, aber nie gefertigt wurde die VI b in HO von Rivarossi



1932 bespannte die 75 1015 den P 214 Tribsees – Rostock

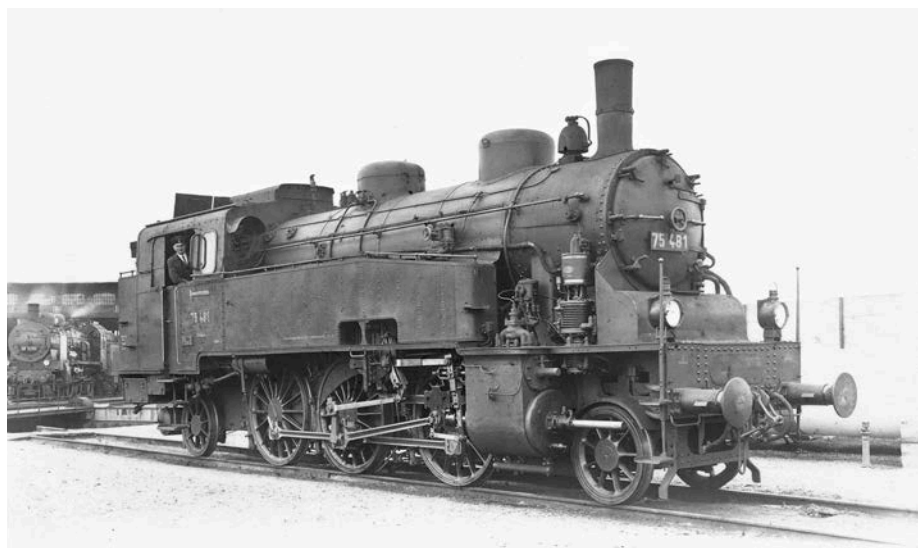
Carl Bellingrodt/Slg. TechnikMedia

- die ersten Serien mit Gegendruckbremse und geneigter Feuerbüchsenabdeckung;
- spätere Serien ohne diese Spezialitäten, äußerlich erkennbar am Wegfall des Schalldämpfers der Riggerbach-Gegendruckbremse;
- letzte Version mit Kolbenschieber, einschiengem Kreuzkopf und abgeschrägtem Wasserkasten.

Man war mit der VI b durchaus zufrieden. 1914 beschloss man eine verstärkte Ausführung zu beschaffen, da die Begrenzung der Achslast nicht mehr so wichtig war. Nach guter badischer Art baute man nicht einfach die VI b als verstärkte Ausführung mit Heißdampf nach. Es wurde eine komplett neue Maschine in zeitgerechter Ausführung mit erhöhter Kessellage, Heißdampf und für 90 km/h Höchstgeschwindigkeit. Auffällig ist, dass das Fahrwerk nicht ganz symmetrisch ist: Der erste Kuppelradsatz und der Treibradsatz zeigen einen größeren Abstand.

Miniaturen der VI b und c

Von der badischen VI b sind alle HO-Varianten einschließlich der Reichsbahn-Version mit Gegendruckbremse der ersten Serien von Liliput verfügbar. Diese lässt sich zusammen mit den badischen Wagen und der Zahnradlok von Mikro-Metakit zu einem lupenreinen Höllentalbahn-Zug der Epochen I/II zusammenstellen. Man könnte die Epoche-II-Version sogar mit den Berliner Stadtbahnwagen kuppeln, da zumindest versuchsweise die Loks auch dort im Einsatz waren. Die Version ohne Gegendruck-



1933 fotografierte Carl Bellingrodt die Lokführerseite der 75 481 des Bw Rostock

Slg. Brinker

LOKOMOTIVEN

ML235

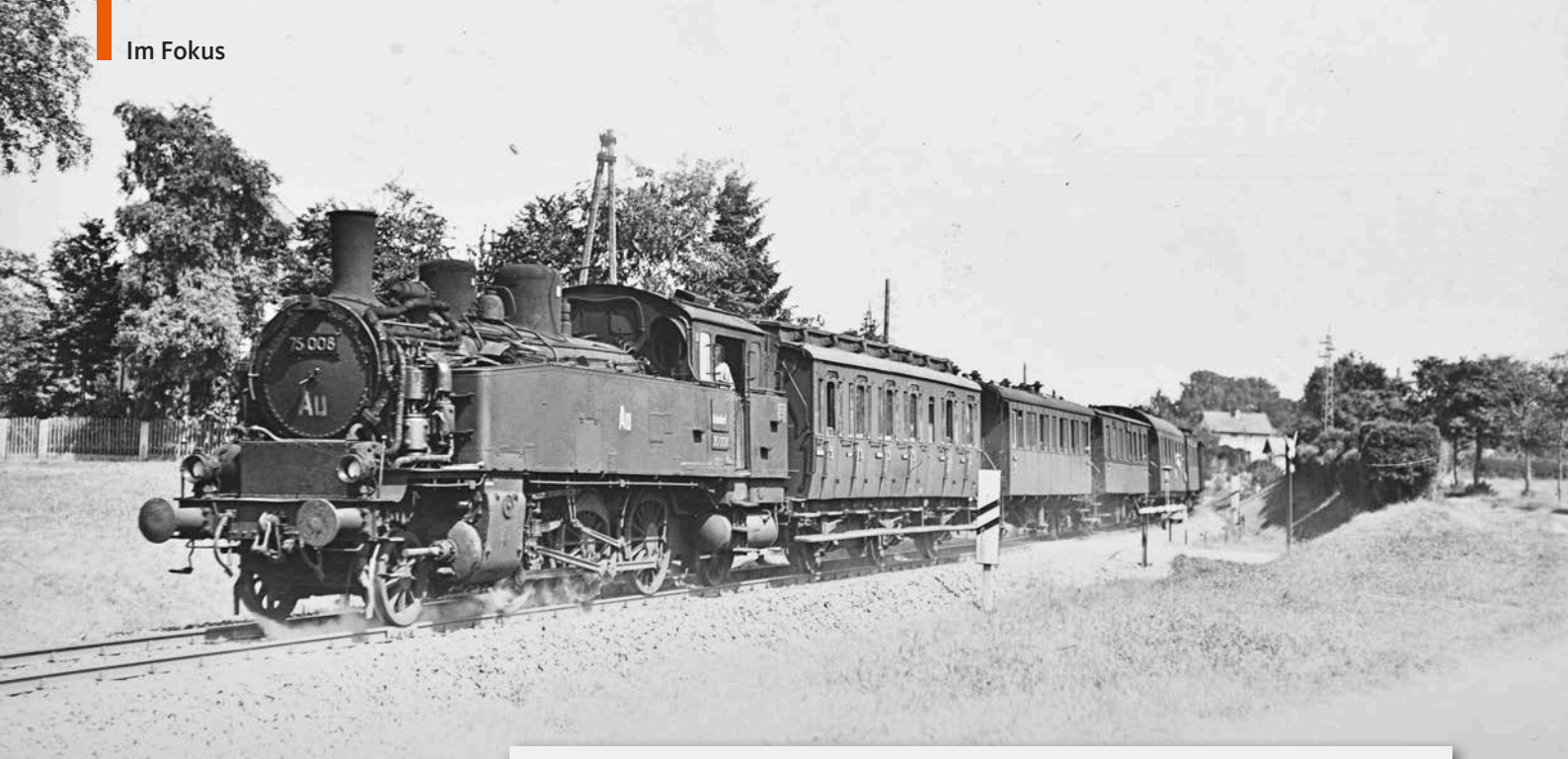
Baureihe 75^{1,3} (bad. VIb)

I'CI' n2 - Personenzug-Tenderlokomotive
Über einen außergewöhnlich langen Zeitraum von 1900 bis 1923 beschafften die Badischen Staatseisenbahnen 173 Lokomotiven der Gattung VIb, die alle von der Deutschen Reichsbahn übernommen und als Baureihe 75^{1,3} eingereiht wurden. Nach dem 2. Weltkrieg kamen noch 117 Maschinen zur DB und 7 zur DR. Die Ausmusterung bei der DB begann ab 1953 und endete mit der 75 299 des Bw Haltingen im Mai 1962. Die DR-Maschinen wurden von 1955 bis 1965 ausgemustert.
Umbausatz auf der Grundlage der Baureihe 64 von Fleischmann (Art Nr. 4063/4064). Gehäuse teils aus Weißmetall, teils aus Messinggussteilen mit zahlreichen Anbauteilen aus Messingfeinguß. Genietete Steuerung und geätzter Lokschildersatz.

Reis A V

Wer viel bastlerisches Geschick hatte, konnte die VI b in HO von Model Loco montieren und mittels Fleischmann-Fahrwerk auch auf der Anlage einsetzen

Slg. TechnikMedia (2)



**Mit dem aus verschiedenen
Wagengattungen zusammen-
gestellten P 3536 befährt
75 008 im Juli 1949 die Strecke
Memmingen – Aulendorf**

Carl Bellingrodt/Slg. TechnikMedia

**Eine seltene Farbaufnahme der 75 042
auf der Fahrzeugausstellung 1964 in
Stuttgart und als ältere Miniatur von
Märklin/Hamo** *Ralf Reich/DGEG-Archiv*



bremse kann auch für die Epoche III beschriftet werden. Erfreulicherweise hat *Liliput* auch die Nachbauvariante geliefert, sodass hier kein Wunsch mehr offenbleibt. Wer es allerdings speziell wollte, konnte von *Modell Loco* bereits 1991 einen Weißmetall-Bausatz beziehen, für den zusätzlich ein H0-Fahrwerk der Baureihe 64 von *Fleischmann* erforderlich war. Von *Rivarossi* wurden zur Nürnberger Spielwarenmesse 2012 zwar mehrere H0-Varianten der VI b angekündigt, aber nie ausgeliefert. Wer etwas Glück und das nötige Kleingeld hat, kann unter Umständen aber ein H0-Modell von *Fulgurex* finden, das ab 1985 angeboten wurde. Für Modellbahner eher weniger interessant ist das schlichte O-Modell von *ETS*.

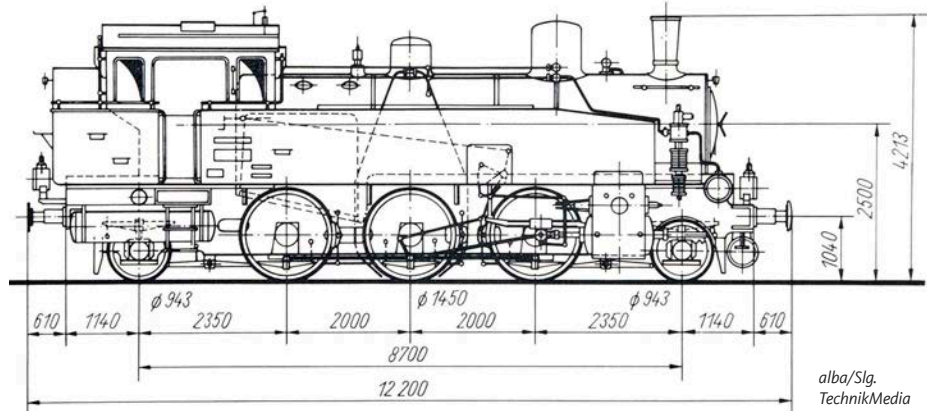
Ein erstes brauchbares und heute noch akzeptables Modell der VI c kam Mitte der 1980er-Jahre von *Liliput* (Wien). Aber auch ein Fehler fällt sofort ins Auge: Auf den ersten Blick scheint es, dass die neue *Liliput/Bachmann*-Konstruktion nicht richtig ist, weil der größere Abstand vom ersten zum zweiten Kuppelradatz bei der neuen optisch nicht so auffällt und fast symmetrisch wirkt. Nachgemessen zeigt er sich aber korrekt. Falsch ist er bei der alten Version, bei der die dritte Achse etwa drei Millimeter zu nahe an der zweiten liegt. Das ist



Tenderlok 75 005 als ansprechendes H0-Modell von Brawa

Georg Daemisch (2)

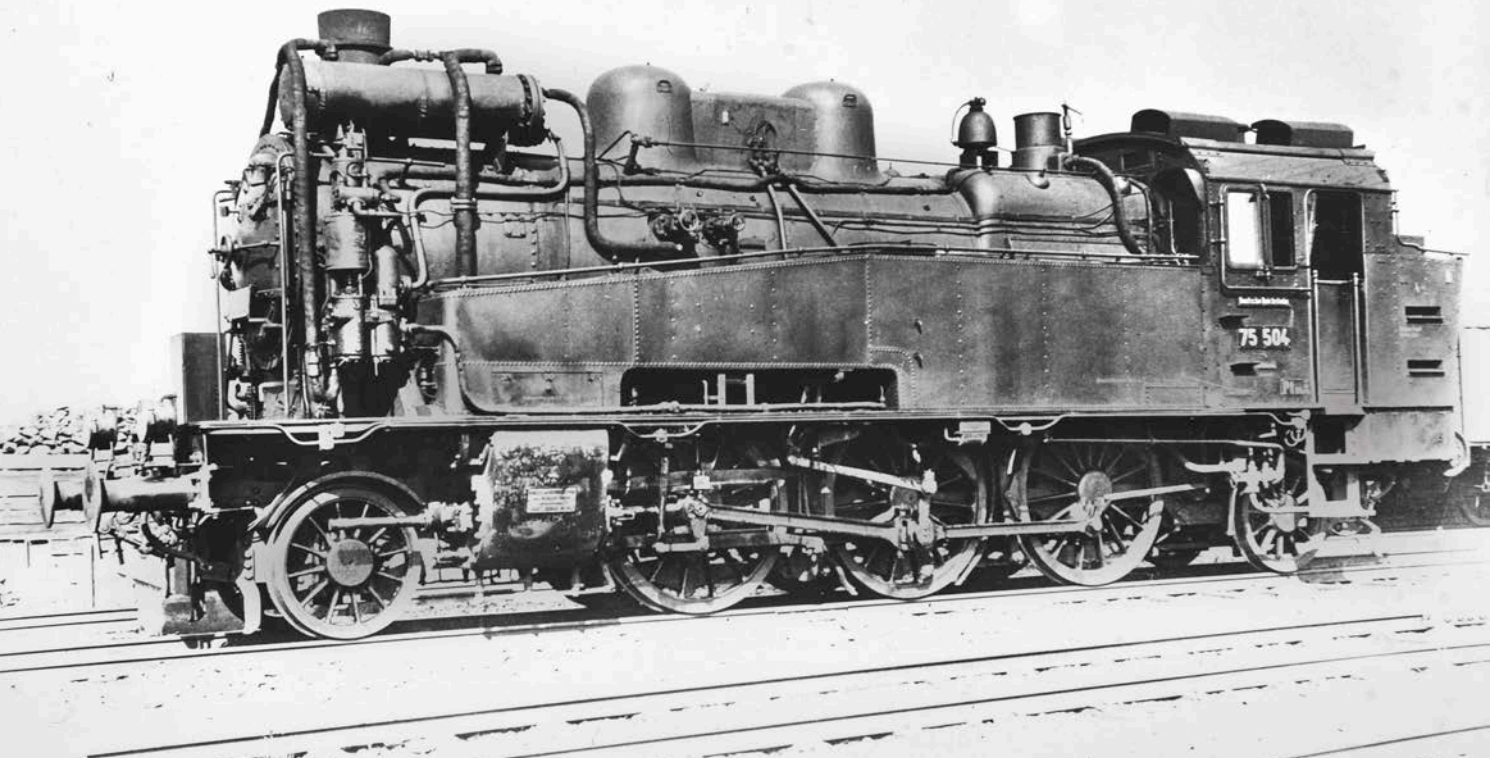
Die württembergische T 5



Eine ideale Drei-Wagen-Garnitur bespannt 75 033 am 11. August 1952 bei Schelklingen

Carl Bellingrodt/Slg. TechnikMedia





Durch die unterschiedlichen Kesselaufbauten ist die Baureihe 75^e leicht von den Schwestermaschinen zu unterscheiden Carl Bellingrodt/Slg. TechnikMedia

Das wohl teuerste und seltenste Modell der 75^e stammt aus der Fertigung von Bockholt und zeigt in 1:32 alle Details Werk



auch daran zu erkennen, dass die Antriebs-
trappe für den Geschwindigkeitsmesser deut-
lich daneben hängt. 2017 kündigten Märklin/
Trix schließlich die Neukonstruktion der ehe-
maligen badische VI c mit Dreilicht-Spitzensig-
nal, genieteten Wasserkästen und Anschrif-
ten als 75 1102 im Betriebszustand um 1958 an.
Fast zeitgleich erschien in Göppingen auch
eine Lok in der Nenngröße 1, die im Wettbe-
werb mit der Entwicklung von KM 1 steht. An-
dreas Krug präsentierte uns auch bereits das
erste Handmuster seines O-Modells. N-
Bahner sollten nach VI c-Modellen von Arnold

schauen, die es in verschiedenen Ausführun-
gen gab.

Württemberg und Sachsen

Die zweite Verwaltung, die eine solche Maschine
beschaffte, war 1910 die Württembergische
Staatsbahn, also erst zehn Jahre nach der badi-
schen VI b. Diese ebenfalls 80 km/h schnelle
würtembergische Klasse T 5 war natürlich mit
Heißdampftriebwerk und einschienigem Kreuz-
kopfweit fortschrittlicher. Auch von der T 5 gibt es
verschieden Ausführungen, die sich hauptsäch-
lich in der Domanordnung unterscheiden. Dieses

Detail berücksichtigte Märklin/Hamo zum Teil
bei den ab 1984 ausgelieferten Varianten der
würtembergischen T 5 bzw. Baureihe 75^e. Leider
unterblieb eine Modellpflege bei den 1995 erneut
aufgelegten Modellen, die es auch als Reihe 131
der SNCF gab. Puristen werden diese Modelle
aber wegen der überholten Modellausführung
sowie auch der überdimensionierten Spurräume
auf zeitgemäßen Anlagen nicht mehr einsetzen
wollen. Trotzdem kann der Modellbahner auf
akzeptable H0-Modelle zurückgreifen, denn
auch Brawa hat ein brauchbares und sogar hin-
reichend zugkräftiges Modell geliefert. Man hat

gegenüber der alten *Märklin*-Lok vorausschauend eine andere Variante gewählt, sodass auch hier noch eine Neuauflage möglich wäre.

Schließlich zog auch Sachsen im Jahr 1911 mit der Gattung XIV HT nach. Sie war die schwerste und leistungsfähigste der Länderbahn-Bauarten, allerdings mit 75 km/h die langsamste. Während die württembergischen und sächsischen Maschinen ihr Leben lang im angestammten Gebiet blieben, kamen die badischen Lokomotiven in ganz Deutschland herum; sogar in Belgien machten sich die neun abgegebenen VI b nützlich. Ein entsprechendes HO-Modell der sächsischen XIV HT hatte *Gütsold* schon zu DDR-Zeiten entwickelt und über den VEB *Piko* vertrieben. Später folgte wieder unter eigenem Namen eine zeitgemäße Version. Für TT-Bahner bot *Beckmann* mehrere Ausführungen mit unterschiedlichen Betriebsnummern an, sodass der Baureihensammler einigermaßen befriedigt seine Vitrine füllen bzw. die Modelle auf seiner HO- oder TT-Modellbahnanlage einsetzen kann.

Ein offenes Rätsel

Ein interessantes technisches Detail bleibt rätselhaft: Vergleicht man die drei moderneren Länderbahn-Varianten mit der Reichsbahn-Baureihe 64, wird für letztere 950 PSi angegeben, für die VI b 540 PSi, die VI c 790 PSi, die T 5 880 PSi und die XIV HT 900 PSi. Woher diese Unterschiede kommen, ist nicht ganz nachvollziehbar, da die leistungsbestimmenden Daten wie Heizflächen etc. ziemlich identisch sind (außer bei der VI b). Wahrscheinlich hing es mit der „Kesselgrenze“ zusammen, die ja immer wieder fälschlicherweise auf die Länderbahn-Maschinen angewendet wurde.

» Die Baureihen 64 und 66 sollten die älteren Länderbahnloks der Baureihe 75 ablösen

Baden, Württemberg und Sachsen entwickelten eine 1' C1' für Kurz- und Mittelstrecken, Bayern mit der Pt 3/6 (Baureihe 77) eine weiterführende Version. Die preußische Staatsbahn und die von dieser beeinflussten Oldenburger versuchten es mit vierachsigen 1' C oder C1' (z. B. T 9). Da auch im Norden eine solche Lok überfällig war, wurde die Baureihe 64 zu einem der dringendsten Projekte der neuen Reichsbahn. Allerdings hätte man auch nach Bayern schauen können, wo man mit der Gattung Pt 3/6 einen Schritt weiter gegangen war und einen für Nebenbahnen geeigneteren, allerdings leistungsfähigeren Typ geschaffen hatte. Erst mit der Baureihe 66 kam man viel zu spät auf die Achsfolge 1' C2' zurück.

Im Fazit betrachtet, geben besonders die badischen Lokomotiven gute Vorbilder für die Modellbahn-Hersteller ab, da alle Varianten bis zu den Epochen III und IV in Betrieb waren. Für die

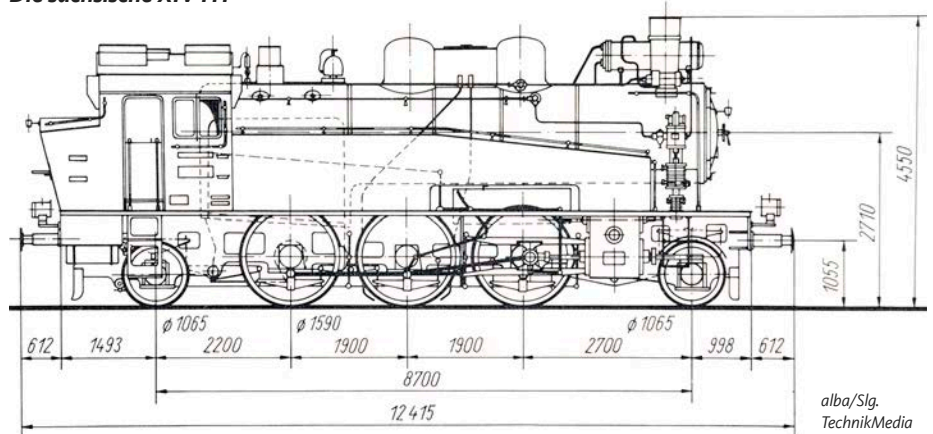


Anhand der alten 75 582 (oben) und neuen 75 582 von Gütsold erkennt man gut die Fortschritte bei der Detaillierung in HO

Georg Daemisch (2)



Die sächsische XIV HT



Für die Nenngröße TT ist die 75 548 von Beckmann ein attraktives DR-Modell

MM

VI b kommt neben einer belgischen Variante auch die der Kreis Oldenburger Eisenbahn in Betracht, an die man einige der älteren Versionen verkauft hatte. Für die VI c ist natürlich auch eine Museumsvariante der Epochen V bzw. VI

denkbar, das gilt natürlich auch für die sächsische XIV HT. Erwähnt werden sollten auch die vier unter 75⁶ eingereihten Privatbahnloks von Krupp. Diese hatten jedoch nur lokale Bedeutung.

Georg Daemisch/MM

Bild des Monats



Karibikflair in England

Zweimal pro Stunde pendelt der Class 150-Triebzug der Great Western Railway zwischen St. Erth und dem Urlaubsort St. Ives im äußersten Südwesten des Vereinigten Königreichs. Die gut elfminütige Fahrt über die rund sechs Kilometer lange Strecke bietet den Reisenden zahlreiche Ausblicke in die St. Ives Bay mit ihren zahlreichen Sandstränden und dem Atlantik, der hier beständig in einem anderen Blauton schimmert. Fast wähnt man sich in tropischen Brei-

tengraden. Doch wagt man einen Schritt ins kühle Nass des Meeres, wird man sich der tatsächlichen Umgebung wieder schnell bewusst; selbst im Sommer wird der Atlantik nur selten wärmer als 16 Grad. Den Reisenden in der St. Ives Bay Line ist das gleich. Übervoll sind die „Services“ an Sommerwochenenden, die Ausflügler streben dem Strand entgegen oder freuen sich auf Fish & Chips am Hafen des idyllischen Fischerörtchens.

Text & Bild: Peter Bötsch





■ DB Fernverkehr

Abschluss der IC2-Auslieferung bis 2024

Nach einer zweijährigen Unterbrechung bei der IC2-Auslieferung an die DB AG sollen nun die restlichen 15 Fernverkehrs-Dosto-Züge mit den zugehörigen 147,5 bis zum Jahresende 2024 abgeliefert werden.

Einigung mit Alstom

Bei Verhandlungen einigte man sich nun auf die komplette Abnahme

der noch ausstehenden IC2-Züge mit technischen Verbesserungen. Dazu gehört auch der Austausch der störanfälligen Zugsicherung des Typs EBICAB. Auf Kosten von Alstom erhalten die Züge ab 2026 eine Atlas EVC 3-Anlage. Auch eine zusätzliche 43. Zuggarnitur wird an die DB AG geliefert. Für bereits geplante Leistungen von DB Fernverkehr werden die restlichen Züge

dringend benötigt und sollen ab Dezember 2024 zum Einsatz kommen. Laut Angaben der DB hat sich die Störanfälligkeit im Betrieb in den letzten zwei Jahren deutlich verbessert und man will nun der vertraglichen Pflicht zur Abnahme aller Züge nachkommen.

Bereits im Mai sollte die Lieferung der noch fehlenden Züge begonnen

haben, eine Bestätigung lag der Redaktion nicht vor. Vor dem Einsatz wird in DB-Werken noch die WLAN-Technik nachgerüstet. Für Herbst 2023 ist der Beginn eines Probeeinsatzes der nachträglich gelieferten IC2 vorgesehen. Erst nach Erfüllung einer zwischen DB AG und Alstom festgelegten störungsfreien Laufleistung erfolgt dann die Abnahme der Züge. Im Herbst 2024 soll dann

147,5 mit IC2 südlich von Herrenberg am 23. Juli 2021: Die DB soll die übrigen Garnituren bis Ende 2024 in Betrieb nehmen können Charly Kissel

Die neuen Garnituren rollen an: 147 560 mit der IC2-Garnitur 4897 am 12. April 2023 in Hennigsdorf im Gleisanschluss der Fa. Alstom. Die Halterkennung „DB“ war noch ausgekreuzt

Peter Garke



Updates und Schweiz-Zulassung

Auch die bereits im Einsatz stehenden Garnituren sollen nochmals stabilisiert werden. Bis Herbst 2024 soll das Software-Update VR7 durchgeführt werden. Darin enthalten ist auch die schon im Liefervertrag zugesagte Einsatztauglichkeit mit ETCS Baseline 3.4 mit dem von Bombardier stammenden EBICAB-System. Auch die Doppeltraktionsfähigkeit für den IC2 soll mit der Softwareversion VR7 umgesetzt werden. Ab 2027 sol-

len auch die schon jetzt eingesetzten Dosto-IC die Zugsicherungsanlage Atlas-EVC3 erhalten. Nach erfolgter Aufrüstung mit ETCS soll auch endlich die „Schweiz-Zulassung“ für den IC2 Realität werden. Die IC-Linie Stuttgart – Zürich soll dann komplett von mit 147,5 bespannten Garnituren gefahren werden. Der gemäß Planung nur vorübergehend dort eingesetzte KISS-4010 soll dann wieder andere Verwendung finden. PG



die gesamte IC2-Flotte zur Verfügung stehen.

Zunächst hohe Störanfälligkeit

Ursache für den Ablieferungs-Stopp der IC2-Züge war die sehr hohe Störanfälligkeit der Garnituren, die ursprünglich noch bei Bombardier bestellt und gebaut wurden. Nahezu alltägliche Probleme im Betrieb sorgten für viel Verdross bei Kunden und Bahnmitarbeitern. Im November 2020 und April 2021 mussten die schon beim Fernverkehr eingesetzten Garnituren trotz Software-Updates aufgrund anhaltender technischer Probleme einige Zeit abgestellt werden. Häufige Störungen am Zugbussystem (WTB) für die Kommunikation zwischen den einzelnen Fahrzeugen einer IC2-Garnitur und die EBICAB-Zugsicherung brachten den Dosto-IC2 in Verruf. Auch die angestrebte Zulassung für die Schweiz mit ETCS-Zugsicherung wurde nicht erteilt und die IC2 konnten nicht die geplanten Leistungen Stuttgart – Zürich übernehmen.

Nach der Übernahme von Bombardier durch den französischen Alstom-Konzern wurde weiter an der technischen Stabilisierung der Dosto-Züge gearbeitet. Die unterbrochene Ablieferung wegen technischer Mängel hatte für die Firma Alstom eine Vertragsstrafe zur Folge. PG

DB Fernverkehr

Neue ICE-Garnituren bestellt

Die Deutsche Bahn kauft 73 neue ICE-Züge. Geordert wurden laut einer Pressemitteilung vom 17. Mai 2023 insgesamt 56 weitere ICE L des spanischen Herstellers Talgo sowie 17 ICE 3neo von Siemens Mobility. Die Züge sollen bis 2030 ausgeliefert werden. Bereits ab 2026 sollen die ersten sukzessive in den Betriebsdienst gehen. Mit den neuen Zügen modernisiert DB Fernverkehr ihren Fuhrpark, der nach Ablieferung insgesamt 90 ICE 3neo und 79 ICE L umfassen wird. Vom ICE 3neo sind alle Fahrzeuge aus dem Rahmenvertrag abgerufen, beim ICE L besteht eine Option über weitere 21 Züge. MMÜ/JMÜ



Die DB orderte im Mai unter anderem 56 weitere ICE L des spanischen Herstellers Talgo

Tobias Holzer/DB AG

Deutschlandticket

Anerkennung in IC-Zügen und auf Strecken ins Ausland

Für Unklarheit und teilweise Verärgerung sorgte Anfang Mai die Frage, ob das Deutschlandticket auch für IC/ICE genutzt werden darf, in denen bisher Nahverkehrsfahrkarten galten. Die DB AG trat dazu mit einigen Ländern in Verhandlungen, die teilweise positive Ergebnisse zeigten. Gemäß der Website <https://www.bahn.de/faq/deutschlandticket-verkehrsmittel-deutschland> vom 5. Mai 2023 darf man auf folgenden Strecken Züge von DB Fernverkehr, die mitunter einer RE-Zugnummer tragen, nutzen: Rostock Hbf – Stralsund Hbf, Stuttgart Hbf – Singen/Konstanz, Westerland – Niebüll (nur IC 2075 und nur werktags außer samstags), Bremen Hbf – Norddeich Mole/Emden Außenhafen, Erfurt – Gera, Freilassing – Berchtesgaden (IC Königssee) und die RE 24 2191/2192 (Zuführung der Garnitur

nach und Rückführung von Berchtesgaden). Voraussichtlich ab 1. Juli 2023 wird das Deutschlandticket auch in den Zügen der IC-Linien 17 Warnemünde – Dresden – Chemnitz zwischen Chemnitz und Dresden sowie 34 (Frankfurt – Siegen – Münster) zwischen Dillenburg und Dortmund anerkannt, allerdings nicht in den „Sprintern“ von und nach Münster und Norddeich.

Auch ins Ausland kann man mit dem Deutschlandticket reisen, allerdings nicht auf allen Relationen. Es gilt von Deutschland aus auf folgenden grenzüberschreitenden Strecken in Nahverkehrszügen der jeweils dort tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen: Süderlügden – Tønder, Ahlbeck Grenze – Świnoujście Centrum, Görlitz – Zgorzelec, Hirschfelde – Krzewina, Zgorzelecko – Hagenwerder, Zit-

tau – Hradek nad Nisou, Bärenstein – Vejprty, Seifhennersdorf – Varnsdorf – Zittau, Kaldenkirchen – Venlo, Bad Bentheim – Hengelo, Gronau (Westf) – Enschede, Emmerich – Arnhem, Berg (Pfalz) – Lauterbourg, Schweighofen – Wissembourg, Zell im Wiesental – Lörrach – Basel SBB, Weil am Rhein – Basel Bad Bf – Basel SBB, Erzingen (Baden) – Trasadingen – Schaffhausen – Thayngen-Bietingen, Jestetten – Lottstetten – Schaffhausen, Freilassing – Salzburg Hbf und Kiefersfelden – Kufstein. Eine Sonderregelung gilt für die Außerfernbahn (Kempten – Garmisch-Partenkirchen). Auf der Teilstrecke durch Österreich von Pfronten-Steinach über Vils, Reutte (Tirol) und Ehrwald nach Griesen gilt das Deutschlandticket nur im Verkehr von und nach Deutschland, nicht im innerösterreichischen Binnenverkehr. PSM



Jürgen Hörstel

In den Farben eines Drehstrom-Pioniers

An die Prototypen der ersten Drehstrom Lokomotiven der Bundesbahn erinnert 120 144 von Schlunß Eisenbahn Logistik (SEL). Das beige/rote Farbkleid trugen bei der Anlieferung nur die Vorserienloks 120 001 bis 120 005. Am 17. Mai 2023 ist die Lok bei Bennigsen mit einem Kesselwagenzug unterwegs von Emmerich nach Griebro



Die Strecke Stade – Bremervörde zählt zu den Verbindungen, die zügig reaktiviert werden soll. Derzeit ist der „Moorexpress“ (Foto bei Hagen am 29. April 2023) hier der einzige saisonierte Personenverkehr. Das touristische Zugangebot soll bei der Reaktivierung auf den Abschnitt Bremervörde – Bremen zurückgezogen werden Christoph Grimm

dungen, die bereits in einem früheren Verfahren (siehe Kasten) in die engere Auswahl gekommen sind. In Summe wird die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) nun also insgesamt 54 Strecken(abschnitte) auf ihre Wirtschaftlichkeit untersuchen.

Grüner Wasserstoff?

Wenn alles reibungslos verläuft, könnte die Wiedereröffnung des regulären Reisezugbetriebs zwischen Stade und Bremervörde bereits 2026 gefeiert werden. evb-Geschäftsführer Christoph Grimm nahm die Entscheidung des Lenkungsgebietes entsprechend positiv auf und sieht sich in der geleisteten Vorarbeit bestätigt: „Auf diese Entscheidung haben wir lange und intensiv hingearbeitet“, so Grimm, der die Argumente der evb persönlich vor dem Lenkungsgebiet präsentiert hatte. Besonders großes Interesse löste dabei die Perspektive aus, Bremervörde – Stade als „Deutschlands ‚grünste‘ Streckenreaktivierung“ von Anfang an mit Wasserstoffzügen zu betreiben. Diese verkehren bereits auf der angrenzenden, ebenfalls von der evb betriebenen Strecke RB 33 (Cuxhaven – Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude). „Mit nur zwei zusätzlichen Brennstoffzellenzügen könnten wir die niedersächsische Wasserstoffzug-Erfolgsgeschichte fortschreiben“, sagt Christoph Grimm und verspricht: „Wir werden nun gemeinsam mit der LNVG schauen, ob und wie dies ermöglicht werden kann.“ FD

■ Niedersachsen

Reaktivierungen auf der Überholspur

Ganz still stehen die Räder derzeit nicht auf der Strecke Stade – Bremervörde, die von den Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) betrieben wird. Zwischen vier und zwölf Züge pro Tag befahren die rund 30 Kilometer lange, eingleisige Verbindung, obwohl der reguläre Reisezugbetrieb bereits 1993 eingestellt wurde. Neben dem an Wochenenden verkehrenden Touristikzug „Moorexpress“ nutzen Überführungsfahrten der Bahngesellschaft Start Unterelbe zur Wartung im evb-Betriebswerk Bremervörde die Infrastruktur. Außerdem sind Güterzüge hier unterwegs.

Doch nun zeichnet sich ab, dass es bald nochmal deutlich lebhafter zugehen könnte auf der Bahnstrecke im Norden Niedersachsens. Die Verbindung ist eine von vier Linien, deren Reaktivierung für den planmäßigen Reisezugbetrieb beschleunigt vorangetrieben werden soll. In einer Sondersitzung am 5. Juni 2023 hatte der „Lenkungsgebiet Reaktivierungen“, dem neben den verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprechern der niedersächsischen Landtagsfraktionen Vertreterinnen und Vertreter von Fachorganisationen und kommunalen Spitzenverbänden angehören, unter Leitung von Wirtschaftsminister Olaf Lies einstimmig den

sofortigen Maßnahmenbeginn beschlossen.

Zügiger Ausbau bei vier Strecken geplant

Lies betonte, dass man in Niedersachsen so viele Strecken wie möglich reaktivieren möchte. Neben dem Projekt Stade – Bremervörde biegen nun auch die Wiederbelebungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf den Strecken Lüneburg – Soltau, Braunschweig – Harvesse und Helmstedt – Schöningen auf die Überholspur. Für diese Strecken ist sich der Lenkungsgebiet einig gewesen, dass die Planung des Infrastrukturausbaus für den SPNV zügig fortgesetzt werden soll. Zudem setzt sich das Land weiterhin dafür ein, dass auch die kurz vor der Umsetzung stehenden Streckenreaktivierungsprojekte Buchholz – Jesteburg – Hamburg-

Harburg, Neuenhaus – Coevorden und Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Lichtenberg so schnell wie möglich realisiert werden.

54

Strecken werden auf ihre Wirtschaftlichkeit untersucht

Doch die Liste möglicher Reaktivierungskandidaten ist deutlich länger. Bereits im April dieses Jahres hatte das niedersächsische Verkehrsministerium Kommunen und SPNV-Aufgabenträger in Niedersachsen dazu aufgerufen, Ideen für weitere Projekte zu benennen. Der Rücklauf war gut, insgesamt 29 von 46 Bahnstrecken und Streckenabschnitte wurden positiv auf die Eingangskriterien geprüft. Hinzu kommen 25 weitere Verbin-

Reaktivierungen in Niedersachsen

Reisezugbetrieb auf zwei Strecken bereits wiederbelebt

Bereits in den Jahren 2013 bis 2015 wurden durch die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) in einem mehrstufigen Verfahren landesweit reaktivierungswürdige Strecken ermittelt. Im Ergebnis konnten inzwischen zwei Strecken für den Personenverkehr wieder in Betrieb genommen werden: Im Jahr 2018 wurde

die Strecke zwischen Einbeck-Mitte und Einbeck-Salzderhelden, im Jahr 2019 die Bentheimer Eisenbahn zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus reaktiviert. Zudem findet seit November 2022 zwischen Einbeck-Mitte und der Haltestelle „Einbeck BBS/PS-Speicher“ ein dreijähriger Probetrieb statt.

■ Köln – Trier

Verzögerung bei der Wiederinbetriebnahme

Die Wiederinbetriebnahme der durch die Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 schwer beschädigten Eifelstrecke verzögert sich. Das letzte, rund 10 km lange Teilstück Kall – Nettersheim sollte eigentlich im Dezember 2023 wieder befahrbar sein. Am 9. Mai 2023 verkündete DB Netz, dass nicht mit einer Wiederinbetriebnahme vor dem zweiten Quartal 2024 zu rechnen ist. AWA

■ SPNV Deutschland – Frankreich

Grenzüberschreitendes Netz kommt später

Die Länder Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Saarland sowie die Region Grand Est haben den Start ihres neuen grenzüberschreitenden SPNV-Netzes um zwei Jahre verschoben. Das Netz umfasst alle schienengebundenen grenzüberschreitenden Regionalverkehrsangebote zwischen Deutschland und Frankreich mit Ausnahme der Stadtbahnen Saarbrücken und Strasbourg. Statt im Dezember 2024 soll der Vertrag nun im Dezember 2026 starten und schrittweise hochgefahren werden. Als Grund für die Verzögerung wird die Komplexität des laufenden Verfahrens, bei dem der Betreiber gesucht wird, genannt. Die Triebzüge vom Typ Coradia Polyvalent werden derzeit im elsässischen Alstom-Werk Reichshoffen gebaut. AWA

■ S-Bahn Hamburg

Bahnhof Hamburg-Ottensen eröffnet

Am 31. Mai 2023 wurde der neue S-Bahn-Bahnhof Hamburg-Ottensen eröffnet. Insgesamt wurden 43,6 Mil-

lionen Euro für den neuen Bahnhof investiert. Er wurde im Bestandsnetz der Hamburger S-Bahn zwischen Bah-

renfeld und Altona zusätzlich geschaffen und soll nach Angaben der Bahn von bis zu 5.000 Fahrgästen pro Tag genutzt werden. Für den Bahnneubau mussten Gleise verschwenkt, die Weiche für eine Abzweigstrecke verlegt sowie eine neue Spundwand zur Dammsicherung gebaut werden. Der Bahnhof verfügt nur über einen Mittelbahnsteig und Aufzug, aber keine Rolltreppen. Verzögerungen ergaben sich wegen Materialknappheit und Lieferschwierigkeiten der Industrie. Der Bahnhof erhält noch einen zweiten Zugang, der im Herbst fertig sein soll. LBE

Seit 31. Mai 2023 ist in Hamburg der Bahnhof Ottensen in Betrieb Lars Brüggemann



Egon Pempelforth

Auf Tour mit „Fahrziel Natur“

101 019 von DB Fernverkehr wirbt seit Juni 2023 mit einer Vollbeklebung unter dem Motto „Fahrziel Natur“ für Urlaub im Nationalpark Sächsische Schweiz oder im Nationalpark Hohe Tauern. Am 10. Juni 2023 führt die frisch beklebte Lokomotive den an jenem Tag sperrungsbedingt umgeleiteten IC 1033 Dortmund – Oberstdorf durch Düsseldorf-Rath



Mit einem entladenen Materialzug kehren die beiden V 100 der Firma Spitzke am 17. Mai 2023 aus Dahlerau zurück nach Wuppertal (Foto in Beyenburg)

Ralf Händeler

■ Wuppertal – Radevormwald

Güterzüge nach Dahlerau

Auf dieser ab Wilhelmsthal abgebauten und bis vor Kurzem nur noch im Draisinenverkehr befahrenen Strecke verkehrte am 15. Mai 2023 erstmals wieder ein Güterzug. Zwei V 100 der Firma Spitzke brachten einen Zug mit Material für den Gleisbau nach Dahlerau. Die Rückfahrt der Arbeitsmaterialien erfolgte am 17. Mai. An diesem Tag kam auch noch 212 376 von Andreas Voll mit einem kurzen Schotterzug bis Wuppertal-Beyenburg. JMÜ/MMÜ



Das Mega-Familienevent

38. Internationale Modellbahn-Ausstellung & 13. Märklin Tage

Das sollte wirklich keiner verpassen!

Alles rund um die große und kleine Eisenbahn auf 49.000 m²! Spiel & Spaß – 3 Tage lang!

Fr. & Sa. 09:00-18:00 Uhr
So. 09:00-17:00 Uhr

www.maerklin.de/ima



■ Idyllische DB Cargo-Bedienung auf der Schwäbischen Alb

Wieder regelmäßiger Güterverkehr nach Oberheutal

Eine Szenerie wie aus einem Eisenbahn-Bilderbuch: Ein traumhaft schönes, von modernen Verkehrswegen nahezu unberührtes Tal mit Wacholderheiden und markanten Felsformationen, durch das sich eine von Telegrafmasten gesäumte idyllische Nebenbahn schlängelt. Plötzlich in der Ferne ein Pfiff, der den geneigten Betrachter aufhorchen lässt: Eine Lok der ehrwürdigen Baureihe 218 röhrt, hörbar schwer arbeitend, mit ihren mit Holzstämmen beladenen Wagen langsam und bedächtig vorbei.

Alles nur geträumt? Nein, wir befinden uns ganz real im Jahr 2023 im schönen Schmiechtal auf der Schwäbischen Alb. Ein Wunder? Ja, wie ein Wunder mutet die Entwicklung, die diese vor etlichen Jahren der schon beschlossenen Gesamtstilllegung geweihte Strecke letztendlich genommen hat, in der Tat an. Einst Schelklingen an der Donaubahn mit Reutlingen quer über die Schwäbische Alb verbindend, verlor diese herrliche Bahnlinie im Jahre 1969 mit der Einstellung des Personenverkehrs ihren bekannten Zahnradabschnitt zwischen Honau und Lichtenstein (siehe auch *em* 3/23). Fortan ein Schatten-dasein führend, war die einzige Exis-



Streckenverlauf der Albahn Schelklingen – Kleinengstingen

Grafik: Anneli Nau

tenzberechtigung des verbliebenen Schienenstranges der bei Münsingen gelegene Truppenübungsplatz Oberheutal, für den sogar ein mit Lichtsignalen ausgestatteter eigener großer Verladebahnhof errichtet wurde.

Ein vorläufiger Höhepunkt

Als in den 1990er-Jahren die letzten Truppen Münsingen verlassen hatten, wäre die Geschichte dieses Schienenstranges beinahe sang- und klanglos besiegelt worden. Doch die

von vorausschauenden Bürgern und Politikern angestoßenen Bemühungen um den Erhalt der Strecke Schelklingen – Kleinengstingen führten dazu, dass die „Schwäbische Albahn“ heute wieder regelmäßigen Schüler- und Berufsverkehr aufweist. Die Wiederaufnahme der Holzverladung im ehemaligen Verladebahnhof Oberheutal der Bundeswehr, die Szenen wie die eingangs beschriebene zur Folge hat, darf als vorläufiger Höhepunkt der Entwicklungen in dieser

Im Frühjahr 2023 befand sich die Kieler 218 470 leihweise im Einsatz für DB Cargo Ulm. Am 18. April 2023 ist die Lok mit ihren zwei beladenen Holzwagen in Sondernach schon wieder auf der Rückfahrt von Oberheutal nach Schelklingen

Alexander Bauer

sehr ländlichen Region westlich von Ulm angesehen werden.

Möglich wurde das aber erst alles durch die seinerzeitige Übernahme der Strecke durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Erms-Neckar-Bahn-AG, das auch die Strecken Metzingen – Bad Urach und Tübingen – Herrenberg betreibt. Sie bemühte sich um neue Verkehre auf der Strecke Schelklingen – Kleinengstingen. Holzverladungen hatte es in der Region schon öfter gegeben. Die regelmäßige Bedienung von Oberheutal durch DB Cargo steht für eine Verstärkung dieser Leistungen und das Vertrauen in ein kontinuierliches Transportaufkommen. Perspektivisch soll der Verladeplatz im ehemaligen Militärbahnhof Oberheutal auch für andere Güter genutzt werden, um die Wirtschaftlichkeit der neuen Verkehre zu stabilisieren.

DB Cargo nach Oberheutal

Seit Februar 2023 fährt der Güterzug nach Oberheutal dienstags und donnerstags nach folgendem Plan:

(Ulm Rbf –) Schelklingen 9:00 – Oberheutal 9:40

Oberheutal 11:10 – Schelklingen 11:50 (– Ulm Rbf)

In Oberheutal müssen die beiden Vormittagszüge der Schwäbischen Alb-Bahn (SAB) von und nach Ulm abgewartet werden, ehe die Rückfahrt angetreten werden kann. Alle Fahrten finden derzeit allerdings nur bei Bedarf statt. Der Verkehr ist grundsätzlich abhängig vom Stammholzaufkommen, das in Oberheutal verladen wird.

AB



Mit auffälliger Werbeklebung werden 101 051 und 101 128 am 20. Mai 2023 nach Münster überführt *Stefan Klein*

■ Train Charter Services DB-101 gekauft

Mit Train Charter Services aus den Niederlanden hat sich jüngst ein weiteres privates Eisenbahnverkehrsunternehmen Loks der Baureihe 101 von DB Fernverkehr gesichert. Am

1. Mai 2023 wurden 101 051 und 128 aus dem Stillstandsmanagement Leipzig-Engelsdorf abgeholt. Das Unternehmen fährt in Deutschland mehrere regelmäßige Personen-

verkehrsleistungen, darunter die GreenCityTrip- und TUI-Ski-Züge. Mit neuer Werbeklebung führen die Loks im Mai 2023 bereits erste Leistungen vor Sonderzügen. *RM*

Museums- und Touristikbahnen

Sonderfahrten Böhlen – Espenhain

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn bot am 21. Mai 2023 Fahrten auf der gut 6,8 Kilometer langen Nebenbahn Böhlen – Espenhain an. Sie wollte damit in der Bevölkerung für die Bahn werben und aufzeigen, wie ein öffentlicher Schienenpersonennahverkehr südlich von Leipzig aussehen könnte. Die öffentlichen Fahrten waren so stark nachgefragt, dass bald zusätzliche Wagen angehängt werden mussten. „Mit derartiger Resonanz haben wir nicht gerechnet“, sagte Lukas Dette, örtlicher Betriebsleiter der PRESS am Standort Espenhain, „insgesamt 1.900 Fahrgäste nutzten unsere Züge“. *FD*



Fahrten der PRESS zwischen Espenhain und Leipzig erfreuten sich am 21. Mai 2023 großer Nachfrage

Florian Dürr

52 8079 wieder unter Dampf

Seit 4. Mai 2023 ist die 52 8079 frisch untersucht im Einsatz. Ihre ersten Fahrten absolvierte die nun bei der Leipziger Dampfkultur (LDK) eingestellte Maschine im Rahmen des Bahnhofsfestes in Luckau (Niederlausitz) am 13. und 14. Mai 2023 ge-

meinsam mit der ebenfalls dort beheimateten V 100 003 zwischen Luckau und Lübben mit täglich fünf Zugpaaren. Die Führerhausanschriften erinnern an ihre langjährige Zeit als Lok des Bw Frankfurt (Oder). *MKL*



Wieder unter Dampf: 52 8079 in Lübben
Florian Dürr

92.2271 feiert mit Stern & Hafferl

Am Wochenende vom 12. bis 14. Mai 2023 feierte die Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg ihr 120. Bestandsjubiläum. Einer der Höhepunkte beim Geburtstagsfest der Lokalbahn war der Einsatz der Dampflokomotive 92.2271. Mit einer Lokomotive dieser Reihe wurde seinerzeit der festliche Eröffnungszug geführt. Der Einsatz währte bis zur Übertragung der Betriebsführung an Stern & Hafferl und der Elektrifizierung der Lokalbahn im Jahr 1931. Dass die letzte betriebsfähige Vertreterin dieser Reihe für das Jubiläum zur Verfügung stand, war dem Lokbahnverein Zwettl (MLV) zu verdanken, der dieses in der Geschichte der Lokalbahn wohl einmalige Ereignis überhaupt erst ermöglicht hat. *PM*

In Kürze

Wieder Züge bis Seifhennersdorf

Seit 11. Juni 2023 fahren die Trilex-Züge der Linie L7 wieder bis Seifhennersdorf. Täglich zehn Zugpaare der aus Zittau/Liberec kommenden Linie fahren damit wieder über den bisherigen Endpunkt „Pivovar“ (Brauerei) in Varnsdorf (CZ) hinaus über das Stadtviadukt nach Seifhennersdorf. Dafür wurde der Bahnübergang an der Nordstraße mit einer Haltlichtanlage ausgestattet. Mit der Wiederaufnahme des planmäßigen Eisenbahnbetriebes entfällt der seit über acht Jahren bestehende Schienenersatzverkehr. *MMÜ*

Formsignalsterben in Bayern

Voraussichtlich mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 werden die Formsignale in Laufen (Salzach), Fridolfing und Wiesmühl-Tittmoning (Strecke Landshut – Mühldorf – Freilassing – Salzburg) durch Lichtsignale ersetzt. Derzeit werden dort die Fundamente für die neuen KS-Signale errichtet. Somit verbleiben im östlichen Oberbayern Formsignale nur in Hörlikofen, Thann-Matzbach, Schwindegg und Weidenbach (München – Mühldorf) sowie in Trostberg und Hörpolding (Mühldorf – Traunstein). *PSM*

S-Bahn-Ausbau Köln – Mönchengladbach kann starten

Seit Ende Mai ist die Finanzierung des Ausbaus der Strecke Köln – Grevenbroich – Mönchengladbach für den S-Bahn-Betrieb gesichert. Finanziert wird das Projekt über das „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“. Die Kölner S6 soll künftig alle 20 Minuten von Köln bis Grevenbroich und stündlich weiter nach Mönchengladbach verkehren. Dafür sind abschnittsweise ein zusätzliches Gleis sowie drei neue Haltepunkte vorgesehen. *FFÖ*

IC Hamburg – Kopenhagen mit Wagenzügen

Zum 17. Juni wurde der Betrieb der IC Hamburg – Kopenhagen von den in die Jahre gekommenen MF-Triebzügen (IC3, Gumminasen) auf lokbespannte Wagenzüge umgestellt. Zum Einsatz kommen IC-Wagen der DB mit Vectron-Loks der DSB. Mittelfristig steht der Ersatz durch Talgo-ICE L an. *FFÖ*

■ Österreich

Erster Personenzug durchquert den Koralmtunnel

Nach 15 Jahren Bauzeit durchquerte am 12. Juni 2023 erstmals offiziell ein Personenzug den 33 Kilometer langen Koralm-tunnel. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bezeichneten das Ereignis als historischen Meilenstein beim „Jahrhundertprojekt Koralm-bahn“.

Die Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt ist Teil der neuen Südstrecke und eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte Europas. Ihr Herzstück ist der 33 Kilometer lange Koralm-tunnel. Nach der Fertigstellung verkürzt sich die schnellste mögliche Verbindung zwischen den Landeshauptstädten auf nur 45 Minuten. Es entstehen 130 Kilometer neue Strecke, davon 47 Tunnelkilometer, über 100 Brücken sowie 23 Bahnhöfe und Haltestellen.

Der Zug rollte als „Sonderfahrt“ und mit ge-mächlicher Geschwindigkeit durch den Tunnel. Bei der „Erstbefahrung“ mit dabei waren unter anderem die Landeshauptmänner Peter Kaiser

(Land Kärnten) und Christopher Drexler (Land Steiermark), die Verkehrslandesräte Anton Lang (Land Steiermark) und Sebastian Schuschnig (Land Kärnten) sowie ÖBB Infrastruktur Vor-ständin Judith Engel und ÖBB Infrastruktur Pro-jektleiter Klaus Schneider.

Der Kärntener Landeshauptmann Peter Kaiser zeigte sich von der Fahrt beeindruckt: „Der heu-tige Tag gibt einen Vorgeschmack darauf, welche neue Lebensader hier entsteht. Die Koralmbahn wird das Mobilitätsverhalten nicht nur in Kärn-ten nachhaltig verändern. Die Regionen werden belebt, unsere Bundesländer rücken noch näher zusammen, Distanzen werden kleiner, Mobilität wird umweltfreundlicher.“

Die Eröffnung der Gesamtstrecke ist für Ende 2025 vorgesehen. Dann sollen Fahrgäste mit bis zu 250 km/h durch die Koralpe reisen. Noch frü-her – nämlich Ende 2023 – geht bereits der ge-samte Kärntner Bereich zwischen Klagenfurt und St. Paul im Lavanttal in Betrieb. *em/PM*

Am 12. Juni 2023 durchquerte mit 5022 003 erstmals ein Reisezug den neuen Koralm-tunnel. Mit dabei waren zahlreiche Ehrengäste aus der Politik

Chris Zenz/ÖBB

Die Koralmbahn im Überblick

Mögliche Fahrzeiten ab 2025

Klagenfurt – Graz: 0:45 min

Wolfsberg – Klagenfurt: 0:40 min

Wolfsberg – Graz: 0:59 min

St. Paul im Lavanttal – Klagenfurt: 0:22 min

St. Paul im Lavanttal – Graz: 0:36 min

Ab 2030 mit Semmering-Basistunnel

Wien –Graz: 1:50 Stunden statt 2:40

Wien – Klagenfurt: 2:40 Stunden statt 4:00

Zahlen & Fakten Koralmtunnel:

33 km Länge

10 m Ausbruchsdurchmesser

2 eingleisige Röhren

Alle 500 m Querschläge

250 km/h mögliche Höchstgeschwindigkeit

25-50 m Abstand der Tunnelröhren zueinander

1.200 m maximale Überlagerung

900 m lange Nothaltestelle

160.000 Tübbinge (Betonteile zur Auskleidung)

6 Millionen m³ Ausbruchsmaterial (= 2 Cheops Pyramiden)

13.000 Gleisstragplatten



■ Österreich

Brennerbahn im August gesperrt

Aufgrund geplanter Erhaltungsmaßnahmen ist die Brenner-Nordrampe vom 6. bis 28. August 2023 zwischen Innsbruck Hbf und dem Bahnhof Brennero/Brenner für den gesamten Zugverkehr gesperrt. Für Reisende im Fern- und Nahverkehr wird ein Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen eingerichtet, der vom 7. bis 11. August aufgrund einer Streckensperre bei Bozen sogar bis Trento/Triest führt. Der Güterverkehr wird in erster Linie über die Tauernbahn, Tarvisio und die Pontebbana umgeleitet. Schwerpunkte der Bauarbeiten auf der Nordrampe der Brennerbahnstrecke sind eine Weichenneulage (zwei Weichen) samt Untergrundsanierung im Bereich der Üst 1 und 2 (Bereich Steinach am Brenner), eine Gleisneulage im Mühlaltunnel und im Schönburgtunnel sowie Tunnelaufweitungen im Mühlaltunnel und im Schönburgtunnel. Dazu kommen schließlich zahlreiche Einzelmaßnahmen. *em/PM*

■ Schweiz

Ausblick auf den SBB-Fahrplan 2024

Die SBB haben einen Ausblick auf den Fahrplan 2024, der ab 10. Dezember 2023 gilt, gegeben. Neben punktuellen Verbesserungen ist eine wesentliche Neuerung die Einführung des durchgehenden Halbstundentakts durch den Gotthard-Basistunnel. Außerdem verkehren zwei IC61-Verbindungen zwischen Basel und Interlaken neu aufgrund der höheren Nachfrage als IC6 zwischen Basel und Brig. Das Direktzugangebot Genf – Zürich – Chur wird an Wochenenden um zwei zusätzliche Verbindungen erweitert. Im Regionalverkehr werden ab Dezember auf dem RE Olten – Luzern KISS-Doppelstockzüge eingesetzt. Des Weiteren verkehrt die Zürcher S11 nun zwischen Aarau und Dietikon durchgehend alle 30 Minuten. Bei der Südostbahn wird die Ringlinie S4 nach Rapperswil verlängert und gebrochen. Neu verkehrt eine stündliche S4 Rapperswil – Uznach – St. Gallen – Sargans sowie eine stündliche S17 Rapperswil – Uznach – Ziegelbrücke – Sargans. Für 2024 stehen im Schweizer Bahnnetz darüber hinaus zahlreiche Baustellen und Streckensperrungen an. *FFÖ*



Die SBB lassen in Halberstadt ihre EC-Wagen modernisieren. Der Einsatz in den IC Stuttgart – Zürich (Foto bei Gottmadingen) endete am 2. Juni 2023

Charly Kissel

■ Schweiz

EC-Wagen werden saniert

Die SBB hat einen Auftrag über die Sanierung von 212 Eurocity-Waggons an VIS aus Halberstadt vergeben. Die ersten Wagen befinden sich bereits im Harz. Die Wagen werden von Grund auf saniert, um weitere 24 Jahre

eingesetzt werden zu können. Laut VIS handelt es sich um den zweitgrößten Auftrag in der Firmengeschichte. Dieser sichert dem Unternehmen bis 2029 eine Grundauslastung. *RM*

■ Österreich

Neue ÖBB-Nahverkehrszüge für Tirol

Die neuen Cityjet Desiro ML (MainLine) Nahverkehrszüge werden ab Anfang Oktober 2023 für den VVT in Tirol auf der Strecke zwischen Innsbruck und Kufstein zum Einsatz kommen. Anschließend wird der Betrieb auf die Strecke zwischen Landeck und Innsbruck sowie ab Juni 2024 zwischen Wörgl und Salzburg ausgeweitet. Aktuell befinden sich die Wagenkästen im Werk von ÖBB Train Tech in Jedlersdorf in Wien – dort wurde das Außendesign

der neuen Cityjet-Flotte für Tirol finalisiert. Die neuen Züge sind mit 100 Metern Länge die längsten Nahverkehrszüge in Tirol und bieten somit insgesamt 290 Sitzplätze. Bis die Züge den Betrieb aufnehmen können, sind noch einige Arbeitsschritte im Werk notwendig. Die Ersten von insgesamt 20 Fahrzeugen werden im August nach Tirol überstellt und bis zur Aufnahme des Fahrgastbetriebs im Oktober zu Schulungszwecken genutzt. *em/PM*

■ Österreich

Neue Nahverkehrszüge vorgestellt

In Jedlersdorf wurden die neuen Cityjet Desiro ML Nahverkehrszüge für das Bundesland Tirol vorgestellt. Sie sollen ab Anfang Oktober zunächst zwischen Innsbruck und Kufstein zum Einsatz kommen. Anschließend wird der Betrieb auf die Strecke zwischen

Landeck und Innsbruck sowie ab Juni 2024 zwischen Wörgl und Salzburg ausgeweitet. Aktuell befinden sich die Wagenkästen im Werk von ÖBB Train Tech in Jedlersdorf in Wien – dort wurde das Außendesign der neuen Cityjet-Flotte für Tirol finalisiert. *MMÜ*



Das Außendesign der neuen Cityjet-Züge für Tirol wird bei ÖBB Train Tech in Jedlersdorf finalisiert

Daniel Willinger/ÖBB

In Kürze

Vierter Westbahn-Zug nach Innsbruck

Seit dem kleinen Fahrplanwechsel am 11. Juni 2023 setzt die Westbahn ein neues, viertes Zugpaar von Wien nach Innsbruck ein. *MMÜ*

GoldenPass Express wieder durchgängig

Seit 11. Juni 2023 fährt der GoldenPass Express einmal täglich wieder durchgehend von Montreux nach Interlaken und zurück. Bis voraussichtlich Ende Juli kommen schrittweise weitere drei Direktverbindungen dazu. Wegen Schäden an den Gleisen war der durchgängige Betrieb mit den neuen umspurfähigen Drehgestellen im Frühjahr 2023 vorerst eingestellt worden. *em/PM*

Re 420 für Gotthard-Panorama-Express

Vor Kurzem wurde die Re 420 193 im SBB-Werk Bellinzona frisch lackiert. In frischem Glanz soll sie künftig vornehmlich den Gotthard-Panorama-Express bespannen, dessen Fahrtsaison Mitte April startete und dieses Jahr noch bis zum 22. Oktober läuft. *FFÖ*

NJ fängt Feuer

Wegen eines Oberleitungsschadens ist am 7. Juni 2023 ein Fahrzeug auf einem Autotransportwagen des Nachtzuges NJ 420 in einem Tunnel im Unterinntal zwischen Fritzens-Wattens und Stans in Brand geraten. Die 151 Reisenden wurden über die Notausstiege evakuiert. 33 leicht verletzte Personen wurden in die umliegenden Krankenhäuser abtransportiert. Insgesamt waren rund 700 Einsatzkräfte im Einsatz gewesen. *em*

RoLa bis 2028

Die Rollende Landstraße (RoLa) zwischen Freiburg und dem norditalienischen Novara wird nun doch bis Ende 2028 verkehren. Zwischenzeitlich gab es Pläne der Schweizer Regierung, die RoLa zwei Jahre früher einzustellen. Die Mehrheit der Abgeordneten im National- und Ständerat befürchtet nun jedoch, dass bei einem früheren RoLa-Ende Güterverkehr wieder auf die Straße zurückverlagert werden könnte. *RM*



■ Belgien

Ehrgeizige Bahn-Pläne bis 2026

Mit verstärktem Zug- und Platzangebot mehr Fahrgäste gewinnen will die belgische Staatsbahn SNCB/NMBS (Société nationale des chemins de fer/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen), entstanden 1926 aus den Chemins de fer de l'Etat belge. Im neuen Drei-Jahres-Plan (Dez. 23–Dez. 26), verabschiedet in diesem Frühjahr, verkehren wöchentlich 2.000 zusätzliche Züge, davon 720 zum Wochenende, das Angebot steigt ab Dezem-

ber 2023 um 7,4 % in vier Etappen. Ziel der Bahn ist es, die Zahl der Reisenden pro Zug bis 2032 um 30 Prozent zu steigern. Bereits beim Plan 2017–2020 war das Platzangebot um 5,6 % erhöht worden, beim Plan 2020–2023 um 2,8 Prozent. Im Zeitraum des Plans 2023–2026 soll das Platzangebot für Fahrgäste um 10.000 gesteigert werden, die der Plätze für Fahrradmitnahme um 40 Prozent, die Zahl der klimatisierten Züge von 65 auf 80 Prozent steigen, die Einstiegsmöglichkeiten

Mehr Züge zum Wochenende sollen noch mehr Belgier in die Bahn bringen: Bahnhof Liège-Guillemins, links Lok 1832 vor einem IC nach Brüssel und Oostende, rechts Triebwagen 324, in Warteposition für den Regionalverkehr Wolfgang O. Hugo

sollen verbessert werden. 2026 sollen alle Züge der SNCB/NMBS mit ETCS ausgestattet sein, derzeit sind es 80 Prozent. WOH

■ Norwegen

EuroDual fahrplanmäßig auf Nordlandsbahn

Seit dem Frühjahr kommen auf der norwegischen Nordlandsbahn fahrplanmäßig die EuroDual-Lokomotiven von Stadler zum Einsatz. Aufgrund ungenügender Wintertauglichkeit gab es einige Anlaufschwierigkeiten. Mittlerweile bespannen sie aber regelmäßig Güterzüge zwischen Trondheim und Bodø. Ihr bimodaler Antrieb (Diesel und per Oberleitung) ermöglicht bald die Einführung direkter Güterzüge Oslo – Trondheim – Bodø über die elektrifizierte Dovrebahn und die anschließende nicht elektrifizierte, 728 Kilometer messende Nordlandsbahn. FFÖ



Florian Dürr

BB 7200 vor Intercities auf der POLT

Die Intercities Paris – Toulouse, auch POLT genannt, sind eigentlich ein sicheres Einsatzfeld der SNCF-Elloks der Reihe BB 26000 (Sybic). Doch im Frühjahr 2023 traf man vermehrt auch klassische Elloks der Reihe BB 7200 vor einzelnen Leistungen auf dieser Magistrale an. Am 6. Juni 2023 donnert BB 7293 mit dem IC 3619 Paris Austerlitz – Toulouse-Matabiau bei Salbris auf schnurgerader Strecke durch die waldreiche Sologne südlich von Orléans

In Kürze

Schweres Zugunglück in Indien

Beim schweren Zugunglück in Indien sind am 3. Juni 2023 mehr als 280 Menschen ums Leben gekommen. Dort waren laut Medienberichten zwei Reisezüge und ein Güterzug zusammengestoßen, mehrere Waggons stürzten dabei um. em

Flixtrain: Niederlande-Verkehr geplant

Flixtrain hat in den Niederlanden einen Antrag für zwei Zugpaare auf der Relation Rotterdam – Den Haag – Amsterdam – Zevenaar gestellt. Die Züge würden weiter über den Grenzübergang Emmerich nach Deutschland verkehren. Der Verkehr soll im Dezember 2024 aufgenommen werden. RM

SBB-Panoramawagen in Tschechien

Seit 11. Juni 2023 kommen erstmals Panoramawagen der SBB nach Tschechien. Die 1.-Klasse-Wagen kommen mit dem EC 104/105 Porta Moravica, der zwischen Graz und Přerov verkehrt, ins Land. FFÖ

Slowakei: Stadler präsentiert ŽSSK-KISS

Im Rahmen der „Rail Business Days“ in Ostrava präsentiert Stadler vom 5. bis 7. Juni 2023 erstmals den neuen KISS-Doppelstocktriebzug für die slowakische Staatsbahn ŽSSK. Die Auslieferung der vier sechsteiligen Züge, die für den Regionalverkehr in der West- und Mittelslowakei bestellt wurden, soll bis Ende 2023 stattfinden. AWA

Südtirol: Elektrifizierung Vinschgaubahn gestartet

Vor Kurzem starteten in Südtirol die Arbeiten für die Elektrifizierung der rund 60 Kilometer langen Vinschgaubahn Meran – Mals. Für die Setzung der ersten Fundamente und Masten für die Oberleitung wird die Strecke seit 5. Juni 2023 an Wochenenden gesperrt. Der Abschluss der Elektrifizierung ist für 2025 geplant. AWA

Unser 2. H0-Clubmodell 2023

Mit Schwung über den Rhein

märklin
TRIX

Das Modell ist ausgestattet mit einem Dreilicht-Spitzensignal und zwei Schlussleuchten.

Zwei unterschiedliche Schleifstücke bestücken die Stromabnehmer der BR 181.2.

Zur besonderen Optik trägt auch das kleinere Lichtraumprofil bei.



Die Lokomotive besitzt einen zentral eingebauten Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse. Alle vier Radsätze sind über Kardan angetrieben.

Das Modell ist DCC, mfx und RailCom-fähig (Trix).

Erfahren Sie mehr über dieses Modell:
www.maerklin.de/insidermodelle
www.trix.de/clubmodelle

Zwei passende Wagensets finden Sie unter den Artikelnummern:

42893 | 23110



42894 | 23111



Bestellschluss 15. August 2023

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



Nicht vergessen!



15.-17. September 2023 in Göppingen

märklin
H0

Wechselstrom



39583 Elektrolokomotive BR 181.2

€ 429,- *

Gleichstrom



25181 Elektrolokomotive BR 181.2

TRIX
H0

€ 429,- *

* 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

■ Altbaueloks in der BD Stuttgart

Die Hochburg **im Südwesten**

Seit 1933 an den Fahrdrabt angeschlossen, stieg Stuttgart in den 1950er-Jahren zu einer der stärksten „Ellok-Direktionen“ der Bundesbahn auf. Schnellzug- wie Güterzugloks erbrachten herausragende Leistungen. E 17, E 44 und E 93 stehen stellvertretend für eine langjährige und vielseitige Elektro-Tradition – und es gab noch weitere interessante Bestände

Schon in den 1930er-Jahren wurde zwischen München und Stuttgart elektrisch gefahren. Die schweren Güterzugloks der Baureihe 193 kamen früh und gingen als letzte DB-Altbaueilokbaureihe aus dem Bestand der BD Stuttgart. Am 30. März 1978 rollt 193 013 mit einem Dg durch Esslingen Jürgen Hörstel



Stuttgart im Sommer 1955: Der Fahrdrabt hatte den Südwesten Deutschlands schon bis Heidelberg erobert – E 18 und E 17 spannten jetzt in Stuttgart vor Schnellzügen an und ab. Rote Elektrotriebwagen – noch mit uriger Front – liefen in der Halle ein und aus und in Richtung der Täler von Neckar und Fils polterten die „Krokodile“ E 93 und E 94 mit langen Zügen voller Wirtschaftswundergüter.

Den Grundstein für das lebendige elektrische Treiben hatte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gelegt, als sie mitten in der sich täglich verschärfenden Weltwirtschaftskrise im März 1931 und trotz strikter staatlicher Sparpolitik beschloss, die 179 Kilometer lange Strecke Augsburg – Stuttgart zu elektrifizieren. Damit erreichte der Fahrdrabt Württemberg und seine

Metropole, das bayerische elektrische Netz erweiterte sich zum süddeutschen.

Neben der Fernverkehrsstrecke Augsburg Hbf – Stuttgart Hbf setzte die Reichsbahn damals auch die Nahverkehrsstrecken und -gleise Ludwigsburg – Esslingen (amtliche Schreibweise vor 1964 Eßlingen) und die Güterumgehungsbahn Untertürkheim – Kornwestheim unter Fahrdrabt. Ab April 1933 setzte man sukzessive den Fahrdrabt im Stuttgarter Raum unter Spannung und testete die Fahrleitung: Ab 15. Mai übernahmen dann die eigens dafür beschafften eLT 12 (ET 65) zwischen Ludwigsburg und Plochingen den dortigen Vorortverkehr, am 30. Mai 1933 fanden die Eröffnungsfahrten für die Gesamtstrecke statt: E 17 112 zog den Sonderzug von der Schwabenmetropole nach Ulm, die Bayern kamen mit der E 16 21, ihrer

damals neuesten Ellok, in die Stadt an der Donau. Ab 1. Juni 1933 bespannten Elloks die Züge auf der süddeutschen Magistrale München – Augsburg – Ulm – Stuttgart/Kornwestheim. Die ursprünglich beabsichtigte Elektrifizierung ins Badische nach Karlsruhe unterblieb, der mittlerweile etablierte NS-Staat benötigte die finanziellen Mittel und Ressourcen für seine Aufrüstungspolitik.

Nun war auch die RBD Stuttgart nach München, Augsburg, Regensburg, Karlsruhe, Halle (Saale), Hannover, Breslau, Altona und Berlin in den Kreis der Reichsbahndirektionen getreten, die elektrische Lokomotiven und Triebwagen beheimateten. Für den Schnellzugverkehr über die kurvenreiche Geislinger Steige mit ihren 22,5 Promille waren Maschinen mit vier angetriebenen Achsen vonnöten. Da damals wegen fehlender Mittel eine





Rund 40 Jahre ein typisches Bild in Stuttgart Hbf: 163 003 setzt Schnellzugwagen um (Foto 9. Oktober 1972)

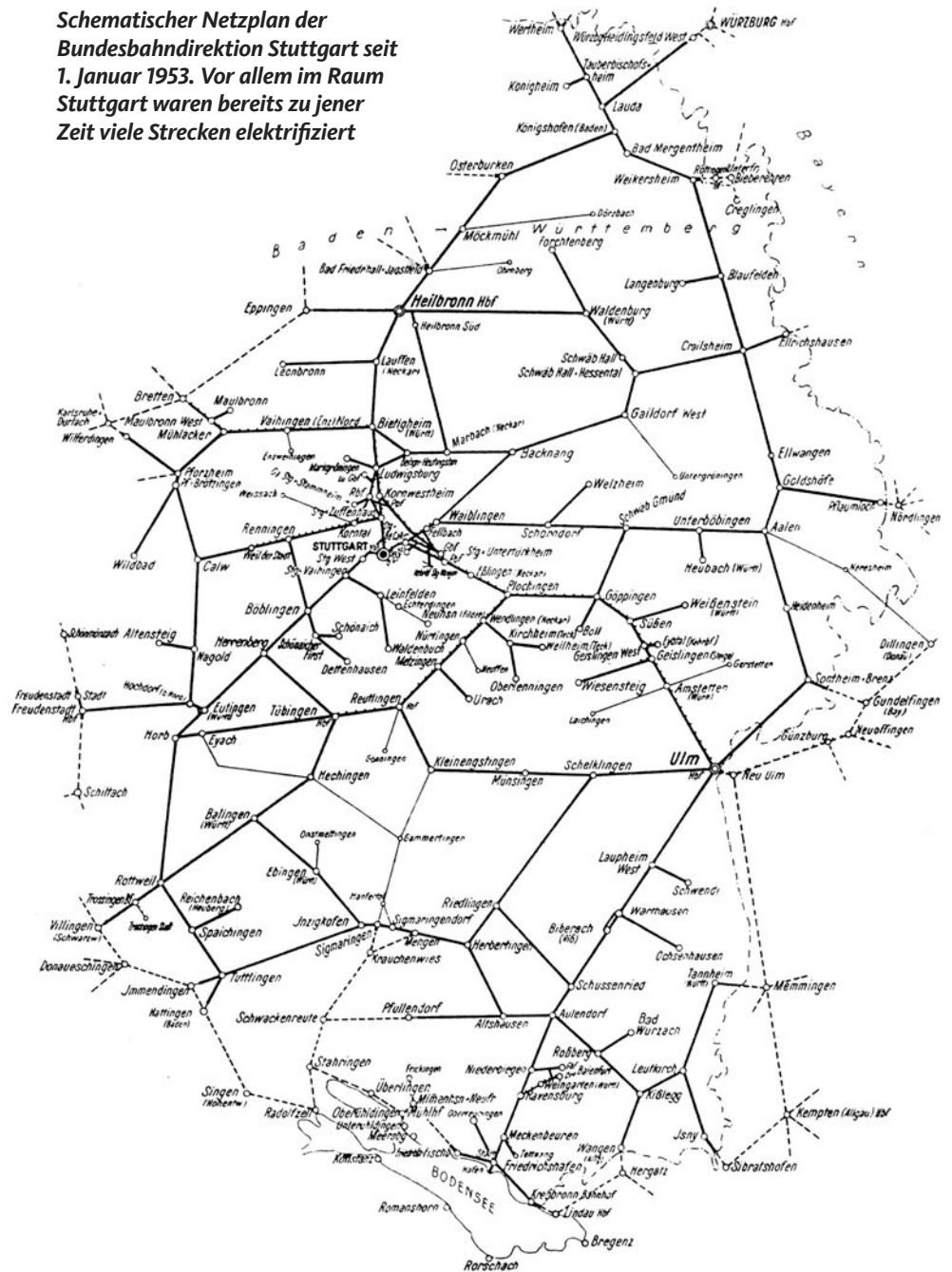
Ralf Reich/DGEG-Archiv

weitere Beschaffung der teuren E 17 nicht infrage kam, zog man von ihr zwölf Exemplare aus dem mitteldeutschen Netz ab, wo die inzwischen vorhandene leichtere und billigere 'CT'-Lok E 04 genügte. Knapp 45 Jahre lang wurde damit die 'Dol' mit dem kurzen Vorbau im Schwabenland heimisch – zuerst als unangefochtene Schnellzuglok, später als Eil- und schließlich Nahverkehrszuglok. Ähnliches gilt für die E 44, deren erste Exemplare im Frühsommer 1933 die Werkshallen verließen. Davon wurden E 44 010 bis 021 im Bw Stuttgart-Rosenstein stationiert, von wo aus sie vor Güter- und Personenzügen zum Einsatz kamen, wobei Letzteres ihre Fahrmotoren und das Laufwerk allerdings über Gebühr strapazierte. Der Leiter des maschinentechnischen Dienstes der RBD Stuttgart beklagte 1938, dass die Unterhaltungskosten der E 44 über denen der E 17 lagen, die ebenfalls in ihrer Frühzeit mit deutlichen Mängeln behaftet war und hohe Kosten verursachte. Da die E 44 für den schweren Güterzugdienst vor allem über die

Elektrifizierung in der RBD/BD Stuttgart 1933–1975

15.05.1933	Augsburg Hbf – Ulm Hbf
15.05.1933	Stuttgart Hbf – Esslingen (Neckar)
15.05.1933	Stuttgart Hbf – Ludwigsburg
01.06.1933	Ulm Hbf – Esslingen (Neckar)
01.06.1933	Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim
01.06.1934	Stuttgart Hbf – Kornwestheim Rbf
07.10.1934	Plochingen – Tübingen
15.12.1937	Geislingen (Steige) – Geislingen-Altenstadt ErzbF
15.05.1939	Stuttgart-Zuffenhausen – Leonberg
18.12.1939	Leonberg – Weil der Stadt
02.10.1950	Stuttgart-Bad Cannstatt – Waiblingen
08.11.1950	Ludwigsburg – Bietigheim
07.10.1951	Bietigheim – Mühlacker
23.05.1954	Mühlacker – Bruchsal
05.05.1955	Bruchsal – Heidelberg
29.09.1957	Bruchsal – Karlsruhe
01.06.1958	Mühlacker – Karlsruhe
01.06.1959	Bietigheim – Heilbronn
27.05.1962	Waiblingen – Schorndorf
26.05.1963	Stuttgart Hbf – Böblingen
26.05.1965	Waiblingen – Backnang
26.05.1965	Kornwestheim – Korntal
26.05.1971	Schorndorf – Aalen
16.05.1972	Aalen – Donauwörth
28.05.1972	Renningen – Böblingen
30.09.1972	Heilbronn – Heidelberg
03.09.1973	Friedrichshall-Jagstfeld – Osterburken
26.09.1974	Böblingen – Horb
28.05.1975	Osterburken – Würzburg
28.05.1975	Osterburken – Neckarelz

Schematischer Netzplan der Bundesbahndirektion Stuttgart seit 1. Januar 1953. Vor allem im Raum Stuttgart waren bereits zu jener Zeit viele Strecken elektrifiziert





Die E 52 konnte man immer wieder in Schiebediensten zwischen Stuttgart und Waiblingen beobachten. Am 25. Mai 1958 schiebt E 52 05 einen Personenzug mit 38 3474 an der Zugspitze aus dem Bahnhof Stuttgart-Bad Cannstatt

Kurt Eckert/Eisenbahnstiftung

Geislinger Steige zu schwach und keine andere brauchbare Ellokbaureihe vorhanden war, beorderte die Reichsbahn schon vor Aufnahme des elektrischen Regelbetriebs 16 E 91 ins württembergische Schwabenland: E 91 01 bis 12 (Bw Regensburg) und E 91 89 bis 92 (Bw Hirschberg (Schlesien)) fanden in den Bw Ulm und Kornwestheim eine neue Heimat. Da die schwere und technisch bereits überholte dreiteilige Stangenlokomotive wegen ihres hohen Ausbesserungsstandes von knapp 30 Prozent nicht befriedigte, erhielt das Bw Kornwestheim die zwei im Sommer 1933 erstmals gelieferten Co-Co-Maschinen E 93 01 und 02, der 1937 die 03 bis 13 folgten. Während des Zweiten Weltkriegs kamen auch die Loks der dritten Baureihe 14 bis 18 in das Stuttgarter Güterzuglokomotivbetriebswerk, das in den Jahren 1942 bis 1944 auch zwölf E 94 erhielt. Für Rangieraufgaben am Stuttgarter Hauptbahnhof stationierte man die AEG-Variante der E 63 am Rosenstein. Mit der Elektrifizierung der Strecke Plochingen – Tübingen erweiterte sich der Kreis der Ellokomotivbetriebswerke, da nun die Universitätsstadt am Neckar E 44 erhielt. Dieses Bw bekam auch von der seit 1935 beschafften neuen Triebwagen-Baureihe elT 18 (ET 25) bis 1937 insgesamt 14 Garnituren. Und selbstverständlich partizipierte die RBD Stuttgart von Anfang an auch an der ebenfalls seit 1935 ausgelieferten, elektrisch hervorragenden, aber auf technisch wenig überzeugenden Schnellzuglokomotive E 18. Die 02 und 04 wurden dem Bw Rosenstein zugewiesen. Dazu kamen 1938 die von der Lokalbahn AG stammenden vier Gleichstrom-Triebwa-

gen-Reihen der Strecken Ravensburg – Baienfurt (1.000-Millimeter-Spurweite) und Meckenbeuren – Tettnang (Normalspur), die dem Bw Friedrichshafen zugeteilt wurden. Dieses Bw gehörte vom 6. August 1945 bis zum 31. Dezember 1952 zur RBD/ED Karlsruhe, da es in der französischen Besatzungszone lag. Bis 1962 gab die Bundesbahn den Gleichstrombetrieb auf. ET 196 01–05 und

» Rosenstein und Kornwestheim zählten zu den zentralen E-Dienststellen in der BD Stuttgart

ET 197 01 sowie die Neubaufahrzeuge ET 195 01–02 der DB-Straßenbahn Ravensburg – Baienfurt und ET 183 05, ET 184 41 und ET 185 01 der Tettnanger Bahn stellte man 1959 beziehungsweise 1962 ab.

Elf Baureihen in sechs Bw

Zu Beginn der Bundesbahn-Zeit verfügte die seit 7. September 1949 als Eisenbahndirektion firmierende ehemalige Reichsbahndirektion Stuttgart über einen beachtlichen Bestand an – nach damaligem Maßstab – meist modernen Elektrolokomotiven, der ein etwas geringeres Durchschnittsalter aufwies als die Summe der Bundesbahn-Elloks, die 1950 im Schnitt 16 Jahre alt waren. Die elf Baureihen verteilten sich auf sechs Bahnbetriebswerke (siehe Kasten). Die meisten Lokomotiven waren im Bw Stuttgart Hbf – die Bezeichnung Rosenstein ist in der offiziellen Gliederung der RBD Stuttgart von

1941 bereits entfallen – beheimatet. Dort befanden sich 13 E 17 und sechs E 18 für den Schnellzug- und Eilzugdienst, daneben sieben E 44 für die Personenzüge und drei E 63. An zweiter Stelle fungierte das für den Güterverkehr zuständige Bw Kornwestheim mit den Baureihen E 91 (vier betriebsfähig), E 93 (vier) und E 94 (zwölf). Mit seinen zehn E 93 war auch das Bw Ulm an der Bespannung der Güterzüge auf der Hauptstrecke Kornwestheim – München Ost Rbf beteiligt. Zwei bis 1949/50 dort stationierte E 91 schoben auf der Geislinger Steige nach. Mit den E 44 013, 014, 015, 016, 017 und 023 besaß auch Ulm E 44, die hauptsächlich im Personenzugdienst auf der Stuttgarter Strecke tätig waren. Die vier E 93 im kleinen Bw Geislingen besorgten dagegen vorwiegend den Schiebebetrieb auf der Geislinger Steige. Esslingen war mit den Elektrotriebwagenreihen ET 51, ET 55 und ET 56 zuständig für den Stuttgarter Vorortverkehr, während sich Tübingen auf die Unterhaltung der ET 25 spezialisiert hatte und nur einen kleinen Bestand an drei E 44 aufwies. Da Tübingen in der französischen Zone lag, gehörte auch dieses Bahnbetriebswerk mit seinen Lokomotiven vom 24. Juli 1945 bis 31. Januar 1951 zur ED Karlsruhe und zu den 1947 ins Leben gerufenen Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWED). Nichtsdestotrotz befuhren die Loks die Strecke bis Plochingen und Stuttgart.

Wachsendes elektrisches Netz

Die junge Bundesbahn griff trotz klammer Kassen die Elektrifizierungspläne der Reichsbahn aus den frühen 1930er-Jahren auf. Bereits am



1983 hieß es Abschied nehmen von der Baureihe 144, die 50 Jahre lang das Betriebsgeschehen auf den elektrifizierten Strecken in Schwaben prägte. 144 159 legt in Tamm mit dem Abschiedszug einen Halt ein Joachim Bertsch

In hochwertigen Diensten verdingte sich die E 17 112 am 1. Mai 1958: Mit dem kurzen F 40 „Mozart“ Straßburg – Salzburg kommt sie an jenem Frühlingstag durch Stuttgart-Zuffenhausen Carl Bellingrodt/Slg. Brinker



2. Oktober 1949 setzte die DB mit der 8,6 Kilometer langen Strecke Bad Cannstatt bzw. Untertürkheim – Waiblingen erstmals eine Strecke unter Strom, hauptsächlich um den Vorspann- und Schiebedienst dort elektrisch betreiben zu können. Zu diesen Diensten zog man unter anderem E 91 heran, die bis 1952 auch als Schubloks auf der Geislinger Steige wirkten.

Zügig spannte die Bundesbahn den Fahrdrabt Abschnitt für Abschnitt von Stuttgart aus weiter in Richtung Heidelberg und Karlsruhe, 1959 folgte schließlich noch das Stück Bietigheim – Heilbronn. Das verlangte natürlich nach mehr Elloks. Bevor jedoch die neuen Einheitsmaschinen E 10, E 41 und E 50 zur Verfügung standen, mussten noch ältere Modelle im Personen- und Güterverkehr aushelfen, nämlich acht E 52 sowie vier weitere E 91, die man 1952 aus bayerischen Direktionen in die Schwabenmetropole überstell-

te. Außerdem teilte die Bundesbahn auch E 44 dem Bw Stuttgart zu, davon die Neulieferungen E 44 181 W, 182 W und 183 W (W für elektrische Widerstandsbremse). Für den steigenden Bedarf an Güterzuglokomotiven erhöhte man den E 94-Bestand unter anderem durch Nachkriegslieferungen dieser bewährten sechssachsigen Baureihe.

Blütezeit der E 18

Zahlenmäßig stockte die Bundesbahn sukzessive auch den Stuttgarter E 18-Bestand auf, sodass hier mit zwölf Maschinen schließlich 29,3 Prozent der 41 DB-E 18 versammelt waren und Stuttgart nach dem Bw München Hbf das zweitgrößte E 18-Bw der DB war. Dabei konnte man auf vier aus der DDR bezogene E 18 (E 18 24, 28, 35 und 048), die das AW München-Freimann in den Jahren 1953/54 wieder in Stand gesetzt hatte, zurückgreifen. Die aerodynamisch geformten Ma-

schinen erlebten am Neckar trotz ihrer Laufwerksprobleme und zahlreichen Speichenrissen eine mehrjährige Blütezeit. Die bis 1952 vorwiegend im F- und D-Zug-Dienst nach München eingesetzten Stuttgarter E 18 bespannten nun auch Züge bis Mühlacker und ab 1955 bis Heidelberg. Diese Relation wurde zu ihrem wichtigsten Einsatzgebiet, 24 D-Züge hatte die E 18 allein auf der Strecke durch den Kraichgau in ihrem Tagesprogramm. Für die zwölf Maschinen bestanden zwei fünftägige Umläufe. In einem wurden Durchschnittsleistungen von 912 Kilometern pro Tag gefahren. Der Stuttgarter Hauptbahnhof hatte sich zu einem Tummelplatz der E 18 entwickelt, den auch die 13 Maschinen aus dem Bw München Hbf eifrig anliefen. Im Stuttgarter Hauptbahnhof lösten sich E 18 vor den Zügen ab; vor dem „Dalmatia-Express“ blieben die schwäbischen E 18 von München bis Heidelberg 345 Kilometer lang am Zug und mit Reisebürosonderzügen kamen sie bis Salzburg und Kufstein. Am 31. Dezember 1957 standen dem Bw Stuttgart sogar 13 Maschinen zur Verfügung: E 18 03, 10, 11, 12, 24, 28, 32, 34, 35, 41, 048, 050 und 053. Doch da verwelkte die Blütezeit bereits, denn die DB hatte inzwischen in Heidelberg, Frankfurt (Main) 1 und Offenburg die nagelneuen E 10 in Dienst gestellt, die bis Ende Oktober 1958 alle E 18 aus der Schwabenmetropole verdrängten.

» Die E 91 fuhr 1958 immerhin noch einen sechstägigen Umlauf rund um Stuttgart

Ähnlich verhielt es sich mit den 13 (Stand 1950) E 17 der Direktion Stuttgart. Zusammen mit den E 18 besorgten die am Rosenstein beheimateten Stuttgarter Maschinen bis zum Erscheinen der E 10 den hochwertigen Reisezugdienst auf den elektrischen Strecken. Die Spannungsübersicht vom Sommer 1955 nennt den „Orient-Express“ (F 5/6) sowie F 40 „Mozart“ als Leistung zwischen Mühlacker und Stuttgart, außerdem F 153/154 („Tauern-Express“) in der Relation Stuttgart – Bruchsal. Daneben sechs Schnellzüge zwischen Stuttgart und Mühlacker, drei zwischen Stuttgart und Bruchsal, 15 zwischen Stuttgart und Heidelberg, vier zwischen Stuttgart und Ulm. Daneben gehörten Eilzüge auf den genannten Relationen, aber auch auf der Tübinger Strecke zu ihrem Geschäft. Während die E 18 aus dem Bw Stuttgart verschwanden, blieben die E 17 noch bis Ende 1967 dort, ehe sie alle im Bw Augsburg zusammengezogen wurden. Nichtsdestotrotz existierte über Jahre hinweg bis zum Mai 1976 für die Augsburger 117 ein fünf-, später dreitägiger Umlaufplan, der überwiegend Leistungen von Stuttgart nach Heilbronn, Tübingen, Ulm, Böblingen, Weil der Stadt und Backnang umfasste und der neben Eilzügen und auch Schnellzügen zwischen Stuttgart und Heil-

„Rote Heuler“ und Kollegen

Die Geschichte elektrischer Fahrzeuge aus der Vorkriegszeit bliebe unvollständig, würde man nicht die charakteristischen Triebwagen erwähnen. Von 1933 an bewältigten die im Bw Esslingen, später Außenstelle des Bw Stuttgart, stationierten ET 65 (bis 1940 eT 12) mit den EB und ES 65 (eS 22) auf der Relation Ludwigsburg – Plochingen den Vorortbetrieb. Dank Vielfachsteuerung konnte man drei Einheiten zu einer Garnitur zusammenfassen. Bis Kriegsbeginn beschaffte die Reichsbahn 25 Einheiten. Im Zweiten Weltkrieg wurden zwei Triebwagen und mehrere Steuerwagen zerstört.

Von 1961 bis 1963 modernisierte die DB die „roten Heuler“, im Volksmund wegen ihrer mittlerweile gänzlich roten Lackierung und ihres eindringlichen Motorensounds so genannt, wobei sie eine neue Einheitsfront mit vergrößerten Frontfenstern, den „Cannstatter Kopf“, erhielten. In der zweiten Klasse wichen die Holzbänke Polstersitzen. Die Sitzplatzzahl in jedem Triebwagen wurde dabei von 73 auf 58 verringert. Die alten württembergischen Wagen ersetzte man durch rot lackierte Umbauwagen der Bauart B4yg, die man als EM 65 bezeichnete. Umgebaut wurde dabei auch der vom schlesischen Netz stammende ET 51 01, angeglichen an die ET 65 verließ er die Werkshallen als ET 65 031. Am 30. September 1978 endete der planmäßige Einsatz der seit 1968 als 465 bezeichneten Triebwagen, den Stuttgarter Vorortverkehr übernahmen am Tag darauf S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 420. Neben den



17. August 1978 hält 465 013 in Stuttgart Nord für den Fahrgastwechsel. Keine zwei Monate später endet der Planeinsatz der Fahrzeuge um die Schwabenmetropole Jürgen Hörstel

24 ET 65 taten auch acht Garnituren der Reihe ET 55.0/ET 55.4 mit Mittelwagen ES 55 (ab 1968 455.1 + 855.0 + 455.4) unter anderem im Stuttgarter Vorortverkehr Dienst. Im Mai 1977 wechselten die Fahrzeuge zum Bw Tübingen, ehe sie 1981 noch für zwei Jahre zum Bw Heidelberg (BD Karlsruhe) umstationiert wurden. Beim ET 55 handelte es sich um eine stärkere, aber langsamere Variante des ET 25, die 1939 für die Gebirgsstrecken Schlesiens gebaut wurde. Die ET 25 waren eine in den 1930er-Jahren für den Nahverkehr in Süddeutschland konzipierte

Baureihe. Auch sie erhielten wie andere Vorkriegsbaureihen bei der Bundesbahn eine grundlegende Modernisierung und kamen unter anderem im Stuttgarter Vorortverkehr, aber auch auf der Strecke nach Tübingen zum Einsatz, weshalb sie mit Unterbrechungen dort stationiert waren. Die ab 1968 als 425 (Triebwagen) und 825 (Mittelwagen) bezeichneten Fahrzeuge waren bis zum Fahrplanwechsel im September 1985 im Einsatz und waren damit die letzten Vorkriegsfahrzeuge in der BD Stuttgart.

Der Vorortverkehr im Raum Stuttgart wurde schon vor dem Zweiten Weltkrieg weitgehend von Elektrotriebwagen übernommen. 425 108 überquert im Jahr 1984 das Enzviadukt in Bietigheim Joachim Bertsch





Eine zentrale Rolle vor allem in der Unterhaltung von Güterzugloks spielt in der BD Stuttgart das Bw Kornwestheim. Am 7. Mai 1964 steht dort E 91 09 mit einem Bügel am Draht bereit für neue Aufgaben

Wolf Schneider/Slg. DGEG-Archiv

Altbaueloks und -Triebwagen in der BD Stuttgart; Stand 31. Dezember 1958

Bw	Baureihe	Lokomotiven	Anzahl
Stuttgart Hbf	E 17	103 – 112, 116	11
	E 44	019 – 022, 038, 043, 050, 058, 059, 071, 081, 110, 147	17
	E 52	04, 05, 07, 09, 10, 18, 22, 24	8
	E 63	01 – 03	3
Esslingen	ET 25	015, 016	2
	ET 51	01	1
	ET 55	01 – 08	8
	ET 65	001 – 003, 005 – 010, 012 – 025	23
Kornwestheim	E 91	02, 03, 08 – 10, 16, 18, 89, 94	9
	E 93	01 – 18	18
	E 94	035, 036, 038, 039, 042, 045, 046, 048, 055, 085 – 087, 092, 113, 126, 131 – 133, 160, 161	20
Tübingen	E 44	008, 080, 163 W, 165 W, 183 W	5
Ulm	E 44	013 – 018, 023	7
	E 94	121, 122	2

bronn enthielt, wie die D 592, 593, 594, 595 und 596 im Winter 1971/72 im Umlauf „Au 2“, Tag 4.

Mit Vorgelege und Tatzlager

Erst mit dem Auftreten der Einheitsloks kann man die Baureihen mit Reichsbahn-Hintergrund als Altbaueloks bezeichnen. Ihr Spektrum blieb in Stuttgart bis Mitte der 1960er-Jahre konstant. Werfen wir nun einen Blick auf die Einsätze der Personen- und Güterzugloks: Die acht Stuttgarter E 52 – 28 Prozent der Gesamtbaureihe – sah man vor Personen- und Güterzügen nach Ulm, Ludwigsburg und Tübingen. Von der E 91 ist ein sechstägiger Umlauf aus dem Jahr 1958 bekannt: In diesem erledigten die Veteraninnen mit Stangenantrieb kurze Güterzugleistungen zwischen den Güterbahnhöfen in und um die Landeshauptstadt, erreichten aber auch Ulm Rbf, Tübingen und Mühlacker. Von dort aus standen sogar zwei Personenzugpaare nach Pforzheim im Plan.

Zum prägenden Gesicht des Stuttgarter Altbaubestands avancierte die E 44. Wie schon in den 1930-Jahren kam diese Baureihe überwiegend im Personenzugdienst zum Einsatz, leistete aber auch vor Dampfloks Vorspann auf der Fellbacher Rampe. Für den Vorortverkehr zwischen Plochingen und Ludwigsburg stattete man fünf E 44 mit indirekter Wendezugsteuerung aus. Dabei gab der Lokführer vom Steuerwagen aus dem Kollegen auf der Lok Anweisungen per Klingelzeichen oder per Sprechfunkanlage. Zweck der bis vermutlich 1955 andauernden Maßnahme war der Einsatz vor EB 65- und ES 65-Garnituren, deren Triebwagen sich in Ausbesserung befanden. Nachdem 1959 die E 44 aus Ulm und Tübingen aus Rationalisierungsgründen im Bw am Rosensteinpark zusammengezogen wurden, besaß das dortige Bahnbetriebswerk mit seinen nunmehr 34 Maschinen am 1. Januar 1960 den größten Bestand bei der DB, nämlich 27,6 Pro-

zent. Fast bis zum Ende der E 44 bei der DB im Jahr 1983 sollte das so bleiben.

Abschied von den Veteraninnen

In der zweiten Hälfte der 60er-Jahre verabschiedete sich die BD Stuttgart von seinen Stangenloks schlesischer und bayerischer Herkunft. Zuerst traf es die E 52, deren Bestand seit 1966 stetig abnahm, bis schließlich im Dezember 1967 und Januar 1968 die letzten vier betriebsfähigen Maschinen nach Kaiserslautern abgegeben wurden (E 52 10 und 18 am 19. Dezember 1967, 152 004 und 005 am 25. Januar 1968). Zuletzt hatten die Lokomotiven nur noch fallweise Schiebedienste zwischen Stuttgart Hbf und Waiblingen geleistet. Im März 1969 besaß Stuttgart von der einstigen bayrischen EP 5 nur noch die z-Loks 152 007, 009 (beide ausgemustert 2. November 1971) und 022, die im Winter 1971/72 als Heizlok in Kornwestheim fungierte, ehe sie anschließend noch bis 1981 in Lörrach derselben Funktion nachkam. Nahezu zeitgleich verabschiedeten sich die E 91 aus dem Schwabenland. Zwischen Februar und Ende Mai 1968 verließen alle E 91 (191 002, 003, 008, 010, 016, 018, 089, 094) des Bw Kornwestheim nach knapp 20 Jahren ihre Heimat in Richtung Bw Oberhausen-Osterfeld Süd; E 91 09 war schon 1965 zum Bw Pressig-Rothkirchen an der Frankenwaldbahn gewechselt.

» 1985 endet die Beheimatung von Altbau-E-Fahrzeugen in der BD Stuttgart schließlich

Wirft man einen Blick auf die Stationierungen im Frühjahr 1969, so beherrschten längst die Baureihen 110 und 141 (Bw Stuttgart) und 150 (Bw Kornwestheim) sowie zahllose 140 aus anderen Direktionen die elektrischen Strecken der BD Stuttgart. Der einst vielfältige Stuttgarter Altbauelok-Bestand war auf die Lokbaureihen E 44, E 63, E 93 und E 94 geschrumpft. Noch im selben Jahr verringerte er sich mit der Aufgabe der E 94-Unterhaltung in Kornwestheim weiter, wo die 150 zur dominierenden Lokomotive geworden war. Von Januar bis Juli 1969 wechselten elf Kornwestheimer „Krokodile“ ins badische Bw Heidelberg und ins bayerisch-schwäbische Bw Augsburg; am 26. September 1969 gingen dann die letzten vier, nämlich die für den Schiebedienst auf der Geislinger Steige eingerichteten 194 038, 039, 042 und 085, nach Augsburg. Ihrer ehemaligen Heimatdienststelle statteten sie und ihre Kolleginnen freilich rege und regelmäßige Besuche ab.

In den frühen 1960er- und 1970er-Jahren baute die Bundesbahn das elektrische Streckennetz im Südwesten weiter aus. Davon profitierten vor allem die Stuttgarter E 44. Bis Backnang leisteten sie bis 1967 vor manchen Zügen planmäßig Nürnberger und Hofer 01 Vorspanndienste und auch auf der bis Böblingen elektrifizierten Gäu-

bahn waren sie aktiv. Am 31. Dezember 1973 waren in Stuttgart weiterhin 34 von 125 Lokomotiven der Baureihe 144/145 beheimatet. Bis zum Neujahrstag 1976 stieg die Anzahl sogar bis auf 39 Exemplare (31,2 Prozent) an, die im Sommer desselben Jahres 31 Plantage absolvierten und dabei Karlsruhe, Horb, Heidelberg, Würzburg und Donauwörth erreichten und das größte E 44-Einsatzgebiet der Bundesbahn befuhren.

Das Ende

Doch Höhe- und Wendepunkt liegen nicht nur im klassischen Drama oft nahe beieinander und so verfügte die DB-Hauptverwaltung Ende 1976, dass abgesehen von der 194 die Vorkriegsbaureihen keine größeren Hauptuntersuchungen mehr erhalten durften. Diese Bestimmung traf den gesamten Stuttgarter Altbaulloks-Bestand.

Noch im selben Jahr halbierte die BD Stuttgart ihren 163-Bestand: Zum 1. Juli 1976 stellte man die 163 003 z, am 12. November 1976 folgte ihr die 008. Damit standen trotz viertägigen Plans mit 163 001 und 002 nur noch zwei der einst fünf Stuttgarter Rangier-Elloks zur Verfügung, mit dem Sommerfahrplan gab man den elektrischen Rangierbetrieb in der Schwabenmetropole ganz auf. 163 002 kam Ende 1977 zum Bw Augsburg, kehrte von März bis Mai 1978 allerdings nochmal als Leihlok in ihre alte Heimat zurück.

Mit Verzögerung bekam auch die E 44, als vielseitiges Arbeitstier liebevoll „Gaul“ genannt, die Auswirkungen der Verfügung zu spüren. Zum Winterfahrplan 1978/79 drängten 110 und 140 ihre ältere Kollegin vor allem aus den Leistungen im Raum Karlsruhe. Im Februar 1979 folgte eine weitere Kürzung der Plantage von 24 auf 17. Wegen der Einführung des stündlichen IC-Verkehrs im Jahr 1979 litt die DB unter Lokmangel und musste die Altbaulloks länger als gewünscht am Leben halten. Deshalb stockte man die Plantage noch mal um sieben Umläufe auf. Erst mit dem Beginn des Sommerfahrplans 1982 kam es wieder zu einem größeren Einschnitt auf 15 Plantage. Schwerpunktmäßig befuhren die E 44 aber immer noch die Strecken Bietigheim – Karlsruhe, Stuttgart – Heilbronn – Würzburg und Heidelberg – Osterburken bzw. Heilbronn. In Aalen, Heilbronn und Pforzheim standen zusätzlich drei Loks als Reserven bereit. Die Wirtschaftskrise der frühen 1980er-Jahre setzte etliche 140 frei und ließ den 144-Bedarf wie -Bestand weiter sinken. Ende 1982 waren noch 21 Stuttgarter Maschinen betriebsfähig, von denen 14 Plandienste zu absolvieren hatten. 1983 endete schließlich die Stationierung von E 44 im Schwabenland. Die letzten Leistungen erbrachten sie am 28. Mai 1983, letzter Planzug war N 6057 Pforzheim – Karlsruhe, letzte Leistung der von 144 035 geführte Lokzug 85095 Karlsruhe – Stuttgart mit 144 024 und 034. 144 084, 085 und 185 kamen noch zum Bw Würzburg, wo der Einsatz dieser Baureihe vier Monate später endete.

So wurde die 193 die letzte in der BD Stuttgart beheimatete Altbaulloks. Obwohl man 1976/77



Schon in den 50er-Jahren verdrängten E 10 die schnellen E 18 aus der BD Stuttgart. Am 27. Februar 1957 rangiert E 18 03 vom Bw Stuttgart mit einer E 17 in Stuttgart Hbf Hans Schmidt/Slg. Brinker

Erfolgsmodell E 93 von Piko

Beim Thema Modelle der Altbau-Elektrotriebfahrzeuge der Bundesbahndirektion Stuttgart mit entsprechenden Beheimatungsanschriften ist die Auswahl eher begrenzt, zumal nur in den Bahnbetriebswerken Kornwestheim und Stuttgart (-Rosenstein), Tübingen, Geislingen und Ulm sowie in der Bw-Außenstelle Esslingen am Neckar Elektrotriebfahrzeuge beheimatet waren. Bei der letztgenannten Einsatzstelle konnte man die im süddeutschen Bereich recht beliebten Elektrotriebzüge (ET) finden. Einzig das Modell der im weiteren Vorortverkehr um Stuttgart verkehrenden ET 65/465 wurde bislang von Brawa in HO realisiert. Stuttgarter E 44/144 (Siemens/

SSW-Typ) sind in allen Nenngrößen der führenden Hersteller zu finden. Um die Kornwestheimer E 91/191 und die E 94/194 kümmerten sich bislang Märklin/Trix, Piko, Roco und Röwa sowie in den großen Spuren Hübner, KM 1 und Märklin. Einen absoluten Achtungserfolg konnte der Thüringer Hersteller Piko mit der E 93 11 verbuchen: Aus deren Konstruktionsbüro kam 1999 das erste Modell dieser 18 Stück zählenden und nach 1946 nur im württembergischen Raum eingesetzten Maschinen, obwohl diese täglich vor der Märklin-Haustür fuhren und eher aus Göppingen als Modell erwartet wurde. Das geschah erst 2014 mit dem Insider-Modell E 93 07. MS



Piko-HO-Ellok E 93 11 mit den Bundesbahn-Anschriften Bw Kornwestheim/BD Stuttgart und einem Bremsuntersuchungsdatum vom 14. November 1963 Manfred Scheiing (2)

schon sieben Maschinen abstellte, steuerten die verbliebenen in einem Neun-Tage-Umlauf planmäßig noch Ulm, Tübingen und Würzburg an, bedarfsweise auch Mannheim. Schon 1980 fielen Ulm und Tübingen als Wendepunkte weg. Zum Sommer 1982 ging der Schubdienst auf der Geislinger Steige wieder auf 194 über. Bestand, Einsatzgebiet und Plantage des deutschen „Ur-Kro-

kodis“ schwanden dahin, bis die 193 004 und 006 am 3. Juni 1984 als letzte abgestellt wurden. Mit ihrem Ausscheiden aus dem Betrieb endete nach 51 Jahren auch die Elloksunterhaltung im Bw Kornwestheim. Wenn auch in Stuttgart keine Altbaulloks mehr beheimatet waren, so kamen doch bis 1988 noch Ingolstädter 194 über die Filsalbahn bis Kornwestheim. Peter Schrickner

In aller Ruhe

Foto: Michael Hubrich; Text: Paul Füll

Alles normal für die Herren auf der Tenderlokomotive! Der nachmittägliche Personenzug 19645 ist an diesem 28. April 1985 mit der 86 1001-6 auf der Strecke Schlettau – Crottendorf zu befördern, und dabei steht eben auch der Verkehrshalt am Haltepunkt Walthersdorf an. Keine große Geschichte, sie liegen gut in der Zeit. Fast eine halbe Stunde sieht der Fahrplan für die sechseinhalb Kilometer vor, das meiste auf der Nebenbahn-Stichstrecke, da lässt sich der Einsatz in der Regel recht routiniert angehen.

Genauso routiniert wahrscheinlich, wie die samtpfötige Walthersdorferin im Vordergrund ihren „Fahrplan“ abarbeitet. Der sieht eine Patrouille durchs heimische Revier vor und kreuzt dabei, Bahnbetrieb hin oder her, das Gleis der Kursbuchstrecke 453. Dass sich da ein Zug am Haltepunkt befindet? Na ja, schon richtig, aber er steht schließlich dort und macht noch keine Anstalten, abzufahren. Also bleibt Zeit, um in aller Ruhe übers Gleis zu stapfen. Das dauert nicht lang und keiner kommt dem anderen in die Quere.

So abgeklärt, wie Mieke die Schienen überwindet, liegt ohnehin der Verdacht nahe, dass sie mit den Verhältnissen vor Ort bestens vertraut ist. Dampfzüge mit fauchenden schwarzen Ungetümen? Bitteschön, das ist doch Alltag hier in Walthersdorf, das gibt's jeden Tag von früh bis spät. Und während Eisenbahnfreunde in den 1980ern von überall her ins Erzgebirge eilen, um die Fahrten der Baureihe 86 zwischen Schlettau und Crottendorf im Bild festzuhalten, nimmt der Stubentiger höchstens beiläufig von dem ganzen Dampftrubel Notiz.

Es könnte dennoch sein, dass Katze und Zuglok einander schon öfter begegneten. Seit den späten 1930ern hat die 86 1001-6, vormals 86 001, in Sachsen ihr Domizil. Mehrfach stationiert die Reichsbahn die 1928 gelieferte Tenderlok in Aue, Mitte der 1980er steht sie wieder in den Listen des dortigen Bahnbetriebswerks und bedient regelmäßig die Strecke Schlettau – Crottendorf. Oder sollte man lieber sagen: Kätzchens Terrain? Von Juni 1984 bis Dezember 1992 jedenfalls währt diese letzte Auer Beheimatungszeit, in die Anfang 1992 die Umzeichnung in 088 865-1 fällt. Bei der Deutschen Bahn AG setzt der numerische Erstling der Baureihe 86 sogar noch seine Karriere als Museumsfahrzeug fort. Und die kesse Walthersdorferin auf vier Beinen? Die hat sich vermutlich neu arrangiert: mit gleichem Weg, mit gleicher Ruhe, aber dann mit anderen Fahrzeugen.





■ 50 Jahre „Bernina Express“

Panorama-Fahrt über die Alpen



Die Reise im „Bernina Express“ ist unvergesslich: eine Fahrt von den Gletschern auf dem Berninapass zu den Palmen im sonnigen Veltlin. Am 3. Juni 1973, vor rund 50 Jahren, ist dieser Zug zum ersten Mal von Chur nach Tirano und wieder zurück gefahren. Seither durften rund zehn Millionen Fahrgäste diese unvergessliche Reise genießen

Seit 1910 fährt die Berninabahn vom Veltlin über die italienisch/schweizerische Landesgrenze ins Val Poschiavo (auch „Puschlav“ genannt) und weiter über den 2.253 Meter hohen Berninapass ins Oberengadin. Als einzige Bahnlinie führt sie ohne Scheiteltunnel über die Schweizer Alpen. Die meter-spurige Bahn wurde unabhängig von der Rhätischen Bahn (RhB) gebaut und betrieben. Erst 1943 wurde die Berninabahn in die RhB integriert. Auch heute noch unterscheidet sich die Berninastrecke in vielerlei Hinsicht vom RhB-Stammnetz: Die Bernina-Linie wird mit Gleichstrom betrieben (Spannung = ursprünglich 750 Volt, später erhöht auf 1.000 Volt), während auf dem Stammnetz die Triebfahrzeuge mit Wechselstrom (11 Kilovolt 16,7 Hertz) gespeist werden; am Berninapass steigt das Gleis maximal 70 Promille (Stammnetz = maximal 45 Promille); auf der Berninabahn betragen die engsten Kurvenradien gerade einmal 45 Meter (Stammnetz = minimal 100 Meter).

So erstaunt es nicht, dass die Berninastrecke auch nach der Übernahme durch die RhB ein Sonderleben führt. Weil die über die Berninastrecke verkehrenden Wagen der engen Kurven wegen kürzer sein müssen als die über das Stammnetz verkehrenden, werden erst seit der Sommersaison 1969 regelmäßig verkehrende direkte Kurswagen von Chur bis Tirano angeboten.

Der „Bernina Express“

Am 3. Juni 1973 bot die RhB unter dem Namen „Bernina Express“ erstmals eine fahrplanmäßige Direktverbindung von Chur nach Tirano an. Initiator dieses Zuges war Josef Hardegger, damals Leiter der Betriebsplanung bei der RhB und später Direktor der Appenzeller Bahnen. Der damals aus verkürzten Einheitswagen des Typs I bestehende Zug wurde von Chur über die Albula-strecke bis Samedan gemeinsam mit einem nach St. Moritz fahrenden Schnellzug geführt. In Samedan wurde der Zugteil nach Tirano von einer, manchmal auch von beiden Zweikraftloko-

motiven Gem 4/4 801 + 802 übernommen, um bis Bernina Diavolezza in Dieseltraktion fahren zu können. Dieses komplizierte Vorgehen ist 1981 entfallen, nachdem in Pontresina ein von Wechsel- auf Gleichspannung umschaltbares Gleis eingerichtet worden war.

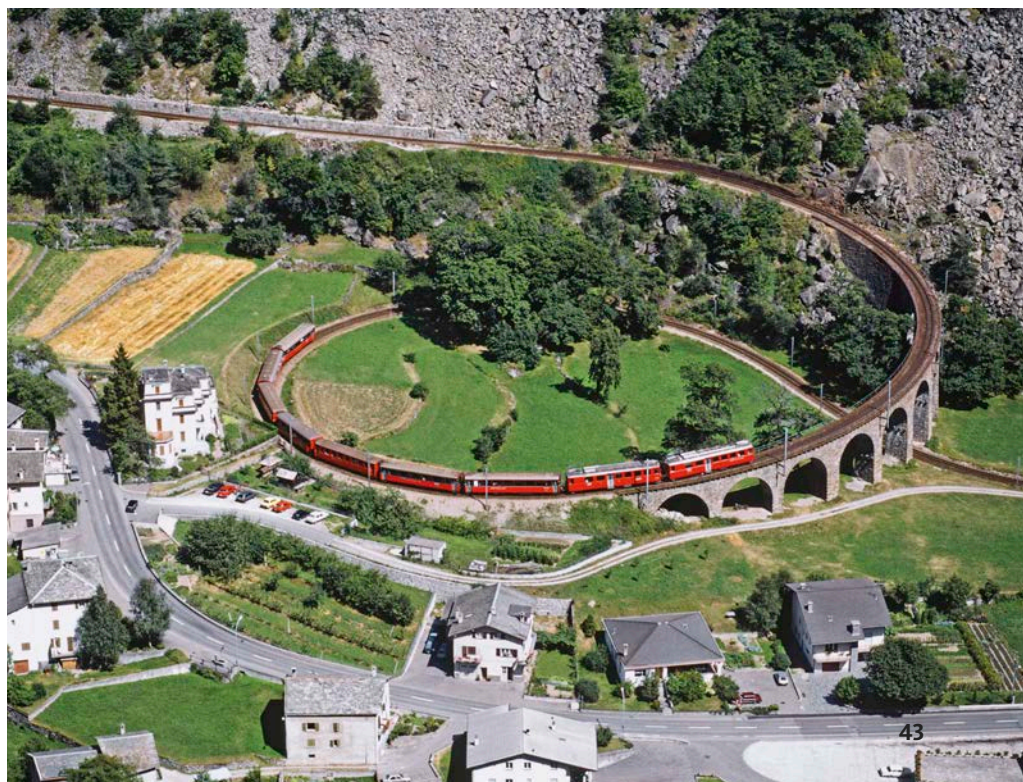
Zur Beschleunigung des Zuglaufs hält der „Bernina Express“ seit 1975 nur noch an ausgewählten Stationen auf der Berninastrecke. Erstmals seit der Übernahme durch die RhB fahren seit-her wieder Schnellzüge über die höchstgelegene Bahnstrecke in Graubünden. Aber ebenso wie der Glacier Express versteht sich auch der „Bernina Express“ nicht als ein Schnellzug im eigentlichen Sinn: Nicht die Geschwindigkeit steht im Zentrum. Auf seiner vierstündigen Fahrt von Chur nach Tirano legt der Zug gerade einmal 144 Kilometer zurück, die Reisegeschwindigkeit beträgt also nur 36 km/h. Umso eindrücklicher sind andere Kennzahlen: Die Reise führt durch 55 Tunnel und über 196 Brücken. Auf seiner Fahrt von Chur (584 m ü. M.) durch



Oben: Bis 2011 erfolgte im Bahnhof Pontresina ein Tausch zwischen Wechselstrom- und Gleichstrom-Triebfahrzeugen am Bernina Express. Bei Punt Muragl sind am 18. Juli 2007 die Ge 4/4^{II} 611 und 613 noch unter der Wechselstrom-Fahrleitung unterwegs. Erst mit Inbetriebnahme der Allegra-Zweispannungstriebwagen (Serie ABe 8/12) entfiel der Lokwechsel im Oberengadin Alle Bilder: Foto Bernhard Studer

Oben rechts: In Tirano wird die Berninabahn zur Straßenbahn. Wahrzeichen dieser schönen Stadt im Veltlin ist die Wallfahrtskirche Madonna di Tirano. Am 27. April 2004 überquert der „Bernina Express“ die Piazza vor dieser Kirche

Rechts: Ein Wahrzeichen der Berninastrecke ist der Kreisviadukt von Brusio, ein „Kehrtunnel unter freiem Himmel“, hier zu sehen mit dem „Bernina Express“ der 2. Generation am 17. August 1988



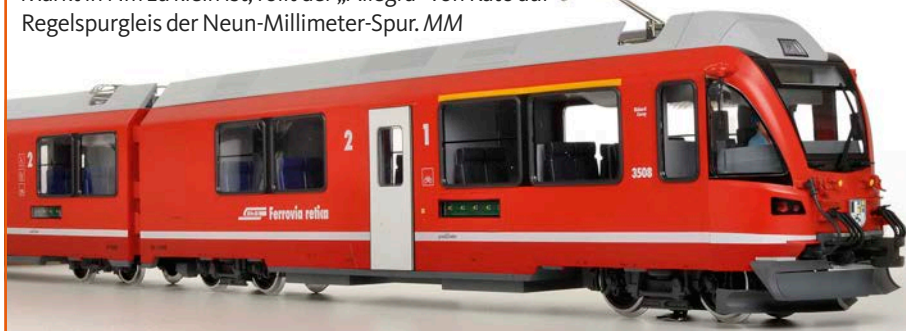


Der „Bernina Express“ der vierten Generation besteht aus einem Allegra-Triebwagen und klimatisierten Panoramawagen. Am 2. August 2013 passiert ein solcher Zug den Landwasser-Viadukt, über dem sich die 2.623 Meter hohe Muchetta erhebt

RhB-Triebzug von 2m bis N: Allegra-Modellumsetzungen

Modelle nach RhB-Vorbildern lassen sich in allen Nenngrößen gut verkaufen, weshalb auch mehrere Hersteller den modernen „Allegra“ anbieten. Bekanntestes und größtes Modell ist der dreiteilige ABe 8/12 in 2m von LGB. Etwas kleiner wurde von Signalmeister die Om-Variante umgesetzt, die, wie das HOm-Modell von Bemo, vorbildgerecht auf heruntergerechneter Meterspur unterwegs ist. Da der Markt in Nm zu klein ist, rollt der „Allegra“ von Kato auf Regelspurgleis der Neun-Millimeter-Spur. MM

**Dreiteilige ABe 8/12
in 2m von LGB MM**



den Albulatunnel (1.820 m ü. M.), hinunter nach Samedan im Oberengadin (1.705 m ü. M.), hinauf nach Ospizio Bernina (2.253 m ü. M.) und wieder hinunter nach Tirano (429 m ü. M.) überwindet der Zug gewaltige Höhenunterschiede. Alle Gegensteigungen eingerechnet sind es rund 4.000 Meter – fast 17 Meter pro Minute!

1983 gelangte erstmals speziell für den „Bernina Express“ beschafftes Rollmaterial zum Einsatz. Immer mehr Reisende wollten den Zug nutzen, und so konnte der nun länger gewordene Zug zwischen Chur und Samedan nicht mehr zusammen mit einem anderen Zug verkehren. Der nun aus Einheitswagen des Typs III formierte „Bernina Express“ der zweiten Generation fuhr deshalb eigenständig direkt von Chur nach Tirano und zurück. Eine weitere Neuerung war der elegante rot/braune Außenanstrich, den nur die Wagen des „Bernina Express“ tragen durften.

Neue Wagengenerationen

Der anhaltende Erfolg führte dazu, dass bereits 1992/93 neue Wagen beschafft wurden. Der „Bernina Express“ der dritten Generation war aus Einheitswagen des Typs IV formiert, wiederum im einzigartigen rot/braunen Design. Seit Sommer 2000 ist der „Bernina Express“ mit klimatisierten Panoramawagen ausgerüstet. Zwischen 2000 und 2007 nahm die RhB insgesamt 26 solcher Wagen in Betrieb. An den großen, fast durchgehenden Fensterbändern konnte das braune Fensterband leider nicht mehr angebracht werden. Das gefällige Design von 1983 musste wieder aufgegeben werden und der „Bernina Express“ der vierten Generation verkehrt deshalb, wie alle anderen RhB-Züge, im einheitlichen roten Design. Auch alle früher in diesem Zug eingesetzten Einheitswagen III und IV haben ihren besonderen rot/braunen Anstrich verloren und fahren heute in RhB-Einheitsrot (offiziell „ähnlich RAL 3000“) durch Graubünden.

Seit 2011 werden alle vom RhB-Stammnetz auf die Berninastrecke übergehenden Express-Züge mit dreiteiligen Zweispannungs-Triebzügen «Allegra» der Serie ABe 8/12 bespannt. Der früher in Pontresina erforderliche Triebfahrzeugwechsel hat sich seither erübrigt.

Nachdem genügend Rollmaterial zur Verfügung stand, wurde ab 1995 während mehrerer Sommer-Fahrplanperioden auch ein „Bernina Express“ von Davos über Filisur nach Tirano und zurück angeboten. Heute konzentrieren sich die „Bernina Express“-Angebote wieder auf Verbindungen zwischen Chur und Tirano sowie – für die Engadiner Feriengäste und die immer zahlreicher werdenden Tagestouristen aus Oberitalien – zwischen St. Moritz und Tirano.

Ein Zug, einzig in seiner Art

Der Gast des „Bernina Express“ will nicht von einem Ort zum anderen transportiert werden, er ist um der Reise willen unterwegs. So sucht und findet er den Kontakt zur alpinen Welt, zu den land-

Ein „Bernina Express“ der ersten Generation ist am 6. August 1976 unterwegs zwischen Samedan und Bever im Engadin. Über der Lokomotive Ge 6/6^{II} 706 erhebt sich das Bernina-Massiv, gekrönt vom 4.048 Meter hohen Piz Bernina

schaftlichen Schönheiten Graubündens. Die Reise mit dem „Bernina Express“ bringt dem Gast jene qualitativen Werte näher, von denen im Zeichen veränderter Umweltbedingungen so viel die Rede ist. Ein fantastisches Reise-Erlebnis!

Der „Bernina Express“ von Chur nach Tirano ist der einzige Zug, in dem sich die auf die UNESCO-Welterbeliste gesetzte Landschaft Albula/Bernina auf ihrer gesamten Länge bereisen lässt. Die UNESCO hat weltweit erst drei Bahnen zum Welterbe geadelt: Als erste die Mountain Railways of India mit den Gebirgsbahnen Darjeeling Himalayan Railways, Nilgiri Mountain Railways und Kalka Shimla Railways, als zweite die Semmeringbahn in Österreich sowie, als dritte, 2008 die „Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina“.

Der „Bernina Express“ fährt durch drei Sprachregionen – deutsch, rätoromanisch und italienisch. Er verbindet Kulturen. Und je nach Zeitpunkt der Reise kann man in kürzester Zeit gleich mehrere Jahreszeiten erleben: Im Juni beispielsweise fährt der Zug in wenigen Stun-



den vom tief verschneiten Berninapass hinunter in den Puschlaver Frühling und weiter ins schon fast hochsommerliche Veltlin. Ein echter Geheimtipp für Kenner und Genießer!

Am besten ausgelastet ist der „Bernina Express“ im Sommer. Dann herrschen auf dem Berninapass angenehme Temperaturen, während es unten im Veltlin oft drückend heiß ist. Im Frühling, im Herbst und im Winter ist die Nachfrage nach dem „Bernina Express“ weniger stark, ob-

wohl sich dann, wegen der angenehmeren Temperaturen im Veltlin, eine Reise mit diesem Zug eher empfiehlt.

Im „Bernina Express“ werden alle in der Schweiz gültigen Fahrausweise anerkannt, auch Eurail, Interrail, Swiss Pass, Schweizer General- und Halbtax-Abonnement. Für die Mitfahrt in den Panoramawagen erhebt die Rhätische Bahn einen Zuschlag. Keinen Zuschlag bezahlt, wer im Allegra-Triebwagen reist. *Bernhard Studer*



Dir ist wichtig, dass im Team alle die gleichen Chancen haben?

Starte jetzt deinen beruflichen Neuanfang mit einer Umschulung zum:zur Lokführer:in bei der Deutschen Bahn.



Bewirb dich jetzt und profitiere von vielen Vorteilen wie bis zu 40 Tagen Urlaub.
[db.jobs/lokfuehrer-fernverkehr](https://www.db.jobs/lokfuehrer-fernverkehr)
Was ist dir wichtig?

BRAWA

LIEBE ZUM DETAIL



BRAWA bietet eine Vielfalt hochwertiger Zubehörprodukte – von Seilbahnen über Leuchten, Telefonzellen und weiteren Ausstattungsdetails bis zu Decodern, Kabeln und Steckern. Jetzt entdecken unter:

WWW.BRAWA.DE

■ Groß Düngen – Bodenburg (– Bad Gandersheim)

Nebenbahn für *Kurgäste und Katzenstreu*

Fast wäre um die Jahrtausendwende Schluss gewesen mit dem verbliebenen Reisezugbetrieb auf der Lammetalbahn zwischen Hildesheim Hbf und Bodenburg. Doch es kam anders: Der Widerstand gegen die Einstellungsabsichten war erfolgreich – bis heute gibt es lebendigen Personen- und Güterverkehr auf der Strecke

Am 30. Oktober 1987 war die Welt zumindest aus Sicht der Eisenbahnfreunde in Bad Salzdetfurth noch in Ordnung. Akkutriebwagen 515 005 samt Steuerwagen wartet auf den Zustieg von Fahrgästen, 218 901 ist mit Rangierarbeiten beschäftigt Volker Wittig



Inmitten des Klosterparks vom Lamspringe liegt eine ummauerte Quellgrotte. Hier ist der Ursprung – der Ortsname legt dies nahe – des kleinen Flüsschens Lamme. Dass gut 22 Kilometer lange Fließgewässer ist ein Nebenfluss der Innerste, die aus dem nahe gelegenen Oberharz herabfließt und bei Sarstedt in die Leine mündet. Die Lamme, die wegen ihrer gelegentlichen Hochwasser einen nicht ausschließlich guten Ruf in der Region genießt, ist namensgebend für die Bahnstrecke Groß Dungen – Bodenburg, die einst bis Bad Gandersheim führte. Die Lammetalbahn verband somit einst die Bahnstrecken Hildesheim – Goslar und Braunschweig – Kreiensen miteinander. Heute existiert nur noch das Reststück Hildesheim – Bodenburg, das als Teil des Netzes „Niedersachsen Mitte“ im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedient wird.

Gleise entlang der Lamme

Die Gesamtstrecke Groß Dungen – Bad Gandersheim als Lammetalbahn zu bezeichnen, wird den realen Gegebenheiten allerdings nur unzureichend gerecht. Tatsächlich folgt die Bahn nämlich nur auf gut sechs Kilometern zwischen Groß Dungen und Bad Salzdetfurth dem kleinen Fluss; die übrigen 25 Kilometer verliefen abseits des Gewässers. Nur in Lamspringe kamen die Gleise der Quelle nochmal nahe.

Das verbliebene Reststück der einst fast 32 Kilometer langen Verbindung zählt heute noch gut neun Kilometer Länge. Es wird von der Regionalbahn (RB) 79 Hildesheim – Bodenburg bedient, die man aus Marketinggründen als „Lammetalbahn“ bezeichnet. Da sie tatsächlich überwiegend dem Fluss folgt, ist diese Bezeichnung heute präziser, als dies in Zeiten der durchgängigen Bedienung Groß Dungen – Bad Gandersheim der Fall war.

Diese Zeiten sind allerdings schon etwas länger vorbei, wie ein Blick in die Vergangenheit zeigt. Der erste Abschnitt von Groß Dungen nach Bad Salzdetfurth wurde am 1. Oktober 1900 eröffnet. Bis zum 7. November 1901 war die Strecke nach Bodenburg verlängert worden, wo sie auf die am selben Tag eröffnete Verlängerung der Stichstrecke der Staatsbahn von Elze (Han) an der Hannöverschen Südbahn nach Gronau (Leine) traf. Am 1. Oktober 1902 wurde der letzte noch fehlende Abschnitt von Bodenburg über Lamspringe nach Bad Gandersheim dem Verkehr übergeben.

Schrittweise Einstellung

Eine besonders lange Existenz war diesem Nebenbahnnetz allerdings nicht beschieden. In mehreren Etappen erfolgte ab Mitte der 60er-Jahre die Einstellung des Reisezug- und Güterzugbetriebs. Im September 1975 endete zunächst der Personenverkehr zwischen Bodenburg und Bad Gandersheim, nachdem der Abzweig von Bodenburg nach Elze (Han)



V20 022 der Almetalbahn steht im Juni 1989 mit einem Museumszug im Bahnhof Bodenburg. Im Hintergrund sind die Schranken des heute verschwundenen Bahnübergangs zu erkennen Volker Wittig

Groß Dungen – Bodenburg

Kursbuchstrecke	373
Länge	8,9 Kilometer
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h
Betriebsstellen	
km 31,7 Groß Dungen Bf (HGDN)	
km 29,4 Wesseln Hp (HWES)	
km 27,6 Bad Salzdetfurth Solebad Hp (HBSK)	
km 26,3 Bad Salzdetfurth Hp (HBSA)	
km 26,1 Bad Salzdetfurth Awanst (HBSAA)	
km 22,8 Bodenburg Hp (HBBU)	

bereits seit 1966 (Personenverkehr, Güterverkehr folgte 1974) schrittweise den Schienenverkehr verloren hatte. Zwischen 1982 und 1987 wurde auch der Güterverkehr zwischen Bodenburg und Lamspringe nach und nach eingestellt. Hier durchschnitt die damals in Bau befindliche Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg den

» Beinahe wäre die Lammetalbahn ganz verschwunden, doch 2001 kam die Wende

Verlauf der Lammetalbahn gleich zweifach. Da das Schicksal der Strecke aber schon besiegelt schien, machte man sich nicht mehr die Mühe, über den Bau von Kreuzungsmöglichkeiten ernsthaft nachzudenken. Lamspringe wurde aus Richtung Bad Gandersheim noch bis 1994 von Güterzügen erreicht, dann erfolgte auch hier die Stilllegung.

Glückliche Wende

Auch das Ende des Abschnitts Groß Dungen – Bodenburg schien zur Jahrtausendwende besiegelt. Allerdings gab es vonseiten des Landes Niedersachsen und der Kommunen Widerstand

Auf der DB-Streckenkarte von 1960 sind noch alle Strecken um Bodenburg eingezeichnet. Heute wird nur noch das Streckenstück von Groß Dungen bis Bodenburg befahren Slg. MHZ



gegen die Einstellung. Er sollte letztendlich zum Erfolg führen: Zwischen 2001 und 2003 wurde der Streckenabschnitt saniert. Am Solebad in Detfurth wurde ein neuer Haltepunkt gebaut. Auch der aufgelassene Haltepunkt Wesseln wurde modernisiert und 2003 wieder in Betrieb genommen. Am Endpunkt Bodenburg sah man allerdings keine Notwendigkeit, einen Bahnhof samt ausgedehnter Gleisanlagen zu betreiben. So legte man nördlich der Station einen neuen Haltepunkt an, sodass man den Bahnübergang über die Landesstraße 482 (Krugkamp) gleich mit einsparen konnte.

Ab 14. Dezember 2003 übernahm die Eurobahn den Betrieb der RB 79 ab Hildesheim Hbf. Im Dezember 2011 wurde die Eurobahn von der Nordwestbahn (NWB) abgelöst. Nach einer Neuausschreibung der Leistungen übernahm im Dezember 2021 dann das Eisenbahnverkehrsunternehmen Start Niedersachsen Mitte die Betriebsführung, welches zur deutschlandweit agierenden Regionalverkehre Start Deutschland GmbH gehört und das im Jahr 2016 als hundertprozentige Tochtergesellschaft der DB Regio AG gegründet wurde.

Eingesetzt werden auf dieser Strecke im Personenverkehr ausschließlich die blau-weiß-gelben Triebwagen Alstom Coradia LINT 41 aus dem



261 083 mit ihrem Güterzug bei der Ortsdurchfahrt von Bad Salzdetfurth von oben zu betrachten, lässt sprichwörtlich weit blicken: Hinter dem Zugende kann man den Bahnsteig des Haltepunktes Solebad erkennen

Volker Wittig



Starke Regenfälle sorgen im Juli 2017 für Überschwemmungen und Schäden am Oberbau der Lammetalbahn. Am 2. August 2017 ist 365 221 von Blöß Lokdienste mit einem Bauzug bei Wesseln im Einsatz, um die Schäden an der Strecke zu beheben

Christian Wittig

Fahrzeugpool der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen. In Hildesheim wechseln die Triebwagen häufig auf die RB 77, die Anschluss in Richtung Ostwestfalen bietet. So kann man mit den Zügen aus Bodenburg oft ohne Umstieg über Nordstemmen und Elze bis Löhne oder Bünde durchfahren. Die Durchbindung erklärt auch, warum das Teilnetz von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen als „Weser-/Lammetalbahn“ bezeichnet wird.

Wermutstropfen bleiben

Theoretisch wäre es sogar möglich, in Groß Dungen in die Züge der RE-Linie 10 Richtung Goslar und Bad Harzburg umzusteigen. Allerdings wäre dazu ein Halt der von Erixx betriebenen

Züge dort erforderlich. Das hat man aber unverständlicherweise nicht eingeplant, sodass dazu erst die Weiterfahrt nach Hildesheim notwendig wird. Für Fahrgäste, die aus Richtung Bodenburg kommend in den Harz möchten, bedeutet das eine nicht unerhebliche Fahrzeitverlängerung. Diese Relation dürfte vor allem für die meisten Pendler kaum attraktiv wirken. Und auch die Angebotsqualität auf der Strecke lässt derzeit stark zu wünschen übrig. So sind mittlerweile Verspätungen und Zugausfälle an der Tagesordnung. Es bleibt zu hoffen, dass der Unmut darüber nicht zu einem Rückgang der Fahrgastzahlen führt und dadurch erneut das Damoklesschwert der Einstellung über der idyllischen Strecke zu schweben beginnt. Immerhin aber

gehört die RB 79 seit 15. Dezember 2019 als einzige Eisenbahnstrecke zum Tarifverbund ROSA im Gebiet des Landkreises Hildesheim.

Museumsbahn abgehängt

Mit einem völlig anderen Missstand sehen sich die Mitglieder des Vereins Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahn e.V. – besser bekannt als „Almetalbahn“ – konfrontiert. Ihnen gehört der rund fünf Kilometer lange Teilabschnitt der Zweigstrecke Bodenburg – Elze (Han) zwischen dem Ende des ehemaligen DB-Bahnhofs Bodenburg bis zum Streckenendpunkt westlich von Segeste. Für den Personenverkehr abgenommen sind zurzeit der Bahnhofsbereich Almstedt-Segeste und das westliche Streckenteilstück bis zum Haltepunkt „Grillplatz“. Pläne für eine Wiederinbetriebnahme des Gleises bis Bodenburg existieren. Doch ein Anschluss der Vereinsinfrastruktur an das übrige Streckennetz ist aufgrund der Auflassung des Bahnübergangs zwischen dem Bahnhof Bodenburg und dem heute von den Reisezügen angefahrenen Haltepunkt in weite Ferne gerückt.

Erfreulicher ist da schon der Umstand, dass sich auf dieser landschaftlich sehr schönen, eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke bis heute der Güterverkehr halten konnte. Zu verdanken ist das einem namhaften Hersteller für Katzenstreu, der sich auf dem Gelände des ehemaligen, 1992 stillgelegten Kaliwerks in Bad Salzdetfurth angesiedelt hat. Zur Abfuhr von Fertigprodukten und Anlieferung von Betriebsstoffen verkehrt werktäglich einmal ein Güterzug zwischen Bad Salzdetfurth und dem Rangierbahnhof Hannover-Linden.

Volker Wittig



Blick übers Lammetal, das der Bahnstrecke im Vordergrund ihren Namen gab. Am 20. Juli 2016 passiert ein LINT 41 der NordWestBahn die kleine Ortschaft Detfurth mit der markanten, etwas überdimensioniert wirkenden Kirche St Gallus. Ein HO-Modell eines solchen Fahrzeugs hat Märklin unter der Art.-Nr. 37734 aufgelegt

Volker Wittig

■ BDEF-Verbandstag 2023 in Görlitz

Eisenbahnfest an der Neiße

Zu seinem 64. Verbandstag fand der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF) im Mai 2023 in Görlitz zusammen. Dort wurden verbandspolitische Fragen sowie aktuelle Themen des Schienenverkehrs und der Modellbahnszene erörtert. Nebenbei wurde ein großes Eisenbahnfest gefeiert



In kleiner Auflage fertigte Herpa anlässlich 65 Jahre BDEF einen HO-Jubiläumscontainer, den die Mitglieder beim Verbandstag zusammen mit einem Tragwagen von Märklin erwerben konnten

Florian Dürr (2)

Wenn es in den vergangenen Jahren um Zusammenkünfte ging, war das stets ein schwieriges Thema. Die Covid-19-Pandemie limitierte größere Versammlungen und viele Menschen schreckten auch davor zurück, in größeren Gruppen zusammenzutreten. So erging es auch dem Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF). Doch nachdem die Pandemie inzwischen überstanden ist, können die Mitglieder wieder zum inzwischen 64. Verbandstag zusammenkommen. Als Austragungsort hatte man sich Görlitz ausgesucht – jene wunderschöne Stadt an der Neiße, die über eine langjährige Tradition im Schienenfahrzeugbau verfügt.

Von 17. bis 21. Mai 2023 bevölkerten die Eisenbahnfreunde die Stadt an der polnischen Grenze. Neben der großen Delegiertenversammlung traf man zusammen für verkehrspolitische Exkursionen (diesmal zum Thema Verkehrspolitik im Grenzraum Deutschland-Polen) und diverse Foren. Am 19. Mai diskutierten die Mitglieder zum Beispiel im „Gleis 1 KulTourSaal“ im Bahnhof Görlitz die Frage, wie es um den Schienenfahrzeugbau in Deutschland steht. Immer mehr Know-how wandere in andere Länder ab, doch die Schiene sei

eine kritische Infrastruktur, befand Detlev Herzog vom BDEF-Referat Schienenverkehr und Verkehrspolitik. Deshalb, so der Konsens der Teilnehmer, sei es wichtig, auch das Wissen um die Fertigung von Schienenfahrzeugen zu bewahren und systematisch weiterzugeben.

Drei-Länder-Fahrt im Desiro

Bei der großen Rundfahrt am 20. Mai ging es mit einem Trilex-Desiro auf eine Drei-Länder-Fahrt über Bahnstrecken in Deutschland, Polen und Tschechien. Während der Triebzug über zum Teil regulär nicht mehr regelmäßig befahrene Strecken wie Löbau (Sachs) – Ebersbach (Sachs) rollte, blieb Zeit zur Reflexion. Im Gespräch mit dem eisenbahn magazin zeigten sich BDEF-Vorsitzender Michael Krumm und Schatzmeister Markus Peschel optimistisch. Derzeit hat der BDEF gut 300 Mitgliedsvereine. Und das Eisenbahn-hobby erfahre erfreulichen Zuspruch, bilanzierte Michael Krumm nach der überstandenen Pandemie, in der nicht wenige auch wieder die Modellbahn im Keller entdeckt hätten.

Positiv gestimmt zeigten sich die Mitglieder des BDEF-Vorstandes somit auch mit Blick auf die Nachwuchsarbeit. Die findet nicht nur auf Mes-

sen und in den Mitgliedsvereinen statt, sondern soll auch auf internationaler Basis gestärkt werden. Markus Peschel hob in diesem Zusammenhang vor allem die neue Modulnorm „Modul Junior“ hervor, die sich an Nachwuchs-Modellbahner richtet und geringere Anforderungen an die Gestalter stellt. So gibt es nur einen Gleisübergang pro Seite und auch die Verkabelung ist deutlich einfacher als bei anderen Modulnormen. Markus Peschel bezeichnet das „Modul Junior“ als persönliche Herzensangelegenheit, die der BDEF in den Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MO-ROP) einbringt, um daraus eine europaweit anerkannte Norm (NEM) festzulegen. Schon heute wird „Modul Junior“ von einigen Gruppen in Frankreich und Sachsen praktiziert.

Die verbandspolitischen Fragestellungen waren das eine, was in Görlitz auf die Tagesordnung gehoben wurde. „Im Grunde freuen wir uns aber auch einfach darüber, zusammenzukommen und ein großes Eisenbahnfest zu feiern“, sagte Michael Krumm. Der geschichtsträchtige Eisenbahnknoten Görlitz bot hierzu vielfältigste Möglichkeiten, die sich in dem umfangreichen Programm des Verbandstages widerspiegeln. Florian Dürr

Die große Rundfahrt bringt die Teilnehmer des BDEF-Verbandstages am 20. Mai 2023 unter anderem auch auf Strecken in Tschechien (Foto beim Zwischenhalt in Česká Lípa)



Vorbildsituation am BLS-Bahnhof Ausserberg im Sommer 2018 und ein ähnlicher Streckenabschnitt samt vorbildgerechter Fahrleitung auf der HO-Anlage des Modellbau-Teams Köln mit einem Crossrail-Re 4/4-Doppel vor einem Zug des Kombinierten Verkehrs



- Elektrische Fahrleitungen in Vorbild & Modell, Teil 2: Systeme der deutschen Nachbarstaaten

Andere Länder – andere „Strippen“



Züge werden nicht nur in Deutschland mit elektrischen Triebfahrzeugen bewegt. Unterschiedliche Gegebenheiten im Ausland führten allerdings zu abweichenden Bauformen der Fahrleitungssysteme. Auf HO-Modellbahnanlagen nach Motiven beliebter europäischer Vorbildregionen sollte das möglichst vorbildnah umgesetzt werden. Wie, sollen Beispiele aus BeNeLux, Österreich, Polen, Skandinavien und der Schweiz zeigen



Die korrekte Nachbildung ausländischer Fahrleitungssysteme in Modell ist oft komplizierter als jene von deutschen Vorbildern. Vergleichsweise einfach haben es hier die Fans alpenländischer Bahnen. Der Oberleitungsspezialist Sommerfeldt hat ein breites Sortiment nach Vorbildern der Schweiz und Österreichs im Programm. Viessmann bietet an dieser Stelle leider nichts Spezielles. Aus den Einzelkomponenten von Sommerfeldt lassen sich zumindest ansatzweise auch etliche Standardsituationen anderer Bahnverwaltungen nachbilden. Zudem bietet dieser Hersteller bei Abnahme größerer Stückzahlen auch Sonderanfertigungen nach Kundenwunsch an. Für die Feinheiten bleibt neben dem auch hierzulande üblichen Weg über Kleinserienherstellern wie Barin, Kluba oder Mafen nur der Eigenbau aus passenden Profilen und Drähten. Allerdings ist dieser Weg nicht ohne Tücken und auch kostenintensiv, weshalb zahlreiche Modellbahner entweder auf das Strippengewirr verzichten oder auf handelsübliche Standardlösungen zurückgreifen. Auf alle Fälle lohnt beim Nachbauen der Fahrleitungssysteme stets ein Blick auf das Original, was wir eingangs dieser Beitragsfolge tun möchten.

Fahrleitungssysteme der Schweiz

Eines vorweg: So wie es *die* deutsche Fahrleitung nicht gibt, existiert auch keine Standardfahrleitung der Schweiz. Historisch bedingt benutzen die verschiedenen Gesellschaften wie SBB, BLS oder auch RhB verschiedene Ausführungen von Masten und Auslegern. Das Spektrum reicht von genieteten Gittermasten der frühen Epochen über stählerne Vierkant- und H-Profile neuerer Bauarten bis hin zu Holzmasten am Rande der Schmalspurtrassen. Dort überlebten sie zum Teil bis heute – speziell an Stellen, wo durch Lawinenabgänge etc. häufig Beschädigungen an den schnell und preisgünstig wiederherzustellenden Masten auftreten. Bei den Auslegern gibt es ebenfalls eine recht hohe Zahl von Ausführungen hinsichtlich der Aufhängung für die Tragseile, die sich zudem in der Art der zugehörigen Seitenhalter der Fahrleitung selbst unterscheiden. Ähnlich wie in Deutschland zeichnen sich auch in der Schweiz Fahrleitungen der frühen Epochen durch zum Teil deutliche Abweichungen zu denen der heutigen Zeit aus. Und nicht alles ist für die Modellumsetzung auf der Anlage verfügbar.

Auffälligster Unterschied zu deutschen Systemen ist in der Schweiz das Festhalten an festen Quertragwerken mit Jochkonstruktionen. Diese finden sich nicht nur regelmäßig in Bahnhofen, sondern auch sehr oft entlang zweigleisiger Strecken. Deren Masten fallen in der Regel filigraner aus als entsprechende Pendants von Tragwerken in Deutschland. Das Kettenwerk der Fahrleitung ist gekennzeichnet von oberhalb der Ausleger montierten Isolatoren für die Tragseile und darunter einfacher aufgehängter Sei-



Diese bei Sion im August 2012 aufgenommenen modernen SBB-Ausleger, deren kompakte Bauform nur einen Isolator benötigt, sind noch nicht als Modell verfügbar Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)

Bei den Österreichischen Bundesbahnen ist eine Mischung aus deutschen und schweizerischen Fahrleitungselementen typisch, wie hier im Bahnhof Vils zu sehen

Markus Inderst





Doppelte Fahrdrachtaufhängung an der belgischen Trasse von Trooz Richtung Aachen, auf der im April 1997 die Elektrolokomotive 2701 einen EC nach Köln befördert. In HO gibt es diese Elemente bei Sommerfeldt

In den Ländern Skandinaviens werden unterschiedliche Fahrleitungssysteme eingesetzt. In den Bahnhöfen dominieren Ausführungen mit mehr oder minder massiven Jochen wie hier bei den SJ MM



tenhalter für den Fahrdracht – ähnlich wie es bei den frühen deutschen Ausführungen der Fall war (siehe *em* 7/23). Fahrleitungen für höhere Geschwindigkeiten besitzen zudem wie in Deutschland Beiseile. Davon abweichend und

eher an deutsche Bauarten orientiert, allerdings massiver ausgeführt sind die moderneren Fahrleitungen der Schweizer BLS. Diese finden sich nicht im Sommerfeldt-Programm, sondern beim Kleinserienhersteller Barin.

Wichtigster Unterschied zur deutschen Fahrleitung ist in der Schweiz die Ausführung der Spannwerke. Sie sind, ähnlich wie in der Frühzeit in Deutschland, noch weitgehend als Flaschenzugspannwerke ausgeführt. Deren Umlenkungen sind zudem oft an den Traversen oberhalb der Fahrleitung montiert und nicht komplett neben der Fahrleitung. Die Kettenwerke entsprechen im Prinzip den deutschen. Bei der Modellumsetzung spielen hier wie dort die verschiedenen Bauhöhen keine Rolle, da Modellhersteller quasi keine Unterscheidungen treffen und Fahrdrachtstücke nur in Einheitsgrößen anbieten. Ein ebenso markanter Bestandteil der Schweizer Fahrleitung in Bahnhöfen sind die teils recht platzintensiv ausfallenden zentralisierten Schaltposten zum (Zu-)Schalten der einzelnen Gleise oder Gleisgruppen.

Österreichs Fahrleitungsarten

Die Fahrleitungen in Österreich stellen zumindest optisch eine Mischung aus schweizerischen und deutschen Elementen dar. So erinnern die Ausleger in ihrer Bauform, von den Isolatoren abgesehen, eher an hiesige Versionen – ebenso die überwiegende Ausführung von Quertragwerken mit Seilen statt Jochen. Ähnlich wie in der Schweiz besitzen allerdings viele Bahnhöfe in Österreich auch zentralisierte Schaltposten mit massiven Schaltgerüsten. Ebenfalls typisch für Österreich ist die weite Verbreitung von Betonmasten mit rechteckigem Querschnitt. Diese finden sich nicht nur bei einfachen Masten entlang der Strecken und in Bahnhöfen, sondern auch bei Tragwerken.

Modellbahntipps: Kleinserienspezialisten für Fahrleitungssysteme



Beim Bau der BLS-Strecke um Blausee-Mitholz musste das Modellbau-Team Köln die Ausleger der BLS-Fahrleitung komplett selbst anfertigen. Inzwischen sind diese über Barin beziehbar

H O-Bahner mit einem Faible für ausländische elektrifizierte Strecken müssen glücklicherweise nicht mehr komplett auf den Eigenbau setzen. In den zurückliegenden Jahren wuchs das Angebot aus verschiedenen Regionen dank engagierter Kleinserienhersteller

kontinuierlich. Zudem baute auch Fahrleitungsspezialist Sommerfeldt sein Angebot Schritt um Schritt aus. Zur Information können nachstehende Internetseiten mit H O-Angeboten dienen:

- BeNeLux/Österreich/Schweiz www.sommerfeldt.de



Typisch für Österreichs Trassen sind Betonmasten mit rechteckigen Querschnitten. Diese werden auch für Tragwerke benutzt. Wie in Deutschland sind es Trageilkonstruktionen statt Joche

- polnische Fahrleitung www.modelarstwo-kluba.pl
 - schwedische Streckenmasten www.jeco.se
 - schweizerische Fahrleitung www.barinmodell.com
 - skandinavische Fahrleitung www.nmj.no oder www.nmj.eu
 - spanische Fahrleitung <https://shop.model-fab.com/es/70-catenaria>
- N-Bahner finden ein gutes Sortiment für die Themenfelder DB/DB AG, SBB und SNCF bei Mafen unter dem Internetzugang <https://www.model-fab.com/de/brand/mafen/> MKL



Auf schweizerischen Schmalspurbahnen, hier bei Gletsch an der Furka, standen und stehen noch heute Masten aus Holz. Der Erbauer Willi Rutz schuf diese mit Sommerfeldt-Auslegern im Eigenbau



Diese für polnische Bahnhöfe bis heute typischen Tragwerke aus Traversen bietet Kluba an. Deren geringe mechanische Belastbarkeit führt jedoch dazu, dass auf Kettenwerke verzichtet wird



In Skandinavien ähnelt die Fahrleitung jener der Schweiz. Bei der Modellnachbildung kombinierte das Modellbau-Team Köln verschiedene Elemente aus dem Sommerfeldt-Sortiment



Die Fahrleitung dieser Flåmbahn-HO-Anlage besteht aus einer Kombination von Sommerfeldt-Reichsbahn-Masten samt ÖBB-Auslegern und Einheitsfahrdrachtelementen Michael U. Kratzsch-Leichenring (7)



Betonmasten österreichischer Form finden sich oft im polnischen Streckennetz, meist in bunter Mischung mit anderen Mastformen, wie hier 2007 im Hafenbahnhof Szczecin/Stettin fotografiert

In weiten Teilen des PKP-Fahrleitungsnetzes bestehen Tragwerke in den Bahnhöfen aus durchaus filigranen Jochen mit teils recht großen Spannweiten – hier 2011 in Poznan/Posen



Eine weitere Besonderheit der Fahrleitungsmasten in Österreich ist, dass diese vor Hauptsignalen deutlich erkennbare weiß/rot/weiße Mast-schilder tragen wie die Signalmasten selbst auch. In puncto Ausleger geht es in Österreich im Gegensatz zur Schweiz recht übersichtlich zu: Die Vorbildausführungen sind derart ähnlich, dass in Modell für die meisten Fälle – so wie im Deutschland der Nachkriegszeit – eine Ausführung genügt. Die Spannwerke in Österreich entsprechen – von der Aufhängung am Mast einmal abgese-

hen – im Wesentlichen den deutschen Radspannwerken. Dasselbe gilt für die Kettenwerke.

Fahrleitungen im BeNeLux-Raum

In den drei Nachbarländern Belgien, Luxemburg und Niederlande westlich von Deutschland folgen die Fahrleitungstypen konstruktiv Vorbildern aus der Schweiz. Die Tragwerke bestehen aus festen Jochen mit Abspannungen. Entlang der Strecken dominieren heute meist Portal-konstruktionen, teils in recht futuristischem

Aussehen wie entlang der Betuwe-Route. Die neueren Fahrleitungen in Belgien oder den Niederlanden lassen sich in vielen Fällen mit Masten und Auslegern analog Schweizer Bauformen aus dem Sommerfeldt-Programm nachbilden. Die jeweils üblichen Portale auch von zweigleisigen Strecken mit ihren spezifischen Unterschieden hinsichtlich Versteifung und Abspannung sowie Portale für drei und mehr Gleise finden sich inzwischen ebenfalls im Sortiment aus Hattenhofen. Auch das in Belgien übliche und vom bekannten Standard abweichende Kettenwerk mit doppelten Tragseilen ist inzwischen dort beziehbar.

Skandinavien unter Strom

Ähnlich wie in der Schweiz oder im BeNeLux-Raum setzt man auch in Skandinavien bei der Ausführung von Tragwerken in den Bahnhöfen auf Ausführungen mit mehr oder minder massiven Jochen. Auf den Strecken dominieren hingegen stählerne Gittermasten. Abweichend von hierzulande Bekanntem sind die Ausleger aber oft nicht an der Mastspitze montiert, sondern tiefer angeordnet. Die Gründe liegen wohl darin, später auf den Fahrleitungsmasten nach Montage entsprechender Halter zusätzliche Speiseleitungen etc. platzieren zu können und

» **Überraschend ist, dass die europäischen Fahrleitungssysteme viele Gemeinsamkeiten haben**

so den entsprechenden Abstand zu gewährleisten. Die Ausleger entsprechen je nach Bauform der Isolatoren jenen von Sommerfeldt angebotenen deutschen oder österreichischen Ausführungen. Auch bei der Abspannung setzt man in Skandinavien wie in Deutschland auf Radspannwerke.

Einfache schwedische Streckenmasten der SJ findet man bei Jeco. Sie werden in Deutschland unter anderem über die Kölner NMJ-Dependance vertrieben. Die Abstände von Tragseilaufhängung und Fahrdralthalter sind so gewählt, dass die Standardfahrleitungen von Sommerfeldt perfekt dazu passen. Ähnlich wie an einigen Schweizer Schmalspurstrecken waren auch im hohen Norden lange Zeit Holzmasten üblich. Vorbildgerechte Fahrleitungen dieser Bauart erfordern jedoch allerhand Eigenbauleistung, denn sie sind bis heute nicht als Fertigprodukt zu bekommen.

Blick zum polnischen Nachbarn

Wohl kaum ein Land betreibt so viele verschiedene Fahrleistungsformen nebeneinander wie Polen. In weiten Teilen dominieren aus alten deutschen Systemen abgeleitete Ausleger mit Winkelprofilen – aufgehängt an Tragwerken aus recht filigran wirkenden Traversen oder parallel



Auf Tragwerke mit Jochen setzt auch die Bahn im benachbarten Tschechien. Deren filigrane Ausleger samt Halter müssen bei beabsichtigter Modellumsetzung komplett selbst gebaut werden

Spezialfall Schmalspur: Inbegriff Schweizer Fahrleitungen in Modell dürften derartige Situationen der Rhätischen Bahn sein, wofür Sommerfeldt ein reichhaltiges Sortiment vorhält Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)

zur Fahrtrichtung stehenden geschweißten Quermasten aus Profilen. Verkürzt werden diese Traversen sogar an Masten zur Überspannung von zwei Gleisen oder Weichen genutzt. Daneben existieren allerdings auch einige wenige Bahnhöfe mit klassischen Seiltragwerken, wie man sie aus Deutschland kennt – beispielsweise in Kutno an der Verbindung von Frankfurt (Oder) nach Poznan/Posen. Abweichend vom polnischen Standard existieren seit den 1970er-Jahren elektrifizierte Strecken mit rechteckigen Betonmasten nach österreichischem Vorbild, zum Teil auch mit entsprechenden modernen Auslegern. Im Zuge von Erneuerungen der Fahrleitung finden sich modernere Ausleger inzwischen auch an älteren polnischen Tragwerken und Gittermasten.

Das Kettenwerk der mit drei Kilovolt Gleichspannung betriebenen Fahrleitung entspricht weitgehend dem deutschen. Allerdings sind hochbelastete Gleis- und Streckenabschnitte



mit Kettenwerken und einem parallel verlaufenden, doppelten Fahrdraht überspannt, um die Spitzenbelastung der Ströme am Schleifstück der Stromabnehmer sowie die Erwärmung der Fahrleitung zu reduzieren. Spezialist für polnischen Fahrleitungen und deren filigrane Quertragwerke ist der Kleinserienhersteller Klub. Allerdings kann es bei ihm zu längeren Lieferzeiten kommen. Obendrein sind die Masten und Traversen aus dünnem Messingblech mechanisch wenig belastbar – wohl ein Grund, wes-

halb sie zwar auf vielen polnischen Anlagen zu sehen sind, aber keine Kettenwerke aufweisen.

Modellbau an freier Strecke

In der kommenden Folge unserer Fahrleitungsserie, die wir in *em* 7/23 begonnen haben und die noch bis *em* 12/23 fortgesetzt wird, geht es um Modell-Fahrleitungen entlang von Strecken. Besondere Beachtung finden dabei die gerade bei Parastrecken gern gestalteten Abspannabschnitte. Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Ab 1968 gab es die 216 025 bei Märklin im Maßstab 1:87 (Artikelnummer 3075), ehe ihr 1972 die kleine Schwester für die Nenngröße Z folgte (8875) Oliver Strüber

■ DB-Diesellokomotive V 160/216 025 als HO- und Z-Modelle und deren Vorbild

Rote Alleskönnerin aus Göppinger Produktion

Eine Großdiesellok wie die V 160 stand in den 1960er-Jahren jeder Bahnverwaltung gut zu Gesicht – im Großen bei der DB und im Kleinen auf der Modellbahnanlage. Die moderne, kantige Formensprache und ihre universelle Einsetzbarkeit machten die Lok zur unverzichtbaren Begleiterin. Das sah auch Märklin so und brachte 1968 ein Modell der V 160 025 in HO heraus

Zu Beginn der 1960er-Jahre gab es im Diesellokpark der Deutschen Bundesbahn zwischen der V 100 und der V 200 noch eine Lücke. Diese wurde ab 1964 durch die Serienloks der Baureihe V 160 geschlossen, von der in den folgenden Jahren mehrere hundert Exemplare – später auch in veränderter und nochmals verstärkter Bauform – den Fahrzeugbestand der DB ergänzten und ihren großen Teil zur Ablösung der Dampftraktion beitrugen. Die universell einsetzbare Großdiesellok rief bald auch das Interesse der Modellbahnindustrie hervor. Als erster mit einem Modell am Start war 1967 Arnold mit einem 216 019 in N. Ein Jahr darauf durften sich auch die HO-Bahner freuen. Gleich zwei Hersteller zeigten auf der Nürnberger Messe 1968 ihre weit fortgeschrittenen Handmuster einer V 160 im Maßstab 1:87: Märklin und Trix. Während sich die von Willy Ade für Trix entwickelte und gefertigte 216 016 vorrangig an die Fans des hauseigenen Express-Systems wandte, gleichzeitig aber auch für das Zweileiter-Gleichstromsystem zu haben war, hatte Märklin sein Modell vor allem auf seine traditionelle Wechselstrom-Kundschaft ausgerichtet. Und der präsentierte man in Nürnberg ein bemerkenswert gut detailliertes und weitgehend maßstäbliches Modell der V 160 025, das voll ins Schwarze traf. So etwas wollte, nein musste der mit der Zeit gehende Märklin-Freund haben – da ging es ihm nicht anders als der DB.



Rot verdrängt Schwarz

Um unter anderem die Dampflok-Baureihen 03, 38¹⁰⁻⁴⁰, 39 und sogar die noch fast neue 23 abzulösen, entwickelte die deutsche Lokomotiv-Industrie unter Federführung von Krupp ab den späten 1950er-Jahren die Baureihe V 160. Nach den zehn ab dem Sommer 1960 abgelieferten Prototypen wurden ab 1964 in fünf Serien

insgesamt 214 Serienloks der Baureihe V 160 gebaut, die ab 1968 die Baureihenbezeichnung 216 trugen. Mit einer Leistung von 1.900 PS, einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und einem installierten Dampfheizkessel konnten sie sogar die Schnellzugloks der Baureihe 01 in weniger anspruchsvollen Diensten ersetzen. Außerdem war die V 160 der Baureihe 50 in allen Einsatzgebieten überlegen, sodass sich diverse Bahnbetriebswerke um die neuen Loks rissen. Für universelle Einsatzmöglichkeiten sorgte auch das Getriebe mit einem Schnellgang für 120 km/h und einem Langsamgang, der zwar nur 80 km/h in der Spitze, aber eine höhere Zugkraft ermöglichte. Das machte die neue Großdiesellok auch zur idealen Kandidatin für den mittelschweren Güterzugdienst.

Genauso sah es auch die Modellbahn-Industrie. Die rundlichen „Lollos“ V 160 001 bis 009 hatten die drei HO-Marken Fleischmann, Märklin und Trix zunächst noch aus der Ferne betrachtet – man wartete lieber die weitere Entwicklung ab. Nur bei HAMO, der damals noch selbstständigen Firma von Alfred Hannemann aus Nürnberg, gab es schon ab 1961 ein Modell der V 160 002. Mit der Vorstellung der DB-Serienloks ab der Betriebsnummer V 160 011 und dem Beginn ihrer großflächigen Verbreitung schien die Zeit dann endlich reif zu sein für ein sorgsam konstruiertes HO-Modell. Es wurden 1968 dann aber, wie gesagt, gleich zwei.

Technische Daten der DB-Baureihe V 160

Achsfolge	B'B'
Länge über Puffer	16.000 mm
Gesamtsachsstand	11.400 mm
Treibraddurchmesser	1.000 mm
Leistung	1.900 PS
Leistungsübertragung	hydraulisch
Zugheizung	Dampf
Lokreibungsmasse	76,7 t
mittlere Achslast	19,0 t
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

Beim Halt in Gaildorf West an der Strecke Waiblingen – Schwäbisch Hall-Hessental konnte Wolf Schneider am 27. Juni 1970 das Vorbild des Märklin-Modells vor dem E 1656 aufnehmen. An diesem Tag lief hinter der Lok ein CIWL-Schlafwagen im Zugverband mit

DGEG-Archiv

Für Reise- und Güterzüge geeignet

Dem konkreten Vorbild des Märklin-Diesellokmodells war ein zwar abwechslungsreiches, wenn auch nicht untypisches Leben im Dienste der DB beschieden: 1965 lieferte Krupp in Essen die V 160 025 an die Bundesbahn ab, die die Lok zunächst im Bw Regensburg stationierte, dem ersten Heimat-Bw der Serien-V 160. Eingesetzt wurde die Lok während ihrer sechsjährigen Zeit an der Donau zunächst im Schnell- und Eilzugdienst nach Hof sowie zwischen Nürnberg und Furth im Wald, wobei in erster Linie die Hofer 01-Loks ersetzt wurden. Konkurrenz erschien für die seit Anfang 1968 als 216 025 bezeichnete Lok aber schon im gleichen Jahr in Form der leistungstärkeren 217 und 218.0, die der 216 nach und nach die hochwertigsten Leistungen abnahmen. Der Regensburger 216-Bestand wurde daher sukzessive reduziert. 216 025 blieb bis Ende 1971 dort und kehrte als Leihlok im Sommer 1972 sogar noch einmal zurück, als wegen der Olympischen Spiele in München zahlreiche zusätzliche Loks für Sonderverkehre benötigt wurden.

Auch als Hamo-Modell lieferbar

Anders erging es der V 160 aus Göppinger Fertigung: Das Märklin-Modell blieb seinem ursprünglichen Standort Regensburg bis zuletzt treu, wenngleich auch nicht als V 160 025. Mit dieser Nummer gelangte 1968 nämlich eine nur ganz geringe Kleinmenge an HO-Modellen in den Verkauf, bevor sich Märklin kurz vor Beginn der Serienproduktion dazu entschloss, es der DB gleichzutun und das neue EDV-gerechte Bezeichnungsschema auf seiner Lok anzubringen. Mit der somit entstandenen 216 025 war man topaktuell, was vielleicht nicht jedem an die bisherigen Bezeichnungen gewöhnten Modellbahner gefiel, aber damals – noch weitab vom heutigen Epoche-Denken – auch keineswegs verkaufshindernd war. Ganz im Gegenteil: Märklins unter der Artikelnummer 3075 angebotene neue Diesellok wurde zu einem absoluten Verkaufsschlager. Und den wollte man auch den Gleichstrombahnern anbieten, wobei wir wieder beim Namen HAMO sind. 1963 waren die Göppinger als Gesellschafter bei der Nürnberger Firma eingestiegen und boten bald unter dem Namen HAMO-Liebhabermodelle aus hauseige-



Mehr als lebensgroß schob sich Märklins V 160 025 auf dem Titel des Kataloges 1968/69 in den Vordergrund



Zusammen mit der hauseigenen V 100 zeigte sich 216 025 erstmals im Märklin-Katalog 1968/69

Slg. Oliver Strüber (2)

ner Produktion stammende Wechselstromfahrzeuge an, die bei Märklin selbst entweder nicht mehr lieferbar waren (beispielsweise E 18 oder E 44) oder in anderen Ausführungen ausländische Vorbilder nachbildeten (ÖBB-1020 oder CFL-1600). Das sorgte nicht nur bei Märklin-Fans für eine gewisse Verwirrung. Schnell ging man daher wieder davon ab, nutzte den wohlklingenden Namen, jetzt aber Hamo geschrieben, schon ab 1966 neu – und zwar für die nun ab Werk für das Zweischienen-Zweileiter-Gleichstromsystem angebotenen Modelle. Und dazu zählte ab 1968 auch die 216 025, die in Ableitung aus der Wechselstrom-3075 bis 1979 unter der Artikelnummer 8375 angeboten wurde. Dabei machte das Hamo-Modell auch die wenigen Änderungen ihrer gleichwohl sehr viel häufiger verkauften Wechselstrom-Schwester mit. Viele waren das ohnehin nicht.

In verschiedenen Kartons verpackt

Die erste Märklin-216 025 kam 1968 mit silbernen Lüftergitter zwischen den Stirnlampen und rundum silberner, sehr reichhaltiger und fast durchweg großformatig aufgedruckter Beschriftung auf den Markt – damals noch durchaus keine Selbstverständlichkeit. Ebenso noch keineswegs üblich waren die bündig eingesetzten Führerstands Fenster aus transparentem Kunststoff mit silbernen Rahmen. Für Märklin-Verhältnisse noch recht neu war die Verwendung eines aus Kunststoff bestehenden Lokaufbaus, der die Nachbildung vieler feiner Details zuließ. Der Antrieb erfolgte traditi-

onell auf eines der beiden Drehgestelle, dessen vier Räder zur Verbesserung der Traktionseigenschaften mit Haftreifen bestückt waren. Beidseitig verfügte 216 025 über ein mit der Fahrtrichtung wechselndes Dreileucht-Spitzensignal; die roten Schlussleuchten waren als Attrappen dargestellt. Verpackt war die Lok übrigens im damals noch üblichen schönen „Bilderkarton“ mit einer Lokzeichnung auf dem Klappdeckel. Und ebendort durfte die Lok auch weiterhin ihre erste Betriebsnummer V 160 025 tragen – zumindest solange, bis Märklin 1971 sein neues buntes Schachteldesign mit mehreren Lokomotiven und Kindern einführte. 1972 überarbeitete man das Modell behutsam und bedruckte den Kühlergrill in Weiß, wobei die vertieften Bereiche vorbildgerecht rot blieben. Auch die komplette Beschriftung wurde jetzt mit weißer Farbe aufgedruckt, was sie nicht nur näher ans Vorbild heranbrachte, sondern auch deutlich besser erkennbar machte. Die nächste und zugleich letzte Veränderung an der 216 025 von Märklin stand 1978 an, als der erhabene Griff unterhalb der Führerstandsbezeichnung an der in Fahrtrichtung jeweils linken Tür entfiel. Noch bis 1991 war das Modell in dieser Form im Märklin-Katalog verzeichnet. Die letzten Modelle wurden noch bis 1993 unverändert den HO-Startpackungen 2985/-87 beigegeben.

Ein kleines Schwesterlein

Inzwischen hatte Märklins hauseigene HO-Lok Verstärkung erhalten. Eines der ersten Modelle,



Märklins 216 025 der ersten Jahre (links) unterscheidet sich vor allem durch den komplett silbern eingefärbten Kühlergrill zwischen den unteren Stirnlampen von der späteren Version ab 1972 mit weiß bedrucktem Gitter

Oliver Strüber (2)



Beim Antriebskonzept setzte Märklin auf konventionelle Tugenden des Hauses; alle vier Räder des angetriebenen Drehgestells trugen Haftreifen, was der Zugkraft zugute kam

mit denen die neue Nenngröße Z unter „mini-club“ 1972 im Maßstab 1:220 startete, war eine V 160, genauer gesagt 216 025. Mit der Übertragung der schon bei HO-Bahnern bekannten Loknummer in den kleinen Maßstab ging Märklin einen nicht nur damals üblichen Schritt, der auch bei anderen Herstellern mit mehreren Nenngrößen gern gewählt wurde. So bildeten die praktisch schon nahezu dem Serienzustand entsprechenden ersten Muster der mini-club-216 025 eines der absoluten Highlights am Märklin-Stand auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1972. Das 75 Millimeter kurze Modell war exakt maßstäblich ausgefallen und überraschte trotz der Kleinheit des Maßstabs mit einer Vielzahl nachgebildeter Details und einer reichhaltigen Bedruckung. Dass die Fenster nur mit Cellonscheiben hinterlegt waren, ließ sich da gut verschmerzen, zumal die Lok über eine mit der Fahrtrichtung wechselnde Beleuchtung verfügte und überdies mit sehr ansprechenden Fahrleistungen gefiel. Noch im gleichen Jahr kam das Modell in den Handel und verführte sicherlich nicht wenige HO-Bahner zum Spielen mit der kleinen Schwester. Bis 1978 wurde die mini-club-216 025 in dieser Ausführung unter der Artikelnummer 8875 (auch das ein direkter Bezug auf das HO-Modell) verkauft, dann stand die einzige kleine Formänderung an: Statt wie bisher glatt, zeigte sich das Dach nun mit vorbildgerechten

Nieten, ansonsten blieb alles beim Alten – mit einer Ausnahme: Die bislang kantige Form des Kupplungshakens zeigte sich jetzt vorn abgeschrägt – eine Änderung, die allen mini-club-Modellen zu dieser Zeit zuteil wurde. Bis 1990 war die Artikelnummer 8875 im Märklin-Katalog zu finden.

Vom Süden in den Norden

Ganz im Gegensatz zu so viel Konstanz im Märklin-Programm verlief die weitere Karriere der 216 025 bei der DB: Zwischen 1971 und 1975 zählte die Lok für rund vier Jahre zum Bestand des Bw Kaiserslautern, das sie weiträumig im Reise- und Güterzugverkehr in der gesamten Pfalz einsetzte, wobei die Lok auch von Landauer und Ludwigshafener Personalen gesteuert wurde. Ersatz für die 216er kam in Kaiserslautern in Form der stärkeren 218.1. Als eine der letzten ihrer Baureihe des Bw Kaiserslautern wurde 216 025 nach Gelsenkirchen-Bismarck abgegeben. Hier war fortan der Güterzugdienst vor allem mit schweren Kohle-, Erz- und Stahlzügen das tägliche Brot der Lok. Tatkräftig half sie hier auch mit, die letzten eigenen Dampfloks der Baureihen 044 und 050 sowie jene benachbarter Bahnbetriebswerke überflüssig zu machen, was bis 1977 auch gelang. Aber auch im Revier fand die 216 einen Nachfolger in Form einer stärkeren Diesellok: Nach der Elektrifizierung der Emsland-

V 160 025

Hersteller	Krupp/Essen
Fabriknummer/Baujahr	4658/1965
Abnahme	13. April 1965
Stationierungen	
Regensburg	13. April 1965 bis 25. November 1971
Kaiserslautern	26. November 1971 bis 23. Mai 1975
Gelsenkirchen-Bismarck	24. Mai 1975 bis 27. September 1980
Oldenburg	28. September 1980 bis 2. Juni 1984
Oberhausen-Osterfeld Süd	3. Juni 1984 bis 3. September 1996
z-Stellung	4. September 1996
Ausmusterung	10. September 1996
Zerlegung	Dezember 1998 bei Moermanns in Aachen West

Strecke wurde die Baureihe 221 in Gelsenkirchen konzentriert, wodurch die 216 überflüssig wurde.

So wanderte 216 025 im Herbst 1980 nach Oldenburg weiter, wo die Lok zusammen mit 50 Baureihen-Kolleginnen in fast ganz Niedersachsen vor allen Zugarten eingesetzt wurde. 1983 erhielt die Lok im Rahmen einer B3-Hauptuntersuchung im AW Bremen eine Lackierung in Ozeanblau/Beige, die sie bis zur Ausmusterung trug. Elektrifizierungen und neu zugeteilte 218er machten die 216er aber auch in Oldenburg schon bald wieder überflüssig, sodass 216 025 nach vierjähriger Dienstzeit an das Bw Oberhausen-Osterfeld Süd und damit wieder ins Ruhrgebiet abgegeben werden konnte. Dort sollte die Lok noch zwölf Dienstjahre bis zu ihrer Abstellung im September 1996 vor sich haben. Vorwiegend im Güterzugdienst eingesetzt, kam die Lok hier aber auch nochmals zu Reisezugehören, als auf verschiedenen Strecken Loks der Baureihe 212 ersetzt werden mussten und zunehmend Akkutriebwagen der Baureihe 515 ausgemustert wurden.

Nach immerhin 31 abwechslungsreichen Dienstjahren zwischen Franken, der Pfalz, dem Ruhrgebiet und Ostfriesland wurde 216 025 schon wenige Tage nach ihrer z-Stellung im September 1996 ausgemustert und gut zwei Jahre später in Aachen zerlegt. Ein ähnlich hartes Schicksal dürften zum Glück nur wenige der Modellloks erlitten haben. Als eine der Pionierinnen in Sachen V 160 prägte sich das Märklin-Modell in den Köpfen vieler Modellbahner ein. Nicht nur für Wechselstromfans bleibt die Betriebsnummer 216 025 wohl stets untrennbar mit den Märklin-Modellen in 1:87 und 1:220 verbunden – und zwar dank ihrer langen Verweildauer im Göppinger Fertigungsprogramm. *Oliver Strüber/Martin Weltner*

Ihr digitaler Einstieg



Wie geht es weiter?

Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich Digitale Modellbahn ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 7,45 pro Heft (statt € 8,50) 4x im Jahr frei Haus. Ich kann den Bezug jederzeit kündigen.

Ihr Abo-Service: Der DiMo-Jahrgang 2022 steht für Abonnenten als eBook/eMag-Download bereit (dimo.vgbahn.info/archiv).

Testen Sie 2x Digitale Modellbahn

Jetzt Vorteile nutzen:

- ✓ Sie sparen € 8,10 gegenüber dem Einzelkauf
- ✓ Die *Digitale Modellbahn* kommt bequem frei Haus
- ✓ Nach den 2 Ausgaben jederzeit kündbar!
- ✓ Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

Auf 84 Seiten erhalten Sie jetzt Praxis- und Erfahrungsberichte, Grundlagen, Marktübersichten, Themen aus Modellbahnelektronik, Software und Computeranwendungen für Modellbahner, außerdem Neuheiten-Vorstellungen, sowie Tests und fundierte Bastel- und Selbstbauberichte.

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter **vgbahn.shop/digitalstarten**



Im eher bescheidenen Güterverkehr werden die Mallet-Maschinen eingesetzt – wie hier 99 5902 in der Farbgebung Grün/Schwarz/Rot als DR-Traditionslok

■ Hasselfelde als Betriebsmittelpunkt einer H0m-Segmentanlage

Schmalspur- Ausflug

auf der Selketalbahn im Harz

Eine hervorragende H0m-Anlage nach Motiven der Selketalbahn war im März 2023 während der Utrechter Ausstellung „On traXS“ zu erleben. Sie fesselte die Besucher mit einem Betrieb, wie er im Harz in den 1990er-Jahren zu erleben war

Hasselfelde ist seit 1892 einer der Endpunkte der Selketalbahn. Diese führt zunächst von Quedlinburg nach Alexisbad und über einen Abzweig nach Harzgerode. Im Tal geht es weiter gen Nordwesten über Stiege nach Hasselfelde. Am 1. Februar 1993 übernahmen die neu gegründeten Harzer Schmalspurbahnen die Meterspurstrecken von der DR, die in ihren letzten Betriebsjahren die Selketalbahn über Stiege auch wieder an den Bahnhof Eisfelder Talmühle der Harzquerbahn anschloss. In diesem nicht so stark befahrenen südlichen Teilnetz der HSB sind heute überwiegend

Triebwagen im Einsatz. Auf dem Modellbahnschaustück des Belgiers Arnold van Waes ist hingegen die Dampftraktion vorherrschend.

Wendezeit zwischen DR und HSB

Die H0m-Anlage stellt den Zustand der frühen 1990er-Jahre dar, als teilweise schon die Fahrzeuganschriften geändert waren. Seinerzeit rollten die heutigen HSB-Triebwagen noch nicht bei den Harzer Schmalspurbahnen, lediglich der wiederaufgearbeitete zweiachsige T 1 der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft (GHE) war beim Vorbild einsatzfähig. An Dampflok fahren weitgehend die seinerzeit

» Die Popularität der Harzer Schmalspurbahnen macht sich diese Anlage geschickt zunutze

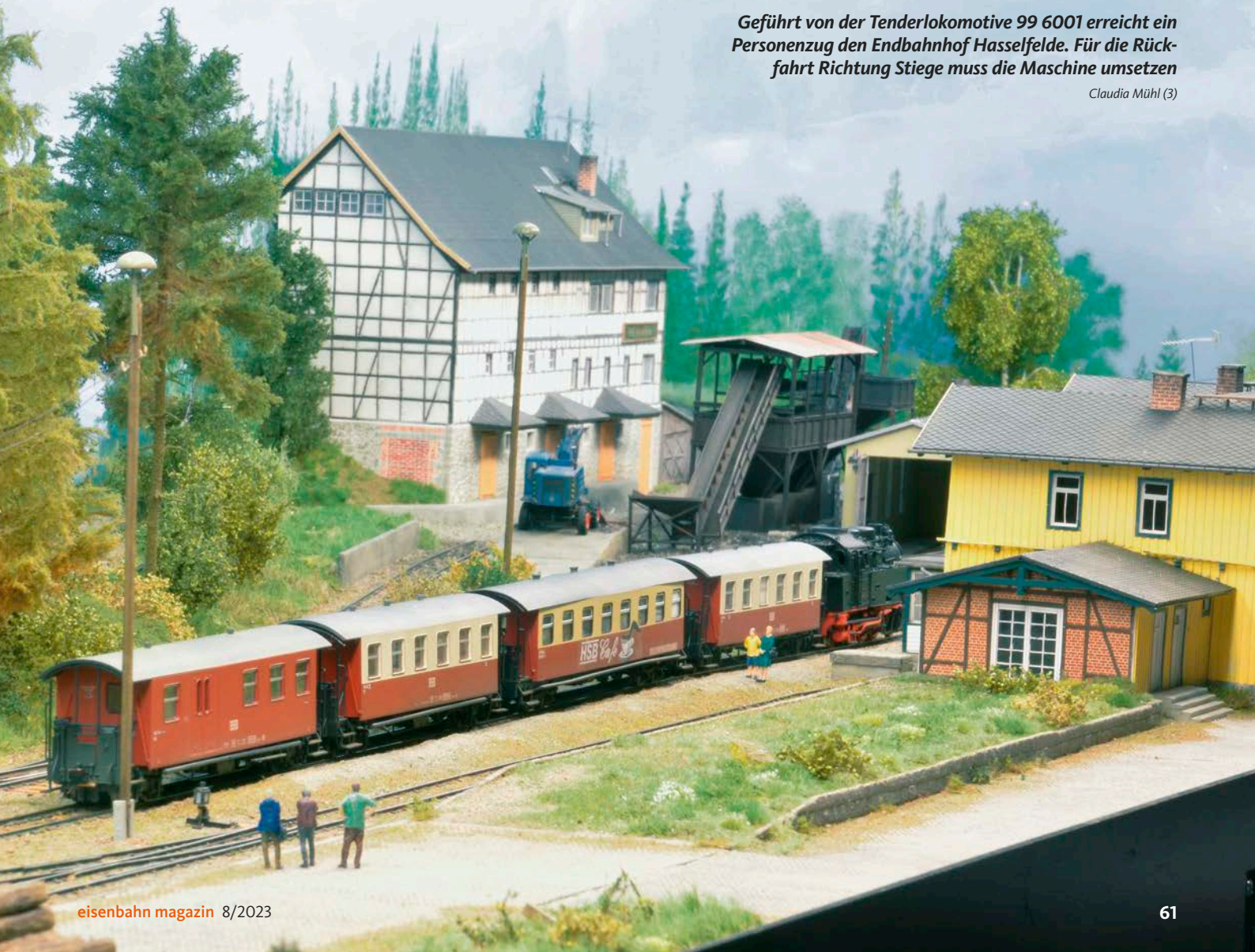




Die schwereren Rollwagenzüge sind eher die Sache der 1'E1'-Bullen der Baureihe 99²³⁻²⁴, die in den 1950er-Jahren als Neubauloks aus Babelsberg kamen

Geführt von der Tenderlokomotive 99 6001 erreicht ein Personenzug den Endbahnhof Hasselfelde. Für die Rückfahrt Richtung Stiege muss die Maschine umsetzen

Claudia Mühl (3)





In den Gleisanschluss der Bäuerlichen Handels-Genossenschaft passen so einige Güterwagen hinein. Mangels Ortslok rangiert die 99 7239 gleich selbst

Überblick auf beide Teile der H0m-Anlage mit der Station Hasselfelde als bestimmendes Thema sowie ein Vorbildfoto von 1988 mit 99 5904 zum Vergleich

Wolfgang Bügel/Slg. Eisenbahnstiftung

hier vorherrschenden Mallet-Tenderlokomotiven. Aber auch die mächtigen E-Kuppler sind schon im Einsatz. Einen bescheidenen Güterverkehr gab es in jener Epoche auch noch. Das große Lagerhaus der Bäuerlichen Handels-Genossenschaft (BHG) besitzt einen Gleisanschluss für einen regen Frachtaustausch. Zudem kommt Kohle für den örtlichen Brenn-

stoffhandel mit auf Rollwagen aufgeschmelzten regelspurigen E-Wagen in Hasselfelde an.

Digitalbetrieb im DCC-System

Gefahren wird auf der H0m-Anlage komplett manuell, aber digital. Als DCC-Steuerung kommt eine Z21-Zentrale von Roco zum Einsatz. Dazu werden eine multiMaus und ein Tablet





mit der Z21-App verwendet. Vom Schattenbahnhof hinter der linken Kulisse, der aus einer fünfgleisigen und von Hand bedienbaren Schiebebühne besteht, fahren die Züge in den sichtbaren Bereich hinein. Einer der beiden Bediener benutzt im Areal des Abstellbahnhofs ein fest an der Anlage angebrachtes Tablet, während der Zug im sichtbaren Bereich vom zweiten Bedie-

ner mittels des kabelgebundenen Handreglers übernommen und befehligt wird. Beim Rangieren werden mit einem kleinen Werkzeug die klassischen H0m-Bügelkupplungen entriegelt. Die Fahrzeuge sind überwiegend aus den Kleinserien-Bausätzen von Weinert entstanden und fahren vorzüglich über die landschaftlich eindrucksvolle Anlage.

Claudia Mühl

Nach getaner Arbeit heißt es erst einmal pausieren. Bis zur Rückfahrt hat das Lokpersonal Zeit, um sich im Bahnlokal bei einem kühlen Getränk zu erfrischen

Die Digitalsteuerung über das Z21-System von Roco besteht aus einem Tablet für den Schattenbahnhofs- und einer multiMaus als Handregler für den Bahnbediener

Um den Betrieb abwechslungsreich gestalten zu können, ist ein Schattenbahnhof als Zugspeicher unabdingbar. Hier ist er als verschiebbare Schublade ausgebildet

Claudia Mühl (6)



■ Smartron von Siemens als HO-Lokmodell von L.S. Models

Zuwachs der Vectron-Familie



Frontansicht mit zugerüstetem Pufferträger und eingeregelter Führerstand



Auch rund um die Drehgestelle (oben) sowie im Dachbereich (unten) sind viele Details nachgebildet



Von vielen Bahnunternehmen werden bereits Elloks aus der Vectron-Familie eingesetzt. Da von Siemens immer speziellere Varianten entwickelt werden, können diese nun auch den Betrieb auf HO-Anlagen bereichern. Von L.S. Models wurde nach der in *em* 4/22 vorgestellten Mehrsystemvariante nun auch die weitgehende Neukonstruktion des „Smartron“ an den Handel ausgeliefert. Einige Fans der Baureihe konnten allerdings schon zuvor die Rheincargo-Ellok erwerben, die exklusiv für zwei Händler gefertigt wurde. Das 2018 von Siemens vorgestellte Fahrzeug basiert auf dem Vectron, ist aber eine vereinfachte

Version, die nur in einer vorkonfigurierten Ausführung angeboten wird. Laut Eigenwerbung des Herstellers steht der Smartron für eine hohe Wirtschaftlichkeit und Verlässlichkeit. Er erfüllt so die Anforderungen an einen modernen, wirtschaftlichen Gütertransport. Im umgerechnet 219 km/h schnellen Modell sieht es dagegen etwas anders aus, weil LSM die speziellen Unterschiede der Originale berücksichtigen musste.

Uns lag für den Test die digitale, capriblaue 192 015 mit Beschriftung von Rurtalbahn Cargo vor (Artikelnummer 16653/344,90 €). Packt man diese aus, fällt zunächst die mit

483 Gramm recht hohe Eigenmasse auf. Diese sorgt in Verbindung mit je einem Haftreifen auf den äußeren Radsätzen dafür, dass schwere Güterzüge sicher über die Anlage gezogen werden. Im Test wurden unter Vollast an der Federwaage 1,4 Newton angezeigt. Bei der Inbetriebnahme sollte man aber darauf achten, dass ab Werk bereits ein Pufferträger vollständig zugerüstet ist und sich die Bügelkupplung nur einseitig einstecken lässt. Zum Umbau liegen die entsprechenden Bauteile bei.

Der Aufbau mit angesetzten Griffstangen und Scheibenwischern ist vorbildgerecht schlicht. Die zwei

Scherenstromabnehmer sind durch eine zierliche Leitung verbunden, die Öl- und Wasserkühler mit Ätzblechen abgedeckt. Da vorbildgerecht die Seitenfenster fehlen, kann man weder in den Maschinenraum schauen noch den detaillierten Führerstand bewundern, der sich beleuchten lässt. Ferner lassen sich Abblend-, Fern- und Rangierlicht aktivieren, sofern die Modelle an der MTC21-Schnittstelle mit einem Decoder bestückt sind. Wer klassisch mit angelegten Bügeln und Spannung aus dem Fahrdrabt fährt, kann das auch mit dem Smartron-Modell. Dafür muss nur eine Steckbrücke versetzt werden. Ebenfalls erhältlich ist eine EVB-Variante. MM

L.S. Models HO: Der „Smartron“ der RTB wurde aufwendig lackiert und beschriftet



■ Märklin H0

221 120 mit Telex-Kupplung

Die Baureihe 221 ist keine Unbekannte im Sortiment der Göppinger. Trotzdem wird die aktuelle, in einer einmaligen Serie aufgelegte Version für viele Betriebsbahner interessant sein, da vorne und hinten die neue, digital schaltbare Telex-Kupplung montiert ist. Damit kann die ozeanblau/beigefarbene 221 120 (Artikelnummer 37824/419 €) des Bw Oberhausen 1 nicht nur vor Züge gespannt, sondern auch aktiv im Rangierbahnhof oder auf Anschlussgleisen für Rangieraufgaben einge-



Märklin H0: Für Rangieraufgaben hat die Baureihe 221 eine digitale Kupplung erhalten

setzt werden. Ansonsten entspricht das realistisch gestaltete Metallgehäuse, die mit 2,1 Newton gute Zug-

kraft der auf allen Radsätzen angeordneten Diesellok mit digitaler Vollausstattung den Vorgängermo-

dellen. Die Anschriften sind sauber aufgebracht und entsprechen dem Betriebszustand um 1985. MM

■ Roco H0

Erfolgreicher Elektrotriebzug Plan V der NS

Der zweiteilige niederländische Elektrotriebzug Plan V – besser bekannt als Mat 64 bzw. unter seinem Spitznamen „Affenkopf“ und nicht zu verwechseln mit dem älteren Mat 54 – wurde Mitte der 1960er-Jahre zu einem der Standard-Personenzüge der NS. Mit insgesamt 246 Exemplaren war er damals der meistgebaute niederländische Triebzug. Ein Teil wurde noch von dem heimischen

Hersteller Werkspoor geliefert, die meisten jedoch von Talbot in Aachen gebaut. Anfangs waren sie noch grün, ab V 415 aber im leuchtenden Gelb mit grauen Details an der Front und drei blauen, diagonalen Streifen auf beiden Seiten der Einheit lackiert. Die Triebzüge wurden bis zu ihrer Ausmusterung auf fast allen elektrifizierten Bahnstrecken in den Niederlanden eingesetzt.

Das 599 Millimeter lange Modell des Plan V 418 (Artikelnummer 63139/509,90 €) ist in einem etwas dunkleren Gelb ausgeführt als das Vorbild, was die Attraktivität erhöht. Fleischmann hatte einst ein mit über 10.000 verkauften Modellen erfolgreiches, aber im Längenmaßstab von 1:100 gefertigtes Modell im Angebot. Das neue Roco-Modell hat dagegen die maßstäbliche Länge. Die schwierig

herzustellende „Nase“ ist perfekt gelungen. Auch die feinen Anschriften der Epoche IV sind vorbildgerecht. In einem Teil ist der Antrieb mit Schwungmasse montiert, der vier Räder in Bewegung setzt. An beiden Enden gibt es eine Imitation der authentischen Scharfenberg-Kupplung. Beigelegt ist auch eine feste, doppelte Kupplung, um mit zwei Modellen fahren zu können. GF

Roco H0: Eine Wagenhälfte des Plan-V-Modells der NS ist mit einem Antrieb ausgestattet

Guus Ferrée



■ Piko H0

Fyra-Steuerwagen

Unter dem Namen Fyra betrieb die NS bis 2013 ein Schnellverkehrsnetz in den Niederlanden und Belgien. Da die vorgesehenen Triebzüge nicht zur Verfügung standen, modernisierte man ICR-Wagen, die bereits von Piko erhältlich sind. Formneu ist der bisher noch fehlende Steuerwagen. Das maßstäbliche Gleich- (Artikelnummer

97650/115,00 €) bzw. digitale Wechselstrommodell (-51/165,00 €) entspricht den Vorbildern samt dargestelltem Führerstand. Während man die fein umgesetzten Drehgestelle mit freistehender Bremsanlage noch gut erkennt, ist der detaillierte Wagenboden mit zahlreichen nachgebildeten Aggregaten leider kaum wahrnehm-

bar. Besser sichtbar ist dagegen die Inneneinrichtung hinter den passgenau eingesetzten Fenstern. Eine Next18-Digitalschnittstelle ermöglicht die Nachrüstung eines Decoders im Analogmodell, wonach neben den Stirn- und Schlussleuchten auch Führerstands- sowie Instrumentenbeleuchtung schaltbar sind. MM

Piko H0: Eleganter niederländischer Steuerwagen für den Schnellverkehr MM (6)





■ Vorserien-V 160 in 1 von Bee's ModellBahn

Fein detaillierte „Lollo“

Bee's ModellBahn 1:
Die 216 001 bietet viele
Funktionen, die man unter
[www.youtube.com/
c/PeterPernsteiner](http://www.youtube.com/c/PeterPernsteiner)
und dem Stich-
wort „Unboxing
BMB Lollo“ findet

Bis dato war Bee's ModellBahn (BMB) lediglich Händler von O- und 1-Modellen bzw. hatte von Herstellern Sondervarianten in eigenständiger Lackierung oder Beschriftung im Angebot. Jetzt ist man erstmals auch als Hersteller aktiv geworden. Die legendäre „Lollo“ oder V 160-Vorserienlok wurde exklusiv von Kiss Deutschland/Fine Models für BMB konstruiert und überwiegend in Messing-Handarbeit produziert. Das 498 Millimeter lange Modell bringt 5,8 Kilogramm auf die Waage und kann mit unzähligen filigranen Details aufwarten. Die Trittstufen und der vordere Umlauf sind durchbrochen. Unter den Dachlüftergittern

befinden sich motorisierte Ventilatoren. Die Bremsschläuche lassen sich aushängen. Die Türen zu den Führerständen und in den Maschinenraum sind gefedert und offenbaren dahinter ein filigranes Innenleben. Zudem lohnt sich nicht nur ein Blick durch die drei großen Maschinenraumfenster, sondern auch durch die beiden schmalen in der Lokmitte.

Unser 2.990 Euro kostendes Testmodell entspricht dem Ablieferungszustand der V 160 001 mit Revisionsdatum 28. September 1960. Darüber hinaus konnten zwei weitere Vorbildvarianten der Epoche III, fünf gemäß Epoche IV und eine in Epoche V-Ausführung geordert werden – davon je

eine der Hersfelder Kreisbahn und Teutoburger Wald-Eisenbahn. Die Loks sind fein bedruckt und tragen Fabrikschilder von Krupp bzw. Henschel. Im Fahrbetrieb zeigte die „Lollo“ mit ihren beiden Bühler-Motoren, dass sie selbst enge Bögen und Gegenweichen mit nur 1.020 Millimetern Gleisradius gut meistert. Dabei überzeugte die Programmierung des Multiprotokolldecoders LokSound 5XL von ESU. Wer mit Sound anfährt, kann erleben, dass zunächst der Motor deutlich hörbar hochfährt, bevor sich die Lok in Bewegung setzt. Dabei wird über zwei Funktionstasten vordefiniert, ob der Sound und das Fahrverhalten normal oder als Lastfahrt

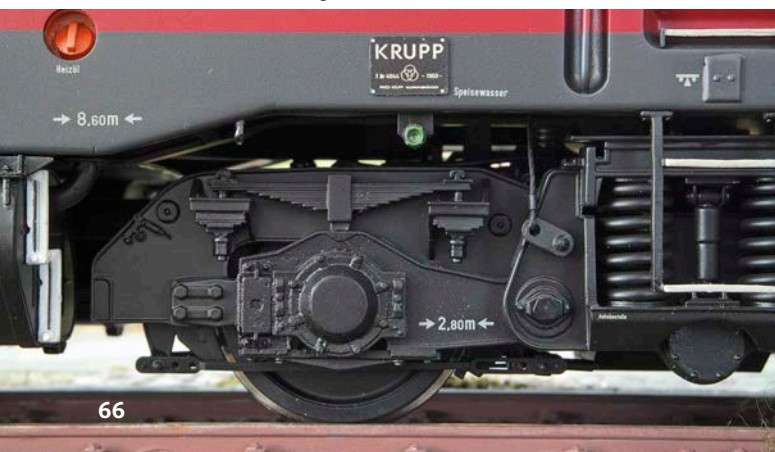
mit langsamer Beschleunigung und längerem Bremsweg bzw. als Leerfahrt mit entsprechend verkürzten Parametern erfolgen soll.

Auch der Rauchentwickler zur Nachbildung der Abgasfahne ist mit Fahrverhalten und Motorsound abgestimmt. So gibt es beim Einschalten des Motorsounds erst in dem Moment und auch nur kurz eine kräftige Abgaswolke, wo der Motor scheinbar anspringt. Wer möchte, kann die Soundaktivierung zu einem akustischen Genuss werden lassen, weil mithilfe einer Funktionstaste davor ein umfassender Ausrüst- und danach ein längerer Abrüstvorgang hörbar wird. Die weiteren Sounds sind ebenfalls vielfältig. So ertönt das Signalhorn zufallsgesteuert als hoher bzw. tiefer Ton oder als Hoch/Tief-Abfolge. Den Schaffnerpfiff gibt es in sechs verschiedenen Varianten, und ebenfalls zufallsgesteuert sind fünf Bahnhofsansagen. Außerdem wurden drei Rangierfunkansagen programmiert, und es gibt Sounds von Bremsprobe, Dampfheizung, Hilfsdiesel, Kompressor, Kuppeln, Kurvenquietschen, Lüfter, Schienenknarren und -stößen. Die 28-seitige Bedienungsanleitung enthält Informationen zu den verschiedensten Sounds und Fahrtriebsmodi.

PP

Die Drehgestelle, Schilder und Beschriftungen sind ebenso gelungen wie die Einrichtung des Führerstandes mit Lokführer (rechts)

Peter Pernsteiner (3)



■ Trix HO

Norddeutsche Baureihe 78

Von Hannover aus eingesetzt wurde die 78 054 der DB (Artikelnummer 22991/489 €), die jetzt als Formvariante mit Pufferhöhe nach NEM ausgeliefert wird. Das Modell mit drei Kesselaufbauten, eckigem Sandkasten, genieteten Wasserkästen, Zweilicht-Spitzensignal, Führerhaus mit Tonnendach, links angebrachtem Turbodyn timer, Kohlekasten mit hohem Aufbau und einer Rauchkammer mit Zentralschloss mit mittig angebrachtem Nummernschild gibt den Betriebszustand um 1956 wieder. Das Modell hat bis auf



Trix HO: Neben dem Pufferträger wurden auch weitere Details an der DB-78 054 überarbeitet

den nachrüstbaren Rauchgenerator eine digitale Vollausrüstung und ist

auch RailCom-fähig. Zum gleichen Preis ist die Baureihe 78 auch als

Wechselstrommodell bei Märklin (39790) erhältlich. **MM**

■ TTmodellbau TT

Kesselwagen für Bauzüge



TTmodellbau TT: Neben den Bauzug-Kesselwagen werden auch VW Käfer als Einsatzfahrzeuge gefertigt

Jürgen Albrecht

Als Ergänzung zum bereits früher aufgelegten DR-Bauzug aus Halle (Saale) – bestehend aus dem Heizölvorratswagen, den Werkstattwagen Gs und Gbs, einem offenen Wagen sowie einem Containerwagenset – liefert Dr. Kunze jetzt ein ergänzendes Kessel-

wagenset (Artikelnummer 501/90 €) aus. Es enthält den vierachsigen Wasser- und den zweiachsigen Kesselwagen des Bauzuges. Beide Modelle verfügen über die entsprechenden Anschriftentafeln und viele zierliche Messingätzteile. **JA/MM**

■ Minitrix N

Dreiteiliges Wagenset „Silberlinge“

Mit dem dreiteiligen Set (Artikelnummer 18263/249 €), bestehend aus den „Silberlingen“ 2. Klasse Bn⁷¹⁹, 1./2. Klasse ABn⁷⁰³ und dem Steuerwagen BDnrzf⁷⁴⁰, kann man einen stilreinen DB-Nahverkehrszug bilden. Die sauber bedruckten und für den nachträglichen Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereiteten Modelle sind mit dem Zuglaufschild Mannheim – Koblenz

beschriftet. Der im Original im DB Museum Koblenz erhaltene Steuerwagen mit der Betriebsnummer 5080 82-34 083-9 bietet in Modell einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel von Weiß auf Rot, der im Analog- sowie Digitalbetrieb funktionsfähig ist. Als Ergänzung ist ein weiterer Wagen 2. Klasse (18449/57,99 €) einzeln erhältlich. **MM**



Minitrix N: Nahverkehrsset der Epoche V mit „Silberlingen“

■ Piko N

DB AG-Ellok der Güterzug-Baureihe 185

Mit dem formneuen Modell aus der TRAXX-Typenfamilie von Bombardier kann nun der Güterverkehr in N modernisiert werden. Die Baureihe 185.1 ist eine Weiterentwicklung der Baureihen 145/149 und kann ab Werk bzw. nachträglich mit länderspezifischen Technikpaketen ausgerüstet werden. So werden die TRAXX-Maschinen nicht nur von der DBAG, sondern von

zahlreichen Eisenbahnverkehrsunternehmen in über 20 Ländern eingesetzt. Piko hat sich bei der Erstauflage für die 185 057 entschieden, die als analoge Variante (Artikelnummer 40580/170 €) oder mit digitaler Vollausrüstung (40581/290 €) mit Smart-Decoder XP 5.1 S erhältlich ist. Das maßstäbliche Kunststoffgehäuse gibt gut die Proportionen des Vorbilds

wieder. Optisch fallen daran die feinen Scheibenwischer, Trittstufen und Metallgriffstangen sowie die filigranen Stromabnehmer positiv auf. Doch auch die Technik mit Mittelmotor, zwei Schwunghmassen, Antrieb auf vier Radsätze und eingebautem Pufferkondensator kann überzeugen. Natürlich ist für den Nachtbetrieb neben dem Spitzensignal auch eine LED-

Beleuchtung in den Führerständen vorhanden. Eine nicht unbedingt benötigte, aber nette Spielerei ist der Lokführergruß über F8 mit dem Fernlicht der Stirnbeleuchtung. Wenn man die Lok vom Gleis nimmt, erkennt man auch die zwei diagonal angeordnete Haftreifen sowie die detailreich gravierten Drehgestelle mit einzeln angesetzten Sandkästen. **MM**

Piko N: DB AG-Güterzuglokomotive 185 057 mit attraktiver Front und nachgebildeten Führerständen

MM (4)





Brawa HO: Neben den grünen AB 4ymg und B 4ymg der DB-Epoche III gibt es auch ozeanblau/beigefarbene Varianten der Epoche IV

■ Formneue Eilzugwagen in HO von Brawa

Mittleinstiegswagen der DB

Nachdem wir bereits in *em* 7/23 den formneuen Steuerwagen vorgestellt haben, sind nun auch die passenden Eilzugwagen in unterschiedlichen Ausführungen lieferbar. Sie wurden ab 1950 entwickelt und nach dem Bau von drei 26,4-Meter langen Probewagen mit Mittel- und Endeingängen von mehreren Waggonbauunternehmen bis 1955 in hohen Stückzahlen gefertigt. Standardwagen waren der gemischtklassige AB- und der einklassige B-Wagen, aus dem später auch weitere Typen mit Gepäck- und Speiseraum entwickelt wurden.

Die Modellumsetzung wurde dadurch erleichtert, dass der konstruktive Aufbau sowie die Drehgestelle der Bauart Minden/Deutz grundsätzlich gleich sind. Die nicht genau in Wagenmitte liegenden Mittleinstiege mit schmalen Drehtüren und in Modell angesetzten Griffstangen sowie feinen, eingesetzten Metalltritten teilen den Fahrgastgroßraum



Detailansichten des gut gestalteten Wagenendes sowie der Inneneinrichtung

in zwei verschiedenen lange Bereiche. An den Wagenenden mit den Toiletten sind hingegen im Original breitere Drehtüren eingebaut. Den Stirnwandabschluss bilden mehrteilige Falttüren mit Fenstern, deren Rahmen im 84,90 Euro kostenden Modell sogar bedruckt sind. Auch die klappbaren Übergangsbleche sind dargestellt und mit einem Gefahrenhinweis bedruckt.



Für Modellbahner interessant ist, dass sowohl eine Dampf- als auch elektrische Heizeinrichtung vorhanden ist, was die neuen und bis auf die üblichen Details am Pufferträger komplett zugewerkten Wagen universell einsetzbar machen. Den Modellen (Artikelnummern 58000 bis -11) liegt eine ausführliche Betriebsanleitung bei, die die Demontage erklärt, um beispielsweise Reisende

einzusetzen oder eine LED-Beleuchtung einzubauen. Wer sich diese Arbeit sparen möchte, kann auch Gleich- (-12 bis -23/je 104,90 €) und Wechselstromvarianten (-26 bis -35/je 109,90 €) mit eingebauter Innenbeleuchtung erwerben. Neben weiteren angekündigten Beschriftungsvarianten wird der 2.-Klasse-Wagen mit jeweils zwei unterschiedlichen Betriebsnummern ausgeliefert. MM

■ Märklin Z

Kleiner Dieselkoloss

Mit der V 320 001 in früher DB-Ausführung (Artikelnummer 88320/249 €) ist nun das Insider-Club-Modell für das Jahr 2022 ausgeliefert worden.

Auch im kleinsten Maßstab beeindruckt dieser zugstarke Koloss durch seine schiere Größe. Zu den äußeren Stärken gehören separat angesetzte Griffstangen und gelungene Gravuren, die sogar die Rotoren der Dachlüfter erkennen lassen. Fahreigenschaften und fahrtrichtungsabhängige Be-



leuchtung zeigen sich mit Glockenanker-Motor und Leuchtdioden auf Höhe der Zeit. Nicht überzeugend wirkt die Maschinenraumbeleuchtung in den Oberlichtfenstern, weil sie in den seitlichen Fenstern fehlt. Die Maschinenraumnachbildung erfolgte mittels schwarzem

Märklin Z: Die V 320 001 zeigt am Gehäuse alle Details des Vorbilds

Trainini

Umrisindruck auf grauem Träger, allerdings besitzt das Modell eine plastische Führerstands-nachbildung, die nur leider von außen nicht zu sehen ist. Kritisch ist die große Qualitätsstreuung des auffällig hochbeinigen Modells: So verliert unser Testmodell wegen zu hoch stehender Kupp-lungen ständig seine Wagen, was leider kein Einzelfall sein soll.

HSP

■ Tillig H0, TT Elna und Baureihe 42

Von der bereits in *em* 10/22 vorgestellten formneuen DB- bzw. DR-Baureihe 42 in TT ist nun die graue Epoche-II-Ausführung (Artikelnummer 02063/298,80 €) mit Next18-Schnittstelle ausgeliefert worden. Durch die graue Farbgebung der im Bw Seelze stationierten 42 606 erkennt man viele der dargestellten Details deutlich besser als an den rot/schwarzen Modellen. Der Antrieb ist wie bei den Schwestermaschinen im Tender untergebracht, der über eine elektrisch/mechanische Kupplung mit der Dampflok verbunden wird.

Ebenfalls von einer kürzlich ausgelieferten H0-Formneuheit abgeleitet



Tillig H0: Elna-Werklok 10 der Grube Anna

MM (6)

ist die „Anna Nr. 10“ (72026/381,70 €). Diese Elna-6-Tenderlok versah als eine der letzten aktiven Dampflok in der Bundesrepublik bis 1987 ihren Dienst auf der Werkbahn der Grube Anna bei Aachen und ist deshalb vielen Eisenbahnfreunden bekannt. Das

rot/schwarz lackierte Modell trägt den Vermerk „Bundesbahn zugelassen“ und hat dementsprechend ein Dreilicht-Spitzensignal. Dank der Eigenmasse von 258 Gramm kann der D-Kuppler auch ohne Haftreifen schwerere Kohlezüge ziehen. MM



Tillig TT: An der grau lackierten 42 606 erkennt man die Details besonders gut

■ Broadway Limited H0 Stromliniendampflok Commodore Vanderbilt

1935 erhielt die Hudson J-1e mit der Betriebsnummer 5344 eine Stromlinienverkleidung und zu Ehren des früheren Besitzers New York Central den Namen „Commodore Vanderbilt“ angeschrieben. Nach einem halben Jahr wurden ihr noch Scheibenräder an den Kuppelachsen und Gestänge mit Rollenlager spendiert. 1939 wurde sie allerdings optisch den übrigen NYC-Stromlinienmaschinen mit Loewy-Design angepasst. BLI bietet die Ausführungen mit Speichen- (Artikelnummer 2840) und Scheibenrädern (-41) für je 650 Euro an. Gänzlich in

Metall rollt das Modell mit der glatten und windschlüpfrigen Verkleidung an. Deswegen gibt es wenige Details außer den Ausnehmungen am Kesselscheitel, in denen Glocke, Überdruckventile und der Schlot eingelassen sind. Am Tender findet man Nietreihen an den Seitenwänden und eingravierte Schließspalten der Bunkerabdeckung. Die Schürzen der Triebwerksverkleidung sehen hingegen in Modell aus, als wären sie Gummimatten, die an der Hinterseite durch Verstärkungsrahmen gehalten werden. Hier wollte man offensichtlich die

leicht wellige Struktur der Verkleidungsbleche darstellen. Die Lackierung in Anthrazit-Metallic ist wie die silberne Beschriftung und gleichfarbigen Zierlinien gut gelungen. Der Lok/Tender-Abstand kann in zwei Stufen eingestellt werden. Die hohe Masse des Modells in Verbindung mit einem kräftigen Motor und Haftreifen auf dem hinteren Treibradsatz ermöglichen es, mehr als acht sechssächsige Heavyweights zu ziehen. Wie bei BLI üblich, verfügt das Modell über einen radsynchronen Dampfausstoß und zahlreiche Geräusche. WB



BLI H0: Stromlinienlok „Commodore Vanderbilt“ mit Scheibenrädern Wolfgang Bdinke

Außerdem...

... kündigten Märklin/Trix als zweites Clubmodell 2023 die Elok-Baureihe 181.2 (Artikelnummer 39583/25181) als komplette Neukonstruktion für je 429 Euro an



Märklin/Trix H0: Baureihe 181.2

... fertigt Halling in H0 den beige/grünen Halberstädter Reko-Triebwagen 29 (REK-HG9-M/186 €) erst ab einer Vorbestellmenge von 100 Stück. Bereits ausgeliefert wurde der angetriebene, beigefarbene Museumswagen 29 (-HM9-M)

... liefert Piko in 2m/G derzeit die 94 mit DB-Anschriften und Dreilicht-Spitzensignal mit Einheitslaternen aus (37252/1.100 €), die nach dem Einsatz in der Eifel heute am Rennsteig eingesetzt wird.



Piko 2m/G: 94 1538

Werk (2)

... freuen sich Bierfans aus dem Ruhrgebiet sicherlich über den Iboqps der Privatbrauerei Jacob Stauder (45030/42,99 €) in H0 von Märklin



Märklin H0: Bierwagen

Anzeige

**märklin
TRIX**

**Märklin
Sommer Neuheiten**

Besuchen Sie Ihren Fachhändler
oder informieren sich online.

www.maerklin.de

www.trix.de

www.lgb.de





■ Modellbau Laffont H0

Empfangsgebäude Zermatt

Der alte RhB-Bahnhof Zermatt ist mit einer Länge von über einem Meter eine imposante Erscheinung, weshalb auch einzelne Komponenten angeboten werden. Wer ihn komplett möchte, sollte den Laser-cut-Bausatz H5301 für 249,90 Euro ordern. Er besteht aus

dem ehemaligen, 1891 errichteten Empfangsgebäude, das aus den zwei Kopfgebäuden, dem mittleren Restaurant sowie einem Anbau zusammengesetzt ist. Ferner gehören zum Lieferumfang die Bahnsteigvordächer, feine Schneegitter an den Traufseiten und mehrere filigrane Tische

mit 20 Stühlen für die Außengastronomie. Für das Hauptgebäude sollte man eine Anlagenfläche von rund 650 mal 145 Millimeter zur Verfügung haben. Verlängert man den Bahnsteig mit den enthaltenen Kartenteilen sowie dem Kiosk, werden zusätzlich 434 Millimeter am Gleis

benötigt. Wer weniger Platz hat, kann das südliche Kopfgebäude (H6501/80,90 €), das Restaurant Zermatt (H6601/48,90 €) oder den Bahnsteig mit Kiosk (H6701/59,90 €) auch einzeln erwerben. Die Bausätze lassen sich leicht umarbeiten und für andere Zwecke nutzen. **MM**



Straßenseite des RhB-Bahnhofs Zermatt Werk (2)

■ Auhagen 2-Z Feines Grünzeug

Ergänzend zum Neuheitenprospekt wurden mehrere Landschaftsbau-Neuheiten angekündigt und überwiegend sogar schon ausgeliefert. Im Einzelnen sind das z. B. jeweils rund 210 mal 150 Millimeter messende Grünflächen mit aufgebrachten zwischen zwei und 30 Millimeter hohen Büscheln, Büschen bzw. Sträuchern – je nach Nenngröße – in verschiedenen Tönungen (Artikelnummern 70901/



-2, 76701 bis 06). Die ab 11,50 Euro erhältlichen Materialien werden einfach mit einer Pinzette auseinandergezupft und mit Weißleim aufgeklebt. Mit den gleichen Abmessungen lieferbar ist auch fünf bis 20 Millimeter hohes Sommerschilf (76800/16,50 €). **MM**

Auhagen 2-Z: Das Fasermaterial kann von der Trägerfolie abgezogen und einzeln als Schilf am Gewässer aufgeklebt werden

■ Märklin-HO Diesel-SoundDecoder3

Zum Nachrüsten von Diesellokomotiven mit eingebauter PluX22-Schnittstelle liefert Märklin derzeit den SoundDecoder mSD3 (Artikelnummer 60996/99,99 €) aus, der über eine 21-polige Schnittstelle nach NEM 658 verfügt. Er unterstützt die Digitalformate mfx, MM1, MM2, DCC und RailCom, deren Nutzung in der beiliegenden, mehrsprachigen Anleitung (D, DK, E, GB, I und S) erklärt wird. Aufgrund der technischen Daten mit 1,1 Ampere Dauerlast am Motor und einer Gesamtbelastung von 1,6 Ampere ist er für viele Modelle geeignet. Für die Programmierung wird allerdings ein Märklin-Decodertester 60970 benötigt. MM

■ Noch HO Event-Pavillon Fischersteg

Der kleine Pavillon nach einem Vorbild in Bregenz am Bodensee kann, muss aber nicht unbedingt an einem Gewässer aufgestellt werden. In Modell bieten sich wie im Original vielseitige Nutzungsmöglichkeiten an, sodass man eine entsprechende Umgebung gestalten sollte. Der Laser-cut-Bausatz (Artikelnummer 14264/19,99 €) lässt sich gut mit schnelltrocknendem Leim montieren. Etwas Geduld sollte man aber bei der Positionierung der zierlichen Balkennachbildungen aufbringen. MM

Noch HO: Pavillon nach einem Vorbild am Bodensee

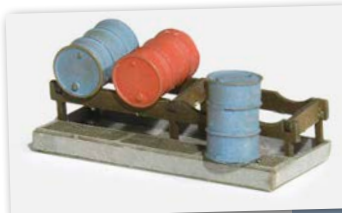


Märklin HO: Rund 30 mal 15 Millimeter misst der SoundDecoder mSD3 MM (5)

■ Joswood HO Kleines Kühlhaus mit Anbau sowie Fasslagergestell

Das kleine Lager- oder Kühlhaus mit seinen verputzten Außenwänden, den Rampen für Schienen- oder Straßenfahrzeuge sowie den Schiebetüren lässt sich universell am Gleis oder auf Gewerbegrundstücken aufstellen. Ein kleiner Anbau in Ziegloptik dient dabei als Büro bzw. Technik- oder Aufenthaltsraum. Die passgenauen, eingefärbten Kartonteile des Laser-cut-Bausatzes (Artikelnummer 17150/43,50 €) sind exakt gefertigt und im Dachbereich auch realistisch graviert. Gut dazu passt das aus zwei Holzgestellen bestehende Fasslager (40448/11,90 €) zum waagerechten Lagern

von Fässern aller Art. Zum Lieferumfang des Karton-Bausatzes gehören sechs Fässer samt Auffangwanne und fein gravierten Laufgittern. MM



Joswood HO: Kleines Kühl- oder Lagerhaus mit Büro und andeutscher Kühltechnik sowie Fasslager mit Auffangwanne



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

Second Hand



Diese Schmuckstücke können Ihre sein.
www.modelleisenbahn.com/second/



Faller H0: Die Betonbrücke kann konstruktiv für Schienen- oder Straßenfahrzeuge genutzt werden

■ Faller H0

Variable Betonbrücke

In zwölf Arbeitsschritten wird erklärt, wie man die 570 Millimeter lange Betonbrücke (Artikelnummer 120504/64,99 €) montiert, die mit allen Gleissystemen und mit einer

festen Fahrbahn für den Straßenverkehr bestückt werden kann. Da die Breite mit 137 Millimetern großzügig bemessen ist, können mehrere Fahrspuren bzw. eine zweigleisige

Strecke das Bauwerk nutzen, das eine Durchfahrtshöhe von bis zu 146 Millimetern hat. Die 89 Einzelteile in vier Farben lassen sich ohne Probleme montieren. In der An-

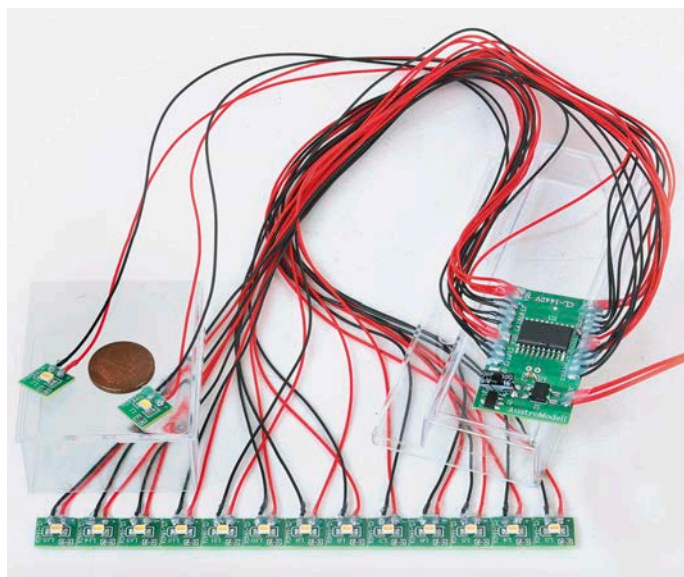
leitung sind mehrere Aufbauvarianten erläutert, sodass man je nach Bedarf eine oder zwei Betonstützen zwischen den Widerlagern einbauen kann. MM

■ AustroModell 2-Z

Start-Lichtcomputer für Modellgebäude

Wer Gebäude oder andere Dinge stilvoll beleuchten möchte, findet unter www.austromodell.at vier verschiedene Start-Lichtcomputer mit jeweils 15 warmweißen LED, die an je 30 Zentimeter langen Kabeln befestigt sind. Diese führen zur zentralen Platine. Bei den Versionen eins und zwei werden

alle zehn Sekunden, bei Version drei alle 30 Sekunden und bei Version vier alle 20 Sekunden ein bis zwei LED verändert. Betrieben werden die jeweils 10,90 Euro kostenden Lichtcomputer mit sechs bis zwölf Volt Gleich- oder Wechselspannung – abhängig von der gewünschten Lichtstärke. MM



AustroModell 2-Z: Start-Lichtcomputer mit 15 verkabelten LED



Wiking H0: Wassertankwagen und Drehleiter

■ Wiking H0, N

Einsatzfahrzeuge und Muldenkipper

Um Waldbrände zu bekämpfen, sind große Wassermengen erforderlich, die z. B. im Wassertankwagen per Schlepper zum Brandherd geschafft werden können. Das Feuerwehrmodell (Artikelnummer 38237/20,99 €) mit Blaulicht hat deshalb die entsprechende Ausrüstung. Für klassische

Einsätze ist die Metz-Drehleiter DLK 23-12 auf Mercedes-Basis (61803/24,99 €) geeignet, die ab 1973 eingesetzt wurde. Für N-Bahner erscheint der dreiachsige Mercedes-Frontlader des Baujahres 1965 als Muldenkipper (94509/8,99 €) aus der wasserblauen Baustellenserie. MM

■ Humbrol/Hornby/Faller

Wasserlösliche Farben

Über Hornby- bzw. Faller-Händler werden jetzt auch die 2,35 Euro kostenden Acryl-Farben von Humbrol vertrieben. Die zu je 14 Milliliter verpackten und auf Modellbauzwecke abgestimmten Farbtöne sind mit Wasser im Verhältnis 2:1 verdünnbar, schnell trocknend, speziell für den Plastikmodellbau, aber auch für andere Oberflächen geeignet. MM

Humbrol: Acrylfarben





PCX87 H0: BMW 2002 turbo, Renault 5, BMW-Cabrio und Opel Manta B (oben) sowie Audi 80, Renault 30, VW Jetta und Rolls-Royce Corniche

Oliver Strüber (2)

■ PCX87 H0

Biedermänner und Brandstifter für die Modellstraßen

Zu den alltäglichen Begleitern der 1970er- und 1980er-Jahre zählten zweifellos der Audi 80 des 1978 vorgestellten Typs B 2, der sowohl als biedere Familienlimousine wie auch als sportlicher GTE mit Frontschürze und Heckspoiler erscheint (Artikelnummern PCX870264 bis -267), der VW Jetta der zweiten Bauform von 1984 (-196 bis -199) sowie der Renault 20/30 mit Breitband- bzw. Doppel-

scheinwerfern (-292 bis -095). Nur die wenigsten hingegen durften sich glücklich schätzen, ein Rolls-Royce Corniche Cabriolet in 1:1 ihr Eigen zu nennen – in H0 ist das einfacher (-512 bis -515). Für die meisten ein unerfüllter Traum blieb seinerzeit auch der BMW 2002 turbo (-440 bis -442), während der Renault 5 Alpine als kleiner Heißsporn seine Freunde fand (-508 bis -511, -622). Wer ein veredel-

tes BMW Cabriolet der E 30-Baureihe haben wollte, lag mit dem C2 2.7 von Alpina richtig (-444 bis -447). Der vom Fahrzeugtuner Mattig angebotene Breitbau-Umbau für den Opel Manta B wurde durch den Film „Manta, Manta“ von 1992 berühmt, neben dessen Mehrfarblackierung gibt es auch weniger krawallige Lackierungen (-532 bis -535) für jeweils 22,95 Euro. OS

■ Busch H0

Renault 4 CV

Nach Anregungen vom VW Käfer wurde 1942 in Frankreich der 4 CV mit Heckmotor entwickelt und ab 1947 in Serie gefertigt. Busch hat als Vorbild für die formneue Cabriolimousine die 58er-Serie gewählt, die man am geänderten Kühlergrill erkennt. Die Modelle mit zierlichen Chromteilen sind in Grün (Artikelnummer 46570), Rot (-3) und Beige (-5) für je 18,99 Euro erhältlich. Wer es preiswerter mag,



Busch H0: Renault 4 CV als Cabrio und Limousine MM (6)

kann die Limousine ohne Chromteile und Bedruckung ordern (89110/-11, je 10,99 €). MM

Außerdem...

... gibt es bei Müller's Bruchbuden eine Jagdhütte als Bausatz (Artikelnummer 1-147/19,95 €), die z. B. auch als Fischerhütte in H0 verwendet werden kann



Müller's Bruchbuden H0: Jagdhütte aus Resin

... fertigt Radestra für Elriwa einen 125 Millimeter hohen, gemauerten TT-Wasserturm (314520), wie er beispielsweise noch immer in Radeberg steht

... bietet Revell den Land Rover Series III LWB 109 Commercial (67056/49,99 €) in 1:24 als Bausatz aus 184 Teilen an



Revell G: Land Rover

... findet man bei Austro Modell

anschaubare, kleine (803/8 €) und große Halteschalen (804/12 €) für den Lenz-Handregler LH-101, die eine sichere Aufbewahrung an der Anlagenkante ermöglichen



AustroModell: Halteschalen

... bringt Busch den Multicar-M22-Kipper/Pritsche als Formneuheit in N (211014403/-4) und TT (-5501/-2) für je 21,49 Euro heraus



www.vgbahn.shop

Jetzt für den Newsletter anmelden und nichts mehr verpassen!



NEU

bei uns im Sortiment:

Bahnhof Lederhose/ Thür.
Maßstab 1:160
Art.- Nr.: LC-160-014



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

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



■ Die Nenngröße Om erfreut sich zurzeit wachsender Beliebtheit

Kleine Bahn mit großem Auftritt

Dem speziell auf die Schmalspur-Nenngröße Om ausgerichteten Sortiment „Schnelli's Meter“ ist es zu verdanken, dass Fahrzeugmodelle im Maßstab 1:45 auf 22,5-Millimeter-spurigem Gleis mehr und mehr Anhänger finden

Zwei mal zwei sind vier – will heißen: Ein Modell der Nenngröße O misst in Länge, Breite und Höhe doppelt so viel wie ein vergleichbares Modell in H0. Ergo braucht es deshalb viermal so viel Platz auf der Anlage, was natürlich auch für das Zubehör gilt. Diese schlichte Tatsache muss jeder, der sich wie der Autor dieses Beitrags an den Umstieg vom Maßstab

1:87 auf 1:45 heranwagt, erstmal verdauen. Doch wie beim vertrauten Maßstab 1:87 gibt es auch in der doppelten Nenngröße ein charmantes Angebot, um Platzprobleme minimieren zu können: Bei der Schmalspur im Maßstab 1:45 (auf den man sich in Deutschland statt des rechnerisch korrekten 1:43,5 inzwischen geeinigt hat) lassen sich zwei Vorteile überzeugend kombinieren: Einer-

Episode am Rande

Nicht alle Modellbahnfans stehen der Nenngröße O aufgeschlossen gegenüber. Auch der Darmstädter Modellbahnhändler meines Vertrauens hatte auf mein Bekenntnis zu O gleich eine Formel parat: „Null – das ist doch nichts Halbes und nichts Ganzes!“ Modellbahngeschichtlich mag das ja stimmen: Das Halbe ist Halb-Null (H0), das Ganze die klassische Spur 1. Also könnte man O ja durchaus auch als Spur der Mitte bezeichnen ...

KH

seits kann man auf einer Regal- oder Zimmeranlage noch genügend Betrieb machen, andererseits stehen die Modelle in einem fürs Schauen und Greifen verlockenden Format vor einem.

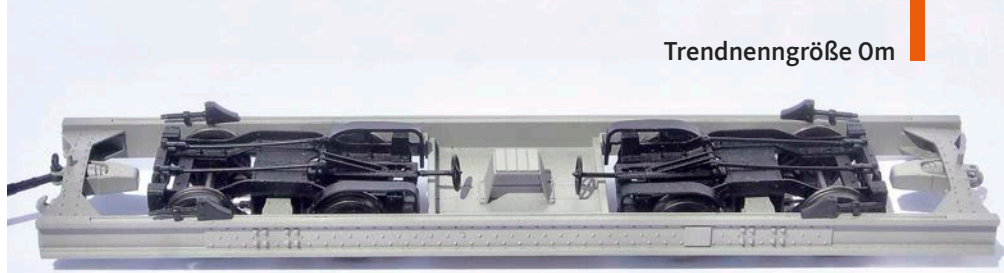
O-Schmalspurbahnen im Rückblick

Bisherige Ausflüge der Modellbahnindustrie in die O-Schmalspurwelt peilten meist das Kin-



**Om-Anlagenmotiv nach Vorbild-
szenen der ehemaligen Hohen-
limburger Kleinbahn mit dem
Schnellenkamp-Modell des Diesellok-
typs MV 8 als Zugmaschine für die
Rollwagenüberführung** Martin Knaden

derzimmer an – etwa die einstige Billerbahn, der „Hit-Train“ von Faller, das zwischen 1970 und 1972 von Märklin produzierte Minex-Programm sowie Fleischmanns von 1992 bis 2008 angebotenes Sortiment „Magic Train“. Zumindest Märklin und Fleischmann orientierten sich beim Rollmaterial an realen Vorbildern: Märklin an württembergischen Zügen aus der Nachbarschaft wie SWEG, Jagsttal, WEG oder Albähnle, Fleischmann an bekannten österreichischen Fahrzeugen wie der Dampflokomotive „Stainz“. Die Fahrzeuge beider Marken ließen sich entsprechend den Originalen der 750-Millimeter-Spur auf vorhandenen H0-Gleisen fahren – die Nenngröße lautete also Oe. Ambitionierte Modellbahner haben über Jahre hinweg besonders die Fleischmann-Produkte genutzt, um daraus gewitzt und gekonnt bastelnd vorbildgerechte Fahrzeuge entstehen zu lassen. Do it yourself lautete also bislang die Devise des Modellbaus im Maßstab 1:45, unterstützt von einer Reihe engagierter deutscher Klein-



Der Om-Rollwagen von Schnellenkamp basiert auf einem Vorbildfahrzeug des einstigen Dortmunder Schienenfahrzeugherstellers Both & Tillmann. Kuppelbäume und Radvorleger gehören zum Lieferumfang

Auf ein Wort!

Drei Fragen an Michael Schnellenkamp



Stolz präsentiert Michael Schnellenkamp den Prototyp des im Sortiment „Schnelli's Meter“ geplanten Wismarer Schienenbusses Werk

eisenbahn magazin: Wann und wie kam es zu Ihrer Idee, die Regelspur in 1:45 durch Schmalspur zu ergänzen?

Michael Schnellenkamp: Vor zwei Jahren wollte ich mir eine Anlage bauen, um meine Modelle fahren zu lassen, doch es war nicht genug Platz vorhanden. So kam ich auf Schmalspur, denn Regelspurwagen auf Rollwagen – das passt.

em: Das Vorbild Ihres ersten Lokmodells stammt aus Hohenlimburg, doch die nächsten Projekte thematisieren andere Bahnen, weshalb eigentlich?

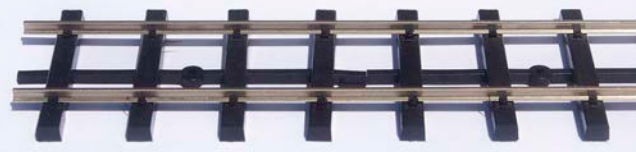
Schnellenkamp: Ich möchte mich ganz bewusst nicht auf eine Region konzentrieren. Meiner Erfahrung nach sind Schmalspurbahner weniger an einer bestimmten Strecke interessiert, sondern achten eher darauf, dass ihnen das Modell gefällt.

em: Wo lassen Sie die Modelle fertigen und in welchen Seriengrößen?

Schnellenkamp: Ich habe verlässliche Produktionspartner in China, wo fast alles hergestellt wird mit Ausnahme der geplanten Straßenbahn, die wird hierzulande gebaut. Von der Diesellokomotive MV 8 habe ich bis jetzt rund 300 Modelle verkauft. Von den Güterwagen wird es insgesamt 1.100 Exemplare geben, von der Dampflokomotive vielleicht nur 200.

Das Gespräch führte Klaus Honold

Auch Om-Gleismaterial gehört zum Sortiment „Schnelli's Meter“, wobei ausschließlich Bausätze aus Schwellenjochen und 914 Millimeter langen Schienenprofilen Code 100 angeboten werden, deren Montage recht einfach ist Klaus Honold (2)



serienhersteller wie AHA, Addie oder KS Modelleisenbahnen.

„Schnelli's Meter“ am Start

Das könnte nun anders werden. Denn seit geraumer Zeit gibt es „Schnelli's Meter“ als ein auf konsequente Konsolidierung ausgerichtetes Om-Programm der Busecker Modellbahnmarke Schnellenkamp. Der Name sagt es schon: Hier geht es um Meterspur für Null-Enthusiasten. Von Beginn an war bereits alles Nötige lieferbar: eine Lok, Rollwagen, Gleise, Weichen und Zubehör. Und das Wichtigste: Bei den Fahrzeugen handelt es sich um Fertigmodelle in jenseits von Kleinserien gefertigten Stückzahlen. Zugute kommt Inhaber Michael Schnellenkamp die langjährige Erfahrung als Hersteller hochwertiger Modelle

für die O-Regelspur. Gemessen an dem, was die geduldige und in Bescheidenheit geschulte 1:45-Schmalspurszene gewohnt ist, darf man diesen Auftritt als veritablen Paukenschlag werten.

Damit ist eine Vision Wirklichkeit geworden, für die ein Pionier der Om-Szene in den zurückliegenden Jahren unermüdlich getrommelt hat: Otto O. Kurbjuweit. Er ist Modellbahner, Medienmacher und Missionar. Vor allem mit seiner zwischen 1994 und 2006 vierteljährlich erschienenen Zeitschrift „Mittelpuffer“ warb er für die kleinen Bähnchen im großen Maßstab um Sympathien. Gemeinsam mit seinem Co-Autor Herbert Fackeldey und Mitarbeitern wie dem Schweizer Hans Waldburger informierte er über faszinierende und famose Vorbildsituationen,



O & K-Dieselloktyp MV 8, wie er in fünf Exemplaren bei der Hohenlimburger Kleinbahn bis 1983 durch das Nahmortal fuhr und rund 40 Gleisanschlüsse der Industrie mit auf Rollwagen aufgeschmelzten DB-Güterwagen bediente. Eine dieser Loks wird heute bei der Märkischen Museumsbahn in Hünigshausen unterhalten

Dieter Junker/Slg. Eisenbahnstiftung

Nachgerüstet mit einer Lokführerfigur von Real-Modell und versehen mit leichten Patinaspuren ist die Schnellenkamp-Stangendiesellok fit für den Anlageneinsatz *Klaus Honold (2)*

vergessene Bahnen, kuriose Hoch- und Kunstbauten, zeichnete Anlagenvorschläge und maßstabsgetreue Typenskizzen oder verfasste Reportagen von Szenetreffen wie der inzwischen renommierten Schmalspur-Expo. All das gelang ihm in einem oft komisch-verschmökten Erzählton, der dem Pittoresken der vorgestellten Eisenbahn-Idyllen („Schmalspur, wie wir sie lieben“) durchaus gerecht wurde. In Büchern und Broschüren veröffentlichte OOK hilfreiche Modellbahnlektüre und porträtierte die von ihm gebaute Braunlage-Andreasberger Eisenbahn. In der edition jaffa erscheint derzeit Kurbjuweits „Anlagen Design Journal“. Unter dem Label Jaffas Moba-Shop sind eigens entworfene Laser-cut- und 3D-Druck-Bausätze von Rollmaterial und Zubehör erhältlich, aber auch Produkte von Zubehörherstellern wie Busch, Joswood, Stangel, Weinert und anderen im Vertrieb zu finden.

O & K-Diesellok als Debütmodell

Schnelli's Meter erhielt eine perfekte Bühne für den ersten Auftritt: die viel beachtete Om-Segmentanlage von Johannes Otterbach und Markus Kost nach dem Vorbild der Hohenlimburger Kleinbahn, die im September 2022 auf der Bussecker-Om-Ausstellung zu sehen war und auch im Internet bei YouTube als Filmdokument zu entdecken ist. Auf dieser Anlage zog Schnelli's erste

» Nach Alpin Line von Roco/Fama-Utz ist „Schnelli's Meter“ ein neuerliches Om-Debüt

Lok ihre Runden – das Modell jenes Dieselloktyps MV 8 von Orenstein & Koppel, der einst in fünf-facher Ausfertigung bis 1983 rollwagenbehängt das sauerländische Nahmortal hinauf- und hinab-tuckerte sowie fleißig in den Fabrikhöfen rangierte.

Schnellenkamp ist mit der knuffigen, zweiachsigen Stangendiesellok eine exzellente Miniatur des



Vorbilds gelungen, die etwaige Spielzeuganmutungen weit hinter sich lässt. Da sitzt jedes Detail: Das seidenmatt lackierte Kunststoffgehäuse zieren dünne Handläufe aus Draht, die glasklaren Fenstereinsätze feine Scheibenwischer, die Fronten Bremsschläuche und die Halterung für die Kabel der Vielfachsteuerung, Warnhorn und Hutzen auf der Motorhaube bestehen hingegen aus recht bruchempfindlichem Kunststoff. Die Beschriftung ist vollständig und ohne Tadel.

Der Rahmen aus Metall verleiht dem Modell eine komfortable Eigenmasse von 310 Gramm. Das Maschinchen bewegt sich auf filigranen Speichenrädern mit minimalen Spurkränzen, und wie es fährt, ist die reine Freude: im Schrittempo beginnend bis zu einer ungerechneten Höchstgeschwindigkeit von etwas über 30 km/h. Dabei lässt der Antrieb trotz Schmierung und geölter Motorlager ein beständiges Rasseln hören. Das nimmt man bei eingeschaltetem Sound jedoch nicht mehr wahr. Und dieser hat es in sich – angefangen bei dem Gag, den ersten Motorstart ersterben zu lassen. Alles,

was die Lok danach von sich gibt, entspricht absolut dem Vorbild, das heute noch bei der Märkischen Museumsbahn in Aktion zu erleben ist.

Durch ganz vorsichtiges Hebeln an den Rastnasen des Führerhauses löst sich das Gehäuse vom Chassis. Das bietet die Gelegenheit, um den gut detaillierten Führerstand farblich etwas aufzuhübschen und eine Lokführerfigur einzukleben. Ein zu den Armaturen passendes 1:45-Figürchen erhält man zum Beispiel bei Real-Modell. Erhältlich ist die MV 8 übrigens in mehreren Ausführungen zu jeweils 600 Euro: als Loks 2 (Artikelnummer 7245) und 3 (-46) der Hohenlimburger Kleinbahn sowie als Loks von Wandsbeker Industriebahn (-40), Steinhuder Meerbahn (-41), Sauerländer Kleinbahn (-48) und Appenzellerbahn (-43).

Mögliche Kupplungssysteme

Schnellenkamp liefert das Diesellokmodell zwar mit Kadee-Kupplungen aus, doch können diese gegen die beiliegenden Trichterkupplungen von ZT-Modellbahnen getauscht werden. Mit den Kadee-Kupplungen werden sich die

bereits angekündigten Om-Güterwagen nach Bruchhausener DEV-Vorbild anhängen lassen. Außerdem kann man einen Dorn aufklipsen, in den sich die Kuppelbäume der Rollwagen einhängen lassen. Die ZT-Kupplung entspricht hingegen den Hohenlimburger Originalen. Sie muss jedoch aus diversen Einzelteilen zusammengesetzt werden. Außerdem können die Kuppelbäume darin nur eingesteckt werden, wenn die Ösen vorher zurechtgefeilt wurden. Erst dann werden sie durch das Häkchen im Trichtermaul sicher gehalten.

Rollwagen und Gleissystem

Bereits erhältlich ist auch ein Rollwagen, der einem von der einstigen Dortmunder Firma Both & Tillmann gelieferten Typ mit 7,50 Metern Bühnenlänge entspricht (7230/150 €). Schnellenkamp fertigt ihn als schweres und gleichwohl leichtgängiges Metallmodell mit äußerst filigranen Drehgestellen. Ausgeführt ist er als handgebremstes Fahrzeug mit mittig positioniertem Bremsersitz, wobei die zierlichen Handräder recht empfindlich sind. Angeboten wird der Rollwagen hellgrau lackiert, sodass er leicht patiniert werden kann. Beschriftungssätze liegen bei. Der Clou sind die magnetisch haltenden Radvorleger, die sich problemlos an die Spurkränze der zu transportierenden Regelspurwaggons heranschieben lassen. Auch ein Gleissystem gehört bereits zu Schnell's Sortiment – zu haben als 914 Millimeter langes Flexgleis mit Code-100-Profilen im Viererpack als Bausatz (7960/70 €). Linke und rechte Weichen ergänzen das Angebot für den Gleisbau (7965/-66, je 135 €). Sogar von Swedtram übernommene Rillengleisprofile samt Schwellenbändern und Montagelehren sind zu haben. Schließlich fuhr die Hohenlimburger Kleinbahn ja fast nur im Straßenraum oder über Werkhöfe.

Straßenbahn-Güterverkehr

In Arbeit ist ein Talbot-Triebwagen der Aachener Straßenbahn, der die in den 1920er-Jahren beschaffte Serie 1–40 repräsentiert. Es ist ein dreifenstriger Zweiachser mit Schleppdach, der einfach typisch für die Trams der Zwischenkriegszeit war und so oder ähnlich in fast allen deutschen Straßenbahnbetrieben eingesetzt wurde. Schnellenkamp hat ihn als Vorbild ausgewählt, weil er für seine eigene Anlage ideal passte – und das werden wohl demnächst viele Om-Bahner behaupten. Erst recht, weil damit auch Straßenbahn-Güterverkehr möglich wird, wie er im Westen Deutschlands in vielen Städten üblich war. Oft kam mit der „Bimmel“ die Kohle zu den Kraftwerken. In dieser Hinsicht lohnt sich für Modellbahner ein Blick in Wolfgang R. Reimanns Standardwerk „Straßenbahn und Güterverkehr zwischen Rhein, Ruhr und Wupper“. Die nötigen Oberleitungsmasten kann man im Om-Shop von Schnellenkamp bestellen. Diverse Om-Güterwagen sind schon im Programm gelistet.



Nächstes Om-Projekt von „Schnelli's Meter“ ist der Talbot-Triebwagen der Aachener Straßenbahn nach einem Vorbild der in den 1920er-Jahren beschafften Serie 1–40

Klaus Nahr

Meine Sicht auf die Dinge

Bereicherung auf schmaler Spur

Wer meint, es gäbe doch schon alles, der sieht – um im Bild zu bleiben – nur die eingefahrenen Gleise. Doch das Modellbahn hobby taugt jederzeit für Innovationen – um so mehr, da inzwischen der sogenannte Corona-Hype abgeebbt ist, sprich die angebliche Flucht vorm Virus in den Bastelkeller. So oder so: Was Michael Schnellenkamp mit „Schnelli's Meter“ auf die Beine, pardon Gleise gestellt hat, verdient Achtung und Lob! Natürlich wird Schmalspur immer eine Nische bleiben – egal in welchem Maßstab. Doch wer Mut und Interesse zeigt, wird auch Erfolg haben. Das hat vor Jahren schon Bemo mit seinem HOe-Sachsen-Programm bewiesen und unterstreicht aktuell Tillig mit seinem H0m-Harzbahn-Sortiment. Da Loks im Harz wie auch in Sachsen glücklicherweise weiterdampfen, stehen deren Modellnachbildungen nach wie vor im Fokus.

Doch in den industriellen Kerngebieten Westdeutschlands gab es einst genauso viele und vielfältige Schmalspurbahnen wie in den ostdeutschen Zentren. Was

hatte Niedersachsen für tolle Bahnen, von den Nordseeinseln mal ganz zu schweigen. Allein, was einst dicht beieinander auf der Kreis Altenaer Eisenbahn, der Plettenberger Kleinbahn, der Iserlohner Kreisbahn und der Kleinbahn Haspe-Voerde-Breckerfeld dampfte, quietschte und rumpelte, könnten Dutzende von Hobbykellern oder Ausstellungshallen füllen. Schnellenkamp hätte sich also locker an den Bähnchen nur einer Region abarbeiten können. Er tut es nicht – und das ist geschickt, denn so spricht er auch die Sympathisanten anderer Strecken und Regionen an. Macht es denn nicht auch die älteste und erfolgreichste deutsche Schmalspur-Museumsbahn ebenso – der DEV in Brauchhausen-Vilsen? Dieser Erfolg sei auch „Schnelli's Meter“ gegönnt – allein schon, weil er die Modellbahnszene innovativ und ungewöhnlich bereichert. KH



**Om-Bahnfan
Klaus Honold**

Für die nahe Zukunft verspricht „Schnelli's Meter“ einen Wismarer Triebwagen (vielen bekannt als „Schweineschnäuzchen“), eine V 29 (beim Vorbild auf den Pfälzer Schmalspurbahnen, der Walhallabahn und heute beim DEV unterwegs) sowie eine Dampflok der Baureihe 99⁷²⁰, die einst das Odenwald-Züge von Mosbach nach Mudau zog. Allerdhand Fahrzeuge also für eine Nengroße, die

bis vor Kurzem noch gar nicht weit verbreitet war. Schon mit dem, was jetzt erhältlich ist, lässt sich eine abwechslungsreiche Schmalspurbahnanlage betreiben. Wenn Schnellenkamp seine Vorhaben weiterhin so zielgerichtet umsetzt, dann könnten – um auf die eingangs erwähnte Rechnung zurückzukommen – zweimal die Hälfte sogar etwas mehr als das Ganze ausmachen. Klaus Honold

■ Modellbau von Birken, Buchen, Eichen und anderen Laubbaumarten

Himmliche Bäume

von Meisterhand gefertigt

Der Modellbauer Uwe Teichmann hat sich auf die Gestaltung von Bäumen für die Modellbahnanlage spezialisiert. Eines seiner Seminare haben wir besucht – nicht nur, um vom Meister zu lernen, sondern um allen Lesern diese Handwerkskunst nahezubringen

Diese prächtigen Buchen im Herbstlaub vor einem Caféhaus stammen aus der Werkstatt eines erfahrenen Seminar-Teilnehmers



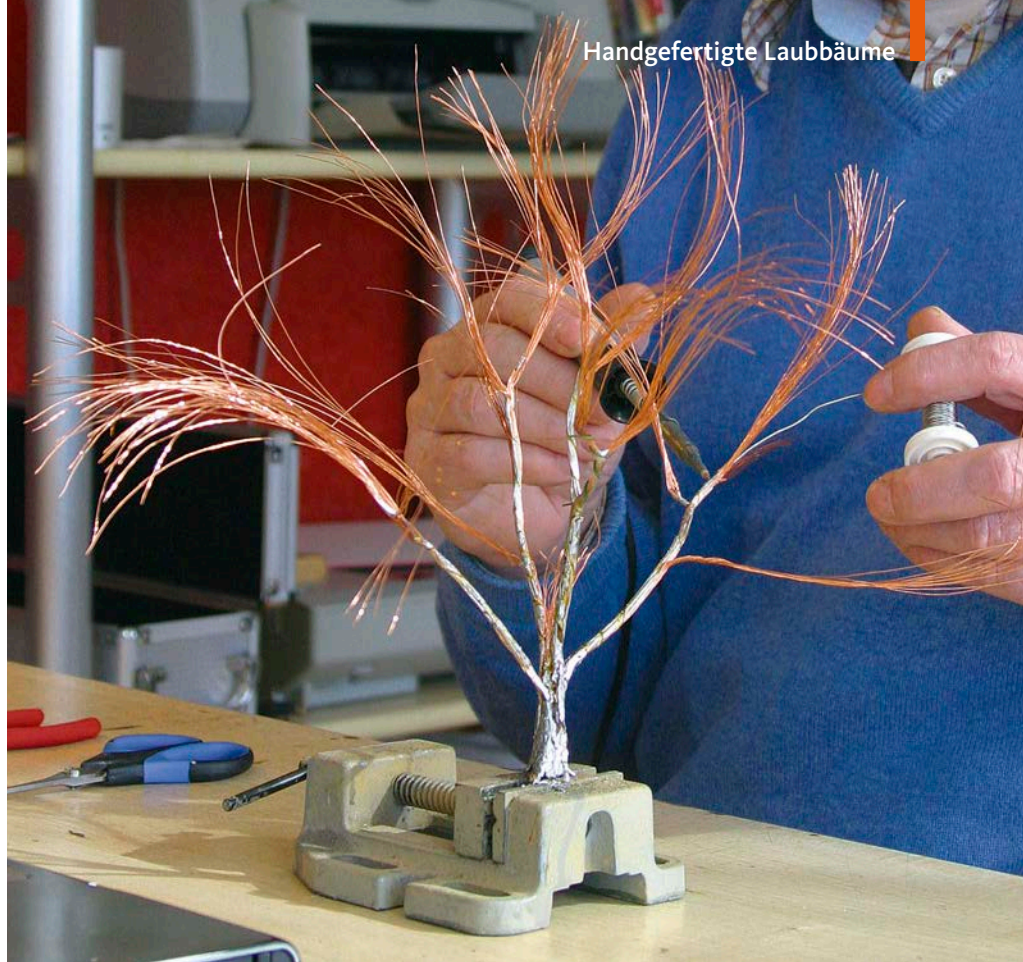
Das Werden und Wachsen eines aus Kupferdraht und sehr viel Grün bestehenden Baumes braucht so manche Stunde. Das Ergebnis: Viele Ohs und Ahs von Kennern und Bewunderern. Lesen Sie diesen Artikel also nur, wenn Sie Ihre Modellbahnanlage mit perfekten Bäumen optimieren möchten und bereits sind, dafür viel Zeit zu investieren. Die Kunst des Eigenbaus von Bäumen in jeglicher Größe bedeutet auch Kenntnisse darüber zu haben, wie belaubte und auch unbelaubte Bäume im Original aussehen. Das Interessante an echten Bäumen wie beispielsweise der Birke ist, dass es in der Natur Millionen Varianten gibt – jeder Baum ist ein anderes gewachsenes und geformtes Unikat. „Das bedeutet, ...“, doziert der Modellbauer Uwe Teichmann während seines Baumbau-Seminars, „... dass man in Prinzip die Baumkrone in jeder beliebigen Form gestalten kann, wenn die Wuchsform der entsprechenden Baumart eingehalten wird. Denn von jedem Miniaturbaum gibt es in der Welt ein großes Abbild.“ Ziel des Seminars war der Bau verschiedener HO-Gewächse, angefangen bei einer Birke.

Laubbaumbau für die HO-Anlage

Der Stamm eines Birkenbaums besteht aus blanken Kupferdrähten von 0,25 Millimetern Durchmesser. Diese werden 30 Mal um ein biegsames Kunststofflineal von 30 Zentimetern Länge gewickelt. Bei leichter Durchbiegung des Lineals werden die Drahtbündel entfernt und an den oberen und unteren Enden leicht verdreht. Mit Blumenbindendraht wird das Kupferdrahtgewirr drei Zentimeter von unten beginnend fest umwickelt. Der gesamte Strang wird auf 25 Zentimeter eingekürzt, wobei die abgeschnittenen Kupferdrähte für die späteren Astnachbildungen aufzubewahren sind.

Des Wurzels Lösung

Auch das untere Ende des Baumes (eigentlich ist das ja dessen Anfang) sollte gestaltet werden – also die Wurzel samt Stammansatz. Dazu wurde ja ein Bereich von drei Zentimetern vom Bindendraht ausgespart. Immer fünf bis sechs der außen liegenden Drähte werden mit einer Flachzange zusammengefasst und verdreht. Das ergibt schließlich sechs oder fünf Wurzelstränge, die auf einen halben Zentimeter zurückgeschnitten werden. Die übrigen Kupferdrahtenden in der Stammmitte werden ebenfalls zusammengefasst, verdreht und verlötet, sodass sie einen formstabilen Zapfen ergeben, der später in eine Grundbohrung auf der Anlagen- oder Dioramengrundplatte eingeleimt werden kann. Die Wurzelstummel und der gesamte Stamm bekommen einen Lötinnüberzug. Ist alles abgekühlt, kann der bis dahin stabilisierende Blumenbindendraht entfernt werden.



Einlöten von Ästen an einem großen Laubbaum, dessen Stamm im Schraubstock arretiert ist

Auch andere Laubgewächse sind Gegenstand der Teichmann-Baumbau-Seminare Heinz Bulowski (3)

Tipps am Rande

Nur für dicke Drähte sollte ein Seitenschneider verwendet werden. Bei dünnen Drähten empfiehlt sich eher der Einsatz einer scharfen Schere, denn Zangenschnitten hinterlassen unerwünschte Grate an den Drahtenden. **HB**



Baumbau Schritt für Schritt



Die Kupferdrahtbündel werden mittels Blumenbinde- drahtumwicklung stabilisiert



Die Äste werden aus kurzen verdrehten Drahtbündeln vorbereitet und eingelötet



Zu Demonstra- tionszwecken auf der Anlage platzierter Stamm mitsamt Wurzelansatz



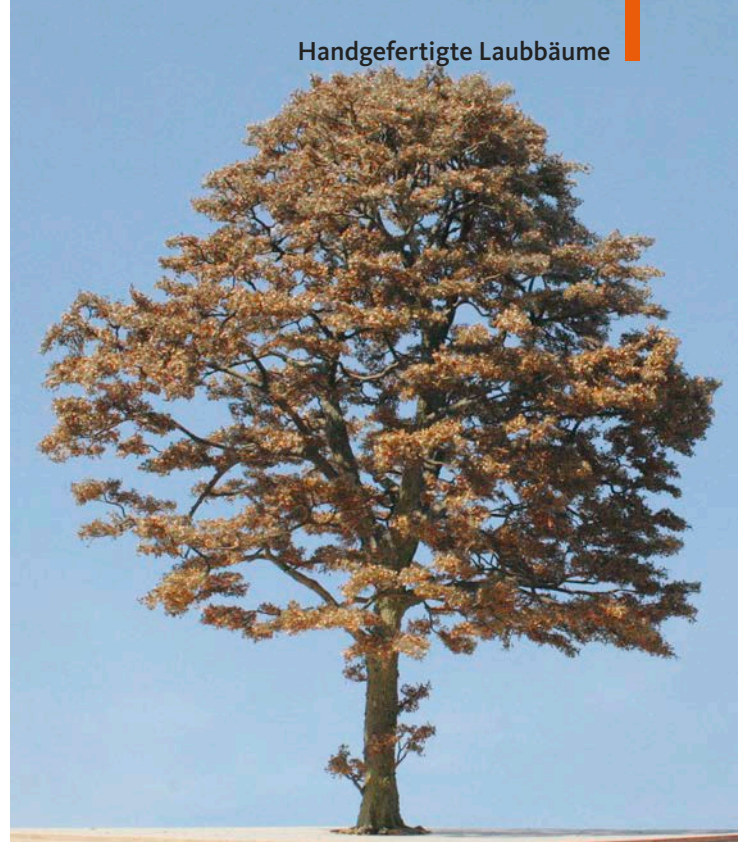
Fertige Birkenrohlinge, die so natürlich als Winterbäume auf der Anlage stehen können



Die Belaubung eines Baum- modells ist grundsätzlich von unten nach oben vorzunehmen



Das Ergebnis vieler Stunden geduldiger Arbeit ist solch eine prächtige Birke



Handgefertigte Laubbäume

Der Baumrohling wird in einen Schraubstock gespannt. Drei bis vier Zentimeter über der Wurzel beginnend werden nun die Äste angesetzt. Jeder Ast besteht aus sechs bis acht 0,25-mm-Drähten von etwa fünf Zentimetern Länge, die verdreht und ungleichmäßig versetzt an den Stamm gelötet werden. Immer wenn ein Ast fertig ist, sollte er mit Lötzinn stabilisiert werden. Die Kupferdrähte dürfen danach nicht mehr sichtbar sein. Am oberen Ende des Stamms ist dieser zu verjüngen. Dazu werden einige Drähte vom Stamm weggebogen, zu feinen Verästelungen für die Baumspitze verdreht und entsprechend gekürzt. Um den Stamm authentisch zu gestalten, wird an einigen Stellen ein Lötzinntropfen aufgesetzt und platt gedrückt bzw. -gefeilt, was den Stumpf eines abgesägten Asts darstellen soll.

Farbenfrohes Finale

Der komplette Rohling wird mit Heki-Betonfarbe gestrichen. Alternativ kann auch der Airbrush benutzt werden. Viele Birken haben eine gekerbte Rinde. Um diese zu imitieren, wird der Stamm mit Acrylmodellierpaste bestrichen und mit einem Modellierspatel bearbeitet. Das Farbfinish erfolgt schließlich mit weißer Marabu-Wasserfarbe. Ist diese trocken, werden mit einem Pinsel die für Birken typischen mattschwarzen Rindenflecken aufgetupft und die dünnen Enden der Äste und Zweige mit ockerbrauner Revell-Wasserfarbe bestrichen. Die künftige Schattenseite des Baums und alle unteren Astansätze können final noch mit verdünnter grüner Wasserfarbe benetzt werden, was eine leichte Vermoosung andeuten soll. Für die Belaubung des Baumes empfiehlt sich entsprechendes Belaubungsfließ der Sorten Sommer

Derartige Solitärbäume mit besonderen Wuchsformen und üppiger Belaubung erfordern viel Muße und Geduld, werden aber auch zum Hingucker auf jeder Anlage Heinz Bulowski (10)



Anzeige



Das Mega-Familienevent

38. Internationale Modellbahn-Ausstellung & 13. Märklin Tage

Alles rund um die große und kleine Eisenbahn auf 49.000 m²
Spiel & Spaß – 3 Tage lang!

Fr. & Sa. 09:00-18:00 Uhr
So. 09:00-17:00 Uhr

www.maerklin.de/ima

oder Herbst von Silflor bzw. miniNatur. Mit einer Schere werden drei Millimeter breite und 15 Millimeter lange Streifen zugeschnitten, leicht auseinandergezupft, mit der Klebstoffsorte UHU hart auf die Endstücke der Äste geleimt und mit einem Holzspieß in Form gebracht und ange-drückt. Dabei wird der Baum von unten nach oben belaubt – nicht umgekehrt. Heinz Bulowski

Anm. d. Red.: Das in diesem Beitrag erwähnte Baumbau-Seminar fand bei einem Modellbahn-Fachhändler für dessen Kunden statt. Wer einen ähnlichen Lehrgang besuchen möchte, sollte bei Händlern oder Zubehörherstellern an-fragen, wo solche Schulungen angeboten werden.

Buch & Film

Mit Dampf von Dresden ins Erzgebirge, Arne und Frank Wußling – 128 S., 149 Farb-Abb. – 24,80 € – Graphische Werkstätten, Zittau – ISBN 978-3-946165-57-6



Bücher über die letzten Jahre des Dampfbetriebs in Sachsen gibt es bereits einige – sowohl gute als auch schlechte. Zu den wirklich guten Publikationen zählt der vorliegende Bildband, der die Zeit zwischen 1971 und dem Ende des Dampfbetriebs beleuchtet, wobei sich die Autoren auf den Normalspurbetrieb konzentrieren – eine meines Erachtens richtige Entscheidung, denn über die sächsischen Schmalspurbahnen gibt es wahrlich schon genug Literatur.

Die Dampfreise im Buch führt von Dresden über Meißen, Nossen, Döbeln, Waldheim und Karl-Marx-Stadt nach Aue und Umgebung, womit die wichtigsten Dampfstützpunkte abgedeckt sind. Zwar findet man auch die aus anderen Werken bekannten Motive, doch werden hier obendrein unbekannte Fotos geboten. So sieht man beispielsweise die Baureihe 86 nicht nur zwischen Schlettau und Crottendorf, sondern zudem auf diversen anderen Strecken im Güter- und Reisezugdienst. Auch die in Büchern oft etwas vernachlässigte

Baureihe 35 ist auf zahlreichen Fotos zu sehen – und das mit hochinteressanten Zuggarnituren, die Anregungen für den Modellbahner liefern. Besonders sehenswert sind unter anderem die zahlreichen Nachtaufnahmen von markanten Bahnhöfen. Lobenswert zudem, dass nicht nur Dampfzüge von rechts nach links oder umgekehrt durch die Landschaft fahren, sondern auch viele Bahnhofsaufnahmen zu sehen sind, an deren Details man sich kaum sattsehen mag.

Die Wiedergabequalität der alten Farbaufnahmen ist durchweg gut. Dass man vielen Bildern ihre ORWO-Herkunft ansieht, macht die Fotografien erst recht authentisch. Ein besonderes Lob verdienen die Bildunterschriften, die nicht nur Lok- und Zugnummer sowie Ort und Aufnahmezeitpunkt nennen, sondern auch auf Details hinweisen – sei es in Sachen Zugbildung oder sonstiger Besonderheiten. Summa summarum ein Bildband, den man immer wieder gerne zur Hand nimmt – ganz gleich, ob man damals dabei war oder nicht. MW

Unvergessene Schambachtalbahn, eine nostalgische Reise von Ingolstadt nach Riedenburg – Leonhard Bergsteiner – 132 S., 65 Farb-/82 Schwarzweiß-Abb. – 19,99 € – Sutton Verlag, Erfurt – ISBN 978-3-96303-451-0

Ein typisches Porträt einer Nebenbahn liegt hier vor, angereichert um ergänzende Kapitel über die Geschichte der Eisenbahn und seiner Dienststellen in Ingolstadt sowie andere Themen, die zur Beschreibung der Strecke Ingolstadt – Riedenburg passen. Chronologisch wird die Geschichte der Strecke beschrieben,



von den Planungen über den Bau, die Betriebsabwicklung bis hin zur typischen Stilllegung erst des Personenverkehrs im Jahre 1972 und schließlich der etappenweisen Einstellung des Güterverkehrs bis hin zum Umbau der Bahntrasse zu einem Radweg. Interessante Aufnahmen aus allen Epochen des Bahnbetriebs zeigen, wie man einst auf Schienen nach Riedenburg unterwegs war. Für Abwechslung sorgen alte Fahrpläne, Streckenkarten, Gleispläne und andere Faksimiles. Die Beschreibung einer Fahrt über die komplette Strecke kurz vor Einstellung des Betriebs rundet den empfehlenswerten Band ab. MW

125 Jahre Dresdener Hauptbahnhof – Sebastian Werner – 144 S., 19 Farb-/213 Schwarzweiß-Abb. – 39,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6437-9

Chronologisch werden in diesem Buch Entstehung und Entwicklung des berühmten Bahnhofes nachgezeichnet, nicht ohne einleitend auf die Geschichte Dresdens einzugehen. Vom ersten Bahnhof der Leipzig-Dres-



dener Eisenbahn-Compagnie führte der Weg über den späteren Böhmschen Bahnhof bis zum Hauptbahnhof, wie wir ihn heute kennen. Von dessen Bau und über die ersten Betriebsjahre wird ausführlich in Wort und Bild berichtet. Neben zahlreichen Aufnahmen vom Bahnbetrieb kommen auch straßenseitige Motive und Bilder vom Inneren des Empfangsgebäudes nicht zu kurz. Auch das engere Bahnhofsvorfeld wird porträtiert. So kann man den einfahrenden Henschel-Wegmann-Zug ebenso bestaunen wie rangierende P 10 oder die Baureihe 19 sächsischen Länderbahn-Ursprungs. Das Folgekapitel behandelt die Zerstörung des Bahnhofes während des letzten Krieges und dessen Wiederaufbau, gefolgt vom umfangreichen Kapitel zum Betrieb bis 1989. Da findet der Leser klasse Fotos von den Baureihen 01, 01st, 38, V 180, aber auch von Trieb- und Doppelstockzügen sowie der seinerzeit modernen E 42. Ein Farbkapitel berichtet über den Betrieb bis heute samt der Flutkatastrophe von 2002. Ein interessanter Schlussakkord zeigt Luftaufnahmen und Besonderheiten am und um den Bahnhof. Für Dresden- und Bahngeschichtsfans ist dieses Buch schier unverzichtbar. WB

Weltkulturerbe in Österreich: Die Semmeringseisenbahn, Erhalten und

Weiterhin erreichen uns:



Eisenbahnen in Bayern, Die Regionalstrecken – Christoph Riedel – 117 S., 167 Farb-Abb./3 Streckenkarten – 24,90 € – Podszun Verlag, Brilon – ISBN 978-3-7516-1063-6

Thüringer Bergbahn, Die Oberweißbacher Bergbahn – Günter Kretschmar – 95 S., 30 Farb-/15 Schwarzweiß-Abb. – 6,95 € – Rhino Verlag, Ilmenau – ISBN 978-3-95560-091-4

Dä Zuch kitt, Teil 2: Bahnhof Gerolstein, Tor zur Westeifel – Bernd Kruse – 52 S., 22 Farb-/27 Schwarzweiß-Abb. – 3,00 € – IG Westeifelbahn e. V., Zum Sperberwäldchen 12, 54634 Bitburg

Faszination Güterverkehr, Bahnhofsanlagen/Ladegüter/Fahrzeugumbauten (MIBA Spezial 140) – Autorenteam – 100 S., 372 Farb-/16 Schwarzweiß-Abb. – 12,90 € – Miba/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-96453-673-0

Unterwegs mit dem DMV, Sonderfahrten in der Rbd Magdeburg – Dirk Endisch – 96 S., 55 Farb-/56 Schwarzweiß-Abb. – 20,00 € – Verlag Endisch, Stendal – ISBN 978-3-947691-26-5

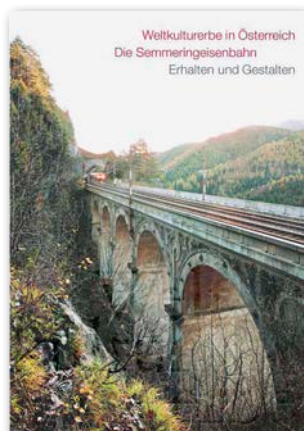
Bahn-Jahrbuch Schweiz 2023, Fakten, Zahlen, Hintergründe – Ronald Gohl – 160 S., 187 Farb-/Schwarzweiß-Abb. – 36,90 CHF – Edition Lan, Bäretswil/Schweiz – ISBN 978-3-906909-31-8

Mit der Eisenbahn von Hamburg nach Berlin, 175 Jahre Schienenverkehr zwischen Haupt- und Hansestadt – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – EK-Verlag, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg

101 Dinge, die man über das DB Museum wissen muss – Stefan Friesenegger – 192 S., 90 Farb-Abb. – 14,99 € – GeraMond Media, München – ISBN 978-3-95613-459-3



gestalten – Autorenteam – 354 S., 144 Farb-/33 Schwarzweiß-Abb. – 39,00 € – Birkhäuser Verlag, Basel/Schweiz – ISBN 978-3-0356-2454-0



Im Mittelpunkt dieses Druckerzeugnisses steht nicht der Bahnbetrieb selbst, sondern die Bahnstrecke als Gesamtkunstwerk, deren Auswirkung auf Landschaft, Umgebung und ihr Weg zum Weltkulturerbe bzw. davon abgeleitet die Einflüsse auf Betrieb und Erhalt der klassischen Gebirgsstrecke. Thematisiert wird auch der Bau des Semmering-Basistunnels. Betrachtet werden hier Planungsphase mit Trassenfindung und Betriebsprognose, wobei auch Belange zum Schutz des Weltkulturerbes Semmeringbahn zu berücksichtigen waren. Begleitet wird der Band von mehreren doppelseitigen Aufnahmen von Teilen der Bahntrasse und ihren Kunstbauten. Aber auch Gebäude, die eng mit dem Schicksal der Gebirgsbahn verwoben sind, wie beispielsweise Hotels, kommen

ins Bild. Den Abschluss bildet eine Übersicht zur bisher erschienenen Semmeringbahn-Literatur. WB

Gearkasseknas og dieselos (Getriebeknirschen und Dieselqualm) – John Poulsen – 197 S., 347 Farb-/85 Schwarzweiß-Abb. – 399,00 Dkr – Jernbanebøger, Marielundvej 35, 2730 Herlev/Dänemark (www.jernbaneboeger.dk)

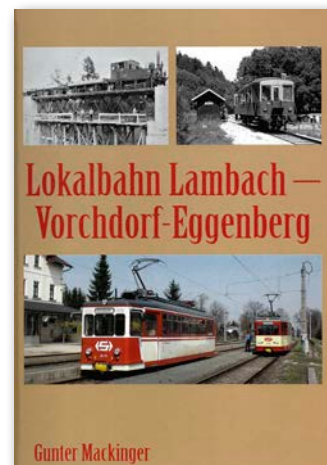


Das abwechslungsreich gestaltete Buch von John Poulsen im Format 23 mal 25 Zentimeter gibt einen Überblick über die Triebwagen und Lokomotiven mit Verbrennungsmotor, die in den letzten 100 Jahren auf Dänemarks Bahnstrecken der Staats- und Privatbahnen im Einsatz waren. Die perfekt bearbeiteten und gedruckten Bilder, die ungewöhnlich langen und faktenreichen Bildunterschriften und die anschaulichen Kapiteltexte geben auch demjenigen die erwünschten Informationen, der die dänische Sprache nicht beherrscht. Viele der Bilder werden durch Reisende, Zuschauer oder das Personal mit Leben gefüllt. Die Vielzahl der historischen Farbaufnahmen sucht ihresgleichen.

Der Verfasser hat sein Buch chronologisch in fünf Hauptkapitel gegliedert. In einem Überblick über den jeweiligen Zeitabschnitt werden die neu beschafften Fahrzeuge mit ihren technischen Merkmalen und den ersten Einsätzen vorgestellt, ehe auch das Verschwinden einzelner Baureihen beschrieben wird. In jedem Hauptkapitel werden besondere Ereignisse herausgestellt wie die Besatzungszeit 1940 bis 1945 (Holzgasgeneratoren), die Mieteinsätze deutscher Triebfahrzeuge (V 200 im Winter 1980/81 bzw. ICE-TD 2007/17) oder die Elektrifizierung der Fernstrecken und ihre Auswirkungen auf den Dieselbetrieb.

Es werden nicht nur dänische bzw. schwedische Triebfahrzeug-Konstruktionen vorgestellt wie die Triangel-VT, die fünfachsigen Mo-Schlepptriebswagen der DSB, die Lizenzbauten der Hilding-Carlsson-Schienenbusse und die Nohab-Loks, die dieses Buch auch für Leser hierzulande interessant machen, sondern auch viele deutsche Fahrzeuge wie die DWK-Benzoler von 1921, die Y-Tog als dänische Nachfolger des DB-628.0, die vielen MaK-Dieselloks oder die RegioSprinter, Desiro und LINT. RL

Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg – Gunter Mackinger – 216 S., 133 Farb-/151 Schwarzweiß-Abb. – 29,00 € – RMG-Verlag, Wien/Österreich – ISBN 978-3-903-41101-2



Als bekannter Verkehrsexperte porträtiert der Autor und ehemalige Vorstandsleiter dieser 15,5 Kilometer langen Bahn deren Geschichte und Betriebsmittel. Nach Beleuchtung der Verkehrssituation in Oberösterreich im vorletzten Jahrhundert wird über die Gründung 1903 unter Mitwirkung des Abtes des Stiftes Lambach berichtet. Auch eine Bierbrauerei aus Eggenberg galt als Förderin der Bahn, die bis 1931 vom Staat betrieben wurde. Danach übernahm das Eisenbahn-Bau- und -Betriebsunternehmen Stern&Hafferl die Strecke und forcierte deren Elektrifizierung. Den blühenden Nachkriegsjahren folgten ab 1981 Investitionen von Bund und Land, die die Bahn zu einem modernen Verkehrsmittel umgestalteten. Auch die Infrastruktur der Strecke wird vorgestellt. Sämtliche Kapitel werden von schönen Fotos begleitet, die meist die einzigartigen Fahrzeuge zeigen. WB



JETZT NEWSLETTER ABONNIEREN!

kibri®
Eine Marke von **viessmann**

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

TIPP

[HO] 6339

Deckenstrahler, LED weiß, 7 Stück

viessmann®



[HO] 39000 ★★★★★

Moderner Busbahnhof, Komplett-Set inkl. LED-Beleuchtung

Auch als Einzelkomponenten erhältlich:
39005 Erweiterungs-Set 2 moderne Bushaltestationen mit Segel
39006 Moderner Busbahnhof Hauptgebäude mit einer Haltestation
39007 Moderne Bushaltestation

■ Auf Piko-Basis gebauter Landhandel und dafür passende Schienenfahrzeuge

Ernteerträge mit der Bahn auf Reisen

Der HO-Bausatz eines Landhandels zählt zu den Klassikern im Zubehör-Sortiment der Sonneberger, denn vergleichbare Industriegebäude fanden sich an einigen Bahnhöfen Sachsens, Thüringens und Frankens. Der Bausatz ist gut gelungen, erfordert aber für die Darstellung einer Verladung gleisseitige Anpassungen



Problemfall Dachhöhe am Piko-Getreidesilo: Damit alle Wagengattungen unter die überdachte Förderanlage rangiert werden können, muss das Vordach höhergesetzt werden, was links im Bild schon probeweise umgesetzt wurde

Der Landhandel von Piko besteht aus dem turmartigen Getreidesilo und einem Hallen-anbau für den Umschlag landwirtschaftlicher Güter – hier die straßenseitige Ansicht



Die künftige Gleisseite des im Aufbau befindlichen Land- und Getreidehandels; vor den Gebäuden liegen die anzupassen- den Vordachteile



Die Laderampe sollte dem Bodenniveau der Güterwagen entsprechen. Die Dachhöhe passt nach dem Umbau sogar für hohe G-Wagen

*Michael U. Kratzsch-
Leichsenring (5)*

Der Nachbau eines kleinen sächsischen Durchgangsbahnhofes recht nah an Szenen des Vorbilds erforderte auch die Berücksichtigung eines kleineren Agrarhandels. Die passenden Gebäude waren mit Pikos „Landhandel und Getreidelager Billinger“ (Artikelnummer 61113/89 €) und dem Getreidesilo samt Förderanlage (-14/93 €) schnell gefunden. Allerdings stellte sich bereits bei der Montage entsprechend der Bauanleitung heraus, dass sich die geplante Nachbildung einer gleisseitigen Getreideverladung in Güterwagen der DR-Gattungen Tdgs oder Gags nur mit Anpassungen umsetzen lassen würde, weil die Höhe der nach Anleitung zu montierenden Vordächer und Ladeeinrichtungen nicht zum größeren Umgrenzungsprofil dieser geschlossenen Wagen passt. Das Gebäude jedoch einfach auf einen passenden Sockel zu stellen, kam nicht infrage, denn das hätte wiederum zu Differenzen zwischen der Höhe der Wagenböden und der Ladetore des Bauwerkes geführt.

Höherlegung an das Obergeschoss

Von Vorteil ist der Umstand, dass sich die einzelnen Elemente der Verladeeinrichtung mit Schütten etc. sowie das Schutzdach eigentlich recht leicht etwas weiter oben montieren lassen. Nötig ist eine Höhenverschiebung von gut einem Zentimeter. Das exakte Höhenmaß hängt von den Gegebenheiten der Anlage ab, also vom verwendeten Gleissystem und dem Unterbau des Landhandel-Areals. Eine gute Orientierung bietet die Laderampe des Bauwerkes selbst – sie sollte auf Höhe des Wagenbodens eines gedeckten Wagens liegen. Dann ergibt sich die





Eine Anregung beim Vorbild bot zu DR-Zeiten der Bahnhof Zwönitz mit seinem Landhandel, an dem am 10. Juli 1976 ein Nahgüterzug mit 58 1800 vorüberrollt

Hartmut Meyer

Bausatz-Alternativen Thema Landhandel

Hersteller	Nenngröße	Artikelnummer	Bezeichnung
Faller	H0	191795	Lagerhaus
Faller	N	222225	Agrarhandel
kibri	H0	39208	Lagerhaus Herrenberg
kibri	H0	39408	WLZ-Lagerhaus
MBZ	H0/TT /N/Z	10486/-12- /14-/16-	Landhandel Zipperlein
Märklin	H0	72706	Raiffeisen-Lager mit Markt
Müller's Bruchbuden	O	5-25	Landhandel
Pola	H0	843 (alt)	BayWa-Lagerhaus
Vollmer	H0	5702 (alt)	Raiffeisen-Lager

Passende Schienenfahrzeuge für den Frachturnschlag

Neben den heute allseits bekannten Getreidetransportwagen der Gattungen Tdgs und Tdgs nutzten die beiden deutschen Bahnverwaltungen DB und DR über lange Zeitabschnitte hinweg vor allem zur Abdeckung von Spitzenlasten sogenannte Fakultativwagen. Das waren beim Getreideverkehr in der Regel gedeckte Güterwagen, die man durch Ladeluken im Dach und verschließbare Entladeschütten im Wagenboden speziell für nässeempfindliche Schüttgüter herrichtete. Durch das Beibehalten der großen Ladetüren waren diese Wagen aber auch für den normalen Stückgutverkehr oder Getreidetransporte in Säcken geeignet.

Vor allem bei den osteuropäischen Bahnverwaltungen hielt sich dieses System bis in die 1990er-Jahre hinein. So fuhren sowohl bei der DR als auch bei CSD/CD und PKP große Flotten derartiger Wagentypen, die vereinzelt heute noch unterwegs sind. Die Miniaturen der Klassiker aus den ehemaligen Reichsbahn-Gattungsbezirken Bromberg und Dresden liefern in H0 schon jahrzehntelang Piko und Roco. TT- und N-Bahner finden diese Versionen beispielsweise bei Tillig und Hädl bzw. Minitrix und Fleischmann. Die exotischeren Bauarten aus rumänischem Import offeriert Brawa in H0. In puncto tschechischer Version etabliert sich gerade MTB-model, aber auch nur in 1:87. TT- und N-Miniaturen existieren nur als 3D-gedruckte oder geätzte Kleinserienbausätze, denn noch hat kein Großserienhersteller diesen Güterwagentyp als wichtig empfunden. MKL

Am MTB-model-H0-Vierachser sind gut die vielen Entladeschütten am Wagenboden mitsamt den Handrädern zu erkennen. Die CD setzt solche Fahrzeuge noch heute ein



Einen Fakultativwagen aus den 1940er-Jahren schuf Roco als H0-Modell vor einigen Jahren auf Basis der GI-Wagenfamilie des ehemaligen Gattungsbezirkes Dresden



Bis in die Reichsbahn-Epoche IV hinein liefen gedeckte Güterwagen des ehemaligen Gattungsbezirkes Bromberg im Getreideverkehr, die in H0 von Piko und Roco erhältlich sind



Weit bis in die 1980er-Jahre gab es diese Gagr-Wagen in den DR-Beständen, wobei sie häufiger im Stückgut- als im Getreideverkehr eingesetzt wurden – hier das Brawa-H0-Modell



Der Tdgs der DB ist eine Spezialkonstruktion aus den 1930er-Jahren. Er besitzt vier zum Teil verschiebbare Radsätze. Fleischmann setzte dem Exoten in H0 ein Denkmal

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (5)

Dachhöhe aus den in Modell bevorzugt zu beladenden Wagen quasi von selbst.

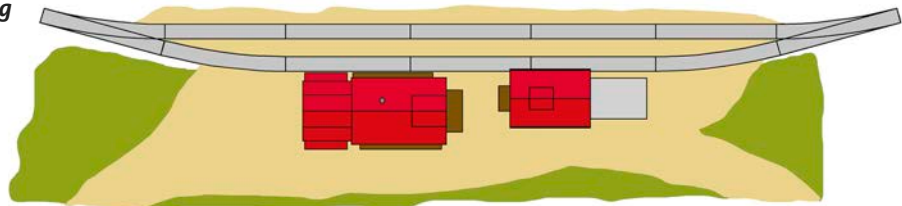
Anpassungen sind dann zumeist nur noch an den Haltetraversen der Vordächer nötig, die entsprechend gekürzt und vorsichtig neu gebogen werden müssen. Als haltbarere Option dient entsprechend abgewinkelter Draht in den Materialstärken von 0,5 bis 0,7 Millimetern, wie er aus Sommerfeldt-Fahrleitungstragwerken gewonnen werden kann. Am Getreideförderer genügen wenige Feilstriche, um eine neue Kerbe für den Sims des Gebäudes zu schaffen. Alternativ kann dieser auch an der entsprechenden Stelle reduziert werden. Wichtig ist es, trotz vorhandener Grundpatina eine farbliche Behandlung der ab Werk reinweißen Teile vorzunehmen, da für den Getreideumschlag beim Vorbild in der Regel verzinkte Stahlrohre verwendet werden, die im Laufe der Jahre Rost- und Schmutzspuren aufweisen.

Platzierung auf der Anlage

Je nach Frachtaufkommen weiterer umzuschlagender Produkte kann die Anbindung eines Landhandels sehr unterschiedlich ausfallen. Soll beispielsweise wenig Getreide auf die Bahn verladen werden und das obendrein auch als Sackware, könnte das Lager auch ohne direkte Gleisanbindung an der Ladestraße stehen. Der Regelfall dürfte allerdings sein, den Komplex einseitig an ein kurzes Stichgleis anzubinden – beispielsweise als Verlängerung einer Ladestraße, des Güter-



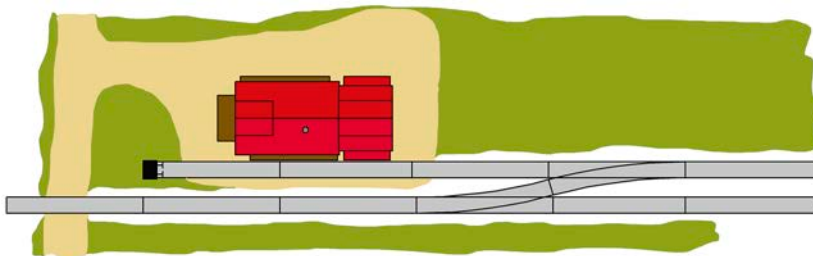
Das Getreidelager von Langenleuba-Oberhain war beidseitig angebunden und verfügte über ein eigenes Aufstellgleis. Im Mai 1994 kündigt das Schwellenkreuz bereits vom Siegeszug des Lkw



boden- oder auch eines Kreuzungsgleises. Bei größerem Frachtaufkommen und optionaler Erweiterung mit Rampe und einem kleinen Brennstofflager wäre auch eine Anbindung an ein beidseitig befahrbares Gleis denkbar.

Auf jeden Fall sollten die Gleise im Bereich des Getreidelagers oder zumindest im direkten Umfeld der Verladung in Beton oder Asphalt liegen. Eine offene Schotterbettung wäre an dieser Stelle nicht vorbildgerecht, denn dann wäre dort das Aufsammeln von Ladegutresten wie etwa verschüttetem Getreide nur schlecht möglich, was wiederum zu einem unkontrollierten Pflanzenwuchs führen würde. Piko liefert bei seinen Bausätzen entsprechende Elemente mit. Alternativ lassen sich auch die Gleiseinleger von Auhagen (48603/7,90 €) oder die geraden Tillig-Straßenbahngleisstücke (87502/22,40 €) nutzen.

Michael U. Kratzsch-Leichenring



In Stolpen existierte eine mit dem Piko-Modell vergleichbare Ausführung, obgleich in puncto Silo etwas moderner. Die Anbindung erfolgte über eine Weiche im Kreuzungsgleis. Gut erkennbar ist das Gleisumfeld mit Betonplattenabdeckung

Michael U. Kratzsch-Leichenring (4)



Anzeige

märklin
TRIX

**Märklin
Sommer Neuheiten**

**Besuchen Sie Ihren Fachhändler
oder informieren sich online.**

www.maerklin.de
www.trix.de
www.lgb.de



■ Altbau-Elektrolokomotiven der SBB-Serie Ae 3/6' von Märklin und Roco im H0-Test

Stangenlose Alpenquerer

Verglichen
& gemessen

Die Schweiz ist ein beliebtes Modellbahn-Thema und hat in puncto Altbau-Elloks mehr zu bieten als nur „Krokodile“. Roco und Märklin nahmen sich der urigen Lok-Familie Ae 3/6 an und delegierten jeweils einen Vertreter mit nachgebildetem Buchli-Antrieb für diesen Test. Welches der beiden Modelle überzeugt, zeigt unser Vergleich



Märklin

Zum direkten Vergleichstest dieses Wechselstrom-Elloks tests rollten die kürzlich ausgelieferten Versionen an: aus Göppingen die SBB-Lok 10703 im Zustand der frühen 1950er-Jahre, von Roco die Maschine 10639 im Zustand der Epoche V kurz vor der Außerdienststellung Anfang der 1990er-Jahre. Die digitalen Sound-Versionen absolvierten ihre Fahrtests mit der Märklin-CentralStation 3+. Die Geschwindigkeiten wurden mit dem Märklin-Lichtschrankensystem gemessen.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Beide Modelle folgen dem gleichen Konstruktionsprinzip: Ein Motor mit Schwungmasse treibt über ein Schnecke/Stirnrad-Getriebe die Treibradsätze der Lok an. Bei Roco sind es alle drei, bei Märklin nur die beiden äußeren. Die mittige ist dort antriebslos pendelnd gelagert.

Die Rahmen bestehen aus Metall, bei Roco zusätzlich noch mit einer massigen Abdeckung, die gleichzeitig als Maschinenraumattrappe dient. Die Lokgehäuse aus Metall bei Märklin beziehungsweise Kunststoff bei Roco sind in beiden Fällen verschraubt.

■ **Märklin** – Der Einsatz von Metall hält sich bei diesem Modell etwas in Grenzen: Obwohl Rahmen und Gehäuse aus Zinkdruckguss bestehen, beschert das der Lok eine recht grenzwertige Eigenmasse von nur 324 Gramm. Der pendelnd im Hauptrahmen lagernde zweite Kuppelradsatz garantiert eine sichere Gleislage der beiden äußeren. Im Zusammenspiel mit den Deichseln des Vorlauf-radsatzes beziehungsweise des -gestells erlaubt das ein problemloses Befahren des Gleisradius 1 mit 360 Millimetern. Die Beleuchtung des Modells ist klassisch gelöst: warmweiße Spitzensignale beziehungsweise weißer Schweizer

Schluss an beiden Seiten sowie eine Führerstandsbeleuchtung. Beide Seiten sind lichttechnisch separat schaltbar, auch ein sogenanntes weißes Doppel-A-Licht ist möglich. Der 21MTC-Digitaldecoder und der zugehörige Lautsprecher haben ihren Platz unter der Platine oberhalb des Rahmens. Durch die Maschinenraumfenster ergibt sich ein Blick auf die angedeutete Inneneinrichtung. Das Gehäuse ist absolut zeitgemäß mittels Kontaktstiften mit der Hauptplatine verbunden.

↑ **Roco** – Technisch hat die aktuelle Neukonstruktion mit ihrem aus Kunststoff abgespritzten Lokgehäuse einiges zu bieten. Zuvorderst eine durch den massiveren Rahmenaufsatz höhere und damit angemessenere Eigenmasse von 400 Gramm. Die Rahmenausschnitte zur Gewährleistung der Beweglichkeit von Vorlauf-radsatz und -drehgestell sind auf ein Minimum reduziert; Rocos R 2 ist kein Problem. Die Option, den Pufferträ-

ger mit Bremsschläuchen und Zughaken auszurüsten, gefällt. Der installierte Digitaldecoder besitzt eine Schnittstelle nach PluX22.

Lichtwechsel gibt es von Weiß nach Weiß, auch hier zugseitig abschaltbar. Die Lichtquellen sind warmweiße LED. Die Versorgung der oberen Spitzenlichter erfolgt über federnde Kontakte der Platine. Klasse ist auch die detailliert nachgebildete Inneneinrichtung, die durch die Seitenfenster gut einsehbar ist.

Digitalausstattung

■ **Märklin** – Das digitalisierte Modell besitzt einen 21MTC-Sounddecoder mit den üblichen Leistungsparametern – eingeschlossen eines ziemlich künstlich klingenden Synthetiksounds in der Ellok-Version. Leider dominiert wie so oft beim Fahren das Geräusch der Fahrmotorlüfter; von den Nebengeräuschen des Schaltwerkes ist leider nichts zu hören. Separat schaltbar sind das Führerstands- und Maschi-

Den Fans Schweizer Altbau-Elloks stehen in Sachen Ae 3/6' der SBB gleich zwei HO-Basismodelle von Märklin (links) und Roco (rechts) zur Wahl, die sich hier samt Reisezugwagen in Paradedstellung vorbildwidrig auf einem Gleis befinden

Michael U. Kratzsch-Leichsenring



nenraumlicht, beide Frontbeleuchtungen, Rangierlicht mit voller Beleuchtung beidseitig sowie als weitere Betriebsgeräusche das Anlegen des Stromabnehmers, Öffnen der Führerstandstür, Kuppeln, eine Schweizer Bahnhofsansage, Sanden, Schienenstöße und einiges mehr. Eine Besonderheit ist das Falschfahrtsignal mit zwei weißen Frontlichtern unten und einem roten oben.

↑ Roco – Das digitale Soundmodell mit Plux22-Schnittstelle und angemessen dimensioniertem Pufferkondensator überzeugt mit einem sauberen Klang des neuen 16-bit-Sounds. Das Schaltwerk ist gut zu hören. Als besondere „Spielerei“ sind beim Schalten entsprechende Blitze im Maschinenraum erkennbar. Neben den Standard-Lichtfunktionen kann die Lok entsprechend Schweizer Regeln als letztes arbeitendes Triebfahrzeug mit weißem Schluss und als Lokfahrt mit rotem Schluss

verkehren. Das Funktionsspektrum des Sounddecoders umfasst neben den üblichen Betriebsgeräuschen auch Kurvenquietschen, Scheibenwischer, Tachograf, Bremsprobe sowie Anpassen der Lautstärke über F 26/27.

Maßgenauigkeit

↑ Märklin – In den wesentlichen Abmessungen stimmt

das Modell der kleinen Schweizerin sehr gut mit dem Vorbild überein, was auch die Maßtabelle offenbart. Die Puffer liegen, wie inzwischen bei Märklin-Neukonstruktionen üblich, auf NEM-Niveau und damit auf korrekter Höhe. Die Abweichung bei der größten Breite resultiert aus der separat montierten seitlichen Griffstange. Bei den Radatzmaßen orientiert sich Märklin

mit 1,2 Millimetern Spurkranzhöhe strikt an der NEM.

↑ Roco – In den wesentlichen Abmessungen stimmen die beiden Modelle (10639 digital/10700 analog) recht eng mit dem Vorbild überein. Sparen an der Spurkranzhöhe war offenbar eine Devise, denn Roco unterschreitet die Norm mit 0,2 Millimetern.

Langsamfahrtverhalten

Zum Testen des Fahrverhaltens standen die Loks digitalisiert zur Verfügung, wie es im Wechselstrombereich heutzutage üblich ist.

Alle Decoder arbeiteten im Testbetrieb mit ihren werkseitigen Standardwerten ohne spezifische CV-Änderungen für Höchstgeschwindigkeit oder Anfahr- und Bremsverzögerungen.

↑ Märklin – Die Lok überrascht im niedrigen Geschwindigkeitsbereich mit einem ausgewogenen Fahrverhalten – auch in

Fakten zu den HO-Modellen

	Märklin Ae 3/6 10703 SBB	Roco Ae 3/6 10639 SBB
Artikelnummer	39360	78088
Baujahr	2022	2023
Stromsystem	AC-Digital	AC-Digital
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/eine	dreipolig/eine
Getriebe	Schnecke/Stirnrad	Schnecke/Stirnrad
Digitalschnittstelle	21MTC	PluX22
angetriebene Radsätze	2	3
Räder mit Haftreifen	2	4
Eigenmasse	324 g	400 g
Preis (UVP)	479,00 €	441,90 €

Weichenstraßen. Bei Fahrstufe 2 von 128 ist die Lok mit umgerechnet knapp 3 km/h unterwegs. Allerdings reicht die Schwungmasse des Antriebs nicht zum Passieren kürzerer stromloser Stellen oder zum sanften Abbremsen bei Stromunterbrechung wie in konventionellen Signalhaltebereichen.

↑ Roco – Auch diese Maschine überzeugt mit ausgewogenem Fahrverhalten im niedrigen Geschwindigkeitsbereich, nicht zuletzt dank des verbauten Pufferkondensators. Bei Fahrstufe 2 von 128 ist sie mit angenehmen 3 km/h unterwegs.

Streckenfahrverhalten

↑ Märklin – Die Ellok ist im Streckendienst bei voll aufgedrehtem Digitalregler mit umgerechnet knapp 140 km/h unterwegs und lotet so die Grenze zur NEM voll aus. Vorbildgerechte 110 km/h werden mit den werkseitigen Decodereinstellungen bei Fahrstufe 113 von 128 erreicht.

↑ Roco – Auf freier Strecke ist das Modell nicht ganz so schnell wie Märklins Pendant, es erreicht mit den werkseitigen Decodereinstellungen nicht einmal die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes von 110 km/h, doch sind die gemessenen 100 km/h optisch schnell genug.

Ausrollverhalten

↑ Märklin – Das Modell kommt digital nach dem Haltbefehl aus der Höchstgeschwindigkeit nach gut 135 Zentimetern zum Stehen. Bremsstrecken vor Signalen sollten daher nicht allzu kurz bemessen sein. Beim Drücken der Stopptaste hält die Lok mit einem Weg von nur zehn Zentimetern quasi sofort.

↑ Roco – Im Digitalbetrieb entspricht der Bremsweg der Ae 3/6' durch den Pufferkondensator gut dem Vorbild: Erst nach 215 Zentimetern steht die Lok nach Zuweisen der Fahrstufe 0. Das dürfte für viele Anlagen zu viel sein und ein Umstellen der Bremsverzögerung am Decoder erfordern. Beim Drücken der Stopptaste bleibt die Lok nach 20 Zentimetern stehen.

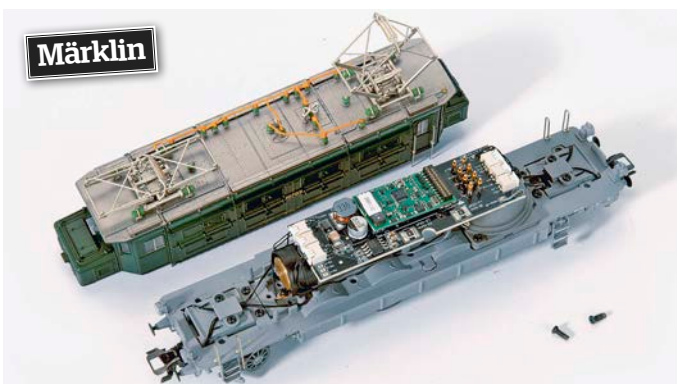
Zugkraft

↑ Märklin – Das Zugvermögen der recht leichten Lokomotive



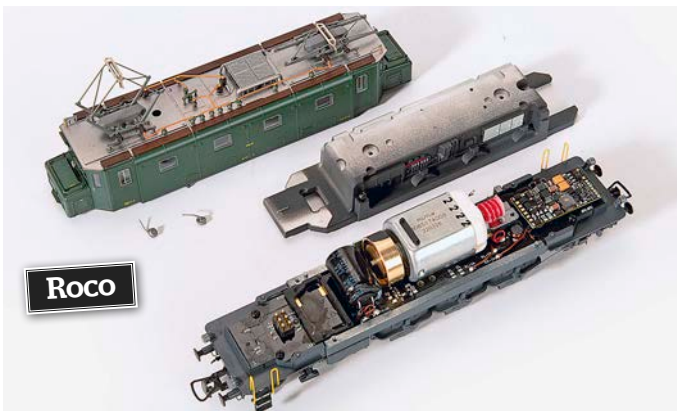
Die zwischen 1920 und 1929 in insgesamt 114 Exemplaren gebaute SBB-Reihe Ae 3/6' war für den Einsatz im Flachland konzipiert. Mit über sieben Jahrzehnten Einsatzzeit war sie eine der langlebigsten Lokserien der Schweiz. Am 12. März 1967 steht Ae 3/6 10611 mit einem Personenzug im Bahnhof Kreuzlingen und wartet auf das Verladen der Milchkannen
Kurt Eckert/Slg. Eisenbahnstiftung

Maßstabelle	Ellok-Reihe Ae 3/6' der SBB			
Maße in mm	Vorbild	1:87	Märklin	Roco
Länge über Puffer	14.760	169,7	169,0	168,8
größte Breite	3.040	34,9	36,1	34,4
Höhe Dach über SO	3.800	43,7	44,9	43,6
Höhe Puffer über SO	1.050	12,1	11,9	11,8
Gesamtachsstand	10.730	123,3	122,7	–
Gesamtachsstand	10.700	123,0	–	123,7
Treibachsstand	4.000	46,0	45,7	45,7
Drehgestellachsstand	2.200	25,3	26,8	–
Drehgestellachsstand	2.150	24,7	–	24,6
Treibraddurchmesser	1.610	18,5	18,5	18,8
Laufbraddurchmesser	950	10,9	10,6	10,5
Spurkranzhöhe	–	1,2 (NEM)	1,2	1,0



Ans aufgeräumte und luftige Innere kommt man bei Märklin nach dem Lösen von vier Schrauben. Federkontakte stellen die Verbindung zum Lokdach her. Die filigranen Stromabnehmer sind funktionslos

Hat man die Abdeckungen der Schrauben entfernt, ist das Innenleben der Roco-Ellok zugänglich. Der Motor ruht unter einer mit drei Schrauben gesicherten Haube. Die Pantos sind auch hier nur Attrappe



ist trotz des Antriebs von nur zwei Kuppelradsätzen sowie zwei aufgezogenen Haftreifen mit 130 Gramm an der Seilrolle für die meisten Anwendungen hinreichend gut bemessen. Das genügt zum Ziehen vorbildgerechter kürzerer Reise- wie Güterzüge, denn der mittlere Kuppelradsatz gewährleistet durch seine große Beweglichkeit eine sichere Auflage der anderen beiden.

↑ Roco – Obwohl mit 400 Gramm recht schwer, bleibt die Zuglast dieser Lok trotz der vier Haftreifen im Digitalbetrieb mit 105 Gramm an der Seilrolle etwas hinter den Erwartungen zurück. Der Grund liegt im Abregeln durch den Decoder. Trotz allem dürfte das Modell auch im Digitalmodus mit kürzeren Garnituren aus vier bis fünf Reisezugwagen selbst auf üblichen „Alpen-Achterbahnen“ mit engen Gleisradien gut zurechtkommen.

Stromabnahme

↑ Märklin – Das Modell nutzt durch Kontakte oberhalb oder hinter den Spurkränzen der Treibradsätze und über die Räder der Laufachsätze beinahe alle Möglichkeiten zur sicheren Stromabnahme. Leider fehlt ein heute üblicher Pufferkondensator, was sich fahrtechnisch jedoch kaum bemerkbar macht.

↑ Roco – Die Maschine nimmt die Fahrspannung ebenfalls über alle Treib- sowie alle Vor- und Nachlaufachsätze sicher auf. Das Modell gewinnt im Digitalbetrieb zusätzlich durch den verbauten Pufferkondensator.

Wartungsfreundlichkeit

↑ Märklin – Ab Werk kommt das Modell im bekannten Blister mit Kartonverpackung. Die ausführliche Anleitung einschließlich jener des Spielwelt-Führerstands liegt in einem Schuber bei. Die Zurüstteile beschränken sich auf Bremschlauchimitationen.

Nach dem Lösen von vier leicht zugänglichen Schrauben von unten kann das Gehäuse abgenommen werden. Von Vorteil ist die Art der elektrischen Verbindungen zu Bauteilen oberhalb des Rahmens über Federstifte – damit entfallen klemmanfällige Kabel. Alle relevanten Bereiche des Lokmodells sind vom Ansatz her gut zugänglich.

Roco – Die Lok kommt in einer Klarsichtvitrine auf den Markt, auf deren Bodenplatte das Modell gut verschraubt ist. Zusätzlich schützt es eine Kunststoffeinlage. Alles zusammen ist mit zwei Styroporblöcken in einer stabilen Kartonverpackung untergebracht, die wiederum in einem Schubersitz. Zurüüsteile für die Pufferträger liegen in der üblichen Form bei, ebenso eine gut verständliche Anleitung. Etwas kompliziert ist das Öffnen der Lok gelöst: Die beiden Gehäuseschrauben sitzen unter den Nachbildungen der Zuleitungen zum Stromabnehmer, die mit einer breiteren Pinzette oder Zange vorsichtig abgezogen werden müssen, ohne dabei die dünnen Kunststoffleitungen abzureißen. Nach Lösen der Schrauben lässt sich das Gehäuse abnehmen und der Decoder ist gut erreichbar. Um an den Motor zu gelangen, sind weitere drei Schrauben am abdeckenden Metallblock zu lösen.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

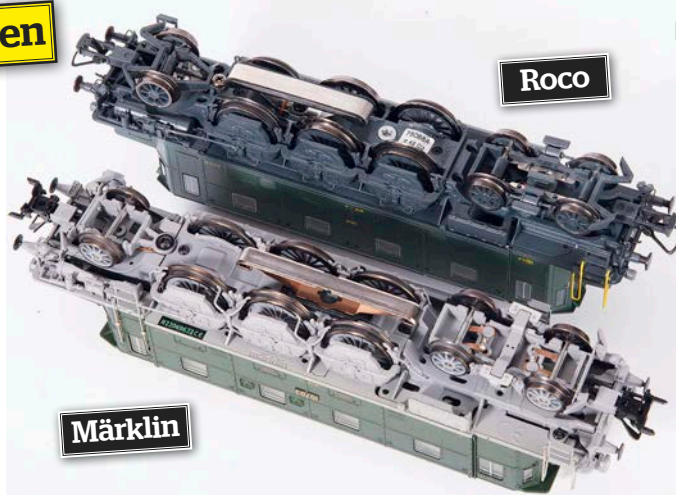
Märklin	↑ (1,6)
Roco	↑ (1,4)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Märklin – Mit ihrer Version der Ae 3/6' als werkneue Lok der frühen SBB-Epoche III mit auffälligen Laternen zeigen die Göpinger erneut eindrucksvoll, wie gut sie auf Details eingehen können. Die bauartbedingten Unterschiede der beiden Lokseiten durch den Buchli-Antrieb sind sehr gut umgesetzt. Die Gravuren von Lüftern und Lamellen gefallen ebenso wie die Aufstiege zu den Führerständen oder die filigran ausgefallenen Stromabnehmer. Auch der bei Elektroloks so wichtige Dachaufbau überzeugt vollkommen: Durch zahlreiche separat angesetzte Bauteile wurde eine hohe Plastizität erreicht, was sich hier sowie im Bereich des Fahrwerkes bemerkbar macht.

Roco – Auch in Bergheim haben die Konstrukteure ihre Hausaufgaben gut gemacht und eine absolut zeitgemäße Miniatur



Vergleich der Modelle von unten – besonders hier fällt die Detailfülle der beiden Schweizer Elloks auf. Korrekt ist bei Roco das Fehlen der mittleren Sandfallrohre Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)

der Lok auf die Gleise gestellt. Das betrifft die Nachbildung der grünen Lok der 1990er-Jahre mit kleinen Laternen, verschweißten Türen ohne Aufstiege und Übergangsbleche ebenso wie die Museumslokomotive der SBB Historic in Braun mit vier Aufstiegen, Übergangsblechen und großen Laternen (siehe Kasten). Die jeweiligen Bauartunterschiede bis hin zu den Dachaufbauten mit geänderten Komponenten (u. a.

Shunts) sind fein umgesetzt und bieten bei der Ausführung der Gravuren und in ihren Dimensionen keinen Grund zur Klage. Die unterschiedliche Ausführung der Stromabnehmer im Vergleich zu Märklin ist vorbildgerecht.

Fahrgestell und Räder

Märklin – Das Fahrwerk der Maschine punktet einerseits durch die detaillierte Nachbildung

der Abdeckungen der Buchli-Antriebe der Treibradsätze inklusive der Sandfallrohre bis vor die Radlauflächen, andererseits auch durch die vorbildgerechte Ausbildung des Laufdrehgestells. Obendrein überzeugt die Darstellung der Lochblechabdeckung des Ölkühlers auf der gegenüberliegenden Lokseite.

Leider fallen die Radsätze mit den unlackierten Achsstummeln etwas ab. Die Farbgebung selbst entspricht heutigen Standards einschließlich der Radreifen. Die Metall- und die verbauten Kunststoffteile sind farblich kaum voneinander zu unterscheiden.

Roco – Auch dieses Fahrwerk überzeugt auf den ersten Blick mit hoher Filigranität, im direkten Vergleich wirken dessen Abdeckungen an den Buchli-Antrieben sogar etwas scharfkantiger. Die Abweichungen der späteren Ausführungen mit nun fehlender Abdeckung des Ölkühlers sowie entfallenen Aufstiegen der Führerseite sind sehr gut umgesetzt. Gleiches gilt für die Sandfallrohre – Bilder ab den 1960er-Jah-

Blick zur Analogversion

Oldtimer-Ellok ganz klassisch

Quasi als Gastfahrzeug rollte auch Rocos HO-Miniatur der Ae 3/6 10700 in der braunen DC-Version mit Blindstecker anstatt Decoder vor. Das Fahrwerk ist bei diesem Modell nicht ganz korrekt, da die Loks dieser Serie beim Drehgestellabstand zu den Kuppelradsätzen und auch beim Drehgestellachsstand geringfügig abweichende Werte aufweisen. Die Abweichungen liegen jedoch deutlich unter einem Millimeter und damit im Bereich akzeptabler Toleranzen.

Bei der Analoglok genügen knapp 2,8 Volt Fahrspannung, um mit umgerechnet 4 km/h sicher

über Weichenstraßen zu fahren. Bei vollem Reglerausschlag und zwölf Volt erreicht das Modell 136 km/h und ist somit schneller unterwegs als die getestete Digitallok. Für das Maximaltempo des Vorbilds von 110 km/h sind zehn Volt nötig.

Interessanterweise verfügt das Analogmodell wegen der fehlenden Regelung im Decoder über eine größere Zugkraft und auch über ein höheres Maximaltempo. Die Ellok zieht knapp 200 Gramm schleudernd über die Seilrolle. Der Ausrollweg mit 20 Zentimetern ist allerdings inakzeptabel.

MKL

Neben den grünen Serienloks der Epochen IV/V mit verschlossener Seitentür auf der Führerseite legte Roco die Ae 3/6' auch in der Ausführung im klassischen SBB-Braun mit benutzbaren Seitentüren und demzufolge vier Einstiegen auf



ren zeigen die Maschinen nur noch mit solchen vor der ersten und hinter dem dritten Treibradsatz. Auch gefallen bei Roco die inklusive der Neben lackierten Radsätze mit den etwas reduzierten Spurkränzen besser.

Farbgebung

Märklin – Die Farbgebung der Lok ist in allen Teilen sehr gut gelungen, vor allem der nur dezent Glanz gefällt. Bezweifelt werden muss aber, dass das Vorbild bereits in den 1950er-Jahren grün lackiert war. Zugängliche Quellen berichten von der Umlackierung der ursprünglich braunen Loks erst in den 1960er-Jahren. Das recht helle Grau des Fahrwerkes erscheint hingegen passend. Gemäß den Gepflogenheiten der damaligen Zeit sollten jedoch die Griffstangen der Führerstandsauftiege auch farbig und nicht blank sein.

Roco – Auch dieses Modell ist absolut sauber lackiert – sowohl was das Grün des Lokaufbaus als auch das Schwarz des Fahrwerks betrifft. Lobenswert ist dort die farbliche Absetzung einiger Details, beispielsweise der Griffstangen an den Aufstiegen.

Beschriftung

Märklin – Die Beschriftung der Maschine ist stimmig und gestochen scharf sowie unter der Lupe klar lesbar. Sie wurde am 13. Mai 1950 revisioniert und ist dem Depot Bern zugeordnet. Die Fabrik- und Lokschilder sind nur bedruckt, die seitlichen Lokschilder allerdings erhaben ausgeführt.

Roco – Die Beschriftung der Maschine ist gleichfalls vorbildgerecht und gestochen scharf. Die Revision erfolgte laut Anschriften am 17. Januar 1990 in Zürich.

Wie seinerzeit üblich gibt es keine Schilder. Die Loknummern sind vorbildgerecht nur angeschrieben.

Beleuchtung

Märklin – Die Beleuchtung wurde hier über wartungsfreie LED realisiert. Die gewohnte Farbtemperatur des Vorbildes wird gut getroffen. Der Lichtwechsel erfolgt von dreimal Weiß nach einmal Weiß für das letzte arbeitende Triebfahrzeug. Das Modell besitzt eine separat schaltbare Beleuchtung im Führerhaus.



Die unterschiedlichen Laternen bei Märklin (links) und Roco (rechts) mögen gewöhnungsbedürftig wirken, lassen sich jedoch mit entsprechenden Vorbildaufnahmen belegen und entsprechen den verschiedenen gewählten Vorbildern

Verglichen & gemessen

Roco – Die Beleuchtung dieser Ellok geschieht ebenfalls mittels Leuchtdioden. Auch hier erfolgt der Lichtwechsel von Weiß nach Weiß, allerdings ist auch der rote Schluss schaltbar. Die Führerstände besitzen ebenfalls eine schaltbare Beleuchtung.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Märklin	↑ (1,4)
Roco	↑ (1,0)

FAZIT DES TESTERS

Beide Miniaturen der SBB-Reihe Ae 3/6 repräsentieren einen hohen Stand der Modellbaukunst und geben die jeweiligen Vorbilder sehr gut wieder – sowohl optisch als auch technisch. Die Nase vorn hat die formneue Roco-Miniatur – im technischen Bereich aufgrund ihrer digitalen Soundausstattung, aber auch in optischer Hinsicht.

Märklin (1,5) – Die Bestnote hat dieses Ellokmodell leider knapp verfehlt. Das Fahrverhalten ist gut und der Spielwert dank des mfx+-Decoders mit Führerstandsspieloption sehr hoch. Das Antriebskonzept überzeugt im praktischen Anlagenbetrieb. Zu Abwertungen führen die Ausführung der Radnaben, die Soundqualität nebst fehlendem Pufferspeicher sowie die nicht ganz stimmige Farbgebung. Dass der Markt das Preis-Leistungsverhältnis eher ungünstig einschätzt, zeigen die aktuell teils bis zu 100 Euro nach unten abweichenden Verkaufspreise im Fachhandel.

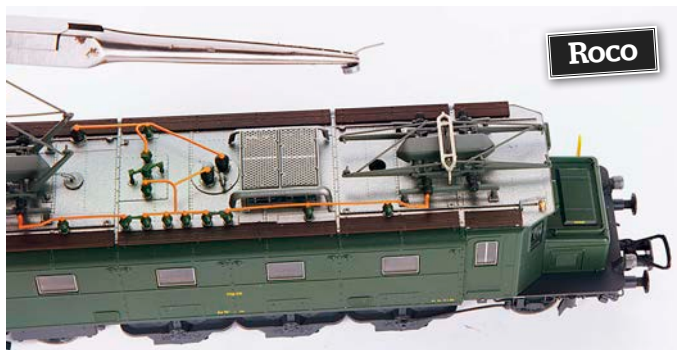
Roco (1,3) – Das gleich in drei Farbvarianten aufgelegte Modell hat dank seiner besseren Soundausstattung und einer konsequenteren und präziseren Farbgebung trotz einiger kleiner Schwächen beim Fahren die Nase vorn. Roco beweist obendrein, was heute in Sachen Filigranität, Lackierung und Technik aktueller Standard ist. Das Modell ist günstiger als das Märklin-Pendant, und die Schnäppchenjäger profitieren von der Lage im Fachhandel, wo bis zu 60 Euro unter Uvp liegende Preise der digitalen AC- wie auch DCC-Ausführungen zu finden sind.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Fahrwertetabelle		
	Märklin Ae 3/6 10703 SBB	Roco Ae 3/6 10639 SBB
Langsamfahrtverhalten		
v _{min} digital	2,7 km/h bei FS 2/75 mA	2,6 km/h bei FS 2/100 mA
Streckenfahrtverhalten		
v _{Vorbild} digital 110 km/h	FS 113/115 mA	nicht erreicht
v _{max} digital	140 km/h bei FS 128/125 mA	100 km/h bei FS 128/176 mA
Auslauf aus v _{max} digital	135 cm	215 cm
Zuglast Ebene	130 g	105 g
bei v _{max} digital	bei FS 128/288 mA	bei FS 128/225 mA



Der Vergleich der Dächer (Märklin vorn/Roco hinten) zeigt die Filigranität und Detailtreue beider Fabrikate. Abweichungen in der Ausstattung beruhen auf den jeweiligen Vorbildern und Betriebszuständen



Die beiden Roco-Gehäuseschrauben sitzen unter den Nachbildungen der Zuleitungen zu den Pantografen, die mit einer Pinzette vorsichtig gezogen werden müssen, ohne dabei die Kunststoffleitungen abzureißen

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)

Nachträgliche Digitalisierung eines H0-Triebzuges der Baureihe 601 von Roco mit einem ESU-Decoder

Maik Möritz (3)



■ Digitalnachrüstung von Triebfahrzeugmodellen mit und ohne Digitalschnittstelle

Stecken oder Löten von Nachrüst-Digitaldecodern

Wer sich eine neues Lokmodell kauft, bekommt meist einen eingebauten Decoder für den digitalen Fahrbetrieb mitgeliefert. Es gibt aber auch Hersteller, die ihre Modelle nur analog anbieten. Dafür geben wir Tipps zum digitalen Umrüsten

Speziell bei älteren analogen Triebfahrzeugen sucht man eine Digitalschnittstelle oft vergeblich, sodass dann nur die Nachrüstung einer Schnittstellenplatine oder der direkte Einbau bzw. das Einlöten eines Decoders mit losen Kabelenden infrage kommt.

Decoder passend zum Motor

Digitaldecoder zur Nachrüstung analoger Modelle werden heutzutage nicht nur von nahezu

allen großen Modellbahnherstellern, sondern auch von zahlreichen Elektronik- und Digitalspezialisten der Modellbahnbranche angeboten. Wer also ein Lokmodell mit einem Decoder fit für den Digitalbetrieb machen möchte, wird im Fachhandel schnell fündig. Zu beachten ist dabei, dass sich nicht alle verbauten Motoren in den Lokomotiven gleichermaßen für den Digitalbetrieb eignen bzw. für spezielle Motoren auch besondere Digitaldecoder erforderlich

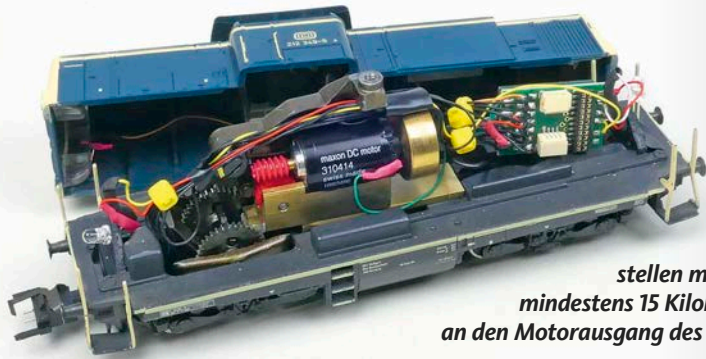
sind. Dazu gehören beispielsweise die älteren Allstrom-Motoren von Märklin, die aufgrund der vorhandenen Feldspule nicht mit jedem Digitaldecoder angesteuert werden können. Hier muss der Motor dann entweder zuvor auf Gleichstrombetrieb umgebaut oder eben ein spezieller kompatibler Decoder ausgewählt werden. Auch bei Lokomotiven mit hochwertigen Glockenanker-Motoren ist ein wenig Aufmerksamkeit gefragt. Hier müssen Digitaldeco-



Analoge Triebfahrzeugmodelle aus aktueller Produktion bringen in den meisten Fällen schon eine Digitalvorbereitung in Form einer Digitalschnittstelle zum Einstecken eines Decoders mit. Im Bild der analoge Roco-„Ruhrpicer“ mit PluX22-Schnittstelle bei schon entferntem Brückenstecker



Die Allstrom-Motoren von Märklin erkennt man an der charakteristischen Feldspule. Hierfür werden spezielle Decoder benötigt, die im besten Fall direkt gegen den mechanischen oder elektronischen Fahrtrichtungsumschalter ausgetauscht werden



Glockenanker-Motoren findet man meist bei hochwertigen Modellen oder auch bei Antriebsnachrüst-sätzen wie jenen von sb modellbau. Diese stellen mit einer Taktfrequenz von mindestens 15 Kilohertz spezielle Ansprüche an den Motorausgang des einzubauenden Decoders

Für die älteren Triebfahrzeugmodelle von Märklin werden aus Göppingen spezielle Hochleistungsmotor-Nachrüstätze zur Verfügung gestellt. Die Feldspule wird dabei durch einen Permanentmagneten ersetzt und das Antriebsaggregat somit zum Gleichstrom-Motor



der angeschafft werden, die in der Lage sind, den Antriebsmotor mit einer Taktfrequenz von mindestens 15 Kilohertz anzusteuern. Ideal sind für Motoren dieser Bauart eher 20 bis 40 Kilohertz. Neben dem Motortyp sind natürlich auch die maximale Stromaufnahme der Lokomotive und das verwendete Digitalprotokoll bei der Auswahl eines geeigneten Decoders zu beachten.

Mit oder ohne Platine

Bei den meisten anderen Modellbahnlokomotiven mit Gleichstrom-Motoren ist ein Motorumbau nicht notwendig, solange der alte Motor noch sauber läuft und keine Teile verschlissen sind. Je nach Lokmodell ohne Digitalvorbereitung und dem zur Verfügung stehen den Platz bleibt es dem Modellbahner selbst überlassen, ob er direkt einen Digitaldecoder mit losen Kabelenden einbaut oder zunächst lieber eine der gängigen Schnittstellenplatinen nachrüstet, um den Decoder seiner Wahl später nur noch einstecken zu müssen. Bei den meisten meiner bisherigen Digitalumbauten entschied ich mich für den Einbau einer Schnittstellenplatine. Gerade dann, wenn viele Sonderfunk-

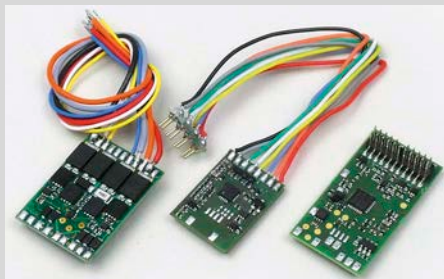
» Der Einbau einer Schnittstellenplatine ist dem Einlöten eines Decoders mit Kabeln vorzuziehen

tionen geschaltet werden sollen, kommen die Decoder mit ihren acht bis zehn Kabeln schnell an ihre Grenzen. Weitere Schaltausgänge sind dann oft nur über winzige Löt pads auf den mehr oder weniger hochpreisigen Decodern erreichbar und erfordern filigrane Lötarbeiten.

Der Einsatz von Schnittstellenplatinen ist in diesen Fällen wesentlich einfacher und risikoloser. Da nicht immer alle vorhandenen Schaltausgänge der Decoder in der Lage sind, direkt den Strom für die angeschlossenen Verbraucher zu liefern, bringen viele Schnittstellenplatinen an dieser Stelle zusätzliche Treiberstufen mit, was einen weiteren unschätzbaren Vorteil mit sich bringt. So ganz nebenbei gelingt der Wechsel eines defekten Bausteins als steckfertige Lösung viel unproblematischer als bei einzelnen Lötverbindungen. Auch ein später gewünschtes Digitalupgrade wird dadurch einfacher.

21MTC versus PluX22

Bei den aktuellen Decoder-Generationen sind häufig die Digitalschnittstellen 21MTC und PluX22 anzutreffen. Diese gehören mittlerweile zum Standard bei neueren analogen Lokomotiven mit Schnittstellen zur Digitalvorbereitung ab Werk. Beide Varianten der Schnittstellen bringen grundsätzlich 21 Anschlussmöglichkeiten zwischen Fahrzeugmodell und Decoder mit, wobei allerdings nicht zwingend alle Anschlüsse mit allen Decodern gleichermaßen genutzt



Viele Lokdecoder – hier drei verschiedene Uhlenbrock-Typen – werden ab Werk entweder mit losen Kabelenden oder auch steckbar für eine der genormten Digital-schnittstellen angeboten. Wer ausreichend Platz im Triebfahrzeugmodell vorfindet, sollte sich für den Einbau einer Schnittstellenplatine entscheiden



Wer seinen Decoder nicht über Anschlusskabel mit der Lok verbinden möchte, hat die Wahl zwischen diversen Schnittstellenplatinen. Weitverbreitet sind die 22-poligen Ausführungen 21MTC oder PluX22 (untere Reihe von ESU), aber auch sechs- und acht-polige Varianten für kleinere Modelle sind marktüblich (obere Reihe von Uhlenbrock)



Für Wende- oder Triebzüge mit Schleifern an beiden Zugenden können spezielle Schnittstellenplatinen mit einer automatischen Schleifer-Umschaltung über ein Zusatzrelais zweckmäßig sein. Hier eine weitverbreitete 21MTC-Ausführung von ESU



Die 21MTC- und PluX22-Decoder sind nicht kompatibel, werden aber beide über eine 22-polige Steckverbindung angeschlossen. Bei der PluX22-Version kommt eine 22-polige Stiftleiste (links), beim 21MTC-Decoder (rechts) indes eine Buchsenleiste zum Einsatz

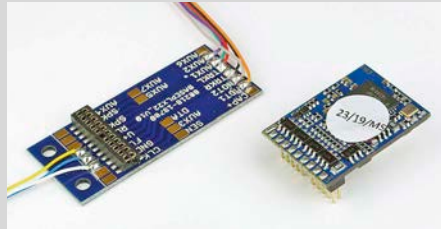
werden können. Die Schnittstellen 21MTC und PluX22 sind nicht miteinander kompatibel, auch wenn sich die jeweiligen Decoder auf den ersten Blick mit ihren Stecker- und Buchsenleisten ähneln. PluX22-Decoder besitzen eine 22-polige Stiftleiste, während die Decoder der 21MTC-Familie eine bauähnliche Buchsenleiste mit gleicher Anzahl der Anschlüsse aufweisen. Damit die beiden Typen nicht versehentlich falsch herum eingesteckt werden, besitzen die Steckverbindungen an unterschiedlichen Stellen jeweils einen Index-Pin als Verdrehschutz.

Nur wenige Anschlüsse zwingend

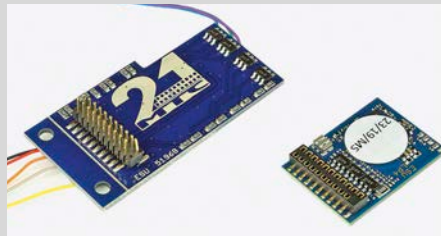
Ob mit Schnittstellenplatine oder direkt – für die wesentlichen Funktionen bei der nachträglichen Digitalisierung eines Lokmodells sind nur wenige Anschlüsse notwendig. In den meisten Fällen muss jedoch zunächst die alte Elektronik aus den Fahrzeugen entfernt werden. Auch vertragen sich viele Lokdecoder nicht mit den ab Werk verbauten Bauteilen zur Entstörung des Antriebsmotors, sodass diese nach einem Blick in die Montageanleitung des Decoders gegebenenfalls ebenfalls ausgebaut werden sollten. Glühlämpchen oder Leuchtdioden für das Fahrlicht sowie auch alle anderen digital zu schaltenden Verbraucher müssen möglichst allpolig gegenüber dem Lokrahmen oder dem Lokchassis isoliert werden und dürfen keine elektrische Verbindung mehr zum eigentlichen Fahrstrom bzw. zur direkten Digitalspannung der Gleise haben. Im Zweifelsfalle sollte das vor dem Einbau des Decoders mit einem Multimeter geprüft werden.

Für den reinen Fahrbetrieb genügt es, die beiden Stromabnahmeschleifer des linken und rechten Rades bei Gleich- bzw. der Radsätze und des Mittelschleifers bei Wechselstrom-Modellen mit der Stromversorgung des Decoders sowie den Antriebsmotor mit dem Motorausgang des Digitaldecoders zu verbinden. Genau genommen sind weitere Anschlüsse gar nicht notwendig, aber hinsichtlich weiterer Digitalfunktionen erstrebenswert. Um beispielsweise das Fahrlicht oder weitere Lichtfunktionen digital schalten zu können, werden diese jeweils zwischen den einzelnen vorhandenen Licht- und Funktionsausgängen und einem speziell bezeichneten gemeinsamen Rückleiter angeschlossen. Der gemeinsame Rückleiter bildet dabei den Pluspol der Stromkreise und führt gegenüber den minusgeschalteten Ausgängen ca. 20 Volt. Beim Einsatz von LED muss unbedingt auf die Polung geachtet werden. Außerdem dürfen in Verbindung mit LED natürlich auch die passenden Vorwiderstände zur Strombegrenzung nicht vergessen werden. Maik Möritz

Lichtstromkreise und andere Sonderfunktionen werden zwischen den jeweils minusgeschalteten Ausgängen (AUX) und einem gemeinsamen positiven Rückleiter (V+) angeschlossen. Die Spannung beträgt je nach Nenngröße bis zu 20 Volt, sodass LED einen Vorwiderstand zur Strombegrenzung benötigen Maik Möritz (12)



Die Belegung der PluX22-Schnittstelle sieht mittig einen nicht belegten Index-Pin vor, über den ein Verdrehen beim Einstecken des Decoders physikalisch vermieden wird



Auch die 21MTC-Schnittstelle besitzt 22 Pole. Genutzt werden auch hier nur 21 Anschlüsse, da am Ende der Kontaktreihe ebenfalls ein nicht belegter Index-Pin als Verdrehschutz dient NEM (2)



Digital schaltbare Verbraucher – links das Originalglühlämpchen vom Stirnlicht einer 151er-Ellok von Märklin – dürfen keine elektrische Verbindung zum Lokrahmen bzw. zum digitalen Fahrstrom haben. Das Licht muss also umgebaut und allpolig vom Fahrstrom isoliert werden (rechts)

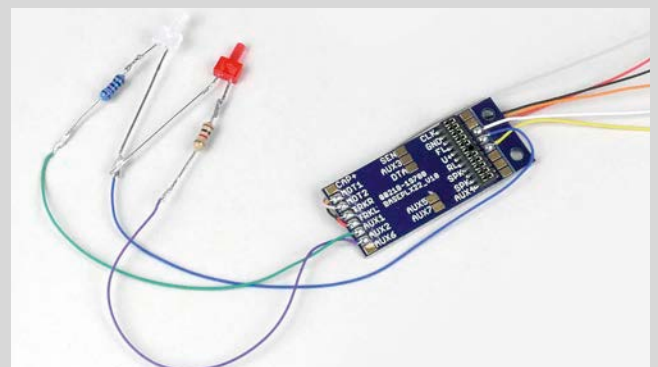
	PluX22 NEM 658		
GPIO C (Ein-/Ausgang)	1	2	Ausgang 3 / AUX3
GPIO B (Zugbus Takt)	3	4	GPIO A (Zugbus Daten)
Decoder Minus (GND)	5	6	Decoder Plus (V+)
Licht vorn	7	8	Motor Plus (+)
Decoder plus (V+)	9	10	Motor Minus (-)
Index-Pin	X	12	Schiene rechts (Mittelschleifer)
Licht hinten	13	14	Schiene links (Masse)
Lautsprecher A	15	16	Ausgang 1 / AUX1
Lautsprecher B	17	18	Ausgang 2 / AUX2
Ausgang 4 / AUX4	19	20	Ausgang 5 / AUX5
Ausgang 6 / AUX6	21	22	Ausgang 7 / AUX7

	21 MTC NEM 660		
Sensor-Eingang 1	1	22	Schiene rechts (Mittelschleifer)
Sensor-Eingang 2	2	21	Schiene links (Masse)
Ausgang 6 / AUX6	3	20	Decoder Minus (GND)
Ausgang 4 / AUX4	4	19	Motor Plus (+)
Zugbus Takt	5	18	Motor Minus (-)
Zugbus Daten	6	17	Ausgang 5 / AUX5
Licht hinten	7	16	Decoder Plus (V+)
Licht vorn	8	15	Ausgang 1 / AUX1
Lautsprecher A	9	14	Ausgang 2 / AUX2
Lautsprecher B	10	13	Ausgang 3 / AUX3
Index-Pin	X	12	Interne Decoder-Spannung

Vor dem Einbau des Digitaldecoders bzw. der Schnittstellenplatine muss die alte Steuer-elektronik ausgebaut werden – hier ein elektronischer Umschalter von Märklin zur Fahrtrichtungsumkehr



Streng genommen genügen vier Kabel zur Nachrüstung des digitalen Fahrbetriebs: die zweipolige Stromversorgung des Decoders und die Verbindung zum Motor. Licht- und Sonderfunktionen sind zwar möglich, aber vom Grundsatz her nicht zwingend notwendig



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,
gnb.wilgermein@verlagshaus.de

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlösschen
A4 Abfahrt 84 . Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de . www.facebook.com/elriwa

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop
G – O – H0 – TT – N – Z – Schmalspuren

www.elriwa.de



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

MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderreihen,
Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, KEINE Versandlisten!

**Beim Einkauf ab 50 EUR gewähren wir Ihnen
auf fast* alle Modellbahnartikel 10 % Rabatt.**

Seit über 100 Jahren für Sie da!

*außer Startsets, Hefte, Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderreihen MHI + I+S, Reparaturen

Wilmsdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42

U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.–Fr. 10.00–18.00, Sa. 10.00–14.00 Uhr

Kleine Bahn-Börse

Achtung: Ab sofort werden nur noch per E-Mail

eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:

gnb.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

Ausgesuchte Einzelstücke in Spur N zu verkaufen (Loks und Wagen). Messingmodelle von Hammerschmidt, Marks Kleinkunst, Sondermodelle Trix und Arnold. Außerdem große Sammlung von Auto-Metall-Modelle der Firma Marks. Alle Modelle in OVP und nicht gefahren. Preis VB, bitte die entsprechende Liste anfordern. Engelbert Felk, Tel.: 0160 9894 9894

Sammlungsauflösung: Riesiges Konvolut Lone Star Locos, wie die deutsche Schiebe-Trix, zu verkaufen.: 27 Weichen; 130 Schienen, 5 große Brücken, 60 Güterwagen, 5 Personenwagen, 10 Loks, Gebäude und vieles mehr. Sie erhalten keinen Schrott. Nur komplett. 150 €. Magda1929@gmx.de

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

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

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, E-Mail: 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 Plagemann, 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 Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

Verkäufe H0

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

Trix H0, Schnellzug der K.Bay.Sts.B. aus der Zugpackung Art.-Nr.: 21360; 5-teiliger Schnellzug der bayerischen Länderbahn um 1912. Drei Waggons CCü, 3.te Kl., mit je unterschiedlichen Betriebs-Nr.; ein Waggon ABBü, 1./2. te Kl.; ein Gepäckwagen PPü. Alle 5 Waggons sind unbespielt, neu und originalverpackt; Trix Echtheitszertifikat liegt bei.Preis: 395,- EUR zzgl. Porto. E-Mail: Dr.G.Wartenberg@t-online.de

www.modellbahn-apitz.de info@modellbahn-apitz.de

Auflösung H0 und I, Neuware, Märklin-Dig.-Zentrale CS3 plus und Netzteil 60101, Märklin K-Gleis und Gleis Spur 1, Styrostone-Gleisbettung K-Gleis, Oberleitung von Sommerfeld, Schattenbahnhof-Steuerung. Kontaktlos von SES Zubehör von Viessmann, Brawa und Roco, Liste anfordern, Tel.: 0163/6033264.

ETA 178 Liliput Wien, weinrot/elfenbein, Kat.-Nr.17702, werkseitig gealtert, 2 Motoren, sehr guter Zustand, nicht zugestrichelt, € 150,00, Tel. 0221/844443

**Nächster Anzeigenschluss:
07. 08. 2023**

10589 Berlin



Modellbahnen am Mierendorffplatz
märklin Shop Berlin
10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de
Ihr
freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft
mit der ganz großen Auswahl
Mo., Mi., Do., Fr. 10.00–18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09

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 2199 90 99 · 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. Dampflokomotive Serie K statt 469,99 349,99 EUR
84191 Großraum-Güterwagen „Wrangler“ (Jeans) 19,99 EUR
- Sonderwagen statt 39,99-
84192 Großraum-Güterwagen „Mustang“ (Jeans) 19,99 EUR
- Sonderwagen statt 39,99-
z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 EUR Versand)

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



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
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9,00–18,30 Uhr, Sa. 9,00–14,00 Uhr

Richtig beraten von Anfang an!

Konvalut Taurus H0/AC; je 1 St. Roco 69819, 68598, ÖBB Hitradio Ö3 lim.ed. 757/777, ÖBB Heeres Sport lim.ed., Roco 69619, Roco Personw. 4237A 47987, Märklin 2 St. 4710, 1 St. 4627. Märklin 1 St. 48782. Nur Probelauf bzw. unbespielt. Mail: lax49@web.de

Märklin Sondermodelle H0. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

www.lokraritaetenstuebchen.de

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin OO/HO. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

www.modellbahn-keppler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,60 € bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

Gesuche H0

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

www.mbs-dd.com

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

www.modeltom.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 persön-

lich 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.modellbahnzentrums-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahn-paradies.de G

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plagemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre 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, MU21@gmx.de.

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 KAUFTE 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-modellmanufaktur.de
Runde Tankstelle Passantenschutz
Alte Feldscheune

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahn-paradies.de G

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817

Märklin-Modelleisenbahnen, jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603 oder E-Mail: alhue@t-online.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

Verkäufe Große Spuren

LGB-Loks, Waggonen und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201-697400, Fax 0201-606948 oder hermann.goebels@t-online.de

www.modellbahn-keppler.de

3 Wagen Märklin Blech Spur 0, vorbereitete Bauart ca. 1930. 1 Packwagen Nr. 7260 sehr gut grün. 1 Güterwagen geschl. braun Nr. 7910 sehr gut. 1 Güterwagen Niederbord braun Nr. 17720 gut, ohne Karton. Tel.: 0721/408189

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

Brückenvielfalt von Spur 2 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

www.modellbahnshop-remscheid.de

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen 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 Sammlg. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuler 0831-87683

modellbauvoth

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige

ge Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle
 Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

Verkäufe

Literatur, Bild und Ton

ONLINEVERKAUF „bahnVideo im bahnhof/AVM“; www.alphacam-video.de - über 200 Bahnfilme! NEU: -115A DpDVD „Arlbergbahn“-Die letzten 1020-115B DpDVD „Giselabahn -Wörgl-Saalfelden“-Die letzten 1020 im schw.Einsatz m. FüßstandMitf. kontakt@alphacam-video.de

www.eisenbahnbauecher-online.de

Abgabe der DVD-Reihe ERVideoExpress 73-166 incl. der früheren Ausgaben als Bonus und der Begleithefte ERLEBNISWELT EISENBAHN ab Ausgabe 20 bis zu ZÜGE N° 166 sowie der kompletten Jahrgänge von BahnExtra 1/1990 bis 6/2019 incl. 18 DVD - alles in sehr gutem Zustand an Selbstabho-

ler in Berlin oder gegen Versandaufwand. E-Mail: reinsch.buch@web.de

www.modelleisenbahn.com

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

www.bahnundbuch.de

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, rene.stannigel@web.de

Verkäufe Dies und Das

Verkaufe neuwertige, teils unbenutzte ALAN-Bauteile für MEB-Steuerung: 1 x BRAIN+PSU, 2 x BASE16, 13 x BRICK-M, 1 x BRICK-L, 1 x MUX-06M, 3 x BOX-06L, 16 x BRIDGE-02M, 11 x BRIDGE-03L. Nahezu alle in Orig.-Verpackung + Benutzerhandbuch. Fotos anfordern bei Anfragen an Joachim-Preuss@gmx.de

www.moba-tech.de

www.menzels-lokschuppen.de

Verkaufe Eisenbahnbilder Dampf/Diesel/Ellok/Tw der DR, DB und ÖBB (hier auch Dias und Negative) 1960er

52062 Aachen

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

Modell Center Aachen
www.huenerbein.de info@huenerbein.de

66953 Pirmasens

Viele fertige **Schiffs-Ätzteile** von M1:20-1:700, Reling, Treppen, Gitter, Leitern, Relingstützen, Handräder, Stühle, Liegestühle, Rautenbleche....
Miniatur- u. Ankerketten mit Steg, **alles zum Selbstätzen**,
Messing- und Neusilberbleche ab 0,1mm,
Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Schwarzbeizen
für verschiedene Metalle, Chemikalien,
Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

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
Exklusive Modelleisenbahnen
Und mehr ... vieles mehr

seit
1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und HO

Kein Internet? Listen kostenlos! • www.lohag.de
Tel.: 02331-404453 • D-58135 Hagen, Vogelsanger Str. 40

72622 Nürtingen

RITTER
RESTAURATIONEN
REPLIKA
ERSATZTEILDienst

Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de

- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen
alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen.
Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für
MÄRKLIN-Produkte
– Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935–1958
– Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
– Flugzeug Ju 52
- Komplette Replika seltener Lokomotiven und
Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln
wir Ihnen gerne auf Anfrage.

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

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, Lilit, Tilling, Pilz,
Rivarossi, Lima, Fleischmann, Faller, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

bis 1980er Jahre. Auswahlensendung anfordern. 0173/3690401 oder matthiashengst@gmx.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

Gesuche Dies und Das

NEU: Onlineverkauf „bahnVideo/bahnVerlag“: SHOP www.alphacam-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-

Nächster Anzeigenschluss:
07. 08. 2023

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, Fabrikchilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsaufösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über HO bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

günstig:
www.DAU-MODELL.de
Tel.: 0234/53669

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote: hvo@gmx.com.

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Verschiedenes

Monatlicher HO-Stammtisch in den großzügigen Vereinsräumen des IGM Kaarst e.V., Danziger Str. 7, 41460 Neuss (Hafen). Jeweils am 1. Freitag im Monat von 18-20 Uhr mit aktuellen Themen und Fahrtag auf unseren Clubanlagen (Gleichstrom und Märklin Testanlage). Anmeldung erbeten: www.modellbahn-kaarst.de oder norseman@web.de.

www.modellbahnservice-dr.de

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/gayeisenbahn. 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 € 18,00 plus Steuer. Hofladen vorerst geschlossen. Tel. 030-67892620, Fax 030-67894896, www.ferienhaus-emmy.de

F r e u d e n s t a d t / S c h w a r z w a l d ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schön

ne 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. Tel.: 039601/349765 oder dietmar.harz@web.de anfordern.

Wernigerode, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

Börse

Auktionen und Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de G

Modellbahn-Auto-Börse: 36179 Bebra So: 17.09.23, Lokschuppen, Gilferhäuser Str. 12 von 10–15 Uhr, 34246 KS / Vellmar 03.10.23, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10 von 13-17 Uhr, 04159 Leipzig Sam: 28.10.23, Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190 von 10–15 Uhr, 99096 Erfurt Sam 04.11.23Thüringenhalle, Findet nicht statt !!!! Neue Termine in Planung !!!

Modellbahnmärkte
TERMINE (11-15 Uhr)

- 02.07. Recklinghausen, Vestlandhalle
- 09.07. Osnabrück, Halle Gartlage
- 16.07. Münster, Stadthalle in Hiltrup
- 22.07. Mülheim/R., Alte Dreherei
- 23.07. Dorsten, CreativQuartier
- 29.07. Soest, Schützenhalle in Ampen
- 30.07. Lingen, Emslandhallen
- 06.08. Castrop-Rauxel, Europahalle

bv-messen.de info@bv-messen.de



PATERNOSTER

Vitrine

Schattenbahnhof

Individuell
(Fertigung nach Kundenwunsch,
alle Spurweiten ab N bis Spur IIIm)

Platz sparend

**alle Züge sofort
verfügbar**

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

Ihre Prämie

... wenn Sie *eisenbahn
magazin* im Abo lesen!



Noch mehr Auswahl unter
www.eisenbahn-magazin.de/abo

Mit Millimeter-Anzeigen im *eisenbahn magazin*
erfolgreich werben!

eisenbahn
Modellbahn magazin

Nächster Anzeigenschluss:
07. 08. 2023

Bahnreisen

In der Anzeigenrubrik **Bahnreisen und Termine** werden
Veranstaltungsfahrten von Eisenbahnclubs, Vereinen und Reiseveranstalter
veröffentlicht.

Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr.
Wir empfehlen Ihnen, sich vor Besuch beim Veranstalter rückzuversichern.

Jede Zeile € 3,10 (zzgl. MwSt.)

Kontakt: Bettina Wilgermeir, Tel. 089/130699-523, Fax -529,
E-Mail: gmb.wilgermeir@verlagshaus.de

22.-30.07.2023

Museums- und Privatbahnen in Jütland und Fynen

Besuch der Museumsbahnen und
Eisenbahnmuseen in Jütland und
Fynen. Fahrten über Nebenstreck-
en und der Letbane Aarhus. Stra-
ßenbahnmuseum Skjoldenaes-
holm.

17.-22.08.2023

Klein- und Nebenbahnen in Mecklenburg-Vorpommern

Die Reise führt zur Mecklenburgi-
schen Südbahn, zum Agroneum in
Alt Schwerin, zur Prignitzer Klein-
bahn, zum Museum der MPSB in
Schwichtenberg, nach Neustrelitz
und zur Museumsbahn Gramzow.

DGEG-Bahnreisen GmbH

Postfach 10 20 45, 47410 Moers

Tel. 0173 / 536 26 98

Fax 0 28 41 / 5 60 12

E-Mail: reisen@dgeg.de

www.dgeg.de

03. - 08.08. Mit Volldampf durch Yorkshire (Nordengland)

100 Jahre Dampflok Flying Scots-
man: Dampfzugfahrt auf der legen-
dären Settle-Carlisle-Strecke. Be-
such des Eisenbahnmuseums in
York, Dampfzugfahrt auf der Muse-
umsbahn North Yorkshire Moors
Railway und Nostalgiefahrt auf der
Weardale Railway.

15. - 19.09. Mit Dampfloklegende Lok 7 auf die Rigi und im Sonder- zug über den Gotthard

Besuch des historischen Depots in
Erstfeld, Besichtigung des Gott-

hard 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 ein Besuch des Bo'ness
Eisenbahnmuseums in der Nähe
von 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 Ma-
rokkos. Sie entdecken das unbe-
kannte Ost-Marokko, große Dün-
en, grüne Oasen und die
Königstadt Fés.

19. - 24.10. Nostalgische Bahnen und kulinarische Genüsse in Burgund

Sonderzugfahrten auf zwei 600
mm Dampf-Schmalspurbahnen
und Tagesrundreise mit dem Nost-
algie-Triebwagen Typ „Picasso“ in
den Jura. Dazu gutes Essen, Wein-
verkostung und schöne Städte.

Infos, Buchung, Katalog:

**Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2,
79856 Hinterzarten.**

Tel. 07652/917581, e-mail: info@bahnreisen-sutter.de oder Inter-
net: www.bahnen.info

Bitte beachten Sie auch die Termine für die nächsten Ausgaben

Ausgabe	Erscheinungstermin	Anzeigenschluss
11/23	11.10. 2023	08. 09. 2023
12/23	08.11. 2023	05. 10. 2023
01/24	06.12.23	03.11.23

AUF DER RICHTIGEN SPUR!



NEU!

... jetzt im günstigen Miniabo mit N-Bahn-Magazin bestellen und fast 37 % sparen

- ✓ ohne Risiko und bequem frei Haus
- ✓ Sie können den Bezug nach dem Testzeitraum jederzeit kündigen.

Sofort bestellen und sparen:

3 Ausgaben N-Bahn-Magazin

je € 7,50 = € 22,50

+ 1 Ausgabe NBM-Special € 9,95

Gesamtpreis der Einzelhefte € 32,45

Im Mini-Abo nur € 19,90

Ich spare € 12,55 gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen!



3 Ausgaben
+ Spezial

nur
€ 19,90
statt € 32,45

PLUS



Jetzt online bestellen unter

www.nbahnmagazin.de/abo



www.modellbahnzentrum-ueringen.de

www.bus-und-bahn-und-mehr.de

Termine

30. Juli, 6./13. August, Augsburg: Die Ammersee-Dampfbahn fährt nach Utting. Info: www.bahnpark-augsburg.de

30. Juli, 6./13./20./27. August, Mellrichstadt: Fahrtage des Rhönzügle. Info: www.freilandmuseum-fladungen.de

30. Juli, 6./13./20./27. August, Neustadt (Weinstraße): Dampfbetrieb nach Elmstein. Info: www.kuckucksbaehnel.de

30. Juli, 6./20. August, Bremerhaven: Fahrtage. Info: www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

30. Juli, 6./20. August, Essen: Betriebstage der Hespertalbahn. Info: www.hespertalbahn.de

30. Juli, 20. August, Mühlenstrotz: Fahrtag der Dampf-Kleinbahn. Info: www.dkbm.de

30. Juli, 27. August, Derneburg: Fahrten auf der Nettetalbahn. Info: www.dampfzug-betriebsgemeinschaft.de

30. Juli, 27. August, Karlsruhe: Fahrten nach Bad Herrenalb. Info: www.albtal-dampfzug.de

5. August, Pforzheim: Museums-Betrieb auf der Enztalbahn. Info: www.enztal-dampfzug.de

5. August, Luckau: Ostalgie im Bw mit Oldtimern. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

5./6. August, Zittau: „Historik Mobil“ mit Oldtimern. Info: www.zittauer-schmalspurbahn.de

5./6. August, Zwickau: Fahrtage auf der Kohlebahn. Info: www.brueckenbergbahn.de

5./6. August, Bruchhausen-Vilsen: Tage des Eisenbahnfreundes. Info: www.museumseisenbahn.de

5./6. August, Schöntal: Fahrten mit Handhebeldraisine und 5-Zoll-Bahn. Info: www.jagsttalbahn.de

5./6. August, Wesel: Bahn-Express zum Stadtfest. Info: www.hsw-wesel.de

5./6./19./20. August, Lindenberg: Fahrtage beim „Pollo“. Info: www.pollo.de

5./6./19./20./26./27. August, Rochlitz: Schienentrabi-Fahrt nach Göhren. Info: www.schienentrabi.de

5./6./26./27. August, Brohl: Dampf-Betriebstage der Brohltalbahn. Info: www.vulkan-express.de

5./19. August, Haselünne: Dampfzugfahrten nach Lönningen. Info: www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

5./20. August, Schönheide: Sonderfahrten. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de



Der Museumszug nach Schönheide steht abfahrtbereit in Stützengrün

5./26. August, Dresden: Museumstage im Eisenbahnmuseum. Info: www.igbwddresden-altstadt.de

6. August, Karlsruhe: Fahrten nach Baiersbronn. Info: www.murgtal-dampfzug.de

6. August, Darmstadt-Kranichstein: Betriebstag im Bw. Info: www.bahnwelt.de

6. August, Stadthagen: Dampfzug nach Bad Eilsen. Info: www.dampf-eisenbahn-weserbergland.de

6. August, Lengerich-Hohne: Sonderfahrten mit V 36 412 und TWE-VT 03. Info: www.eisenbahn-tradition.de

6./12./13. August, Neresheim: Betriebstag bzw. Bahnhofshocketse mit Oldtimern. Info: www.hmb-ev.de

6./12./27. August, Bochum: Fahrtage der Ruhrtalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

6./20. August, 3. September, Hüinghausen: Fahrbetrieb mit besonderen Aktionen. Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de

6./20. August, Harpstedt: Fahrten nach Delmenhorst. Info: www.jan-harpstedt.de

6./27. August, Kassel: Dampfzugfahrten nach Naumburg. Info: www.hessencourrier.de

6./27. August, Ottweiler (Saar): Museumsverkehr nach Schwarzerden und Bahnhofsfest (nur 27. August). Info: www.ostertalbahn.de

13. August, Minden: Fahrten mit der T 9³ „Kattowitz 7348“. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

13. August, Piesberg: Vom Zechenbahnhof nach Lübbecke. Info: www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

13. August, Lengerich: Feldbahnmuseum geöffnet. Info: www.eisenbahnfreunde-lengerich.de

19. August, Cottbus/Dresden: Sonderzug zur Dampflok-Parade nach Wolsztyn/Polen. Info: www.lausitzerdampflokclub.de, www.fluegelradtouristik.info

19. August, Neumünster: Tag der offenen Tür im Kulturlokschuppen. Info: www.helev.de

19. August, Nördlingen: Rieser Dampftage mit Fahrzeugschau und Seenlandexpress. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

20. August, Amstetten: Fahrten nach Oppingen. Info: www.alb-baehne.de

20. August, Ibbenbüren-Aasee: Mit 78 468 und TWE-VT 03 nach Dörenthe. Info: www.eisenbahn-tradition.de

25.–27. August, Chemnitz-Hilbersdorf: Heizhausfest mit Nachtfotos, Sonderfahrten und Modellbahnausstellung. Info: www.sem-chemnitz.de

26. August, Aschersleben: Fahrt zum Heizhausfest nach Chemnitz. Info: www.lokschuppen-stassfurt.de

26. August, Cottbus: Sonderfahrt mit 243 005 zum Heizhausfest nach Chemnitz. Info: www.lausitzerdampflokclub.de

26. August, Schwarzenberg: Sonderzug nach Pilsen/Tschechien. Info: www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

26./27. August, Bad Essen: Fahrten zum Historischen Markt. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

26./27. August, Freilassing: Modellbahntage in der Lokwelt. Info: www.lokwelt.freilassing.de

27. August, Hamm: Dieseltour zum Lippborger Markt. Info: www.museumseisenbahn-hamm.de

27. August, Karlsruhe: Fahrten nach Bad Herrenalb. Info: www.albtal-dampfzug.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

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

Echtes Bahnerlebnis

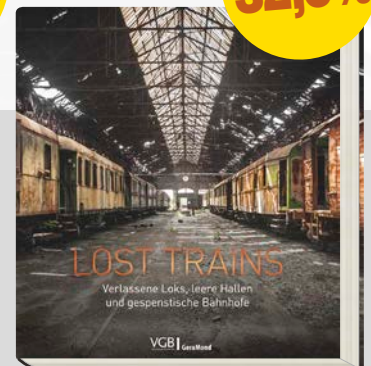


3 gute Gründe, warum Sie eisenbahn magazin lesen sollten:

- ✓ 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.

Sie sparen
40,6%

Sie sparen
32,5%



Frühe Bundesbahn	€ 59,00
12 Ausgaben EM Magazin*	€ 100,80
Regulärer Preis	€ 159,80
Ihre Ersparnis	€ 64,90
Gesamtpaket nur	€ 94,90

Lost Trains	€ 39,99
12 Ausgaben EM Magazin*	€ 100,80
Regulärer Preis	€ 140,79
Ihre Ersparnis	€ 45,89
Gesamtpaket nur	€ 94,90

Jetzt *eisenbahn magazin* lesen, aktuellen Buch-Bestseller wählen und zusammen richtig sparen

* nur im Inland

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt das em-Vorteilspaket online bestellen unter
www.eisenbahnmagazin.de/einsteigen

il Treno Vino



Gerades Streckenmodul mit aufrecht stehender Weinkiste und Stadtlandschaft

em-Leseranlage



■ Stapel- und beliebig erweiterbare Oe-Anlage

Kleine Weinstiegen mit netten Bahnszenen

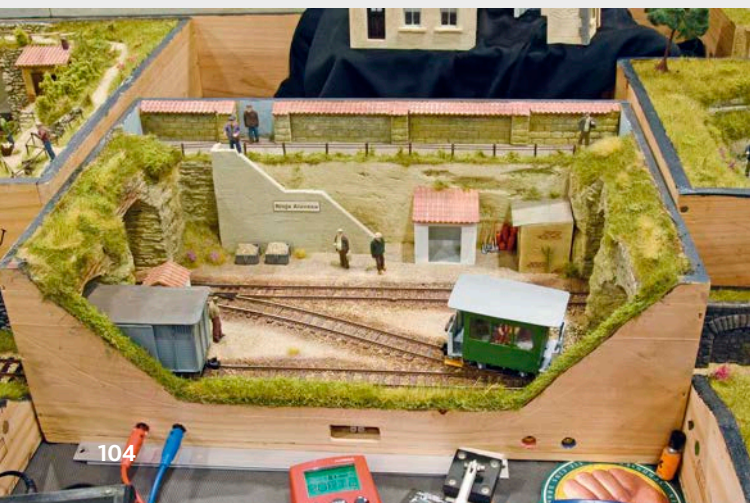
Nicht jeder hat Platz für eine große Betriebsanlage, weshalb das Modulkonzept von Albert Messerschmitt für jede Nenngröße geeignet ist. In alten Weinkisten entstanden kleine Dioramen, deren Gleise sich verbinden und befahren lassen

Es ist schon recht originell, was Albert Messerschmitt kürzlich während der „Faszination Modellbahn“ in Mannheim ausgestellt hat: Statt eines komplexen Anlagenunterbaus benötigt seine Oe-Anlage lediglich

eine ebene Fläche, auf der die zuvor geleerten und ausgestatteten Weinkisten aufgestellt werden. Wer den Traubensaft nicht selbst genießen möchte, kann beim Winzer oder im Internet preiswert leere Holzkisten erwerben,

die in der Regel für zwölf Flaschen ausgelegt sind und die Abmessungen von 50 mal 32 mal 20 Zentimetern haben. Bei der folgenden Gleisverlegung müssen lediglich drei Randbedingungen eingehalten werden: die Höhe

Wenn man einen Bahnhof mit mehreren Gleisen darstellen möchte, müssen mehrere Kisten nebeneinandergestellt werden



Je nach Szene kann man die Seitenwände beliebig aussägen, womit man den Blick gezielt auf Details lenken kann





Bei den Eckmodulen gibt es je eine Ausfahrt an der kurzen und langen Seite der Weinkiste

des Schienenkopfes über Kistenunterkante sowie die identischen Austrittsmaße an den Stirn- oder Vorderseiten. Letztere Maße hat Albert Messerschmitt mit 270 bzw. 440 Millimetern von der Kantenkante festgelegt. Zusätzlich gibt es noch Segmente mit mehreren Gleisübergängen, um beispielsweise größere Betriebsstellen mit Weichen darstellen zu können.

Aufbau und Betrieb

Wenn die Peco-Oe-Gleise mit einem Mindestradius von 250 Millimetern sauber verlegt sind, können die Weinkisten zusammengeschoben werden. Starke 10er-Rundmagnete reichen völlig aus, um alles untereinander sicher zu fixie-

ren. Wer es stabiler mag, kann zusätzlich noch Metallstifte einsetzen, die die „Module“ zusätzlich seitlich stützen. Die Spannungsübertragung erfolgt mit einfachen Büschelsteckern

» Die Weinkistenanlage kann in unterschiedlichen Kombinationen aufgebaut werden

und passenden Buchsen. Das so entstandene, leicht montierbare Modulsystem kann nahezu beliebig erweitert und aufgebaut werden, denn jede ausgestaltete Weinkiste erzählt eine eigene Geschichte.

Magic-Train-Fahrzeugmodelle

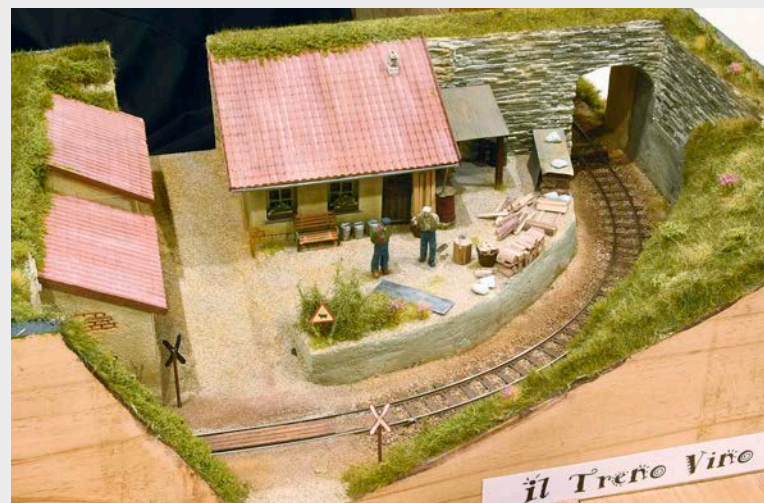
Die zum Teil umgebauten Fleischmann-Magic-Train-Modelle fahren auf einem Rundkurs durch eine bis ins kleinste Detail ausgestaltete Landschaft, bedienen dabei aber auch die ein oder andere Ladestelle. So wird mit Kleinbahn-Motiven aus dem ländlichen Raum ein mediterraner Charme versprüht. Alle Gebäude auf der gut stapel- und transportierbaren Anlage entstanden überwiegend in Eigenbau. Beim Landschaftsunterbau wurde auf Leichtbaumaterialien Wert gelegt, die sich gut in die Kisten einbauen ließen. Die Begrünung erfolgte mit handelsüblichen Materialien, wobei bei Schotter und Sand ausschließlich Naturprodukte verwendet wurden.

MM

Dank der genormten Gleisübergänge ist der Aufbau der Weinkistenanlage sehr flexibel zu handhaben

Jede Kiste kann gut zugänglich gestaltet werden, weshalb der Detaillierungsgrad der Szenen sehr hoch ist

MM (6)



Leserbriefe

■ Baureihe V 188/288, em 5/23 Farbwechsel-Verwechslung

Fehlerhaft beschrieben wurde auf Seite 17 die Farbgebung nach der Neumotorisierung. Es stimmt nicht, dass die V 188 002 beim Aufenthalt im AW Nürnberg den DB-üblichen roten Anstrich mit schwarzem Rahmen bekam, aber die V 188 001 die rote Lackierung erhielt, deren Rahmen jedoch nicht schwarz abgesetzt wurde. Umgekehrt war es der Fall. Wie auf den Schwarzweiß-Bildern von 1967 gut zu erkennen ist, war der Rahmen der V 188 001 farblich vom Lokkasten abgesetzt, also schwarz statt rot. Auf dem Farbfoto auf Seite 17 ist die durchgehend rote Lackierung mit rotem Rahmen der 288 002 zu sehen. Ich bin drüber gestolpert, weil die Lackierung und Beschriftung der Lima-V 188 002 irgendwann einmal Thema in der Fachpresse war, da passt nämlich beides nicht zusammen, während die Märklin-Loks die richtige Beschriftung zur Lackierung tragen, was ab Seite 18 bei der Modellübersicht auch gut zu erkennen ist.

Martin Türke, Sickte

■ Graubele-Zubehör, em 5/23 Hübsche Laubsägearbeit

In meinem Modellbahnfundus schlummerte seit Jahren eine Schachtel mit dem Bausatz des Bahnwärterhauses „Isartal“ von Graubele – irgendwann mal für einen Euro auf einem Flohmarkt erstanden. An einem regnerischen Tag holte ich die Laubsäge hervor und habe das Haus zusammengebaut. Auf eine Anlage hat es das Modell nie geschafft, es steht aber seither in einer

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, 25. Juli und Dienstag, 8. August

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



Vitrine und ist noch immer schön anzuschauen. Klaus Kühnel, Mosbach

■ Kurzmeldung zu Polen, em 6/23 Ortsnamen auch in Deutsch

Dem segensreichen Wirken der KPEV im 19. Jahrhundert sind – insbesondere in Niederschlesien – die immer noch üppig vorhandenen, wenn auch im Überschwang des von Westeuropa übernommenen Wahns zunächst stillgelegten Strecken zu verdanken. Zum einen ist die Wojewodschaft Niederschlesien auch im Hinblick auf die Neulenkung menschlicher Bewegungswünsche bzw. -zwänge sehr fortschrittlich aufgestellt und realisiert immer wieder Reaktivierungen stillgelegter Strecken. Zum anderen aber, und da greift meine Kritik an, benennt das em die Orte mit einer

so langjährigen Eisenbahngeschichte ausschließlich mit ihren polnischen Bezeichnungen. Immer mehr Polen sind sich der deutschen Ursprungs der von ihnen bewohnten Orte bzw. Landstriche bewusst und reagieren keineswegs ungehalten auf entsprechende Darstellungen aus Deutschland. Im Gegensatz dazu gibt es natürlich noch immer Mitmenschen, die aus parteipolitischen oder ideologischen Gründen Revanchismus aus Deutschland heraufbeschwören. Mit ein bisschen journalistischem Fleiß ist die Sache freilich verbunden – und auch mit ein wenig Geschichtskennntnis.

Harald Müller, Bovenden

Anm. d. Red.: Wir halten uns bei Bahnhofsnamen in der Regel an die aktuelle, offizielle Schreibweise. Das haben wir auch bei dieser Meldung berücksichtigt. FD

■ HO-Test Baureihe 52, em 6/23 Märklin-Lok mein Favorit

Das 52er-Modell von Märklin schneidet nach meiner Überzeugung zu schlecht ab. Im Bereich des Fahrwerks hat es durch die Sandfallrohre einschließlich der Zuleitungen vom Sanddom durchaus mehr zu bieten als das Roco-Modell. Auch die Durchsicht unter dem Kessel ist weitaus vorbildgetreuer und stellt sich nicht so leer dar wie bei Roco. Entscheidend ist doch auch, ob manche Kompromisse bei der Modellumsetzung so auffallend sind, dass hierdurch der Gesamteindruck des Modells getrübt wird. Das ist weder bei der Umsetzung des Wannentenders noch bei den „nur angespritzten“ Aufstiegsgriffstangen bei Märklin der Fall. Sicher bestehen zwischen den beiden Modellen Unterschiede aufgrund des jeweils gewählten Vorbilds, doch diese sind nicht derart gravierend, dass das Dampflokmodell aus Göppingen eine so große optische Abwertung verdient. Hinsichtlich der verwendeten Werkstoffe – Metall bei Märklin/Kunststoff bei Roco – wird leider kein Vergleich bemüht, was die Langlebigkeit von Metalldruckguss angeht. Michael Hoffman, Landshut

■ Rollbahn, em 6/23 Erinnerungen an die Bundesbahn-Baureihe 01¹⁰

In Hamburg-Altona stand an einem Morgen des Jahres 1968 die 01¹⁰ vom Bw Osnabrück vor einem langen D-Zug nach Köln. Die Fahrt begann, ich stand am offenen Fenster. Für die Überwindung der kurzen Rampenstrecke in Altona schob eine 74er, die den Leerzug bereitgestellt hatte, bis



Zusammengebautes Graubele-Bausatzmodell eines Bahnwärterhauses samt Bauanleitung und Originalverpackung

Klaus Kühnel



Blick aus dem Zugfenster 1968 auf die 01¹⁰ vor einem Schnellzug auf der „Rollbahn“ im Norden Deutschlands

Hans Stich



Aus einem Klunker-HO-Bausatz montierter 627.0 der Bundesbahn

Johann Loferer (2)



Mit Fenstern der Roco-„Silberlinge“ optisch aufgewerteter Lima-HO-628.0

zum Bahnsteigende kräftig an. Bis Harburg ging es im beschaulichen Tempo weiter. Dann wurde es ernst, waren trotz des hohes Zuggewichts hohe Geschwindigkeiten gefragt. Die Zylinder der Lok waren inzwischen heißgefahren und auch leistungsbereit für eine flotte Fahrt nach Bremen. Hier stieg ich aus dem Zug und ging vor zur Lok. Man spürte, dass der Kessel noch immer voller Dampf war. Als der Pfiff für die Abfahrt zu hören war, wurde der Ölbrenner angeworfen. Der Zug bewegte sich mit kräftigem Dampflokgeräusch. Im anschließenden Weichenbereich schleuderte die Lok, die Kraft wurde sofort zurückgenommen und kurz darauf wieder mit Volldampf weitergefahren. Die Geräusche waren noch zu hören, als der Zug längst nicht mehr zu sehen war.

Mit dem nächsten D-Zug fuhr ich weiter nach Osnabrück. Wieder erlebte ich eine O1¹⁰ vom Bw Osnabrück. Es ging in zügigem Tempo durch die norddeutsche Tiefebene. Hinter Bohmte wurde es dann spektakulär, es ging hinauf zur Rampenstrecke über Ostercappeln bis Vehrte. Bereits in der Steigung im Waldstück vor Ostercappeln gab es geräusch- und rauchmäßig eine wahre „Explosion“ zu erleben. Das Lokpersonal steigerte die Leistung der O1¹⁰ bis zur Höchstgrenze. Hinter dem Bahnhof Vehrte erreichte die Maschine im „Schongang“ alsbald Osnabrück. Dort war der Wechsel auf eine Ellok vorgesehen. Also ging ich wieder vor zur Zugspitze und hatte von den zu hörenden Geräuschen den Eindruck, Lok und Personal waren ziemlich geschafft von der gewaltigen Anstrengung. Insofern war die bevorstehende Ruhepause wohlverdient. *Hans Stich, Puchheim*

■ Kurzmeldung Österreich, em 6/23 Stream statt Steam

Der „Coradia Steam“ heißt sicher so, weil er mit Dampf fährt, oder ...? Dieser peinliche Fehler hält sich

ziemlich konstant durch den gesamten Artikel. Google verrät aber dann doch, dass der Zug Alstom Coradia Stream heißt. *Beat Brenneisen, Thierachern/Schweiz*

Anm. d. Red.: Das Fahrzeug heißt natürlich Coradia Stream und fährt in der Regel mit elektrischer Energie aus der Fahrleitung und keineswegs mit Dampf. *FD*

■ 627.0/628.0 der DB, em 6/23 Verdrehte Achsfolge

Auf Seite 15 schreiben Sie, dass bei den Fahrzeugen der Baureihe 628.0 das jeweils am Kurzkuppelende gelegene Drehgestell angetrieben wird. Somit ist die Achsfolge in der Übersicht eine Seite zuvor falsch angegeben. Richtig lautet sie 2'B' + B'2', werden doch immer die angetriebenen Radsätze im Drehgestell mit Großbuchstaben bezeichnet. *Gerhard Schultz, Hamburg-Alsterdorf*

Klunker-Modellergänzung

In ihrem Bericht über die Vorserien-Triebwagen im Modell blieb leider der 627.0 von Klunker Modelltechnik unerwähnt. Dieser Komplettbausatz erschien 1999 in HO, TT und N auf der Basis von Industriefahrwerken. Das HO-Modell ist nicht mehr bei Klunker gelistet, das TT-Modell aber schon und basiert inzwischen auf Tillig-Desiro-Baugruppen. Den N-Bausatz führt seit geraumer Zeit der Kleinserienhersteller Kuswa im Sortiment.

Das Modell des Lima-628.0 habe ich mit eingesetzten Fenstern von Roco-1:100-„Silberlingen“ aufgewertet. Dazu wurden die Tür- und Führerstandsseitenfenster mit zurechtgeschnittenen Teilen ergänzt. Obendrein wurde der Steuerwagen zur Stromabnahme hinzugezogen, indem er an jedem Drehgestell einen Achsschleifer und eine elektrische Kupplung zum Triebwagen bekam. Dadurch erhält man auf jeder Seite

vier Stromabnahmepunkte, was sich positiv auf das Fahrverhalten auswirkt. *Johann Loferer, Siegsdorf*

■ DB-Lokführermangel, em 6/23 Heute andere Probleme

In diesem Artikel entsteht leider der fälschliche Eindruck, dass Baureihen- und Streckenkenntnis in Verbindung mit bürokratischen Hürden verschiedener Geschäftsfelder diesen unbefriedigenden Zustand verursachen. Das war allerdings nur in der Übergangszeit nach der Bahnreform der Fall. Heute ist die größte Barriere die Ausbildung unter Zugrundelegung völlig divergierender Regelwerke bzw. Richtlinien. Schulungen zu den Sicherheitsmanagement-Systemen unterschiedlicher EVU kommen noch hinzu. *Christian Schallenkammer, Bad Tölz*

■ S-Bahn Hamburg, em 6/23 Teurer als kalkuliert

In der Kurzmeldung über den Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET) lautet das wichtigste Wort Kosten-schätzung. Die Hamburger haben da so ihre Erfahrungen: Die Elbphilharmonie kostete etwa das Zehnfache des vorgesehenen Betrages, und gerade erst ist erklärt worden, dass der erste Bauabschnitt der neuen

U-Bahn-Linie 5 geschätzte 2,86 statt bisher kalkulierter 1,75 Milliarden Euro kosten wird. Im Übrigen lassen bezüglich des VET insbesondere zwei Details aufhorchen: Die DBAG erklärt es nach wie vor für unmöglich, den Hauptbahnhof, der als Durchgangsbahnhof angelegt ist, komplett als solchen zu nutzen und dadurch Kapazitäten zu schaffen (vgl. Drucksache 22/9856 der Hamburger Bürgerschaft), und für den VET muss der zurzeit im Bau befindliche Fernbahnhof am Diebsteich in Altona zumindest zu einem Teil wieder abgerissen werden, was die „Planungsqualität“ deutlich macht. *Martin Weise, Hamburg*

■ Zaungeschichten, em 6/23 Detail am Rande

Ich möchte etwas zum Thema kuriose Schienennutzung beitragen: Im Jahre 2009 entdeckte ich an der Eisenbahnstrecke durch das Altmühltal in der Nähe des Bahnhofs Solnhofen ein Stück Schiene, das einen Fahrleitungsmast straßenseitig vor Kraftfahrzeugremplern schützt. Das Besondere daran ist eine Prägung am Schienenfuß, die mitteilt, dass die Schiene 1901 bei Krupp hergestellt wurde. Jüngst bekam das Stück Eisen sogar einen frischen Farbanstrich in Grau. *Rainer Kamienski, Essen*



Im Jahre 2009 im Altmühltal fotografierter ICE mit dem links zu sehenden Fahrleitungsmast, der durch ein altes Krupp-Schienenstück geschützt wird, das inzwischen grau lackiert wurde *Rainer Kamienski (2)*

■ HO-Schaustück der Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahner, Teil 4

Fünf Jahre noch gut zu tun

Bereits 15 Jahre ist das Bassumer Modellbahnsteam mit dem Bau seiner gigantischen HO-Anlage beschäftigt. Die bereits fertiggestellten zwei Anlagenschenkel mit Haupt- und Nebenbahn-Motiven stimmen zuversichtlich, dass bald auch die dritte Zunge vollendet sein wird. Dort entstehen unter anderem ausgedehnte Anlagen für den Güterverkehr



Die Nordausfahrt des bereits in *em* 7/23 vorgestellten Bahnhofs Bremburg liegt in einer lang gezogenen Rechtskurve, in deren Innenradius sich ein großes Betriebswerk erstreckt, das wir ebenfalls schon kennengelernt haben. Daran schließen sich auf der dritten Anlagenzunge der IBM-Anlage (siehe Gleisplan in *em* 5/23) die umfangreichen Rangierareale des Bremburger Güterbahnhofs an. Über sechs Meter lang ist dieser Bereich, der

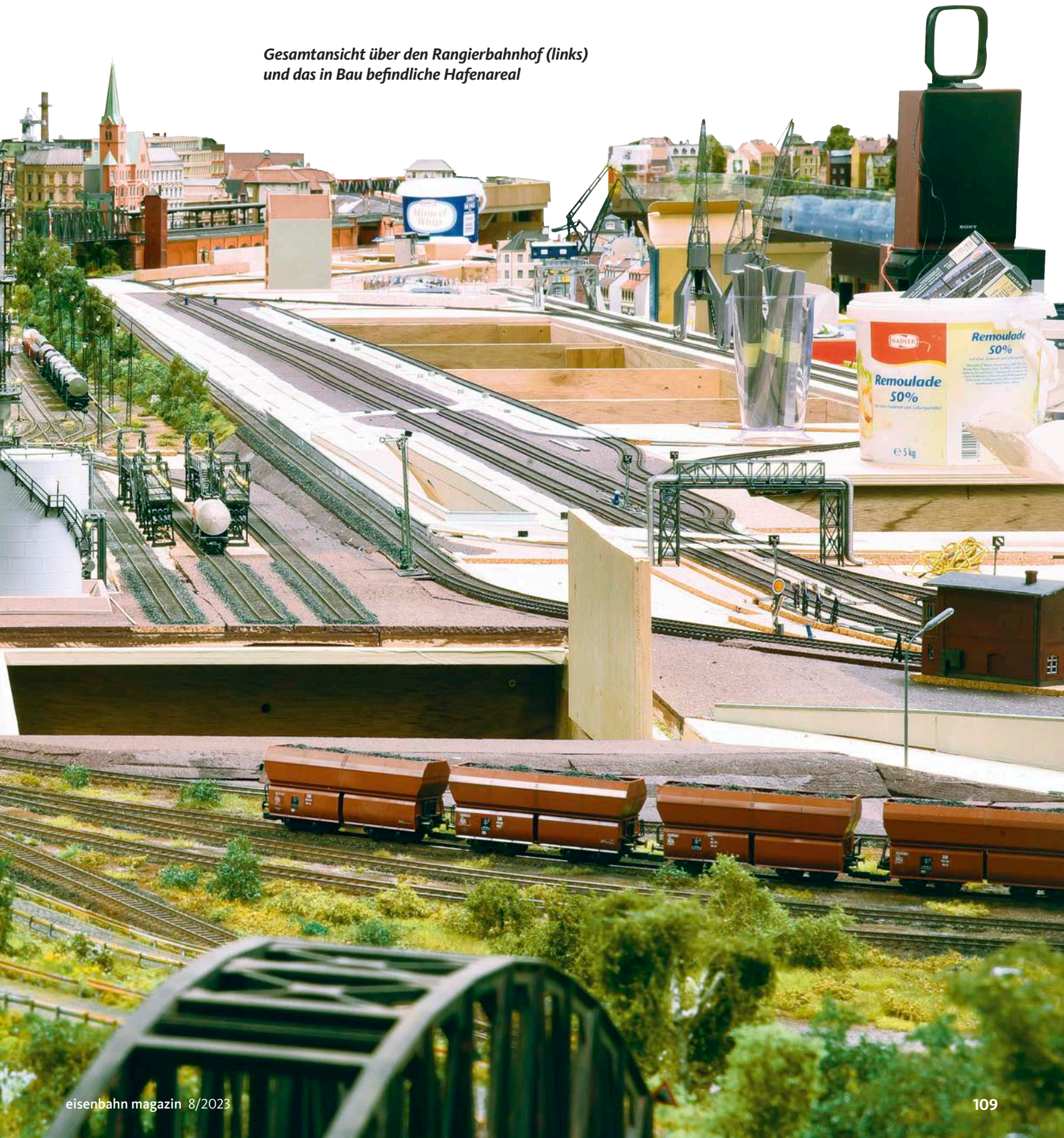
sich in der Breite über 13 Abfertigungsgleise für ankommende und abgehende Güterzüge erstreckt. Dann folgen ein Ablaufberg mit Brückenstellwerk und sieben Zugbildungsgleise, die durch Zwergsignale gesichert sind. Am Rande des hinteren Bereichs dieses dritten Anlagenschenkels wird auch nochmal das Thema Nebenbahn bemüht, indem sich eine eingleisige Trasse über mehrere Brücken durch die Stadt sowie anschließend parallel zum Ran-

gierbahnhof nach oben windet und einem Endbahnhof mit Segmentdrehscheibe zustrebt. Das in der Nachbarschaft demnächst gestaltete Dorf wird zudem über ein mobiles Straßenverkehrssystem angebunden sein.

Hafen als bestimmendes Thema

Die weitere Fortführung auf der östlichen Anlagenzunge soll ein kleiner Teil eines Überseehafens mit Schiffen werden. Ursprünglich dach-

Gesamtansicht über den Rangierbahnhof (links) und das in Bau befindliche Hafenareal





Die Raffinerie ist bereits mit unzähligen LED für den Nachtbetrieb ausgerüstet

Im Rangierbahnhof stehen immer mehrere abfahrbereite Güterzüge, die jederzeit auf der „Rollbahn“ eingesetzt werden können



Das Tankschiff hat probeweise im Hafenbecken angelegt, muss aber noch entsprechend dem Beladezustand abgesenkt werden



Überall im Rangierbahnhof findet man realistisch gestaltete Szenen wie das im Abbruch befindliche Stellwerk, zugewachsene Hallen oder typische Dienstgebäude





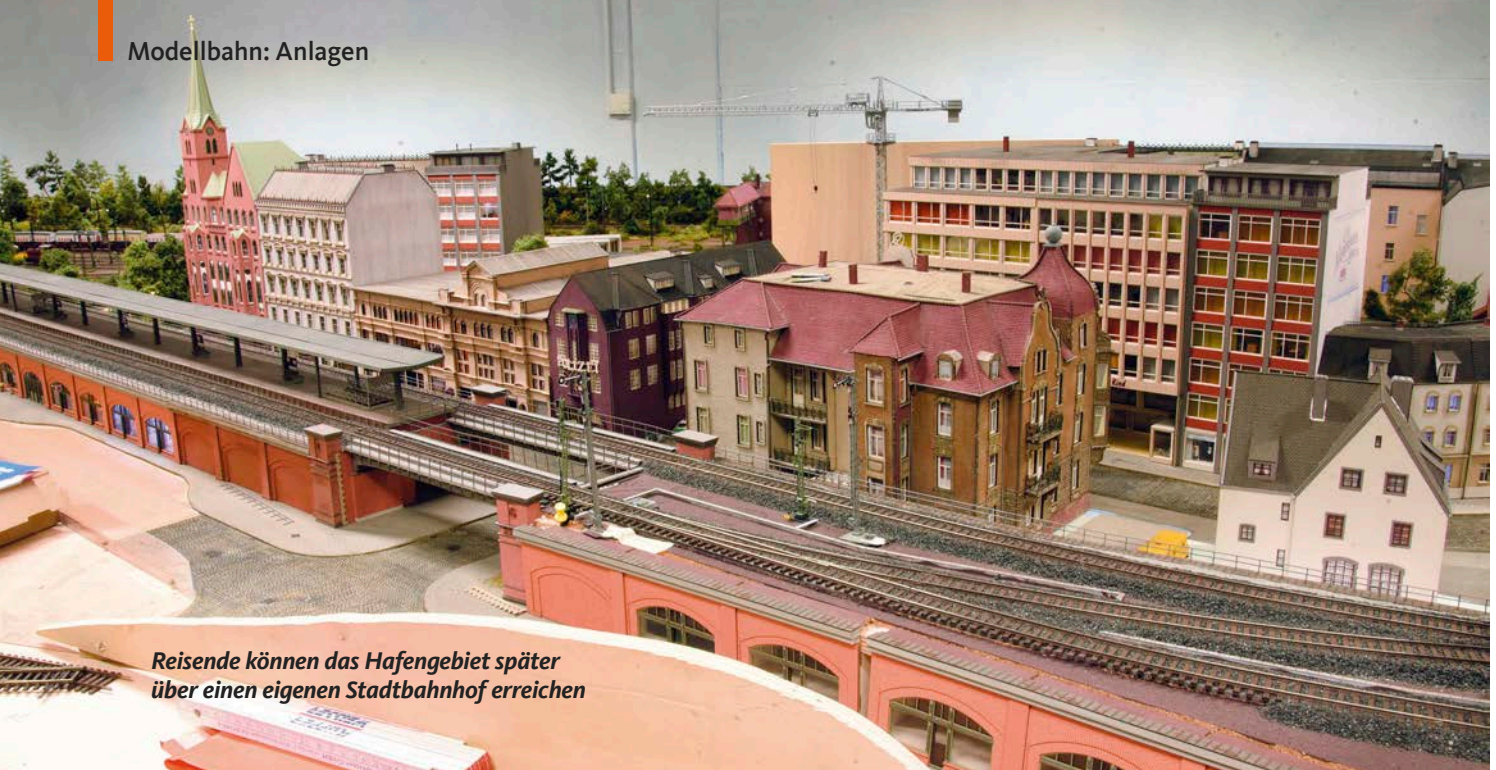
te man daran, den Passagierdampfer „Bremen“ als Modell am Pier festzumachen und eine Umsteigesituation von Reisenden vom Zug zum Schiff und umgekehrt zu gestalten. Alternativ war die Darstellung einer Stückgutumladung im Gespräch – auch dieses eine Situation, bei der Eisenbahn und Schiff sich nahekomen kön-

nen. Als dritte Variante geriet eine Massen- bzw. Schüttgutumladung in den Fokus. Umgesetzt werden zurzeit zwei maritime Themen: ein an eine Raffinerie mit Tanklager angeschlossener Überseehafen für Tankschiffe sowie davon entfernt und optisch getrennt durch eine Stadtbebauung ein Stückguthafen mit teils historischen

Speicher- und modernen Lagerhäusern. Am Kai werden künftig Schiffe festmachen, um ihre Fracht zu löschen. Dabei ist es geplant, alle Straßenfahrzeuge fahrbar darzustellen. Sie sollen Frachten abholen und heranschaffen und dabei auch unter den Hafenkranen anhalten können. Obendrein wird es noch einen kleinen Fährha-

Das Stadtgebiet wird von einer aufgeständerten Nebenbahn umrundet, die in einem kleinen Endbahnhof erhöht neben dem Bahnbetriebswerk endet





Reisende können das Hafengebiet später über einen eigenen Stadtbahnhof erreichen

Zur Person

IBM-Mitstreiter im Porträt



Wolf-Rainer Merget PW



Peter Schulz

Das achtköpfige Team der Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahner haben wir in den vorangegangenen *em*-Ausgaben bereits porträtiert. Neben Michael Bernhold, Jens Diedrich, Joachim Kühlinger, Günter Siegmann, Jens Waltje und Rolf Werner gibt es noch zwei weitere Aktive, die wir hier nun kurz vorstellen möchten:

Wolf-Rainer Merget – Er ist seit knapp vier Jahren im Team und gilt als der Innenausstatter der Gruppe, was so viel bedeutet, dass er ein besonderes Gespür für gestalterische Details und Inneneinrichtungen hat. Da Wolf-Rainer in Georgsmarienhütte wohnt und den längsten Anreiseweg zum IBM-Domizil hat, bereitet er viele Dinge zu Hause vor und bringt sie mit nach Bassum, wo sie dann in die Anlage eingesetzt wer-

den. Geht man mit ihm an der Anlage entlang, weiß er so manche Geschichte zu den gestalteten Szenen zu erzählen. Obendrein ist er der Chefeinkäufer, hält einen engen Kontakt zum Osnabrücker Fachgeschäft J. B. Modellbahn-Service und ist ein ausgewiesener Online-Scout für die Beschaffung von Kleinserienprodukten.

Peter Schulz – Der gelernte Fernstechniker ist der IBM-Spezialist für alle Art von elektronischen Problemstellungen. Als Gründungsmitglied hat er den Aufbau der Anlage von Beginn an miterlebt und kennt jede „Strippe“ unter den Trassen, an den Weichen, Signalen und Gleisbelegmeldern. Genau wie Joachim Kühlinger (siehe *em* 5/23) ist er bestens mit der TrainController-Steuerungstechnik vertraut und fungiert als Fahrdienstleiter. Obendrein

beschäftigt er sich mit der aktuellen Projektplanung bei Bw und Hafen, dem Gleisbau und der Wartung des rollenden Materials. Sein aktuelles Lieblingsprojekt ist der nachträgliche Einbau von RGB-Lichttechnik in alle nur möglichen Gebäude und Ausstattungselemente.

Natürlich ist die Mitgliederzahl im IBM-Team nicht auf die acht begrenzt. Wer Interesse am Mitmachen und ein Alter zwischen 35 und 55 Jahren hat, sollte sich per Mail an jens.diedrich-ibmoba@t-online.de wenden und einen Besuchstermin in Bassum vereinbaren. Aber auch Neugierige ohne Ambitionen zum Basteln sind jederzeit willkommen, wenn es sich mit den Treffzeiten der Aktiven vereinbaren lässt. Deshalb ist auch hierfür eine vorhergehende Kontaktaufnahme empfehlenswert. PW

fen geben, wo über eine Spillanlage Güterwagen aufs Schiff gezogen werden sollen, was sich als knifflige Aufgabe für die IBM-Techniker herausgestellt hat, an der sie noch tüfteln.

Maschinenfabrik und Großmarkt

Nach vorn zum Eingang der Ausstellungshalle hin wird die dritte Anlagenzunge durch ein Industrieareal abgeschlossen. Es umfasst das Firmengelände der Farben AG mit dem bekannten Fabrikgebäude von kibri, eine vorgelagerte Feuerwache, das Areal der Maschinenfabrik „C. Rümmler“ als

» Zukünftig sollen auch viele Straßenfahrzeuge für Bewegung im neuen Industriegebiet sorgen

ein aus Auhagen-BKS-Teilen montierter Gebäudekomplex sowie einen Großmarkt mit den entsprechenden Händlerhallen. Alle diese Elemente sind durch Straßen und Zufahrten vernetzt, die im Car-System nach dem Hermes-Prinzip befahren werden, wobei die Lkw-Modelle vom niederländischen Hersteller MCC-ModelCarParts stammen und überwiegend auf Brekina-Miniaturen basieren. Alle acht IBM-Mitglieder (siehe Kasten) haben also in nächster Zeit noch gut zu tun, um die Vorhaben zu realisieren. Wir haben uns jedenfalls vorgenommen, in absehbarer Zeit das Bassumer Modellbahngebäude am Bahnhof noch einmal zu besuchen, die Baufortschritte abzulichten und Ihnen den dann vervollständigten dritten Anlagenabschnitt an dieser Stelle zu präsentieren. *PW*



Feuerwache mit selbstfahrenden Einsatzfahrzeugen



Das Fabrikgelände von C. Rümmler dominiert einen großen Teil der Anlagenfläche



Den Anlagenabschluss am Halleneingang bildet eine lang gezogene 180-Grad-Kehre, die die V 160 061 gerade mit einem Güterzug passiert MM (12)

Im Fokus: Der Gmmhs 56 und seine Verwandten

Die Standardgüterwagen Europas

Angesichts des ebenso stark dezimierten wie erneuerungsbedürftigen Güterwagenparks befassten sich die europäischen Bahngesellschaften schon kurz nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Idee einheitlicher gedeckten Güterwagen. In den 1950er-Jahren folgten bei der DB große Serien vor allem der



Sig. Oliver Strüber/Oliver Strüber (kl. Bild)



Gattungen Gmhs 53, Gms 54 (Vorbildfoto), Gmmhs 56 und Gmms 60 (Modellfoto). Wir geben einen Überblick über die Entwicklung der „kurzen Gedeckten“ und porträtieren die Modelle.

Fahrzeuge: HO-Modelle der ÖBB-Reihe 1216 im Test

Weltweit schnellste Ellok-Bauart



Die Reihe 1216 existiert bei den ÖBB mit nur 50 Lokomotiven und ist seit 2006 mit erreichten 357 km/h der schnellste Elloktyp der Welt. Vier Modellbahnhersteller haben den „Taurus III“ bislang umgesetzt. Wie gut diese HO-Miniaturen sind, ergründet unser Vergleichstest.

Markus Inderst

DR-Baureihe E 11

Einsätze des Bw Zwickau

Zwickau gehört zu den wenig bekannten Einsatz-Betriebswerken für die Baureihe E 11 der Deutschen Reichsbahn. Zu Unrecht, denn das westsächsischen Bw erhielt die ersten DR-Neubau-Elloks für den Planeinsatz zugewiesen. Es setzte die Loks sowohl vor Reise- als auch vor Güterzügen ein. Rainer Heinrich arbeitet die Einsätze auf.



Rainer Heinrich

Anlage: Die neue HO-Schauanlage im Märklinmuseum Touristen-Attraktion in Göppingen

Seit einigen Monaten ist das großflächige HO-Schaustück im neu errichteten Märklin-Museum fertiggestellt und hat schon so manchen Besucher in ihren Bann gezogen. Wer noch nicht da war, sollte Mitte September die IMA besuchen!



MM

* 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 8/2023, Nummer 674, 61. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schnicker (Vorbild, fr); Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Jürgen Albrecht, Wolfgang Bdinke, Heinz Bulowski, Georg Daemisch, Guus Ferré, Felix Förster, Klaus Honold, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Maik Möritz, Claudia Mühl, Peter Pernsteiner, Holger Späing, Oliver Strüber, Bernhard Studer, Martin Weltner, Volker Wittig, Alexander Wilkens

Schlussredaktion: Jana Müller, Matthias Müller

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: Joana Pauli

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein

Gesamtleitung Media: Jessica Wygas, jessica.wygas@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeier, bettina.wilgermeier@verlagshaus.de

Anzeigenposition: Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Leitung Abomarketing: Dr. Markus Killius

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnbuchhandel, 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 eingesandte Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.



KUNDENSERVICE, ABO und EINZELHEFTBESTELLUNG

✉ **EISENBahn MAGAZIN ABO-SERVICE**
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching

☎ +49 (0)89/46 22 00 01

Unser Kundenservice ist Mo.-Fr. 08.00-18.00 Uhr telefonisch erreichbar.

✉ leserservice@eisenbahnmagazin.de

🌐 www.eisenbahnmagazin.de

Zugang zum em-Jahrgangsarchiv unter www.eisenbahnmagazin.de/download

Preise: Einzelheft 8,40 € (D), 9,20 € (A), 13,50 CHF (CH), 9,70 € (Be, Lux), 9,90 € (NL), 90,95 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 94,80 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter www.eisenbahnmagazin.de/abo

Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63220000314764 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 Bahnbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEF & 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

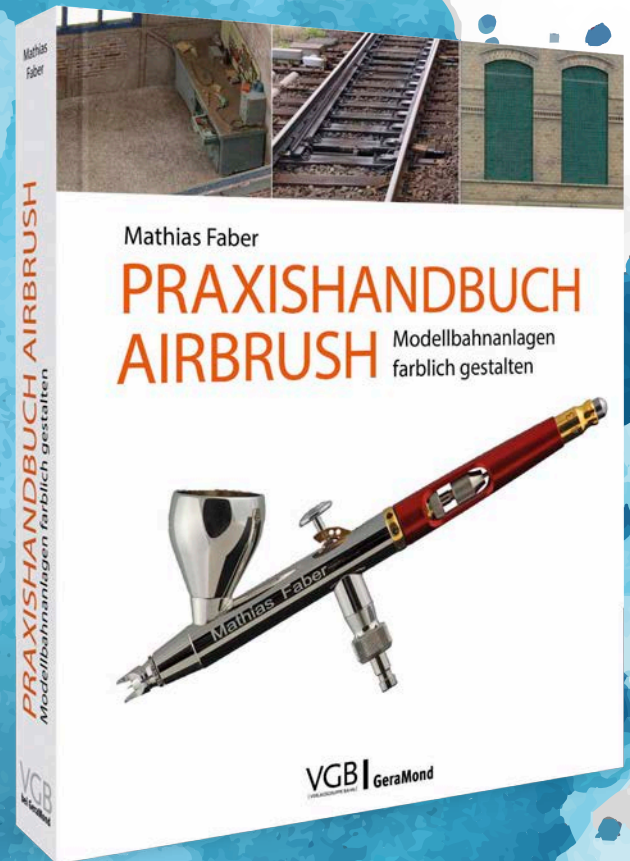


ALLES ÜBER AIRBRUSH UND MODELLBAHN

NEU

Beim Farbauftrag auf der Modellbahnanlage spielt der Airbrush eine zentrale Rolle. Was geht dort mit dem Airbrush, wie geht es, wo wird es spannend und wo heißt es vorsichtig zu sein? Das neue Buch von Mathias Faber bietet detaillierte Arbeitsabläufe und führt durch das Anwendungsspektrum vom Gleisbau und der Architektur bis hin zur Gestaltung der Umgebung. Jede Menge Fotos perfektionieren eigene Anwendungen und beflügeln die Kreativität beim Bau einer Modellbahnanlage.

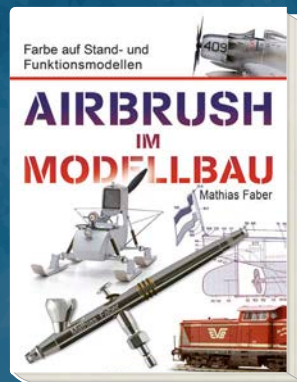
168 Seiten · ca. 330 Abb.
Best.-Nr. 53603
€ (D) 29,99



Best.-Nr. 53070



Best.-Nr. 45027



Best.-Nr. 53065



Best.-Nr. 45517



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]



PIKO



Dampflokom BR 93.0 DR Epoche III

Die Güterzugtenderlokomotive als formschönes Modell im Maßstab 1:120! Mit zahlreichen filigranen Details, seidenweichen Fahreigenschaften und vielfältigen, teils digital schaltbaren Funktionen weiß das PIKO Modell auf jeder TT Anlage zu überzeugen.

FORM NEU
2023



47130 Dampflokom BR 93.0 DR Ep. III

275,00 €* 

47131 Dampflokom BR 93.0 DR Ep. III, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound®** onboard

390,00 €* 



* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt bei PIKO. Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen und alle PIKO Neuheiten 2023 entdecken.

www.piko.de

