

eisenbahn Modellbahn magazin

Magdeburger Spezialitäten



Die 50-jährige Geschichte der etwas anderen S-Bahn an der Mittelelbe

Vorbild & Modell: 74⁰⁻³ und 74⁴⁻¹³

T 11 und T 12

Warum die Stadtbahn-Tenderloks
später nicht nur in Berlin fahren



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



Wirkungsvolle Ladegüter



- Marktübersicht
- Selbstbau-Tipps
- Gestaltungsmöglichkeiten

Popwagen-Exoten
Eurofima-Prototypen der DB

Schlepptriebswagen
Im Test: Harzbahn-T 3 in 2m

Durch die Cevennen
Bahn-Abenteuer in Frankreich

Diesel-Idylle am Niederrhein

Kleve – Nijmegen (NL):
Modellbahn-Inspirationen aus
den letzten Bundesbahn-Jahren



Die Schönste unter den Schönen *Erstmalig von Märklin und Trix für die Spurweite H0*



Vorbild:

Schnellzug-Dampflokomotive 18 323 mit Kohlen-Schleppender 2'2 T29,6 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ehemalige Badi-sche IVh. Versuchslokomotive beim Bundesbahnversuchsanstalt Minden. Schwarz/rote Grundfarbgebung. Mit Witte-Windleit-blechen und Indusi auf der Lokführer-Seite. Schornstein mit Caledonian-Krempe. Betriebszustand um 1966.

Modellhighlights:

- Komplette Neuentwicklung.
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Eine Vielzahl angesetzter Details.
- Pufferhöhe an Lok und Tender nach NEM.
- Serienmäßiger Raucheinsatz mit geschwindigkeits-abhängigem, dynamischem Rauchausstoß.
- Führerstandsbeleuchtung, Fahrwerk-beleuchtung und Feuerbüchsenflackern digital schaltbar.

Viele weitere Informationen und Bilder zu dieser Königin der Modelleisenbahn unter www.maerklin.de und www.trix.de.



38323 Dampflokomotive 18 323

märklin
H0



25323 Dampflokomotive 18 323

TRIX
H0



€ 679,-*





H0-Vectron als Tausendsassa

In seinem aktuellen H0-Neuheitenprospekt verkündet Roco stolz, den Elloktyp *Vectron* seit 2017 mehr als 100.000 Mal verkauft zu haben. In Zeiten stückzahlbegrenzter Miniaufgaben lässt eine solche Zahl aufhorchen. Deshalb wollte *em*-Redakteur Peter Wieland mehr dazu wissen und hat dem Produktmanager der *Modelleisenbahn GmbH*, Christian Auerweck, drei Fragen gestellt:

eisenbahn magazin: Glückwunsch zu diesem Erfolg in puncto moderne Bahn im Maßstab 1:87! Auf wie viele Varianten welcher Länder bezieht sich denn die Gesamtauflage von mehr als 100.000 Vectron-H0-Modellen?

Roco: Vielen Dank, doch diesen geben wir gern weiter an all unsere Kunden und die Fans des *Vectron*! Die 100.000 Elloks beziehen sich auf alle durch uns hergestellten und vertriebenen *Vectron*-Modelle. In Summe waren es über 50 verschiedene Lackier- und Beschriftungsvarianten für viele Länder Europas, wobei die Märkte in Deutschland, Österreich und der Schweiz sowie Osteuropa definitiv die meisten Verehrer dieser formschönen Lokomotive haben.

em: Wundert Sie diese hohe Zahl an verkauften Elloks der Epoche VI, oder spüren Sie auch im Gesamtsortiment ein steigendes Interesse der Kundschaft an diesem aktuellen Modellbahn-Zeitraum?

Roco: Noch immer sind die Epochen III und IV stark nachgefragt, doch die Epoche VI findet schon seit Längerem immer mehr Fans – ein Trend, den wir schon vor vielen Jahren erkannt haben. Durch eine spezielle Programm-Strategie konnten wir uns diesem wachsenden Markt intensiv widmen. Neben dem *Vectron* bieten wir unter anderem einen Groß-

teil der Bombardier-*Traxx*-Familie an, aber auch Siemens-Lokomotiven wie den *Taurus* oder Teile der *EuroSprinter*-Familie. Doch ein rundes Sortiment wird daraus erst mit den passenden Wagen – hier seien beispielhaft unsere vielen Modelle zum Thema Kombinierte Verkehr genannt, moderne Kessel- als auch Silowagen. Die Kunden finden bei uns ein aufeinander abgestimmtes Modellangebot.

em: Mit welchen H0-Neu- und -Wiederauflagen von modernen Fahrzeugen der europäischen Eisenbahnverwaltungen knüpft Roco denn 2024 an diesen Trend an?

Roco: Als Highlight ist hier in erster Linie der *Nightjet* zu nennen: Neben der speziell lackierten Ellok der Reihe 1116 entwickeln wir hierfür allein fünf verschiedene Grundwagen, die bis ins Detail den Originalfahrzeugen entsprechen. In puncto Detaillierung setzen wir mit mehrteiligen Inneneinrichtungen und vielen Aufdrucken eine neue Benchmark im Großserienbereich. Doch auch die *Vectron*-Familie ist noch längst nicht ausgereizt: Als Variante in schlichtem Weiß von Siemens, als 300.

Lok von Railpool und als „Goldpiercer“ der SBB sind weitere Vorbildumsetzungen geplant. Und mit dem Taschenwagen T5 stellen wir eine komplette Neukonstruktion auf die H0-Gleise für Anlagen der Jetztzeit.

Weitere Produkt-Neuheiten für 2024 sind im 116 Seiten starken „Neuheiten-Report“ zu finden, der vom MIBA- in Zusammenarbeit mit dem em-Team entstanden ist GeraMond Media



**Roco-Produktmanager
Christian Auerweck** Werk (2)



**Train
Safe®**

Das perfekte Depot für deine Züge!

Präsentieren. Aufbewahren.
Schützen. Transportieren.



www.mein-train-safe.de

HLS Berg GmbH & Co. KG | Alte Eisenstraße 41, 57258 Freudenberg | info@train-safe.de | 0 27 34 - 47 99 94 0

10–22 Im Fokus: Tenderloks der Baureihen 74^{0–3} und 74^{4–13}

Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping



■ Im Fokus

10 Tenderloks mit Berliner Wurzeln

Auf den Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in und um Berlin nahm der Nahverkehr ab 1890 nie gekannte Dimensionen an. Deshalb wurden 1.488 Maschinen T 11 und T 12 für Personenzugdienste angeschafft. Nützlich waren die Loks der späteren Baureihen 74^{0–3} und 74^{4–13} schließlich auch in anderen Teilen des Landes

18 Stadtbahnloks aller Nenngrößen

Lange schien die Zeit nicht reif zu sein für die Nachbildung einer der klassischen preußischen Tenderloks der Gattungen T 11 und T 12. Erst 1968 kam das erste Modell aus der Großserienfertigung

■ Eisenbahn

6 Fahrdracht für das Salzkammergut

Seit rund 100 Jahren wird auf der Salzkammergutbahn Attnang-Puchheim – Stainach-Imnding elektrisch gefahren. Die Elektrifizierung verlief recht abenteuerlich

24 Bild des Monats

2016 001 passiert mit dem Güterzug VG 72162 die Schlossruine Niederperwarth

26 Entlang der Schiene

Meldungen zum aktuellen Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

38 DR-Stiefkind an der Mittelbe

Am 29. September 1974 wurde die Magdeburger S-Bahn in Betrieb genommen. Doch entgegen den ursprünglichen Planungen der Deutschen Reichsbahn blieb es bei den Linien A und B

44 Kompakte Turmwagen

DB-Klv 60 und 61 wurden unter anderem bei Fahrleitungsmeistereien eingesetzt

46 Verschlunger Schienenweg

Die Cevennenbahn zwischen Langeac und Alès gilt als eine der eindrucksvollsten Bahnstrecken in Frankreich. Die Region steht fest hinter dieser Strecke

51 Modellbahngerechter Grenzverkehr

Vor 25 Jahren wurde die internationale Bahnstrecke Kleve – Nijmegen stillgelegt

54 Poppige Wagenexoten

In den 1970er-Jahren erhielt die DB einige moderne und markante EUROFIMA-Fernverkehrswagen. Zum Teil nur kurz im Reisezugdienst eingesetzt, überlebten einige Exemplare bis heute als Messwagen

■ Modellbahn

58 Leichtes Vorbild, aber HO-Koloss

Die Schweizer Elektrolokomotive Re 4/4' 427 in HO von Märklin und deren SBB-Original im Porträt

62 Klappernde Mühle am Bach

Dieses nach FREMO-HO-Normen gebaute Bundesbahn-Modularrrangement wird Mitte April während der Intermodellbau in Dortmund zu sehen sein



51–53

Kurze Züge bedienten in den letzten Jahren vor der Einstellung die Strecke Kleve – Nijmegen (NL)

J. Hagemann



92–96 Harz-bahn-Schlepptriebwagen T 3 als Gartenbahnmodell von Kiss und LGB im Test

38–43

Die S-Bahn Magdeburg wird 2024 bereits 50 Jahre alt: Erinnerungen an die Anfänge



Bruno Kaiser

78–84 Güterrampen und -schuppen brauchten Ladegüter aller Art. Wir haben uns im Markt danach umgeschaut

Mit zwei neuen **62–65** Modulen ergänztes HO-Arrangement zum Thema Bundesbahn



Henning Folz



Soenke Janssen

66 Neu im Schaufenster

Fahrzeug-Modelle, Zubehör- und Technik-Produkte, die Fachhändler und Kleinserienhersteller aktuell vorrätig haben

76 Messe auf der Fraueninsel

Eine speziell auf N-Bahnfans zugeschnittene Ausstellung lädt vom 17. bis 20. Mai zur Fährüberfahrt am Chiemsee ein

78 Farbenfrohe Ladegüter an Schuppen und Rampen

Das Angebot an Frachten für den Güterverkehr ist in den zurückliegenden Jahren über alle Maßstäbe hinweg recht vielseitig geworden. Neben einer Übersicht zeigen wir mit Baubeispielen einige Gestaltungsmöglichkeiten

86 Digitale Praxistricks

Zwei Technik-Experten geben Tipps zum Einbau von Decodern und zu den auf die Betriebsbelange abgestimmten CV-Einstellmöglichkeiten

88 Bayerischer Länderbahnzug

Die Schlepptenderlokomotive der bayerischen Gattung B I „Donau“ samt passendem Zug als Eigenbau-Projekt in HO

92 T 3 für die Brocken-Züge

Der 2m-Schlepptriebwagen vierachsiger Bauart der Harzer Schmalspurbahnen von Kiss und LGB im Gartenbahn-Fahrzeugtest

108 Schmalspurig durchs Reichsbahnland

Im zweiten Teil unseres DR-Anlagenporträts reisen wir über die regelspurige Nebenbahn und besuchen die Bahnstationen entlang der HOe-Trasse



Oliver Strüder

Service

- 97 Buch & Film
- 98 Kleine Bahn-Börse
- 98 Fachgeschäfte
- 104 Veranstaltungen/
Termine/TV-Tipps
- 106 Leserbrief
- 114 Vorschau/Impressum

Titelbild: Die Tenderlokomotiven der preußischen Gattungen T 11 und T 12 stehen HO-Bahnnern unter anderem als Modelle der Hersteller Brawa und Weinert zur Verfügung



Am 22. Juli 1975 hat 1189.01 mit dem Güterzug 75 708 Bad Mitterndorf erreicht, wo nach Kreuzung mit einem Personenzug Anschlüsse bedient und Wagen am Schuppen beigestellt werden. Bereits seit 1924 wird auf der Salzkammergutbahn elektrisch gefahren *Eduard Sajmann*

■ 100 Jahre E-Betrieb Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning

Fahrdraht für das Salzkammergut

Weil nach dem Ersten Weltkrieg Kohle schwer zu beschaffen war, entschied sich der Staat Österreich bald dafür, das Bahnnetz etappenweise zu elektrifizieren. Zu den Strecken, auf denen dieses Vorhaben früh realisiert wurde, zählt die Salzkammergutbahn Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning. Seit rund 100 Jahren wird hier planmäßig elektrisch gefahren

Nach dem Ersten Weltkrieg verloren die österreichischen Eisenbahnen praktisch ihre sämtlichen bisherigen Kohlenbezugsquellen. Die Einfuhr der für den Bahnbetrieb benötigten Steinkohle belastete die heimische Volkswirtschaft in beträchtlichem Ausmaß und führte zu einer spürbaren Abhängigkeit vom Ausland, da der neue Kleinstaat Österreich von den großen Kohleabbaugebieten in Böhmen und Schlesien nunmehr abgeschnitten war. Da auf dem eigenen Staatsgebiet praktisch keine Steinkohle-Vorkommen existierten und ausländische Lieferungen wegen der damaligen labilen politischen Verhältnisse und aus Finanzknappheit schwer möglich waren, entschloss man sich sehr rasch zur wei-

teren Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes. Bereits am 1. März 1919 wurde das „Elektrisierungsamt der DöStB“ (Deutschösterreichische Staatsbahnen, sie existierte vom 12.11.1918 bis 20.10.1920) geschaffen.

Militär äußerte Bedenken

Vor dem Krieg verhinderten hauptsächlich strategische Bedenken der Militärs die Nutzung der elektrischen Energie für den Eisenbahnbetrieb. Die Zuverlässigkeit dieses Systems wurde noch bezweifelt, auch befürchtete man eine Unterbrechung des Bahnbetriebes bei Schäden an den Fahrleitungen. So bestanden 1918 nur insgesamt 218 Kilometer elektrisch befahrbare Strecken abseits der wichtigen Durchgangslinien

auf dem Gebiet der neuen Republik, davon allein 92 Kilometer auf der Schmalspurbahn St. Pölten – Mariazell (eröffnet 07.11.1911). Die elektrifizierten Normalspurstrecken waren jedoch ausschließlich Nebenbahnen: Innsbruck – Scharnitz (28.10.1912), Reutte in Tirol – Staatsgrenze bei Ehrwald (29.05.1913) und die Preßburger Bahn Wien – Staatsgrenze bei Berg (05.02.1914). Allerdings gab schon damals Überlegungen, die seit dem 23.10.1877 bestehende Salzkammergutbahn (SKGB) im Abschnitt Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning zu elektrifizieren. Schon im Jahr 1909 hatte die Staatseisenbahnverwaltung mit den Gosauwerken in Steeg einen Vertrag über die Lieferung von elektrischem Strom abgeschlossen, auch fanden bereits vom 29. April bis 3. Juni 1912 politische Beratungen für das Projekt einer elektrischen Streckenausrüstung zwischen den Bahnhöfen Attnang-Puchheim und Stainach-Irdning statt.

Nach Kriegsende, als keine militärischen Einwände mehr hinderlich waren, wurde am 28. Juli 1920 ein Bundesgesetz geschaffen, welches die etappenweise Elektrifizierung (im damaligen Sprachgebrauch noch „Elektrisierung“ genannt) der österreichischen Bundesbahnen vorsah. In Anbetracht der Tatsache, dass beim Bau des Wasserkraft-Elektrizitätswerkes für eine allgemeine Licht- und Kraftversorgung in Steeg-Gosau (Hallstättersee) schon Vorsorge getroffen worden war, weitere Maschinensätze für eine künftige Stromversorgung der Salzkammergutstrecke installieren zu können, ist es ver-

ständig, dass mit Elektrifizierung dieser Bahnlinie sofort begonnen wurde.

Wenig Erfahrung mit E-Betrieb

Da in Österreich nur wenige Erfahrungen mit dem elektrischen Betrieb vorhanden waren, beauftragte man drei verschiedene Großfirmen mit dem Bau der Oberleitungen. Von Attnang-Puchheim bis Ebensee Landungsplatz lieferte die AEG Union die Fahrleitung, von dort bis einschließlich dem Bahnhof (Bf.) Obertraun waren die Siemens-Schuckert Werke tätig und bis zum Endpunkt der Strecke in Stainach-Irdning arbeitete die Brown-Boveri AG. Die elektrische Ausrüstung war von den Firmen jedoch so koordiniert worden, dass Fahr- und Speiseleitungen auf dem gleichen Gestänge angebracht werden konnten. So kam es beispielsweise zur Anwendung des sogenannten „Schwedenisolators“ – eines Stützisolators mit kegeligem Schirm – der von den SSW bereits bei der 1912 elektrifizierten schwedischen „Riksgränsen – Bahn“ zum norwegischen Erz Hafen Narvik verwendet wurde. Die Montagearbeiten wurden damals mangels vorhandener Spezialfahrzeuge und Geräte mit viel Improvisations-Talent und fast akrobatischen Einlagen der Arbeiter abgewickelt. Das Aufstellen der Strecken- und Bahnhofsmaste erfolgte mit mehreren langen Holzstangen (ähnlich wie beim jährlichen Aufrichten der „Maibäume“) und das Befestigen der Ausleger mit provisorisch auf Drahsinen befestigten Leitern. Die filigranen Gittermaste aus genieteten Stahlprofilen waren grün gestrichen und fügten sich – ganz anders als die heute verwendeten klobigen Betonmaste – harmonisch in das Landschaftsbild. Für das Einhängen der Fahrleitungen benützte man bis zu acht aneinander gekuppelte alte Reisezugwagen, welche auf den Dächern hölzerne Arbeitsbühnen trugen. Alles in Allem eine für heutige Begriffe höchst personal- und zeitaufwendige Vorgangsweise und ein bei den derzeit gültigen Schutzbestimmungen für Arbeitnehmer undenkbarer Arbeitsablauf.

Strom aus Steeg

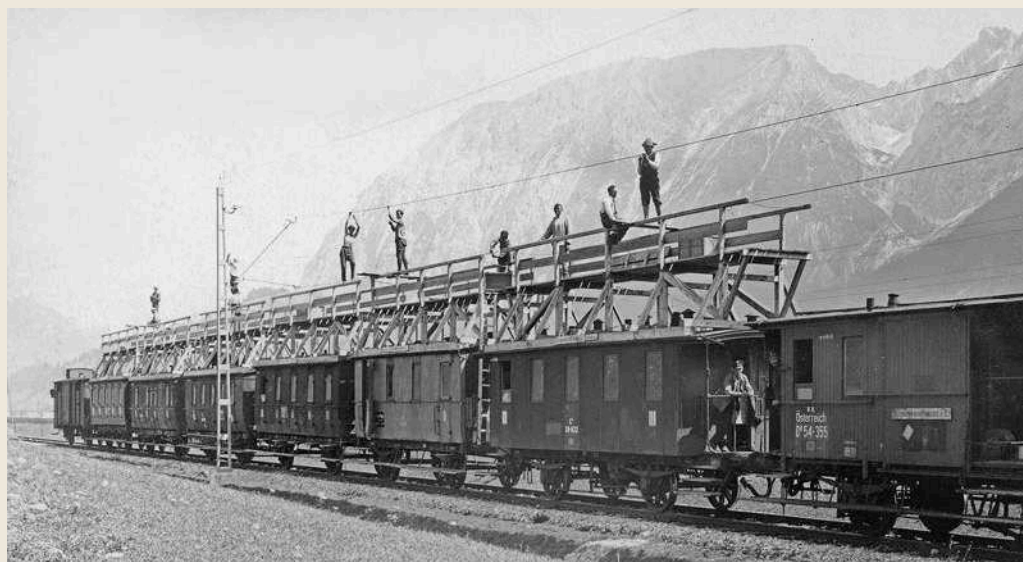
Im Kraftwerk Steeg wurden 1922 zwei weitere Generatoren eingebaut, welche per Bahn mit speziellen Waggons bis zu dem damals in Obertraun noch bestehenden Hafen-Anschlussgleis am Hallstättersee transportiert wurden. Dort erfolgte die Verladung auf Schleppkähne und die Überstellung mit Dampfschiffen nach Steeg-Gosau. Zwei Pelton-Turbinen erbrachten den Antrieb auf die beiden, von den Siemens-Schuckert-Werken gelieferten Dynamos mit einer maximalen Leistung von je 4.800 Kilovoltampere. Der auf 5.000 Volt gespannte Strom wurde vom Kraftwerk Steeg zu einem 1,2 Kilometer entfernten, an der Bahnlinie stehenden „Schalt-haus“ (frühere Bezeichnung für ein Umspannwerk) geleitet und dort mittels Transformatoren auf die benötigte mittlere Fahrdrathspannung von 15.000 Volt gebracht. Dieses Stromsystem mit 162/3 Hertz war bereits 1910 durch ein Über-



Montage eines Auslegers auf einem Fahrleitungsmast mithilfe einer auf einem speziellen Bahnwagen aufgestellten Leiter nahe Pürgg im Frühjahr 1923. Die neun Bediensteten sind zum Teil akrobatisch gefordert. Im Hintergrund der schneebedeckte Grimming

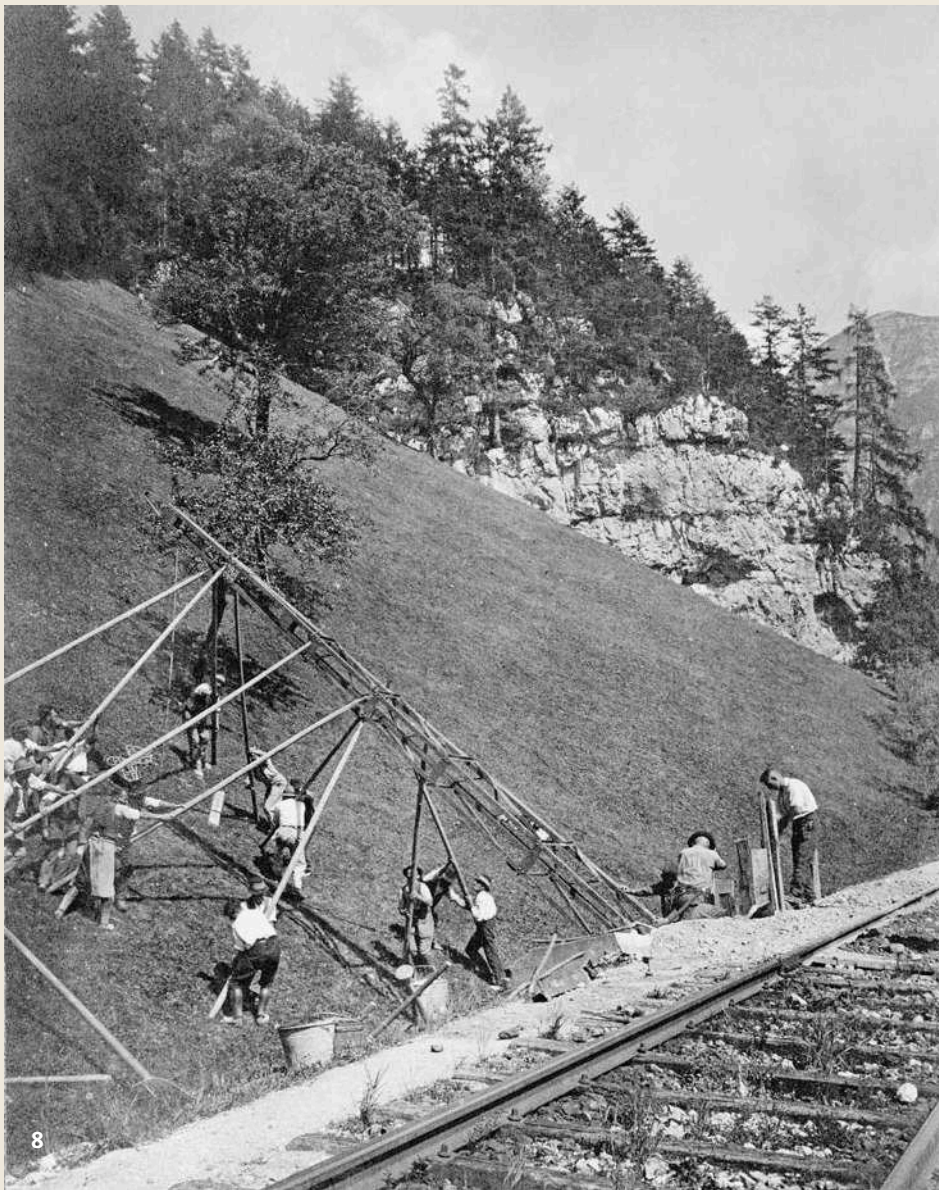
Fahrleitungs-Montagezug im Bahnhof Mitterndorf-Zauchen: Auf mehreren ausgemusterten zweiachsigen Personenwaggons sind hölzerne Arbeitsplattformen aufgebaut, von wo aus die Fahrleitung an den Auslegern befestigt wurde

Slg. E. Saßmann (2)





1927 bis 1994 war die BBÖ-Reihe 1170 (spätere ÖBB-Reihe E 45/1045) unverzichtbar auf der Salzkammergutbahn. E 45.09 steht 1952 in Bad Ischl, links ein Zug der Salzkammergut-Lokalbahn F. Kraus/EB-Stiftung



Aufstellen eines Fahrleitungsmastes bei Obertraun: 19 Arbeiter mit Holzstangen waren damals dafür erforderlich. Heute erledigen das drei Bedienstete in einem Bruchteil der damals aufgewendeten Zeit

einkommen der Bayerischen, Preußischen und Badischen Bahnverwaltungen als Einheitsstromsystem in Deutschland festgelegt worden. Dieser Vereinbarung traten 1913 auch die Schweizerischen, Schwedischen, Norwegischen und Österreichischen Eisenbahnen bei.

Im Jahr 1922 war bereits mit dem Bau der Fahrleitungsanlagen auf der SKGB begonnen worden. Ab September 1923 fanden die ersten Bügelprobefahrten unter der noch spannungslosen Fahrleitung mit von Dampflok geschleppten Elektrolokomotiven statt. In der Nacht vom 21. auf den 22. Dezember 1923 fuhr die 1029.02 als erste Ellok mit eigener Kraft von Bad Aussee nach Steeg-Gosau. Die Strecke zwischen Stainach-Irdning und Bad Aussee war ab dem 23. April 1924 der erste elektrisch befahrbare Teil der Salzkammergutbahn.

Ab dem 24. Juli 1924 konnte zwischen Attnang-Puchheim und Stainach-Irdning schließlich der durchgängig elektrische Betrieb aufgenommen werden. Eine offizielle Eröffnungsfahrt unterblieb in Anbetracht der damals tristen allgemeinen Wirtschaftslage. Lediglich die Gemeinde Bad Aussee veranstaltete am 11. August 1924

eine festliche Kundgebung anlässlich der Elektrifizierung, an der auch Verkehrsminister Dr. Schürff, der Landeshauptmann der Steiermark, Dr. Rintelen, und der Generaldirektor der BBÖ, Ing. Siegmund, teilnahmen.

Anfänglich ereigneten sich – besonders bei Gewittern oder Stürmen – noch zahlreiche Störungen, doch mit laufender Verbesserung der Oberleitungsanlagen (bessere Isolatoren, Auswechseln fallweise eingebauter Holzmaste gegen Stahlmaste, Verstärken und Verbessern von Klemmen und Aufhängungen) normalisierte sich der Bahnbetrieb und die ersatzweise Verwendung von Dampflokomotiven konnte beendet werden. Die beiden Endbahnhöfe der Strecke, Attnang-Puchheim und Stainach-Irdning, erhielten für die Abwicklung von elektrischen Versuchs- bzw. Leerfahrten zu den örtlichen Heizhäusern komplette Fahrleitungsanlagen. Dieser Inselbetrieb endete erst am 6. Dezember 1940 nach Elektrifizierung des Streckenabschnittes Salzburg – Attnang-Puchheim auf der Westbahn. Nach Inbetriebnahme der Fahrleitungen zwischen Schladming und Selzthal am 27. Mai 1959 war auch Stainach-Irdning umfassend an das elektrifizierte ÖBB-Netz angeschlossen.

Start mit Reihe 1029

Zu Beginn des elektrischen Betriebes kamen auf der Salzkammergutbahn die Elektrolokomotiven der Reihe 1029 (DRB: E 33, ÖBB: 1073) zu Einsatz. Diese hochrädigen 1' C 1' Maschinen mit asymmetrischen Führerständen und Stangenantrieben zeigten noch zahlreiche Konstruktionselemente der Dampflokomotiven und waren für Schnellzüge im Flachland sowie für leichte Reisezüge auf Rampenstrecken konzipiert. Von 1923 bis 1925 wurden insgesamt 20 Maschinen dieses Typs (mit elektrischer Ausrüstung der AEG-Union) von der Lokomotivfabrik der Staatseisenbahnen (StEG) geliefert, welche zum Teil auch auf der neu elektrifizierten Arlbergbahn zum Einsatz kamen. Die Stundenleistung betrug 1.160 Kilowatt, die Anfahrzugkraft 6.700 Kilopond (umgerechnet fast 66 Kilonewton) und die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h. Die recht sperrig laufenden 1029 konnten auf der kurvenreichen Salzkammergutstrecke jedoch wenig überzeugen und wurden ab 1927 von den neuen Bo' Bo' Drehgestell-Lokomotiven der Reihe 1170 (DRB: E 45, ÖBB: 1045) abgelöst, welche bis zu ihrer Ausmusterung im Jahr 1994 dort ausgezeichnete Dienste leisteten.

Heute erfolgt die Bahnstromversorgung zum Großteil durch die Unterwerke der ÖBB in Selzthal und Attnang-Puchheim. Das bahnfremde Kraftwerk in Steeg (Energie AG) liefert jedoch nach wie vor Strom für die Salzkammergutbahn im Parallelbetrieb zur übrigen Versorgung.

Die Modernisierung

Ab Mitte der 1980er-Jahre begannen die ÖBB, die in der Erhaltung bereits sehr aufwendigen



Über die Schleppbahn zum Salz-Hafen am Hallstättersee bei Obertraun-Dachsteinhöhlen werden 1922 Generatoren und Transformatoren für das Kraftwerk und das Schaltheis in Steeg-Gosau auf Schleppkähne verladen und mit Dampfschiffen überstellt

Slg. E. Saßmann (2)

Modernisierung der Fahrleitungsanlagen: Am 14. August 2007 fährt 1142 685 im Bahnhof Kainisch mit dem REX 3429 am Motorgerüstwagen X 554.307 vorbei. Neue Betonmaste sind bereits gesetzt, die alten Maste mit den Querjochen sind noch in Betrieb

Eduard Saßmann



alten Fahrleitungsanlagen von Stainach-Irdning aus in einzelnen Etappen zu modernisieren. Die neuen Betonmaste wurden während kurzfristiger Streckensperrungen und in den Zugpausen an der gegenüber liegenden Gleisseite in vorbereitete Fertigteil-Fundamente gesetzt, die Gittermaste autogen abgeschnitten und die alten Betonfundamente entfernt. Anschließend erfolgte die Montage der Ausleger und der Abspannungsanlagen. Obwohl die Strecken-Höchstgeschwindigkeit lediglich 90 km/h beträgt, kamen – aus Gründen der Vereinheitlichung im ÖBB-Netz – Fahrdrat-Aufhängungen für 160 km/h zum Einbau.

Die Modernisierung der Bahnhofs- und Sicherungsanlagen der Salzkammergutbahn begann

im Jahr 2018. Die Stationen wurden nach und nach mit Mittelbahnsteigen ausgestattet und zahlreiche bereits sanierungsbedürftige Streckenabschnitte erhielten einen neuen Gleisoberbau. Nach dem Bf. Bad Aussee folgten 2019 der Bf. Tauplitz, 2020 die Haltestellen Pürgg, Bad Mitterndorf Heilbrunn und der Bf. Bad Mitterndorf.

Im Jahr 2021 wurden die Hst. Goisern Jodschwefelbad sowie die Bahnhöfe Bad Goisern und Kainisch umgebaut und 2022 der Bf. Traunkirchen und die Haltestellen Traunkirchen Ort, Obertraun-Koppenbrüllerhöhle und Obertraun-Dachsteinhöhlen. Geplant ist auch die Sanierung der Bahnanlagen in Steinkogl, Lahnstein, Langwies und Mitterweißenbach.

Eduard Saßmann



Die zur Länderbahn-Tenderlok „7512 Hannover“ rückverwandelte 74 231 der Museumseisenbahn Minden (rechts) steht am 16. April 2010 im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen zum Vergleich mit der dort beheimateten 74 1192 (ex „8570 Berlin“); daneben die 78 468 als Vertreterin der letzten und stärksten preußischen Personenzugtenderlokbauart

Klaus-Henning Damm

■ Die preußischen Tenderlok-Gattungen T 11 und T 12 im Porträt

Berliner Lokomotive

mit landesweiter Karriere

Auf den Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in und um Berlin nahm der Nahverkehr ab 1890 nie gekannte Dimensionen an. Deshalb wurden 1.488 Maschinen T 11 und T 12 für Personenzugdienste zwischen Spree und Havel angeschafft. Nützlich waren die Loks der späteren Baureihen 74⁰⁻³ und 74⁴⁻¹³ auch in anderen Teilen des Landes

Den heute so unverzichtbaren und allgegenwärtigen Nahverkehr in Großstädten und Großräumen gab es im ersten halben Jahrhundert des Schienenverkehrs noch nicht. Grundform des Personenverkehrs war noch die mit etwas Herzklopfen angetretene Reise in die Ferne oder allenfalls der Ausflug zu Seeufern oder Panoramafelsen. Die Fahrt von arbeitsgrauen und müden Tausendschaften an jedem Morgen und spätnachmittags zwischen Vorstädten und Vororten sowie den Stadtzentren und

Fabrikvierteln war dem Eisenbahnalltag vor 1870 noch fremd. Die Etablierung dieses Pendelverkehrs folgte – in Deutschland nicht anders als in Frankreich, Großbritannien, Belgien, Österreich oder Norditalien – der sprunghaften Industrialisierung im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts. Fabriken und Bergwerke konnten ihren vierstelligen Bedarf an Arbeitskräften nicht mehr aus der fußläufig erreichbaren Umgebung rekrutieren. Wohnungen in den Ballungszentren waren knapp und teuer und konnten nicht

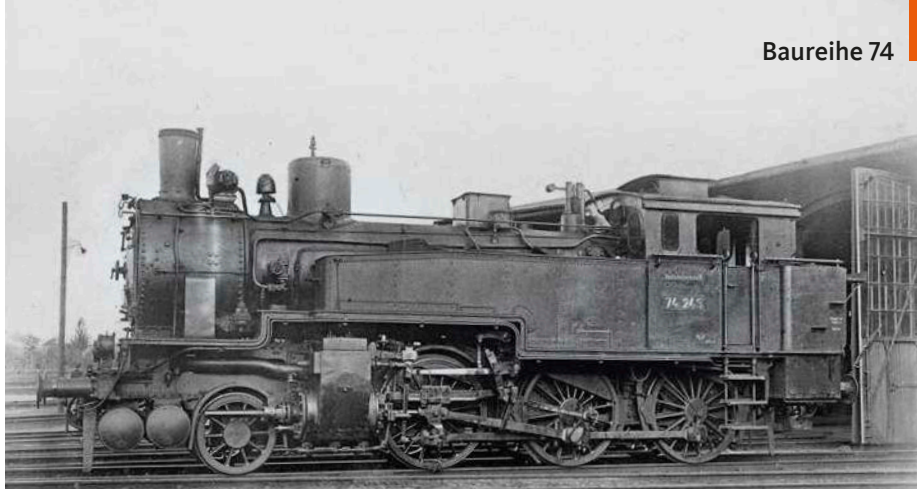
schnell genug gebaut werden. So war es unabdingbar, das Arbeitskräftereservoir umliegender Gemeinden auszuschöpfen und dort auch Wohnviertel für das städtische Proletariat zu errichten. Die Trostlosigkeit des Lebens mit einem immer noch zehnstündigen Arbeitstag von Montag bis Samstag und in der düsteren Enge der sparsam gebauten Mietskasernen samt einer eintönigen Ernährung und mit weitgehender Rechtlosigkeit in Betrieb und Staat ist unvergessen.

Den Startschuss für das Zeitalter des Massenvverkehrs auf der Schiene setzte in Preußen die Eröffnung der Berliner Stadtbahn 1882 mit zwei ausschließlich diesem Verkehr gewidmeten Gleisen neben der Fernbahn. Zwischen 1890 und 1894 erhielt auch die 1877 vollendete Ringbahn diesen viergleisigen Standard. Es folgte der Bau von Nahverkehrsgleisen weit ins Umland bis zu Zielbahnhöfen wie Erkner, Grünau, Potsdam und Bernau. Jetzt waren Rixdorf, Weißensee, Tempelhof, Treptow und Köpenick – allesamt noch ländliche Ortschaften weitab von Berlin – in den Arbeits- und Wohnungsmarkt der expandierenden Hauptstadt einbezogen.

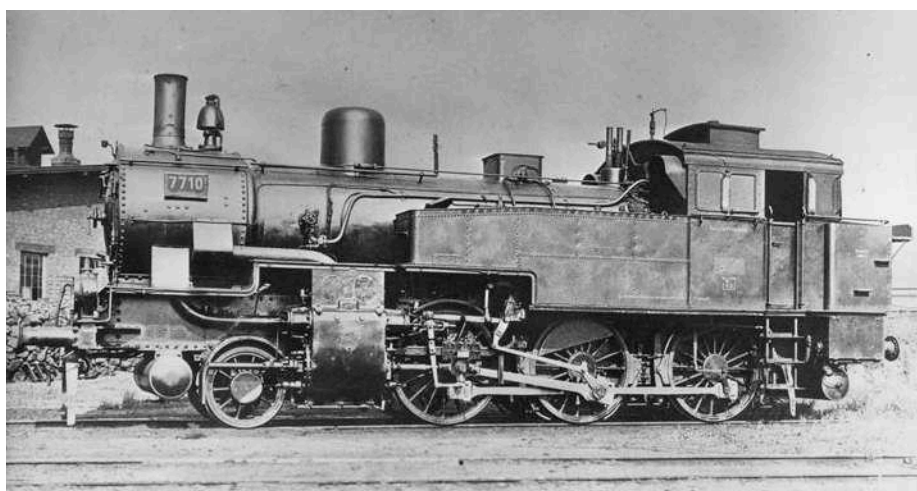
Großer Auftritt einer Tenderlok

Auf dem Gebiet der Lokomotivtechnik kam nun die große Zeit der Tenderloks. Sie hatten bis dahin in kleiner Zahl ein Schattendasein im Rangierdienst geführt. Die vielen staatlichen und privaten Klein- und Lokalbahnen als typische Anwendungsfälle gab es ja um 1885 noch nicht. Für den Nahverkehr in und um Berlin waren Lokomotiven der Bauart 1Bt typisch. Niemand erinnert sich heute noch aus eigener Anschauung an die 70 Exemplare der „1. Berliner Form“, an 82 der „2. Berliner Form“ und an 173 „Normale“ nach dem Musterblatt M III-4a aus den Jahren 1881 bis 1899. In das 1906 eingeführte Gattungsschema der KPEV wurden sie noch als T 2 und T 4 aufgenommen. Steigende Zuggewichte machten den Übergang zur vierachsigen Tenderlok notwendig. Die Varianten 1'B1' t und 2'B t von 1895 bzw. 1899 konnten nicht befriedigen, weil mit dem Zweikuppler das Reibungsgewicht nicht erhöht werden konnte. 45 bzw. 38 Exemplare wurden von diesen T 5¹ und T 5² gebaut.

Im Verkehrsaufkommen beobachten wir eine dramatische Entwicklung: 1882 waren auf der Stadtbahn pro Stunde sechs Nahverkehrszüge mit jeweils vier zweiachsigen Wagen gefahren, 1907 waren es pro Stunde 24 Züge mit einem zwei- und dreiachsigen Wagenpark mit durchschnittlich 26 Achsen. Schon wurden Vorschläge und Forderungen zur Elektrifizierung laut, wie sie sich auf städtischen Metro-Netzen in London, Paris, New York und nicht zuletzt seit 1902 in Berlin selbst bewährte. Aber zunächst trat eine neue Dampflokomotive-Generation auf den Plan.



Die Tenderlok 74 249 war ursprünglich eine Nassdampfmaschine der preußischen Gattung T 11, wurde aber in den 1920er-Jahren auf Heißdampf umgebaut



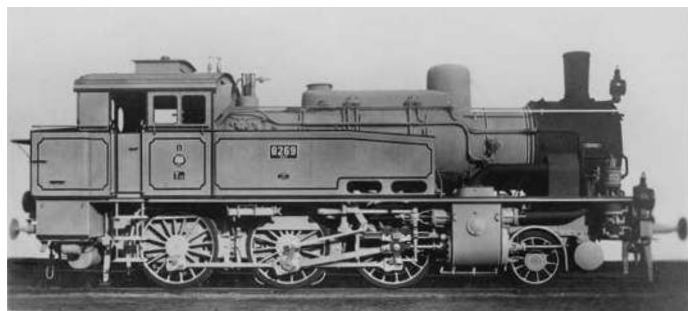
Die Lok „7710 Berlin“, eine T 12 regulärer Bauform mit Rauchrohrüberhitzer, zeigt bereits die Reichsbahn-Eigentumsbezeichnung, doch steht die Umzeichnung auf 74 409 noch bevor

Erfolgsmodell 1'C mit einem Krauss-Helmholtz-Gestell

Für Nebenbahnen und für den Güterverkehr auf kurzen Strecken der Ballungsräume hatten die Königlichen Eisenbahn-Direktionen (KED) ab 1893 parallel die später als T 9¹ und T 9² bezeichneten C1' t und 1'C t beschafft. Der verstärkte Nachfolgetyp T 9³, eine 1'C n2t, erschien 1901. Als vierachsige Tenderlok mit drei angetriebenen Radsätzen war sie für die Berliner Erfordernisse grundsätzlich interessant. Die Bauart mit Krauss-Helmholtz-Gestell und hoher Kessellage nahm das Konzept der späteren Stadtbahnlok

bereits vorweg, wobei der Treib- und Kuppelraddurchmesser für die neue Aufgabe von 1.350 auf 1.500 Millimeter vergrößert werden musste, denn es waren nun 80 statt 65 km/h Höchstgeschwindigkeit verlangt. Weil auch Zylinder und Kessel vergrößert werden sollten, wurde eine maßvolle Erhöhung der Eigenmasse akzeptiert. Die erste derartige T 11 wurde 1903 geliefert.

Inzwischen hatten der Lokomotivdezernent Robert Garbe und der freischaffende Ingenieur Wilhelm Schmidt große Technikgeschichte geschrieben, indem sie weltweit erstmals Lokomotiven entworfen hatten, in denen ein Überhitzer

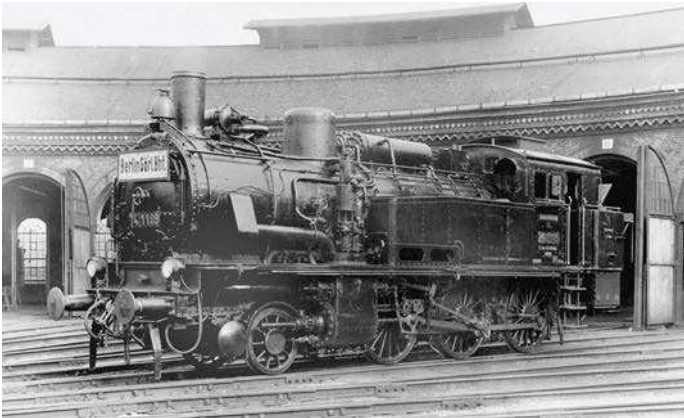


Die „8269 Berlin“ – eine Variante mit schon durchgängiger Linie vom Umlaufblech bis zum Kohlenkasten – trägt zwischen Dampf- und Sanddom einen Schichau-Vorwärmer

Slg. Andreas Knipping (4)



Die T 12 „2175 Berlin“ besitzt den anfänglich verwendeten Rauchkammerüberhitzer, der die Kopflastigkeit der Maschine betonte. Auf der Rauchkammer liegt der flache Vorwärmer der Anfangszeit



Typisch für die Einsätze der 74er im Berliner Stadtbahn-Verkehr waren die großen Fahrziel-Schilder an der Rauchkammertür, die bei Bahnhofseinfahrt den wartenden Reisenden eine klare Orientierung gaben. Sogar als Grußpostkarte taugte damals solch ein Motiv

die Dampftemperatur von wenig mehr als 150 °C auf bis zu 350 °C erhöhte. Die 1898 begonnenen Versuche wurden alsbald auf die neue Stadtbahnlokomotive ausgedehnt, sodass schon am 11. August 1902 und mithin vor der eigentlich schon am ersten Tage veralteten T 11 die erste Heißdampf-Variante abgeliefert wurde, die bei Einführung des Gattungsschemas 1906 zur T 12 wurde.

Aus Kostengründen hatte man den Übergang zur fünfsichtigen Tenderlok gescheut, die den Vorteil einer Führung durch Laufradsätze in beiden Fahrtrichtungen geboten hätte. Man wusste aber, dass die bei T 11 und T 12 angewendete Verbindung des vorderen Laufradsatzes

mit dem ersten Kuppelradsatz durch ein Krauss-Helmholtz-Gestell den Lauf auch bei Rückwärtsfahrt stabilisiert. Drehscheiben an vielen Wendebahnhöfen erlaubten zudem die mehrheitliche Fahrt stets Rauchkammer voraus. Viel teurer als die T 12 waren übrigens die zeitgenössischen 1'C1' t in Gestalt der badischen VI b und der württembergischen T 5 nicht – nur die sächsische XIV HT fiel preislich aus dem Rahmen (siehe *Im Fokus* in em 8/23).

Nicht schön, aber praktisch

Die Bauart des neuen Berliner Lokomotivtyps entsprach mit Blechrahmen, einschienigem Kreuz-

kopf und Heusinger-Steuerung mit Hängeeisen dem preußischen Standard jener Zeit. Ähnlichkeiten mit der Personenzuglok P 6 (1'C h2, spätere Reichsbahn-Baureihe 37⁰⁻¹), der Heißdampf-Güterzuglok G 8 (D h2, später 55¹⁶⁻²²) und der Rangierlok T 13 (Dn2t, später 92⁵⁻¹⁰) sind unübersehbar. Richtigerweise gab man auch der Nassdampflok bereits Kolbenschieber. Eine besondere Schönheit wurde den Lokomotiven T 11 und T 12 mit ihrer Kesselerstreckung über den Laufradsatz hinaus und ihrem weit vor Laufräder und Zylinderpartie aufragenden Schornstein nie zugesprochen.

Kaum überraschend kam es im Laufe der Beschaffungszeit zu vielen Verbesserungen. Diver-

An der nördlichen Ausfahrt des Lübecker Hauptbahnhofs fehlte es um 1935 nicht an Lokomotiven der LBE: Im Vordergrund rangiert eine T 12, in Bildmitte ein ELNA-ähnlicher D-Kuppler. Ein Personenzug mit zwei S 10 fährt gerade aus, während ein Personenzug mit einer 1'C1' t der Eutin-Lübecker Eisenbahn einrollt Hans-Joachim Meisenburg/Slg. Andreas Knipping



Technische Daten im Vergleich

Gattung/Baureihe	pr. T 11/74 ⁰⁻³	pr. T 12/74 ⁴⁻¹³
Bauart	1'C n2t	1'C h2t
Länge über Puffer	11.190 mm	11.800 mm
Treibraddurchmesser	1.500 mm	1.500 mm
Zylinderdurchmesser	2 x 480 mm	2 x 540 mm
Kolbenhub	630 mm	630 mm
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	80 km/h
Kesseldruck	12 bar	14 bar
Rostfläche	1,73 m ²	1,93 m ²
Heizrohrlänge	4.000 mm	4.370 mm
Verdampfungsheizfläche	116,4 m ²	107,8 m ²
Überhitzerheizfläche	–	33,4 m ²
Dienstgewicht	62,6 t	67,1 t
mittlere Achslast	16,0 t	17,0 t
Wasservorrat	7,4 m ³	7,0 m ³
Brennstoffvorrat	2,5 t	2,5 t

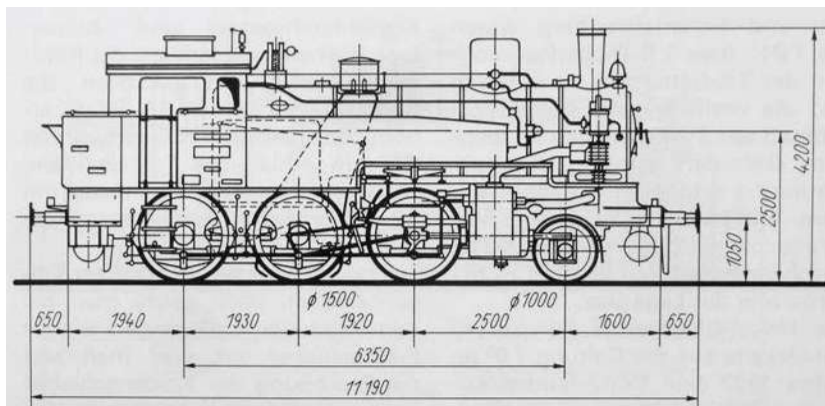
se Optimierungen an Türen, Fenstern und Lüftungsaufsätzen erhöhten den Bedienkomfort und veränderten das Aussehen. Ab 1910 trat der inzwischen übliche Ventilregler an die Stelle des alten Doppelschieberreglers. Bei der T 12 wurde der gedrängt in der Rauchkammer angeordnete und durch ein weites Flammrohr befeuerte Überhitzer ab 1907 durch den generell üblich gewordenen Rauchrohrüberhitzer ersetzt, der mit einer Vielzahl von Elementen arbeitet, die weit in die Rohre des Langkessels zurückreichen. Ab 1910 wurden Schieber mit größerem Durchmesser eingebaut.

Wares Zufall oder bewusster Abschied von Festlegungen des für einen gewissen Starrsinn bekannten Bauartdezernenten Robert Garbe? Jedenfalls wurden genau im Jahr seiner Pensionierung 1912 „seine“ Heißdampf-Gattungen deutlich überarbeitet. Die T 12 erhielt mit stark veränderter Rohrteilung im Kessel einen deutlich vergrößerten Überhitzer. Die Hängeeisen-Steuerung wurde durch eine Steuerung mit Kuhn'scher Schleife ersetzt, die sich für Tenderloks mit häufigen Rückwärtsfahrten generell empfahl, weil sie der gleichmäßigen Dampfverteilung auf die Zylinder in beiden Fahrtrichtungen entgegenkommt. Technisch so bedeutungslos wie optisch auffällig war die Begradigung von Umlaufblech und Unterkante des Wasserkastens auf eine durchgehende Linie vom vorderen bis zum hinteren Pufferträger.

Beschaffung in hoher Stückzahl

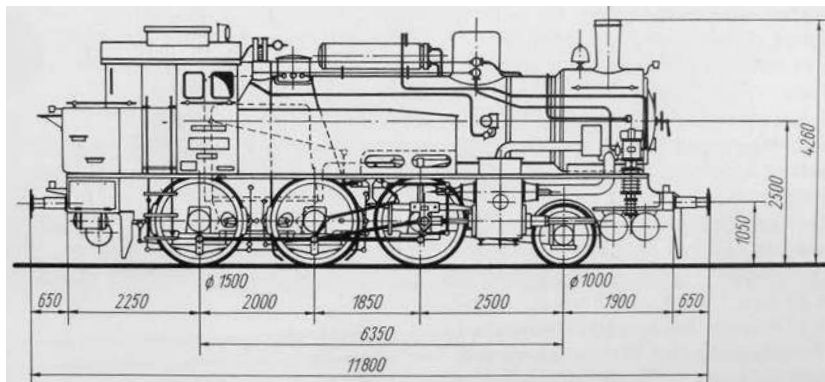
Zunächst wurden die Nass- und Heißdampf-Varianten parallel beschafft. Bei den verschiedenen KED und innerhalb des Meinungsspek-

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn rüstete fünf ihrer T 12-Tenderloks mit einer Stromlinienverkleidung aus – hier die spätere 74 1320 vor dem markanten LBE-Doppelstockzug Carl Bellingrodt/Slg. Dirk Endisch



Typenzeichnungen der preußischen Tenderlok-Gattungen T 11/Baureihe 74⁰⁻³ (oben) und T 12/Baureihe 74⁴⁻¹³ (unten)

Werner Dietmann/Slg. alba Publikation (2)



74er dienten nicht nur in und um Berlin. 74 530 trägt die Schilder der RBD Wuppertal und war im Bahnbetriebswerk Letmathe heimisch. Für die Fahrt auf Nebenbahnen mit unbeschränkten Bahnübergängen besitzt sie ein Läutewerk

Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping





Die Tenderlokomotive 74 1302, die in der Zwischenkriegszeit bei den Saarbahnen Dienst verrichtete, befährt in früher Bundesbahn-Zeit am 26. April 1953 mit einem Pendelzug zwischen Bullay und Trarbach die berühmte Moselbrücke Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping

Zu Bundesbahn-Zeiten im Bahnbetriebswerk von Darmstadt am 15. Februar 1958 auf neue Einsätze wartende Tenderlokomotiven 74 446 und 615 Dr. Rolf Brüning



Briefmarken zum Thema Berliner Stadtbahn

trums leitender Beamter in der Direktion Berlin gab es noch unterschiedliche Vorlieben für die einfacher gebaute T 11 in Konkurrenz zur leistungsfähigeren und wirtschaftlicher arbeitenden T 12. Nicht zu vernachlässigen war auch der Preisunterschied zwischen 52.000 Mark für die T 11 und 64.450 Mark für die T 12.

Die Erstlieferer Union, Vulkan, Borsig und Hohenzollern bauten zwischen 1903 und 1910 zusammen 470 Exemplare der T 11 für die KPEV und vier für die Lübeck-Büchener Eisenbahn. Ebenfalls Erstlieferer Union, dann vor allem Borsig und in geringerem Umfang Grafenstaden und Hohenzollern fertigten zwischen 1902 und 1916 und dann noch einmal 1921 nicht weniger als 974 T 12 für die KPEV bzw. die junge Reichsbahn, 25 für die Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen, elf für die Lübeck-Büchener Eisenbahn und vier für die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn – insgesamt also bemerkenswerte 1.014 Exemplare.

Am 31. März 1906 verfügte die KED Berlin über 282 Exemplare der Vorläufertypen T 2, T 4 und T 5 neben 96 T 11 und 27 T 12. Genau fünf Jahre später, am 31. März 1911, waren die Veteraninnen auf genau 200 Exemplare reduziert, denen bereits 141 T 11 und 200 T 12 gegenüberstanden. Am 31. März des Kriegsjahres 1915 herrschten T 11 und T 12 mit 141 bzw. 435 Exemplaren allein. Zu dieser Zeit war der politische Wille zur Elektrifizierung des Nahverkehrs im Großraum Berlin bereits formuliert. Ob aber dem Oberleitungsbetrieb mit Wechselstrom auf der Basis von „Triebgestellen“ vor und hinter den alten Abteilwagen-Garnituren oder dem Gleichstrombetrieb mit Stromschiene der Vorzug zu geben sei, war noch umstritten. Der Krieg und die später unruhige Nachkriegszeit ließen an eine schnelle Realisierung ohnehin nicht denken.

Inzwischen war der massenhafte Vorortverkehr selbstverständlich keine Berliner Spezialität geblieben, sondern ein prägendes Element des Eisenbahnwesens mindestens auch im Ruhrgebiet, in Oberschlesien, an der Saar sowie rund um Köln, Halle, Leipzig, Breslau, Hamburg und Frankfurt (Main) geworden. Deshalb hatten sich

Die Deutsche Bundespost Berlin gab 1971 einen Briefmarkensatz zur Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs heraus und präsentierte sehr realistisch einen Zug der Wannsee-Bahn mit der 74 1015. Der Erfolg des Grafikers war keine Selbstverständlichkeit, denn eine 1975 herausgegebene Briefmarke zeigte die Schnellzuglok der Baureihe 10 geradezu als Karikatur



Sig. Andreas Krüpping (2)



auch andere Eisenbahn-Direktionen für die universell einsetzbare Tenderlokomotive interessiert (siehe Kasten).

Zeitgeschichte und Verteilung

In so ziemlich jedem Baureihen-Porträt dieser Art folgt an dieser Stelle die pauschale Aussage, dass soundso viele Exemplare aufgrund des Versailler Vertrages als Reparationen in verschiedene Länder abgegeben worden seien. Die Skizzierung und Unterscheidung der beiden großen Varianten für den Eigentümerwechsel nach der Niederlage im Ersten Weltkrieg ist allerdings gar nicht so schwierig. Zum einen ordnete das Waffenstillstandsabkommen vom 11. November 1918 die sofortige Abgabe von 5.000 Lokomotiven an, weil das französische Oberkommando dem deutschen Heer die Mobilität für einen neuen Angriff nehmen wollte; die meisten der tatsächlich abgegebenen Loks blieben in Belgien und Frankreich. Zum anderen blieben Lokomotiven, die in bislang preußischen und nunmehr polni-

schen Gebieten beheimatet waren oder die der deutschen Besatzung in Osteuropa gedient hatten, einfach dort wo sie waren. Wenn eine Maschine 1913 in Bromberg, Posen oder Thorn bzw. 1917 in Rumänien oder Serbien beheimatet war und 1923 immer noch dort weilte, dann hat das mit Reparationen nichts zu tun. Ein ähnlicher Fall ist der Verbleib von Lokomotiven in dem zwischen 1920 und 1935 abgetrennten Saargebiet (siehe Kasten).

Auswärtigen Verwaltungen zugefallene Loks

Gebiet	pr. T 11	pr. T 12
Belgien	23	30
Danzig	4	6
Frankreich einschließlich Elsass-Lothringen	22	38
Polen	52	12
Saar	–	10
Frankfurt (Main)	27	19
Stettin	33	18

DB und DR brachten die 74er an die Belastungsgrenzen: 74 1277 führt am 10. April 1964 einen Güterzug von Rummelsburg nach Pankow und passiert gerade die Station Frankfurter Allee Sig. Matthias Hengst



Zuteilungen ab Werk

Direktion	pr. T 11	pr. T 12
Altona	36	81
Berlin	141	547
Breslau	7	33
Elberfeld	14	66
Erfurt	11	42
Essen	33	39
Frankfurt (Main)	27	19
Stettin	33	18

Berücksichtigt sind nur Direktionen, bei denen die Gesamtzahl die Summe von mindestens 40 erreichte



Auch für idyllische Landschaftsaufnahmen war die Baureihe 74 ein durchaus geeignetes Sujet, auch wenn sie nicht die formschönste Preußin war. 1955 zieht 74 1221 des Bw Eilenburg P 2512 von Torgau nach Belgern an einem Teich bei Pflückuff vorbei

Slg. Matthias Hengst

Die im verkleinerten Reichsgebiet und im verkleinerten Preußen verbliebenen Lokomotiven erhielten nach dem am 25. Januar 1926 in Kraft gesetzten DRG-Umzeichnungsplan neue Nummern: Die Loks der Gattung T 11 wurden zu 74 001 bis 358, jene der T 12 zu 74 401 bis 543 und 545 bis 1.300.

Dampf-Ende durch Elektrifizierung

Das Fernsehen wird nicht müde, uns die Weimarer Republik und vor allem ihre Hauptstadt als

Hexenkessel von politischer Intrige, künstlerischer Extravaganz, sexueller Eskapaden und hemmungslosem Drogenkonsum vorzuführen – Stichwort „Babylon Berlin“. Für die Lebenswirklichkeit der Bevölkerung des 1920 gebildeten Groß-Berlin und seiner Umgebung dürfte es relevanter gewesen sein, dass im überschaubar kurzen Zeitraum zwischen Juni 1924 und April 1929 der Gleichstrombetrieb auf der Stadtbahn, der Ringbahn und den Vorortbahnen bis Velten, Oranienburg, Kaulsdorf, Erkner, Spindlersfeld, Grünau, Lichterfelde Ost, Stahnsdorf, Potsdam, Spandau West und Gartenfeld aufgenommen wurde. 705 neue Triebzüge waren von 1924 bis 1930 dafür entstanden. Der Direktionsbestand an 74⁰⁻³ bzw. 74⁴⁻¹³ sank von 99 bzw. 566 Exemplaren am 1. März 1925 auf 72 bzw. 252 Exemplare am 31. Januar 1931. Das sind selbstverständlich immer noch hohe Zahlen, zwanglos erklärbar aus dem intensiven Personenverkehr auch jenseits des elektrischen Netzes, für das sich allmählich die Bezeichnung S-Bahn eingebürgert hatte.

Unter den Vorzeichen des generellen Abschiedes der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von Nassdampflokomotiven aus dem Streckendienst und

des Vordringens der Einheitsnebenbahntenderloks der Baureihen 64 und 86 sank der Bestand an T 11 von 319 Exemplaren Ende 1927 auf 195 Ende 1931. Besser erging es der T 12, die in vielen Direktionen dankbare Abnehmer fand.

Ein langsamer Abschied

Ganz allmählich vollzog sich der Abstieg der 74er von einer Streckenlok im Personenverkehr zur breit einsetzbaren Reserve für Nahgüterzüge



Die Tenderlok 74 1066 vom Bahnbetriebswerk Zeitz steht um 1935 in Jena abfahrbereit nach Krossen. Für die 35 Kilometer wird der Zug 70 Minuten brauchen; im Hintergrund die während der Epoche II noch typischen Abteilwagen H.-J. Meisenburg/Slg. Andreas Knipping

Verteilung am 31. Dezember 1935

Direktion	74 ⁰⁻³ (T 11)	74 ⁴⁻¹³ (T 12)
Altona	14	65
Berlin	54	221
Breslau	–	30
Erfurt	–	56
Essen	–	34
Frankfurt (M)	–	71
Halle	–	64
Hannover	–	13
Köln	–	47
Mainz	–	29
Münster	13	24
Nürnberg	–	15
Osten	–	15
Saarbrücken	–	40
Stettin	42	43
Wuppertal	–	101

und Rangierdienst. Die Deutsche Bundesbahn musterte 1951 die letzten 74⁰⁻³ aus. Der 74⁴⁻¹³ war noch eine längere Gnadenfrist gegönnt. 1965 wurden sechs Exemplare bei den Bahnbetriebswerken Düren, Hanau und Wiesbaden z-gestellt, am 18. Januar 1966 schließlich als letzte Lok die 74 1070 nach 52 Dienstjahren beim Bw Düren. Auf ihre alten Tage hatte sie noch einen Filmauftritt in den Niederlanden: Zwei Tage lang führte sie auf der grenznahen Strecke Dalheim – Roermond dabei sogar einen Namen, nämlich den der iranischen Königsgattin Farah Diba.

Die Reichsbahn in der DDR verwendete noch am 31. Dezember 1964 zehn 74⁰⁻³ und 191 in allen Direktionen eingesetzte 74⁴⁻¹³. Dieselloks der Baureihen V 60 und V 100, Schienenbusse und Streckenstilllegungen führten im gesamten DR-Bestand in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre zum schnellen Nachvollzug des in Westdeutschland schon etwa 1950 begonnenen Abschieds von den Länderbahn-Dampflokomotiven. Nur ganz wenige von den 1965 noch allgegenwärtigen Baureihen 38, 55, 56, 57, 58, 75, 78, 91, 92, 93 und 94 erlebten 1970 die Umzeichnung auf EDV-Nummern. Eine 74er war nicht mehr dabei, nachdem 74 1105 am 5. Dezember 1967 nach 53 Betriebsjahren ihren Dienst beim Bw Güsten beendet hatte. Der Nachwelt erhalten geblieben sind die Lokomotiven Oki 1-28 (ex 74 104) in Warschau, 74 231 bei der Museumseisenbahn Minden, 74 1192 im Museums-Bw Bochum-Dahlhausen und 74 1230 im Museum für Verkehr und Technik in Berlin.

Andreas Knipping



Eher selten war der Einsatz von Tenderloks der Baureihe 74 bei Werkbahnen Volkseigener Betriebe in der DDR zu erleben. Insofern ist diese Aufnahme der Lok 15 im Stahl- und Walzwerk Riesa eine fotografische Rarität

Slg. Dirk Endisch

Literatur-Tipp

Buch über alte preußische Tenderlok-Gattungen

Von all den historischen Tenderloktypen, die im ausgehenden 19. Jahrhundert auf die Gleise Berlins kamen, ist kein Exemplar erhalten geblieben. Lesenswert sind die Erzählungen von Kurt Pierson (1898–1989) in seinem bei verschiedenen Verlagen erschienenen Buch „Dampfzüge auf Berlins Stadt- und Ringbahn“ von jugendlichen Begegnungen mit den alten Kame-



radinnen. Bemerkenswert ist, wie sehr sich der Abstand zwischen „Uralt“ und „Gegenwart“ später relativiert hat. Niemand im Osten oder Westen Berlins hätte 1975 bei der S-Bahn-Fahrt mit einem 45 Jahre alten „Stadtbahner“ nostalgische Gefühle entwickelt. Aber dem Blick des 15-jährigen Eisenbahnfreundes erschloss sich 1913 bei der Entdeckung einer

30 Jahre alten Maschine auf einem Abstellgleis ein Blick ins vermeintliche Mittelalter. AK

Viel Heißdampfgeschichte vor einem Zug am 5. Mai 1986: 74 1192 (ex „8470 Berlin“) leistet der 41 360 Vorspann auf der Strecke Scheuerfeld – Bindweide. Die Lok gehört noch immer zur Loksammlung des Bochumer Eisenbahnmuseums Georg Wagner



■ Modellübersicht zu den preußischen Tenderlok-Gattungen T 11 und T 12

Stadtbahn-Lokomotive

für den Anlagenbetrieb oder die Vitrine

Lange schien die Zeit nicht reif zu sein für die Nachbildung einer der klassischen preußischen Tenderloks der Gattungen T 11 und T 12. Die etablierten Modellbahnhersteller machten zunächst einen großen Bogen um die Loks der späteren Baureihen 74⁰⁻³ bzw. 74⁴⁻¹³. Erst 1968 kam das erste Modell aus Großserienherstellung. Mittlerweile war oder ist sie in fast allen Spurweiten verfügbar



In HO waren in den letzten Jahren neben der preußischen Tenderlok-Gattung T 11 von Brawa (links) von drei verschiedenen Herstellern 1:87-Modelle der T 12 verfügbar: von rechts nach links haben die DB-Loks von Weinert, Roco und Trix/Märklin Ausfertigung genommen

In den 1960er-Jahren standen nur noch wenige Loks der Baureihe 74 im Dienst, zudem waren ihre Einsätze räumlich begrenzt. Trotz der großen Zahl an gebauten Lokomotiven bestand daher – zumindest aus Sicht der heimischen Modellbahnindustrie – kein sonderlich großer Bedarf daran, ein solches Modell ins Fertigungsprogramm aufzunehmen. Obwohl: Die Voraussetzungen dafür waren gegeben.

HO-Kleinserienbausatz als Debüt

Die vorhandene Lücke und die Möglichkeit zu einer einfachen Umsetzung ins Modell erkannte aber kein deutscher Anbieter, sondern der englische Kleinserienhersteller **W&H Models Ltd.** aus London. Erstes Modell einer neuen Serie von HO-Metallbausätzen, die auf Fahrgestellen gebräuchlicher Modellloks aufbauten, war 1966 die Baureihe 74. **W&H** entschied sich für die Nachbildung der älteren Berliner Vorbildgattung T 11. Die Grundlage für das neue Modell bildete das unveränderte Fahrwerk der Baureihe 24 von **Märklin**. Trotz eines deutschen Vertriebspartners hielten sich die verkauften Stückzahlen des T 11-Aufbaus in Grenzen.

Märklin legt 1968 nach

Scheinbar war die Initiative des britischen Kleinserienherstellers in Göppingen recht aufmerksam verfolgt worden – und eben auch die Möglichkeit, mit wenig Aufwand aus der 24er eine 74er machen zu können. So erwarteten die Fachbesucher auf der Nürnberger Spielwarenmesse

W&H (MODELS) LTD. **W&H**
14, Cavendish Street, London, W1

Als erstes Modell in einer Serie von Metall-Bausätzen in Baugröße HO – durch bloßes Zusammenkleben in Verbindung mit gebräuchlichen Fahrgestellen der Modellbahnindustrie – stellen wir vor:



Tenderlok T 11 – Baureihe 74, (Achtfolge 1'C) der preußischen Staatsbahn – passend für Märklin-Chassis 3003 (Baureihe 24) –

Dieser echte „Old-Timer“ wurde zuerst 1903 von der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) in Dienst gestellt. Bei Ausbruch des ersten Weltkrieges waren noch rund 500 Lokomotiven vorhanden, die in erster Linie im Nebenbahndienst eingesetzt wurden. Die Deutsche Reichsbahn übernahm die T 11 als Baureihe 74⁰⁻³ in ihren Bestand.

Vertreter für Deutschland:
J. G. VOSSLER Nachf., 5300 Bonn, Dreieck 7

Für unseren neuen Katalog (in Englisch), 96 Seiten, voll illustriert, senden Sie bitte 2 internationale Antwortscheine ein.

Die erste 74er in HO kam 1966 vom britischen Kleinserienhersteller W&H Models als Gehäusebausatz einer T 11 und passend für das Fahrwerk der damaligen Märklin-24er *Slg. Oliver Strüber*

des Jahres 1968 auf dem **Märklin**-Stand die ersten Handmuster dieser Baureihe. Im Gegensatz zu den Briten hatte man sich in Göppingen aber für die Nachbildung einer T 12 entschieden und wählte für die Artikelnummer 3095 die Lok 74 1070. Das war ein Fehlgriff, wie sich bald zeigen sollte,

gehörte diese Vorbildmaschine doch einer anderen Bauserie mit gerade durchgezogenem Rahmen an (siehe *em* 7/20). **Märklin** besserte aber sofort nach und lieferte seine T 12 ab 1969 mit der neuen und korrekten Betriebsnummer 74 701, wobei sich die Bestellnummer nicht änderte. Sie sollte – von kleineren Veränderungen wie dem ab 1977 verbauten Treibradsatz mit großen Gegengewichten abgesehen – bis 2003 lieferbar bleiben.

Farb- und Beschriftungsvarianten kamen erst relativ spät ins **Märklin**-Programm: Den Anfang machte 1978 die in kleiner Stückzahl produzierte und nur in Belgien und Luxemburg angebotene 96.002 der SNCB (3101). 1984/85 gab es die T 12 als österreichische 674.498 im Exportprogramm (-5), und 1994 folgte schließlich die Epoche-I-Ausführung als 7896 der KPEV (-3). Zuletzt bot **Märklin** seine 74er auch als Bestandteil von Startpackungen an, eine Gleichstrom-Version (**HAMO**) war jedoch nie ab Werk verfügbar. Den Abschluss der „68er-Generation“ bildete 2003 die DB-Lok 74 749 in verbesserter Ausführung mit geschwärtzten Rädern und Gestängen und erstmals in **DELTA**-Version (30951), die bis 2006 lieferbar war.

Ab 1976 auch für „Zettis“

Seit 1976 bereichert die T 12 auch die Modellbahnanlagen und Vitrinen der Z-Bahner. **Märklin** brachte in jenem Jahr zunächst die Bundesbahnversion heraus. Wie ihre große HO-Schwester trug sie die Betriebsnummer 74 701 (8895). Ab

1979 war das Modell auch Bestandteil der Startpackung 8158 und ab 2000 der Sets 81562/-67. 1981 gesellte sich zusammen mit der Zugpackung „Preußischer Personenzug“ die KPEV-Version als „7377 Berlin“ der Epoche I hinzu (8104). 1982 folgte die schwarz/grüne Version als 96.002 der SNCB (8801). Für Freunde der Epoche II offerierten die Göppinger 2003 die DRG-Lok 74 690 für den Einsatz auf der Berliner Stadtbahn (88951). In keiner Weise vorbildkonform war hingegen die ab 2005 angebotene „T 9“ der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, die beim Vorbild auf der preußischen T 9³ und nicht der T 12 basierte (88952).

Wem der optische Eindruck der *mini-club*-Lok nicht ganz zusagte, konnte bei *Bahls* ab 2010 gesuperte Modelle erwerben, darunter auf Kundenwunsch neben DB-Maschinen auch solche der DRG und DR (5074). 2015 überarbeitete Märklin dann selbst seine Konstruktion grundlegend. Seither gehören bei der T 12 eine „Detailsteuerung“ und ein feines Gestänge zum guten Ton. Neu waren ebenfalls die Nachbildung der Bremsen sowie vergrößerte Pufferteller. An der Frontseite war nun anstatt des bisherigen einfachen Hakens eine *Märklin*-Systemkupplung verbaut. Das Dreilicht-Spitzensignal wartete mit warmweißen Leuchtdioden auf, und der neue fünfpolige Motor sorgte für deutlich bessere Fahreigenschaften als der bisherige Dreipoler. Auch die dunkel vernickelten Räder taten ihr Übriges zu einem verbesserten Gesamteindruck. Ab 2015 gab es mit diesen Features die 96.020 der SNCB (88954) und ab 2016 die 130.TB.712 der SNCF (-6). Erst 2017 folgten die DB-Version als 74 838 (-5) und eine T 12 der KPEV für die Epoche I (-7).

Arnold bediente die N-Bahner

Für die Fans des Maßstabs 1:160 war das Warten auf ein Modell einer 74er im Jahre 1985 beendet. *Arnold* nahm sich der charakteristischen Preußin an und stellte seine Neuschöpfung auf der Nürnberger Spielwarenmesse vor. Einzeln lieferbar war zunächst die DB-Version als Lok 74 959 (2285, später 82285); in einer limitierten Auflage war zudem die DRG-Lok 74 1051 zusammen mit vier Abteilwagen als Zugset „Berliner Stadtbahn“ erhältlich (0150). Der ansonsten sehr gut getroffene Gesamteindruck wurde leider ein wenig durch die etwas zu groß ausfallenden Loknummern am Führerstand getrübt. 1988 wurden auch die Verehrer von SNCF und 1992 der SNCB mit entsprechenden Miniaturen der Lokomotiven 130.TC.8 (2287) bzw. 96.028 (-94) bedient.

Ebenfalls 1992 kam 74 1230 als Maschine der Epoche II hinzu, die aber auch als aktuelle Museumslok einsetzbar war (-84). 1995 folgte schließlich als Einmalaufgabe mit 74 944 eine weitere Lok mit DB-Beschriftung (-66) – nur lief diese Lok nie bei der DB, sondern wurde 1961 bei der DR ausgemustert. 1996/97 wurden auch ÖBB-Anhänger mit dem Modell der 674.488 bedacht (2255/82255). Nachdem 74 959 zuletzt 2002 im *Arnold*-Katalog



1968 legte Märklin seine Modellinterpretation einer T 12 auf. Auf die erste, vom Vorbild her allerdings falsche Version als 74 1070 (links) folgte schon ein Jahr später die dann korrekt umgesetzte 74 701 (rechts)



Ab den späten 1970er-Jahren fertigte Märklin auch Farb- und Beschriftungsvarianten wie beispielsweise die Tenderlok 674.498 der Österreichischen Bundesbahnen

Ab 1976 bereicherte 74 701 das Märklin-mini-club-Sortiment der Nenngröße Z



1985 schickte Arnold seine T 12 ins Rennen um die Kundengunst in N. Leider waren bei der ersten DB-Version die Loknummern an den Führerhausseitenwänden etwas groß geraten *Oliver Strüber (5)*

2015 brachte Märklin sein Z-Modell mit Fünfpol-Motor und Detailsteuerung *Werk*





Seit 1985 gibt es bei Roco die HO-Nachbildung der preußischen T 12 mit gerade durchgehendem Rahmen. Im Laufe der Jahre ließ der Hersteller seinem Modell neben unterschiedlichen Betriebsnummern auch Detailverbesserungen angedeihen, etwa brünierte Radsätze



Der damaligen Roco-Philosophie entsprechend durfte der Kunde sein Lokmodell erst noch mit zahlreichen Detaillierungsteilen zurüsten – hier beim KPEV-Länderbahnmodell „8234 Berlin“



Für die Fans der DR-Epoche III kam 1991 das Modell der 74 1230 in den Handel PW

Ab 1996 war bei Weinert die HO-Kleinserienminiatur einer T 12 erhältlich. Angeboten wurden ausschließlich Fertigmodelle für Gleich- und Wechselstrom-Bahner, hier die DB-Ausführung



Im Gegensatz zur ersten hauseigenen 74er nahmen sich Trix und Märklin für ihre Neukonstruktion von 2008/09 eine Lok mit gerade durchgehendem Rahmen zum Vorbild. Das Modell war bewusst etwas einfacher gehalten, um auch für Startpackungen verwendbar zu sein



verzeichnet war, wurde es still um die Lok. 2010 aber – jetzt bereits unter *Hornby*-Regie – wurde die Baureihe 74 in überarbeiteter Ausführung erneut angekündigt. Geplant waren Modelle der DB und DR (HN2082/-3) – zur Auslieferung kam es jedoch nicht, auch die 2011 avisierte ÖBB-Maschine wurde nicht mehr verwirklicht.

Rocos T 12 in HO ab 1985

Mitte der 1980er-Jahre war *Märklin*s T 12 optisch deutlich in die Jahre gekommen. Die Zeit war reif für ein zeitgemäßes Modell. Der Salzburger Modellbahnhersteller Roco nahm sich dieser Aufgabe an und schuf 1985 eine detailreiche Nachbildung der preußischen Tenderlok, im Gegensatz zu *Märklin* aber in der Version mit gerade durchgehendem Rahmen. Den Gleichstrom-Versionen stellte Roco aber nie ab Werk Modelle für Wechselstrom-Fahrer zur Seite. Um den damals hausüblichen Standardmotor unterbringen zu können, war man zudem auf einen kleinen Kompromiss angewiesen, indem kleine, seitlich am Kessel ange setzte Kästen direkt vor dem Führerhaus die nötige Ausbuchtung für den dort platzierten Motor kaschierten. Nur den wenigsten Modellbahnern dürfte das allerdings aufgefallen sein.

Roco begann seinen 74er-Reigen mit der unter der Artikelnummer 43271 verfügbaren DB-Lok 74 904 als Maschine der späten Epoche III mit DB-Keks. Mithilfe der beiliegenden Zusatzlokschilder ließ sich daraus auch die 74 1028 gestalten. Wie bei Roco üblich, wechselten nach einiger Zeit die Betriebsnummern. Nacheinander war die Lok in den folgenden Jahren unter gleicher Artikelnummer auch als 74 967/1023, 74 962/1006 sowie 74 854/926 verfügbar, die letzteren bereits mit brünierten Radsätzen. Ab 1986 waren die ersten Auslandsvarianten in Form der französischen 130.TC.10 der Epoche III (43272) sowie der 96.025 der SNCB (-3) lieferbar. 1987 folgte eine niederländische Version als NS-5951 (-4).

1986 war die Zeit für ältere Vorbilder aus der Länderbahnzeit gekommen: Das limitierte Preußen-Set 43025 griff erstmals die Ursprungsausführung als T 12 7726 der KPEV zusammen mit vier Abteilwagen auf. Mit einer weiteren Zugpackung, bestehend aus der T 12 „8324 Berlin“ und zwei Abteilwagen-Doppeleinheiten als typische Stadtbahn-Garnitur, gratulierte Roco 1987 dem 750-jährigen Berlin (43026). 1991 durfte die T 12 dann erstmals in Epoche-II-Ausführung andampfen: Roco wählte als Vorbild die 74 966 der DRG (-270). Ebenso lieferbar war ab jenem Jahr die spätere Museumslok 74 1230 als Epoche-III-Modell der DR (-5). Damit war das Thema T 12 in Salzburg vorerst abgeschlossen.

Eine T 12 aus HO-Kleinserie

Dafür machte sich 1996 ein anderer Hersteller auf, den 74er-Markt mit einem exzellenten Kleinserienmodell zu bereichern: Der Fahrzeug- und Zubehör-Spezialist *Weinert* bot seine hochdetaillierte Messing-Feingussversion der T 12 ausschließlich als

Modelle der Baureihe 74 im Überblick

Nenngröße	Hersteller
1	Dingler, KM 1 (angekündigt)
O	Dingler
H0	Brawa, Märklin, Roco, Trix, Weinert, W&H Model
TT	fischer-modell (angekündigt)
N	Arnold
Z	Bahls, Märklin

Fertigmodell mit Faulhaber-Motor, RP25-Radsätzen und Normschacht in limitierter Auflage an. Neben Gleichstrom-Modellen gab es auch Versionen für Wechselstrom-Bahnen in analoger und digitaler Ausführung. Die Kunden konnten wählen zwischen DB-Modellen für die späte Epoche III mit „Keks“ (4615/4615-3/4615-D-3) und die frühe III (4616/-3/-D-3), einer DRG-Ausführung (4617/-3/-D-3) und einer KPEV-Variante (4618/-3/-D-3).

Die Trix-Formneuheit von 2008

Nachdem Märklins Dauerbrenner 74 701 sich 2006 in den Ruhestand verabschiedet hatte, benötigte man für das hauseigene Einsteiger-Programm wieder eine etwas zugkräftigere Tenderlok, die zugleich auch das Gleichstrom-Sortiment von Trix bereichern konnte. Die Wahl fiel in Göppingen erneut auf die T 12, dieses Mal jedoch in der Ausführung mit gerade durchgehendem Rahmen. Den Startschuss setzte jedoch nicht Märklin, sondern Trix, wo als Sommerneuheiten 2008 die ersten Modelle mit 21-poliger Digitalschnittstelle erschienen. Den Anfang machten die Loks „8233 Berlin“ der KPEV (22853) und 74 912 der DB (-4). Ab 2009 gab es Auslandsversionen der Epoche III als 674.498 der ÖBB (-6), 96.015 der SNCB (-5) und 130.TB.721 der SNCF (-8). 2011 folgte 74 1096 als DR-Lok der Epoche III als einmalige

» Speziell H0-Bahner haben in puncto T 11/12 ein breites Spektrum an Modellen zur Verfügung

Serie (-9). Auch in Startpackungen waren 74er nun bei Trix zu finden: ab 2011 zunächst als 74 838 der DB samt Umbauwagen (21518), ab 2012 als 74 854 der DB (-20) und als 130.TB.720 der SNCF (-1). Seit 2020 wurde bei Trix ein mfx-Decoder mit erweiterten digital schaltbaren Licht- und Geräuschfunktionen verbaut, lieferbar war seither die Epoche-III-Maschine 74 867 der DB (-50).

Ab 2009 auch bei Märklin

2009 war es auch bei Märklin so weit: Die neue digitale 74 mit fx-Decoder rollte an. In jenen Jahren achtete man auf unterschiedliche Betriebsnummern in beiden Programmen – sowohl bei Loks wie auch bei Wagen. Lieferbar war das Märklin-Modell zunächst in Ausführungen der KPEV als T 12 „8361 Berlin“ (36741), als 130.TB.717 der



Märklin und Trix spielten im Hinblick auf den Variantenreichtum bei der T 12 natürlich sämtliche sich bietende Trümpfe aus – ergo gab es auch exportorientierte Modelle wie diese für die Bahngesellschaften SNCF und SNCB

Oliver Strüder (5)



2009 brachte Roco eine überarbeitete Neuauflage seiner T 12 auf den Markt, bei der die für den Einbau des Motors benötigten nicht vorbildkonformen Kästen vor dem Führerhaus entfallen konnten. Von ihr waren wiederum diverse Versionen erhältlich wie etwa als DRG-Lok im Einsatz auf der Berliner Stadtbahn, als SNCB- und erstmals auch als PKP-Maschine

Werk (3)



SNCF (-2) und als 96.020 der SNCB (-3). Eine DB-Maschine als 74 1109 war im ersten Jahr nur als Bestandteil der Startpackung 29161 zu haben, erst 2010 rollte sie als Solo-Lok 74 838 der DB auch ins Start-up-(später my-world-)Programm (-0). Im gleichen Jahr durften sich Freunde der Niederländischen Staatsbahnen über ihre 5906 (ex 74 924 der DB) freuen (-4). Mit 74 1096 als Bestandteil der Zugpackung „Ostdeutscher Nahverkehr“ (26586) kam 2011 erstmals eine DR-Version der 74er aus Göppingen. Die nächsten Jahre leistete die neue 74er bei Märklin vor allem Dienste als Bestandteil von Startpackungen, die nun auch exportorientiert gestaltet waren. 74 854 der DB gelangte ab 2012 mit den Sets 29161 und -074 zu den Kunden; für Belgien gab es die entsprechende Packung 29167 mit der SNCB-96.028, für die Niederlande das Set 29169 mit der NS-5907. Als Sonderserie für Frankreich erschien 2013 noch die 130.TB.712 (36745). Statt des fx-Decoders stattete Märklin seine 74er ab 2018 mit mfx-Bausteinen aus, als erstes die DB-74 854 der Zugpackung 29013, ab 2020 die neue 74 867 der DB (36746) und die 130.TB.721 der SNCF (36371).

Rocos zweiter Anlauf

Vielleicht das Erscheinen des neuen Trix/Märklin-Modells im Vorjahr, vielleicht aber auch einfach

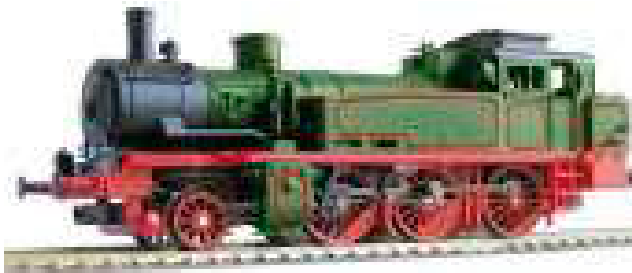
nur eine Duplizität der Ereignisse führte bei Roco 2009 zu einer überarbeiteten Neuauflage der hauseigenen 74, bei der u. a. die Optik verfeinert wurde und die Zusatzkästen vor dem Führerhaus dank der Verwendung eines anderen Motors entfallen konnten. Erstmals waren die Modelle nun mit einer Digitalschnittstelle ausgestattet. Den Anfang machte erneut eine DB-Maschine: 74 863 der Vor-DB-Keks-Ära (62290). Ebenfalls noch 2009 folgten die Varianten als 74 1105 der DR (-4), als 130.TC.8 der SNCF (-1) und als 96.030 der SNCB (-2) – allesamt für die Epoche III. 2010 bereicherte die DRG-Lok 74 1202 mit dem typischen Richtungsschild der Berliner Stadtbahn an der Rauchkammertür das Epoche-II-Sortiment (-3), bevor 2011 mit der Oki2 32 der PKP erstmals eine polnische T 12 vorgestellt wurde (-6). Den bisherigen Abschluss in Sachen Baureihe 74 bei Roco bildete schließlich 2013 die „8421 Berlin“ als KPEV-Lok der Epoche I (62297).

Brawa überraschte mit der T 11

Ebenfalls im Jahre 2009 gab es einen neuen Mitbewerber auf dem 74er-Markt in H0. Allerdings entschied sich Brawa bei seiner Modellwahl nicht für die spätere Bauform als T 12, sondern für deren Vorgängerin T 11, die bei der DRG im Ordnungsnummernbereich 001 bis 358 einge-



Seit 2009/10 gibt es das Brawa-Modell einer T 11 für die Epochen I, II und III sowohl für Gleich- als auch für Wechselstrom-Bahner Oliver Strüber



Von fischer-modell ist die T 12 für die Nenngröße TT angekündigt – hier ein Muster



Für die Nenngröße 1 kam 2006 das Dingle-Modell der Baureihe 74 auf den Markt

KM 1 Modellbau hat als Neuheit für 2024 diverse Modelle der Baureihe 74 in Aussicht gestellt Werk (3)



ordnet worden war. Mit zwei Ausführungen startete das hochdetaillierte Modell ins Rennen: Erhältlich war sie für Gleich- und Wechselstrom-Bahner entweder in Standard- oder Digital-Premium-Ausführung mit Sound als 74 259 der DRG (40350/-51 bzw. 40352/-53) und als preußische T 11 „7502 Elberfeld“ (40354/-55 bzw. -56/-57). 2010 folgten die entsprechenden Varianten als DB-Lok 74 313 der frühen Epoche III (-58/-59/-60/-61) und als DR-Maschine 74 311 (-62 bis -65). Auch Brawa setzte auf filigrane Zurrüsteile zur optischen Aufwertung des Pufferträgers, sogar Kolbenstangenschutzrohre lagen bei.

In TT von fischer-modell avisiert

Lange mussten die Freunde des Maßstabs 1:120 auf ihre 74 warten. Inzwischen wurde von fischer-modell eine T 12 angekündigt, die derzeit aber noch nicht lieferbar ist. Die Kunden können zunächst zwischen Ausführungen als KPEV-Lok der Epoche I und als DR-Maschine der Epoche III wählen. Avisiert sind sie in je drei Ausstattungsstufen: analog, mit Zimo-Pufferspeicher-Decoder oder mit zusätzlichem Henning-Sound (21010700/-2/-3 bzw. 21010704 bis -6). Eine weitere T 12 im Fotografieranstrich (-1) ist aktuell ausgelistet.

T 11 und T 12 in O und 1

Erst relativ spät kamen die Fans der großen Nenngrößen in den Genuss eines Modells der Baureihe 74. Für O machte Dingle 1993 den Anfang. Das fein detaillierte Messingmodell einer T 12 gab es in kleiner Serie in den Ausführungen der KPEV (O-2025/2), DRG (-/1) und DB (-/0). Einen entsprechenden 1-Ableger stellte Dingle 2004 vor und gab den Bau bei einem koreanischen Produzenten in Auftrag. Allerdings entsprachen die dort gefertigten Modelle in keiner Weise den aus Meckenbeuren vorgegebenen Qualitätsmaßstäben und wurden seitens des Auftraggebers nicht abgenommen. Die bereits gefertigten Modelle wurden anschließend vom Produzenten über verschiedene Händler angeboten und ohne Herstellerlabel verkauft. 2006 kam dann ein neues Dingle-Modell in gewohnter hochwertiger Qualität auf den Markt. Hiervon waren gleich vier Versionen verfügbar: für die Epoche I die KPEV-Lok „8728 Berlin“ (I-174/3), für die Epoche II die 74 1242 noch mit Gaslaternen (-/2) und die 74 990 mit elektrischer Beleuchtung (-/1) sowie die DB-Lok 74 936 in Epoche-III-Ausführung samt „DB-Keks“ (-/0).

Für das aktuelle Neuheitenjahr hat KM 1 Modellbau eine Lok der Gattung T 12 angekündigt. Wie bei Andreas Krug üblich, wird von dem in der Classic-Edition 2.0 aufgelegten Metallmodell wieder eine Vielzahl an Varianten von der Epoche I bis hin zur heutigen Museumslok verfügbar sein. Alle Fahrzeuge sind ab Werk mit Sounddecoder, diversen Lichtfunktionen und getaktetem DynamicSmoke samt Zylinderdampf ausgestattet. Geliefert werden sie mit NEM- (107401 bis -10), Fine-scale- (117401 bis -10) oder exakt maßstäblichen 1:32-Scale-Radsätzen (127401 bis -10).

Oliver Strüber

Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

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



nur
€14,90
statt € 25,80

2 Ausgaben
portofrei ins Haus
Sie sparen jetzt über **42%**
gegenüber dem Kioskpreis

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

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

Ausgabe BahnExtra 2/24
Jetzt im VGB-Shop oder am Kiosk



Vom Wiederaufbau bis zur Wende

„Auferstanden aus Ruinen“ - die erste Textzeile der DDR-Hymne könnte so auch für Dresden und seine Eisenbahn gelten. Nach den schweren Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wurden Stadt und Bahnanlagen wieder instandgesetzt und Dresden entwickelte sich zu einem der wichtigsten Eisenbahnknoten der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Vor allem der Hauptbahnhof war eine Drehscheibe des nationalen und internationalen Reiseverkehrs, über Dresden-Friedrichstadt

liefen zahlreiche Gütertransporte des In- und Auslandes. Bahn Extra stellt Dresdens Eisenbahnwesen in der Zeit bis zum Mauerfall vor: die wichtigen Personen- und Güterbahnhöfe, die Bahnbetriebswerke, die bedeutenden Reisezüge, die Lokeinsätze und vieles mehr. Viele Bildraritäten sowie Original-Gleispläne von Dresden Hbf, Dresden-Neustadt, Dresden-Altstadt und Dresden-Friedrichstadt runden die Darstellung ab.

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





Bild des Monats



Zurück in Niederösterreich

Am 29. Januar 2024 rollt 2016 001 mit dem Güterzug VG 72162 von Pöchlarn nach Gresten durch das Erlauftal und passiert dabei auch die Schlossruine Niederperwarth. Diese ÖBB-Lok ist mit Zugfunk für Einsätze in der Slowakei ausgestattet. Von ihrer Heimat Wiener Neustadt aus kann sie aber inzwischen wieder uneingeschränkt in ganz Niederösterreich eingesetzt werden, nachdem ihre Tätigkeiten im östlichen Nachbarland abgeschlossen sind: Zuvor fuhr sie im zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 beendeten Kooperationsverkehr mit der slowakischen ZSSK zwischen Bratislava und Komárno. 2016 001 trägt nach wie vor übrigens eine Werbung für den ersten direkten Güterzug von China nach Wien.

Text & Bild: Manuel Leitner

Unweit des Haltepunkts Heidenau-Großsedlitz soll die Neubaustrecke nach Prag künftig aus der Elbtalbahn ausfädeln. Am 30. Januar 2024 strebt ein EC an dieser Stelle Richtung Dresden *Steffen Spittler*

■ Neubaustrecke Dresden – Prag

Mit Fleiß und Beharrlichkeit zur Volltunnelvariante

Damit hat niemand gerechnet. Als die Deutsche Bahn (DB) am 20. November 2023 in der Pechhütte im sächsischen Heidenau ihre Vorzugsvariante für eine neue Strecke zwischen Dresden und Prag bekannt gibt, stellt sie ausgerechnet die Volltunnelvariante als die beste Lösung vor. Das Ergebnis überrascht vor allem deshalb, weil die Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ (BI) diese Variante im Wesentlichen ausgearbeitet hatte.

Die entlang der Elbe verlaufende Bahnstrecke Dresden-Neustadt – Děčín ist hochbelastet, neben internationalen Reisezügen rollen hier die S-Bahnen und zahlreiche Güterzüge durch das anmutige Tal im Elbsand-

steingebirge. Sie hat die Grenzen ihrer Kapazität erreicht. Schon vor 1990 diskutierte man über die Verlegung der Eisenbahnlinie aus dem Elbtal, um die Streckenkapazität zu erhöhen. Doch erst im Frühjahr 2018 geht das sächsische Wirtschaftsministerium mit einer Idee an die Öffentlichkeit.

Entwurf besorgt Anwohner

Der Anfangsentwurf sieht eine knapp einen Kilometer lange und rund 40 Meter hohe Brücke über das Tal der Seidewitz sowie einen Überholbahnhof mit zwei Gleisen je Richtung nahe des Ortes Goes vor, hinter dem die Strecke in einen Basistunnel unter dem Erzgebirgskamm hindurch nach Tschechien verschwin-

den sollte. Anwohner befürchten allerdings Lärmbelastung und eine Zerschneidung der Landschaft und schlagen deshalb einen direkten Tunnel von Heidenau bis nach Tschechien vor. Es entsteht die BI, die das Projekt bis heute unterstützt und sich konstruktiv an den Planungen einbringt. Ihr Ziel: Keine Verlagerung des Lärms aus dem Elbtal in andere bewohnte Gebiete.

Zunächst steht sehr viel Detailarbeit an, wie Steffen Spittler von der BI berichtet: „Es mussten ein geeignetes Areal für den Überholbahnhof gefunden werden, die Gradienten ermittelt, die geologischen Verhältnisse untersucht und immer wieder an der Optimierung der Volltunnelvariante

gearbeitet werden.“ Im August 2019 übergibt die BI ihre gesamten Pläne der DB. Mit Erfolg: Im bald darauf von der Landesdirektion Sachsen eröffneten Raumordnungsverfahren werden die BI-Varianten berücksichtigt.

Nun setzen sich die Bürger mit den Planungsunterlagen auseinander, verfassen unter anderem eine Stellungnahme, sammeln Einwände und entwickeln eine vierte Variante. Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens gibt die Landesdirektion der DB zwei Korridore für die weiteren Planungen vor: eine von der BI ausgearbeitete Volltunnelvariante sowie eine teiloffene Streckenführung – Letztere zum Unverständnis der Bürger und Anwohner, war doch die bessere



Raumverträglichkeit des Volltunnels bereits vorher festgestellt worden. Nach weiterer Vertiefung der Planungen wurden beide Varianten anhand bestimmter Kriterien, die die BI zusammen mit Trägern öffentlicher Belange und der DB festgelegt hatte, beurteilt. Das Ergebnis sorgte dann für die Überraschung in Heidenau: Der Volltunnel ist sowohl die umweltverträglichste als auch die verkehrlich, technisch und wirtschaftlich sinnvollste Variante.

Erfolg und Anerkennung

Ein Erfolg auf ganzer Linie für die BI und die Anwohner, der auch in der Politik Anerkennung findet. Gerhard Liebscher, verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Sächsischen Landtag, bezeichnete die Entscheidung für die BI-Variante als großen Erfolg von bürgerschaftlichem Engagement in Sachsen. Das Ergebnis der Prüfung zeige, wie wichtig der frühe umfangreiche Dialog mit den Betroffenen vor Ort sei und wie wertvoll deren Einwände bei der (Weiter)Entwicklung eines Projektes sein können, ließ sich Liebscher in einer Pressemitteilung zitieren, in der er hervor-

hebt: „Ohne die Bürgerinitiative hätte die Volltunnelvariante wohl keine Rolle gespielt.“

Damit gehen die Planungen nun in die nächste Runde. Im Januar 2024 begannen die Bürgerdialoge in den Gemeinden. Wenn die Pläne für die Vorzugsvariante Mitte 2024 dann endgültig feststehen, reicht die DB die Unterlagen anschließend zur parlamentarischen Befassung im Deutschen Bundestag ein. Eine Entscheidung über Umsetzung und Finanzierung der Vorzugsvariante wird bis zum Ende der aktuellen Legislaturperiode erwartet. Baustart könnte im Jahr 2032 sein.

Engagement lohnt sich

Steffen Spittler von der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ sieht sich nach diesem Erfolg darin bestärkt, sich zu engagieren und ernst zu nehmende Ideen einzubringen. „Sicher war das am Anfang so nicht abzusehen und Widerstände seitens der handelnden Akteure gab es natürlich auch. Aber es hat sich gezeigt, dass mindestens zwei Tugenden durchaus zum Erfolg führen können: Fleiß und Beharrlichkeit.“ *em*



Jörg Heinen

111 095 bei Schnee im Neuwieder Becken

Schnee bleibt nur selten liegen am Rhein. Am 21. Januar 2024 sind bei Neuwied-Feldkirchen immerhin noch Schneereste zu sehen, als die in den Farben des Lufthansa Airport Express lackierte 111 095 von DB Gebrauchtzug mit der Überführungsfahrt DBz 21703 Stuttgart – Münster die rechte Rheinstrecke hinabbrauscht

■ SFS Göttingen – Kassel

Sanierung im Rauhebergstunnel dauert länger

Seit Dezember 2023 ist die Schnellfahrstrecke Göttingen – Kassel wegen Sanierungsarbeiten im 5,2 Kilometer langen Rauhebergstunnel gesperrt. Die starken Niederschlagsmengen im Dezember 2023 und Januar 2024 haben zu Wassereintritten geführt,

weshalb sich die Sanierungsarbeiten erheblich verzögern. Statt wie geplant Ende Februar wird die Sperrung nun bis Ende Mai ausgedehnt. Die Fernverkehrszüge müssen dadurch weiterhin zeitintensiv umgeleitet werden oder entfallen. *AWA*

■ Hansenetz

Metronom will aus dem Vertrag

Der Aufsichtsrat der Niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) hat am 30. Januar 2024 beschlossen, mit der Metronom Eisenbahngesellschaft (Metronom) über eine vorzeitige Beendigung des Verkehrsvertrags für das Hansenetz zu verhandeln. Ziel ist es, den bestehenden Vertrag bis Juni 2026 aufzuheben und parallel dazu ein neues

Konzept für das Hansenetz zu entwickeln und auszuschreiben. Metronom war als Betreibergesellschaft aufgrund stark gestiegener Kosten in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten. Das Unternehmen hatte die LNVG deshalb Ende Dezember 2023 um Verhandlungen gebeten, um Verluste aus dem bis Ende 2033 laufenden Vertrag zu begrenzen. *em*

Metronom betreibt das derzeit bis Göttingen reichende Hansenetz (Foto in Elze/Han). Jetzt will das Unternehmen aus dem Verkehrsvertrag aussteigen

Florian Dürr



■ Offenburg – Singen

DB Regio bleibt weiter auf der Schwarzwaldbahn

Das Land Baden-Württemberg setzt beim Betrieb der RE-Leistungen auf der Schwarzwaldbahn (Karlsruhe –) Offenburg – Singen – Konstanz weiter auf die DB Regio AG. Zum Jahresbeginn wurde bekannt, dass das Land auf die im Jahr 2026 bestehende Kündigungsmöglichkeit des unbefristeten Verkehrsvertrags verzichtet. Somit wird DB Regio zumindest bis 2029 weiterhin die Regionalexpresszüge über die weithin bekannte Schwarzwaldbahn betreiben. Geeignet hat man sich jedoch auf den Zuschussbedarf für den Zeitraum 2027 bis 2032 – trotz der Kündigungsmöglichkeit im Jahr 2029. Das aktuell schon gebotene Fahrplanangebot mit stündlichen RE soll zunächst weiter bestehen bleiben. Wei-

terhin im Einsatz bleiben die mit Elloks der Baureihe 146 bespannten Doppelstockgarnituren. Bei den Wagen soll die Außenlackierung aufgefrischt werden. Sitzpolster und Fenster sollen nur bei Bedarf ausgetauscht werden. Aufgrund der Haushaltslage gibt es Unwägbarkeiten bei der zukünftigen Gewährung der Regionalisierungsmittel. Diese verhindern vorerst eine Ausweitung des Angebots.

Werden Taktlücken geschlossen?

Sollte sich die Finanzlage verbessern, sollen Taktlücken geschlossen werden. Aktuell werden die RE auf Teilabschnitten schon mit Leistungen von privaten Bahnen (SBB und SWEG) hauptsächlich in den Abschnitten Offenburg – Hausach bzw. Singen – Engen ergänzt. Eine Neu-

Offenburg – Singen

Länge	149,1 km
Spurweite	1.435 mm
Eröffnung	1866–1873

ausschreibung, mit eventuellem Wechsel des Betreibers wollte man aufgrund der in den letzten Jahren gesammelten Erfahrungen bei der Schwarzwaldbahn vermeiden. Mit den anstehenden großen Veränderungen durch Stuttgart21 und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel – Singen hat man im Land Baden-Württemberg in den nächsten Jahren bereits genug Risiken, nicht nur im regionalen Bahnverkehr.

Die Schwarzwaldbahn Offenburg – Singen ist fast 150 km lang und wurde zwischen 1866 und 1873 in mehreren Etappen eröffnet. Durch ihre zahlrei-

chen Kehren und 39 Tunnel überwindet sie als zweigleisige Hauptbahn ohne Steilstrecke den Schwarzwald als Gebirgsbahn. Erbaut wurde sie von Robert Gerwig in einem Zeitraum von lediglich zehn Jahren. Sie zählt aufgrund ihrer Linienführung mit zu den schönsten Bahnstrecken in Deutschland. Zuletzt machte die Verbindung einige Zeit Schlagzeilen aufgrund erhöhter Verschleißanfälligkeit an den Gleisanlagen und Fahrzeugen nach einer Gleiserneuerung. Genutzt wird die Verbindung von rund elf Millionen Fahrgästen jährlich. Der Fernverkehr ist nur noch selten auf der Schwarzwaldbahn unterwegs, ebenso wie der Güterverkehr. Allenfalls bei Sperrungen im Rheintal kommt es insbesondere beim Güterverkehr zu Umleitungen durch den Schwarzwald. PG

Der RE-Verkehr auf der Schwarzwaldbahn bleibt vorerst in der Hand von DB Regio. Am 22. Juli 2023 überquert ein RE nach Konstanz das Viadukt in Hornberg

Charly Kissel



■ Groningen – Bremen Startschuss zum Ausbau der Wunderlinie

Der Streckenausbau für die sogenannte „Wunderlinie“ zwischen der deutsch-niederländischen Grenze und Weener begann im Februar 2024. Die „Wunderlinie“ ist eine 173 Kilometer lange Bahnstrecke zwischen Groningen und Bremen, die nach und nach als wichtiges Bindeglied im europäischen Zugverkehr von Amsterdam bis nach Hamburg und Skandinavien für höhere Kapazitäten und kürzere Reisezeiten modernisiert werden soll. Ein wesentlicher Teil des Vorhabens ist der Neubau der Friesenbrücke über die Ems, welche im Jahr 2015 von einem Frachtschiff stark beschädigt wurde und seither unbefahrbar ist. Seitdem ist die Strecke zwischen Leer und Weener unterbrochen und



In Bunde entsteht wieder ein Haltepunkt an der „Wunderlinie“. Am 11. Juni 2023 rollt 5012 304 als R 20112 Groningen – Weener noch ohne Halt am ehemaligen Bahnhofsgebäude vorbei Jürgen Hörstel

wird mit Bussen bedient. Als Ersatz ist seit 2023 eine neue Hub-Dreh-Brücke über die Ems in Bau. Nun werden im Abschnitt zwischen der Friesenbrücke und der deutsch-

niederländischen Grenze auch Gleise, Brücken sowie Signalanlagen erneuert und in Bunde (zwischen Weener und der Grenze D/NL) der Haltepunkt reaktiviert.

Für die Arbeiten ruht der Zugverkehr von Arriva Nederland zwischen Bad Nieuweschan und Weener seit 1. Februar 2024. Als Ersatz fahren Busse. JHÖ

■ Görlitz Hbf Oberleitung aus Polen wird verlängert

Seit 2019 endet die „polnische“ Oberleitung nach erfolgter Elektrifizierung auf der Neißebrücke, die Görlitz mit der polnischen Nachbarstadt Zgorzelec verbindet. Elektrozüge müssen wegen 750 Meter fehlendem Fahrdraht bisher in Zgorzelec enden, was die grenzüberschreitende Verbindung massiv beeinträchtigt. Nun soll endlich die Weiterführung der 3-kV-Oberleitung bis in den Bahnhof Görlitz erfolgen. Hierfür sollen die derzeit nicht benutzten Gleis 3 und 4 umgebaut werden. Der Baubeginn ist für Mitte 2025 geplant. Die Arbeiten sollen ein halbes Jahr dauern. RM

■ DB Fernverkehr ECE fährt weiter bis Zürich

Die SBB haben mitgeteilt, dass sie trotz der niedrigen Betriebsqualität keine Brechung in St. Gallen (vgl. *em* 3/24) verfolgen. Stattdessen ist angedacht, dass der Halt in St. Gallen nur noch zum Aussteigen von Deutschland her genutzt werden kann. Als Ersatz sollen zwischen St. Gallen und Zürich zusätzliche IC5-Züge verkehren, sodass innerschweizerische Pendler nicht mehr unter der schlechten Pünktlichkeit leiden und auch keine Angebotsreduzierung hinnehmen müssen. RM

■ Bentheimer Eisenbahn Wartung für TRI-Wagenpark

Die Bentheimer Eisenbahn (BE) wartet seit Anfang 2024 die n-Wagenflotte des Unternehmens TRI Train Rental (TRI). Einmal wöchentlich (meist dienstags oder mittwochs) werden fünf TRI-Wagen nach Nordhorn überführt, die eine Woche später gegen das nächste Quintett ausgetauscht werden. Das Personal der BE-Werkstatt in Nordhorn-Süd wird zu diesem Zweck um einige Mitarbeiter aufgestockt. TRI hält eine Flotte von 80 ehemaligen DB-n-Wagen, die in Ersatz- und Veranstaltungsverkehren (z.B. Fußballspielen) zum Einsatz kommen. Der Wartungsvertrag dafür erstreckt sich über sieben Jahre. Der neue Kunde ist für die BE von großer Bedeutung, wie ein Unternehmenssprecher betont: „Wir haben festgestellt, dass das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene rückläufig ist. Daher haben wir uns nach zusätzlichen Aufgaben für unsere Werkstatt umgese-



Am 20. Dezember 2023 wird erstmals ein TRI-Wagen probeweise nach Nordhorn überführt (Foto mit BE D22 bei Hestrup). Die BE wartet die n-Wagen von TRI

Guus Ferrée

hen.“ Die Beschäftigung dürfte gesichert sein, denn Reisezugwagen bedürfen regelmäßiger Wartung und Reinigung. Aufgrund von massiven

Vandalismusschäden an Fahrzeugen musste TRI Train Rental (TRI) einige geplante Verstärkerfahrten zu Karneval am 7. Februar 2024 absagen. Be-

troffen waren Fahrten, die zusätzlich zum RE 1 (RRX) zwischen den Hauptbahnhöfen Köln und Düsseldorf pendeln sollten. GF/em

■ Langenlonsheim – Simmern – Hermeskeil

Instandsetzung der Hunsrückquerbahn



218 493 hat am 27. Januar 2024 eine Ladung Langschienen nach Kirchberg im Hunsrück gebracht. Bis Ende des Jahres soll auf der Strecke wieder Güterzugbetrieb möglich sein

Jan Luca Herrmann

Anfang 2024 haben Instandsetzungsarbeiten auf der Hunsrückquerbahn zwischen Langenlonsheim und Büchenbeuren begonnen. Am 14. Januar 2023 befuhr ein erster Langschienenzug mit 218 493 und 461 von AIX Rail im Sandwich die Hunsrückquerbahn von Langenlonsheim Richtung Simmern. Diese erste Fahrt endete wegen des schlechten Streckenzustands bereits in Rheinböller Hütte. Nach und nach arbeiteten sich die Züge in Richtung Hunsrück weiter vor, sodass Schienen entlang der Strecke abgeladen werden konnten. Als logistischer Umschlagpunkt dient bei den Bauarbeiten der Bahnhof Stromberg.

DB InfraGO muss die Strecke instand setzen – nicht zuletzt, nachdem das inzwischen insolvente Eisenbahnunternehmen WRS Deutschland Bedarf an der Strecke angemeldet hatte. Über die Wiederherstellung war zuvor ein Streit zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und DB Netz (jetzt InfraGo) entbrannt, der vor dem Verwaltungsgericht Koblenz ausgetragen worden war.

Güterzüge ab Ende 2024

Im Jahr 2024 sollen erhebliche Erleichterungen am Gleisoberbau und an Bahnübergängen vorgenommen werden. Im Fokus steht vor allem der Abschnitt zwischen Stromberg und Büchenbeuren, der seit Jahren ohne

Langenlonsheim – Büchenbeuren

Länge	59,9 km
Spurweite	1.435 mm
Eröffnung	1899–1903
Einstellung Reisezugbetrieb	1976–1984

regelmäßige Nutzung ist. Das Ziel der Arbeiten: Ab Ende 2024 sollen wieder kommerzielle Güterzüge über die Hunsrückquerbahn fahren können.

Indessen keimt in der lokalen Politik die Hoffnung auf eine Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Strecke. Hintergrund ist eine Bestrebung der rheinland-pfälzischen Lan-

desregierung und der zuständigen Klimaschutzministerin, zwölf stillgelegte Trassen auf ihre mögliche Nutzung im Reisezugbetrieb zu untersuchen. Dazu gehört unter anderem auch die Hunsrückbahn von Langenlonsheim bis zum Flughafen Hahn beziehungsweise bis nach Morbach. Mehrere CDU-Landtagsabgeordnete aus dem Rhein-Hunsrück-Kreis fordern vom Land nun klare Signale für eine Hunsrückbahn-Reaktivierung, die inzwischen seit Jahrzehnten diskutiert wird. Die Politiker befürchten, dass die zögerliche Haltung der Landesregierung zu einem Verlust der finanziellen Unterstützung durch den Bund führen könnte.

FD

In Kürze

Alstom übernimmt Reuschling

Der Maschinenbauer Reuschling wurde überraschend am 1. Februar 2024 von Alstom übernommen und firmiert seither als Alstom Reuschling Service GmbH & Co. KG. Reuschling hat seinen Sitz in Hattlingen und beschäftigt 120 Mitarbeiter. Reuschling ist auf leichte und schwere Instandhaltung sowie die Unfallreparatur von Rangierlokomotiven spezialisiert. *RM*

Neues Autozug-Terminal in München wird gebaut

Am Güterbahnhof München Süd haben am 7. Februar 2024 die Bauarbeiten für eine neue Autoreisezuganlage begonnen. Sie soll 2025 in Betrieb gehen und die alte Anlage am Ostbahnhof ersetzen, die dem Bau der 2. Stammstrecke weichen soll. *em*

Teststrecke für High-Speed-Internet

In Mecklenburg wurde zwischen Karow und Malchow eine Teststrecke für schnelles 5G-Internet in Betrieb genommen. In einem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit 6,4 Millionen geförderten Projekt soll innovative Infrastruktur für die weitere Digitalisierung des Betriebs auf der Basis des „Future Rail Mobile Communication System“ getestet werden. *MMÜ*



Torsten Feige

155 111: Erste Leistung für Budamar

Am 23. Januar 2024 befördert 155 111 von Budamar West erstmals einen Güterzug in ihrem neuen Design. Mit DGS 41462 von Guben nach Saarbrücken legt sie an jenem Tag einen kurzen Halt in Eilenburg ein, wo das blau schimmernde Bahnhofsgebäude über der Lok aufleuchtet

■ Aschaffenburg – Würzburg Neubaustrecke durch den Spessart

Im Spessart ist zwischen Heigenbrücken und Nantenbach eine 19 Kilometer lange Neubaustrecke geplant. Die neue Strecke kann frühestens Ende der 30er-Jahre realisiert werden und liefe zwischen Wiesthal und Neuheiten in einen Tunnel Richtung Lohrtal, welches zwischen Partenstein und Lohr gequert würde. Es würde sich ein weiterer Tunnel anschließen, der nördlich von Lohr verlaufen soll und bei Neuendorf ins Maintal gelangt. Die neue Strecke wäre mit 19 Kilometern Länge vier Kilometer kürzer als die aktuelle, kurvenreiche Bestandsstrecke durch den Spessart. Langfristig soll die Reisezeit zwischen Frankfurt (Main) Hbf und Würzburg von heute einer Stunde und sechs Minuten auf 53 Minuten reduziert werden. *JMÜ/MMÜ*

■ Deutsche Bahn Ausschreibung für neue ICE-Züge

Noch im alten Jahr hat die Deutsche Bahn die Ausschreibung für neue ICE-Züge veröffentlicht. Es geht um Entwicklung, Bau und Zulassung einer neuen Generation von Hochgeschwindigkeitszügen, welche Anfang der 2030er-Jahre in den Betrieb übergehen sollen. Der neue ICE wird ein völlig neues Innenraumkonzept beinhalten. Zudem soll die Energieeffizienz der Züge verbessert werden. Insgesamt geht es um einen Rahmenvertrag für 95 Fahrzeuge. In einer ersten Tranche sollen 33 Triebzüge mit einer Länge von 400 Metern, einer Höchstgeschwindigkeit von 300km/h und rund 940 Sitzplätzen abgerufen werden. Zunächst soll ein Prototyp auf Schiene gehen. An der Entwicklung der Züge sind die Firmen Alstom Transport und Siemens Mobility maßgeblich beteiligt. *MMÜ*



Die Einheitsschnellzuglokomotive BR 003 der Deutschen Bundesbahn

Dampflokomotive BR 003 DB Ep. IV

50680	Gleichstrom	369,00 €* 419,00 €* 479,00 €*
50681	Wechselstrom, inkl. PSD XP	
50682	Gleichstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound ® onboard	
50683	Wechselstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound ® onboard	479,00 €*

* 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 2024 entdecken.

■ Österreich

Neue Nightjet-Mietloks bei den ÖBB



Bei der Bespannung und bei den Laufwegen von Nightjet-Zügen hat es zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 Veränderungen gegeben. Seither verkehren die blaugelben Vectron-Mietlokomotiven der NS zum Beispiel nicht mehr planmäßig nach Österreich. Die Nightjet-Züge NJ 490/491 zwischen Wien und Hamburg werden nun wieder planmäßig von Lokomotiven der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bespannt. Die Verbindung Wien – Brüssel (NJ 40425/40468) wird seit Dezember 2023 über Salzburg und München geführt und verkehrt nun

Nightjet von/nach Paris und Brüssel

NJ 468

Wien Hbf 18:08 – Salzburg Hbf 20:48 – München Ost 22:45 – Paris Est 9:39

NJ 40468

Wien Hbf 18:08 – Salzburg Hbf 20:48 – München Ost 22:45 – Köln-Ehrenfeld 7:10 – Aachen Hbf 8:10 – Bruxelles Midi 9:56

NJ 469

Paris Est 19:12 – München Ost 5:46 – Salzburg Hbf 7:30 – Wien Hbf 10:13

NJ 40425

Bruxelles Midi 18:48 – Köln-Ehrenfeld 21:47 – München Ost 5:46 – Salzburg Hbf 7:30 – Wien Hbf 10:13

bis und ab Mannheim (nur Betriebs-halt) vereint mit NJ 468/469 (Wien Hbf – Paris Est u.z.). Für die Verbindung zwischen Wien und Brüssel haben die ÖBB belgientaugliche Vec-

tron-Lokomotiven angemietet. Die ELL-Maschinen 193 598 und 193 962 wurden für diesen Zweck mit blauen Nightjet-Folien versehen. Aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit von

193 962 ist am 21. Januar 2024 mit NJ 469 aus Paris und NJ 40469 aus Brüssel bei Neukirchen-Gampern auf dem Weg nach Wien Hbf. Die Lokomotive fährt im Langlauf von Brüssel bis Wien durch Manuel Leitner

geeigneten Nachtzugwagen werden diese Verbindung voraussichtlich bis in die zweite Jahreshälfte hinein nur dreimal pro Woche bedient, mit Abfahrten in Wien jeweils montags, mittwochs und freitags sowie in Brüssel bzw. Paris jeweils dienstags, donnerstags und samstags. MLE



Die Regio-Dosto RABe 511 der SBB (Foto) müssen zur Durchsicht der Transformatoren bis Mitte 2024 in die Werkstatt

Joachim Bertsch

■ Schweiz

Transformatorproblem an SBB-RABe 511

Wegen eines technischen Problems bei den Transformatoren müssen die Regio- und Interregio-Doppelstockzüge (RABe511) der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zu außerordentlichen Instandhaltungsarbeiten in die Werkstatt. Die SBB hatten bei regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten festgestellt, dass die Transformatorenflüssigkeit zu viel Wasser enthält. Deshalb müssen alle Züge dieses Typs überprüft und die Transformatoren bei Bedarf saniert werden. Dies führt dazu, dass dem Betrieb bis voraussichtlich Mitte 2024 jeweils eines von 80 Fahrzeugen fehlt. Deshalb kommt es zu Kürzungen von einigen Zügen: So sind teilweise zwei statt drei aneinandergekoppelte Fahrzeuge oder an-

dere Fahrzeugtypen als gewohnt unterwegs, weshalb weniger Sitzplätze zur Verfügung stehen. Betroffen sind Verbindungen der S14 (Affoltern am Albis – Hinwil), der S20 (Uerikon – Schaffhausen) sowie zwei Verbindungen des RE48 (Zürich HB – Schaffhausen). Die RABe511-Flotte der SBB besteht aus insgesamt 93 Triebzügen (IR-Dosto des Fernverkehrs: 24 Fahrzeuge mit je 100 Metern und zwölf Fahrzeuge mit je 150 Meter; Regio-Dosto des Regionalverkehrs: 57 Fahrzeuge mit je 150 Metern). Davon werden im Normalbetrieb täglich 80 Fahrzeuge eingesetzt. Ein Fahrzeug verfügt über vier Transformatoren, die nach SBB-Angaben regelmäßig überprüft werden. em/PM



Bernhard Studer

Capricorn-Langzüge in Graubünden

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 verkehren auf dem Abschnitt Landquart – Klosters der Rhätischen Bahn in beiden Richtungen fahrplanmäßig aus 16 Wagen (bzw. aus vier je vierteiligen Capricorn-Triebzügen) bestehende Zügeinheiten. Am 13. Januar 2024 ist ein solcher Meterspur-Langzug bei Malans unterwegs nach Klosters, wo die Züge getrennt und vereinigt werden. Die beiden Capricorn an der Spitze des Zuges fahren dann weiter nach St. Moritz, die beiden hinteren werden nach Davos fahren

■ Österreich

InterRegio-Verbindungen ab 2025

Mit der durchgehenden Inbetriebnahme der Koralmbahn zwischen Klagenfurt und Graz im Dezember 2025 wird das Fernverkehrsangebot in Österreich grundlegend verändert. Das Klimaschutzministerium in Wien hat deshalb ein neues inneralpines Fernverkehrskonzept entwickelt, das die bestehenden Railjet-Verbindungen ergänzen soll. Mit dem InterRegio wird ein völlig neues Produkt auf den Markt gelangen. Diese Züge verkehren im Stunden- oder Zwei-Stunden-Takt und sollen nach aktuellem Planungsstand auf sechs Linien verkehren. Zusätzlich sollen zwei direkte Schnellzüge von Villach über den Ossiacher See und den Neumarkter Sattel nach Wien angeboten werden.

An vielen Knotenpunkten soll überdies ein bahnsteiggleicher Übergang

mit Korrespondenzanschluss entstehen. JMÜ/MMÜ

IR-Linien der ÖBB ab Dezember 2025

IR-Linie „Aichfeld“: Graz – Bruck an der Mur – Knittelfeld – Unzmarkt – Klagenfurt (Bruck – Klagenfurt stündlich, Bruck – Graz zweistündlich)

IR-Linie „Ennstal“: Graz – Bruck an der Mur – Selzthal – Bischofshofen – Zell am See – Wörgl – Innsbruck (zweistündlich)

IR-Linie „Pyhrn“: Graz – Leoben – Selzthal – Kirchdorf an der Krems – Linz (zweistündlich)

IR-Linie „Pinzgau“: Salzburg – Bischofshofen – Zell am See – Wörgl (zweistündlich)

IR-Linie „Alpe-Adria“: Salzburg – Bischofshofen – Spittal-Millstättersee – Villach (zweistündlich)

IR-Linie „Mur-Drau“: Graz – Spielfeld-Straß – Maribor – Slowenien bzw. Kroatien (stündlich)

In Kürze

Eurodual für FRACHTbahn

FRACHTbahn hat im Januar 2024 beim Leasingunternehmen European Loc Pool (ELP) zwei Eurodual-Hybridloks zur langfristigen Miete bestellt. Die Lieferung ist für Ende 2024 vorgesehen. AWA

Rekord am Gornergrat

Im vergangenen Jahr 2023 hat die Gornergratbahn einen Fahrgastreerekord eingefahren. 841.400 Personen reisten mit der Bahn, 26,6 Prozent mehr als noch 2022. Auch bei der Schwestergesellschaft MGB konnte ein Passagierrekord eingefahren werden (plus 6 Prozent gegenüber 2022). FFÖ

BLS übernimmt IC56

BLS und SBB bauen ihre Kooperation im Fernverkehr aus. Entgegen den ursprünglichen Planungen wird die BLS ab Dezember 2025 den stündlichen IR56 Biel/Bienne – Delémont – Basel betreiben. Zum Einsatz werden sieben nachbestellte RABe 528 „MIKA“ kommen. Die SBB wollte mit den eigenen für diese Linie geordneten FLIRT 3 „Mouette“ fahren. AWA

SBB: Fünf weitere Giruno

Für den Ausbau des Angebots nach Italien bestellt die SBB fünf zusätzliche Giruno-Hochgeschwindigkeitszüge bei Stadler. Sie werden wie die an den 29 Giruno bis 2025 im Werk Bussnang gefertigt. Der Giruno ist ein elfteiler elektrischer Mehrsystem-Triebzug mit einer Länge von 202 Metern und einer Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometern. LM

Spur 0 und 1 Ausstellung

Erlebe die wuchtige Erscheinung von Loks und Wagen der großen Maßstäbe!

Auf ca. 5.000 qm.

In fünf Hallen.

Mit über 120 Ausstellern.

Mit ca. 25 Anlagen!

23. und 24. März 2024 Messe Gießen



www.internationale-spur-0-tage.de

Germanys Largest 0 and 1 Gauge Exhibition
Deutschlands größte Spur 0 und 1 Ausstellung

■ Mosambik

Aufbau einer Eisenbahninfrastruktur für die Zukunft

Mosambik, das am Indischen Ozean im südlichen Afrika liegt, ist ein Land, das eine bewegte Geschichte hinter sich hat. Bis 1975 war es eine portugiesische Kolonie und durch Jahrzehnte des Bürgerkriegs geprägt. Heute kämpft das Land immer noch mit bitterer Armut und mangelnder Bildung, aber es zeigt auch einen starken Willen zum Wandel und zum Aufbau einer besseren Zukunft.

Eine der wichtigsten Infrastrukturen des Landes ist das Eisenbahnnetz, das rund 4.000 Kilometer lang ist und in Kapspur (1067 mm) angelegt ist. Die erste Bahnstrecke wurde im Jahr 1890 eröffnet. Die staatliche Eisenbahngesellschaft CFM (Portos e Caminhos de Ferro de Mocimboa), gegründet im Jahr 1931, spielt eine entscheidende Rolle im Transport von Gütern zu und von den bedeutenden Häfen des Landes, die auch für die Nachbarländer von großer Bedeutung sind.

Info

Eisenbahnmuseum Maputo

In der Hauptstadt der Republik Mosambik, Maputo, entstand 2015 ein sehenswertes staatliches Eisenbahnmuseum. Ein Flügel des Hauptbahnhofs wurde dafür adaptiert und vermittelt auf anschauliche Weise fast 140 Jahre Eisenbahngeschichte, welche wesentlich von der seinerzeitigen Kolonialmacht Portugal geprägt war. Für historische Schienenfahrzeuge sind Gleisachsen vorhanden - noch nicht restaurierte Exponate erwarten ihre Aufarbeitung vor dem Museum. Neben den Fahrzeugen findet sich eine große Sammlung an Ausrüstungsge-



Lok 152 war eine der ersten des Landes mit Dieselantrieb

Gunter Mackinger

genständen, Sicherungsanlagen und natürlich Dokumenten bzw. Fotos im Museum. GM

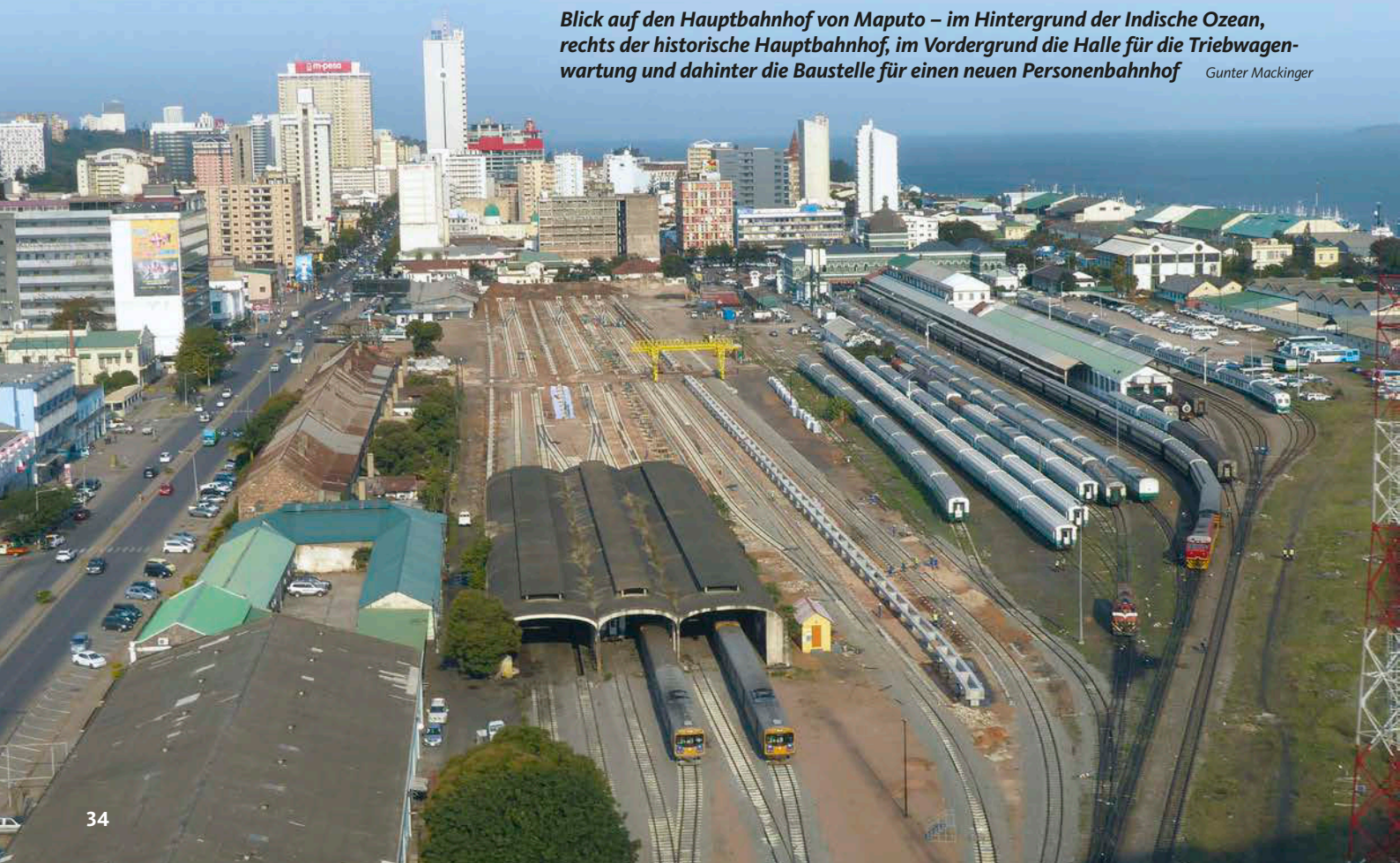
Trotz der Herausforderungen ist es erstaunlich, dass Mosambiks Eisenbahn einen regen Personennah- und -fernverkehr sowie schweren Güterverkehr aufweist, der eine gute Betriebsqualität bietet. Sowohl die Schieneninfrastruktur als auch die Fahrzeuge befinden sich in

einem guten Zustand, wobei zunehmend auf indische Technologie zurückgegriffen wird. Um vor allem die Verbindungen zu den Nachbarländern zu verbessern, werden derzeit neue Strecken gebaut. Die CFM ist in drei Direktionsbezirke unterteilt - Nord, Zentral und Süd,

wobei die Direktion Süd ihren Sitz in der Hauptstadt Maputo hat. In der Region um Beira (Zentral) betreibt auch die Beira Railroad Corporation (CCFB), die sich in indischem Mehrheitsbesitz mit Anteilen der CFM befindet, Schienenverkehr. GM

Blick auf den Hauptbahnhof von Maputo – im Hintergrund der Indische Ozean, rechts der historische Hauptbahnhof, im Vordergrund die Halle für die Triebwagenwartung und dahinter die Baustelle für einen neuen Personenbahnhof

Gunter Mackinger



SAR bezieht zehn Dieseltriebzüge für den IC-Verkehr

Grafik: Stadler



■ Saudi-Arabien

Stadler liefert Dieseltzüge für IC-Verkehr

Stadler hat erstmals einen Auftrag aus Saudi-Arabien erhalten. Am 5. Februar 2024 haben der Schienenfahrzeughersteller und die Saudi Arabia Railways (SAR) einen Vertrag über Lieferung und Instandhaltung von zehn

dieselbetriebenen Personenzügen für den IC-Verkehr unterzeichnet. Zehn weitere Züge können nachbestellt werden. Die Züge, die auf Basis des SBB-Smile konstruiert sind, sind 175 Meter lang und bieten rund 320 Plätze. AWA

■ Tschechien

Regiojet testet CRRC-Züge

Nachdem Leo Express vom Kauf der bestellten Sirius-Züge zurücktrat, sucht der chinesische Hersteller CRRC einen neuen Abnehmer in Tschechien. Zuerst muss jedoch die Zulassung erteilt werden. Der Leo-Express-Konkurrent Regiojet hat sich nun bereit erklärt, die erforderlichen Zulassungsfahrten im Fahrgastbetrieb durchzuführen. Seit 5. Februar 2024 fährt daher die Einheit 665.002 auf der Linie R23 Ústí nad Labem – Kolín die Züge R 1305, R 1304, R 1311 und R 1310. Die erforderlichen 48.000 Kilometer sollen innerhalb von drei Monaten gefahren werden. RM

■ Ghana

Erster neuer Pesa-Triebzug im Test

Ghana beschafft derzeit zwei Pesa-Dieseltriebzüge für die neue 97 Kilometer lange Normalspurbahn Tema – Mpakadan. Es besteht eine Option über zehn weitere Triebzüge. Kurioserweise fand die erste Präsentationsfahrt am 2. Februar auf der polnischen Strecke Bydgoszcz – Solec Kujawski mitsamt Vertretern Ghanas statt. Im März 2024 soll die erste Einheit Ghana erreichen und zunächst Testfahrten unternehmen. FFÖ

■ Thailand

Landbrücke per Bahn geplant

Thailand plant die Errichtung einer sogenannten Landbrücke im Süden des Landes. Eine zweigleisige Bahnstrecke, eine Schnellstraße und Pipelines sollen neue Häfen am Golf von Thailand (Südchinesisches Meer) mit Häfen am Indischen Ozean verbinden und so eine Alternative zur stark belasteten Schifffahrtsroute durch die Straße von Malakka bieten. Baubeginn der Landbrücke könnte 2025 sein. Ziel ist die wirtschaftliche Stärkung Thailands und Profit von der globalen Handelsroute auf der Straße von Malakka, über die rund ein Viertel des weltweiten Handels verläuft. FFÖ

In Kürze

USA: Amtrak will wachsen

Die US-amerikanische Bahngesellschaft Amtrak will ihre Fahrgastzahlen bis 2040 auf 66 Millionen jährliche Reisende verdoppeln. Das Ziel bedingt zahlreiche Investitionen durch Amtrak. Geplant ist die Modernisierung des Bestandsnetzes sowie dessen Ausbau insbesondere an der Ostküste. Auch der Personalbestand soll wachsen: 3.500 neue Mitarbeiter sollen in den nächsten Jahren eingestellt werden, das Rollmaterial soll weiter erneuert werden. FFÖ

Amsterdam: Kein Eurostar nach London bis Ende 2024

Zwischen Juni und Dezember 2024 wird am Amsterdamer Bahnhof Centraal eine neue Anlage für Pass- und Zollkontrollen errichtet, sodass in dieser Zeit keine direkten Eurostar Amsterdam – London angeboten werden können. Stattdessen ist für die Pass- und Zollkontrollen in Brüssel ein Umstieg erforderlich. Die Gegenrichtung London – Amsterdam kann aber unverändert angeboten werden. FFÖ

BEMU- und HEMU für SNCF

Die französische SNCF hat kürzlich die Beschaffung von neuen Elektrotriebzügen ausgeschrieben. Geplant ist die Beschaffung von bis zu 150 Einheiten für den Oberleitungs- und Batteriebetrieb (BEMU) sowie 30 Einheiten für den Betrieb unter Oberleitung und mit Brennstoffzelle (HEMU). Die Triebzüge sollen 120 Sitzplätze bei 59 Metern Länge bieten und für den Regionalverkehr 160 km/h schnell sein. FFÖ

mein Gleis

Zweiseitige Doppelweiche 49-190-1:6,6r-1:6,6l

Länge: 476 mm | Radien: 2180 mm



Abb. verkleinert auf ca. 42 Prozent

WEINERT
MODELLBAU

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



Breitspurlok Er 798-71 am 14. Januar 2024 mit dem Vormittagszug nach Hajworon bei einer inszenierten Ausfahrt aus dem Bahnhof Dschulinka. Die Lok ist weihnachtlich dekoriert. Anstelle eines roten Sterns zierte nun der ukrainische Dreizack die Rauchkammertür. Planmäßigen Personenverkehr gibt es auf dieser Strecke nicht mehr, aber Güterverkehr in bescheidenem Umfang Joachim Stübgen

Ukraine

Dampffestival in Hajworon

Mitten im Konflikt mit Russland, aber doch weit entfernt von den Regionen, in denen sich das Kriegsgeschehen hauptsächlich abspielt, fand am 13. und 14. Januar 2024 in der südukrainischen Kleinstadt Hajworon ein kleines, aber beeindruckendes Dampffestival mit immerhin

14 Sonderzugpaaren statt. Zum Einsatz kamen die Breitspurlokomotiven L 3535 (1'E h2) und Er 798-71 (E h2) sowie die Schmalspurlokomotiven 159 4-95 und Gr 336. Gefahren wurde auf der Breitspurstrecke von Hajworon aus in Richtung Dschulinka und Khashchuvate; auf schmaler Spur ging es in Rich-

tung Berschad und Khashchuvate. Zwischen Hajworon und Khashchuvate verlaufen ein Breitspur- und ein Schmalspurgleis parallel zueinander.

Plötzlich ertönt Luftalarm

Einige Male trat auf dem Bahnsteig eine gemischte Gesangsgruppe auf

und begrüßte die eintreffenden Fahrgäste mit ukrainischen Liedern. In Berschad und Khashchuvate begrüßten einheimische Frauen die Fahrgäste mit Kaffee, Tee, Glühwein und verschiedensten Backwaren. Insgesamt herrschte eine freundliche, entspannte Stimmung, die auch von immer wieder durchklingenden patriotischen Tönen gekennzeichnet war. Ich war, glaube ich, der einzige ausländische Gast auf der Veranstaltung und bekam immer wieder vermittelt, wie wichtig es sei, dass die Ukraine nicht nur die dringend benötigte militärische und humanitäre Hilfe bekommt, sondern auch Besuch von Menschen, die „einfach so“ das Land kennenlernen und bereisen wollen. Während der Veranstaltung ertönte zweimal Luftalarm, von dem die Einheimischen aber kaum Notiz nahmen. JSG

Alte Dreherei

O&K-Meterspurlok ist Neuzugang

Im Dezember stellte das Museum Alte Dreherei in Mülheim an der Ruhr seinen Neuzugang vor: Der Trägerverein rettete die 1972 von Orenstein & Koppel gebaute Meterspurlok vom Typ MB 170 S (B-dh/26740) vor der anstehenden Verschrottung. Die Lok wurde von der August Thyssen-Hütte für das Stahlwerk Duisburg-Bruckhausen bestellt und von Thyssen Stahl bzw. ThyssenKrupp Stahl bis zu ihrer Ausmuster-

ung mit der Betriebsnummer 4 eingesetzt. Zuletzt zog sie nur noch Güterwagen aus der Werkhalle bis unter die Kranbahn, weshalb nur noch einseitig ein Puffer montiert ist und auch einige andere Teile fehlen. Der Verein (www.alte-dreherei.de) sucht daher Fotos vom Einsatz der Lok bzw. der Schwestermaschinen in Duisburg, um sie in den Auslieferungszustand zurückzusetzen. MM



Wieder fit für Nostalgiefahrten: Am 30. Januar 2024 ist VT 187 001 (Ex-GEHE T1) auf Probefahrt in Wernigerode-Westerntor Jürgen Steimecke

Harzer Schmalspurbahnen VT 187 001 wieder einsatzbereit

Der Dieseltriebwagen VT 187 001 (GHE T1) ist nach einer Überholung des Getriebes wieder einsatzbereit. Er absolvierte nach Einbau des überholten Getriebes am 30. und 31. Januar 2024 Probefahrten, bei denen das Getriebe sich in beiden Fahrtrichtungen unter Last beweisen musste. Dabei entdeckte Auffälligkeiten sorgten für eine Nacharbeitung der Achsführungen. em

Die Werklok 4 von ThyssenKrupp Stahl steht nun im ehemaligen AW Mülheim-Speldorf Martin Menke



■ Freunde der V 100 e.V. Bn-Wagen erworben

Der Verein Freunde der 212 001-2 e.V. hat mit Wirkung zum 1. Januar 2023 seinen Namen zu Freunde der V 100 e.V. geändert. Diese Entscheidung wurde aufgrund von Entwicklungen im Fahrzeugbestand sowie zukünftigen Aktivitäten getroffen. Ende Juli 2022 wurden nach fast 20 Jahren die dem Verein als Dauerleihgabe überlassenen Loks 212 001 und 212 062 wegen Ablauf der Leihverträge an das DB Museum zurückgegeben. Es kam leider zu keiner weiteren Zusammenarbeit. Derzeit betreibt der Verein die museal erhaltenen 212 133 und 261 687, die beide überwiegend im süddeutschen Raum eingesetzt werden. Außerdem wurden die betriebsfähigen Bn-Wagen 50 80 22-34 370-3 und 50 80 22-34 458-6 erworben, die mittelfristig wieder in den Zustand der frühen 90er-Jahre (mintgrün) zurückversetzt werden. Der Verein führt regelmäßig Sonderfahrten durch und plant auch für das Jahr 2024 Aktivitäten. *em*



Am 17. Juni 2023 führt 212 133 der Freunde der V 100 e.V. die beiden Bn-Wagen des Vereins über die Lahntalbahn Gießen – Koblenz (Foto in Balduinstein)

Axel Witzke

■ Historic RhB Erhalt der Ge 2/4 Nr. 205 gesichert

Wie der Verein Historic RhB meldet, ist der Erhalt der historischen Elektrolok Ge 2/4 Nr. 205 der RhB gesichert, nachdem die Eigentumsverhältnisse geklärt werden konnten. Die Lok (Baujahr 1913) war eine der ersten E-Loks für die frisch elektrifizierte Engadiner Linie und soll künftig vor dem Bahnmuseum in Bergün neben der Krokodillok Ge 6/6 I 407 ausgestellt werden. *FFÖ*

■ Schneebergbahn Sanierungsarbeiten im Frühjahr

Auf der Schneebergbahn beginnen im Frühjahr Gleisbauarbeiten: Auf der Talstrecke werden Gleise saniert. Zudem werden an zwei Brücken weitere Arbeiten vorgenommen. Am Hochschneeberg werden die Arbeiten im Spätherbst fortgesetzt: Es werden eine Weiche und Gleise ausgetauscht. *JMÜ*

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!

Oberleitung made in Germany

SOMMERFELDT.de
Besuchen Sie unseren Online-Shop - www.sommerfeldt.de

Sommerfeldt Oberleitungen + Stromabnehmer GmbH
Friedrichstr. 42 • 23110 Hainholz
Tel.: +49 (0) 7164 9393 • Fax: +49 (0) 7161 51766 • info@sommerfeldt.de

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



Kontakt:
Bettina Wilgermein
Tel. 089/13 06 99 523
bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Wie viel Power brauchen Sie?

Die neue Boostergeneration

✓ preiswert



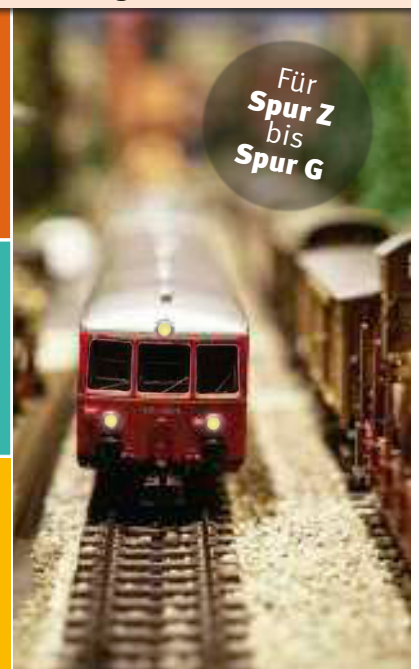
✓ universell



✓ stark



Für
Spur Z
bis
Spur G



Uhlenbrock
digital

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

■ S-Bahn Magdeburg

DR-Stiefkind an der Mittelelbe

Am 29. September 1974 wurde die Magdeburger S-Bahn in Betrieb genommen. Doch entgegen den ursprünglichen Planungen der Deutschen Reichsbahn blieb es bei den Linien A und B, deren Fahrplan sich nur wenige Reisende merken konnten

Mit einem symbolischen Schnitt durchs weiße Band eröffnet Alois Pisknik, der erste Sekretär der SED-Bezirksleitung Magdeburg, zusammen mit Dr. Heinz Schmidt, erster Stellvertreter des DR-Generaldirektors (nicht im Bild), die S-Bahn Magdeburg am 29. September 1974 am Haltepunkt Magdeburg-Hasselbachplatz

Slg. Dirk Endisch

Fast 15 Jahre blieben LOWA-Wagen die Standardausstattung der S-Bahn-Züge. Vier-Wagen-Garnituren waren auf der Linie A aber nur anfangs eingesetzt. 211 025 ist mit ihrer Garnitur auf dem Viergleisigen Abschnitt zwischen Schönebeck-Frohse und Schönebeck (Elbe) unterwegs

Spranger/Slg. Matthias Hengst





Eine DR-Ellok der Baureihe 242 und eine Doppelstockeinheit: So präsentierte sich die S-Bahn Magdeburg zu Beginn der 1990er-Jahre. Am 10. April 1991 rollt 242 020 mit einer S-Bahn durch Schönebeck Jürgen Hörstel



Wer die Begriffe „S-Bahn“ und „Deutsche Reichsbahn“ hört, denkt zuerst an Berlin, vielleicht noch an Leipzig, Dresden und Rostock. Aber eine S-Bahn in Magdeburg? Die gibt es tatsächlich seit nunmehr 50 Jahren.

Die Bezirksstadt an der Elbe war das Zentrum des Schwermaschinenbaus in der DDR. Der VEB Schwermaschinenbau-Kombinat „Ernst Thälmann“ (SKET), der VEB Schwermaschinenbau-Kombinat „Karl Liebknecht“ (SKL), der VEB Schwermaschinenbau-Kombinat „Georgi Dimitroff“ und der VEB Magdeburger Armaturenwerke „Karl Marx“ (MAW) prägten die wirtschaftliche Struktur der Stadt, die Mitte der 1960er-Jahre rund 265.000 Einwohner zählte. Die langfristigen Planungen des Rates des Bezirkes und der Bezirksleitung der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) sahen einen weiteren Ausbau der Industrie in Magdeburg und Umgebung vor. Nördlich der Domstadt, bei Zielitz, sollte unter anderem ein modernes Kaliwerk entstehen.

Mit Blick auf möglichst kurze Wege zur Arbeit rechneten die Stadtplaner für den Zeitraum von 1974 bis 1990 mit dem Bau von rund 40.000 Wohnungen in Magdeburg. Allein mit den Bussen und Straßenbahnen des VEB (K) Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) konnte der stetig steigende Berufsverkehr aber nicht abgewickelt werden, zumal die großen Schwermaschinenbau-Kombinate im Süden der Stadt in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnstrecken nach Schönebeck (Elbe)/Köthen beziehungsweise Halberstadt lagen. Daher entstand die Idee, die Deutsche Reichsbahn (DR) stärker als bisher für den städtischen Nahverkehr zu nutzen – die Geburtsstunde der S-Bahn Magdeburg.

Vorarbeiten und neue Haltepunkte

Mitte der 1960er-Jahre begann die Reichsbahndirektion (Rbd) Magdeburg mit den Vorarbeiten für den Aufbau eines S-Bahn-Netzes. Nach Abschluss der ersten Planungen in den Jahren 1966/67 nahm das Vorhaben ab dem Frühjahr 1967 langsam Gestalt an. Die von der Verwaltung Betrieb und Verkehr erarbeitete Gesamtkonzeption sah langfristig ein S-Bahn-Netz mit drei Linien vor, das von Magdeburg aus bis nach Burg (b. Magdeburg), Gommern, Haldensleben, Schönebeck-Salzelmen und Zielitz reichen sollte. Bereits mit dem Fahrplanwechsel am 22. Mai 1966 richtete die Rbd Magdeburg einen Vorortverkehr nach Schönebeck-Salzelmen und Zielitz ein.

An der Strecke Magdeburg – Zielitz (– Stendal) entstand der neue Haltepunkt Barleber See, der am 28. Mai 1967 in Betrieb genommen, aber nur während des Sommerfahrplans bedient wurde. Zwischen den Bahnhöfen Magdeburg-Buckau und Magdeburg-Salbke ließ die Rbd Magdeburg den Haltepunkt Magdeburg Thälmannwerk (seit 09.12.2007: Magdeburg SKET Industriepark) errichten, der sich in unmittelbarer Nähe des SKET befand und am 28. August 1967 seiner Bestimmung übergeben wurde.

Wenig später begannen die Bauarbeiten für die 38,6 Kilometer lange Linie A Schönebeck-Salzelmen – Magdeburg Hbf – Zielitz der Magdeburger S-Bahn. Neben der Elektrifizierung der Abschnitt Schönebeck (Elbe) – Schönebeck-Salzelmen und Magdeburg Hbf – Zielitz musste das Streckengleis im Bereich des Rangierbahnhofs Rothensee auf einer Länge von 3,3 Kilometern verlegt werden. In diesem Zusammenhang entstand in Magdeburg-Rothensee ein neuer Haltepunkt, der im Dezember 1971 für den Personenverkehr freigegeben wurde. Am südlichen Ende der Neubaustrecke entstand an der Brücke „Pettenkoferstraße“ als neue Übergangsmöglichkeit zur Straßenbahn der Haltepunkt Magdeburg-Eichenweiler, der ab 3. Juni 1973 im Personenverkehr bedient wurde. In unmittelbarer Nähe des Kaliwerks Zielitz, mit dessen Bau 1964 begonnen worden war, entstand ein völlig neuer Bahnhof. Die rund 600 Meter nördlich des alten Bahnhofs Zielitz errichtete Station war nicht nur

» Schon in den 60er-Jahren ging die Rbd Magdeburg die Vorarbeiten für die spätere S-Bahn an

der Endpunkt der S-Bahn aus Richtung Magdeburg Hbf, sondern auch für den Durchgangsverkehr auf der Hauptstrecke Magdeburg – Stendal – Wittenberge als Kreuzungsbahnhof sowie als Übergabebahnhof zum Kaliwerk vorgesehen. Hier entstanden neben den notwendigen Gleisanlagen außerdem ein neues Empfangsgebäude, vier Bahnsteige und ein modernes Gleisbildstellwerk. Mit der Eröffnung des neuen Bahnhofs Zielitz am 7. Oktober 1972 hatte nicht nur die alte Station ausgedient. Am 1. Januar 1975 gab die Rbd Magdeburg auch den nördlich von Zielitz gelegenen Bahnhof Loitsche auf. Die Bahnsteige aller S-Bahn-Stationen wurden von 300 auf 550 Millimeter über Schienenoberkante (SO) angehoben und für eine nutzbare Zuglänge von 220 m ausgelegt. Bereits am 19. Dezember 1973 konnten die Fahrleitungen im Bereich des Rangierbahnhofs Rothensee freigeschaltet genommen.

Einige Wochen später, am 31. Januar 1974, nahm die DR offiziell die elektrische Zugförderung auf dem Abschnitt Magdeburg Hbf – Magdeburg-Rothensee auf. Weitere wichtige Investitionsvorhaben für die Magdeburger S-Bahn waren der Bau eines Fußgängertunnels am Bahnübergang „Gartenstraße“ in Wolmirstedt (1973), der Wiederaufbau des zweiten Güterzuggleises auf den Abschnitten Schönebeck (Elbe) – Magdeburg Südost und Magdeburg-Buckau – Magdeburg Hbf sowie des zweiten Streckengleises zwischen Schönebeck-Salzelmen und Schönebeck (Elbe). Im Frühjahr 1973 begannen die Arbeiten für den neuen Haltepunkt Magdeburg-Hasselbachplatz, der am 29. September 1974 seiner Bestimmung übergeben wurde.



Rangierfahrt in Magdeburg Hbf: 280 007 setzt im Herbst 1975 in die Abstellgruppe um. Bis 1977 wird diese Einheit im S-Bahn-Verkehr auf der Linie A erprobt, eine zweite Garnitur lief in Leipzig. Zur Serienfertigung der Baureihe 280 kam es nie

Slg. Dirk Endisch

An einem Stumpfgleis im Magdeburger Hauptbahnhof wartet 112 378 vom Bw Haldensleben mit einer DBV-Doppelstockeinheit 1991 auf Ausfahrt

Slg. Dirk Endisch



Die Linien der S-Bahn Magdeburg*

Linie A	Linie B
Zielitz	Haldensleben
Wolmirstedt	Vahldorf
Barleber See	Groß Ammensleben
MD-Rothensee	Meitzendorf
MD-Eichenweiler	Barleben
MD-Neustadt	MD-Rothensee
MD Hbf	MD-Eichenweiler
MD Hasselbachplatz	MD-Neustadt
MD-Buckau	MD Hbf
MD Thälmannwerk	
MD-Salbke	
MD Südost	
Schönebeck-Frohse	
Schönebeck (Elbe)	
Schönebeck-Salzelmen	

*Stand Winter 1982/83; MD = Magdeburg



Strecken um Magdeburg 1981: Die S-Bahn-Linien A und B fand man seinerzeit in der Kursbuchtafel 702

Slg. Rudolf Heym

Um Zeit zu sparen und Streckensperrungen zu verhindern, setzte die DR bei den Arbeiten in Magdeburg erstmals Hubschrauber zum Setzen von Oberleitungsmasten und Querfeldern ein. Insgesamt wurden für die S-Bahn Magdeburg sechs neue Haltepunkte errichtet, 18,9 Kilometer Gleise neu verlegt und 91,5 Kilometer Fahrleitung gezogen. Außerdem wurden etwa 160 Kilometer Starkstrom-, Sicherungs- und Fernmeldekabel verbaut sowie fünf Signalbrücken und zwei Signalausleger aufgestellt. Auf sechs Bahnhöfen wurden die alten Signale durch moderne Lichtsignale ersetzt, die von Gleisbildstellwerken aus bedient wurden. Der finanzielle Aufwand für die Magdeburger S-Bahn war enorm – rund 96 Millionen Mark kostete das Vorhaben.

Das weiße Band wird zerschnitten

Am Vormittag des 29. September 1974 war es so weit: Um 9:40 Uhr zerschnitt der erste Sekretär der SED-Bezirksleitung Magdeburg, Alois Pisknik, im Beisein des ersten Stellvertreters des Generaldirektors der DR, Dr. Heinz Schmidt, am Haltepunkt Hasselbachplatz das weiße Band und nahm damit die S-Bahn Magdeburg unter dem Jubel zahlreicher Schaulustiger in Betrieb. Wenig später setzte Lokführer Horst Elsholz vom Bahnbetriebswerk (Bw) Magdeburg die festlich geschmückte 211 036 mit dem Eröffnungszug nach Zielitz in Bewegung.



Nördlicher Wendebahnhof der Magdeburger S-Bahn ist Zielitz, wo in unmittelbarer Nähe des Kaliwerks Ende der 60er-Jahre ein neuer Bahnhof entstand. Am 12. August 1992 belegt 142 012 das Wendegleis der Linie A

Henning Folz

Das Betriebskonzept für die S-Bahn Magdeburg, die im Kursbuch unter der Nummer 702 zu finden war, sah zwischen 0 und 4 Uhr einen Stundentakt auf der Stammstrecke Schönebeck-Salzelmen – Magdeburg Hbf – Zielitz (Linie A) vor. Anschließend verkehrten die Wendezüge im 20-Minuten-Takt, der im Berufsverkehr auf 10 Minuten verdichtet wurde. Von 18 bis 24 Uhr fuhren die Züge im Halbstundentakt. Auf der Linie B Schö-

» Auf der Linie B nach Haldensleben galt der S-Bahn-Tarif nur bis Magdeburg-Rothensee

nebeck-Salzelmen – Magdeburg Hbf – Haldensleben gab es hingegen keinen richtigen Taktverkehr. Hier verkehrten die S-Bahnen gemeinsam mit den Personenzügen auf der Relation Magdeburg – Oebisfelde weiterhin nach einem bedarfsorientierten Fahrplan ohne festen Takt, der werktags insgesamt 21 sowie an Wochenenden und Feiertagen 17 Zugpaare vorsah.

Deutlich einfacher war das Tarifsystem für die S-Bahn Magdeburg. Der Preis für eine Fahrt betrug je nach Tarifstufe 0,20 Mark, 0,50 Mark, 1,00 Mark oder 1,50 Mark. Neben Einzelfahrkar-

ten wurden Monats- und Schülermonatskarten verkauft, die auch auf den Linien der MVB und / oder den städtischen Buslinien in Schönebeck (Elbe) galten. Die Fahrscheine konnten an den Fahrkartenausgaben der DR, den Verkaufsstellen der MVB und des städtischen Nahverkehrs in Schönebeck (Elbe) sowie an 30 weiteren Verkaufsstellen (Tabakwaren- und Lebensmittelgeschäften) erworben werden. Außerdem gab es auf elf Stationen Fahrkartenautomaten. Auf der Linie B galt der S-Bahn-Tarif nur bis zur Station Magdeburg-Rothensee. Für den Abschnitt Magdeburg-Rothensee – Haldensleben mussten weiterhin Fahrkarten für den regulären DR-Tarif von acht Pfennigen pro Kilometer erworben werden. Mehr als die Hälfte der Reisenden der Magdeburger S-Bahn besaß jedoch eine Monatskarte.

Sechs Garnituren reichen aus

Die Wendezüge der S-Bahn Magdeburg bestanden zunächst aus drei Leitungswagen der Gattung Bghue und einem Steuerwagen der Gattung Bghqe. Einschließlich der rund um die Uhr in Magdeburg Hauptbahnhof (Hbf) vorgehaltenen Reserveeinheit wurden täglich sechs Garnituren benötigt. Die sogenannten LOWA-Wagen (Typ E 5) wurden entweder mit einer Elektrolok der Baureihe 211 (Linie A Schönebeck-Salzelmen –

Magdeburg Hbf – Zielitz) der Einsatzstelle (Est) Magdeburg-Buckau oder einer Diesellok der Baureihe 110 (Linie B Schönebeck-Salzelmen – Magdeburg Hbf – Haldensleben) aus dem Stammwerk bespannt. Für den Reservezug, der bei Bedarf sowohl im Umlauf der Baureihe 211 als auch im Plan der Baureihe 110 eingesetzt wurde, griff das Bw Magdeburg zunächst auf eine Diesellok der Baureihe 118 zurück. Es zeigte sich aber alsbald, dass die Vier-Wagen-Züge auf der Linie A im Berufsverkehr mehr schlecht als recht den betrieblichen Belangen entsprachen. Daher bestanden die Garnituren auf der Linie A ab 1. Juni 1975 planmäßig aus fünf LOWA-Wagen. Damit stieg die Anzahl der Sitzplätze von 284 auf 356 an.

Ein gutes Jahr später, mit dem Fahrplanwechsel am 26. September 1976, gab das Bw Magdeburg die Bespannung der Personenzüge im Wendezugverkehr (PIW) auf der Linie B an das Bw Haldensleben ab. Dafür erhielt die Dienststelle im zweiten Halbjahr 1980 mit 110 444 (ab 21.10.1980), 110 446 (ab 17.09.1980) und 110 478 (ab 14.08.1980) die ersten mit 900 Kilowatt starken Motoren ausgerüsteten Maschinen der Baureihe 110, die am 1. Januar 1981 zur Baureihe 112 umgezeichnet wurden. Auch die Reserveeinheit in Magdeburg Hbf war nun mit einer Diesellok der Baureihe 112 bespannt.



Markantes Bauwerk im Verlauf der S-Bahn: Bei Wolmirstedt unterquert die Strecke Magdeburg – Stendal den Mittellandkanal. 142 013 verlässt am 12. August 1992 das Bauwerk mit S 15013. Im Hintergrund ist die Kirche Sankt-Katharina in Wolmirstedt zu erkennen Henning Folz

S-Bahn Magdeburg im Maßstab 1:87

Die Erinnerung an die S-Bahn Magdeburg der 70er- und frühen 80er-Jahre hält eine H0-Anlage der Magdeburger Eisenbahnfreunde wach. Im Modell nachgebildet sind unter anderem der Bahnhof Zielitz, der Barleber See, die Abzweigstelle Glindenberg, der

Bahnhof Buckau, Teile des Güterbahnhofs Schönebeck sowie der Personenbahnhof Schönebeck. Auf der Anlage pendelt neben lokbespannten Zügen gelegentlich auch ein Eigenbau-Modell des S-Bahn-Triebwagens der Baureihe 280. Weitere Infos: www.mebf.de



Die Magdeburger Eisenbahnfreunde haben auch ein Eigenbau-Modell der DR-Baureihe 280 auf ihrer S-Bahn-Anlage im Einsatz Magdeburger Eisenbahnfreunde

Der Einsatz der Baureihe 211 auf der Linie A war ursprünglich nur als Übergangslösung gedacht. Ab 1977 sollten auf der Magdeburger S-Bahn die neu entwickelten Triebwagen der Baureihe 280 eingesetzt werden. Der VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf hatte 1973 und 1974 jeweils einen vierteiligen Baumusterzug (280 001/002/003/004 und 280 005/006/007/008) an die DR übergeben. Im Rahmen ihrer messtechnischen Untersuchung wurden die beiden Züge ab dem Frühjahr 1975 wechselweise auch in den S-Bahn-Plänen der Est Magdeburg-Buckau eingesetzt. Dafür wurden sechs Lokführer ausgebildet. Der Einsatz der Baureihe 280 endete 1976/77. Bei den Reisenden erfreuten sich die weinrot lackierten Züge aufgrund ihres Fahrkomforts großer Beliebtheit. Doch die geplante Serienfertigung war nicht möglich, da die Fertigungskapazitäten des LEW Hennigsdorf ausgelastet waren. Stattdessen wurde im Sommer 1980 die Baureihe 211 durch die Baureihe 242 ersetzt. Zwölf Jahre übernahm die Baureihe 243 die Zugförderung.

Vorhaben blieb Stückwerk

Zwar verbesserte sich mit der S-Bahn das Angebot im Nahverkehr in Magdeburg erheblich, doch das Vorhaben blieb insgesamt nur Stückwerk. Die

geplanten Linien nach Burg und Gommern wurden nicht umgesetzt. Auch die Mittel für die Elektrifizierung des Abschnitts Abzweig Glindenberg – Haldensleben wurden gestrichen, sodass auf der Linie B Schönebeck-Salzelmen – Magdeburg Hbf – Haldensleben weiterhin Dieselloks eingesetzt werden mussten. Der Gemeinschaftsbetrieb mit Fern-, Nah- und Güterzügen – lediglich 1,3 Kilometer waren reines S-Bahn-Gleis – auf der Strecke Schönebeck-Salzelmen–Zielitz führte immer wieder zu Verspätungen. Angesichts der hohen Auslastung des Abschnitts Magdeburg-Buckau – Magdeburg-Rothensee strich die Rbd Magdeburg im Laufe der Jahre einige S-Bahn-Leistungen. Den dadurch entstandenen Fahrplan, der letztlich keinen festen Takt mehr besaß, konnten sich nur wenige Reisende merken.

Gleichwohl konnten sich die betrieblichen Leistungen der S-Bahn Magdeburg sehen lassen. Bei einer durchschnittlichen Fahrzeit von rund 50 Minuten erreichten die Züge eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 46,1 km/h. Damit war die Magdeburger S-Bahn deutlich schneller als die S-Bahn in Berlin, die nur 40,2 km/h erreichte. Die Rbd Magdeburg wies 1988 für die S-Bahn in der Domstadt mehr als 5,51 Millionen Reisende und eine Beförderungsleistung von 59,2 Millionen Personenkilometern aus. Dennoch blieb die S-Bahn Magdeburg das Stiefkind unter den S-Bahnen der DR. Das zeigte sich vor allem beim Wagenpark. Die Forderungen der Rbd Magdeburg, die alten LOWA-Wagen zu ersetzen, blieben fast 15 Jahre lang ungehört. Erst zum Jahreswechsel 1988/89 wurden auf der Linie B vierteilige Doppelstockeinheiten der Gattung DBv eingesetzt. Als am 22. September 1989 der neue Haltepunkt Schönebeck (Elbe) Süd eröffnet wurde, standen die ersten modernen Doppelstockeinzelwagen zur Verfügung.

Heute S-Bahn Mittelelbe

Mit dem Zusammenbruch der Industrie im Raum Magdeburg in den Jahren 1990/91 verlor die S-Bahn erheblich an Bedeutung. Der S-Bahn-Verkehr auf dem Abschnitt Magdeburg Hbf – Haldensleben wurde mit dem Fahrplanwechsel



Die LOWA-Einheiten der Magdeburger S-Bahn werden stets mit einem Steuerwagen der Gattung Bghqe ergänzt (Foto in Magdeburg Hbf, Mai 1975)

Spranger/Slg. Matthias Hengst



Seit 2014 wird die „S-Bahn Mittelelbe“ von DB Regio Südost betrieben. Die Züge pendeln zwischen Wittenberge und Schönebeck-Bad Salzelmen. Am 9. Dezember 2018 nimmt 425 409 im Einsatz auf der Linie S1 in Stendal Fahrgäste auf

Volker Emersleben

am 23. Mai 1993 eingestellt. Ab Ende der 1990er-Jahre stand immer wieder die Einstellung der Linie A, die ab 9. Dezember 2007 nur noch montags bis freitags als „S1“ bedient wurde, zur Diskussion. Sieben Jahre später, waren diese Pläne endgültig vom Tisch. Mit dem Fahr-

planwechsel am 14. Dezember 2014 wurden die Regionalbahnen von und nach Stendal und Wittenberge mit der Linie S 1 zusammengefasst. Seither wird die alte Magdeburger S-Bahn als „S-Bahn Mittelelbe“ von DB Regio Südost betrieben.

Dirk Endisch



www.modelleisenbahn.com

Eisenbahn-Treffpunkt

SCHWEICKHARDT

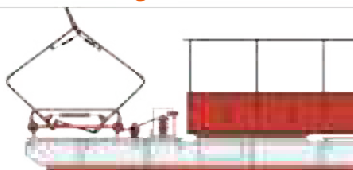
Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT
Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen
Tel.: (07151) 93 79 31
E-Mail: ets@modelleisenbahn

Die ersten Neuheiten sind da!




Immer informiert unter:

www.modelleisenbahn.com



Teil 2: Klv 60 und 61



■ Klv 60 und 61 der DB

Kompakte Turmwagen für die Fahrleitungsmeistereien

Die Deutsche Bundesbahn beschaffte in den 1950er-Jahren Kleinturmtriebwagen. Sie wurden unter anderem Fahrleitungsmeistereien zur Verfügung gestellt und kamen meist in einem begrenzten Aktionsradius zum Einsatz

Mit der fortschreitenden Elektrifizierung des Streckennetzes im Westen Deutschlands ab der zweiten Hälfte der 1940er-Jahre wurden die vorhandenen Instandhaltungsfahrzeuge (siehe auch Beitrag in *em* 3/24) für Oberleitungen zunehmend unzureichend. Daher sah sich die DB mit der Notwendigkeit konfrontiert, geeignete Fahrzeuge für die Wartung und Instandhaltung der Oberleitungen zu entwickeln und anzuschaffen. Die DB beschaffte ab 1955 sogenannte Regelturmtriebwagen VT (spätere Baureihen 701/702). Sie sollten als vollwertige Triebfahrzeuge zwischen planmäßig verkehrenden Reise- und Gü-

terzügen Streckenabschnitte befahren können, ohne den Zugverkehr zu behindern. Dazu lesen Sie mehr in der nächsten Folge unserer Serie.

Prototyp Klv 60-9001

Geplant wurde aber auch die Beschaffung von Kleinturmtriebwagen mit einem eingeschränkten Aktionsradius, der eigentlich nicht für den Einsatz auf freier Strecke vorgesehen war. Das Bundesbahn-Zentralamt in München (BZA) entschied zunächst, Baumuster der Kleinturmtriebwagen Klv 60 und Klv 61 in zwei Ausführungen in Dienst zu stellen. Bereits 1954 entstand mit dem Klv 60 -9001 ein erster Prototyp, der aus einem

Vorkriegs-Turmtriebwagen umgebaut worden war. Die Konstruktion konnte sich aber nicht durchsetzen, sodass der geräumige Wagen ein Einzelgänger blieb. Er wurde 1977 zum Fahrleitungsmesswagen umgebaut. Als Ende 1995 sein Dienst endete, wurde er nicht verschrottet, sondern dem DB-Museum Nürnberg zur Verfügung gestellt.

Ebenfalls in den 50er-Jahren hatte das Bw München-Pasing auf einem Vorkriegs-Rottenkraftwagen vom Typ Klv 31 einen kleinen Turmwagen aufgebaut. An diesen Umbau lehnte sich die Robel Bahnbaumaschinen GmbH in München an, als sie auf dem Fahrwerk der ab 1953 gebauten schweren Rottenkraftwagen vom Typ



Klv 61-9113 wurde von Robel im Juni 1957 an die Fahrleitungsmeisterei Frankfurt (Main) übergeben und war dort bis 1976 im Einsatz. Am 25. März 1960 ist er in Frankfurt (Main) Hbf bei Oberleitungsarbeiten herangezogen worden

Joachim Claus/Eisenbahnstiftung



Turmtriebwagen der Bundesbahn

Der Prototyp-Kleinwagen Klv 60-9001 blieb ein Einzelstück. Er wurde 1977 zum Fahrleitungsmesswagen umgebaut *Michael Dostal*

H0-Bahner können auf die rote Ursprungsversion des Klv 60 (Artikelnummer 0520/-5) sowie auf den gelben Fahrleitungs-Messwagen Klv 60-9001 (-2/-7) von Brawa zurückgreifen, den es jeweils in Gleich- und Wechselstromausführung gab *Martin Menke*

Klv 61-9101 bis 61-9130

Hersteller	Robel
Baujahre	1954 bis 1958
Länge	6.000 mm
Gewicht	8,8 t
Motor	Klöckner-Humboldt-Deutz
Leistung	52 PS
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h



Klv 40/41 die kleinen Turmtriebwagen der Bauart Klv 61 entwickelte.

30 Kleinturmtriebwagen

Zwischen 1954 und 1958 beschaffte die Bundesbahn dann 30 Fahrzeuge, die sie als Klv 61-9101 bis Klv 61-9130 in den Bestand aufnahm. Die Klv 61 hatten eine Leistung von 52 PS, die vom Motor nur auf einen der beiden Radsätze übertragen wurden. Es konnten bis zu sieben Personen in den Fahrzeugen mitfahren. Wegen fehlender regulärer Zug- und Stoßeinrichtungen war die Mitnahme von Regelwagen nicht möglich. Die Arbeitsbühne konnte von ihrer Ruheposition bis auf eine Höhe von rund fünf Metern angehoben werden. Die Hubplattform selbst hatte eine Länge von vier Metern und war ein Meter breit sowie rundherum mit einem Geländer ausgestattet.

Der Klv 60 und die Klv 61 wurden zum Teil bis in die 1990er-Jahre für Bereisungsfahrten sowie zur Installation und Wartung elektrischer Oberleitungen genutzt. Deshalb wurden sie in der Hauptsache Fahrleistungsmeistereien und auch einigen wenigen Bahnmeistereien zugeteilt. Einige wenige Exemplare blieben erhalten, unter anderem bei Eisenbahnfreunden in Bielefeld und Bad Nauheim.

Michael Dostal

Klv 61-9121 wartet am 3. Dezember 1984 im Bw Köln Bbf auf den nächsten Einsatz

Peter Schiffer/Eisenbahnstiftung



■ Frankreich: Cevennenbahn Langeac – Alès

Verschlungener Schienenweg im südöstlichen Zentralmassiv

Die Cevennenbahn zwischen Langeac und Alès gilt als eine der eindrucksvollsten Bahnstrecken in Frankreich. Über zahlreiche Viadukte und durch ungezählte Tunnel bahnen sich die Züge ihren Weg durch die zerklüftete Landschaft der Cevennen. Die Region steht fest hinter der zeitweise stilllegungsgefährdeten Strecke

Als Cevennenbahn bezeichnet man gemeinhin den Abschnitt Langeac – Alès der SNCF-Strecke Saint-Germain des Fossés – Nîmes-Courbessac. Sie gilt als eine der malerischsten Bahnlinien in Frankreich und wird auch als „Strecke der hundert Tunnel“ bezeichnet. Tatsächlich durchdringen viele dieser Bauwerke das zerklüftete Relief der Cevennen,

jenem Gebirge, das den südöstlichsten Teil des französischen Zentralmassivs darstellt. Zusammen mit einer beachtlichen Anzahl an Viadukten führt das zu einer eindrucksvollen Streckenführung. Es war der Ingenieur Paulin Talabot, der im Norden des Départements Gard Kohleminen erschloss und sich auch als Eisenbahnponier betätigte. Im Jahr 1837 gründete er

die „Compagnie des mines de la Grand’Combe et des Chemins de Fer du Gard“. Diese Bahn sollte die Ausbeutung der Kohleminen in der Gegend um Alais (ab 1926 lautete die Schreibweise der Stadt Alès) erleichtern. Der Bau der Strecke erfolgte in mehreren Etappen. Im Süden wurde der Abschnitt Alais – Lalevade im Januar 1841 in Betrieb genommen. Es dauerte bis zum



Frankreich – Land der Viadukte: Eines der eindrucksvollsten Bauwerke im Verlauf der Cevennenbahn ist der 384 Meter lange Viaduc de Chamborigaud. Am 20. Juli 1989 ist darauf ein aus X 2800 und X 4300 gebildeter Regionalzug unterwegs

Georg Wagner



Im nördlichen Abschnitt windet sich die Cevennenbahn durch das Tal des Flusses Allier. Am 21. Juli 1988 rollen die im blau-weißen SNCF-Design gehaltenen Dieselloks BB 67573 und BB 67542 mit dem als „Le Cévenol“ bezeichneten E 5957/6 bei Prades-Saint-Julien ihrem nächsten Halt in Langogne entgegen

Georg Wagner

12. August 1867, bis der erste Zug zwischen Lalevade und Villefort verkehrte. Am 16. Mai 1870 schließlich wurden Villefort und Langeac miteinander verbunden. Die Gesellschaft PLM (Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée) wurde mit dem Betrieb beauftragt. Der Abschnitt von Brioude bis Alais wurde am 9. April 1862 für gemeinnützig erklärt.

Neben dem Kohletransport erlangte auch der Holzhandel Bedeutung. Bewaldete Hänge säumten die Bahntrasse, außerdem erleichterte die neue Schienenverbindung die Versorgung des Landes mit Kohle, die zum damaligen Zeitpunkt im Zentralmassiv gefördert wurde. Auch Weinzüge aus dem Süden in die Hauptstadt wurden durch Alais geleitet. Vorteil der neuen Bahnstrecke: Der Schienenweg von Nîmes nach Paris ist über die Cevennenbahn kürzer als auf der Route durch das Rhône-tal.

Einige Daten

Gut 300 Kilometer liegen zwischen Nîmes und Clermont-Ferrand. Der als Cevennenbahn bezeichnete Abschnitt zwischen Alès und Langeac ist rund 153 Kilometer lang und eingleisig trassiert. Seit dem Ende der Kohleförderung haben einige Bahnhöfe auf dem südlichen Teil der Strecke an Bedeutung verloren. Dazu zählen La Grand Combe, Ste Cécile d'Andorge und Chamborigaud. Andere wie Genolhac und Villefort behielten ihre Kreuzungsgleise. Die Streckenführung mit einer Neigung bis zu 24 Promille verläuft über die Ausläufer des Mont Lozère. Viadukte ermöglichen



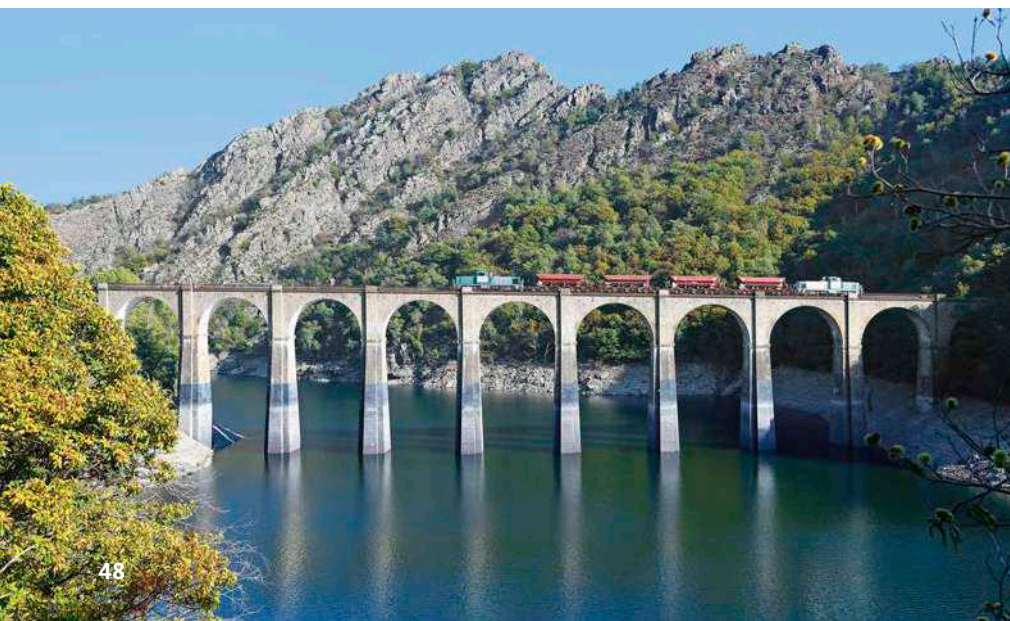


Der „Le Cévenol“ wird heute mit Régional-Triebzügen der SNCF gefahren. Sein Laufweg führt von Clermont-Ferrand nach Nîmes (Foto bei Pranlac/Lozère, 2. Oktober 2023) Pierre Julien (3)



Beschaulichkeit im Bahnhof Villefort am 9. Oktober 2023: TER 87706 von Nîmes nach Mende legt einen Halt ein, es gibt noch Nebengleise und ein Empfangsgebäude mit Warteraum

Der Altier-Viadukt überspannt den gleichnamigen, hier aufgestauten Fluss bei Villefort. Am 9. Oktober 2023 überquert der Bauzug 508002 nach La Bastide das Gewässer



die Überquerung der großen Talmulden, die von den aus dem Massiv herabströmenden Flüssen geformt wurden. Eines der beeindruckendsten Bauten ist der Viaduc de Chamborigaud: Das Bauwerk besteht aus 41 Bögen und ist fast 400 Meter lang. Die Bahn überquert darauf den Fluss Le Luch in 73 Metern Höhe. Der Bau erfolgte zwischen 1865 und 1867. Nicht minder beeindruckend ist das Malautière-Viadukt (8 Felder mit je 14 Metern, 40 Meter hoch, 176 Meter lang) an der Grenze zwischen den Départements Gard und Lozère. Nördlich von Villefort befahren die Züge das beeindruckende, im Jahr 1869 fertiggestellte Altier-Viadukt über den gleichnamigen Fluss. Heutzutage hat ein Stausee das Tal und die Stützen des Viadukts überflutet, sodass es zu zwei Dritteln unter Wasser steht. In der Kurve erstreckt es sich über 257 Meter bei einer Höhe von 73 Metern. Der Rachas-Viadukt ist ein bescheidenes Bauwerk über einen anderen Stausee am Fluss Chassezac.

» Die Cevennenbahn ist geprägt von den vielen Tunneln und den spektakulären Viadukten

Die Strecke ist geprägt von langen Tunneln. Von Alès aus passiert der Reisende 48 solcher Durchbrüche, bevor der Scheitelpunkt erreicht wird. Zu den längsten zählt der Bégude-Tunnel zwischen Chamborigaud und Ste Cécile d'Andorge (1.763 m). Zwischen Villefort und Prévencères befindet sich der Tunnel d'Albespeyre (1.523 m). Als noch Dampflokomotiven den Betrieb auf der Cevennenbahn beherrschten, war dieses Bauwerk mit seiner erheblichen Neigung im Trassenverlauf von den Personalen wegen der Gefahr von Rauch-Ansammlung gefürchtet. In der Nähe des Nordkopfes war deshalb eine Lüftungsanlage installiert worden. In der Zeit der Dieseltraktion war bei Problemen Rückwärtsfahren erlaubt. Weitere nennenswerte Bauwerke sind der 1.120 Meter lange Grail-Tunnel und der 893 Meter langen Bastide-Tunnel, der zum Scheitelpunkt der Strecke auf 1.023 Metern Höhe führt.

Ohne Halt durch die Ardèche

Dahinter erreicht man den Bahnhof La Bastide – Saint-Laurent-les-Bains, von dem eine Bahnstrecke nach Mende und Le Monastier abzweigt, wo sie auf die Causses-Linie Béziers – Neussargues trifft. Der Streckenverlauf der Cevennenbahn folgt ab hier dem Tal des Flusses Allier. Die Steigung beträgt maximal elf Promille, es gibt nun weniger ausgeprägte Gleisbögen. Hinter dem Bahnhof La Bastide – Saint-Laurent-les-Bains verläuft die Trasse zwischen Rogleton und Laveyrune ein kurzes Stück durch das Département Ardèche, in dem es heute keinen planmäßigen Reisezugverkehr mehr gibt. Die kleinen Dörfer erleben mehrmals am Tag die vorbeifahrenden Personenzüge, die die Bewohner nur betrachten können.

Der Bahnhof Langogne mit seinen Nebenanlagen ist ein weitere wichtige Betriebsstelle im Verlauf der Cevennenbahn. In einem Schuppen sind hier die Triebwagen X 2800 des Vereins AP 2800 untergebracht. Diese Fahrzeuge waren mehrere Jahrzehnte lang auf vielen steigungsreichen Strecken in Frankreich anzutreffen. Von Langogne aus führte früher eine Zweigstrecke nach Le Puy-en-Velay.

Ab Langogne ist die Strecke teils sehr malerisch trassiert und folgt dem ungestümen Lauf des Allier in seinen kleinsten Windungen. Nur die Eisenbahn begleitet den Wildbach, der sich durch das Tal windet. In diesem Abschnitt mussten 48 Tunnel gegraben und 15 Brücken und Viadukte errichtet werden. Das berühmteste dieser Bauwerke ist das Chapeauroux-Viadukt in der Nähe des gleichnamigen Bahnhofs. Er ist 433 Meter lang und besteht aus 28 Bögen von zwölf Metern Länge mit einem Krümmungsradius von 260 Metern. Das Tal weitet sich bei Langeac am Ende des hier betrachteten Abschnitts der Strecke Saint-Germain-des-Fossés – Nîmes. Am Bahnhof existierte früher ein großes Bahnbetriebswerk.

Einige Besonderheiten

Seit 1910 wurden mehrere Elektrifizierungsprojekte für die Strecke zwischen Alès und Langeac entwickelt, zuletzt im Jahr 1947. Schlussendlich wurde keines davon verwirklicht, was sicherlich auf die umfangreichen Arbeiten zur Anpassung aller Bauwerke an das Lichttraumprofil zurückzuführen ist. Die Linie dient auch als Versuchsstrecke für die Einführung neuer Züge. Im März 1994 kam es hier zum Beispiel zum Einsatz eines DB-Neigezuges der Baureihe 610. Bekanntheit erlangte die Cevennenbahn durch die Dreharbeiten zur Fernsehserie „La princesse du Rail“ im Jahr 1967. Sie war eine Adaption des Romans von Henri Vincenot, einem berühmten Schriftsteller aus Burgund, der bei der PLM und für die Zeitschrift La Vie du Rail arbeitete.

Züge und Betrieb

Die eingleisige Strecke ist mit konventionellen Streckenblöcken („Block Manuel“) ausgestattet. Morgens verkehrt ein Zug in jede Richtung zwischen Nîmes und Clermont-Ferrand. Zum Einsatz gelangen SNCF-Dieseltriebwagen des Typs AGC („Autorail à grande capacité“) der Region Auvergne Rhône-Alpes. Am Nachmittag fährt der mit Alstom Coradia Polyvalent-Triebzügen („Régiolis“) fahrende „Le Cévenol“ von Nîmes nach Clermont-Ferrand und zurück. Die Kreuzung findet jeweils im Bahnhof La Bastide – Saint-Laurent-les-Bains statt. Nachmittags und abends werden direkte Züge auf den Verbindungen Montpeller – Mende und zurück eingesetzt. Sie befahren den südlichen Teil der Strecke bis La Bastide – Saint-Laurent-les-Bains. Triebwagen des Typs X 73500 oder AGC der Region Okzitanien übernehmen diesen Dienst. Darüber hinaus sind zwischen Langeac und Langogne gelegentlich touristische Züge unterwegs. Der Verein AP 2800 setzt bis-

Cevennenbahn-Rollmaterial für die Modellbahn

Einige charakteristische Fahrzeuge der Cevennenbahn waren oder sind auch für Modellbahner erhältlich. Aktuell lieferbar ist ein HO-Modell eines zweimotorigen Dieseltriebwagens der Reihe X 2400 von Jouef in „Le Cévenol“-Ausführung in der Epoche-III-Ausführung mit blauem „Le Cévenol“-Frontschild (HJ2359). Ein Modell der Reihe X 2400 wurde 2012 zudem von Electrotren angeboten, er dürfte allerdings nur noch auf Börsen zu finden sein. Modelle der Reihe X 2800 wurden in HO sowohl von Roco als auch von REE Modèles angeboten.

Nachdem sich Modellbahner in HO seit den 70er-Jahren nur mit einem einfach gehaltenen Jouef-Modell des Panoramatriebwagens der Baureihe X 4200 begnügen mussten, steht seit dem Jahr 2012 endlich ein zeitgemäßes Modell des französischen Herstellers Mistral zur Verfügung. Die im Jahr 2014 produzierten Exemplare des Kleinserienherstellers Brassline können heute nur noch gebraucht und mit hohem finanziellen Aufwand erworben werden.

Den Corail-„Le Cévenol“ können Modellbahner problemlos mit den verschiedenen Wagen von Roco und L.S. Models nachbilden, Loks der Reihe BB 67400 sind in HO von REE Modèles erhältlich. Die ab dem Jahr 1988 von Lima gefertigten Wagen können aufgrund ihrer eher groben Gravuren und zu kleinen Fenster nicht mit den Modellen von Roco und L.S. Models konkurrieren. Für die Bildung des „Le Cévenol“ sind zwei Großraumwagen 1. Klasse mit Am-Platz-Service (A10rtu), ein kombinierter Bar-/2.Klasse-Großraumwagen (B5rtu), ein „voiture-animation“ mit 2.-Klasse-Großraum (B7tux), ein 2.-Klasse-Abteilwagen (B11u), bis zu drei 2.-Klasse-Großraumwagen (B11tu) sowie ein kombinierter 2.-Klasse-Abteil-/Gepäckwagen (B6Du) erforderlich.

Auch das heute eingesetzte SNCF-Rollmaterial ist für Modellbahner erhältlich. Ein HO-Modell der Reihe X 76400 AGC (Automotrice à Grande Capacité) gibt es von L.S. Models, ein A-TER-Modell (Reihe 73500) ist von Rivarossi/Jouef erhältlich. MBD

Wagen für den „Le Cévenol“: 1. Klasse-Großraumwagen A10rtu (L.S. Models), kombinierter Bar-/2.-Klasse-Großraumwagen B5rtu (Roco) und ein Eigenbau eines Voiture d'animation B7tux. Außerdem empfehlen sich ein 2.-Klasse-Abteilwagen B11u (Roco), ein 2.-Klasse-Großraumwagen B11tu (L.S. Models) und ein 2.-Klasse-/Gepäckwagen B6Du (Roco)

Martin Brandt



weilen seine Fahrzeuge in Richtung Süden oder durch die Allier-Schlucht ein.

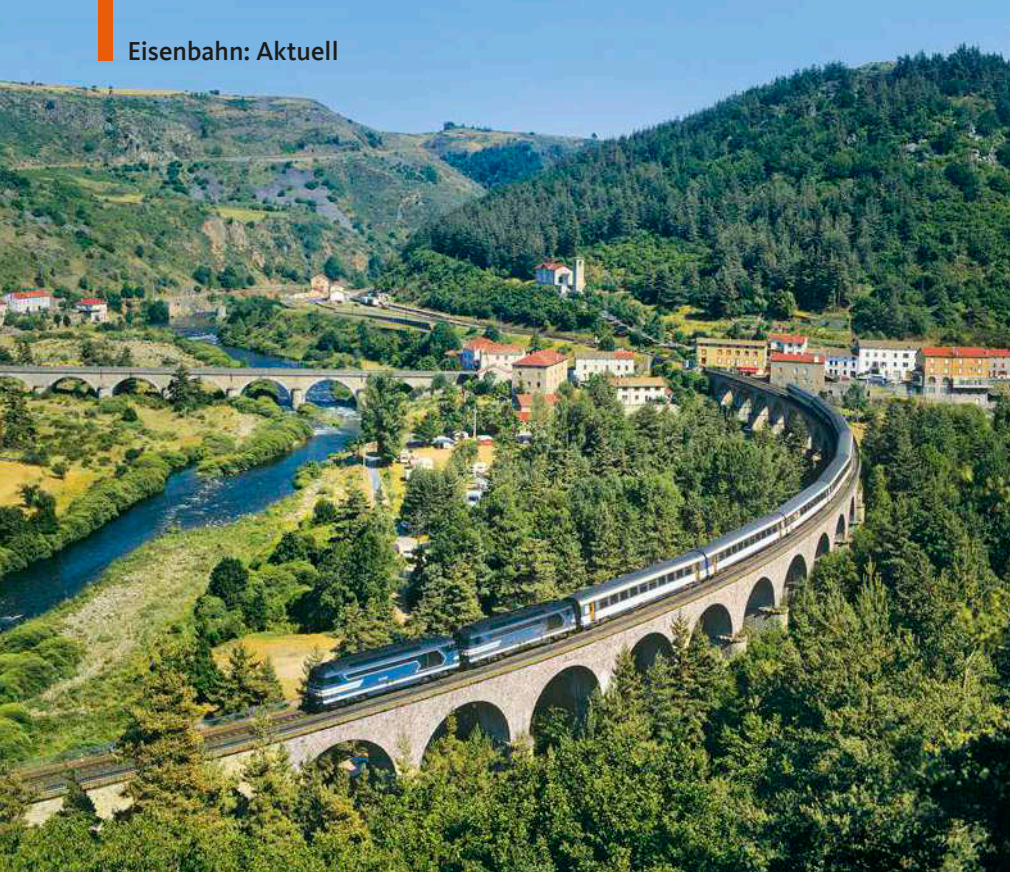
Im Güterverkehr wird dreimal pro Woche ein Ganzzug mit Holz zwischen Langeac und Tarascon eingesetzt. Er wird von Captrain France (bis 2021 VFLI, Voies Ferrées Locales et Industrielles) gefahren und befördert Rundholz und Holzspäne, die zu einer im Département Bouches du Rhône ansässigen Zellstofffabrik transportiert werden. Seine Achslast beträgt 20 Tonnen.

Charakteristisch für die Cevennenbahn waren ab den 1950er-Jahren die rot/cremefarbenen zweimotorigen Dieseltriebwagen mit der Baureihe X 2400. Mit ihnen konnte bereits ab 1951 im Vergleich zu den Dampfzügen der Betrieb deutlich rationalisiert werden. Die beiden Motoren leisteten insgesamt 456 kW, was zumindest in Einfachtraktion für die schwierig trassierte Strecke ausreichte. Ab 1957 erwuchs den X 2400 ernste Konkurrenz durch die einmotorige Baureihe X 2800, die dank ihres berühmten AGO-Motors, der 825 PS leistete, für die steigungsreiche Stre-

cke deutlich besser geeignet war. Diese Fahrzeuge bewährten sich ausgezeichnet und waren in der Lage, die Fahrzeiten auch mit bis zu drei Décauville-Beiwagen (XR 8200) zu halten. Ab Ende der 1970er-Jahre wurden sowohl die X 2800 als auch einige ihrer Beiwagen innen und außen zeitgemäß modernisiert. Hierbei erhielten sie ihr neues blau/weiß/grau „Massif Central“-Farbleid.

Der legendäre „Le Cévenol“

Der symbolträchtigste Zug der Strecke ist aber zweifelsohne der „Le Cévenol“. Er erhielt seinen Taufnamen, der per Frontschild auch an den Fahrzeugen angebracht war, im Jahr 1955 und verband zunächst Vichy über Clermont-Ferrand und Nîmes mit Marseille. Der „Le Cévenol“ verkehrte erstmals im Oktober 1955 mit der Baureihe X 2400, wurde jedoch bereits im Jahr 1957 auf die Baureihe X 2800 umgestellt, unterstützt von X 4200-Panoramatriebwagen mit einem 825 PS leistenden Motor, die zu den berühmtesten Fahrzeugen auf der Cevennenbahn zählen.



In der Nähe des gleichnamigen Bahnhofs überspannt das Chapeauroux-Viadukt auf 433 Metern Länge den Zusammenfluss von Auroux und Allier. Am 20. Juli 1989 setzten sich BB 67566 und BB 67540 mit E 5958/9 „Le Cévenol“ darauf prachtvoll in Szene *Georg Wagner*

Voiture d'animation et de spectacle

Unterhaltung im „Le Cévenol“

Bei den von der SNCF Voiture d'animation et de spectacle genannten Waggons handelt es sich um zwölf Gesellschaftswagen (Nummern 61 87 84 70 001 bis 012) der Bauart B7tux DEV AO, die ab 1978 aus nicht mehr benötigten Vollspeisewagen (Vru DEV AO) umgebaut wurden. Die Sitze im Speisesaal wichen gewöhnlichen Corail-Sitzbänken der 2. Klasse (56 Sitzplätze), die Küche wurde komplett ausgebaut und durch eine ebene Fläche ersetzt. Diese Fläche wurde in den Anfangsjahren des 1979

auf Corail-Wagen umgestellten „Le Cévenol“ genutzt, um dem Reisepublikum auf der langen Fahrt durch die Cevennen etwas Unterhaltung zu bieten. Dazu zählten Aufführungen von Folkloregruppen oder kulinarische Darbietungen (Wein- bzw. Speisenverkostung). Der mit den Wagen und der Animation verbundene Organisationsaufwand war der SNCF leider rasch zu hoch, daher verschwanden die Wagen bereits nach wenigen Jahren (ca. 1982) wieder aus dem „Le Cévenol“. *MBD*

Zehn Stück waren von ihnen beschafft worden. Mit ihrer lang gezogenen Aussichtskanzel auf dem Dach, die den amerikanischen „Domercars“ nachgebildet war und nur Fahrgästen der 1. Klasse hervorragende Ausblicke auf die durchfahrenen Landschaften bot, waren diese Dieseltriebwagen echte Hingucker.

Ab Beginn der 60er-Jahre liefen zusätzlich bis zu drei Beiwagen mit. Der Panoramatriebwagen lief sowohl in Nord- als auch in Südrichtung an der Spitze, es folgten die Beiwagen und am Schluss schob der X 2800 kräftig an. Das musste er auch, denn die Achillesferse des Panoramatriebwagens war die Motorkühlung, die insbesondere im Sommer bei entsprechenden Temperaturen oft schlappmachte. Aus diesem

Grund lief der Aussichtstriebwagen auch immer an der Spitze, denn andernfalls hätte seine Lüftung die Abgase des X 2800 angesogen, was bei den 1.-Klasse-Fahrgästen im Aussichtsdom natürlich nicht gut angekommen wäre. Beide Triebwagen waren mangels Mehrfachtraktionssteuerung jeweils mit einem Lokführer besetzt. Die SNCF nahm die Aussichtstriebwagen 1978 aus dem „Le Cévenol“-Dienst.

Ab 1979 verband der „Le Cévenol“ Paris mit Marseille über Clermont-Ferrand und Nîmes. Er bestand aus acht Corail-Wagen, die von Diesellokomotiven der Baureihe BB 67400 bespannt wurden. Zu bestimmten Zeiten wurde auch ein Gesellschaftswagen („Voiture d'animation et de spectacle“, siehe Kasten) hinzugefügt. Zeitweise

ergänzte ein Autotransportwagen an bestimmten Verkehrstagen den „Cévenol“. In den Winterfahrplanabschnitten verkehrte der „Le Cévenol“ auf in der Regel auf fünf Wagen verkürzt.

An dieser Wagenreihe veränderte sich bis zu seinem Ende im Jahr 2007 nur wenig – abgesehen vom Außendesign, denn ab 1997 erfolgte die sukzessive Umgestaltung der Wagen ins „Corail plus/Nouvelle déco“-Design. Im Jahr 2007 wurde der „Le Cévenol“ zu einem gewöhnlichen TER abgestuft. Für einige Zeit wurde er mit X73500 oder AGC gefahren. Seine Strecke wurde auf den Laufweg Clermont-Ferrand – Nîmes beschränkt. Heute werden die mit den Régiolis-Zügen gefahrenen Leistungen über die Cevennenbahn als „Le Cévenol“ bezeichnet. Diese sind mit dem Namen der Strecke beschriftet. Ihr Laufweg führt weiterhin von Clermont-Ferrand nach Nîmes und zurück.

Zukunft der Linie

Die Cevennenbahn genießt in der Region beträchtliche Aufmerksamkeit. Die Bevölkerung und die Politik legen großen Wert auf den Fortbestand der Strecke. Regelmäßig finden in den Bahnhöfen Unterstützungskundgebungen statt. Fahrgastverbände haben sich gegründet, um die Interessen der Reisenden zu vertreten und so die Schienenwege in dieser wunderschönen, schwer zugänglichen Region zu erhalten. Der Unterhaltungsaufwand ist allerdings nicht zu unterschätzen. Die Instandhaltung von Tunneln und die Befestigung von Böschungen ist nur durch lange Sperrungen möglich. Oft werden währenddessen abschnittsweise gleich die Schienen und Schwellen mit erneuert. Die Arbeit dürfte den Gleisbauern in den Cevennen aber so schnell nicht ausgehen, da der veraltete Oberbau in den Allier-Schluchten vielerorts nur geringe Geschwindigkeiten zulässt, wodurch die Fahrzeiten der Züge nach wie vor deutlich verlängert werden.

Da der Winter in dieser rauen Gegend streng sein kann, ist die Eisenbahn ein Trumpf, um die Orte auch nach ergiebigen Schneefällen zu erschließen. Im Sommer kommen viele Menschen, um die Frische und Ruhe der Berge zu genießen. Auch viele Wanderer nutzen den Zug. An den Bahnhöfen entlang der Strecke beginnen Fernwanderwege wie der Stevenson-Weg, die Route Régordane oder der Jakobsweg nach Santiago de Compostela. Seit 2022 wird während der Sommermonate an den Wochenenden ein viertes Zugpaar zwischen Clermont-Ferrand und Nîmes angeboten.

Und was bringt die Zukunft? Wird die Schlafwagenzug-Verbindung Paris – Nîmes angesichts der auch in Frankreich wachsenden Beliebtheit von Nachtzügen wieder eingeführt? Die Zeit wird es zeigen. Uneingeschränkt empfehlenswert ist indessen eine Reise über die Cevennenbahn, die unbestritten eine der schönsten Strecken Frankreichs ist. *Pierre Julien/Martin Brandt*

■ Kleve – Kranenburg – Nijmegen

Modellbahngerechter Grenzverkehr

Vor 25 Jahren wurde die internationale Bahnstrecke Kleve – Nijmegen am Niederrhein stillgelegt. Es war das letzte Kapitel eines Niederganges, der sich seit Jahrzehnten hinzog. Doch es gibt Pläne für eine Wiederinbetriebnahme

Die letzten Züge zwischen Kleve, Kranenburg und Nijmegen entsprechen zweifelsohne dem, was man unter Eisenbahnfreunden gerne als modellbahngerechten Zugbetrieb bezeichnet. Ein Silberling-Steuerwagen (BDnrzf740) und eine Diesellok der Baureihe 212 oder 215 reichen meistens aus, um die überschaubare Nachfrage zu bewältigen. Das Winter-Kursbuch 1990/1991 weist noch fünf Eilzugpaare für die Kursbuchstrecke 477 aus, die Reisemöglichkeiten zwischen der Kreisstadt Kleve und der niederländischen Hansestadt Nijmegen (zu Deutsch: Nimwegen) herstellen. In Kleve herrscht Umsteigezwang, wer zum Beispiel aus den Niederlanden gekommen ist und

weiter Richtung Köln oder Düsseldorf reisen möchte, muss hier auf einen Eil- oder Nahverkehrszug umsteigen. Am 1. Juni 1991 endet auch das, seither fahren keine Reisezüge mehr über den Abschnitt Kleve – Nijmegen der Linksniederrheinische Strecke, über die einst auch internationaler Fernverkehr rollte.

Einst wichtige Verkehrsader

Nach der Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn im Jahr 1880 erlebte die Strecke zwischen Köln, Krefeld und Nijmegen eine Blütezeit. Im frühen 20. Jahrhundert etablierte sie sich als wichtige Verkehrsader zwischen dem südwestdeutschen Raum, Köln und den nieder-



Die Streckenkarte des DB-Kursbuch 1990/91 zeigt noch die Strecke Kleve – Kranenburg – Nijmegen (KBS 477). Da in Kleve Umsteigezwang herrscht, wird die Fortsetzung der Linksniederrheinischen Strecke unter der Kursbuchnummer 470 geführt Archiv GM

ländischen Nordseehäfen. Während des Zweiten Weltkriegs spielte die Eisenbahn eine strategische Rolle im Transport von Truppen, Material und Versorgungsgütern für die kriegsführenden Parteien. Doch die destruktive Wirkung der verheerenden Auseinandersetzung verschonte auch die Bahnen am Niederrhein nicht: Am 1. März 1945 wurde der Eisenbahnverkehr auf der Gesamtstrecke Krefeld – Nijmegen offiziell eingestellt. Doch schon im Juli 1945 fuhren wieder Züge – zunächst bis Geldern, ab 7. August 1945 auch wieder bis Kranenburg. Der erste

Kurzer Zug kurz vor der „Angebotsumstellung“: 215 018 verlässt am 23. Mai 1991 mit einem BDnrzf als Eilzug den Grenzbahnhof Kranenburg. Wenige Tage später wird hier der Reisezugbetrieb eingestellt Josef Högemann





In Krefeld besteht Anschluss an Verbindungen Richtung Krefeld. Eine V 100 verlässt mit einem Steuerwagen am 28. März 1989 als Eilzug nach Nijmegen den Bahnhof der Kreisstadt, der auch noch nennenswertes Güteraufkommen verzeichnet. Modelle solcher BDnrzf-Steuerwagen gibt es zum Beispiel von Brawa (HO) und Fleischmann (N)

Wolf-Dietmar Loos

E 3780	E 3782	E 3784	E 3786	E 3788			km	Zug BD Köln	Zug		E 3781	E 3783	E 3785	E 3787	E 3789
2.	2.	2.	2.	2.	6	2.					2.	2.	2.	2.	2.
8 11	10 25	14 25	16 25	18 25			0	↘ Kleve 470	3: ○		9 39	11 39	15 39	17 39	19 26
8 20	10 34	14 34	16 34	18 34			11	○ Kranenburg	△		9 30	11 30	15 30	17 30	19 17
8 23	10 37	14 37	16 37	18 37				↘ Kranenburg	○		9 27	11 27	15 27	17 27	19 14
8 35	10 49	14 49	16 49	18 49			33	○ Nijmegen NS H3	△		9 15	11 15	15 15	17 15	19 02

Fünf Eilzugpaare stellen im Winter 1990/91 eine Verbindung zwischen Krefeld und Nijmegen über die Kursbuchstrecke 477 her

Archiv GM

Grenzübertritt bei Kranenburg: 212 237 verlässt mit einem Eilzug aus Nijmegen am 18. November 1989 die Niederlande und strebt Krefeld entgegen

Peter Schiffer/Eisenbahnstiftung



grenzüberschreitende Reisezug nach Nijmegen verkehrte erst im Mai 1949.

Schon bald fuhren auch wieder internationale Fernzüge über die Strecke. Doch der linksrheinischen Bahnverbindung in die Niederlande gelang es nicht, ihre einstige Bedeutung wiederzuerlangen; viele Züge fuhren nun über die rechtsrheinische Verbindung über Emmerich und Arnhem. Auch die zunehmende Konkurrenz der Straße ging in den 60er- und 70er-Jahren an der Hauptbahn Krefeld – Kleve – Nijmegen nicht spurlos vorüber. Viele Reisende kehrten der Bahn den Rücken und auch im regionalen Güterverkehr wurde immer häufiger auf Lastkraftwagen zurückgegriffen.

Rückbau und Bedeutungsverlust

Nachdem der Streckenabschnitt Geldern – Kleve schon nach dem Krieg infolge von Reparationsleistungen an die alliierten Mächte sein zweites Gleis verlor, wurde ab dem 18. September 1965 auch auf dem Abschnitt zwischen Kleve und der Landesgrenze nur noch eingleisig gefahren. Um die Durchlässigkeit der Strecke dadurch nicht all-

» Schon 1965 wurde das zweite Gleis abgebaut, 1979 endete der internationale Güterverkehr

zu sehr zu beeinträchtigen, wurde bei Nüttersen eine Ausweichstelle mit den beiden Stellwerken „Nf“ und „No“ eingerichtet. Auch zwischen Kranenburg und dem niederländischen Groesbeek erfolgte am 28. September 1978 die Umstellung auf eingleisigen Betrieb, bevor zwei Jahre später, im Dezember 1979, der planmäßige grenzüberschreitende Güterverkehr eingestellt wurde. Der Spurplan des deutschen Grenzbahnhofs Kranenburg konnte daraufhin vereinfacht werden. Damit verlor Kranenburg den größten Teil seiner früheren Bedeutung.

Einstellungen und Stilllegung

Am 30. Mai 1987 verkehrte der Austria-Express letztmalig über die linksniederrheinische Strecke, bevor im Jahr 1988 der letzte internationale Zug die Strecke nutzte. Mit Ende des Winterfahrplans am 1. Juni 1991 wurde zwischen Kleve und Nijmegen der zuletzt mit fünf Eilzugpaaren aufrechterhaltene grenzüberschreitende Reisezugverkehr in die Niederlande eingestellt. Zwei Jahre später, am 23. Mai 1993, erfolgte die Umwandlung des Streckenabschnitts Kleve – Kranenburg in eine Nebenbahn, bevor dieser Streckenabschnitt am 26. Februar 1999 dauerhaft stillgelegt wurde. Bald darauf erfolgte nördlich des Bahnhofs Kleve der Rückbau des Streckengleises auf einer Länge von wenigen hundert Metern.

2007 erwarben die Orte Groesbeek, Kranenburg und Kleve die zwischen Kleve und Nijmegen brach liegende Trasse von der Deutschen Bahn,



Am 1. Juni 1991, dem letzten Betriebstag der Strecke Kleve – Nijmegen, schiebt 215 019 einen Eilzug aus Nijmegen-Heyendaal. Zum Abschied fahren nochmal Garnituren mit mehreren Wagen

Peter Schiffer/Eisenbahnstiftung



Seit 2008 gibt es die „Grenzland Draisine“ zwischen Kleve, Kranenburg und Groesbeek (NL). Die Saison 2024 beginnt am 23. März

Karl Laumann

einerseits um sie nicht weiter verfallen zu lassen, andererseits um die noch durchgehend liegenden Gleise vor dem Rückbau zu sichern. Seit dem 27. April 2008 besteht die Möglichkeit, den ehemals internationalen Schienenweg zwischen Kleve und Groesbeek per Draisine zu erkunden.

Reaktivierungspläne

Wachsende gesellschaftliche und wirtschaftliche Verflechtungen im Grenzgebiet und daraus resultierend ein zunehmendes Mobilitätsbedürfnis zwischen beiden Ländern geben Anlass zu Überlegungen, die Stilllegung des Schienenverkehrs zwischen Kleve und Nijmegen wieder rückgängig zu machen. Infolgedessen wurde im Jahr 2011 eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der noch immer durchgehend vorhandenen Bahnlinie auf den Weg gebracht. Diese bestätigte die Möglichkeit einer Wiederaufnahme des Schienenverkehrs als Eisenbahnlinie oder auch als Stadtbahn zwar grundsätzlich, ließ aber viele Fragen offen. Auf Fragen der Finanzierung beispielsweise konnte nur grundsätzlich eingegangen werden, da zum Zeitpunkt der Studie weder konkrete Pläne zur Ausgestaltung der Bahnlinie ausgearbeitet waren noch eine gemeinsame Vorgehensweise beider Seiten erkennbar war.

Das Zielkonzept 2032/2040 des Landes NRW sieht eine Reaktivierung der Strecke zwischen Kleve und Nijmegen bis zum Jahr 2040 vor, doch auf niederländischer Seite hält sich Begeisterung bislang in Grenzen. Die Gemeinde Berg en Dal möchte nicht, dass ihr Dorf Groesbeek, durch deren Ortsmitte die stillgelegte Bahnlinie führt, in zwei Teile zerschnitten wird. Auch in Nijmegen sieht man die Pläne kritisch, denn am dortigen Bahnhof Heyendaal hat man die für die Bahnreaktivierung benötigten Flächen bereits anderweitig verplant. Folglich setzt die Stadt auf bessere Busverbindungen und nicht auf die Bahn. Kritische Stimmen kommen aber auch aus Kleve, wo die Unterstadt durchschnitten würde, so wie zu Betriebszeiten auch. Sind die Gleise erstmal abgebaut, möchte man sie auf keinen Fall eines Tages wieder vor der eigenen Tür haben. Sollte es zwischen der deutschen und der niederländischen Seite zu keiner einvernehmlichen Lösung kommen, wird die Reaktivierung der Strecke wohl noch lange auf sich warten lassen oder erst gar nicht zustande kommen.

Josef Högemann

Ein umfassendes Porträt der Bahnstrecke Krefeld – Kleve – Nijmegen lesen Sie in einem der kommenden Hefte.

■ EUROFIMA-Prototypen von Linke-Hofmann-Busch und Alstom

Wagenexoten in poppigen Farben

Linke-Hofmann-Busch und Alstom lieferten in den 1970er-Jahren einige moderne EUROFIMA-Fernverkehrswagen an die Deutsche Bundesbahn, die sich äußerlich von anderen Gattungen unterschieden. Markant waren die gesickten Dächer. Zum Teil nur kurz im Reisezugdienst eingesetzt, überlebten einige Exemplare bis heute als Messwagen

Der Prospekt des Modellbahnherstellers Röwa spart 1972 nicht mit überschwänglichen Attributen: „Die neuesten und modernsten Schnellzugwagen der Deutschen Bundesbahn sind die schönsten Wagen die es je gab!“ Schon farblich stachen die Wagen mit ihren zeitgenössischen Pop-Lackierungen aus dem Sortiment heraus – und taten es somit ihren Vorbildern gleich. Die beiden Prototypwagen ABwüzm²²⁷ und Bwüzm²³⁷ waren echte Exoten im Bestand der Deutschen Bundesbahn (DB).

Um die Behandlung international verkehrender Reisezugwagen zu vereinfachen und um einen einheitlichen Komfortstandard bei vielen europäischen Bahnen zu erreichen, wurde Anfang der 1970er-Jahre beschlossen, die internationalen Reisezüge möglichst aus einheitlichem Wagenmaterial zu bilden. Die für diese Fahrzeuge geltenden Richtlinien wurden von einer Kommission des internationalen Eisenbahnverbands UIC (Union Internationale des Chemins de fer) erarbeitet und in einem Lastenheft zusammengestellt. In diesem Lastenheft waren klimatisierte Reisezugwagen der Gattungen A, AB, und B vorgesehen. Die Federführung bei Entwicklung

und Bau übernahm die „Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale“ (EUROFIMA). Deshalb sind die Wagen auch als EUROFIMA-Wagen bekannt geworden.

Wagenkasten aus Edelstahl

Die DB bekam bereits 1972 zwei Prototypwagen, die in Zusammenarbeit von DB und der Linke-Hofmann-Busch GmbH (LHB) in Salzgitter nach den neuen UIC-Richtlinien gebaut worden waren. Es handelte sich dabei um einen gemischtklassigen Abteilwagen, der als ABwüzm²²⁷ bezeichnet wurde, und einen reinen 2.-Klasse-Abteilwagen mit der Bezeichnung Bwüzm²³⁷. Ein reiner 1.-Klasse-Wagen wurde zunächst nicht gebaut. Auffallendste Neuerung war, neben einem röhrenförmig aufgebauten Wagenkasten aus Edelstahl, die Klimaanlage, die bis dahin nur in TEE-Wagen vorhanden war. Außerdem wurden für beide Klassen stoffbezogene Sitze gewählt, statt der in der 2. Klasse üblichen Kunststoffsitze. Durch die Verringerung der Anzahl der 1.-Klasse-Abteile auf vier konnten die einzelnen Abteile länger ausgeführt werden. Dies brachte einen merklichen Komfortanstieg.



Der Prospekt des Modellbahnherstellers Röwa lobt die neuen Bundesbahnwagen 1972 vollmundig Slg. OS

So waren die 1.-Klasse-Abteile im Vergleich zu herkömmlichen AB-Wagen um 218 Millimeter auf 2.306 Millimeter und die 2.-Klasse-Abteile um 182 Millimeter auf 1.918 Millimeter verlängert worden. Die Vorräume konnten um je 133 Millimeter verlängert werden, dies kam dem Komfort beim Ein- und Aussteigen zugute.

Ein Zweitklässler: Bwüzm²³⁷

Der 1972 abgelieferte Bwüzm²³⁷ erhielt bei der DB die Nummer 51 80 21-70 001-9. Ab November 1972 war er beim Bwv Dortmund stationiert. Im Frühjahr 1976 gelangte er für eine Fahrplanperiode zum Bwv Köln-Deutzerfeld, um im Oktober 1976 zum Betriebswerk Bremen Hbf zu wechseln. Zwischen Mai 1980 und Mai 1991 war Hannover das Heimatbetriebswerk des Wagens. Dort blieb er bis auf eine kleine Unterbrechung (Bwv Bremen von Mai 1991 bis Mai 1992) bis zu seiner Ausmusterung Ende Mai 1995. Da-

Mit neuer Frist setzte die DB den Bwüzm²³⁷ in der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre in Zügen im Raum Hannover ein. 218 247 legt mit E 3140 (Bad Harzburg – Hannover) und dem an erster Stelle hinter der Lok im Zugverband mitlaufenden Sonderling am 13. April 1988 einen Halt in Baddeckenstedt ein

Jürgen Hörstel



nach wurde der Wagen ins AW Krefeld-Oppum überführt und dort abgestellt.

1981 wurde die Mehrspannungseinrichtung stillgelegt und der Wagen wurde als Einspannungswagen weiterbetrieben. Nach der Erprobung lief er zunächst in hochwertigen Fernverbindungen. Mit der Lieferung der Bauart Bpmz²⁹¹ wurde er wegen seiner abweichenden Bauweise in untergeordnete Dienste abgedrängt. So verkehrte er mehrere Jahre in den Kurz-IC „OldenburgCity“ und „BremerhavenCity“.

Aufgrund seiner Sonderstellung und seiner Schadanfälligkeit stellte die DB den Wagen bereits 1987 wegen Fristablaufs ab. Weil jedoch noch nicht auf ihn verzichtet werden konnte, bekam der Wagen nochmals eine Hauptuntersuchung und einen beige/ozeanblauen Anstrich. Jedoch blieb sein Einsatzgebiet auf Züge im Raum Hannover und auf Bundeswehr-IC-Züge begrenzt. Ab Mitte Juni 1992 wurde er nur noch im Nahverkehr um Hannover eingesetzt. Ab Herbst 1993 wurde der Wagen als Ersatzfahrzeug für einen ausgefallenen 1.-Klasse-Wagen nach Osnabrück verliehen, kam jedoch recht selten zum Einsatz. Ende 1993 kehrte er nach Hannover zurück, weil dort ein Mangel an 1.-Klasse-Wagen herrschte. Dazu wurde der Wagen am Ende seiner Laufbahn in die 1. Klasse aufgestuft. Änderungen im Innenraum gab es jedoch nicht. Auch blieb die Bezeichnung Bvmz²³⁷ unverändert. Der Wagen lief aber weiterhin meist im Nahverkehr. Im Frühjahr 1995 wurde er wieder zu einem 2.-Klasse-Wagen zurückgestuft. So fuhr er noch zwei Monate bis zu seiner Abstellung.

Zuwachs bei den gemischtklassigen Abteilwagen

Von den gemischtklassigen Abteilwagen wurden dagegen 1974 noch einige Exemplare beschafft, sodass der 61 80 30-90 001-8 nicht der einzige seiner Gattung blieb: Im Zuge einer zweiten Probeserie beschaffte die DB nochmal fünf Wagen der Gattung ABvmz²²⁷. Für die Fertigung der beiden Fahrzeuge 61 80 30-90 002-0 und 61 80 30-90 003-8 zeichnete Alstom, für die restlichen drei abermals LHB verantwortlich.



Bvmz²³⁷: 2.-Klasse-Einzelstück von LHB

Abnahme/Umbau	Nummer	Gattung	Heimat-Bww
ab 11.1972	51 80 21-70 001-9	Bwüzmz ²³⁷	Dortmund
ab 06.1976	51 80 21-70 001-9	Bwüzmz ²³⁷	Köln-Deutzerfeld
ab 10.1976	51 80 21-70 001-9	Bwüzmz ²³⁷	Bremen Hbf
ab 05.1980	61 80 21-70 001-7	Bvmz ²³⁷	Hannover
ab 05.1991	61 80 21-73 001-4	Bvmz ²³⁷	Bremen
ab 05.1992	61 80 21-73 001-4	Bvmz ²³⁷	Hannover
Ausmusterung: 31.05.1995			

Der Bvmz²³⁷ war der erste klimatisierte 2.-Klasse-Wagen der DB. 1984 ist er im AW Krefeld-Oppum abgestellt. Gut sind hier die gesickte Brüstung und das gesickte Dach zu erkennen

Slg. Joachim Stender

Und doch blieb der bereits 1972 gelieferte LHB-Prototyp 61 80 30-90 001-8 ein optischer Sonderling. Zur Erhöhung der Stabilität waren bei ihm die Seitenwandbeblechung vom Langträger bis zum Fenstergurt sowie das Dach gesickt ausgeführt. Die fünf später in Dienst gestellten Wagen erhielten dagegen glatte Seitenwände. Das gesickte Dach wurde aber beibehalten. Die beiden von Alstom gelieferten Wagen sind mit Drehgestellen der Bauart Fiat Y 0270 mit senkrechten Schraubenfedern ausgestattet. Die von LHB gelieferten Wagen laufen auf Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz 36 (365) mit Schrauben und Gummizusatzfedern. Beide Bauarten sind mit Scheibenbremsen der Bauart KE-GPR-Mg (D) mit Magnetschienenbremse ausgestattet. Die Höchstgeschwindigkeit betrug zunächst 160 km/h, konnte später aber durch den Anbau von Dämpfern auf 200 km/h gesteigert werden. Neben der Deutschen Bundesbahn stellten diesmal auch die FS, die SNCB und

die SNCF-Fahrzeuge dieser Bauart in Dienst. Die Einführung des zweiklassigen IC-Systems und die Blockzugbildung, bei der die beiden Wagenklassen durch einen Speisewagen getrennt wurden, verhinderten einen Weiterbau der gemischtklassigen ABvmz²²⁷. Lediglich die Wagen der Bauarten Avvmz²⁰⁷ (1. Klasse) und Bpmz²⁹¹ (2. Klasse) wurden in größeren Stückzahlen als Nachfolgeserien in Dienst gestellt.

Geschliffenes Äußeres

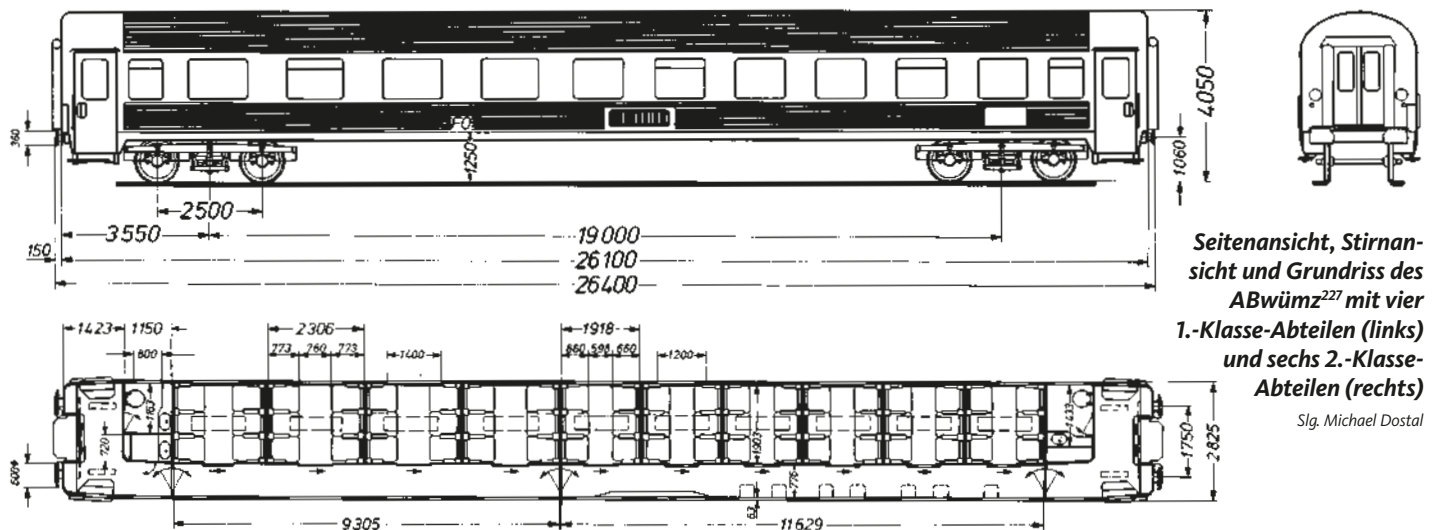
Nur beim Wagen 61 80 30-90 001-8 wurde auf einen großflächigen Außenanstrich verzichtet und die gesickten Bleche nur geschliffen. Lediglich der Fensterbereich wurde im „Pop“-Schema orangefarben lackiert. Die Wagen 002 bis 004 bekamen den ab Mitte der 1970er-Jahre üblichen Anstrich in Beige/Ozeanblau. In Anlehnung an die internationale Lackierung der EUROFIMA-Wagen mit orangefarbenem Wagenkasten und grauem Absetzstreifen stellte die Bundesbahn die Wagen 005 und 006 in hellblauer Farbe mit einem grauen Zierstreifen in Dienst. Ab 1986 waren dann alle Wagen in einem Anstrich im beige/ozeanblauen Farbschema unterwegs. Die 1993 noch vorhandenen vier Wagen wurden in das ab 1985 gültige Farbschema aufgenommen und erhielten den orientroten Anstrich.

Stationierungen

Nach der Vorstellung des 1972 gebauten, ersten ABwüzm²²⁷ wurde dieser zusammen mit dem Bwüzm²³⁷ in Dortmund beheimatet und gelangte von dort aus in den Planeinsatz. Außerdem wurden die beiden Wagen auch immer wieder auf Ausstellungen gezeigt. Die 1974 gelieferten restlichen fünf Wagen waren zunächst in Frankfurt (Main) stationiert. Von da aus gelangten sie

Gattungszeichen
Das bedeuten die Buchstaben

A	Sitzwagen 1. Klasse	m	Fernverkehrswagen mit einer Länge von mehr als 24,5 Metern
B	Sitzwagen 2. Klasse		
w (bis 1982)	mit vergrößerten Abteilen, Polstersitze in der 2. Klasse	z	Reisezugwagen mit zentraler elektrischer Energieversorgung aus der Hauptheizleitung – Zugsammelschiene
ü (bis 1976)	mit geschlossenen Übergängen und geschlossenem Seitengang in der 2. Klasse		
v (ab 1962)	Fernverkehrswagen mit weniger als 5 A-Abteilen	227, 237	Bauartnummer



Blick in den Seitengang des ABwümz²²⁷ mit der Pendeltür zwischen beiden Klassen

1.-Klasse-Abteil im ABwümz²²⁷ mit gepolsterten und einzeln verstellbaren Sitzen und Kopfpolstern. In der 2. Klasse sind die Kopfpolster „nur“ mit Kunstleder bezogen Dr. Wolfgang Fiegenbaum (2)



ABwümz²²⁷: Sechs Gemischtklässler für den Fernverkehr

Hersteller	Abnahme/Umbau	Nummern	Gattung
Linke-Hofmann-Busch	02.06.1972	51 80 30-70 001-8	ABwümz ²²⁷
	21.02.1977	61 80 30-70 001-6	ABwümz ²²⁷
		61 80 30-73 001-3	ABwümz ^{227.4}
Ausmusterung: 28.02.1995			
Alsthom	08.04.1974	61 80 30-90 002-0	ABwümz ²²⁷
	___, 1977	61 80 30-70 002-4	ABwümz ²²⁷
	Ausmusterung: 1.10.1983		
	25.06.1992	61 80 99-94 002-6	Dienst mzf ³²¹
Alsthom	19.06.2009	97 86 21-40 117-0	Dienst mzf ³²¹
		99 80 93-60 009-1	Dienst mzf ^{721.2} (721 201)
	09.05.1974	61 80 30-90 003-8	ABwümz ²²⁷
	___, 1977	61 80 30-70 003-2	ABwümz ²²⁷
Ausmusterung: 1.10.1983			
Linke-Hofmann-Busch	09.10.1992	63 80 99-94 003-0	Dienst mzf ³²⁰
	23.12.1974	61 80 30-90 004-6	ABwümz ²²⁷
	___, 1977	61 80 30-70 004-0	ABwümz ²²⁷
		61 80 30-73 004-7	ABwümz ²²⁷
Linke-Hofmann-Busch	17.05.1993	61 80 30-94 004-2	ABwümz ^{227.4}
	Ausmusterung: 01.2000		
	11.04.1974	61 80 30-90 005-3	ABwümz ²²⁷
	___, 1977	61 80 30-70 005-7	ABwümz ²²⁷
Linke-Hofmann-Busch		61 80 30-73 005-4	ABwümz ²²⁷
	12.05.1993	61 80 30-94 005-9	ABwümz ^{227.4}
	Ausmusterung: 31.08.1998		
	26.02.1974	61 80 30-90 006-1	ABwümz ²²⁷
Linke-Hofmann-Busch	___, 1977	61 80 30-70 006-5	ABwümz ²²⁷
		61 80 30-73 006-2	ABwümz ²²⁷
	22.06.1993	61 80 30-94 006-7	ABwümz ^{227.4}
	Ausmusterung: 22.03.1999		

nach Köln, Hamburg-Altona und Nürnberg, bis schließlich alle Wagen 1982 alle in Köln-Deutzerfeld zusammengezogen wurden.

Umbau zu Messwagen

Am 1. Oktober 1983 schieden als erste die Wagen 002 und 003 mit den Fiat-Drehgestellen aus dem Plandienst aus. Sie besaßen auch eine abweichende elektrische Ausrüstung. Da die Fahr-

zeuge noch einen guten Erhaltungszustand aufwiesen, wurden sie für den Umbau zu einer Oberbau-Messwagen-Einheit herangezogen. Mit diesen Arbeiten wurde im Juni 1986 im AW Limburg begonnen. Der Wagen 003 wurde dabei zum Messwagen Dienstm³²⁰ umgebaut. Er erhielt die Nummer 61 80 99-94 003-4. Der andere Wagen wurde zum Versorgungsfahrzeug Dienstm³²¹, Nummer 61 80 99-94 002-6. Beim



1993 wurden noch drei ABwüml²²⁷ in das orientrote Farbschema übernommen: 61 80 30-94 005-9 im Juni 1997 in Stuttgart M. Dostal



Am 19. Mai 1982 zeigt sich 61 80 30-70 001-6 im AW Krefeld-Op-pum. Er trug eine „Pop“-Lackierung Slg. Joachim Stender (3)



Die Wagen 005 und 006 wurden mit einem blauen Wagenkasten mit Zierstreifen geliefert (AW Krefeld-Oppum, 30. November 1984)



Mit den Wagen 002 bis 004 wurde das ozeanblau/beige DB-Farbschema eingeführt: 61 80 30-70 004-0 am 17. Mai 1987 in Krefeld-Oppum

Umbau wurden, neben weiteren Veränderungen, die Fiat-Drehgestelle gegen solche der Bauart Minden-Deutz ausgetauscht.

Bei den bei der Bundesbahn verbliebenen vier Wagen wurde die elektrische Mehrspannungsanlage gegen eine Einspannungsanlage getauscht, sodass sie nicht mehr freizügig international eingesetzt werden konnten. Die Wagen waren zu diesem Zeitpunkt in Köln-Deutzerfeld beheimatet und wurden bevorzugt im D 216/217 „Austria-Express“ zwischen Oberhausen und Graz eingesetzt. Sie verkehrten aber auch als Kurswagen zwischen Krefeld und Graz sowie gelegentlich im D 316/317 „Britannia-Express“ zwischen Hoek van Holland und Innsbruck. 1991 erfolgte die Umbeheimatung der vier Wagen nach Dortmund. Sie liefen nun in einem zweitägigen Umlauf im D 1902/1903 zwischen Dortmund und Radolfzell und als Füllleistung im E 3886/3887 zwischen Radolfzell und Friedrichshafen. Ein Wagen diente als Reserve. Nach dem Ende der Einsätze zum Bodensee im Jahre 1993 wurden die Fahrzeuge dem neu eingeführten IC „Königsee“ als Kurswagen beigeestellt. Dafür erhielten die Wagen 004, 005 und 006 im AW Krefeld-Oppum eine Untersuchung, bei der neue Fenster ohne Lüftungskappen und eine Notbremsüberbrückung eingebaut wurden. Außerdem bekamen sie einen neuen Anstrich in den IC-Farben Grau/Orientrot und die Drehgestelle wurden mit Schlingerdämpfern ausgerüstet, sodass die Höchstgeschwindigkeit auf 200 km/h heraufgesetzt werden konnte. Für

den Einsatz im IC „Königsee“ wurden sie nach Hamburg-Altona umbeheimatet.

Größtenteils verschrottet

Der Umbau des Wagens 001 wurde zunächst zurückgestellt, da er sich von den „Serienwagen“ unterschied und der Bedarf mit den drei Wagen 004, 005 und 006 gedeckt werden konnte. Nach zweijähriger Abstellzeit wurde er schließlich 1995 ausgemustert. Mitte 1996 endete der IC-Dienst der verbliebenen drei Wagen. Sie wurden nun dem Nachtzug D 1510/1511 „Luna“ zwischen München und Dortmund bei-

gestellt. Dieser Einsatz dauerte nur bis Ende 1996. Danach wurden die Wagen im D 1598/1599 zwischen Stuttgart und Hamburg genutzt. Zu diesem Zweck wurden sie in Stuttgart beheimatet. Zwei befanden sich im Einsatz, der dritte diente als Reserve. Mitte 1998 wurden die Wagen in Basel Bad Bf beheimatet und in einem zweitägigen Umlauf im D 350/351 zwischen Basel und dem Ostseebad Binz auf der Insel Rügen eingesetzt. Bis auf die beiden Messwagen, die auch 2024 im Einsatz stehen, sind heute alle übrigen Wagen ausgemustert und verschrottet.

Michael Dostal

Der ABvm²²⁷ mit der Nummer 61 80 30-70 002-4 wurde nach seiner Ausmusterung 1983 in den Messwagen Dienst mzf^{721.1}, Nummer 99 80 93-60 009-1 umgebaut. Als 721 201 wartet er in am 27. November 2023 in Stuttgart Hbf auf seinen nächsten Einsatz Michael Dostal



■ Die SBB-Elektrolokomotive Re 4/4^I 427 von Märklin und deren Original

Schweres Modell trotz leichtem Vorbild

Ab 1950 bereicherte eine Re 4/4^I der zweiten Bauserie das Märklin-Programm. Es gab mehrere Evolutionsstufen: von der RE 800 (links) über die RES 800 (rechts) hin zur RET 800/3014 (mittig)

Oliver Strüber



Ab 1946 beschafften die Schweizerischen Bundesbahnen moderne Drehgestell-Elloks mit einem Gewicht von unter 60 Tonnen für den Schnellzugverkehr. Schon 1950 erschien von Märklin das erste Modell der Re 4/4^I – selbstverständlich in bewährter schwerer Ganzmetall-Ausführung und sogleich in der modernsten Variante des Vorbilds

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

Re 4/4^I 427

Insgesamt 50 Drehgestell-Schnellzugloks vom Typ Re 4/4 stellten die SBB zwischen 1946 und 1951 in Dienst. Dabei steht das „R“ für „Rapid“, das „e“ für „elektrisch“ und „4/4“ weist darauf hin, dass alle vier Radsätze angetrieben werden. Die neuen Fahrzeuge erschienen in zwei Varianten: Die erstgebauten Loks 401 bis 426 wiesen Vielfachsteuerung, elektrische Widerstandsbremsen und Übergangstüren an den Stirnseiten für das Bahnpersonal auf, schließlich sollten die Loks auch vor Wendezügen – in der Schweiz Pendelzüge genannt – eingesetzt werden. Ab 1949 wurde eine zweite Serie mit den Loks 427 bis 450 gefertigt, die sich in mehrfacher Hinsicht optisch und technisch von ihren Vorgängerinnen unterschieden. Für sie stand nicht der Pendelzug-, sondern vielmehr der Schnellzugverkehr auf dem Programm, daher konnte auf einige Einrichtungen verzichtet werden. So wiesen die Loks der zweiten Serie deutlich rundere Stirnseiten ohne Übergangseinrichtungen auf. Die neue Seitenwandgestaltung mit nur noch einer Reihe Lüftungsgittern und dazwi-

schengesetzten Maschinenraumfenstern ließen die Loks moderner wirken. Auch auf Rekuperationsbremse und Vielfachsteuerung wurde verzichtet. Mit einer Achslast von unter 15 Tonnen waren diese Elloks vielseitig einsetzbar, und bei Kombination der Lok mit den modernen Leicht-schnellzugwagen der SBB reichte auch ihre Leistung von rund 2.500 PS auf Strecken mit nicht zu starken Neigungen aus. So überzeugten die Maschinen schon bald im Schnellzugdienst im Mittelland, so auf den Linien Zürich – Genf und Luzern – Schaffhausen. Und etwas ganz Ähnliches sollte auch ein entsprechendes Modell können – so zumindest der Wunsch nicht nur Schweizer Modellbahner und -hersteller.

Schweizerin aus Göppingen

Einer dieser Hersteller war Märklin. Mit dem „Schweizer Krokodil“, der Ce 6/8 der SBB, hatten die Göppinger schon 1947 ihr Können bewiesen. Was sie so kurz nach dem Krieg bewogen hat, ein solches Modell auf den Markt zu bringen, lag klar auf der Hand: Die Schweiz war ein wichtiger

Exportmarkt, auf dem man die hauseigenen Produkte in den frühen Nachkriegsjahren gut an die Kunden bringen durfte, denn der heimische Markt konnte erst nach der Währungsreform langsam wieder bedient werden. Der Erfolg, den Märklin dort mit seinem „Krokodil“ CCS 800 feiern konnte, war so groß, dass die Marke und ihr hauseigenes Stromsystem fortan eine gewichtige Rolle auf dem Schweizer Markt spielen sollten. Da bot sich ein Modell der modernsten SBB-Ellok geradezu an, der bald darauf auch passende Reisezugwagen folgen sollten. Im März 1950 wurden die ersten Handmuster der Re 4/4^I mit der Artikelnummer RE 800 auf der Nürnberger Spielwarenmesse vorgestellt. Und diese Muster zeigten sich ganz aktuell, nahm sich Märklin doch nicht eine der Loks der ersten Serie mit Stirnwandübergängen, sondern die brandneue erste Lok der zweiten Serie zum Vorbild, die Re 4/4 427. Sie wurde 1949 unter der Fabriknummer 4006 bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur gebaut und schließlich am 4. April 1950 von den SBB übernommen.

Technische Daten zur Re 4/4' 427 der SBB

Achsfolge	Bo'Bo'
Länge über Puffer	14.900 mm
Treibraddurchmesser	1.040 mm
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Stundenleistung	1.850 kW
Leistungsübertragung	BBC-Federantrieb
Lokreibungsmasse	57 t
Achslast	14,5 t

Antrieb auf vier Radsätze

Mit dieser modernsten Vorbildbauform war man bei Märklin bestens aufgestellt und spendierte der neuen Modelllok neben einem wohlgeformten, schweren Ganzmetallaufbau auch gleich die aktuellste Antriebstechnik, die wie beim Vorbild auch in Modell zu einer starken Zugleistung führen sollte. Das bedeutete im Falle der RE 800: vorbildgerechter Antrieb auf alle vier Radsätze mittels Kardanwellen vom Mittelmotor aus – eine ebenso zugkräftige wie aufwendige Lösung, die das Modell mit einem Einstandspreis von 70 D-Mark für das Jahr 1950 verhältnismäßig teuer machte. Zum Vergleich: Die in jenem Jahr ebenfalls neu vorgestellte E 44 kostete als SE 800 40 DM, die schwere Güterzuglok der Baureihe 44 als G 800 sogar 75 DM, die CCS 800 mit einem ähnlichen Antrieb lag mit 90 DM nochmals deutlich darüber. Dafür hatte die als „Super-Modell“ angebotene RE 800 im Gegensatz zur E 44 beidseitig drei funktionsfähige Stirnlampen mit automatischem Schweizer Lichtwechsel 3/1 und Fernsteuerung für Vor- und Rückwärtsfahrt. Ein zusätzlicher roter Schalthebel ermöglichte aber auch das Umschalten der Fahrtrichtung von Hand.

Die Drehgestelle entsprachen weitgehend der Vorbildbauform, dahinter verbargen sich rote Speichenräder, obwohl diese beim Vorbild schwarz waren. Die Trittleitern und die an beiden Lokfronten umlaufenden Griffstangen waren aus dünnem Draht eingesetzt. Auf dem Dach saßen zwei „neuzeitliche Stromabnehmer“, wie sie der Märklin-Katalog von 1950 nannte. Die SBB/CFF-Beschriftung war erhaben ausgeführt, dazu gab es mittig an den Lokseiten ebenfalls erhabene Schilder mit dem MÄRKLIN-Schriftzug auf der einen bzw. „Germany“ auf der anderen Seite und darunter jeweils der Artikelnummer RE 800. Letzteres Schild war zunächst schwarz lackiert, was aber schon zwei Jahre darauf im Rahmen der Modellpflege wegfiel; damit stand RE 800 fortan auf grünem Grund. Den passenden Fernreizzug dazu hatte Märklin ab 1951/52 in Form der neuen Leichtstahlwagen 348/1 mit per Drehknopf zu öffnenden Türen sowie 348/2 und -/4 im Angebot.

Die vereinfachte Schwesterlok

Wie erwähnt, machte der gut durchdachte und zweifellos voll funktionsfähige Allachsantrieb die RE 800 teuer. Die Absatzzahlen blieben offen-



Im Juli 1985 zieht Re 4/4' 10027 den 8825 zwischen Schaffhausen und Rorschach Georg Wagner



1950 wurde die RE 800 mit Allachsantrieb bei Märklin als Neuheit vorgestellt, war mit einem Preis von 70 D-Mark aber ein recht teures HO-Modell (links). 1952 wurde ihr die günstigere und antriebsseitig sowie optisch abgespeckte RES 800 zur Seite gestellt (r.)

sichtlich hinter den erhofften Umsätzen zurück. Märklin reagierte und stellte seiner RE 800 im Jahre 1952 eine deutlich vereinfachte Schwesterlok an die Seite: die RES 800. Mit nur noch 53 DM gegenüber der inzwischen für 75 DM offerierten RE 800 war sie erheblich preisgünstiger. Bei der vereinfachten Schwesterlok wurden nur noch die beiden mittleren Radsätze von einem Standardmotor angetrieben – ähnlich wie bei der E 44.

Damit wurde aus der bisherigen Bo'Bo' eine geschickt getarnte 1'Bo1', der man die neue Achsfolge von außen nicht ansah. Auf dem hinteren Treibradsatz waren bei ihr Plastikreifen, ab 1953 Haftreifen angeordnet. Und auch optisch hatte man das Modell abgespeckt. So gab es nur noch auf einer Seite „in Richtung Vorwärtsfahrt“ drei leuchtende Stirnlampen, während auf der anderen die Lampen lediglich silbern lackiert waren. Damit entfiel natürlich der automatische Lichtwechsel. Änderungen gab es auch am Dach, wo jetzt mittig eine Schraube zur Gehäusebefestigung saß. Vorn gab es bei der RES 800 zudem nur noch eine Haken- statt einer Bügelkupplung.

Gleichzeitig veränderten sich auch die Anschriften: Die erhabenen Tafeln in der Mitte der Seitenwände wurden im Format etwas kleiner, statt „MÄRKLIN“ bzw. „Germany“ stand jetzt beidseitig der Herstellername und darunter die neue Bezeichnung RES 800. Die einseitig darunter angebrachte große Anschrift „20 VOLT“ unterhalb der Artikelnummer wurde durch ein deutlich kleineres „20 V“ ersetzt. Und erstmals durfte die Re 4/4' auch ihre Nummer 427 vorn an den Fronten und an den Seiten oben zwischen den Maschinenraumfenstern tragen.

Obendrein gab es ab jenem Jahr auch zwei neue Zugpackungen mit der RES 800 und entweder vier oder drei der neuen SBB-Leichtstahlwagen sowie einem Schienenoval zum Preis von 112 bzw. 97 DM (848/4 bzw. -/3). Doch ganz so anspruchslos, wie man sich das in der Märklin-Vertriebsabteilung dachte, sollte sich das Publikum doch nicht erweisen. Die jetzt nur noch einseitige Beleuchtung bei der RES 800 war wohl doch des Sparens zu viel. Wirklich gut verkaufte sich nämlich auch die RES 800 nicht.



Vergleich der Fronten: Ellokkmodell RE 800 mit beidseitig drei Stirnlampen und Schweizer Lichtwechsel (links), die Rückseite der RES 800 mit auf dieser Seite lediglich angedeuteten Lampen, aber schon der Betriebsnummer 427 an der Front (Mitte) und die Artikelnummer RET 800 mit wieder beidseitig drei Stirnlampen, aber nur noch einfachem Lichtwechsel

Umbaumodelle in Kleinserie

Richtige und falsche TEE-Lokomotiven

Der Umstand, dass bei den SBB ab 1972 in TEE-Farben lackierte Re 4/4' der zweiten Bauserie die Züge „Bavaria“ und „Rheingold“ bespannten, führte auch bei Modellbahnern zu entsprechenden Begehrlichkeiten. Die Schweizer Minirex AG, eigentlich ein Verlag für Eisenbahn-Literatur, ließ daher 1974/75 auf der Basis des Bausatzmodells 3914 in Eigenregie in einer Fachwerkstatt TEE-Loks anfertigen, die gegenüber dem Märklin-Modell signifikante Änderungen aufwiesen, etwa eine geänderte Frontbeleuchtung und – als wichtigstes Kriterium – die für eine TEE-Lok richtige Betriebsnummer 10046. Hierfür wurden alle erhabenen Anschriften und Schilder der 3914 entfernt und

an ihrer Stelle die entsprechende neue Beschriftung aufgedruckt. Lieferbar war das Modell sowohl in regulärer Wechselstrom- als auch in Gleichstrom-Ausführung (2046/2246). Darüber hinaus gab es auch eine in gleicher Weise „aufgefrischte“ grüne Re 4/4' als 10045 (2045/2245). Insgesamt 300 Loks wurden auf diese Weise produziert. Mit deutlich weniger Aufwand ging der Nürnberger Spielwarenhändler Schweiger zur etwa gleichen Zeit das Thema Re 4/4' in TEE-Farben an: Als Basis diente auch hier der Teilesatz 3914, doch ließ man es bei einer Neulackierung ohne Veränderung der Betriebsnummern bewenden. Die Stückzahl war allerdings sehr gering. OS



Vom Nürnberger Modellbahnfachhändler Schweiger gab es in den 1970er-Jahren eine Kleinserien-Re 4/4' in TEE-Farbgebung. Als Basis diente der Märklin-Teilesatz 3914, dessen Aufbau lediglich rot/beige lackiert wurde, aber die nun falsche Betriebsnummer 427 behielt

Oliver Strüber

Erst im dritten Anlauf zum Erfolg

In Göppingen machte man sich Gedanken, wie man den Verkaufszahlen der Re 4/4' doch noch auf die Sprünge helfen könnte. Die Lösung war ebenso einfach wie naheliegend: Zum Katalogjahr 1954 wurden RE 800 und RES 800 durch die neue RET 800 ersetzt. Mit dem Antrieb auf beiden mittleren Radsätzen führte sie die Tradition der RES 800 fort, doch statt zweier kurzer Klapp-Skischleifer vorn unter den „Drehgestellen“ hatte sie einen mittig unter der Lok platzierten langen Schleifer erhalten, wie ihn künftig auch ein Großteil der anderen Märklin-Loks tragen sollte. Wie die RE 800 war die RET 800 beidseitig mit drei Stirnlampen ausgestattet, die mit dem Wechsel der Fahrtrichtung automatisch umschalteten, nun jedoch stets – im Gegensatz zur alten RE 800 – mit allen Lampen, also ohne den typischen Schweizer Lichtwechsel. „Die beliebteste Schweizer Lokomotive“ (so der Märklin-Katalog) hatte in ihrer neuesten Erscheinungsform wieder beidseitig Bügelkupplungen – jetzt in einer etwas kleineren Ausführung. Und selbstverständlich wurde auch die seitliche Aufschrift auf RET 800 geändert. Anfangs war der bei der RES 800 eingeführte Dachpfeil noch rot hervorgehoben, später entfiel dessen Lackierung.

Mit diesen Änderungen kam die Re 4/4' im Märklin-Programm endlich zum Erfolg. Kein Wunder, war die RET 800 mit hierzulande 52 DM sogar noch eine Mark günstiger als ihre Vorgängerin. Größere Nachbesserungen an der Konstruktion waren in den Folgejahren nicht mehr nötig, es blieb bei kleineren Veränderungen: So wurden ab 1957 auf beiden Seiten neue RELEX-Kupplungen verbaut. Seit jenem Jahr lautete die neue Artikelnummer im Rahmen der Umstellung auf ein rein numerisches, vierstelliges System nun 3014, ohne dass dies jedoch Änderungen am Gehäuse nach sich zog.

Auch die Vorbildlok sollte wenig später ihre Nummer ändern: So stellte die SBB ab 1960 ihr

Re 4/4^I 427

Hersteller mechanischer Teil	SLM Winterthur
Hersteller elektrischer Teil	BBC/MFO (Oerlikon), SAAS (Secheron)
Fabriknummer/Baujahr	4006/1949
Anlieferung/Abnahme	1950
Stationierungen	
erstes Heimatdepot	Zürich
letztes Heimatdepot	Basel
Ausmusterung	31. März 1997



Ab 1957 wurde die RET 800 unter der neuen Artikelnummer 3014 verkauft. In den 1960er-Jahren erhielt sie dann den schönen „Bilderkarton“, der heute nur noch selten in einem guten Zustand anzutreffen ist

Oliver Strüber (4)

Bezeichnungssystem auf fünfstellige Nummern um, die aber erst im Rahmen von Revisionen auch außen an den Loks angebracht wurden. Aus der 427 wurde am 30. März 1962 die 10027. Im Rahmen der Neubeschaffung einer moderneren Nachfolgebauart wurde ab 1964 aus der bisherigen Re 4/4 die Re 4/4^I, während die kantigeren Neubauten als Re 4/4^{II} in Betrieb gingen.

Die weiteren Änderungen an Märklins 3014 sind schnell aufgezählt: Ab 1961 verbaute man in Göttingen Kunststoff-Zahnräder, ab 1965 war das Dach silbern statt silbergrau lackiert. In jenem Jahr hatte die Re 4/4^I schon hauseigene Konkurrenz in Form der seit 1964 gefertigten sechsachsigen Ae 6/6 bekommen (3050), gegenüber der sie zwar nicht alt, aber doch ein wenig in die Jahre gekommen wirkte. Bis 1967 wurde sie im regulären Katalogprogramm angeboten, dann durfte sie in den wohlverdienten Ruhestand gehen.

Nicht mehr ganz so schnell

Die neuen Re 4/4^{II} und zuvor auch schon die neu gelieferten Triebwagen der Reihe RBe 4/4 machten den rundlichen Re 4/4^I in den 1960er-Jahren nach und nach ihre angestammten Reviere im Schnellzugsdienst streitig. Und dennoch gab es nach wie vor hochwertige Einsätze: So zählten jahrelang Dienste vor den TEE-Zügen „Rheingold“ und „Bavaria“ auf schweizerischen Gleisen zu den Aufgaben der Re 4/4^I der zweiten Bauserie. Anfangs mit kleinen, einfach zu montierenden TEE-Schildern an der Front für diese Leistungen herausgeputzt, wurden 1972 vier Loks sogar in TEE-Farben lackiert (siehe Kasten). Unsere 427 bzw. 10027 gehörte aber nicht dazu.

Dafür konnten Wechselstrom-Bahner Märklins 427 seit 1972 erneut erwerben, wenn auch nicht offiziell über den Hauptkatalog, sondern nur etwas versteckt über die Händler-Ersatzteillisten. Unter der Artikelnummer 3914 wurde dort bis 1980 ein Teilesatz angeboten, der all das beinhaltete, was man für den Zusammenbau einer voll funktionsfähigen Re 4/4^I benötigte; weggefallen war lediglich der Handschalthebel für das Um-



Dort, wo bei der RE 800 (vorn) mittig noch die Andeutung eines Erregerwiderstands für die elektrische Bremse saß, befand sich bei der RES 800 und der RET 800 eine Schraube für die Gehäusebefestigung. Dafür hatte die RE 800 noch keinen roten Warnpfeil



Links die RE 800 mit vier angetriebenen Radsätzen, in der Mitte die vereinfachte RES 800 und rechts die RET 800/3014 mit großem Skischleifer in der Mitte

schaltrelais. Nur wenige Modellbahner dürften sich einen solchen Teilesatz gekauft haben, doch sahen versierte Fachhändler darin ein lukratives Geschäftsmodell, konnten doch den Kunden auf diese Weise „neue“ Modelle als „besondere Gelegenheit“ oder „Sammlerstück“ angeboten werden. Der einzige Unterschied zu den bisherigen Fertigmodellen bestand in den unlackierten Radspeichen der Teilesätze. Und mindestens zwischen 1977 und 1984 wurde eine ab Werk fertig zusammengebaute 3014 sogar noch einmal regulär im Schweizer Handel angeboten, hauptsächlich in den Filialen von Franz Carl Weber (FCW) und zuletzt für 149 CHF. Diese hatte dann auch wieder rot lackierte Radsätze wie die vorherigen Serienmodelle, aber nur noch die damals aktuelle orange/blau Verpackung mit großem Sichtfenster und seitlichen 3014-Aufklebern statt des schönen Bilderkartons der letzten Serienmodelle.

Der Abstieg der einst so stolzen Re 4/4^I bei den SBB ging unterdessen auch in den 1970er- und 1980er-Jahren weiter voran: Immer häufiger waren sie nur noch vor Regionalzügen sowie im Rangierdienst zu beobachten. Einsätze im Güterzugdienst blieben hingegen selten, dazu

waren die Loks zu leicht und zu leistungsschwach. Planmäßige Einsätze gab es noch vor leichten Postzügen, auch als Vorspannlok diente die 427 gelegentlich. Seit dem 22. Januar 1987 durfte sie sich nach einer Hauptrevision R3 über den neuen SBB-Anstrich in Feuerrot freuen.

Schließlich fiel die Lokomotive wie die meisten Kolleginnen der großen Ausmusterungswelle der 1990er-Jahre zum Opfer. Am 31. März 1997 wurde die Maschine 10027 als eine der letzten ihrer Bauserie aus dem SBB-Bestand ausrangiert. Im Gegensatz zu immerhin zwölf erhalten gebliebenen Re 4/4^I wurde die Lok bald darauf zerlegt. Dieses Schicksal drohte den meisten der Märklin-Loks nicht: Noch immer drehen sie zur Freude ihrer Besitzer zuverlässig ihre Runden auf analogen Anlagen. Inzwischen hat sich Märklin auch der Vorgängerin Re 4/4^I der ersten Bauserie mit Stirnwandübergängen angenommen. Wirklich bekannt gemacht haben die damals modernste SBB-Ellok – zumindest unter Modellbahnern hierzulande – jedoch die alten Märklin-Modelle RE 800, RES 800 und RET 800. Ein schöner Erfolg für ein schönes Ellokommodell!

Oliver Strüber/Martin Weltner

■ Nach den FREMO-HO-Normen gebaute Bundesbahn-Module

Klappernde Mühle

am rauschenden Bach



*FREMO*module waren immer mal wieder Thema an dieser Stelle, ja sogar Inhalt einer längeren Beitragsfolge vor sieben Jahren. Auch unser Leser Soenke Janssen hat sich diesen Normen verschrieben und inzwischen ein stattliches HO-Modul-Arrangement zusammengestellt, das unsere Folge mit Anlagenporträts zum DB-Jubiläum eröffnet

Nachdem meine ersten Module nach der FREMO-AC-Norm fertiggestellt waren (siehe *em* 1, 6 und 11/22 sowie 3/23), stellte ich schnell Überlegungen hinsichtlich einer Fortsetzung an. Im Keller schlummerte noch ein originalverpackter Mühlen-Bausatz von Faller, den ich mir gut in Szene gesetzt vorstellen konnte. Im Schwarzwald-Urlaub wurden schließlich Ideen und Impressionen gesammelt, sodass auf einem Stück Pappe erste Skizzen im Maßstab 1:1 erfolgten. Parallel entstand aus ABS-Platten und -Profilen eine Blechträgerbrücke. Dargestellt werden sollte ein überbrückter Talein-

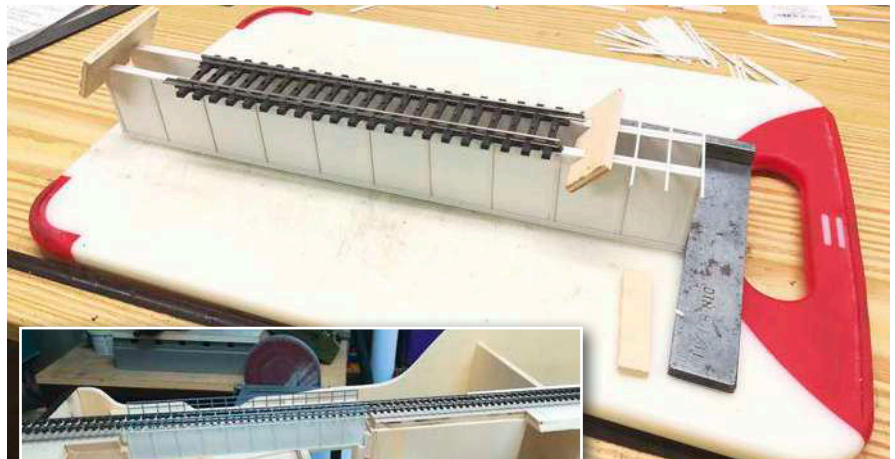
schnitt irgendwo im Mittelgebirge. Unterhalb der Brücke kreuzen Landstraße und Bachlauf, in einem Bogen des Baches liegt die Mühle. Dieser gegenüber, auf der anderen Seite der Bahnbrücke zweigt von der Landstraße ein Forstwirtschaftsweg ab, der sich in einem Bogen auf das Niveau der Bahngleise windet, um sich dann von diesem abzuwenden und weiter an Höhe zu gewinnen. Oben am Bahngleis fand noch eine kleine Kapelle ihren Platz. Das Ganze wird von einem Tannenwald umrahmt. Die Länge des Moduls beträgt übrigens 94,5 Zentimeter, sodass es quer in einem Pkw-Kofferraum transportiert werden kann.

Als Abschlussstücke wurden FREMO-Modulköpfe B96 des Anbieters Willi Winsen spiegelverkehrt verbaut. Der weitere Grundrahmen und die Querspannten bestehen ebenfalls aus zwölf Millimeter dickem Sperrholz, was dem Modul eine gute Grundstabilität verleiht. Das Trassenbrett ist zehn Millimeter stark. Nachdem der Grundrahmen zusammengebaut war, konnten die Konturen des Geländes aufgezeichnet und anschließend mittels Stichsäge herausgeschnitten werden. Da das Bachbett mehrere kleinere Kaskaden aufweisen sollte, wurde es aus unterschiedlichen Holzbrettchen zusammengestückelt. Die Landstraße entstand wie

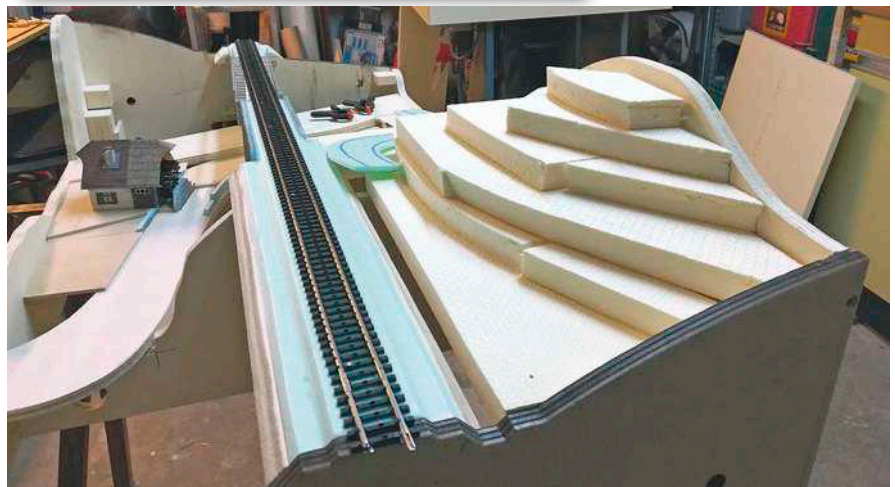
Brücken-Modul



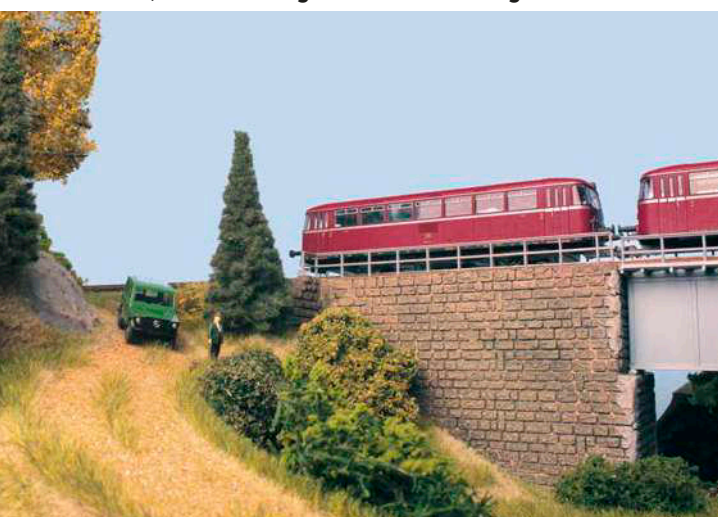
Mit einer kurzen Übergabe rollt die DB-Tenderlok 94 1343 über die Stahlträgerbrücke des nach FREMO-Norm gebauten H0-Moduls



Die drei verschiedenen Baustadien zeigen die Konstruktion der Stahlträgerbrücke aus Kunststoffplatten und -profilen, das Einpassen dieser Brücke in das vorbereitete Modul sowie die Berghang-Gestaltung mittels Styrodurplatten



Nahe des linken Brückenwiderlagers kreuzt ein Forstweg die Bahn, doch Triebwagen und Auto halten gebührend Abstand



Blick von der anderen Modulseite mit dem auf die Mühle zulaufenden Bach und einem Wanderer am Straßenrand

Soenke Janssen (6)





Um den Schattenbahnhof optisch von den gestalteten Modulen abzugrenzen, wurde dieses Tunnelmotiv gebaut und mit einer Landmaschinenwerkstatt ausgestattet

das Trassenbrett der Bahn aus einem durchgängigen Stück Sperrholz. Zusätzlich zum Trassenbrett wurde der Bahndamm aus zwei Lagen Trittschalldämmung gestaltet, die entsprechend dem gültigen Profil für Bahndämme um 45 Grad abgeschrägt sind. Nachdem der Rohbau abgeschlossen war, wurden die Brückenköpfe und die Brücke in den Bahndamm eingepasst.

Brückenprojekt im Eigenbau

Die Brücke entstand komplett im Selbstbau, denn die Modelle der Zubehörhersteller haben entweder zu wenig Spannweite oder die Kombination von mehreren Bausätzen lässt den Preis in die Höhe schnellen. Grundbaustoff für die Brücke bildeten Polystyrolplatten für die Langträger und -profile für alle Nahtstellen. Zur Aufnahme des Gleises und der seitlichen Laufwege wurden Profile quer verklebt und mittels eines L-Profils abgeschlossen. Dieses dient auch als Halterung für das Geländer aus dem Auhagen-Sortiment. Die Laufwege entstanden aus 1,2 Millimeter starken Lindenleisten, in die in regelmäßigem Abstand die Stöße eingeritzt wurden. Für die Brückenköpfe wurden auf einer Unterkonstruktion aus Holz Faller-Mauerplatten aus Styrodur geklebt.

Für die eigentliche Geländemodellierung kamen zwei verschiedene Techniken zum Einsatz: zum einen das klassische Gittergewebe mit Gips- oder



Pappmachee-Überzug, zum anderen im Bereich des Forstweges geschichtetes Styrodur, das mit dem Messer in Form gebracht und dünn mit Gips überzogen wurde. Nachdem das komplette Gelände modelliert war, wurde alles mittels Abtönfarbe gestrichen. Im Bereich der Mühle wurden kleine Mauern eingepasst. Den Bachlauf habe ich grün eingefärbt, mit Sanden und Steinchen gestaltet und mit Woodland-Scenics-Kunstharz ausgegossen. Auf dem Bahndamm liegt übrigens eingeschottertes Märklin-K-Flexgleis.

Als nächster Arbeitsschritt kam der Elektrostat zum Einsatz. Der Grundbegrünung aus kurzem Wintergras folgten stellenweise aufgetragene lange Grasfasern. Den Abschluss bildeten vereinzelt aufgetragene Blüten. Mittels mit feinen

Flocken gesupertem Islandmoos wurden einige Büsche gestaltet und entlang des Wirtschaftsweges Farne und Goldrute gesetzt. Weitere Büsche aus unterschiedlichem Flor ergänzen die Vegetation. Im Bereich des Waldes wurden Tannen aus dem Faller-Sortiment verwendet, die einen zusätzlichen Überzug mit kurzen, dunkelgrünen Grasfasern erhielten. Als Bäume nutzte ich Heki-Rohlinge, die entsprechend gebogen oder gekürzt und anschließend mit kurzen Fasern überzogen wurden.

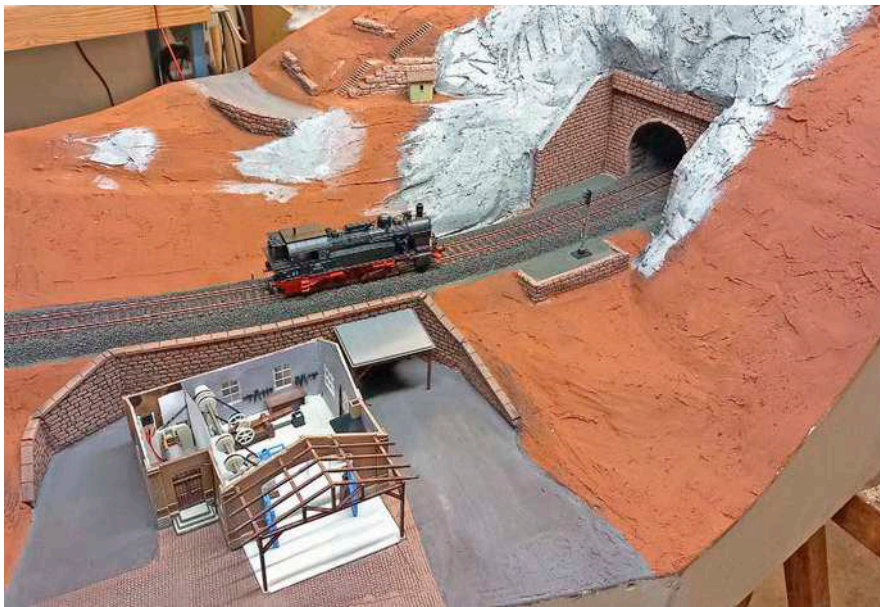
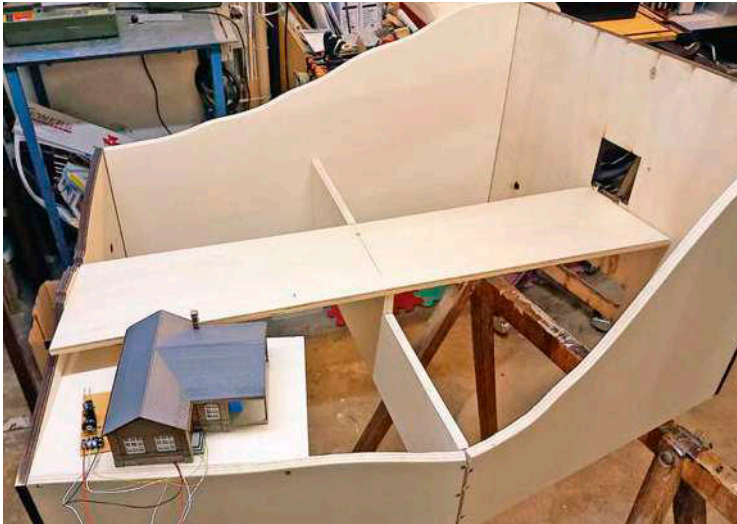
Historische Mühle als Gasthof

Für die Mühle stand der Faller-Bausatz 131233 zur Verfügung. Die Auflage des Mühlrades wurde passend zu den anderen Mauern am Bachlauf aus Faller-Mauerplatten nachgebildet

Tunnel-Modul

Diese zwei Baubilder zeigen die Entstehung des Moduls mit Tunnelportal, Signal sowie Werkstatt samt Inneneinrichtung mit einigen motorisch angetriebenen Werkzeugmaschinen

Soenke Janssen (4)



und patiniert. Der kleine Laufsteg am Wehr entstand aus Lindenleisten und Teilen aus der Restekiste. Der Antrieb des Mühlrads erfolgt über den bekannten Faller-Bastelmotor und ist über einen an der Seite des Moduls eingelassenen Schalter aktivierbar. Zur Ausgestaltung der als Ausflugslokal umfunktionierten Mühle wurden einige Bierzeltgarnituren aufgestellt und einige Sonnenschirme aufgespannt. Leere Getränkekisten, Figuren sowie Flaschen auf den Tischen ergänzen die Gastronomie. Am Wanderweg auf Höhe des Bahndammes befindet sich eine kleine Kapelle auf Basis des Faller-Bausatzes 130235. Im Inneren steht sogar eine brennende Kerze auf dem Altar. Sie entstand aus einem Stück ABS-Rundprofil und einer kleinen SMD-Leuchtdiode. Diese ist über einen zweiten Schalter am Modulrand schaltbar. Vor der Kapelle kommt gerade eine Wandergruppe eines AWO-Ortsvereins vorbei und genießt den Blick auf Bahn und Bachtal. Weiter unterhalb läuft ein Bauer mit seinem Hund den Berg hinauf.

Tunnel Richtung Schattenbahnhof

Dem Brücken-Modul schließt sich ein weiteres FREMO-genormtes Anlagensegment an: ein Tunnel-Modul als optische Trennung zum angrenzenden Schattenbahnhof. Neben einem

attraktiven Tunneleingang waren hier ein wenig Landschaft und auch wieder eine Knopfdruckaktion für Anlagenbetreiber eingeplant. Zuerst wurde eine Landmaschinenwerkstatt von Faller gebaut und mit Maschinen ausgestattet, die von den Zuschauern per Knopfdruck in Bewegung gesetzt werden können. Vor dem Tunneleingang fand noch ein Erbert-Nebenbahnsignal samt Fernsprechkasten Platz, das die Funktion eines Blocksignals übernimmt und ebenfalls manuell geschaltet werden kann.

Als Modulköpfe wurde zum einen wieder das Profil B96 genutzt und als Tunnelabschluss das FREMO-Tunnelprofil. Die Struktur des Berges und der ansteigenden Landschaft erfolgte mittels verschieden starker Styrodurplatten, die mit Messer und Säge so lange bearbeitet wurden, bis ein grober Geländeverlauf entstanden war. Als Zwischenschritt habe ich Mauerplatten für die Stützmauern des Bahndammes, des Signals, des Tunnels und der Rebhänge zugeschnitten. Abschließend wurden sämtliche Flächen mit Rotband-Haftputz überzogen und gleichzeitig Felsstrukturen im Bereich des Tunnels mittels Stechbeitel herausgearbeitet. Als Fahrbahn wurde Piko-A-Flexgleis verwendet und darauf ein Mittelleiter von Weichen-Walter verlegt. Das Einschottern erfolgte mit einem Faller-Produkt.

Die Bereiche am Weinberg wurden mit einer Quarzsand/Pulverfarben-Mischung abgestreut. Nachdem Unterflock aufgetragen war, ging es an die Bereiche der Wiese, wofür Heki-Wildgras unregelmäßig aufgetragen wurde. Die Weinreben entstanden aus dem Heki-Bausatz 19136. Zusätzlich zu den Reben wurden Stangen mit Seilen und Drähten gesetzt, was die Pflanzen stabilisiert. Neben mehreren kleineren Sträuchern habe ich auf dem Platz neben der Schloserei eine große Linde gepflanzt. Im Wald oberhalb des Tunnels stehen wieder die gesuperten Faller-Tannen. Am Weinberg wurde aus Teilen der Restekiste ein Kreuzifix aufgestellt. Auf der Bank davor hat es sich ein Pärchen bequem gemacht. Und durch den Weinberg wandert eine junge Familie mit Kindern und erfreut sich am Bahnverkehr unten am Tunnel. Soenke Janssen

Messe-Tipp Mitte April

Auf zur Intermodellbau!

Wer neugierig auf diese Modulanlage geworden ist, sollte sich den Termin 18. bis 21. April 2024 vormerken, wo neben zahlreichen anderen Anlagen aus verschiedenen europäischen Ländern und in diversen Nenngrößen auch das hier in Ausschnitten porträtierte HO-Modul-Arrangement von Soenke Janssen zu sehen sein wird. Die Messe hat zwischen 9 und 18 Uhr geöffnet, sonntags jedoch nur bis 17 Uhr. Der Eintritt kostet



14,50 Euro für Erwachsene und 6,50 Euro für Kinder; zudem gibt es Ermäßigungen und Mehrtageskarten zu reduzierten Preisen. Alle Informationen zu den Ausstellungen und Themen rund um das Hobby Modellbau sowie zu den Anreisemöglichkeiten sind zu finden unter www.intermodellbau.de PM



Märklin/Trix HO: Das neue US-Modell hat eine enorme Zugkraft

■ GE ES44AC in HO von Märklin/Trix

Formneue US-Diesellokomotive

In regelmäßigen Abständen erfreuen die Göppinger Konstrukteure die Fans von US-Bahnen mit neuen Modellen. Derzeit ausgeliefert wird die formneue Güterzuglok ES44AC von General Electric. Das im Vergleich zu deutschen Dieselloks recht groß wirkende Märklin- (Artikelnummer 38440) bzw. Trix-Modell (25440) für je 489 Euro ist dementsprechend mit 736 Gramm auch ein richtiges Schwergewicht. Das Fahrverhalten des Sechssachsers ist in allen Geschwindigkeitsbereichen ausgeglichen und die Höchstgeschwindigkeit mit 134 km/h gut eingestellt. Gleiches gilt auch für die Betriebsgeräusche und auszulösenden Sounds, die in angenehmer Lautstärke erklingen. Der Mittelmotor treibt über Kardan jeweils die äußeren

Radsätze beider Drehgestelle an. Die beiden mittleren sind federnd und kippbar gelagert. Die innen liegenden vier Räder sind mit Haftreifen bestückt. Bei unserem Zugkraft-Test

1.200
Millimeter Bremsweg
benötigt das Modell aus v_{max}

rissen bei angezeigten 3,7 Newton die NEM-Kupplungen aus ihrem Schacht – was uns bei unseren Loktests zuvor noch nie passiert ist. Mit dieser Zugkraft ist es möglich, jeden Güterzug auch über längere Steigungsabschnitte zu ziehen. Wer optisch für seine US-Züge zwei Maschinen benötigt, findet ein weiteres Modell (38441) mit anderer Betriebsnummer im Märklin-Sortiment.

Technisch hat man die Diesellok mit serienmäßig eingebautem Rauchge-

nerator samt dynamischem Rauchausstoß, Führerstands- und Betriebsnummern-Beleuchtung, Fernlicht und vielen weiteren Lichtfunktionen ausgestattet.

Zusätzlich erklingen aus dem Lautsprecher u. a. verschiedene Signalhorn-töne, die Hornsequenz vor einem Bahnübergang, Glocke, mehrere Dialoge des Kabinenfunks sowie die üblichen Betriebsgeräusche wie Druckluft ablassen, Sanden, Abkuppeln, Diesel nachfüllen, Lüfter, Türen schließen oder Bremsenquietschen. Eine weitere Funktion kombiniert das erklingende Horn vor einem Bahnübergang mit den blinkenden unteren Spitzenlichtern.

Attraktives Design

Optisch gibt die Diesellok der Union Pacific Railroad (UP) in der gelben Grundfarbgebung mit grauem Dach den aktuellen Betriebszustand wie-

der. Auffallend an der Lok 7495 ist die große und perfekt mehrfarbig aufgedruckte, im Wind wehend dargestellte US-Flagge an beiden Lokseiten. Die geräumigen und gut einsehbaren Führerstände sind komplett nachgebildet. Der Lokführer erreicht sie über die langen, mit Geländern gesicherten Umläufe. Die Aufstiegstrepfen sind an der optisch komplett anders gestalteten Rückseite angebracht. Jede der fünf Stufen ist mit einem weißen Warnstreifen bedruckt. Im Dachbereich fallen die großen Lüftungsgitter mit den sichtbaren Ventilatoren auf. Außerdem gibt es dort zahlreiche Gravuren, Anhebeösen und sogar farbige Piktogramme.

Wer an der Front keine Kupplung benötigt, kann den beiliegenden Schienenräumer ohne die große Kupplungsausnehmung montieren. Ebenso ist es möglich, Klauenkupplungen und Brems Schlauch-Attrappen zu montieren. MM

Auffällig an den beiden unterschiedlich geformten Stirnseiten sind die langen Aufstiegstrepfen und zierlichen Geländer



■ Roco H0

Gasturbinenzug mit IC-Logo

Die mangelnde Leistung des dieselgetriebenen VT 11⁵ führte 1971 zum Umbau von vier Triebköpfen auf Gasturbinenantrieb. Dieses hat Roco nun auch mit dem Modell vollzogen, das nun durch die großen Lufteinlässe vor dem Führerhaus auffällt, die im Original die Turbine mit Luft versorgten. Die Vorbilder der Baureihe 602 wurden allerdings aufgrund ihrer Unwirtschaftlichkeit bereits 1978/79 von der DB ausgemustert. Lediglich der Triebkopf 602 003 ist für museale Zwecke

erhalten geblieben (siehe *Im Fokus* in *em* 12/21). Das vierteilige Set (Artikelnummer 7700002/399,99 €) enthält den mit fünfpoligem Motor ausge-

statteten Triebkopf 602 002, den antriebslosen 602 004 sowie einen Abteil- und einen Großraumwagen. Erstmals sind eine PluX22-Schnitt-

Roco H0: Triebkopf der Baureihe 602 mit großen „Ohren“

stelle eingebaut und LED-Spitzenlichter eingesetzt. Zur Erweiterung ist ein Set mit vier Mittelwagen (6200003/219,90 €) erhältlich. *MM*

■ Minitrix N

Ellok-Baureihe 143 der DB AG



Minitrix N: formneue 143 007

Als Neukonstruktion stellen die Göppinger die Ellok 143 007 der DB AG (Artikelnummer 16431/319 €) vor. Das ab 1984 gebaute Vorbild wurde vor Güter- und Personenzügen eingesetzt. In der roten Lackierung mit Latz gibt die in Mannheim stationierte Maschine den Betriebszustand ab 1994 wieder. Das überwiegend aus Zinkdruckguss gefertigte Gehäuse ist gut gestaltet und

mit angesetzten Griffstangen bestückt. Trotz umfangreicher Digitaltechnik blieb noch ausreichend Platz, um die Führerstände nachzubilden. In der 88 Gramm wiegenden Lok befindet sich neben dem Motor, der alle vier Radsätze antreibt, auch ein Sounddecoder samt Lautsprecher. Außer dem Spitzensignal können die LED im Führerstand zugeschaltet werden. *MM*

■ L.S. Models H0

Nord-Express von Paris nach Russland

Zwei Gepäck-, vier Schlafwagen WL S1 bzw. WLy sowie ein Speisewagen WR bilden den Inhalt des neuen Nord-Express-Sets von 1936 (Artikelnummer MW 1001/929 €). Nach der Abfahrt in Paris fuhr er als Luxuszug L11/12 mit Reichsbahn-Loks von Herbesthal über Aachen, Wuppertal, Hamm, Hannover und Berlin nach Neu Bentschen nahe der polnischen Grenze. Von hier übernahm die PKP den Zug und brachte ihn über Warschau nach Niegoreloje – dem ersten

Bahnhof auf russischem Boden. Die Modelle sind in dünne, blaue Tücher mit dem Wagon-Lits-Logo eingewickelt. Diese edle Aufmachung steht im Gegensatz zur Gebrauchsanweisung, die minimalistisch gestaltet ist.

An den Modellen selbst gibt es nichts auszusetzen: Das CIWL-Logo befindet sich als Messingemblem an den Seiten. Die beiden Gepäckwagen, von denen einer immer als Schutzwagen an die Lok angehängt wurde,

■ Piko H0

IC-Steuerwagen für schnelle Wendezüge

Zu den bereits in *em* 2/24 vorgestellten IC-Wagen kam nun auch der passende Steuerwagen Bpmbdzf^{286.1} (Artikelnummer 58870/119 €) in den Handel. Dem maßstäblichen, 151 Gramm wiegenden Modell mit bis in den Fußraum nachgebildeter Inneneinrichtung liegt eine austauschbare Frontschürze bei, damit im Bereich des Führerstandes eine Modellkupplung eingesteckt werden kann. Ab Werk ist der Pufferträger für den Wendezugeneinsatz komplett mit

den Details des Vorbilds ausgerüstet. Ebenso sind zwei Scheibenwischer einzeln vor den passgenau eingesetzten Scheiben eingesteckt. Unter den hinteren Einstiegstüren können die beiliegenden Trittstufen montiert werden, wenn man Gleisrampen oberhalb von 422 Millimetern nutzt. Wie man den Steuerwagen für den digitalen Gleich- oder Wechselstrombetrieb umbaut und den Funktionsdecoder 56126 anschließt, erklärt die ausführliche Betriebsanleitung. *MM*

Piko H0: Steuerwagen für schnelle IC-Züge *MM* (6)



haben ein aufgedrucktes Logo. Viele Details sind separat angebracht, andere können ausgerüstet werden. Unter den Schlafwagen, bei denen es sich um drei Nachbildungen der später gebauten S1-Wagen aus Stahl handelt, sehen wir neben Berlin und

Riga auch Kopenhagen als Zielbahnhöfe. Drei haben ein rotbraunes Interieur, während der andere, der über elf Doppelabteile verfügt, einen grünen Gang zeigt. Der Speisewagen, der Berlin als Ziel hat, ist ebenfalls sehr detailliert umgesetzt. *GF*

L.S. Models H0: In Deutschland fuhr der Nord-Express unter anderem mit der Baureihe 17¹⁰⁻¹¹ *Guus Ferrée*



■ RhB-Elektrolokomotive als 2m-Modell von Kiss

Modernisierte Ge 4/4^I



Kiss 2m: Als Neukonstruktion gibt es sowohl die Ursprungs- als auch die Umbauversion der Ge 4/4^I

Bereits 2019 hatte Kiss die Ge 4/4^I der Rhätischen Bahn als Metallversion in zehn verschiedenen Ausführungen angekündigt. Zuvor gab es bereits eine Metallversion in der grünen Ursprungsausführung und später noch zwei Serien in einer Kunststoffvariante der grünen und auch der roten Ausführung. Die Ge 4/4^I mit den Betriebsnummern 601 bis 610 wurden 1947 und 1953 ausgeliefert und waren nach den „Krokodilen“ die ersten modernen laufachslosen Loks ohne Stangenantrieb. Sie bewährten sich gut und wurden alle Ende der 1980er-Jahre einer grundlegenden Revision unterzogen. Dabei erhielten sie auch einen größeren Führerstand und die rote Farbgebung. Später wurden die Scheren- gegen moderne Einholmstromabnehmer getauscht, die in 1:22,5 mittels Servo bewegt werden. Über die CV kann die Endlage der Stromabnehmer eingestellt werden.

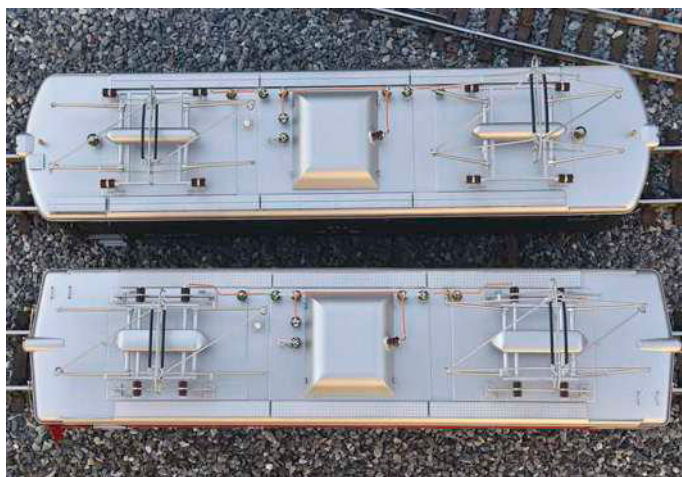
Als maßstäbliche Modelle erschienen alle zehn Betriebsnummern, da-

von vier in der alten grünen Ursprungsausführung und sechs in der roten Umbauversion. Innerhalb der Serie sind weitere Detailunterschiede berücksichtigt worden. Da fiel den eingefleischten RhB-Fans die Entscheidung schwer, was dazu führte, dass manche sich trotz eines UvP von 3.450 Euro zwei oder gar mehrere

Modelle bestellt haben. Nach einigen Lieferverzögerungen sind inzwischen alle Modelle verfügbar. Jedes Drehgestell wird von einem Maxon-Motor über einen Riemenantrieb angetrieben, was dem Modell mit kugelgelagerten Edelstahlrädern gute Fahreigenschaften verleiht. Bei einer Eigenmasse von 6,6 Kilogramm

kann auf Haftreifen verzichtet werden. Die gemessene Zuglast von 1,4 Kilogramm reicht aus, um auch schwere Züge auf der Gartenbahn problemlos ziehen zu können.

Eingebaut ist ein ESU-Sounddecoder der neuesten Generation mit 30 Zusatzfunktionen, deren Belegung bei den grünen bzw. roten Versionen unterschiedlich sind. Neben dem Spitzenlicht sind auch die speziellen Schweizer Lichtfunktionen wie das Warn- und Fahrberechtigungssignal möglich. Auch hat die rote Umbauversion ein schaltbares Fernlicht. Zuglauf- und Bahnhofsansagen im schweizerischen Dialekt sind vorhanden sowie obendrein Kurven- und Weichenquietschen. Eine Besonderheit ist der Smoker. Dieser Rauchentwickler simuliert den Rauchaustritt der Vakuumpumpe. Ausgeliefert wurden die Modelle mit schwarzen LGB-kompatiblen Kupplungen. Jedem Modell sind zwei geschlossene Schienenräumer beigelegt.



Dachansichten der beiden Ge4/4^I

Klaus Himmelreich (2)

KH

■ Roco HO Die erste Dm 3



Roco HO: schwedische Erzlok Dm 3 in der Ursprungsausführung

Nachdem es schon mehrere Modellvarianten der bekannten dreiteiligen Dm 3 gab, die im Original schwedische Erzzüge auf der „Malmbana“ Luleå – Kiruna – Narvik befördern, erscheint von Roco nun erstmals die Ursprungsausführung mit Speichenrädern als

Gleichstrommodell (7500006/419,90 €) bzw. als Digitalvariante mit Sound (751-/752-) für je 545 Euro. Die beiden Lokteile der Vorbildloks waren mit einem Blindwellenantrieb und vier gekuppelten Antriebsachsen mit Speichenrädern ausgerüstet und erhiel-

ten zur Zugkrafterhöhung Ende der 1960er-Jahre ein weiteres, führerstandloses, vierachsiges Mittelteil. In dieser SJ-Ausführung fährt nun die braune Dm 3 979/980/981 mit Kurzkupplung zwischen den Lokteilen, freistehenden Leitungen und Griffstangen vor. **MM**



Albert Modell HO: vierachsige, dieselhydraulische Rangierlokomotive LHD-125 für Staats-, Privat- und Werkbahnen

■ Minitrix N Formneuer Expressgut-Gepäckwagen

Unlängst stellten die Göppinger die Neukonstruktion des chromoxidgrünen und mit palettenbekleideten Wänden ausgestatteten Behelfsgüterwagens MDyge⁹⁸⁶ der DB vor. Das 34 Gramm wiegende, leicht rollende Modell (Artikelnummer 18432/69,99 €) ist mit LED-Innenbeleuchtung und -Zugschlussignal ausgestattet. Die Bedruckung mit Untersuchungsdatum 25.5.79 ist ebenso gelungen wie die optische Ausgestaltung des Kunststoffgehäuses. **MM**



Minitrix N: chromoxidgrüner DB-Gepäckwagen MDyge⁹⁸⁶ **MM (2)**



**■ A.C.M.E. HO
Ferien-Express**

Schon seit mehreren Jahren angekündigt, wurde endlich das Ergänzungssset für den Bahn Touristik-Express ausgeliefert. Das Doppelset (Artikelnummer 55159/164,90 €) ist mit einem weiteren Liegewagen der Gattung Bcm und dem WRm erhältlich. Beide Wagen sind in das markante Design des Wagenhalters eingehüllt. Der Restaurantwagen sticht durch das große, gelbe Symbol einer leuchtenden Sonne im Zugverband besonders heraus. **WB**

**A.C.M.E. HO:
farbenfrohe Bcm und
WRm** **Wolfgang Bdinka (2)**

■ Memoba/A.C.M.E. HO Varianten der ÖBB-Leichtschnellzugwagen

Für den österreichischen Inlandsverkehr wurde in den 1950er-Jahren eine neue Generation von Reisezugwagen eingeführt und im Laufe der Zeit mehrmals umgebaut. Für Memoba erschienen nun die Formvarianten der tannengrünen Leichtschnellzug-

wagen B4püho³²⁵³⁹ (Artikelnummer mb24820) bzw. 50 81 20-04 033-4 (-3) der zweiten Bauserie mit geänderter, innen liegendem Einstieg sowie der 50 81 20-04 017-7 (-2) in Jaffa-Lackierung mit außen liegenden Einstiegstüren für je 69,95 Euro. **MM**

Memoba/A.C.M.E. HO: ÖBB-Wagen 2. Klasse für den Inlandsverkehr **Werk**



■ Güterzuglokomotive in H0 von Märklin/Trix

Baureihe 44 der BBÖ



Märklin H0:
Nicht nur an der
Front wurden
Formänderungen
durchgeführt

Von der Formneuheit des vergangenen Jahres erscheint nun die erste Formvariante. Die schwere Güterzugdampflok der Baureihe 44 mit Einheits-Kohlentender 2'2' T 34 verschlug es in den Wirren des Zweiten Weltkriegs auch in unser südliches Nachbarland. Dort setzten die Bundesbahnen Österreich (BBÖ) die Maschinen in dunkler Grundfarbgebung und mit Wagner-Windleitblechen der Regelausführung. Vorlaufradsatz mit Speichenrädern und Rauchkammer-Zentralverschluss ein. Am Modell (Artikelnummer 39888/539 €) wurden außerdem die Luft- und Speisepumpen am Umlauf versetzt und Letzterer vorbildgerecht geändert, sodass er nun von der Rauchkammer schräg nach unten zur Pufferbohle verläuft. Außerdem sind jetzt Reichsbahn-Laternen als Zweilicht-Spitzensignal an Lok und Tender angebracht. Zwischen dem durchbrochenen Barrenrahmen mit weitgehend freier Sicht zwischen Fahrwerk und Kessel sind Motor und Getriebe untergebracht. Die zahlreichen Digitalfunktionen wurden auf das BBÖ-Modell abgestimmt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenflackern und Flackern am Aschekasten sind aber mit der DB-Ausführung identisch. In Kürze soll auch das entsprechende Trix-Modell (25888) zum selben Preis lieferbar sein. MM

**Dampflok 44 542 der BBÖ
im Betriebszustand um 1949**



Tillig TT: mintgrüner Halberstädter Steuer- und Reisezugwagen



■ Tillig TT
DB AG-Modelle für Wendezüge

Noch ein Rückstand aus 2022 sind die mintgrünen Halberstädter Reisezugwagen 1./2. Klasse Aby⁴⁰⁷ (Artikelnummer 12600) und 2. Klasse By⁴³⁸ (-01) zu jeweils 63,50 Euro. Gleich mitbestellen sollte man den passenden Steuerwagen Bybdzf⁴⁸² (12650/109,40 €). Für alle Modelle gibt es auch eine passende

Innenbeleuchtung, sodass die gut gestaltete Einrichtung besser zur Geltung kommt. Gut gefallen auch die saubere Lackierung, die passgenau eingesetzten Fensterrahmen und -scheiben sowie die saubere Bedruckung. Formtechnisch hat man auch am Unterboden viele Details nachgebildet. MM

■ Märklin H0 InterRegio-Set

Für die Epoche V typisch war die lichtgrau/fernblaue Lackierung der Reisezugwagen. In einem Set (Artikelnummer 43900/299 €) findet man mit den Aim^{260.5} und Bimz^{264.2} 1. bzw. 2. Klasse sowie dem Halbspeisewagen ARkimbz^{262.2} nun die passenden Modelle des IR 2670. Die komplette Neukonstruktion der InterRegio-Wagenfamilie verfügt über eine mehrfarbige Inneneinrichtung, stromführende Kurzkupplungen, LED-Innenbeleuchtung mit Pufferkondensatoren und wie bei allen Göppinger Formneuheiten über eine Pufferhöhe nach NEM. Am ansprechend gravierten Ge-

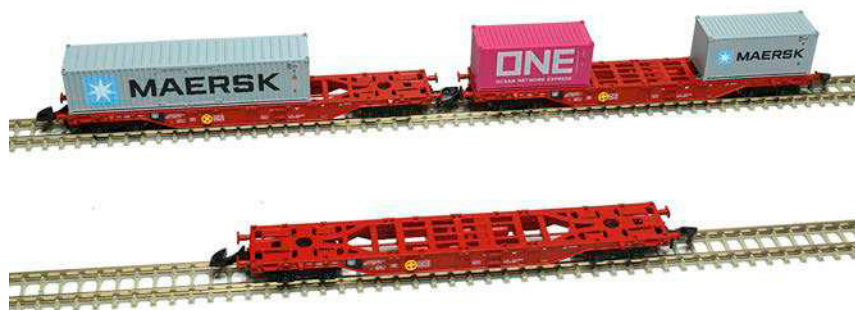


Märklin H0: Neukonstruktion der IR-Wagen 1. und 2. Klasse sowie des Modells mit BistroCafé

häuse der über Puffer 282 Millimeter messenden und 165 Gramm wiegenden Modelle sind viele separat ange-

setzte Details vorhanden. Die mehrfarbige Lackierung und Bedruckung ist sauber aufgebracht. Wie die Zuglauf-

schilder zeigen, waren die Wagen 49, 50 und 51 vor rund 30 Jahren von Konstanz nach Kassel unterwegs. MM



Märklin Z: formneuer Tragwagen Sgns⁶⁹¹ Trainini

■ Märklin Z Containertragwagen Sgns⁶⁹¹

Dank durchbrochener Böden bieten die formneuen Tragwagen Sgns⁶⁹¹ der Deutschen Bahn viel Durchblick, wenn sie unbeladen fahren. Sie erschienen nun als Dreierpackung für den modernen kombinierten Ladungsverkehr (Artikelnummer 82640/139,00 €). Enthalten sind ein 40- und zwei 20-Fuß-Container von Maersk bzw. ONE; der dritte Wagen ist solo unterwegs. Die Modelle aus metallgefülltem Kunststoff sind detailliert, rollen leicht und weisen eine saubere Beschriftung und Lackierung auf. Allerdings sind beim Vorbild nur die Außenlangträger verkehrsrot lackiert, der Rest trug stets das frühere Rotbraun aus DB-Zeiten. HSP

■ Piko N Dreiaxlige Umbauwagen

Nach den H0-Modellen der dreiaxigen DB-Umbauwagen sind nun auch die formneuen N-Modelle erhältlich. In Zweiersets werden die AB3yg und B3yg (Artikelnummer 40760), zwei B3yg (-61) sowie B3yg und BD3yg (-62) zu je 119 Euro angeboten. Beschriftet sind die vorbildgerecht gestalteten Wagenkästen ent-



Piko N: Diese dreiaxigen DB-Umbauwagen sind eine Neukonstruktion MM (5)

sprechend der Epoche III. Neben einzeln angesetzten Griffstangen,

einer Inneneinrichtung und vielen Details am Wagenboden können die

Übergangsbereiche mit spezieller Kurzkupplung gefallen. MM

Vorsicht!

Der Lokdecoder **STANDARD + V2** kann zwar nicht Kaffee kochen oder singen, aber er beherrscht alles, was zum digitalen Betrieb nötig und wünschenswert ist. Und wir sind von der Qualität unserer Produkte so überzeugt, dass wir Ihnen ab Kaufdatum 6 Jahre Garantie bieten.

Digital plus by Lenz

6 Jahre Garantie

Original.

Warum eine Kopie wählen, wenn das Original verfügbar ist? Das Original heißt Digital plus und kann alles, was man für eine sinnvolle Modellbahnsteuerung braucht.

Digital plus bietet eine einzige Zentrale, die **LZV200**, ohne Mäusekino und sonstigen Spielkram, updatefähig und mit Verstärkern **LV103** leistungsmässig erweiterbar, falls nötig.

Wenn die Kabellänge ausreicht, nehmen Sie den Handregler **LH101**, wenn Ihre Anlage größer ist, hätten wir da noch den Funkhandregler **LH101-R**. Mit beiden können Sie alle Fahr- und Schaltvorgänge regeln, die Sie brauchen, sogar Fahrstraßen können Sie hinterlegen.

Original eben.



■ Roco HO

TEE-Zug „Saphir“ mit Pop-Speisewagen

Mit dem vierteiligen Wagenset (Artikelnummer 74012/229 €) – bestehend aus zwei Abteilwagen Avümz^{III} mit je zwei Schilderkästen je Wagenseite und einem Modell mit Funkantenne für den Zugpostfunk sowie einem Großraumwagen Apümz^{II} mit zwei Garderobenfenstern und zwei Schilderkästen je Seite – kann man den TEE

Roco HO: Der formgeänderte Pop-Speisewagen fällt optisch im TEE auf

„Saphir“ nachbilden. Das vierte Modell ist der einzige „Pop-Speisewagen“ WRümh¹³² der DB, der erstmals mit korrekter Fensteranordnung und Beschriftung im Roco-Sortiment erscheint. Der Einzelgänger musste beim Vorbild schon 1974 ausgemustert werden, nachdem er bei einem Rangierunfall stark beschädigt wurde. MM

■ HGD/Rivarossi HO

Doppelstockgliederzug

Aus Rumänien erreichte uns von HGD (www.hgd.ro) ein vierteiliger Doppelstockgliederzug (Artikelnummer 55000/330 €) der Epoche IV. Diese Garnitur wurde in Zusammenarbeit mit Rivarossi umgesetzt. Neu ist die Frontgestaltung, die typisch für die rumänische Ausführung ist: glatte Fronten mit nur zwei kleinen Seitenfenstern und roten Schluss-signalen. Die ebenen Fronten sind bis



**HGD/Rivarossi HO:
rumänischer Doppelstockzug
mit neuer Stirnseite**

zur Dachrundung hochgezogen, daher gibt es keine Wendezug-Führerstände. Mittels zweier Decoder nach

NEM 660 lässt sich die Zugschluss-Beleuchtung auch digital vorbildgerecht ansteuern. WB



■ Jouef HO

SNCF-Ausstellung auf Rädern

Aus jeweils drei umgebauten Mistral-69-Wagen bestehen zwei je 186,90 Euro kostende Sets des Ausstellungszuges. In einem (Artikelnummer HJ4178) sind zwei ehemalige A4Dtux und ein dazugehöriger Sitzwagen enthalten, der mit komplett verblechtem Fensterband versehen ist. Das zweite Set (HJ4179) bietet drei weitere Sitzwagen A8u, wovon zwei

verblecht sind und einer weiterhin das achtfensterige Design zeigt. Alle Modelle sind komplett in blankem Inox gehalten, alleine das Zuglaufschild, sofern noch vorhanden, gibt Auskunft über den Verwendungszweck des „Train Expo“. Recht winzig sind Betriebsnummern, Revisionsdaten, Eigentümerkennung und „Zutrittsverbot für Reisende“-Schild-

**Jouef HO: sechsteiliger
Ausstellungszug aus
Frankreich** Wolfgang Bdinke (2)

chen aufgebracht. Wo noch Fenster bestehen, sind diese mit Jalousien von innen verhängt. WB

Außerdem ...

... hat **Brawa** für Sammler einen G 10 (Artikelnummer 50891/45,90 €) mit Eigenwerbung „75 Jahre Brawa“ aufgelegt



Brawa HO: Jubiläumswagen

... endet die Bestellfrist für das **Bemo**-Jahresmodell der 99 705 (VI K) aus der Metall-Collection (1106835/1.269 €) bereits am 1. Mai

... macht der Sechsfenster-Wagen 900-483 der HSB (3530733/239 €) in 2m von TrainLine 45 Werbung für die Harzer Veranstaltungsreihe „Faust auf dem Brocken“

... bietet **Halling** einen neutralen HOe-Niederbordwagen (1023-01/66 €) mit zwei Metern Achsstand an, wie er auf vielen Zahnradbahnen eingesetzt wurde



Halling HOe: Niederbordwagen

... findet man bei **Raab Modellbaustudio** (www.raabmodellbaustudio.de) einen Borgward-Schienen-Lkw mit Pritsche. Das digitale 2m-Modell kostet 650 Euro.

... legt **Fleischmann** in N den Selbstentladewagen Otmm 64 (830355/34,90 €) der DB auf

■ Landmarke mit Elektronik in HO von Noch

Blinkender Leuchtturm

Noch HO: Der neue Leuchtturm kann bei Nacht auch ein Leuchtfeuer zeigen

Umlaubsatmosphäre vermittelt der Laser-cut-Bausatz des knapp 20 Zentimeter hohen Leuchtturms (Artikelnummer 66831/99,99 €). Das im Original aus Ziegelsteinen gemauerte, sechseckige Bauwerk zeigt an den Ecken weiße Ziersteine. Die Fassade wird außerdem durch mehrere Balkone und das weit überstehende Dach aufgelockert. Das Besondere verbirgt sich aber im gut einsehbaren Turm mit Leuchtfeuer: Wie bei solchen Seezeichen üblich, erscheint kein Dauerlicht, sondern eine festgelegte Lichtabfolge. Das wird in Modell durch einen Getriebemotor erreicht, der einen nur teilweise geöffneten, sich drehenden Lampenschirm aus Kunststoff auf seiner Welle sitzen hat. Die Montage des Bausatzes ist in der ausführlichen Anleitung mit zahlreichen 3D-Bildern gut erklärt. Sogar der erforderliche schnelltrocknende Express-Holzleim liegt bei. Beim Verkleben der sechseckigen Bodenplatten sollte man darauf achten, dass die Bohrungen für die durchzuführende Elektrik immer übereinander liegen. Die drei zierlichen Balkongeländer sind fertige Kunststoffteile, die erst zum Schluss angebracht werden können. Während der Motor im Dachbereich des Turms montiert wird, bleibt die Platine mit ihren elektronischen Bauteilen im Erdgeschoss.

MM



Elektronik-Einzelteile der sich drehenden Lichtsteuerung

Alle Bauteile sind farblich sortiert auf mehreren Kartonbögen angeordnet

MM (3)



75 JAHRE PIKO - Feiern Sie mit!
EINLADUNG ZUM „TAG DER OFFENEN TÜR“

PIKO 75 JAHRE



- Sondermodelle
- Große Tombola
- 2. Wahl Verkauf
- Essen & Trinken
- uvm...

22.06.2024
Lutherstraße 30
96515 Sonneberg



TOFT Exklusivset: Personenzug Elektrolok BR 140 DB mit 2 Dosto DR und DB Personenwagen Ep. IV



■ Faller H0, Z Fabrikgebäude und Leitplanken

Z-Bahner erhalten mit der Alten Spinnerei (Artikelnummer 282742/ 64,99 €) einen interessanten Laser-cut-Bausatz, dessen Vorbild in ähnlicher Form in vielen Regionen zu finden war. Die Montage der in vier Farben gelieferten 131 Einzelteile sollten alle Fans dieser Nenngröße ohne Probleme schaffen. Für HO-Anlagen wurde ein Set (180535/ 12,99 €) mit 1.600 Millimetern Leitplanken sowie 32 bedruckten Begrenzungspfählen aufgelegt. MM

Faller Z: Industrie- komplex Alte Spinnerei

■ Modellbahn Union HO–N Lärmschutzwände und Graffiti

Nach den bereits im letzten Jahr in N ausgelieferten moderne Lärmschutzwänden sind diese nun auch in 1:87 erhältlich. Die Laser-cut-Bausätze werden in verschiedenen Längen und Varianten gefertigt. So gibt es z. B. jeweils zwölfteilige grüne (Artikelnummer L00303) und blaue Lärmschutzwände (-5) mit einer Gesamtlänge von 585 Millimetern. Als Erweiterung dazu werden jeweils fünfteilige, 244 Milli-

meter lange Sets (-4/-6) mit Zubehör für ebenfalls 9,99 Euro angeboten. Wem die Wände zu sauber erscheinen, kann 0,1 Millimeter dicke, selbstklebende Folie mit präzise zugeschnittenen Graffitis mitbestellen. Die farbigen Motive der beiden Sets (MU-Q00010/-11) lassen sich auch auf Güter- oder Personenwagen sowie Gebäuden der Nenngrößen von HO bis N aufbringen. MM



Modellbahn Union HO–N: Während es die Lärmschutzwände nur in HO und N gibt, lässt sich die neue Graffiti-Folie universell für verschiedene Nenngrößen verwenden



■ Artitec HO Fairbairn-Kran

Artitec HO: Fairbairn-Kran und Postbeamte am Briefkasten

Guus Ferrée



Der historische Hafenkran wurde vom schottischen Ingenieur William Fairbairn entworfen, der 1850 ein Patent dafür erhielt. Kranhauptbestandteil ist der rohrförmige, schmiedeeiserne Ausleger, der in ähnlicher Form bereits zuvor für Eisenbahnbrücken verwendet wurde. Die gebogene Anwendung an einem Kran ermöglichte es, schwere Lasten bei gleicher Bauhöhe des Krans viel höher zu heben. In Frankfurt (Oder) und Langenargen

sind die in vielen europäischen Ländern genutzten Fairbairn-Krane erhalten geblieben. Das für die Epochen I bis VI nutzbare Resin-Modell (Artikelnummer 387.548/31,90 €) ist fein patiniert und mit verschiedenen Ätzteilen verziert. Kaum in Deutschland anzutreffen sind dagegen die zwei niederländischen Postbeamten mit Fahrrad sowie ein typisch roter, freistehender Briefkasten aus den Epochen III/IV (5870052/29,90 €). GF

■ PCX87 HO

Bunte Varianten-Vielfalt von Audi, Mercedes, Peugeot und VW

Mit der aktuellen Neuheiten-Auslieferung spielt PCX87 alle Trümpfe der Modellpalette aus und bringt die neuen, je 22,95 Euro kostenden Pkw wieder in mehreren Versionen und Ausstattungsvarianten zu den Kunden. Neu sind der Mercedes-

Benz SL der R107-Baureihe in früher und später Ausführung von 1971 und 1985 sowie mit oder ohne Hardtop (Artikelnummer 870480 bis -83), der Audi 100/200 in der C2-Version von 1979 (-064 bis -67) und die späte Evolutionsstufe des „Erdbeerkörb-

chens“ VW Golf I Cabriolets in der Faceliftvariante von 1987 mit Sondermodellen des Vorbilds (-308 bis -11). Den ab 1983 gebauten Peugeot 205 gibt es in Normalausstattung und als sportlichen GTi (-504 bis -07) sowie als Cabriolet (-500 bis -03). OS

PCX87 HO: Mercedes SL, Peugeot 205, Golf I und Audi 100

Oliver Strüber (2)



■ Modellbau Laffont HO, TT Drehscheibe und Häuser

Für Dioramen oder nicht mehr befahrene Bahnanlagen ein lohnenswerter Laser-cut-Bausatz ist die Drehscheibenattrappe ohne Gleise (Artikelnummer T9101/45,90 €). Die 160 Millimeter messende Bühne kann drehbar gebaut und mit weiteren Abhängen ausgestattet werden. Serienmäßig liegen fünf Riffelblechstücke für die Gleisabgänge, unregelmäßig gravierte Holzbohlenübergänge und weitere Details bei. Als passender Hintergrund können ein viergeschossiges Stadthaus als Halbreif-



Die funktionslose TT-Drehscheibe kann nur in Geradeausstellung überfahren werden Werk (5)

gebäude mit Darstellung des Hinterhofs (T8901/22,90 €) oder ein Stadthaus mit Balkon (-801/47,90 €) verwendet werden. Für HO-Anlagen erscheinen das Rathaus Wissant (H8101/34,90 €) nach einem Vorbild in der

Normandie sowie ein Siedlungshaus in Backsteinausführung mit Anbau (-711/29,90 €). Alle Kartonbausätze sind mehrfarbig sauber gelasert und mit Nuten und Zapfen versehen, sodass der Zusammenbau zügig vonstatten geht. MM



Modellbau Laffont HO: Siedlungshaus in Ziegeloptik (links) und französisches Rathaus

■ Preiser HO

Figuren für den Mittelaltermarkt

Für Burgfeste oder andere Brauchtumsveranstaltungen hat Preiser einen Mönch mit Bierfass (Artikelnummer 28218), zwei Bettelmönche (-20), einen Bogenschützen (-19), eine Frau beim Wasserholen (-21), zwei Torwachen (-22), ein Burgfräulein (-23) und zwei Marktfrauen (-24) mit passenden Gewändern in hochwertigen Einzelverpackungen zu Preisen ab 4,35 Euro aufgelegt. MM



Preiser HO: aufwendig lackierte Einzelfiguren in historischer Kleidung

Außerdem...

... freut sich die Frau auf der Parkbank (Artikelnummer 28226/4,45 €) von Preiser auf einen sonnigen Platz auf der HO-Anlage



Preiser HO: im Park

... hat der HO-Fiat 642 mit Kofferaufbau (58607/26,95€) von Brekina wertvolle Süßwaren geladen



Brekina HO: Mon Cheri im Fiat-642-Lieferwagen

... lassen sich für die „Dreikantfeile“ Picco 1 (210016604/19,99€) von Mehlhose zahlreiche Einsatzgebiete auf HO-Baustellen finden



Mehlhose HO: Picco 1 mit Holzpritsche MM (5)



... wie im Original

„Around the World - überall zuhause!“

Figuren-Neuheiten 2024



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

Ab sofort bei Ihrem Fachhändler und auf www.noch.de erhältlich!



HO 15046 Matrosen



HO 15047 Seenotrettung



HO 15078 Berittene Polizei



HO 15079 Polizei Sondereinsatzkommando



HO 15247 Backpacker und Trampler



HO 15473 Touristen



HO 15868 Pilger



HO 15888 Beim Yoga

Der N-Bahnspezialist Lemiso-Werke wird diese maritime Anlage mit großem Hafen vorführen



■ Ausstellung „Die Welt der kleinen Bahnen“ vom 17. bis 20. Mai 2024

Internationale Gäste **auf der Insel Frauenchiemsee**

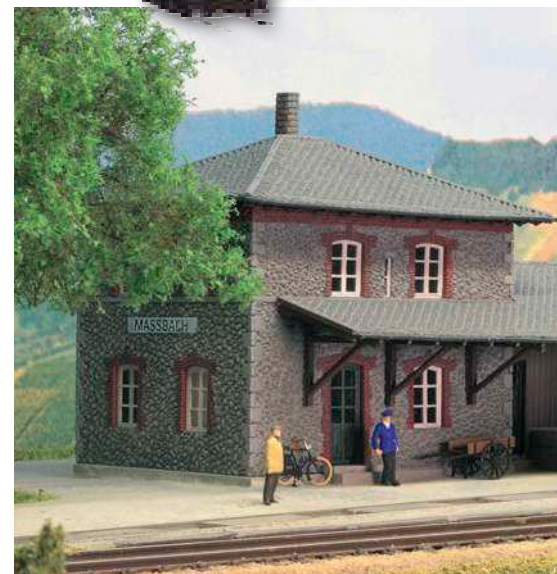
*Wer diese kleine, aber feine Ausstellung besuchen möchte, muss see-
tauglich sein, denn die Anfahrt erfolgt mit der Chiemseeschiffahrt.
Vom Anleger ist es nicht weit bis zur Schaula als Veranstaltungsort*



*Die Welt
der kleinen
Bahnen*



*Unser Nachbarland
Österreich ist mit diesem
N-Schaustück vertreten*



Was den Besucher in einer der schönsten Regionen Bayerns am kommenden Pfingstwochenende erwartet, kann man anhand der Bilder dieser Seiten nur erahnen. Fakt ist, dass das Organisationsteam um Wolfgang Besenhart zu seiner dritten Auflage dieser familiär geprägten Messe wieder Hochkaräter der internationalen Modellbaukunst eingeladen hat. Als Gegenpart zu den vielen großen und eher verbraucherorientierten Messen in Deutschland konzentriert es sich auf herausragende Arbeiten im Maßstab 1:160. Auf den rund 20 geplanten Anlagen und Dioramen unterschiedlicher Ausdehnungen zeigen sich die einzigartige Vielfalt und die Tiefe des Hobbys Modellbahn. Der Besucher soll durch die vielen kleinen Welten inspiriert und zum Nachmachen angeregt werden. Damit die Besucher mit allen Sinnen in die gezeigten Details und Szenen eintauchen, wird ein Wettbewerb ausgeschrieben: Wer sich eine kurze Geschichte zu einem der gebotenen Motive ausdenkt, das ihn besonders beeindruckt, dem winkt eine Siebtpremie. Einzureichen ist die Geschichte im Umfang von etwa einer Seite bis Ende Juni 2024 unter wolfbe@web.de

Auch ein kommerzielles Angebot wird es auf der Messe geben. Es konzentriert sich im Wesentlichen auf einen großen Fachhändler (www.Spur-N-Teile.de), der mehr als 80 verschiedene Modellbahnmarken vertritt. So mancher Hersteller wird außerdem persönlich anwesend sein, um seine Produkte vorzustellen und zu erläutern. Es wird also eine in jeder Hinsicht außergewöhnliche Messe für all jene werden, die offen sind, Neues zu entdecken und sich inspirieren lassen wollen. Veranstalter und Aussteller freuen sich auf einen anregenden Gedankenaustausch in entspannter Atmosphäre! Detaillierte Informationen zu Ausstellern, Öffnungszeiten und Eintrittspreisen finden Interessenten unter www.die-welt-der-kleinen-Bahnen.de; und wenn Besucher ihren Aufenthalt in dieser landschaftlich eindrucksvollen Region zur Erholung verlängern möchten, empfiehlt sich ein Blick auf die Seite www.chiemsee-alpenland.de

PM/PW



Natürlich werden auch Gebäudemodell- und Landschaftsbautipps vermittelt, denn welcher Modellbahner träumt nicht von einer solch gelungenen Klosteranlage?



Der Veranstalter Wolfgang Besenhart (rechts) am Stand der Figurespezialistin und Kunstmalerin Geke van Petegem

Slg. Wolfgang Besenhart (7)

Natürlich werden auch bayerische Szenen auf der Frauenchiemseer Messe zu sehen sein



Das Thema Rhätische Bahn ist bei N-Bahnern sehr beliebt, weshalb auch dieses Motiv dabei sein wird

■ Für Güterwagen geeignete Ladungen

Frachtaufkommen für die Miniaturbahn

Das Angebot an Ladegütern für den Frachtverkehr ist in den zurückliegenden Jahren und über alle Maßstäbe hinweg recht vielseitig geworden. Wir möchten einmal auflisten, bei wem und in welchen Nenngrößen derartige Erzeugnisse zu bekommen sind. Obendrein zeigen wir mit Baubeispielen einige Gestaltungsmöglichkeiten



Ansammlung aus teils gekauften und montierten sowie selbst hergestellten Stückgütern und Ladehilfen

Stückgutverladung am Güterschuppen eines Landbahnhofes, auf dem Firmen der Region ihre Frachten umschlagen



So, wie schon Kinder spielerisch Ladungen auf ihre Fahrzeuge verfrachten, hat wohl jeder Bahnanfänger in seiner frühen Jugend Ladegüter mit seiner Modellbahn transportiert – seien es einfache Bauklötze, Steckbausteine oder Figuren aller Art und Größe. Beim Werdegang zu einem vorbildorientierten Modellbahner sind Wagenladungen dann differenzierter betrachtet worden, sodass passendes Ladegut mehr und mehr an Bedeutung gewonnen hat. Dieser Umstand ist den Zubehörherstellern natürlich nicht verborgen geblieben. So wurden Ladegüter zunehmend in die Produktionspaletten von Großserienherstellern aufgenommen, aber auch von jenen Firmen, die in kleineren Dimensionen arbeiten. Das ging so weit, dass die Herstellung und der Vertrieb von aufwendig angefertigten Modellgütern offensichtlich zum Selbstläufer und die Frachten sogar von Fahrzeugherstellern fürs eigene Sortiment übernommen wurden. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an das einstige Engagement von M + D aus Cham.

Ladegut – ein weites Feld

Inzwischen hat sich das Thema Ladegut derart verselbstständigt, dass die entsprechenden Angebote kaum noch zu überblicken sind. Wir haben umfangreich recherchiert und versucht, die bekanntesten Hersteller von Ladegütern tabellarisch aufzulisten und die von ihnen be-

Übersicht aktueller Ladegut-Hersteller der Modellbahnindustrie

Hersteller	Ladegüter für folgende Nenngrößen						
	2	1	0	H0	TT	N	Z
Artitec (www.artitecshop.com)			x	x			
Auhagen (www.auhagen.de)				x	x	x	
Baumann/Duha (www.baumann-modellspielwaren.de)	x	x	x	x	x	x	x
Busch (www.busch-modell.de)			x	x		x	
DM-Toys/Modellbahn Union (www.modellbahnunion.com)			x	x	x	x	
Electrotren (www.uk.hornby.com)				x			
Faller (www.faller.de)				x		x	
Joswood (www.joswood-gmbh.de)			x	x	x	x	
Juweela (www.juweela.de)	x	x	x	x	x	x	
kibri (www.viessmann-modell.com)				x			
KoTol (www.kotol.de)			x	x	x	x	
Ladegüter Bauer (www.ladegüter-bauer.de)		x	x	x	x		
Loewe (www.loewe-modellbahnzubehoer.de)				x	x	x	
Mafen (www.model-fab.com)				x		x	
Manufaktur FT (www.manufaktur-ft.de)	x	x	x	x			
Modellbahn Engl (www.modellbahn-engl.de)		x	x	x	x	x	x
modellbahn exklusiv (www.modellbahn-exklusiv.de)			x	x	x	x	
Noba Modelle (www.noba-modelle.de)							x
Noch (www.noch.de)				x	x	x	
Pola (www.faller.de)	x						
Preiser (www.preiserfiguren.de)	x		x	x		x	
Spur Z Ladegut (www.spur-z-ladegut.de)							x
Vollmer (www.viessmann-modell.com)				x	x		
87Train (www.model-fab.com)				x			

Kunststoff-Bausätze



Dieser kibri-Bausatz beinhaltet unter anderem Rollcontainer in verschiedenen Größen, die nach dem Zusammenkleben noch dekoriert werden müssen



Unterschiedliche Bausatz-Ladegüter wie Rollcontainer, Tonnen und Paletten von kibri nach der Montage



Bei Preiser findet man kleinere Frachtstücke wie Fässer, Tonnen, Säcke, Bierkästen sowie Obst- und Gemüseboxen



Bruno Kaiser (6)

Eigenbau-Ladegüter



Aus Kunststoff- oder Metallprofil-Sortimenten des Baumarktes oder Hobbybedarfs lassen sich Profilladungen selbst anfertigen



Nach dem Einfärben und Patinieren werden die H-Profile zusammengefasst und gebündelt auf Bohlen aus Holzprofilen geklebt



Preiswert in der eigenen Hobbywerkstatt angefertigte Ladegüter: Holz- und Stahlprofile sowie stark angerostete Rohre

Mit Holzbalkenbündeln beladener Güterwagen auf Streckenfahrt, wobei zur Ladungssicherung Spanngurte nachgebildet wurden



dienten Nenngrößen bzw. Maßstäbe aufzuführen. Die Darstellung der einzelnen Produkte war uns allerdings nicht möglich, da der Umfang einfach zu groß ist. Ausgeklammert aus unserer Liste wurden Container und PA-Behälter, weil diese eine besondere Spezies darstellen. Hinsichtlich der in der Tabelle vorgenommenen Größeneinteilung lässt sich anmerken, dass manche Fracht nicht nur in einem hier zugeordneten Maßstab einzugliedern ist. In manchen Fällen lassen sie sich auch in benachbarten Nenngrößen verwenden. Als Beispiel seien die unterschiedlich großen Kisten angeführt.

Waggons mit Gütern

Über diese Aufstellung hinaus bieten auch die meisten Fahrzeughersteller Güterwagen mit schon verladener Fracht an. In aller Regel stammen diese Wagenladungen aber nicht aus eigener Produktion, sondern sind Zukäufe von Zubehörherstellern. Wie bereits erwähnt, erlaubt die enorme Vielzahl an unterschiedlichen Frach-

ten schon aus Platzgründen nicht deren komplette Auflistung und Beschreibung. Dem Interessierten sei deshalb dazu die vertiefende Recherche im Internet bzw. in den Katalogen der aufgeführten Firmen empfohlen.

Unterteilung nach Ladungsarten

Grob zu unterscheiden sind bei den Frachtstücken Stückgut, Flüssiglادungen sowie Schütt- und Sauggut. Der recht umfangreiche Bereich des Stückguts beinhaltet per Definition alles,

» Speziell Kisten lassen sich als Ladegut für Wagen verschiedener Nenngrößen nutzen

was sich am Stück verfrachten lässt. Das beginnt beim kleinsten Paket und reicht bis zur großen Maschinenkiste. Diesen Bereich decken die meisten Modellhersteller ab. Neben

Kisten, Kartons, Tonnen, Fässern, Säcken, Korbflaschen, Gewebebündeln und Textilballen finden sich in dieser Gruppe auch große Bauteile wie Werkstücke, Betonfertigteile und Dachträger, aber auch Maschinen, Aggregate, Metall- und Stahlprodukte, Schrottballen, Holzladungen, Röhren, Kabeltrommeln, Steinzeug und natürlich auch Autos. Zudem tummeln sich in diesem Metier auch palettierte Pflaster- oder Ziegelsteine, ja sogar Briketts, die ebenfalls als Zubehörteile erhältlich sind. Bei Flüssiglادungen wird auf Tanks, Tonnen und Fässer zurückgegriffen. Schüttgüter wie beispielsweise Sand, Schotter, Kohle, landwirtschaftliche Produkte etc. lassen sich in aller Regel kostengünstig selbst herstellen.

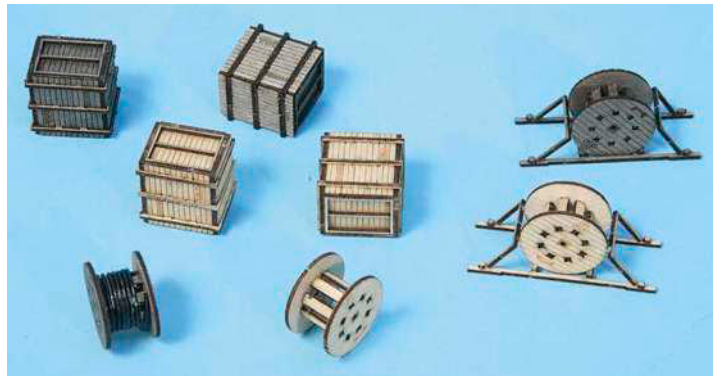
Bausatz, Fertigprodukt oder doch lieber eine Eigenbau-Kreation?

Käuflich zu erwerbende Frachten lassen sich in Bausatzform oder als Fertigmodelle beziehen. Wer das Thema von monetärer Seite betrachtet,



Anlieferung von Ladegütern verschiedener Zubehörerhersteller am Gleisanschluss einer kleinen Fabrik

Laser-cut-Bausätze



Die Teile des Faller-Bausatzes „Transportkisten und Leitungsrollen“ für Ladeszenen auf HO-Anlagen; nach dem Heraustrennen und Versäubern der Teile wurden diese mit speziellem Laser-cut-Klebstoff zusammengeleimt

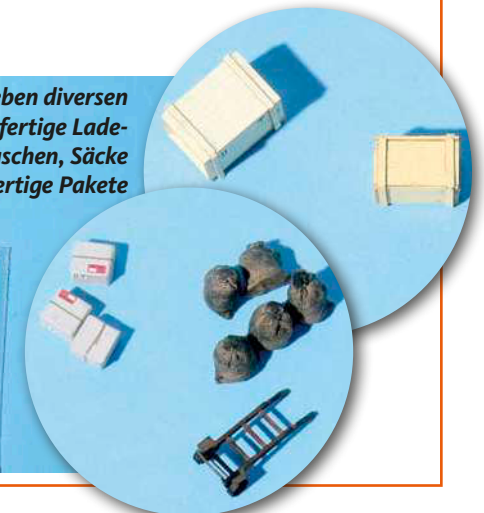


Der Bausatz „Paletten mit Holzkisten“ von Busch beinhaltet Teile aus MDF-Platten und gelasertem Echtholz, wobei auch Aufkleber zur Dekoration beiliegen

Bruno Kaiser (12)



KoTol liefert neben diversen Laser-cut-Kisten auch fertige Ladegüter wie Korbflaschen, Säcke und versandfertige Pakete



Große Kisten, in denen meist Maschinen oder kleine Fahrzeuge stoßsicher aufbewahrt sind, sollten mittels Portalkran umgeschlagen werden



Sig. Rainer Kaminski

Fertigprodukte



Ladegüter von Electrotren, einem spanischen Fahrzeug-Hersteller, der heute zur Hornby-Unternehmensgruppe gehört



Aus Keramikguss hergestellte Ladegüter von Juweela: Kisten, Säcke, Drahtrollen und Textilballen



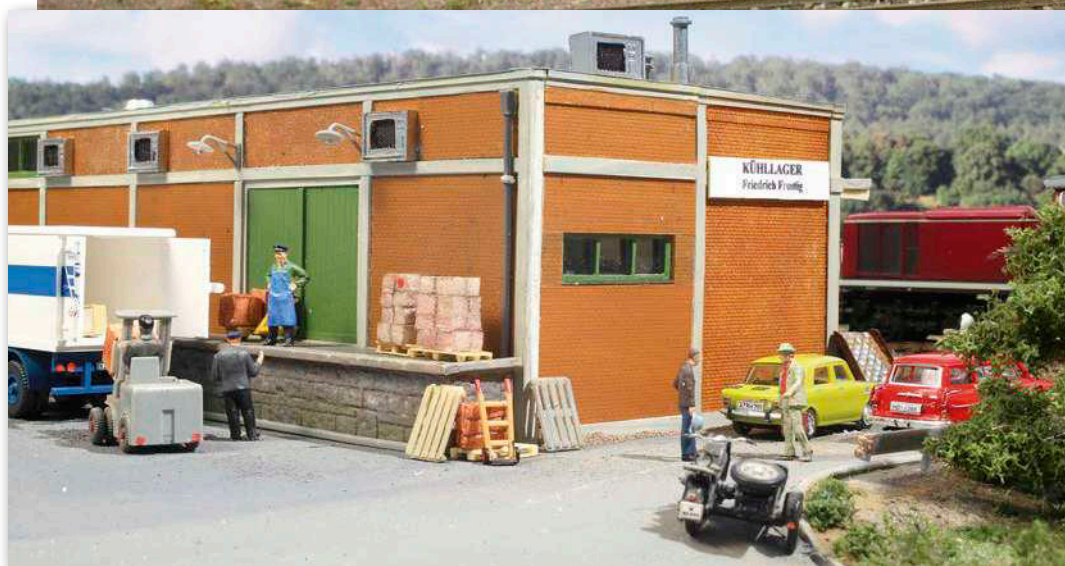
Stahlblechplatten sowie Rohrleitungen und Flansche von Ladegüter Bauer als schwere Frachten für HO-Güterwagen sowie Stahlträger auf einem N-Schwerlastwagen



Verschiedene Kisten, größtenteils von Juweela stammend, warten am Güterschuppen auf die Weiterbeförderung

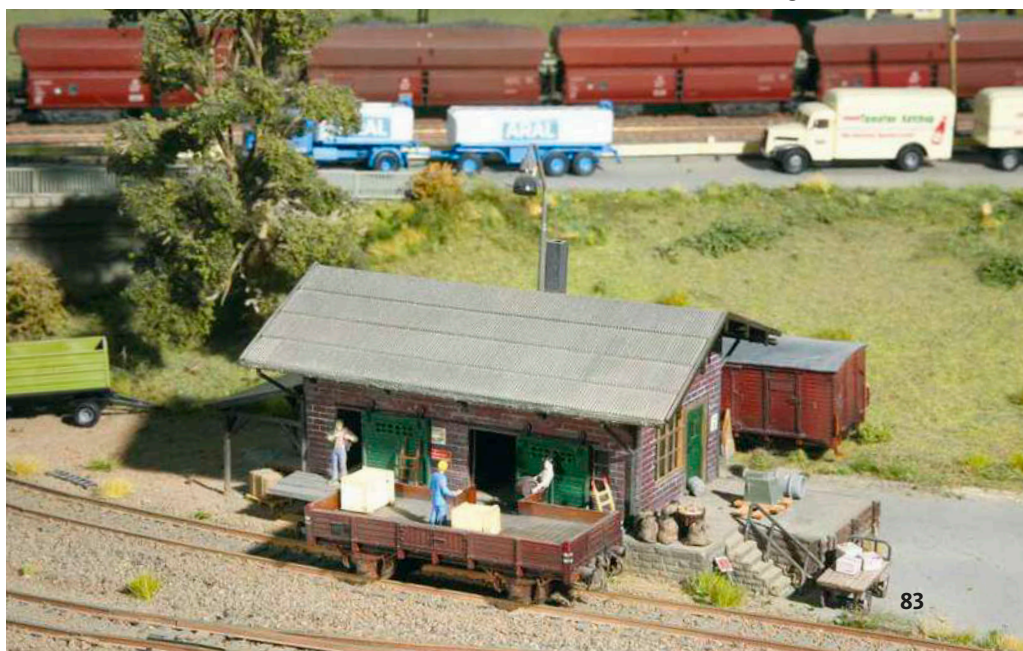
Kühlgut-Verladung aus eigener Produktion (kleine Styrodurgebinde auf kibri-Paletten) auf der Rampe einer im Eigenbau ergänzten Lagerhalle von Artmaster
Bruno Kaiser (9)

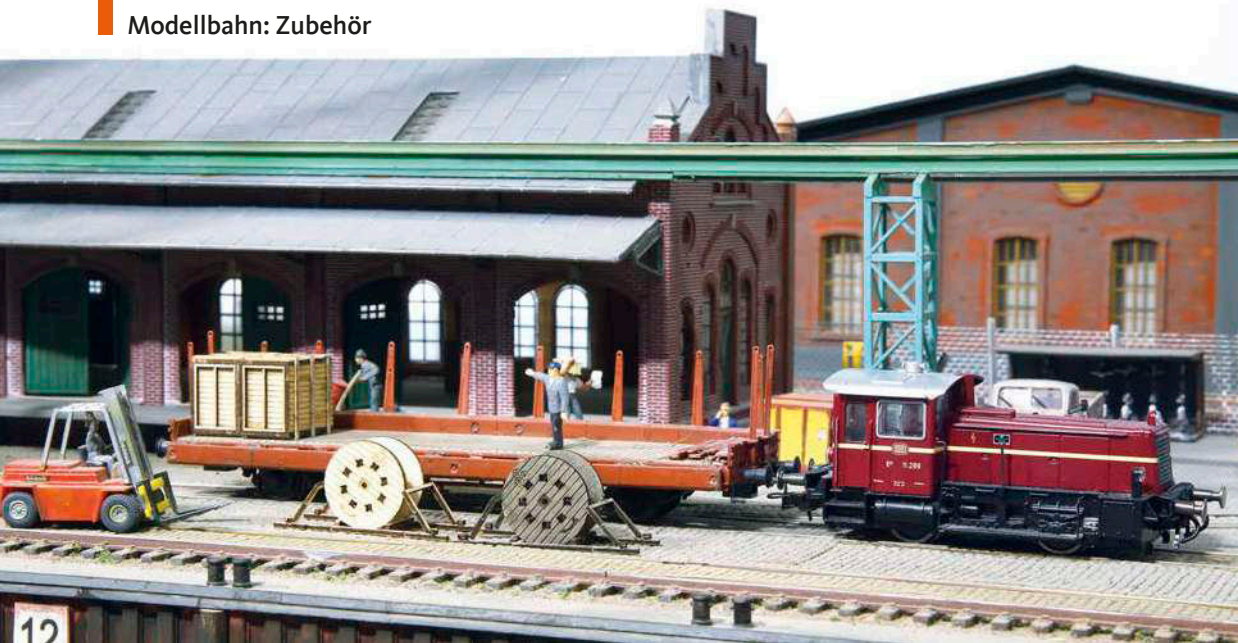
Betriebsamkeit am Güterschuppen des Bahnhofs Ettenheim auf der H0-Anlage des Autors



ist in aller Regel mit dem Kauf von Bausätzen preisgünstiger bedient. In diesem Bereich sind nicht nur Modelle aus gespritztem Kunststoff zu finden, sondern mehr und mehr auch Laser-cut-Produkte oder solche aus dem 3D-Drucker. Deren Montage verlangt unterschiedliche Fähigkeiten: Während sich aus Kunststoff gespritzte Modelle meist aus wenigen Teilen zusammenkleben lassen, ist der Anspruch bei Laser-cut-Artikeln fast immer höher. Ein paar Beispiele solcher Modellmontagen fügen wir beispielhaft in den nebenstehenden Kästen an.

Bei all den zu findenden Angeboten sollte allerdings nicht vergessen werden, dass sich Ladegüter oft mit überschaubarem Aufwand auch selbst herstellen lassen – insbesondere dann, wenn es sich beispielsweise um Holzladungen handelt, die sich als Schnitt- oder Stammholz-





Faller-Großkisten- und -Kabeltrommel-Verladung an den Lagerhäusern im Hafen Stehle der HO-Anlage der FdE Burscheid

Das Güterschuppenpersonal wartet auf den heranrollenden G-Wagen, der beladen werden soll. Auch die rechts lagernden Rollcontainer zählen zum Stückgut

Frachten recht einfach aus dünnen Leisten oder Zweigen basteln lassen. Kisten entstehen hingegen aus abgelängten Holzleisten, denen man zuvor noch eine Bretterstruktur eingeritzt hat und an denen seitliche Verlattungen aufgeleimt werden.

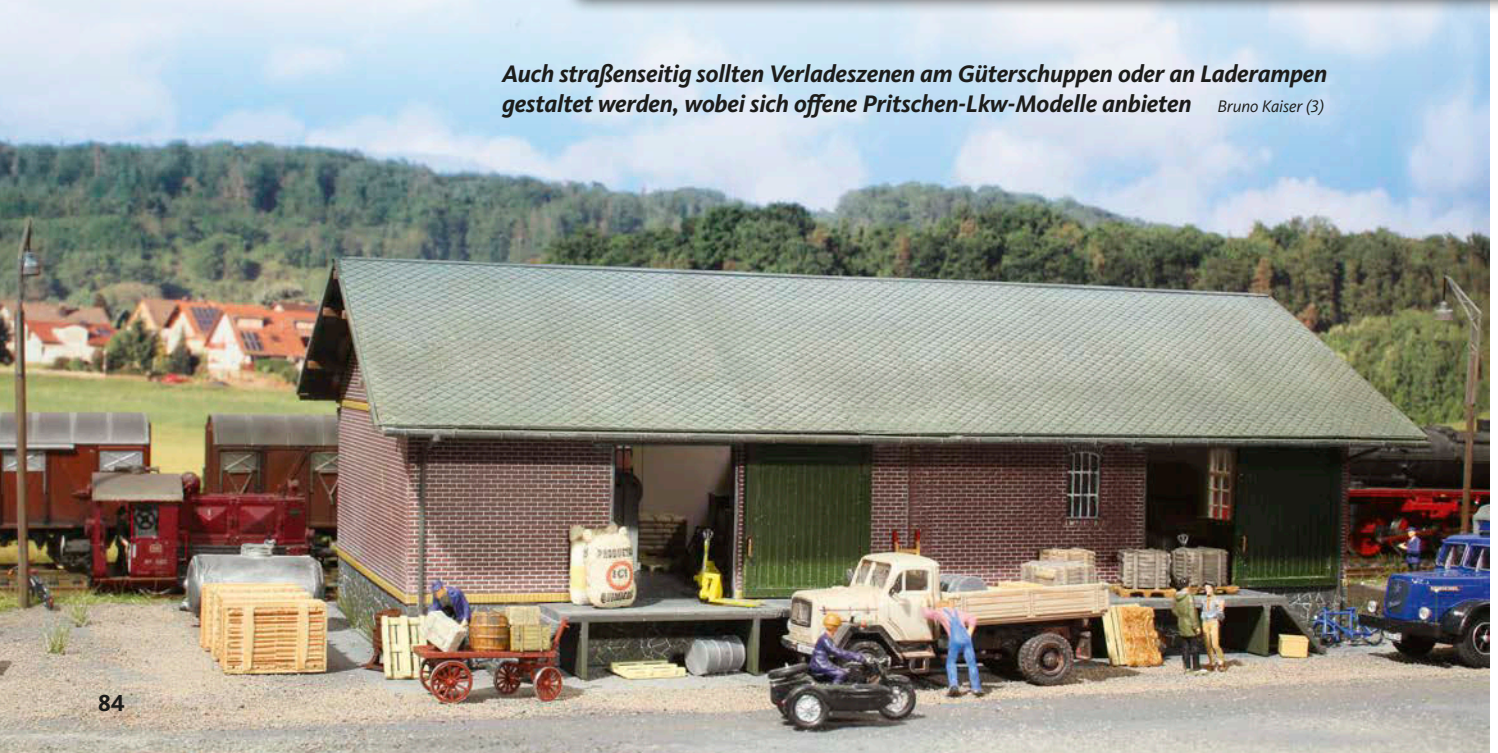
Dünnwandige Rohladungen entstehen auf einfache Weise aus Trinkhalmen und die etwas dickeren mittels Messing- oder Aluröhrchen aus dem Baumarkt oder Hobbybedarf. Man muss sie nur ablängen, entsprechend bemalen und patinieren sowie zu einer Ladung zusammenfügen. Flach- oder Profilstahl Ladungen kann man auf herkömmliche Weise aus Profil-Sortimenten beispielsweise von Evergreen kreieren. Der Fantasie sind in diesem Metier faktisch kaum Grenzen gesetzt. Beachten sollte man beim Verladen von Stückgütern auf offenen Wagen die Ladungssicherung mittels Vorlegekeilen, Spannbändern, Ketten etc. Darauf werden wir demnächst in weiteren Beiträgen noch genauer eingehen.

Bruno Kaiser



Auch straßenseitig sollten Verladeszenen am Güterschuppen oder an Laderampen gestaltet werden, wobei sich offene Pritschen-Lkw-Modelle anbieten

Bruno Kaiser (3)



© Otto Humbach

Werden Sie zum **SPEZIAL**isten



2 für
nur
€ 14,90
(statt € 25,80
bei Einzelkauf)

- ✓ Sie sparen 42% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Die **MIBA Spezial**-Hefte kommen bequem frei Haus*

Gute Gründe, warum Sie **MIBA Spezial** lesen sollten

MIBA-Spezial ist die ideale Ergänzung für Ihr Hobby. Es berichtet sechsmal im Jahr über ausgewählte Bereiche der Modelleisenbahn und gibt Ihnen einen tieferen Einblick in die verschiedensten Spezialgebiete.

In gewohnter *MIBA*-Qualität zeigen Ihnen kompetente und erfahrene Autoren, was dieses Hobby auszeichnet. Verständliche Texte und hervorragendes Bildmaterial machen jedes *MIBA-Spezial* zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

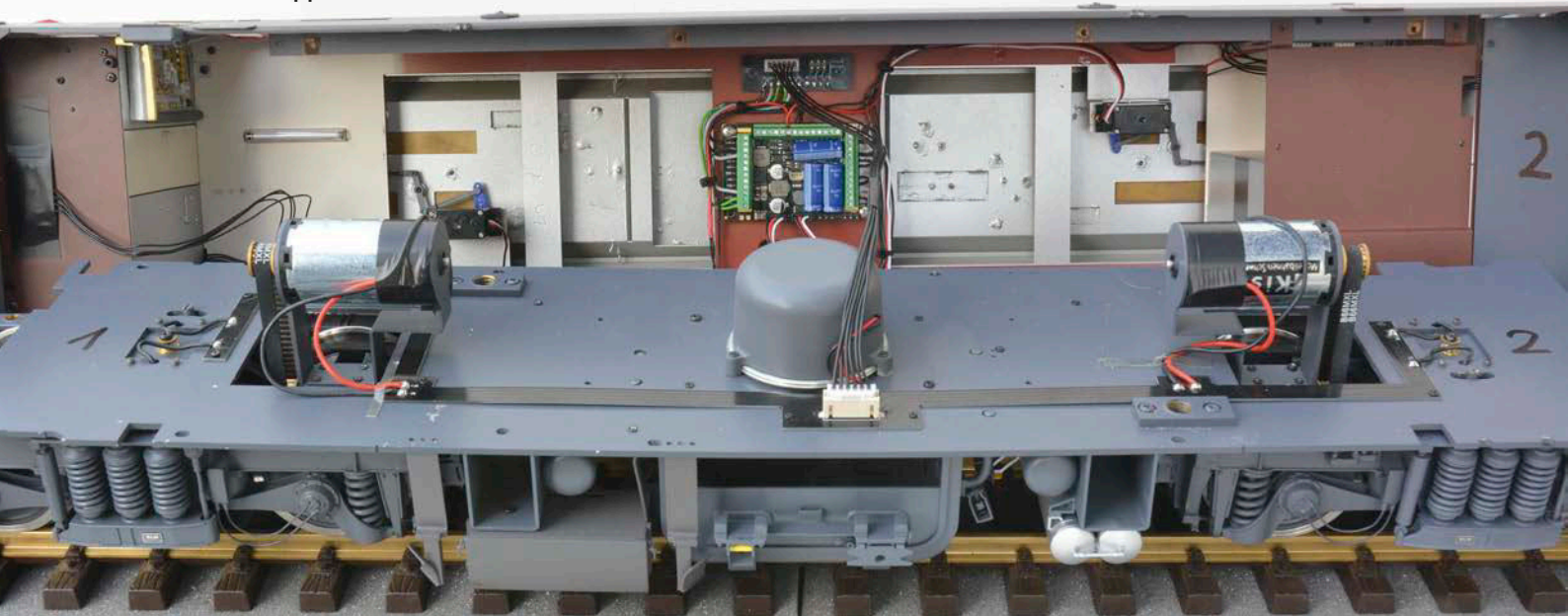
Überzeugen Sie sich jetzt von dieser Pflichtlektüre für den engagierten Modelleisenbahner und sparen Sie dabei noch jede Menge Geld.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *MIBA Spezial* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,65 pro Heft sechsmal im Jahr frei Haus.

Hier geht's
direkt zum Abo



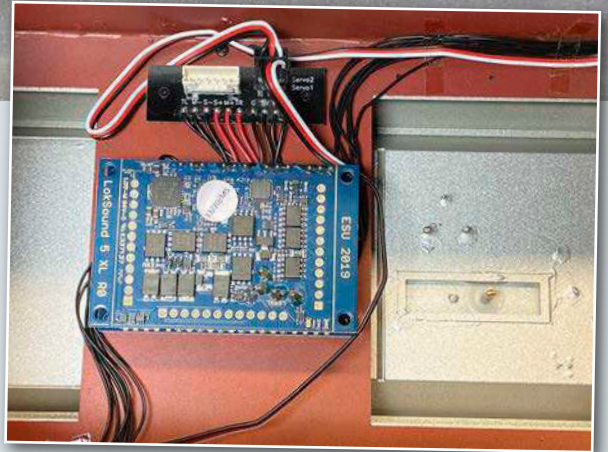
Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/spezial**



Da der Zimo-Decoder MX699 identische Befestigungslöcher hat, ist er schnell mit dem ESU-Decoder getauscht. Über die obere Platine wird die Verbindung zum Fahrgestell hergestellt. Die Servos werden direkt am MX699 eingesteckt

■ Decoder-Einbau an Klein- und Großserienmodellen

Digitaler Fahrspaß mit wenig Aufwand



Manche Modelle haben gar keinen Decoder, andere den falschen. Daher müssen Digital-Modellbahner manchmal selbst Hand anlegen. Unsere Experten zeigen am Beispiel eines 2m- und eines HOe-Fahrzeugs, wie man Modelle für den Betrieb auf der heimischen Anlage fit macht

Mit wenig Aufwand können sowohl Groß- als auch Kleinserienmodelle für das jeweils genutzte Digitalsystem optimiert oder ausgerüstet werden. Nicht immer ist der ab Werk verbaute Decoder die beste Wahl, weshalb man manchmal ein Triebfahrzeug um- oder nachrüsten muss.

Decoderwechsel Kiss-RhB-Ge4/4^{III}

Die 2m-Metall-Lokmodelle von Kiss sind werkseitig mit einem ESU-Decoder LS5XL ausgerüstet, der mit gutem Sound, 31 Funktionen und Energiespeicher nahezu perfekt ist. Wer aber seine Gartenbahnanlage mit einer Zimo-MXHS-Zentrale betreibt und die Software von Sperrer (STP) mit MX9-Modulen für (Schatten-)Bahnhöfe und Strecken nutzt, kann zwar das HLU-System von Zimo über die CV 27 und 150 bis 154 aktivieren, doch die Betriebssicherheit lässt zu wünschen übrig. Besser ist es, alle Fahrzeuge mit einem Zimo-Decoder auszurüsten. Der Zimo-MX699 KV ist ein für Kiss-Loks passender Decoder mit sechs Ampere Belastbarkeit, 15 Funktionsausgängen,

vier Servoanschlüssen, drei Niederspannungsebenen, zehn Watt Ausgangsleistung sowie integriertem Energiespeicher. In unserem Fall werden die zwei Rauchventilator-Anschlüsse, vier Schalteingänge und der SUSI-Anschluss nicht benötigt. Um auch das Soundprojekt der Ge 4/4^{III} von Heinz Däppen laden zu können, ist es bei Zimo erforderlich, den kostenpflichtigen Ladecode für den jeweiligen Provider über die CV 250 bis 253 auszufragen und über das Programmiergleis die Werte in CV 260 bis 263 einzugeben. Um das Zimo-Soundprojekt von Däppen in den Decoder laden oder nach eigenen Vorstellungen verändern zu können, wird die Kleinzentrale MX31ZL, das Decoder-Update-Gerät MXULFA oder eine MX10-Zentrale benötigt. Alternativ kann man den Decoder auch mit Ladecode und dem gewünschten Soundprojekt bei Fachhändlern bestellen. Komfortabler sind Einstellungen am PC mit der Software ZSP zu erledigen. Hier wurde das mit dem MX31ZL gemacht, weil das ZSP nicht auf einen Mac geladen werden kann. Nicht schön ist es, dass die CV 430 bis 507 einzeln auf Null gesetzt werden müssen, weil im

Soundprojekt für das Schweizer Lichtmapping viele Verknüpfungen gesetzt sind. Auch die Effekte der Funktionsausgängen CV 125 bis 132, 159 und 160 sind auf 0 zu setzen. Für das Führerhauslicht der FA 5 und FA 6 sind in den CV 130 der Wert 61 und in CV 131 der Wert 62 einzutragen – das Licht ist dann richtungsabhängig und erlischt bei der Fahrt. Eine Besonderheit ist noch das Fernlicht: Mit CV 60 wird der Wert auf 140 gestellt – dann haben alle LED eine Spannung von 3,4 Volt. Über F9 kann das Fernlicht geschaltet werden.

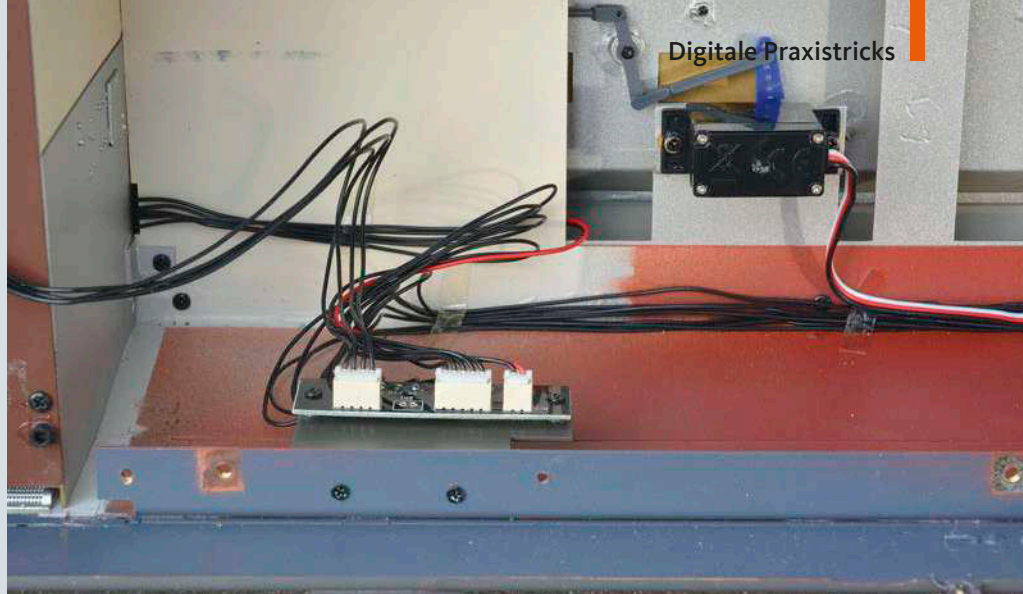
Um das Gehäuse der Ge 4/4^{III} zu öffnen, legt man die Lok seitlich auf eine Schaumstoffmatte und löst die acht Schrauben auf der Unterseite. Die schwarzen Sandschläuche für den Sander müssen entfernt werden. Der alte Decoder ist schnell demontiert. Die sechspolige Steckverbindung kann entfernt werden. Da die Befestigungslöcher des Zimo-MX699 mit dem Vorgänger identisch sind, kann der neue Baustein mit zwei Schrauben befestigt werden. Die Löcher sind auf 2,5 Millimeter aufzubohren und bekommen ein M 3-Ge-

winde. Die Litzen an der kleinen Hilfsplatine werden abgelötet. Die Steckplätze für die Servos werden nicht benötigt, da die beiden Servos der Stromabnehmer direkt am MX699 aufgesteckt werden. Auf dem Fahrgestell brauchen keine Änderungen vorgenommen werden. Der Anschluss des Decoders an die Radstromabnehmer und den Motor erfolgt entsprechend der Einbauanleitung. Die Anschlüsse der LED wurden mit einer 4,5-Volt-Flachbatterie ermittelt: Der Pluspol wird an der Klemme +5 V angeschlossen, wonach man den Minuspol an die einzelnen Adern halten und so sehen kann, welche LED leuchtet.

Kiss hat die Ge 4/4^{III} mit zwei Maxon-Motoren ausgerüstet. Für diese eisenlosen Motoren muss die Motorregelung in den CV 9 und 56 speziell eingestellt werden. Eine genauere Beschreibung würde den Beitrag sprengen, Interessenten können mich dazu aber gern über die *em*-Redaktion kontaktieren. Mit den Empfehlungen aus der Zimo-Anleitung ruckelte die Lok, wenn sie einen schweren Zug auf der Steigung zog. Wir haben ein gutes Ergebnis erzielt, wenn in der CV 9 der Wert 55, in CV 56 der Wert 199 und in CV 58 der Wert 180 eingegeben wird.

Die Stecker der beiden Servoantriebe für die Stromabnehmer werden auf die Stifte von Servo 1 und 2 gesteckt. Bei Inbetriebnahme zeigte sich, dass die Einstellwerte links/rechts vertauscht werden müssen. Auch sollten die Werte durch Probieren ermittelt werden. Beide Stromabnehmer können so eingestellt werden, dass sie in der oberen Position nicht ganz ausgefahren sind. Auf der Zimo-Homepage kann die komplette Bedienungsanleitung für den MX699, aber auch für die Vorgängertypen heruntergeladen werden.

Klaus Himmelreich



Die Stromabnehmer der Ge 4/4^{III} lassen sich durch Servos steuern. Im Decoder kann die Endlage der Stromabnehmer genau eingestellt werden. An jeder Seite befindet sich eine kleine Platine als Verteiler für die Lichtanschlüsse

Klaus Himmelreich (4)



Wenn die CV für die Fahreigenschaften optimal eingestellt sind, steht dem Fahrspaß auf der Anlage nichts mehr im Wege

VT von Tillig mit Decoder

Den Hilfsgerätewagen 187 001 der DR in H0m/e gibt es ab Werk nur in analoger Ausführung. Mit geringem Aufwand lässt sich aber ein Decoder z. B. von Uhlenbrock (73236) einbauen. Benötigt werden dafür Pappstreifen zum Entriegeln der Rastnasen des Gehäuses, Pinzette, Kreuzschlitzschraubendreher und zwei 15 bis 20 Millimeter lange Gewindeschrauben M 1,6. Zunächst wird das aufgeklippte Dach abgehelt. Darunter be-

findet sich die durch Kunststoffnasen an den Verstrebungen des Gehäuses arretierte Trägerplatine. Im nächsten Schritt werden mittels Pappstreifen die seitlichen Rastnasen des Gehäuses entriegelt und die Kupplungen ausgebaut. In die frei werdenden Bohrungen steckt man die beiden Gewindeschrauben ein, die das Abnehmen des Fahrwerks durch gleichmäßiges Ziehen erleichtern. Unter der Inneneinrichtung befindet sich die Diodenplatte für den Analogbetrieb. Dank der

Next18-Schnittstelle ist der neue Decoder schnell eingesteckt. Zum Schluss sind alle Arbeitsschritte in umgekehrter Reihenfolge zu erledigen. Nach erfolgreichem Zusammenbau sind noch zwei Programmschritte an der angeschlossenen Digitalzentrale zu erledigen: CV 101 muss auf Wert 1 gesetzt werden, CV 39 hingegen auf 32. Nur so ist die Innenbeleuchtung schaltbar. Andere Decoder-Fabrikate erfordern natürlich eine hiervon abweichende Programmierung.

Detlef Tilch

Für die Demontage und den Einbau des Uhlenbrock-Decoders in den Tillig-VT werden nur wenige Hilfsmittel benötigt

Detlef Tilch (2)



Unter der Innenraumnachbildung wird der Decoder eingesteckt. Eine weitere Platine liegt im Dachbereich



■ Zug aus der Frühzeit der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen

Dampflok B I

mit gemischter Wagengarnitur

Die Schlepptenderlok der bayerischen Gattung B I „Donau“ wurde 1848 gebaut und im Bahnbetriebswerk Augsburg stationiert. Ein H0-Nachbau von Lok und passendem Zug möchte an diese Pionierzeit süddeutscher Eisenbahn-Geschichte erinnern



Die Lokomotiven und die gewalzten Schienen für die Bahnstrecke Nürnberg – Fürth wurden aus England geliefert. Joseph Anton von Maffei erwarb 1838 nördlich von München in der Hirschau ein mit Wasserkraft betriebenes Hammerwerk. 1939 traf der von Stephenson vermittelte Maschinenmeister Joseph Hall mit zwei englischen Lokführern in München ein, um die sechs aus England gelieferten Loks für die München-Augsburger Bahn in Betrieb zu nehmen. Da die Strecke noch nicht fertig war, engagierte Maffei Mr. Hall für die Entwicklung einer eigenen Lokomotive. 1841 vermeldete Maffei die Fertigstellung der ersten bayerischen Lokomotive „Der Münchner“.

Die Dampflokattung B I von 1847

Für das erste Teilstück der Ludwig-Süd-Nord-Bahn hatte die Königl. Eisenbahnbau-Kom-

mission einen Bedarf von 24 Lokomotiven ermittelt und erstellte eine detaillierte Ausschreibung. Angebote kamen von J. A. Maffei aus München, E. Kessler aus Karlsruhe und J. J. Meyer & Comp. aus Mülhausen. 1843 bekamen die drei Firmen den Auftrag für je acht Lokomotiven des Typs A I mit der Achsfolge 1A1. Die Maschinen wurden zwischen 1844 und 1847 geliefert. Mit der Inbetriebnahme von weiteren Streckenabschnitten stieg der Bedarf an Lokomotiven. 1846 erfolgte eine Ausschreibung für drei verschiedene Lokomotivtypen: A II mit der Achsfolge 1A1, B I mit der Achsfolge 1B und C I mit der Achsfolge C als Schiebelok für Steilstrecken. In der Ausschreibung wurden der von Stephenson entwickelte Langkessel zur besseren Ausnutzung der Heizgase sowie die rechteckige und hohe Heuschober-Feuerbüchse vorgegeben. Alle Verschleißteile mussten ohne Nacharbeit aus-

tauschbar sein. Die Firmen J. A. Maffei und E. Kessler gaben Angebote ab und arbeiteten bei der Entwicklung eng zusammen. 1847/48 wurden sieben A II von Kessler und sechs von Maffei an die K.Bay.Sts.B. geliefert. 22 B I und fünf C I lieferte Maffei zwischen 1847 und 1850. Kessler fertigte indessen Lokomotiven ähnlich der B I für verschiedene Bahngesellschaften.

Die B I bekamen um 1877 durch neue Kessel mit Dampfdom, niedrigere Feuerbüchsen und Führerhäuser ein völlig anders aussehen. Die letzten B I wurden 1896 ausgemustert. Die in Nürnberg beheimateten Lokomotiven betrieb man mit Kohle aus Böhmen. Die in Augsburg stationierten Maschinen für den südbayerischen Raum hatten bis um 1880 vorwiegend Torffeuerung – erkennbar an den Trichter- oder birnenförmigen Kaminen zur Vermeidung von Funkenflug.

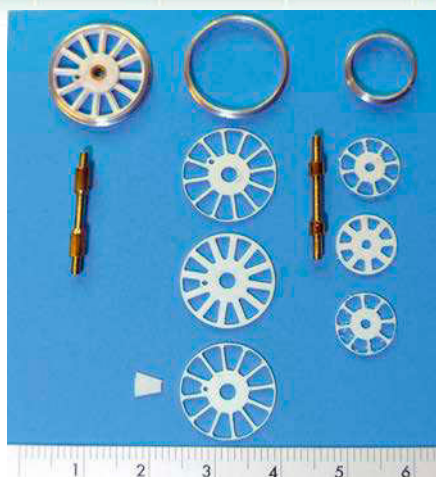
Technische Daten der in H0 gebauten Wagentypen

	Baujahr	Achsstand	LüP*	Breite	Merkmale
Torfmunitionswagen	ab 1847	2 x 1,53 m	6,2 m	2,65 m	
Gepäckwagen mit offenem Bremser Sitz und Kondukteur-Abteil	ab 1848	2,5 m	6,0 m	2,45 m	Exter-Seilzugbremse mit Bremswinde, Hundeabteil
Personenwagen 3. Klasse grün	ab 1850**	2 x 1,53 m	7,1 m	2,65 m	Innenhöhe 1,7 m, Fenster in den Türen und daneben Holzjalousien, Holzbänke 40 Sitzplätze, Exter-Seilzugbremse, zwei Radsätze gebremst
Personenwagen 1./2. Klasse dunkelrot/violett	1844 bis 1846	2 x 1,53 m	6,8 m	2,65 m	Innenhöhe 1,7 m, mit Fenstern, Polstersitze zwei Halbcoups 1. Klasse je vier Sitzplätze, zwei Abteile 2. Klasse je zehn Plätze
Personenwagen 3. Klasse gelb	1844 bis 1850	2 x 1,53 m	7,1 m	2,65 m	Innenhöhe 1,7 m, offene Fensteröffnungen mit Ledervorhängen, Holzbänke 48 Sitzplätze, ab 1850 40 Plätze
Gepäckwagen mit überdachtem Bremser Sitz	ab 1850	3,1 m	7,0 m	2,45 m	Exter-Seilzugbremse mit Bremswinde, Hundeabteil
Güterwagen gedeckt	1847	2,3 m	5,0 m	2,6 m	Exter-Seilzugbremse
Güterwagen offen	1844	2 x 1,53 m	6,2 m	2,65 m	
Güterwagen offen/verschalt	ab 1840	2,3 m	4,8 m	2,65 m	Aufsatzbretter für Viehtransporte

*Länge über Puffer; **neu gebaut oder umgebaut

Bayerischer Länderbahnzug mit der Lokattung B I und verschiedenen Wagentypen in der Reihenfolge wie in der Tabelle oben aufgelistet Walter Altmannshofer (5)





Die Lok der Gattung B I wurde komplett selbstgebaut und besteht weitgehend aus gefrästen Kunststoff-, Alu- und Messingteilen



Da Torf einen geringeren Heizwert als Kohle hat, wurden große Mengen davon benötigt. Dafür führte man hinter dem Tender einen Torfmunitionswagen mit, dessen Dach den Brennstoff vor Nässe schützte. Zwei Mann waren notwendig, um die Torfbriketts mit Körben auf den Tender zu hieven, damit sie der Heizer mit einer 90 Zentimeter langen Schaufel verfeuern konnte. Im ergiebigsten bayerischen Torfabbaugbiet, dem staatseigenen Haspelmoor bei Augsburg, arbeiteten damals bis zu 1.500 Beschäftigte, um den Torf zu stechen und zu verarbeiten.

Augsburger Lokomotive in 1:87

Die Lokomotiven und Wagen waren damals sehr klein. Die Räder und Federn sind so eng neben dem Kessel angebaut, dass es nur mit annähernd maßstabsgerechten Radbreiten von 1,55 und Spurkränzen von 0,35 Millimetern möglich war, ein stimmiges Modell im korrekten 1:87-Maßstab zu bauen. Meine Modelle sind rollfähig, haben bewegliche Treibstangen, aber keinen Antrieb, da der Einsatz auf einer Modellbahnanlage nicht vorgesehen ist. Groß-

serienhersteller können diese Proto:87-, HOpur- oder HO-Fine-scale-Normen nicht anwenden, da solche Fahrzeuge auf normalem Industriegleis nicht sicher fahren würden. Modelle wie der „Adler“ von Märklin/Trix oder Pikos „Saxonia“ konnten deshalb nicht maßstäblich in 1:87 umgesetzt werden. Zudem betrug die Pufferhöhe über Schienenoberkante bei bayerischen Schienenfahrzeugen anfangs nur 660 Millimeter und ist somit nicht mit der späteren Norm von 1.040 Millimetern kompatibel, was auch beim Vorbild große Probleme verursachte.

In meinem Zeichenprogramm TurboCAD erstellte ich genaue Baupläne. Alle Teile wurden selbst angefertigt. Für einige sägte ich aus Sperrholz Schablonen im Maßstab 5:1 bis 10:1, um sie dann mit meiner Kopierfräse aus Kunststoffplatten, Messing- oder Alublech in der benötigten Menge anzufertigen. Kleinteile wie Geländer lötete ich aus Messingdraht. Die innen liegende Steuerung wurde dargestellt, ist aber nicht beweglich. Auch die Federn und Pumpen zwischen Rädern und Kessel sowie die

Wasserleitungen zum Tender wurden exakt umgesetzt. Die Figuren entstammen dem bayerischen Bahnpersonal von Preiser. Da die Menschen früher kleiner waren, wurden die Beine gekürzt. Die Beschriftungen und Zierlinien ließ ich bei DecalPrint als Nassschiebebilder drucken. Der Bau von der Planung bis zur Fertigstellung dauerte drei Jahre. Es gab immer wieder Pausen, um Details zu klären oder Ideen für die Umsetzung in Modell zu finden.

Wagentypen der K.Bay.Sts.B.

Die Wagen baute man beim Vorbild fast vollständig aus Holz. Nur Achsträger, Federn, Räder und Kupplungshaken bestanden aus Eisen. Die Fahrgestelle waren kürzer, aber breiter als bei anderen deutschen Bahnverwaltungen. Anfangs gab es nur zweiachsige Wagen. Wegen der geringen Tragfähigkeit der Räder und um Entgleisungen bei Radbrüchen zu vermeiden, wurden ab 1846 vorwiegend dreiachsige Personen- und Güterwagen mit einheitlichem Achsstand von zweimal 1,53 Metern gebaut. Personenwagen hatten beidseitig Pufferbohlen, die mit Querblattfedern





Zwei Bauschrittmotive, die während der Waggonfertigung entstanden sind und die Vieltelligkeit dieser 1:87-Modelle hervorheben



Der Torfmunitionswagen lief stets hinter der Lok und sicherte den Brennstoffvorrat

Gepäckwagen des Baujahres 1850 mit überdachtem Bremser-sitz und Seilzugbremse



Diorama fürs Museum: Kemptener Eisenbahnbrücke

Die erste deutsche Eisenbahnstrecke Nürnberg – Fürth mit sechs Kilometern Länge wurde 1835 in Betrieb genommen und brachte den Investoren gute Rendite. So fanden sich genügend Aktionäre zur Finanzierung der zwischen 1838 und 1840 gebauten 60 Kilometer langen München-Augsburger Bahn, die jedoch nicht so erfolgreich anlief. Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Hof bis Lindau mit 560 Kilometern wurde deshalb vom bayerischen Staat finanziert. Für deren Bau wurde 1841 die Königliche Eisenbahnbau-Kommission in Nürnberg gegründet. Der erste Streckenabschnitt Bamberg – Nürnberg – Augsburg ging 1844 in Betrieb; 1847 wurde Kaufbeuren und 1848 Hof erreicht. Trotz politischer Unruhen und der schwierigen Topografie im Allgäu konnte die Strecke über Kempten bis Lindau 1854 fertiggestellt werden.

Die Schienen wurden auf Steinwürfeln verlegt. Nur in Mooregebieten und auf frisch geschütteten Dämmen kamen Holzschwellen zum Einsatz. Die Brücken über Lech und Wertach bei Augsburg und Kaufbeuren wurden als Steinviadukte ausgeführt. Für die Überquerung des tief eingeschnittenen Iller-Tales bei Kempten errichtete man zwischen 1847 und 1852 eine Holzbrücke aus Lärchen- und Eichenholz nach der amerikanischen Bauart Howe. Die Streben stützten sich auf Eichenholzklotzen ab. Eiserne Zugstangen mit Muttern spannten den Ober- und Untergurt zusammen. Das Holz wurde also nur auf Druck belastet. Da die standardisierten Holzteile ohne Zapfenverbindungen

stumpf zusammengefügt wurden, konnten beim Bau auch ungelernete Arbeiter eingesetzt werden. Errichtet wurden drei Brückenteile mit 35, 53 und 26 Metern sowie einer Gesamtlänge von 114 und einer Höhe von 30 Metern.

Die Kemptener Brücke wurde zweigleisig auf zwei parallelen Trägern errichtet. Bald nach Fertigstellung bekam das Fachwerk zum Schutz vor Nässe eine Bretterverkleidung. Da die Lokomotiven schwerer wurden, baute man später das zweite Gleis ab und betrieb die Brücke eingleisig. 1880 verstärkte man das mittlere Brückenfeld durch eiserne Zuggurte. 1905 wurde der Eisenbahnverkehr auf zwei neue Stampfbetonbrücken verlegt. 1911 erwarb die Stadt Kempten die Brücke und ließ sie für den Straßenverkehr umbauen. Im April 1945 sprengte die Deutsche Wehrmacht das östliche Feld der Brücke. Noch 1945 ersetzte eine Behelfsbrücke aus Stahl den zerstörten Fachwerkträger.

Um 1970 wurde der Straßenverkehr mit dem Bau des Schuhmacherrings auf die nördliche Betonbrücke verlegt. Auf der südlichen Brücke verläuft die Bahnstrecke zum neu gebauten Kemptener Bahnhof. 1970 sperrte man die alte Holzbrücke wegen Baufälligkeit. 1986/87 wurde sie zum Geh- und Radweg umgebaut und 2017/18 grundlegend saniert.

Das HO-Modell wurde von Peter Dresselhaus aus Emsdetten gebaut und entstand wie das Vorbild komplett aus Holz. Obwohl er die Brücke in der Länge verkürzt darstellte, konnte er sie aus Platzgründen nicht in seine perfekt gestalte Modellbahnanlage mit dem Thema Frühzeit der K.Bay. Sts.B. integrieren. Deshalb kam das Brückendiorama 2018 als Dauerleihgabe in die Ausstellung „Kleine Welten“ im Dorfmuseum Roßhaupten, wo die Entwicklung von Straßenverkehr, Landtechnik, Baumaschinen und Camping mit über 2.000 1:87-Eigenbaumodellen gezeigt wird. WA

Die im Vorbild 114 Meter lange Kemptener Brücke im Zustand der bayerischen Länderbahnzeit als HO-Nachbau mit zeitgenössischem Dampfzug





Zwei Personenwagen mit unterschiedlichen Klasseneinteilungen bzw. verschiedenem Sitzkomfort, rechts mit Bremsersitzen auf dem Dach

Speziell die offenen Güterwagen sind aufgrund ihres Ladegutes originelle HO-Modelle Walter Altmannshofer (9)



am Fahrgestell befestigt waren. Güterwagen trugen nur einseitig gefederte Puffer – es gab aber auch ältere Wagen mit ungefederten Puffern.

Die bayerische Pufferhöhe über Schienenoberkante von 660 Millimetern wurde besonders im Güterverkehr über die Staatsgrenzen hinweg zum Problem, da in den Nachbarländern die norddeutsche Pufferhöhe von 1.040 Millimetern galt. Ab 1857 gab es deshalb Puffer auf drehbaren Platten für beide Höhen. Die kleinen dreiachsigen Wagen wurden bis 1857 gebaut und waren nach Anpassung der Pufferhöhe mit neuen höheren Achsträgern bis in die 1880er-Jahre hinein in Betrieb. Ab 1858 wurden neue Wagen nur noch zweiachsig mit Langträgern aus Eisen und Puffern in 1.040 Millimetern Höhe produziert. Die Verbindung der Wagen erfolgte mit Ketten an den mittigen Kupplungshaken und zusätzlich mit zwei Notketten an kleinen Haken an den Stirnseiten der Langträger.

Anfangs wurden die Wagen von Privatunternehmen hergestellt. Da die Betriebe noch wenig Erfahrung mit der neuartigen Technik hatten, kam es immer wieder zu Produktionsmängeln. Deshalb entstanden 1844 bis 1850 alle Personen- und viele Güterwagen in der Staatlichen Königlichen Wagenbauanstalt Nürnberg. Da die Zahl der benötigten Waggons immer mehr anstieg, vergab die Bahnverwaltung ab 1850 die Aufträge für neue Fahrzeuge wieder an private Firmen. Um die Einhaltung der Normen und die Qualität zu sichern, fertigte die Königliche Wagenbauanstalt bis 1851 einige Mustertypen und war fortan nur noch für Instandhaltung und Umbauten bestehender Fahrzeuge zuständig. Anfangs bildete der Personentransport die

Haupteinnahmequelle der Bahn. Trotz der hohen Frachttarife gewann der Gütertransport an Bedeutung: 1847 gab es 173 Güter-, 163 Personen- und 20 Gepäckwagen. 1848 waren es 254 Güter-, 190 Personen- und 26 Gepäckwagen.

HO-Wagen im Zustand um 1850

Für meine Lokomotive B I sollte ein Zug mit neun typischen Wagen entstehen. Die Modelle wurden im Zeichenprogramm entworfen und entstanden im Eigenbau vorwiegend aus Kunststoff. Treppen und Geländer bestehen aus Messing. Für die Puffer fertigte ich ein Urmodell an und ließ sie in Zinn gießen. Passende württembergische Speichenradsätze nach der HO-pur-Norm bestellte ich bei www.wagenwerk.de. Die Fahrgestelle der Personen- und Gepäckwagen baute ich aus Evergreen-Kunststoffprofilen. Die Achshalter wurden aus Messingblech gefräst. Die Federpakete, die zwischen den Langträgern zu sehen sind, verlötete ich aus parallel übereinanderliegenden Messingstreifen. Die Wagenkästen bestehen aus 0,75 Millimeter starken Polystyrolplatten. Da sich der Kunststoff schlecht biegen lässt, entstanden die gewölbten Wagenseiten aus drei miteinander verklebten 0,25-mm-Platten. Die unten geschweiften Stirnwände der 1. Klasse fräste ich aus einer dicken Platte. Die gewölbten Dächer aus 0,3-mm-Messingblech erhielten mit einer aufgeklebten Kunststoffplatte die nötige Dicke.

Für die Fensterrahmen klebte ich aus Kunststoffplatten rechteckige Säulen und sägte davon die Rahmen ab. Die erhabenen Leisten an den Wagenwänden bestehen aus 0,25 mal 0,5 Millimeter messenden Evergreen-Profilen. Diese Leisten sind beim Vorbild zu beiden

Seiten mit Zierlinien eingefasst. Um das darstellen zu können, wurden die Leisten nach der Lackierung des gesamten Wagenaufbaus mit den Linienfarben Gold für die 1./2. Klasse und Schwarz für die 3. Klasse bemalt. Mit zwei zusammengespannten Skalpellklingen schnitt ich 0,3 Millimeter schmale Papierstreifen zurecht, die für die 1. Klasse rot, die 2. Klasse schwarz und die 3. Klasse gelb eingefärbt wurden. Diese klebte ich auf die Mitte der erhabenen Leisten, sodass auf jeder Seite eine 0,1-Millimeter-Linie sichtbar blieb. Zum Schluss wurde mit dem Airbrush seidenmatter Klarlack aufgesprüht. Die Figuren im offenen 3.-Klasse-Wagen gestaltete ich aus den Preiser-Reisenden um 1847. Die Aufbauten der Gepäckwagen entstanden aus Evergreen-Bretterwandplatten. Die erhabenen Umrundungen fräste ich aus 0,25-mm-Kunststoffplatten. Die Aufstiegstreppen zu den Bremsersitzen wurden aus Messingblechen verlötet.

Die höheren Fahrgestelle der Güterwagen entstanden in gleicher Weise wie bei den Personenwagen. Da die Federn hier hinter den Langträgern liegen und nur von unten sichtbar sind, genügte hier Attrappen aus Kunststoffstreifen. Für den gedeckten Güterwagen verwendete ich Evergreen-Platten mit geringeren Bretterabständen wie bei den Gepäckwagen. Die Gitterwände der offenen Wagen bestehen aus gefrästen Streifen, die in zwei Schichten aufeinandergeklebt wurden, um die abgeschrägten Kanten darzustellen. Bedeutenden Anteil am Güterverkehr hatten einst die Tiertransporte und landwirtschaftliche Güter. Deshalb belud ich den zweiachsigen Wagen mit typischen Allgäuer Rindern. Die Kutsche indes wurde von Artitec zugekauft. Walter Altmannshofer



In der Seitenansicht kann insbesondere die Bodengruppe mit den zahlreichen Details und den vorbildgerechten Drehgestellen punkten

■ 2m-Diesellokomotiven von Kiss und LGB im Test

Schlepptriebwagen

für die Harzquerbahn

Verglichen
& gemessen

Die Fortschritte im Triebwagenbau veranlasste auch die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft, in den 1930er-Jahren bei der Waggonfabrik Wismar zwei Schlepptriebwagen zu beschaffen, die nun als komplett unterschiedlich umgesetzte Gartenbahn-Modelle erhältlich sind, was einen Test nahezu herausfordert

Als Marktführer hatte LGB die Nase zumindest bei der Auslieferung des formneuen Triebwagens vorn. Doch nur wenig später lieferte auch Kiss sein 2m-Modell aus, sogar gleich in mehreren Varianten. Damit hat das Viernheimer Unternehmen einen eindeutigen Vorteil, da hier neben dem heutigen Museumsfahrzeug auch die attraktiven DR-Ausführungen angeboten werden. Wir haben deshalb für diesen Test beide Farbgebungen ausgesucht, um die Unterschiede aufzeigen zu können.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

■ **Kiss** – Der Hersteller empfiehlt das aufgeschraubte Metallgehäuse nicht vom Fahrgestell zu trennen, da alle erforderlichen Bauteile auch so zugänglich sind. Im Dachbereich über dem Motorraum lässt sich das gerastete und mittels Magneten gehaltene Blech abnehmen, um z. B. an den Rauchgenerator zu gelangen. Im Gegensatz zum LGB-Gehäuse lassen sich alle Türen öffnen, dies lässt den Blick auf die Führerstände und Maschinenanlage zu. Die beiden Drehgestelle mit der Antriebsein-

heit sind mittig gelagert. Für den Einsatz auf größeren Radien liegen vorbildgerechtere Trittstufen bei. Ab Werk sind zwei LGB-kompatible Bügelkupplungen montiert.

■ **LGB** – Die Konstrukteure haben zwölf Kreuzschlitzschrauben zur Befestigung des Kunststoffgehäuses auf dem Rahmen vorgesehen. Auf dem Dach sind die im Original abnehmbaren Bleche einzeln aufgesetzt. Die nachgebildete Maschinenanlage, die nicht drehbar gelagerten Lüfterräder sowie die Führerstände sind separate Baugruppen. Für eine bessere Kurvenläufigkeit sind die beiden Drehgestelle mit dem Motor außermittig gelagert. Mittig in der Bodenwanne ist der Lautspre-

cher untergebracht, der in Richtung Gleis abstrahlt. An beiden Fronten sind die klassischen Bügelkupplungen angebracht.

Digitalausstattung

Beide Testkandidaten haben verschiedene Betriebsgeräusche gespeichert. Bei der Aktivierung wird zunächst der Startvorgang abgespielt. Anschließend erklingen die von der Lautstärke akzeptablen Betriebsgeräusche. Bei beiden Modellen sind diese recht realistisch, wobei die Zusatzgeräusche im Verhältnis dazu zu laut eingestellt sind. Insgesamt gibt es je 26 schaltbare Funktionen.

■ **Kiss** – An der Zentrale kann man sechs Licht-, 17 Ge-

räusch- und drei Betriebsfunktionen abrufen, die der ESU-Decoder über die Schnittstelle verarbeitet. Gut ist, dass man über F9 die Lautstärke direkt anpassen kann. Ansonsten erklingen auf Wunsch neben dem Läutewerk und dem Makrofon z.B. auch noch vier Bahnhofsdurchsagen.

Obendrein lassen sich der getaktete ESU-Raucherzeuger und der Motorlüfter aktivieren. Damit keine Aussetzer bei stromlosen Abschnitten zu bemerken sind, ist ein Spannungspuffer eingebaut.

■ **LGB** – Hat sich der mfx/DCC-Decoder mit 27-poliger Schnittstelle an der Zentrale angemeldet, stehen sechs Licht-, 18 Geräusch- und zwei Betriebsfunktionen zur Verfügung. Hervorzuheben sind neben den zahlreichen Lichtfunktionen samt Fahrpultbeleuchtung auch die in chronologischer Reihenfolge erklingenden Bahnansagen. Leider kommt es bei Stromaussetzern mangels Spannungspuffer zu un schönen Pausen beim Sound.

Maßgenauigkeit

■ **Kiss/LGB** – Beide Aufbauten stimmen in den nachprüfbar Hauptabmessungen mit den umgerechneten Werten nahezu bis

Fakten zu den 2m-Schlepptriebwagen-Modellen

	Kiss 187 025 DR	LGB T 3 NWE/HSB
Artikelnummer	600562	26390
Baujahr	2023	2022
Stromsystem	DCC/Sound	DCC/mfx/Sound
Motor	4 Faulhaber-Motoren	2 Bühler-Motoren
Getriebe	Einzelachs-Antrieb	Schnecke/Stirnräder
angetriebene Radsätze	4	4
Räder mit Haftreifen	–	2
Eigenmasse	5.979 g	3.589 g
Preis (UVP)	2.950,00 €	1.150,00 €



Während das Gehäuse ähnlich gut wie jenes von Kiss gestaltet ist, fällt im Fahrwerksbereich die geschlossenere Bodengruppe auf

auf die Kommastelle überein (siehe Maßtabelle). Keiner der Triebwagen bietet von dieser Seite Anlass zur Kritik. Auch die Griffstangen, Dachbereiche und weitere Details sind ähnlich und mit den vorbildgerechten Dimensionen umgesetzt.

Langsamfahrtverhalten

Unser Praxistest wurde im Garten auf LGB-, Piko- und TrainLine45-Gleisen und der Digitalzentrale von Massoth durchgeführt.

Die in jeder Fahrtrichtung eine Stunde eingefahrenen Modelle fuhren dabei mit den Werkseinstellungen ihrer CV. Die Geschwindigkeiten wurden mit dem Geschwindigkeitsmesser von Halling ermittelt.

Kiss/LGB – Beide Modelle schleichen mit umgerechnet unter drei Kilometern pro Stunde

sicher und dauerhaft über die sauberen Schienen und Weichen.

Streckenfahrtverhalten

Kiss/LGB – Im Original waren die Triebwagen für die Beanspruchung von maximal vier Vierachsern ausgelegt, was wir auch im Garten getestet haben. In allen Geschwindigkeitsbereichen laufen sie mit und ohne angehängte(n) Waggon ruhig und geschmeidig, auch über komplexere Weichenstraßen, wobei diese für den T 3 von Kiss mindestens einen Radius von 1.050 Millimetern haben müssen. Dank der zwei beweglichen Drehgestelle ist immer eine gute Gleisauflage gewährleistet, sodass keine störenden Taumelbewegungen oder Kontaktprobleme wahrgenommen werden. Beide Modelle unterschreiten die v_{max} des Vorbilds nur knapp.

Ausrollverhalten

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

Kiss – Im stromlosen Abschnitt hält der T 3 erst nach 2,7 Metern an, was bei einer wirklichen Gefahrensituation mit Hindernis auf dem Gleis bereits Gefahren birgt. Bei einer an der Zentrale eingeleiteten Notbremsung muss man mit einem Bremsweg von „nur“ 2,4 Metern rechnen. Von daher empfiehlt es sich, lieber gezielt abzubremsen.

LGB – Bei der eingeleiteten Notbremsung aus Höchstgeschwindigkeit stoppt der T 3 bereits nach 15 Zentimetern. Für die am Drehregler eingeleitete Bremsstre-

cke sollte man etwas mehr als zwei Fahrzeuglängen einplanen.

Zugkraft

Kiss/LGB – Im Original waren die VT dafür ausgelegt, bis zu vier Reisezugwagen zu ziehen, was auch beide Modelle problemlos schaffen. Während Kiss (Zugkraft 8,0 N) auf die hohe Eigenmasse setzt, hat LGB (3,5 N) zwei Haftreifen aufgezogen und in der Bodenwanne 488 Gramm Ballastgewicht untergebracht.

Stromabnahme

Kiss – An dem T 3 dienen alle acht Radsätze zur Spannungsversorgung, was auf sauberen Schienen vollkommen genügt.

LGB – Aufgrund der zwei Haftreifen stehen nur sechs Räder für die Spannungsversorgung zur Verfügung. Da aber noch vier Radschleifer montiert sind, die auch kleinere Schmutzpartikel von den Schienen entfernen, ist die Stromabnahme perfekt.

Wartungsfreundlichkeit

Beide Modelle werden in einem ähnlich großen Karton ausgeliefert. Während Kiss seinen T 3 auf einem Holzbrett festgeschraubt und die Innenseiten des Kartons mit Schaumstoff ausgekleidet hat, liegt der Triebwagen von LGB in der üblichen zweigeteilten Styroporschale.

Beide Modelle sind somit gut vor Transportschäden geschützt.

Kiss – Die Betriebsanleitung im DIN-A5-Format enthält neben Vorbildinformationen, Sicherheitshinweisen, den technischen Daten auch Hinweise zum Betrieb des Rauchgenerators, zu den Decoderfunktionen sowie den Zurüstteilen. An Wartungsarbeiten fallen nur

Kiss

LGB



Kiss und LGB haben alle Details der Originale nachgebildet. Allerdings wirken die Scheinwerfer, Türklinken oder Kupplungsimitationen am Kleinserienmodell zierlicher

Verglichen & gemessen

Kiss

LGB



An der Seite des Führerstandes sind keine Türen vorhanden. LGB hat die Trittstufen für den Rangierer aber deutlich zu hoch angebracht. Jene von Kiss sind besser positioniert, und es liegen sogar noch maßstäbliche für die Vitrine bei. Die Übergangsbleche im Türbereich lassen sich bei beiden Modellen abklappen, aber nur bei Kiss mittels Haken sichern

das Ölen der Achslager und das Reinigen der Radreifen und Kontakte an. Eine Ersatzteilliste oder Explosionszeichnung ist nicht abgedruckt.

LGB – Das DIN-A5-Heft enthält neben Sicherheitshinweisen auch Anleitungen für den Analog- oder Digitalbetrieb sowie zum mfx- bzw. DCC-Protokoll. Alle Digitalfunktionen und Programmiermöglichkeiten werden tabellarisch erklärt. Als Wartungsarbeiten fallen das Abschmieren der Achslager und der Tausch der Haftreifen an, was allerdings ohne weitere Demontagearbeiten möglich ist. Da noch einige Seiten unbedruckt sind, würde man sich die kleine Explosionszeichnung gerne auf einer Doppelseite wünschen. Darin sind die wichtigsten Ersatzteile samt Bestellnummer vermerkt.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

Kiss (1,8)

LGB (1,8)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Aus der Sicht des Gartenbahners sind beide Modelle ähnlich gut gestaltet. Schaut man allerdings genauer hin, wird man z. B. bei Kiss angesetzte Anhebeösen mit durchbrochenen Öffnungen und bei LGB angespritzte ohne Bohrungen entdecken. Andersherum wirkt das nachgebildete funktionslose Lüfterrad unter dem Abdeckgitter bei LGB besser als das drehbare von Kiss. Da man beim Großserienmodell auf zu öffnende Türen verzichtet hat,

konnte die Wandstärke des Gehäuses erfreulich dünn ausfallen.

Kiss – Das Metallgehäuse zeigt alle Details des Vorbilds. Bei den vier Varianten wurden die Bauartunterschiede vorbildgerecht umgesetzt. Die Führerstände sind in kompletter Größe mit Sitzen und Bedieneinrichtungen nachgebildet. Die Pufferträger sind zugestrichelt und mit einer Schraubenkupplungs-Nachbildung versehen. Die Übergangsbleche sind beweglich und mittels eines Hakens gesichert. Der Innenraum mit Holzfußboden bzw. Riffelblech im

Maschinenraum, die Nachbildung des MAN-Motors, des Heizkessels und der anderen Aggregate samt Rohrleitungen, Absperrventilen und weiteren Bauteilen ist detailliert wiedergegeben.

LGB – Am ansprechend gravierten Kunststoffgehäuse sind die Führerstände fast ebenso detailliert wie beim Kleinserienmodell nachgebildet, einzig der Stuhl des Lokführers wurde weggelassen. Die Pufferträger sind zugestrichelt, und Bremsschläuche, klappbares Übergangsblech, Scheibenwischer usw. separat angesetzt. Die einzelnen Abteile mit der passenden Inneneinrichtung und dem Cummins-Motor sind ebenfalls nachgebildet, abgesehen von den Türen samt Kliniken aber deutlich vereinfacht. Auch sind die bei Kiss aus Draht nachgebildeten Schutzstangen hinter den Scheiben nur auf den Fensterscheiben aufgedruckt.

Fahrgestell

Anders als auf Zimmeranlagen auf Augenhöhe kann man das Fahrge-

Maßtabelle Gepäcktriebwagen T 3 HSB/Baureihe 187 DR

Maße in mm	Vorbild	1:22,5	Kiss	LGB
Länge über Puffer	15.600	693	695	692
Breite	2.600	116	119	117
Gesamthöhe über SO	3.450	154	154	155
Drehzapfenabstand	11.100	493	493	493
Drehgestellachsstand	1.900	84	84	75
Raddurchmesser	800	35,6	35,4	37,0
Spurkranzhöhe	–	1,6 (NEM)	2,6	3,1
befahrbarer Radius	40.000	1.778	1.050	600

LGB

stell im Garten kaum erkennen. Vielmehr galt es für beide Hersteller, einen Kompromiss zwischen Betriebstauglichkeit und ansprechender Optik zu finden.

Kiss – Die Drehgestelle zeigen nahezu alle Details der Originalen, sind dabei aber so konstruiert, dass beim normalen Betrieb nichts beschädigt werden oder abfallen kann. Die Auftritte sind am Drehgestell montiert und schwenken mit diesen aus. Neben den Kesseln und Behältern hat man die Saugluft-Bremsanlage angeordnet, zahlreiche Einzelteile montiert und Leitungen verlegt.

LGB – An dem klassischen zweiachsigen Motorblock sind plastisch gestaltete Drehgestellblenden befestigt. Die mittlere angeschraubte Bodengruppe zeigt jeweils an den Seiten die wichtigsten Aggregate, Kessel, Rohrleitungen usw. Letztere sind teilweise aus Metall gefertigt. Die Trittstufen sind am Gehäuse angeschraubt und behindern die Drehgestelle nicht.

Räder

Kiss – Die im Anlagenbetrieb und selbst in der Vitrine kaum sichtbaren Radsätze sind dunkel lackiert und haben zierliche Spurrkranze.

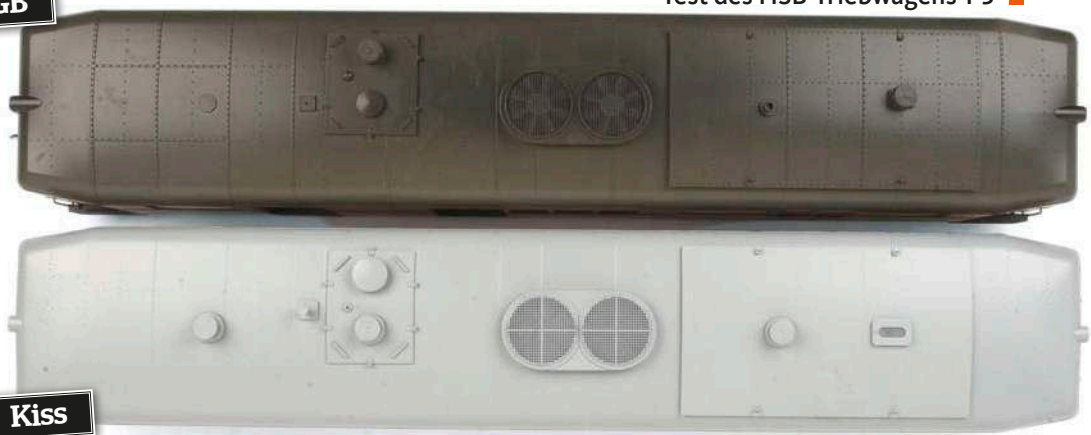
LGB – Die Göppinger haben die Räder ebenfalls mit einem dunklen Innenteil versehen. Allerdings glänzt der hartverchromte Radring, was optisch etwas stört.

Farbgebung

Beide Triebwagen sind nach der Einsatzepoche III/IV bzw. V unterschiedlich lackiert. Wobei die zweifarbige DR-Farbgebung mit den schwarzen Zierlinien deutlich aufwendiger ist. Die Lackierung ist an beiden VT sauber aufgebracht, sodass keine unschönen Farbübergänge zu erkennen sind. Die Fahrgestelle samt Anbauteilen sind einheitlich in Schwarz bzw. einem dunklen Grau wiedergegeben.

Kiss – Alle aufgebrachten Zierlinien sind auch an den zurückspringenden Türbereichen ohne Beanstandungen.

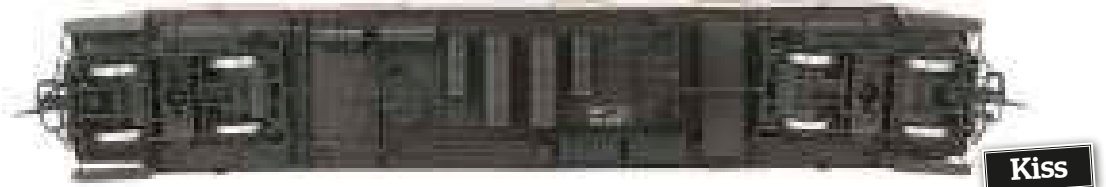
LGB – Auf den ersten Blick ist auch am LGB-Modell alles stimmig. Leider hat man aber an den zurückspringenden Bereichen



Beim Blick auf das Dach erkennt man alle wesentlichen Bleche, Nieten, Lüfter, Wartungsöffnungen usw. Kleinere Unterschiede ergeben sich durch die entsprechend der Epoche andere Vorbildmotorisierung



Insbesondere die Bodengruppe des Kleinserienmodells (unten) weist viele Details und einzeln angesetzte Teile auf. In dieser Ansicht erkennt man auch die unterschiedlichen Achsstände im Drehgestell



Fahrwertetabelle

	Kiss 187 025 DR	LGB T 3 NWE
Langsamfahrtverhalten		
$v_{\min}$ digital	<1 km/h bei FS 1	<1 km/h bei FS 1
Streckenfahrtverhalten		
v_{Vorbild} digital	60 km/h nicht erreicht	60 km/h nicht erreicht
$v_{\max}$ digital	58 km/h bei FS 128	57 km/h bei FS 128
Ausrollweg aus $v_{\max}$	2.700 mm	150 mm
Bremsweg digital aus $v_{\max}$	2.400 mm	1.600 mm
Zugkraft Ebene bei $v_{\max}$	8,0 N	3,5 N

neben den mittleren Türen den hellen Zierstreifen nicht auflackiert.

Beschriftung

Kiss – Der für diesen Test zur Verfügung stehende 187 025 der DR hat seine letzte Revision am 18. November 1966 in Wernigerode erhalten. Wie der Vergleich mit Vorbildfotos zeigt, sind alle Anschriften sauber aufgedruckt und an der richtigen Stelle.

LGB – Der im Bw Wernigerode Westerntor stationierte Traditionstriebwagen hat als Untersuchungsdatum den 27. April 2012 angeschrieben. Neben dem großen NWE-Schriftzug oberhalb der Fenster sind auch alle technischen Angaben und Piktogramme sauber aufgedruckt. Wie bei Kiss auch, waren während des Tests keine Abnutzungserscheinungen feststellbar.

Beleuchtung

Die Lampen des Dreilicht-Spitzensignals sind bei beiden VT gut am Dach bzw. an der Front neben dem Übergangsblech dargestellt. An der Rückseite wird ein einzelnes rotes



Bei Bogenfahrt schwenken die Trittstufen am Kiss-Modell mit aus, während LGB sie fest am Gehäuse montiert hat

LGB



Verglichen & gemessen

Kiss



Schlussignal gezeigt, bei Kiss allerdings erst nach Aktivieren von F15.

Kiss – Der Farbton der weißen Microglühlämpchen ist realistisch gewählt. In den Lampengehäusen kommt dabei gut die silberne Reflexfläche zur Geltung. Einzeln lassen sich die fahrtrichtungsabhängigen Führerstands-, die Gepäck- und Maschinenraumbeleuchtungen zuschalten.

LGB – Das zusammen mit dem Schlussignal schaltbare Spitzensignal gibt gut den gelblichen Farbton von Glühlampen wieder. Die zuschaltbare LED-Innenraumbeleuchtung wird gleichzeitig im gesamten Wagen angeschaltet. Als besonderes Extra gibt es eine Beleuchtung des Führerpults.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Kiss	↑ (1,3)
LGB	↗ (2,0)

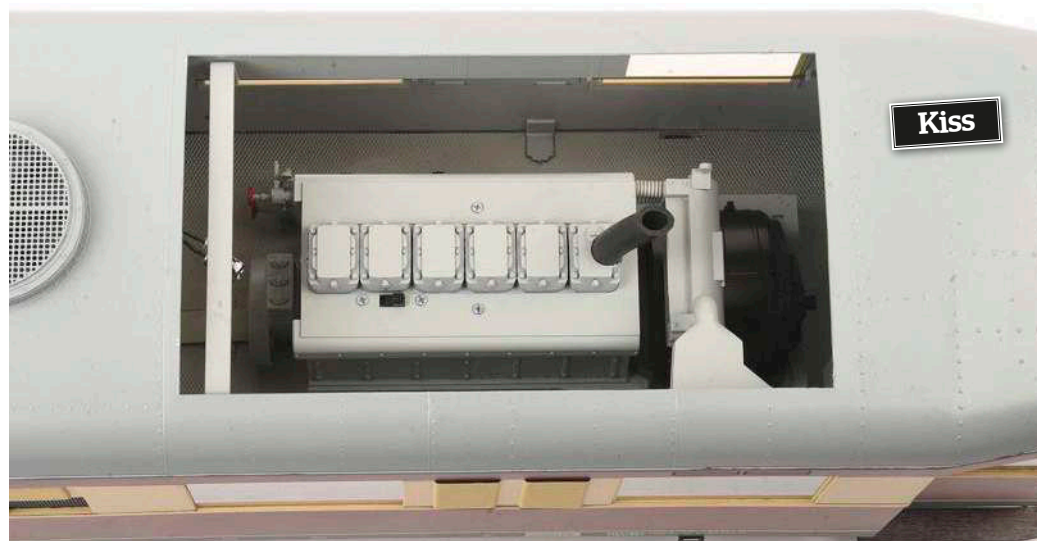
FAZIT DES TESTERS

Zuerst hatten wir Bedenken, ein für den Gartenbahnbetrieb ausgelegtes Großserien- mit einem Kleinserienmodell zu vergleichen. Dabei überraschte uns die maßstäbliche und detaillierte LGB-Ausführung ebenso wie das bezüglich Fahrverhalten – auch auf unebenen Gleisen – hervorragende Kiss-Modell.

Kiss (1,6) – Preislich sind die vier Varianten des T3 bzw. VT 187 deutlich teurer als das LGB-Modell. Dafür erhält man allerdings einige Funktionen wie zu öffnende Türen oder einen Rauchgenerator. Allerdings sticht das optisch und technisch gelungene Metallmodell nicht durch herausragende Innovationen hervor. Wer entsprechend große Gleisradien hat, wird viel Freude an dem Schlepptriebwagen haben.

LGB (1,9) – Ob die Kiss-Ankündigung die LGB-Konstrukteure zu diesem gelungenen Modell inspiriert hat, lässt sich nicht feststellen. Aber mit dieser Neukonstruktion hat man optisch Maßstäbe gesetzt und technisch auf Bewährtes zurückgegriffen, sodass der Einsatz auf der Gartenbahn uneingeschränkt empfohlen werden kann. **MM**

Blick auf die gut gestalteten Führerpulte von LGB und Kiss



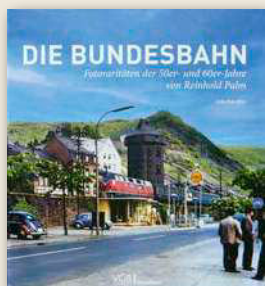
Beide Hersteller haben die Vorbild-Antriebsanlage, die man durch die Fenster erkennen kann, in unterschiedlicher Qualität nachgebildet **MM (13)**

LGB



Buch & Film

Die Bundesbahn, Fotoraritäten der 50er- und 60er-Jahre von Reinhold Palm – Udo Kandler – 240 S., 104 Farb-/153 Schwarzweiß-Abb. – 59,00 € – GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-001-8



Dass die frühe Bundesbahn der 1950er-Jahre „in“ ist, unterstreicht nicht zuletzt dieser großformatige Prachtband, der sich dem Schaffen von Reinhold Palm widmet – seinerzeit Pressesprecher der DB-Direktion Frankfurt (Main) und obendrein Fotograf. Zahlreiche seiner Aufnahmen findet man in alten DB-Publikationen wie Zeitschriften, Kalendern, Kundenbriefen oder auch auf Werbepostern. In diesem Buch werden seine schönsten Aufnahmen vorgestellt, wobei sich auch die Breite seines Schaffens zeigt. Die neuesten Dieseltriebfahrzeuge der DB findet man ebenso wie zeitgenössische Bahnsteigszene auf großen und kleinen Stationen sowie mit und ohne Reisende und Personal.

Sehenswert sind zudem seine zahlreichen Bilder vom Zusammenwirken zwischen Schiene und Straße – sei es der Transport besonderer Ladegüter oder die Kooperation mit der Auto-Industrie. Wer kann sich beispielsweise daran erinnern, dass die kleinen Goggomobile der Firma Glas aus Dingolfing quer auf Flachwagen zum Kunden transportiert wurden? Einen breiten Raum nehmen auch die klassischen Zugaufnahmen ein, wobei Palm den Alltagsbetrieb im Großraum Frankfurt in den 1950er-Jahren sehenswert porträtiert hat: Da rollen

neue V 80 mit „Donnerbüchsen“ durchs Bild, dann Dampflok von der 01 bis zur 93 vor sehenswerten Garnituren. Das Gros der Aufnahmen bietet tolle Anregungen für Modellbahner bezüglich Zugbildung und Anlagen-gestaltung. Insgesamt ein mustergültiger Bildband, zumal sich auch die Texte durch gute Lesbarkeit und Sachkompetenz auszeichnen. MW

Offene Wagen, Teil 2: Hintergrundinformationen, Modell-Bauanleitungen und Basteltipps – Stefan Carstens – 180 S., 349 Farb-/279 Schwarzweiß-Abb. – 32,90 € – Eisenbahn-Dokumentation, Hamburg; Bezug: Modellbahn Union, Gutenbergstraße 3a, 59174 Kamen



Gerade erst in *em* 1/24 erwähnten wir den ersten Teil dieser Reihe über Güterwagen deutscher Eisenbahnen, schon ist dieser zweite Band im Modellbahnfach- und Zeitschriftenhandel verfügbar. Dass er über den Modellbahnhersteller und -onlinehändler Modellbahn Union vertrieben wird, verwundert kaum, denn zahlreiche Seiten im hochformatigen DIN-A4-Heft sind 1:87-Umsetzungen gewidmet. Der Großteil des Inhalts behandelt jedoch die Vorbilder an offenen Zwei- und Vierachsern, die bekanntlich vorrangig für Schüttguttransporte Verwendung fanden und teils noch immer finden. Behandelt werden Fremdwagen sowie Umbauten nach 1945, speziell einst im Saarland rollende Bauarten, EUROP-Typen, UIC-Standardwagen und DB-Neubaugattungen sowie Entwicklungen der Reichsbahn in der DDR. Die Masse an Bildern ist frappierend; oben-dreien gibt es zu einigen Gattungen

auch Maßskizzen oder Typenblätter. Insgesamt gesehen also eine runde Sache, die man sich gern um Bände zu weiteren Güterwagen-Bauarten fortgesetzt wünscht. PW

Die Baureihe E 50, Einheits-Ellok für den schweren Güterzugdienst – Roland Hertwig – 208 S., 141 Farb-/256 Schwarzweiß-Abb. – 54,00 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6062-3



Zuwachs für die EK-Baureihen-Bibliothek bietet dieser Band über die stärksten und größten Einheitseloks der DB. Der technischen Beschreibung folgt die chronologisch gehaltene Betriebsgeschichte dieser Boliden. Eine Einsatzgeschichte bei den einzelnen Betriebswerken, die einmal E 50 in ihrem Bestand hatten, schließt sich an. Obendrein werden die Lebensläufe der einzelnen Loks ausführlich und lückenlos skizziert. Bebildert ist das Werk in gewohnter EK-Qualität mit scharfen und aussagekräftigen Aufnahmen sowohl in Schwarzweiß als auch in Farbe. Bei genauem Studium des Buches findet man zahlreiche Fotoraritäten aus der Betriebszeit der E 50, was für eine sorgfältige Bildauswahl spricht. Insgesamt ein hervorragendes Buch, das eine Lücke in der Literatur über die Einheits-Elloks der DB schließt. MW

Köln-Bonner Eisenbahnen, Erinnerungen an die Vorgebirgsbahn – Wolfgang Herdam/Hans-Peter Arenz – 192 S., 157 Farb-/300 Schwarzweiß-Abb. – 59,80 € – Herdam Verlag, Gernrode – ISBN 978-3-933178-48-0



1897 brauchten die meterspurigen Dampfzüge der Köln-Bonner Kreisbahnen für die 35 Kilometer vom Barbarossaplatz in Köln bis zum Viehmarkt in Bonn zweidreiviertel Stunden. 1986 benötigten die normalspurigen Elektrotriebwagen der KBE für die 32 Kilometer vom Barbarossaplatz bis zum Rheinuferbahnhof in Bonn gerademal eine gute Stunde. Und am 9. November 1986 wurde hier der Stadtbahn-Betrieb aufgenommen, was die Geschichte der KBE-Vorgebirgsbahn besiegelte. Diese knapp 90 Jahre beschreibt das im Format DIN-A4-quer gestaltete Buch mithilfe von mehr als 400 perfekt gedruckten und ausführlich kommentierten Abbildungen. Jeweils rund 20 Buchseiten führen zurück in die Zeit des Dampfbetriebs (bis 1929) und der Umstellung auf elektrischen Normalspurbetrieb (1929 bis 1934) – oft auf neuer Trasse. Dabei zeigt sich immer wieder, was für eine in Deutschland einmalige und mit Recht stolze Privatbahn die KBE war: die langen Dampfzüge quer durch die Stadt, vom Betriebsablauf her bestens organisiert, die bei laufendem Betrieb erfolgte abschnittsweise Betriebsumstellung und zugleich die Rolle der KBE als Vorreiterin eines effizienten Triebwageneinsatzes mit acht fabrikneuen VT von DWK/TAG samt in eigener Werkstatt umgebauten Bei- und Steuerwagen. Auch in den anschließenden knapp 50 Jahren „Normalbetrieb“ tat sich immer wieder Neues bei den Fahrzeugen, bei den Dienstgebäuden und im Betriebsablauf überhaupt. Und am Ende waren etliche Triebwagen noch so attraktiv, dass sie nach Österreich verkauft werden konnten. Ein gelungenes Buch, das aufgrund der Bildfülle mehr sagt als viele Seiten Text. RL

Weiterhin erreichen uns:

Mit der „Elektrischen“ durch Halberstadt – Dirk Endisch – 60 S., 77 Farb-/93 Schwarzweiß-Abb. – 28,00 € – Verlag Endisch, Stendal – ISBN 978-3-947691-57-9

Die Baureihe 120 – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € – EK-Verlag, Lörracher Straße 16, 79115 Freiburg

Bahn-Jahrbuch 2024 (MEB/Bahn Extra Spezial) – Autorenteam – 116 S., 340 Farb-Abb. – 12,90 € – GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-073-5

Eisenbahn im Harz, Entwicklung/Bau/Geschichte/Fahrzeuge – Dirk Endisch – 207 S., 75 Farb-/

94 Schwarzweiß-Abb. – 29,90 € – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71615-5

Digital 2024 (Modellbahn-Kurier 57) – Autorenteam – 84 S., 280 Farb-/7 Schwarzweiß-Abb. – 13,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-1760-3

Straßenbahn-Jahrbuch 2024 (Straßenbahn Magazin Special 39) – Autorenteam – 116 S., 229 Farb-Abb. – 19,90 € – GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-074-2



Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.

Anzeigenpreise 4C-€ 140,-; zzgl. MwSt.

Kontakt: Bettina Wilgermein, Tel. 089/130 69 95 23, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

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

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop
G - 0 - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren



www.elriwa.de

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo.-Fr. 08:00-18:00 Uhr | Sa. 10:00-16:00 Uhr

mein-MBS.de

MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

www.Beckert-Modellbau.de

Gebergrundblick 16, 01728 Bannwitz 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, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, **KEINE** Versandlisten!



Seit über 100 Jahren für Sie da!



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

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht.
Bitte senden Sie ihre Mail an: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren
Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

MinitrixStartpackung Güterzug DB mit Diesellok BR 216 Preis 216,- €; Fleischmann Diesellok V100 85,- €; Brawa Schienenbus VT 23 SWEG 90,- €; alles neu in OVP. Weiters div. US-Güterwagen auf Anfrage, unter Tel. 0171 5453 761

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Verkaufe (auch einzeln) 32 unterschiedliche braune Box Cars und einen Caboose der UP aus der Big Boy Ära. Liste und Preisvorstellung bitte anfordern unter E-mail: ma.ma.doerr@web.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.

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für H0, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe

Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

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-keppler.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 Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modellbahnritzer.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder 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

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

Rivarossi Y-Wagen, DR Ep.3, 3er-Set HR4235, HR4236, 2er-Set HR4258, unbenutzt; andrae-58@web.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

**Nächster
Anschlussschluss:
08. 04. 2024**



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



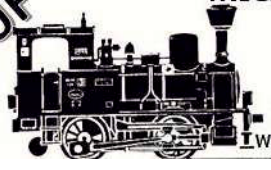
modellbahnen & modellautos Turberg
 Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche! Günstige Preise bei qualifizierter Beratung! Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!
 Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr - Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
 Lietzenburger Str. 51 - 10789 Berlin - Tel. 030/2 1999 00 - Fax 21 99 90 99 - www.turberg.de



Modellbahn Pietsch
 Prühßstr. 34, 12105 Berlin-Mariendorf, Tel.: 030/706 77 77 www.modellbahn-pietsch.de
 Märklin - Auslaufmodelle zum Sonderpreis - Ho
 26573 K.W.St.E. Württemberger Zug 1859 statt 599,99 EUR nur 449,99 EUR
 Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorkasse (+ 6,99 € Versand)



haar
 MODELLBAHN-Spezialist
 28865 Lilienthal b. Bremen
 Hauptstr. 96 Tel. 04298/91 65 21 e-mail: info@haar-lilienthal.de
Neuheitenliste 2024
News 2024 gratis anfordern!
Alle Fabrikate, Preise, Liefertermine
 Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr



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
 Sammlungen Einzelstücke Raritäten
ANKAUF



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

Kleine Bahn-Börse

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

Aus privater Sammlung ca. 30 Lokomotiven, Dreileiter Wechselstrom HO, überwiegend Märklin (zwei ROCO) zu verkaufen. Näheres unter Tel. 0157 / 5876 6252

6120 Stück Schienen für alle 2-Leiter von Trix int. gerade, gebogen, kurz und lang. Die Gleise waren noch nie aus der Verpackung, sind aber schon ca. 30 Jahre alt. Kaufpreis komplett € 1.200,- von privat. Versand möglich, besser Sie kommen nach Haßloch/Pfalz. 06324-1633, 0173-3075036, w.kamb@web.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Auflösung einer riesigen und ordentlich sortierten HO Ersatzteilsammlung der Marken Märklin, Trix, Roco u.a. aus über 60 Jahre Eisenbahn Hobby. Keine digitalen Ersatzteile. Machen Sie mir bitte ein faires Angebot: magda1929@gmx.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

Zum Verkauf stehen 3 Dampflokomotiven der steierische Erzbergbahn von Mikro-Metakit: 97.207: 2.000 €; 197.303: 2.200 € und 297.401: 2.400 €; Bei Interesse, bitte melden: igtjisen@gmx.at, oder 0043-4767-361

Gesuche HO

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für HO, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe HO, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Suche Piko 59939, 229 106-0, DR, DC analog, neuwertig, unbespielt mit OVP und Papieren. Angebote bitte an: peter-schmickler@t-online.de

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garan-

tiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Suche BRAWA 44611 Triebwagenzug NRW digital. mittlerjomi@unitybox.de

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder anhorneuss@live.de

www.mbs-dd.com

Märklin Spur HO und Faller AMS gesucht. Kaufe Sammlungen und Anlagen. Zahle bei Abholung. Kontakt Tel. 0941/85806 ab 18 Uhr oder E-Mail: Gerhard.Bonn@kabelmail.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa1@live.de

Suche für HO 2L-Gleichstrom analog DR Epoche 3 mehrere neuwertige zwei- oder drei-achsige PwPost diverser MB-Hersteller, wie z.B. Sachsenmodelle 74222. Angebote mit Foto bitte an: sie-haben-post@e-mail.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbrei-

ten 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 HO Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Suche Micro-Metakit Lokomotive Ref. 95700H. Angebote an Chuchuuu63@gmail.com.

www.jbmodellbahnservice.de

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

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

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

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

www.modellbahn-kramm.com

40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, 📠 02103-55820, ✉ kramm.hilden@t-online.de

Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen
 Preiswerter und sicherer Versand – weltweit

Seit 40 Jahren für Sie am Zug

40 Jahre 1983-2023

YouTube Facebook

Hünerbein

Modell Center Aachen

Markt 9-15
 52062 Aachen
 Tel. 0241-3 39 21
 Fax 0241-2 80 13

750 m²
 Erlebniswelt Modellbau in Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Kleine Bahn-Börse

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de. G

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de. G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + 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 Plangemann, 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, E-Mail: 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-modell-manufaktur.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.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: alblue@t-online.de.

Verkäufe Große Spuren

Bin in München und möchte eine Biberbahn verkaufen. 7 Güter Wagen, 3 Personen Wagen, 1 Dampf. Lok. 1 Diesel Lok., 5 Weichen, 1 Drehscheibe, 1 Lokschnuppen, 1 Brückenkrane und Gleise. Alles in gutem Zustand. Tel. 01717235995.

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

www.modellbahn-keppeler.de

Spur 0: Fulgurex BR 64 = 1.300 €. Gebauer BR 38, Kastentender = 850 €, Gebauer BS 03 = 950 €. Desgleichen BS BR 50-Dingler = 1.100 €, Hübner DoBü (1 x Pack 2 x PersWG) = 400 € zus., Gerard KÖF II mit AMZ-Antrieb = 550 €. M. Behr, Tel.: 03304-253171.

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 oder über E-Mail: nann-ankauf@we.de. G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung.

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
Und mehr ... vieles mehr

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? Listen kostenlos! • www.lohag.de
Tel.: 02331-404453 • D-58135 Hagen, Vogelsanger Str. 40

Viele fertige **Schiffs-Ätzteile** von M1:20-1:700, Reling, Treppen, Gitter, Leitern, Relingstützen, Handräder, Stühle, Liegestühle, Rautenbleche....
 Miniatur- u. Ankerketten mit Steg, **alles zum Selbstätzen**, Messing- und Neusilberbleche ab 0,1mm, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Schwarzbeizen für verschiedene Metalle, Chemikalien,
Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

Ätztechnik

Ausführlicher und informativer **Katalog** gegen € 5,- Schein oder Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
www.saemann-aetztechnik.de • saemann-aetztechnik@t-online.de

WERST
 MODELL BAHN UND BAU

WIR LEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de

Schreiber-Bogen Altstadt-Set 9
KARTONMODELLBAU

Attraktive Modelle in realistischem Design für die Modellbahn

ergänzt die beliebte Altstadt-Serie in H0
 Best.-Nr. 811, 7,90 €

Umfangr. Gesamtkatalog, € 2,- + Porto
 AUE-VERLAG • Postf. 1108 • 74215 Möckmühl
 Tel. 06298-1328 • Fax -4298 • info@aue-verlag.de

PATERNOSTER

Vitrine Schattenbahnhof

Individuell
 (Fertigung nach Kundenwunsch, alle Spurweiten ab N bis Spur IIm)

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

Kleine Bahn-Börse

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

Liebhaver sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen insbesondere an Schiffen, Bahnhofen, 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. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683

modellbauvoth

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de

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

MIBA-Jahrgänge 2019-2023; komplett 60 Hefte plus Sonderhefte € 200,-; teubig-fts@web.de

www.eisenbahnuecher-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 Selbstabholer in Berlin oder gegen Versandaufwand. E-Mail: reinsch.buch@web.de

www.modelleisenbahn.com

Achtung! Einmalig! 25 Jahre „postfrisch“ und komplette Jahrgänge (1997-2022), märklin magazin, insider club magazine, DVDs, Videos incl. aller erschienen märklin Neuheiten- und Gesamtkataloge sehr günstig abzugeben, Mainz: Tel. 06131-87427!

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert“

www.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle
 Verschenke bei Übernahme Anzeige- und Versandkosten MEB-Jahrgänge 2002-2006 jc.blanc@freenet.de

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Schmalspur-Album Sachsen Band VI, VII, VIII, X, XI und XII. Gut erhalten, keine Beschädigungen. Pro Band 30,00 Euro, plus 7,00 Euro Versand. Bei Interesse melden bei juettner@gmx.de

www.bahnundbuch.de

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Gesuche

Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de

Verkäufe Dies und Das

www.Railio.de
 Sammlungsverwaltung

Professionelle Alterung von H0-Waggonen, Kesselwagen! Graffiti, Öl, Schmutz etc. H0-Gebäude nach Fotos und Plänen bauen lassen (z. B. Ihr eigenes Haus auf Ihrer Anlage?) Fordern Sie Fotos an: n.dueringer@gmx.at. Melde mich umgehend.

www.moba-tech.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

www.menzels-lokschuppen.de

Nächster Anzeigenschluss: 08. 04. 2024

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.

MÄRKLIN Oma's und Opa's Spielzeugladen Österreichs größtes Märklingsgeschäft

A-5020 Salzburg, Auerspergstraße 55, Tel.: 0662-876045, Fax: 875238
omas-opas.spielzeugladen@aon.at
Unsere Öffnungszeiten: Mo. – Sa. 9.00 – 12 Uhr u. Mo. – Fr. 14.30 – 18.00 Uhr.
Wir führen von MÄRKLIN:
alt und neu, Spur H0, I und Z, Primex, Hobby, Alpha, Digital, Exclusiv (Mhi), Insider, Ersatzteile sowie alle weltweiten Sondermodelle. Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Liliput, Tillig, Pilz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Falter, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

Kleine Bahn-Börse

Gesuche Dies und Das

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

www.d-i-e-t-z.de

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

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBHÄHNEN 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

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, 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 Sammlungsauflösungen und -Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel. 089-8 546 68 77, mobil 0172- 8 23 44 75, 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.

Verschiedenes

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

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

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

Freudenstadt / Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Auf den Spuren der MPSB. FeWo im Ehem. MPSB-Bhf. Friedland, bis 4 Personen. Ein Freibad im Ort vorhanden. Bis Insel Usedom ca. 30 km und Stettin 80 km. Infomaterial unter Tel.: 039601/349765 oder dietmar.harz@web.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100.

Börse Auktionen und Märkte

www.modellbahnboerse-berlin.de jeweils von 10 bis 14 Uhr, Herzog 0173 6360000, 24. 03. Hennigsdorf, Stadtklubhaus, 07. 04. Berlin, Freizeitforum Marzahn, 20. 04. Zwickau, Stadthalle, 28. 04. Dresden, Rudolf-Harbig-Stadion

www.modellbahnboerse-berndt.de
Modellbahn-Auto-Börsen, 04159 Leipzig Sam: 09.03.24 / 10-14:30 Uhr, Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190, 99868 Gotha Sam: 16.03.24 / 10-14:30 Uhr, Stadthalle, Goldbachstr., 34246 Vellmar So: 17.03.24 / 13-17:00 Uhr, Mehrzweckhalle – Frommershausen, Pfadwiese 10, 36179 Bebra So: 05.05.24, Lokschnuppen, Gilferhäuser

Str. 12 / 10-14:30 Uhr, ALLE Veranstaltungen finden von 10 – 14:30 Uhr statt., Tel.: 05651/516, Tel.: 05656/923666, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de

Modell-Eisenbahn-Börse Oberasbach am 19.05.24 von 9:00 bis 14:00 Uhr, 90522 Oberasbach, Jahnstraße 16, Tel.: 0911/696914, zef.ev@web.de, www.Modellbahnteam-Oberasbach.de

Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr. Wir empfehlen Ihnen, sich vor Besuch beim Veranstalter rückzuversichern.

Nächster Anzeigenschluss: 08. 04. 2024

30.000 HANDGRIFFE 2.000 STUNDEN 1 FOTO



NEU

Unglaublich realistisch: Modellbau in faszinierenden Bildern, die nicht nur träumen lassen, sondern zum Nachdenken anregen – wie ist das gemacht?

192 Seiten · 22,8 x 29,6 cm
Hardcover mit Schutzumschlag,
Best.-Nr. 53296 | € 49,99



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)

Echtes Bahnerlebnis

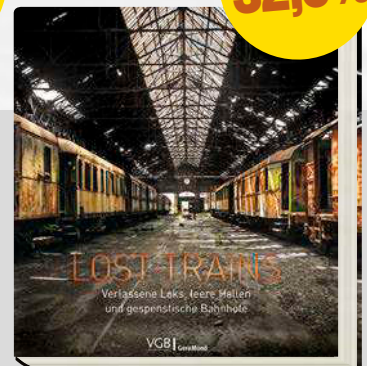


3 gute Gründe, warum Sie eisenbahn magazin lesen sollten:

- ✓ 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

www.modellbahnzentrum-ueringen.de
www.bus-und-bahn-und-mehr.de

Termine

23. März, Leipzig:

Eisenbahntag im Museum.
Info: www.dampfahnmuseum.de

23./24. März, Chemnitz-

Hilbersdorf: Saisonöffnung
am Schauplatz Eisenbahn.
Info: www.schauplatz-eisenbahn.de

23./24. März, Lichtenstein:

Modellbahnausstellung in der
Alten Färberei. Info: www.modellbahnclub-lichtenstein.de

30. März, Berlin:

Mit dem VT 95
zum Eisenbahnmuseum in
Letschin. Info: www.berliner-eisenbahnfreunde.de

30./31. März, Halle (Saale):

Städte-Schnellverkehr mit 03 2155.
Info: www.bw-halle-p.de

30. März, Bautzen:

Mit 52 8141 nach
Bad Schandau. Info: www.osef.de

31. März, 21. April, Dieringhausen:

Fahrten auf der Wiehlalbahn.
Info: www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de

1. April, Dresden: Fahrten auf
der Windbergbahn. Info: www.sachsische-semmeringbahn.de

1. April, Aumühle: Aktionstag
im Lokscheppen mit großer Fahr-
zeugschau, Filmvorführungen und
Modellstraßenbahnen. Info:
www.vvm-museumsbahn.de

6. April, Cottbus: Mit 41 1144 zum
Heidekrautbahn-Museum in Bas-
dorf und Ziegeleipark Zehdenick.
Info: www.lausitzerdampflokclub.de

6. April, Wismar: Ausstellung im
Lokscheppen. Info:
www.lokscheppen-wismar.de

6. April, Dresden: Modellbahn-
Kleinserienmesse in der
Johannstadthalle. Info:
www.hartmann-original.de

6./7. April, Unkel-Heister: Modell-
bahnausstellung im Bürgerhaus.
Info: www.eisenbahn-freunde-wied-rhein-online.de

6./7. April, Staßfurt: Bw-Fest.
Info: www.lokscheppen-stassfurt.de

7. April, Schölkrippen: Modell-
bahnausstellung. Info: www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

7. April, Hanau: Führung durch
das Museums-Bw. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

7. April, Loburg: Fahrten
nach Altengrabow. Info:
www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de

7. April, Darmstadt-Kranichstein:
Betriebstag im Eisenbahnmuseum.
Info: www.bahnwelt.de

7./13./28. April Bochum: Mit
Dampf oder Diesel auf der
Ruhralbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

7./21. April, Strasshof/Österreich:
Dampftag im Heizhaus.
Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

13. April, Erfurt und Weimar:
Mit der Baureihe 232 nach Berlin.
Info: www.thueringer-eisenbahnverein.de

13./14. April, Dresden:
Dampfloktreffen mit 03 2155 ,
23 058, 23 1097, 01 1104 ,
41 1144, 50 3501, 52 8141, 52 8079,
58 311, 77 250, E77 10, T669.0001,
346 738 und 202 483,
Sonderfahrten von Berlin,
Würzburg, Staßfurt, Cottbus
und Meiningen. Info:
www.igbw-dresden-altstadt.de

14. April, Minden: Museums-
bahnfahrten. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 11:20 Uhr – Eisenbahn-
Romantik: Wiederholungen
beliebter Sendungen.

Freitag, 5. April

SWR, 11:20 Uhr – ER 1013:
30 Jahre ICE in Deutschland

Freitag, 12. April

SWR, 11:20 Uhr – ER 1015:
An der Sandalgarve in Portugal

Freitag, 19. April

SWR, 11:20 Uhr – ER 1016:
An der Felsalgarve in Portugal

Freitag, 26. April

SWR, 11:20 Uhr – ER 1028:
Peloponnes, Schmalspurbahnen
zwischen Meer und Olivenhainen

14. April, Frankfurt (Main):
Fahrtag im Feldbahnmuseum.
Info: www.feldbahn-ffm.de

17.–21. April, Rügen: Historischer
Nahverkehr mit „Ferkeltaxen“.
Info: www.pressnitzalbahn.com

18.–21. April, Dortmund: Inter-
modellbau in den Westfalenhallen.
Info: www.intermodellbau.de

20. April, Dresden:
Mit 35 1097 ins böhmische Elbtal.
Info: www.kulturdampf.de
(ab Luckau) sowie
www.igbw-dresden-altstadt.de
(ab Dresden)

20./21. April, Zwickau:
Fahrtage der Kohlebahn.
Info: www.brueckenbergbahn.de

20./21. April, Oschatz:
Dampffahrten. Info:
www.doellnitzbahn.de

20./21. April, Schönheide:
Tage des offenen Lokscheppens.
Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

20./21. April, Lohsdorf: Bahn-
erlebnistage mit Bauzügen.
Info: www.schwarzbachbahn.de

20./21. April, Wilsdruff:
Techniktreff mit Klein- und Modell-
bahn, Dampfmaschinen, Oldtimer.
Info: www.mec-mohorn.de

DB Museum Nürnberg

Zugtoiletten im Wandel

Vom Nachtopf aus Reichskanzler Bis-
marcks Salonwagen bis hin zum hoch-
modernen Bioreaktor: Mit der Geschichte
der Zugtoilette beschäftigt sich die Sonder-
ausstellung „Unter Druck“, die ab 26. April
im DB Museum Nürnberg zu sehen ist. Wa-
ren Zugtoiletten Mitte des 19. Jahrhunderts
noch völlig unbekannt, machten längere
Fahrzeiten und durchgehende Verbindun-
gen sie zwingend notwendig. Voraussetzung
war die Umstellung vom Abteilwagen zum
Durchgangswagen. Anhand von 150 Expo-
naten zeigt die Ausstellung die Entwicklung
vom altbekannten Fallrohr bis zu den ge-
schlossenen Systemen moderner Züge. PM





20./21. April, Bochum-Dahlhausen: Museumstage im Eisenbahnmuseum. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

20./21./27./28. April, Jöhstadt: Dampfbetrieb nach Steinbach. Info: www.pressnitztalbahn.de

21. April, Hettstedt: Tag der Industriekultur bei der Mansfelder Bergwerksbahn. Info: www.bergwerksbahn.de

21. April, Freilassing: Gartentag in der Lokwelt. Info: www.lokwelt.freilassing.de

26.–28. April, Berlin: Modellbahnausstellung an der Trabrennbahn Karlshorst. Info: www.vbbs-weinbergsweg.de

27. April, Sachsen: Mit 118 757 an die „Badewanne der Berliner“ auf der Insel Usedom. Info: www.pressnitztalbahn.com

27. April, Treysa: Mit 35 1097 nach Boppard. Info: www.eftreysa.de

27. April, Bietigheim-Bissingen: Mit dem Schienenbus zum Bodensee. Info: www.roter-flitzer.de

27./28. April, Luckau: Pendelfahrten zur Leistungsschau. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

27./28. April, Blumberg-Zollhaus: Dampfzugfahrten auf der Sauschwänzle-Bahn. Info: www.sauschwaenzlebahn.de

27./28. April, Fürth: Modelleisenbahnausstellung im BRK-Katastrophenschutzzentrum. Info: www.fec-fuerth.de

27./28. April, Oschersleben: Modellbahnausstellung im alten Speicher „Feldmann“. Info: www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

27./28. April, Gramzow (Uckermark): Saisonöffnung im Eisenbahnmuseum mit Museumszugfahrten. Info: www.eisenbahnmuseumgramzow.de

27. April bis 1. Mai, Usedom: Fahrten mit der Baureihe 86. Info: www.pressnitztalbahn.com

28. April, Braunschweig: Mit dem Asse-Bummel nach Wittmar. Info: www.eisenbahnerlebnis.de

28. April, Schorndorf: Mit E 10 228 zum Chiemsee. Info: www.dbkev.de

Bahnreisen

11. – 16.04.

Dampf & Barock in Dresden

Auf geht's zum Dresdner Dampflokfest. Mit Dampfzugfahrten rund um Dresden (Fensterplätze garantiert) und einer Dampf-Sonderzugfahrt nur für unsere Gruppe auf der Döllnitztalbahn.

09. – 12.05.

Frühlingsgefühle mit dem Luxon in München

Frühlingsreise nach München einschl. Straßenbahnmuseum und Verkehrsmuseum. Höhepunkt ist unsere große Sonderzugreise im Luxon für unsere Gruppe von München via Lindau – Arlbergbahn – Innsbruck – Giselabahn – Zell am See – Salzburg – München!

24. – 28.05.

Industrie- & Eisenbahnkultur im Ruhrgebiet

Zeichen-Dampf & Musik! Dampf-Sonderzugfahrt für unsere Gruppe auf der Ruhrtalbahn, Oldtimer-Trambahnfahrt durch Essen. Sonderzugfahrt auf der Hespertalbahn. Besuch des Musicals Starlight Express!

15.06. – 05.07.

Große Norwegen & Schweden Bahnrundreise

Nordisches Eisenbahnerlebnis im Land der Mitternachtssonne. Mit Bergen-, Rauma- Flåm- und Erz- und Inlandsbahn durch den

hohen Norden einschl. Fahrt mit zwei Dampf-Sonderzügen.

17. – 25.06.

Sonderzugrundreise durch Österreich

Große Rundreise im eigenen Sonderzug von Salzburg via Salzkammergut- und Gesäusebahn nach Wien, in die Wachau, über den Semmering nach Graz und nach Innsbruck in Tirol. Garantierte Fensterplätze für alle!

25. – 29.07.

Berner Bahn Zauber in der Schweiz

Mit dem Roten Pfeil nach Balsthal und mit dem Dampf-Sonderzug durch das grüne Emmental.

24.08. – 02.09.

Museumsbahn-Wunderland Wales

Einsame Natur, zerklüftete Küste, dampfende Züge: Bahnreise nach und durch Wales mit Sonderfahrten auf verschiedenen Museumsbahnen.

16. – 20.09.

Nostalgie-Bahnreise auf der historischen Glacier-Express-Strecke

Sonderzugfahrt durch Graubünden und von Chur nach Zermatt über den Furkapass.

Infos und Buchung:

Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2, 79856 Hinterzarten.

Tel. 07652/917581, e-mail: info@bahnreisen-sutter.de

Internet: www.bahnen.info

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 Wilgermein,

Tel. 089/130699-523, Fax -529,

E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Leserbriefe

■ Fern-Express „Mozart“, em 12/23 Bunte Wagenmischung

Interessiert habe ich den Beitrag über den Starzug „Mozart“ gelesen, konnte ich diesen doch während meiner Zeit als Bahnfahrerschüler zwischen 1966 und 1974 oft erleben. Später hatte ich auch als Fahrdienstleiter den Zug beruflich jahrelang vor den Augen. Schon Anfang der 1970er-Jahre fiel der Zug durch seine Zusammenstellung aus einer stahlblauen DB-110 und lichtblauen ÖBB-K-Wagen mit goldenen Anschriften auf. HO-Wagenmodelle gab es übrigens auch von Liliput/Wien unter der Artikelnummer 88810 bzw. Liliput/Bachmann unter L388105. Der übrige Zug bestand damals aus einer bunten Mischung an DB-, ÖBB- und SNCF-Reisezugwagen. Später folgte dann eine fast einheitliche ÖBB-Eurofima-Wagenreihung – unterbrochen lediglich durch den ozeanblau/beigefarbenen DB-Quickpick-Speisewagen, der im Abschnitt Wien Westbahnhof – München Hbf mitlief.

Was eher weniger bekannt sein dürfte: Der Ex 264 war in den Jahren 1979/80 auch jener Zug, an dem sich die werkneuen DB-111 nach ihrer Auslieferung durch Krauss-Maffei im Schnellzugdienst betätigen durften. Die Werkprobefahrt München – Salzburg wurde als Lokzugleistung gefahren. Ab Salzburg bespannten die neuen Loks als Rückleistung nach München stets den Ex 264. Die ÖBB-Planlok 1044 lief dabei aus Umlaufgründen dienstbereit mit, versorgte den Wagensatz mit Energie, gab aber keine Traktionsleistung ab. Diese musste ausschließlich die neue 111 erbringen. In der Regel fanden diese Abnahmefahrten immer dienstags und freitags statt. Zum Einsatz kamen dabei auch die in S-Bahn-Lackierung ausgelieferten 111er sowie die ozeanblau/beigefarbenen Maschinen. *Herwig Gerstner, Wels/Österreich*

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, 12. März und Dienstag, 26. März

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

Telefon: 0 89 – 13 06 99 724

Peter Wieland,
Redaktion
Modellbahn



Martin Menke,
Redaktion
Modellbahn



Florian Dürr,
Redaktion
Eisenbahn



Thomas Hanna-Daoud,
Redaktion
Eisenbahn



■ HO-Test V 188 DB, em 12/23 Unnütz für Analogbahner

Gespannt wartete ich auf den Artikel *Verglichen & gemessen* über die Baureihe 288. Der digitale Modellbahn-Anwender bekam zwar alle nötigen Informationen, doch nur als Randbemerkung wurde beschrieben, wie die digital getrennte Lok als effektive Doppellok konfiguriert werden kann, was leider bei der Analoglok nicht möglich ist. Auf YouTube versucht Roco zu vermitteln, wie einfach die Lok digital verbunden werden kann, um diese eben als wirkliche Doppellok einsetzen zu können. Als Analogbahner bin ich aber genauso schlau wie vorher. Nach dem Kauf kam das analoge Modell in fester Verbindung als Doppellok aus der Verpackung. Bei der Inbetriebnahme auf der Anlage stellte sich schließlich heraus, dass die beiden Lokhälften elektrisch nicht miteinander verbunden sind und somit keine Doppellok repräsentieren. Auf diese Eigenheit der analogen Lok wird weder in der Betriebsanleitung noch bei Beschreibung

gen im Internet eingegangen. Gerne hätte ich für die elektrische Verbindung zwei dünne Litzen oder eine stromführende Kurzkupplung in Kauf genommen. Das wäre Roco nicht teurer gekommen als flexible Kunststoff-Verbindungen. Im Test wird zudem unter Wartungsfreundlichkeit der Zugang zum Modell aufgrund des gerasteten Gehäuses als einfach bezeichnet. Unter Einbezug von sämtlichen Fingern sowie Zahnstochern hatte ich bislang nicht diesen Eindruck. Unter Wartungsfreundlichkeit verstehe ich eine Schraubverbindung zwischen Fahrwerk und Gehäuse. Bei der Verpackung ist das Modell immerhin über gleich vier Schrauben mit der Bodenplatte verbunden – geht also!

Jürg Würsten, Schwarzenburg/Schweiz

Fragliches Tempolimit

Ich lese gern ihre Tests. In den Bewertungen der Fahreigenschaften wird immer auf die werkseitig eingestellte Höchstgeschwindigkeit Bezug ge-

nommen, was beim Vergleich der V188 bzw. 288 zu einer Abwertung beider Testkandidaten führte. Ich finde das unfair, da die Werkeinstellungen bei Digitalmodellen ja einfach über die Konfigurationsvariablen änderbar sind. Wenn die Vorbildhöchstgeschwindigkeit einstellbar ist, liegt nach meiner Ansicht kein Mangel vor. Eher würde mich bei den Tests interessieren, welche Mindest- und Höchstgeschwindigkeiten in den Loks wählbar sind. Für jene Modellbahner, die beispielsweise eine Nebenbahn zum Anlagenthema haben, wäre es gut zu erfahren, wie niedrig die kleinste einstellbare Geschwindigkeit ist, um den gesamten Regelbereich der eingesetzten Digitalzentrale nutzen zu können. *Torsten Bergmann, Moringen*

Anm. d. Red.: Um einen fairen Vergleich von Produkten zu gewährleisten, ist das Testen mit werkseitigen Einstellungen eine Grundvoraussetzung. Dabei macht es keinen Unterschied, welches Ergebnis getestet wird – für Modellbahnloks gilt das also genauso wie für Autos oder Küchengeräte in anderen entsprechenden Fachzeitschriften. Obendrein tun sich viele Modellbahner auch nicht gerade leicht, die verschiedenen CV in den Decodern auszulesen oder zu ändern, zumal diese nicht immer identisch sind. So liegen bei der Roco-288 zwei separate bzw. Consist-Adressen vor, was die Sache erschwert. Etwas genauer beschrieben, wie man digitale Triebfahrzeugmodelle durch CV-Änderungen optimieren kann, haben wir das im aktuellen Beitrag „Digitale Praxistricks“. *MKL/PW*

■ Tunnel-Fahrleitung, em 12/23 Lochstäbe statt Drähte

Für meine Anlage habe ich eine spezielle Tunnelfahrleitung aus Teilen von Stabilbaukästen gebaut. Als Lochstäbe empfehle ich die Produkte von eitech aus Pfaffschwende, weil

Am 31. August 1978 hatte die DB-111 142 die Ehre, zusammen mit der ÖBB-1044.20 den Fern-Express 264 „Mozart“ zu bespannen. Hinter den Elloks ist der planmäßige Quick-Pick-Speisewagen zu erkennen *Herwig Gerstner*

Tunnel-Fahrleitung aus verschraubten Lochstäben der Marke eitech *Gerald Wohlfahrt*



diese Blechstreifen vernickelt und sauber entgratet sind. Die Stäbe von Märklin, Hornby usw. sind bekanntlich lackiert und deshalb für eine Fahrleitung ungeeignet. Übrigens verkauft eitech seine Lochstäbe auch einzeln bzw. lose in beliebiger Stückzahl, sodass man nicht gezwungen ist, einen kompletten Baukasten zu kaufen. *Gerald Wohlfahrt, Erfurt*

■ **Brückenklettern,**
em 12/23 + 3/24

Sonst verwehrt Einblicke

Den Brückensteig so sehr zu verdammen wie es Herr Messer im März-em getan hat, möchte ich nicht tun, gestehe aber gern, dass auch ich der Sache zwiespältig gegenüberstehe. Allerdings überwiegt bei mir die Zustimmung, denn schließlich gestattet dieser organisierte und gut abgesicherte sportliche Zutritt auch allen Eisenbahnfreunden – so sie den nötigen Mut zur Kletterei aufbringen – den sonst absolut verwehrteten Einblick in die Technik des Brückenbaus. *Gerald Hiller, Lisperhausen*

■ **Winteranlage,** em 1/24

Gutes Beispiel aus Hessen

Auf große Resonanz stieß eine Weihnachtsmodellbahnanlage, die die Abteilung Eisenbahn des Heimat- und Museumsvereins Werdorf (Mittelhessen) auf dem nur eintägigen Weihnachtsmarkt 2023 im Aßlarer Ortsteil aufgebaut hatte: zwei Ovale, eines in 2m (LGB) und eines in 1 (Märklin). Dabei ging es nicht nur darum, die Züge anzuschauen, wie sie ihre Runden drehen, sondern sie selbst zu steuern. Die Aufgabe für die Kinder lautete, Schokoladen-Nikoläuse so auf einem Nieder- bzw. Hochbord-Güterwagen mit Holzbauklötzen zu befestigen, dass sie in drei Runden nicht herunterfallen. 60 Schoko-Nikoläuse fanden so im Laufe von vier Stunden neue Besitzer. Nur wenige überstanden die drei Runden nicht, wurden aber dennoch an die Kinder zwischen drei und 13 Jahren am Fahrregler verschenkt. Auch als die Schoko-Nikoläuse vergriffen waren, kamen noch Kinder vorbei, um mit der Bahn zu spielen. Da ging es etwa um die Frage, wie viele Holzbauklötze auf der Ladefläche Platz finden, ohne in den Kurven herunterzufallen. Auch manche Erwachsene fragten an, ob sie



Am Bahnhof Solingen-Schaberg steht dieser ausgebaute Fahrbahn-trog-Torso der Münstener Brücke, sodass man nicht unbedingt kletternd die Konstruktion erkunden muss

PW



Kindern das Hobby Modellbahn in der Adventszeit nahezubringen, war das Ziel des Werdorfer Heimatvereins

Klaus Rösler



Schaltgerüst zum Trennen von Fahrleitungsabschnitten auf einer in Bau befindlichen ÖBB-HO-Anlage mit noch nicht gespannter Fahrleitung

Josef Hablas

nicht auch mal an die Regler dürften. Nebenbei kam es zu manchen Fachsimpeleien über das Hobby. Das vielleicht mal als Idee für andere Vereine, denn die nächste Adventszeit kommt bestimmt ... *Klaus Rösler, Aßlar*

■ **Schneechaos,** em 2/24

Andere können's besser

Nicht nur die ÖBB kamen mit den Schneefällen Ende 2023 zurecht, sondern auch die Schweizerischen Bundesbahnen. Nur deswegen gelangte ich am 2. Dezember von Köln kommend wieder nach Konstanz zurück: Zunächst hatte mich die Deutsche Bahn nach Stuttgart geschickt. Dort

erfuhr ich, dass kein Zug mehr nach Konstanz fährt, bekam aber einen Fahrplanausdruck für die Fahrt über Karlsruhe. In Karlsruhe hieß es, der Zug falle aus, ich solle aber nach Offenburg reisen, vielleicht wüsste dort jemand Bescheid. Dort erklärte ich der Mitarbeiterin im Reisezentrum, dass man nach Konstanz auch über Basel SBB, Zürich und Kreuzlingen gelangt. Verkehrsgeografie scheint nicht mehr zu den Kompetenzen der Reiseverkehrskaufleute der DB AG zu gehören. Der ICE nach Interlaken Ost hatte zwar gehörige Verspätung, bekam aber Einlass in die Schweiz, sodass ich ab Basel SBB mit den fast pünktlichen Zügen der SBB nach Kreuzlingen fahren konnte.

Den Weg von Kreuzlingen nach Konstanz musste ich allerdings zu Fuß gehen, weil ein bei Singen (Hohentwiel) auf die Strecke gefallener Baum den Zugverkehr unterbrochen hatte. Statt 14:15 Uhr erreichte ich Konstanz gegen 21:15 Uhr. Kurzum: Das Problem heißt nicht Winter, Schneefall oder Eis, das Problem heißt Deutsche Bahn! *Torsten Berndt, Konstanz*

■ **Reichsbahn-Dampf,** em 2/24
Kohlenstaub statt Öl

In diesem an sich tollen Anlagen-Porträt steht auf Seite 62 mittig eine falsche Bildunterschrift. Hier wartet keine ölhauptgefeuerte Dampflok im Bahnbetriebswerk, sondern eine Kohlenstaub-44er wird unter den Silos mit Brennstoff versorgt. Einfach zu erkennen ist das am typischen Kohlenstaubtender, der ja erst neulich in em 12/23 Thema eines Fokus-Beitrages war. *Jörg Meyer, Greifswald*

■ **Fahrleitungsbau,** em 2/24
Begriffskorrektur

Den Begriff Schaltposten gibt es bei den ÖBB nicht. Der Autor meint damit wahrscheinlich ein Schaltgerüst. Die Trennung der Fahrleitung ist für den Betrieb essenziell, da sonst im Falle einer Störung einer Revision oder während Bauarbeiten die gesamte Strecke oder der betreffende Bahnhof „tot“ wäre. Das geht sogar so weit, dass man bei den ÖBB im Rahmen größerer Bauvorhaben spezielle Arbeitstrenner installiert, damit man die Baustelle abschalten kann, ohne den restlichen Betrieb zu behindern. Nach Abschluss der Arbeiten erfolgt dann wieder der Ausbau dieser Trenner. Technisch sind Trennstellen nicht nur in Grenzbahnhöfen notwendig, sondern auch bei den Grenzen der Speisebereiche der einzelnen Unterwerke – also der Umspannwerke der Bahn. Wenn ein Lokführer die Fahrleitungssignale an den Speisebereichsgrenzen nicht beachtet, verursacht er in der Regel einen Synchronisationskurzschluss. Zu den digitalen Märklin-Stromabnehmern wäre zu sagen, dass man die Höhe auch hier mittels CV einstellen kann. Allerdings steht davon nichts in der Modellbetriebsanleitung. Man muss die Göpinger Servicemitarbeiter schon mit diesem Problem konfrontieren und hartnäckig an der Sache dranbleiben.

Josef Hablas, Allentsteig/Österreich



■ HO/H0e-Anlage mit Reichsbahn-Motiven aus Sachsen, Teil 2

Viel Betrieb auf Schmal- und Regelspur

Zu Zeiten der Epoche III gab es noch reichlich Verkehr auf den Gleisen der Deutschen Reichsbahn. Diese frühere Vielfalt bildet eine große Heimanlage nach DR-Motiven ab. Im zweiten Teil unseres Porträts stellen wir die Schmalspurstrecke sowie die regelspurige Nebenbahn vor

Direkt an das Vorfeld des im rechten Bildrand noch erkennbaren Hauptbahnhofs grenzt die Altstadt, die per Schmalspurbahn erreichbar ist

Bereits in *em* 2/24 präsentierten wir an dieser Stelle den ausgedehnten Hauptbahnhof mit den angeschlossenen Bereichen Bahnbetriebswerk, Güterschuppen und Abstellgruppe. Außerdem wurde der Bau und Betrieb auf der raumfüllenden HO-Anlage mit überwiegenden Betriebsszenen aus Reichsbahn-Zeiten vorgestellt. In dieser Folge werden wir in einem Nebenbahnzug die andere Seite des romantischen Flusstales bereisen sowie mit der Schmalspurbahn eine Rundfahrt um die historische Altstadt unternehmen.

Auf nach Schwarzburg!

Mittelpunkt der DR-Anlage ist zweifellos der große Hauptbahnhof mit vier langen Bahnsteig-

sowie Durchgangsgleisen. Verlässt ein Zug auf der zweigleisigen Hauptstrecke diesen nach rechts, überquert er als erstes das Flusstal, in dem eine romantisch anmutende Sägemühle Holz mit dem Wasser des angestauten Flusses verarbeitet. Zur Wasserregulierung ist ein Wehr vorhanden. Auf dem vorgelagerten Stausee sind Ruderbote zu sehen. Anschließend fahren die Fernzüge in den Tunnel des Burgberges ein. Kurze Zeit später tauchen sie wieder auf, um auf der Paradestrecke vor dem Bergwerk unter der zweigleisigen Eisenbahnbrücke erneut das Tal zu durchfahren. Dabei kann beobachtet werden, wie die Kohlen per Hunt zur Verladung in die bereitstehenden offenen Regelspurwagen geschoben werden. Allerdings lässt die Fertigstel-

lung der Szenerie noch auf sich warten, da Bauprojekte an gut zugänglichen Gebäudemodellen am Anlagenrand aktuell aus Zeitgründen eine nur geringe Priorität haben. Nach der Einfahrt durch das bewusst etwas versteckte Tunnelportal des Burgberges mit seiner Burganlage, die auf gewachsenem Fels aus Fliegendrahtgewebe und angemaltem Gips thront, wird der sieben-gleisige Schattenbahnhof mit Gleislängen zwischen dreieinhalb und viereinhalb Metern angesteuert. Sie sind zwar großzügig bemessen, aber aus heutiger Sicht viel zu klein. Dort können die Züge wenden oder links vom Hauptbahnhof nach einer Unterquerung der Schmalspurstrecke vor der Altstadt wieder den Hauptbahnhof erreichen.

Wir sind gedachterweise im Hauptbahnhof angekommen und wollen unsere Reise auf der Nebenbahn in Richtung Schwarzburg fortsetzen. Unser Zug fährt am Güterschuppen und der mehrgleisigen Abstellanlage vorbei und über eine kombinierte Steinbogen- und Metallträgerbrücke hinweg, um schließlich im Burgberg zu verschwinden. Im Tunnel wird vom Fahrdienstleiter entschieden, von welcher Seite in den viergleisigen Bahnhof Schwarzburg eingefahren wird, der viele Rangier- und Abstellmöglichkeiten bietet. Technisch ist im Tunnel nämlich eine Kehrschleife untergebracht. Das wunderschöne Fachwerk-Bahnhofsgebäude Schwarzburg steht zwischen Burgberg und den Bahnsteigen am Ende der Dorfstraße. Am anderen Ende hinter der Bahnstranke beginnt der gewundene Fußweg zur Burg hinauf, die gut erhalten ist, was in der DDR eher selten der Fall war. Doch das Original, die Burg Falkenstein, steht ja auch in Kärnten. Ein solcher auch in Sachsen üblicher Burgtyp auf massivem Fels war übrigens der Wunsch meiner Frau. Der Ausblick ins Tal zu Fluss und See mit den Brücken muss für die Preiser-Figuren beeindruckend sein.

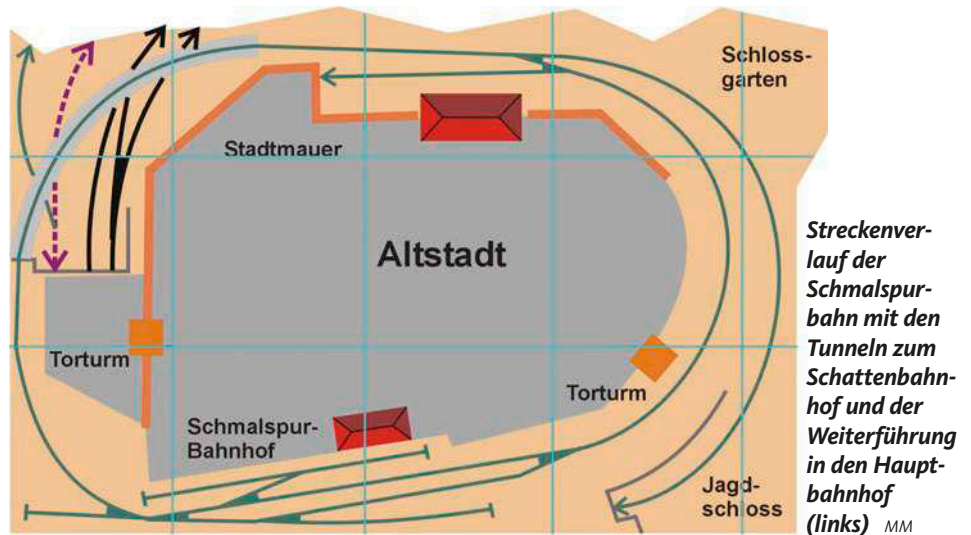
Im Dorf befinden sich in unmittelbarer Bahnhofsnähe die schöne Kirche samt Friedhof, eine Schule, der Dorfgasthof, die Metzgerei, ein Tante-Emma-Laden, landwirtschaftliche Betriebe und ein Steinmetz. Zur besseren Wartung und Pflege sind weite Teile des Dorfes auf einer herausnehmbaren Platte aufgebaut. Die Weiterreise ist von der Bushaltestelle mit einem seltenen H6-Bus aus ehemaliger DDR-Produktion möglich. Die Telefonzelle holt die Betrachter dann in die Zeit ihrer Jugend zurück, als fast niemand ein Telefon zu Hause hatte. Sind alle Fahrgäste aus- und eingestiegen, geht es auf gleichem Weg zurück zum Hauptbahnhof. Nach Passieren der langen Bahnsteige verlässt man diesen zwingend wegen des Platzmangels über ein Dreischienengleis, um über eine Kehrschleife mit vier Gleisen in den Schattenbahnhof zu gelangen. Dort wird der Zug gewechselt, und mit einer anderen Garnitur geht es wieder in Richtung Schwarzburg. Je nach Bedarf werden auch Güterzüge auf die Strecke geschickt, die die örtliche Ladestraße bedienen.

Altstadt mit Bahnanschluss

Wenn man mittelalterliche Kleinstädte mag und entsprechend schöne Modelle einer Stadtmauer in einem Katalog findet, lässt es einen nicht mehr los. Die Darstellung einer solchen Stadt ist dann fast schon ein Muss, aber auf jeden Fall auch eine Herausforderung. Unglaublich, wie viele Häuser auf eine kleine Fläche passen und wie schwierig es ist, eine Harmonie der Gassen und Plätze mit den unterschiedlichen Gebäuden verschiedener Hersteller zu erreichen. Da sieht man erst, dass H0 oft nicht 1:87 ist und Modelle eben nicht immer zusammenpassen. Auch die Bauwerke selbst sind manchmal nicht stimmig. Bei der um wenige Millimeter angehobenen Dorfkirche Ditzingen wurde deshalb der



Da Markttag ist, reisen zahlreiche Gäste mit dem Triebwagen oder in Dampfzügen an



Neben dem Bahnbetriebswerk befinden sich die Umladeanlagen für Frachten von der Regel- auf die Schmalspur

Lutz Neubert (3)





Während der Dampfzug in Kürze den Bahnhof erreicht, nähert sich der Triebwagen auf H0e-Gleisen dem Schattenbahnhof

In den Altstadtgassen und auf den Grundstücken findet man typische Szenen der ehemaligen DDR





Das Flusstal mit seinen Eisenbahnbrücken trennt optisch den Hauptbahnhof mit seiner Altstadt vom ländlichen Leben an der Nebenbahn Lutz Neubert (6)

Noch nicht komplett ausgestaltet ist das Betriebsgelände des Bergwerks

Kirchturm gegen einen größeren Turm einer Stadtkirche getauscht. Jedenfalls ist meine Altstadt auch eine Stadt der Türme. Manche Häuser wurden zusammengebaut, aber letztlich nicht aufgestellt, da sie nicht zur Szene passten. Aber ist es nicht toll, jetzt die Gassen, die kleinen Plätze und Hinterhöfe zu betrachten – auch wenn die Originale deutschlandweit verstreut stehen? Natürlich hätte man die Häuser auch selbst bauen können, schief und krumm wie aus dem Mittelalter. Besser geht immer, aber bei einem solchen Projekt muss man auch irgendwann Fortschritte und Erfolge beim Bau sehen, sonst verliert man die Lust am Weitermachen.

Vor dem Rathaus ist Markttag. Der abschnittsbefehlsmächtige Polizist nimmt gerade einen Unfall auf, der Postbote hat die Briefe auf die Straße fallen lassen. Auch sonst herrscht überall reger Betrieb. Und es gibt durchaus noch kahle Stellen, da viele Ideen und Szenen auf ihre Realisierung warten. Der Biergarten mit Aussicht ist gut besucht, und in der Kirche haben sich gerade „Preiserelein“ ins Eheglück gestürzt. Mehrere „Sperrguschen“ schauen sich die Hochzeitsgesellschaft von der gegenüberliegenden Straßenseite aus genauer an. Obendrein gibt es einige Elemente aus der bewegten Welt von Viessmann: In einem



Von der eingleisigen Brücke der Nebenbahn ist ein Blick auf die Sägemühle möglich



Der Bahnhof Schwarzburg kann von beiden Seiten angefahren werden, da er in einer Kehrschleife liegt

Szenen vom Dorfleben



Rund um die Dorfstraße findet man viele liebevoll gestaltete Szenen wie Bauernhof, Friedhof und Steinmetz



Der Burgberg überdeckt viele Streckenabschnitte, wobei die Tunnelportale geschickt angelegt sind



Hinterhof wird der Teppich geklopft, ein Schornsteinfeger müht sich mit dem Kamin ab, und in der Schmiede vor der Stadtmauer hämmert der Schmied auf glühendes Eisen ein.

Idyllischer Schmalspurbahnhof

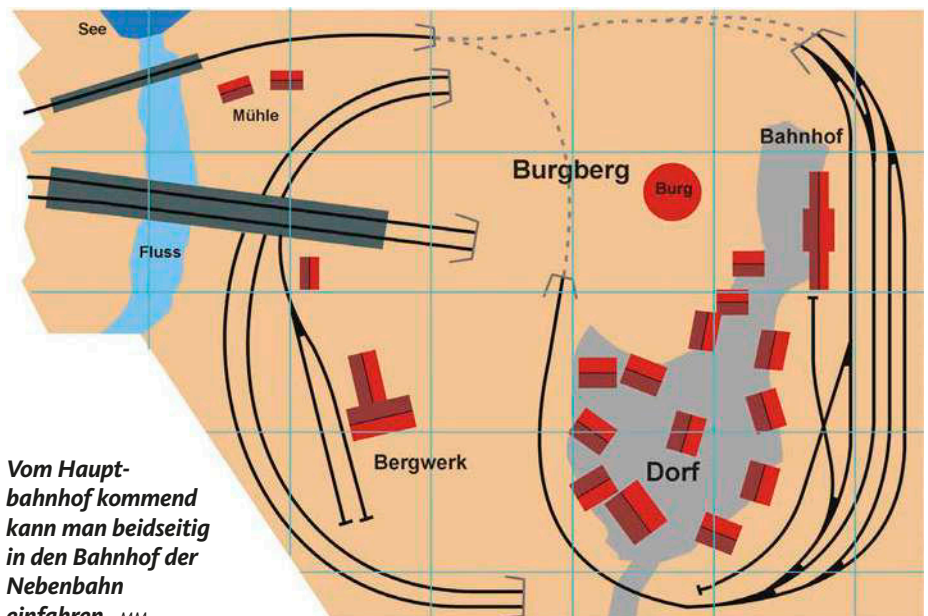
Schon vom Bahnsteig des Hauptbahnhofs erkennt man die Kulisse der historischen Altstadt, die man idealerweise per Bahn erreicht. Während der kurzen Reise wird nicht nur das mittelalterliche Zentrum mit unzähligen Fachwerkhäusern umrundet, sondern auch ein Einblick ins Jagdschloss gewährt. Es ist durch ein kleineres Stadttor sowie über die Bahnbrücke mit immer noch funktionierender Zugbrücke erreichbar. Es soll später ein Besuchermagnet werden, ist aber im Moment noch geschlossen. Kurze Zeit später wird der Schmalspurbahnhof in Fachwerkbauweise erreicht, der auf dem Bahnhofsgebäude Neuffen basiert. Weiter fährt man über eine Stahlbrücke im großen Bogen über die Hauptbahn, vorbei an der Schänke durch die alte Steinbrücke des Jagdschlusses in den Tunnel unter der Altstadt hinein, um links beim Hauptbahnhof auf dem Dreischienengleis aufzutau- chen und die Schmalspureinrichtungen des Bahnhofes zu nutzen.

» Der Fahrbetrieb ist dank Kehrschleifen und mehrerer Schattenbahnhöfe recht abwechslungsreich

Nach dem Passieren einer Kreuzung mit der Regelspur verschwindet der Zug mitten im Bahnhof in einer Unterführung, fährt einmal rund um die halbe Anlage, vorbei an zwei unterirdischen Kehrschleifen und einem langen viergleisigen Schattenbahnhof. Nach Durchfahrt einer vierstöckigen Gleiswendel unter der Altstadt erblickt der HOe-Zug wieder das Tageslicht und kann erneut den Altstadtbahnhof anfahren. Eine beachtliche Strecke für die kleinen Züge, die auch andersherum oder bei Nutzung der Kehrschleifen auch pendelnd genutzt werden kann. Im Untergrund können bis zu zehn Schmalspurzüge abgestellt werden. Per TrainController ist auch eine automatische Aufreihung der Zuggarnituren möglich, sodass noch Platz für deutlich mehr wäre. Derzeit verkehrt alles Erschwingliche aus der DR-Zeit wie beispielsweise das „Schweineschnäuzchen“ VT133, die Baureihe 99 in verschiedenen Ausführungen oder die Musterlok V 60 aus Österreich sowie verschiedener DR-Wagen. Den dreiachsigen Lokomotiven wurde ein Wagen mit zusätzlichem Stromabnehmer und Stromspeicher für den DCC-Decoder fest zugeordnet, um einen sicheren Fahrbetrieb zu gewährleisten. Neben der Optimierung und Patinierung der Fahrzeuge wird in den nächsten Jahren noch die Landschaft weiter ausgestaltet, sodass auch künftig keine Langeweile aufkommen wird.

Lutz Neubert/MM

Hoch oben auf dem Berg thront die namensgebende Burg



Vom Hauptbahnhof kommend kann man beidseitig in den Bahnhof der Nebenbahn einfahren MM

Selbst in der Abenddämmerung laufen viele Züge den Nebenbahnhof an

Lutz Neubert (8)



■ Im Fokus: Vierachsige
Triebwagen der Baureihe VT 137
**Flotter Fernverkehr zu
Reichsbahn-Zeiten**



Carl Bellingrodt/Stg. OS

Als VT 137 wurden bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ab den 1920er-Jahren verschiedene vierachsige Triebwagen zusammengefasst und um Bei- und Steuerwagen ergänzt. Wir porträtieren die Vorbild-Bauarten und blicken obendrein zurück, was es geschichtlich an derartigen VT-Modellen gab, aber auch was in den letzten Jahren an Konstruktionen hinzukam.

■ Fahrzeuge: HO-Test der Reisezugwagen Gruppe 28
Liliput, Märklin/Trix und Roco im Vergleich

Die formneuen Vierachser aus Göppingen haben zwar das Zeug zum Testsieg, doch können die optisch attraktiven Vorgängerfabrikate aus Altdorf und Bergheim durchaus dagegenhalten, was unsere Kaufberatung umso spannender macht.



MM



Henning Polz

■ Laufach – Heigenbrücken
So wurde geschoben

Mit Nachschub die Rampe hinauf – dieses Spektakel konnte man bis vor wenigen Jahren im Spessart zwischen Laufach und Heigenbrücken eindrucksvoll beobachten. Ein Bundesbahner erinnert sich an den Betrieb auf der Spessartrampe.

■ Anlagen: Untere Preßnitztalbahn
**Großrückerswalde
auf HOe-Segmenten**

Mit der musealen Preßnitztalbahn kann man heute von Jöhstadt nach Steinbach fahren, doch der einstmalige untere Teil ist längst vergessen. Diese HOe-Anlage erinnert an zwei Schmalspurbahn-Stationen in der Nähe des Ausgangsbahnhofs Wolkenstein.



Jürgen Albrecht

* Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen vorbehalten

Damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen: Scannen Sie den QR-Code, um die nächsten beiden Hefte im günstigen Mini-Abo für nur 9,90 Euro (4,95 Euro pro Heft) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind und sparen 41 Prozent gegenüber dem Einzelverkaufspreis! www.eisenbahnmagazin.de/abo



**41 Prozent
sparen:
2 Hefte
für nur
9,90 Euro!**

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 4/2024, Nummer 682, 62. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schriker (Vorbild, fr); Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Walter Altmannshofer, Wolfgang Bdinika, Martin Brandt, Michael Dostal, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Felix Förster, Klaus Himmelreich, Josef Högemann, Soenke Janssen, Pierre Julien, Bruno Kaiser, Andreas Knipping, Manuel Leitner, Dr. Rolf Löttgers, Lutz Neubert, Eduard Saßmann, Holger Späing, Steffen Spittler, Oliver Strüber, Detlef Tilch, Martin Weltner, Alexander Wilkens

Schlussredaktion: Jana Müller, Matthias Müller

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: Joana Pauli, Luisa Wiegmann

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein

Gesamtleitung Media: Jessica Wygas, jessica.wygas@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Anzeigenposition: Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhöfischer Handel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2024, GeraMond Media GmbH. ISSN 0342-1902

Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandenes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.



KUNDENSERVICE, ABO und EINZELHEFTBESTELLUNG

✉ **EISENBahn MAGAZIN ABO-SERVICE**
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching

☎ +49 (0)89/46 22 00 01

Unser Kundenservice ist Mo.-Fr. 08.00-18.00 Uhr telefonisch erreichbar.

@ leserservice@eisenbahnmagazin.de

🌐 www.eisenbahnmagazin.de

Zugang zum em-Jahrgangsarchiv unter

www.eisenbahnmagazin.de/download

Preise: Einzelheft 8,40 € (D), 9,20 € (A), 13,50 CHF (CH), 9,70 € (Be, Lux), 9,90 € (NL), 90,95 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 94,80 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter www.eisenbahnmagazin.de/abo

Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE632Z00000314764 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 Bahnhöfischer Handel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEF & BERATUNG

✉ **EISENBahn MAGAZIN**,
INFANTERISTRASSE 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 1.1.2024

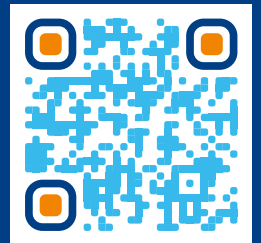


Die Modellbauwelt an einem Ort.



**Jetzt Tickets
sichern!**

Mehr Infos unter:
www.intermodellbau.de



Weltgrößte Messe für
Modellbau & Modellsport

18.–21. April 2024

Messe Dortmund

Eisenbahn-Romantik Reisen 2024

Besondere Bahnerlebnisse - Dampf, Nostalgie & Technik

Für Sie inklusive: Komfortreisebus ab ausgewählten Zustiegsstellen oder individ. Anreise zum Hotel bzw. Fährhafen, begleitete **Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Transfers, Hotelübernachtungen** und **Halbpension**.

Mit Dampf um den Balaton

18.05. - 24.05.2024 ab 1.598 €

- ✓ **Viele exklusive Fotozüge!**
- ✓ 6 (Dampf-)Bahnfahrten inklusive **4 Sonderzügen**
- ✓ Schloss Festetics mit der Modelleisenbahnausstellung



Schmalspur in der Slowakei

19.06. - 26.06.2024 ab 2.098 €

- ✓ 8 (Dampf-)Bahnfahrten inklusive **3 Sonderzügen**
- ✓ Stadtrundfahrten in **Bratislava** und **Košice**
- ✓ Nat. Verkehrsmuseum Bratislava



Mittelpolens Eisenbahnen

07.07. - 14.07.2024 ab 1.698 €

- ✓ 6 (Dampf-)Bahnfahrten inklusive **4 Sonderzügen** mit Foto- und **Scheinanfahrten**
- ✓ Stadtführungen durch **Warschau, Lodz, Posen**

Historische Dampfbahnen und Museumszüge sowie die kleine Park-eisenbahn fahren Sie durch die Natur Mittelpolens. In den Bahnmuseen erhalten Sie Einblicke in die bewegte Geschichte der regionalen Bahnen. Beeindruckende Stadtbesichtigungen runden dieses Reiseerlebnis ab.



Reisekalender 2024:

09.04. - 14.04. **Dresdner Dampfloktreffen** Sachsendampf
28.04. - 03.05. Dampfloks & Tulpenblüte in **Holland**
05.05. - 11.05. Dampf und Diesel in **Pommern**
18.05. - 24.05. Schmalspurbahnen um den **Balaton**
18.05. - 25.05. **Loire** - Dampfbahnen & Schlösser
29.05. - 04.06. Olsenbande & Bahnromantik in **Dänemark**
09.06. - 16.06. Gärten-SchlösserDampfloks **Südengland**
19.06. - 26.06. Bahnerlebnisse in der **Slowakei**
28.06. - 05.07. **Große Panorama-Rundreise Schweiz**
07.07. - 14.07. **Polen** - Eisenbahnen um Lodz und Posen

10.08. - 15.08. **Mythos Gotthard** - Erlebnisreise **Schweiz**
21.08. - 28.08. Schmalspurparadies **Wales**
31.08. - 07.09. **Große Panorama-Rundreise Schweiz**
03.09. - 08.09. Dampfloktreffen **Niederlande**
11.09. - 16.09. Mit **Stehkessel-Dampfloks** auf die **Rigi**
14.09. - 21.09. Schmalspur in **Schlesien u. poln. Galizien**
19.09. - 24.09. **Ostfriesland** - Küstenbahnen und Mee(h)r
24.09. - 01.10. Museumsbahnen **Nordengland**
28.09. - 04.10. **Furka & Demontage Steffenbachbrücke**
08.10. - 13.10. Dampfloks und Tagebau in der **Lausitz**
14.10. - 21.10. Eisenbahnträume auf der **Isle of Man**
18.10. - 27.10. **Rumänien** - Waldbahnen u. Siebenbürgen

Maertens - Meine Reisewelt GmbH

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden

Öffnungszeiten: Mo-Fr 9-18 Uhr, Sa 9-12 Uhr



☎ **0351 - 56 39 39 30**

facebook.com/EisenbahnRomantikReisen

www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de