

eisenbahn Modellbahn magazin

Segmentdrehscheiben



Wie Schwenkbühnen viel Betrieb auf kleiner Fläche ermöglichen



Spannende Episode nach der Wende

Sachsen-Franken-Magistrale

Vom D-Zug bis zum ICE: So vielseitig war der Fernverkehr Nürnberg – Dresden

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



Baureihe 06



Vorbild und Modell: Die größte Schnellzuglok der Reichsbahn

H0-Vergleichstest
Vosslohs Diesellok G 1000 BB
Fit für die Zukunft?
Pläne für die S-Bahn Berlin
Neues Digitalsystem
Was MVnet von Helvest kann

Zweikraft-Vectron der DB



Bald 150 Loks: Wo die neue Baureihe 249 jetzt schon fährt

Die schwedische F 1200

Jetzt ab Mai für Sie im Fachhandel

märklin



Vorbild:

Dampflokomotive mit Schlepptender F 1200 der Schwedischen Staatsbahnen (SJ). Aktueller Betriebszustand, so wie die Lokomotive derzeit betriebsfähig in Gävle beheimatet ist.

Modellhighlights:

- Vorbildgerechte Formänderungen für die Ausführung als F 1200.
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Serienmäßig eingebauter Rauchgenerator.
- Führerstandbeleuchtung separat digital schaltbar.
- Feuerflackern in der Feuerbüchse digital schaltbar.
- Die Laterne an der Rauchkammertür ist separat digital schaltbar.

Die gesamte Modellvorstellung und weitere Bilder finden Sie unter www.maerklin.de und www.trix.de.

N

39490 Dampflokomotive F 1200

märklin
H0



N

25490 Dampflokomotive F 1200

TRIX
H0



€ 679,-*



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

www.maerklin.de
www.trix.de

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

Die verkannte Größe

Die Konjunktur in Deutschland stagniert derzeit, auch wenn das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im April 2024 vermeldete, dass es Hinweise für eine Trendwende gebe. Nach einer langen Phase des stabilen Wachstums in den 2010er-Jahren sorgen Kriege, geopolitische Krisen und nicht zuletzt die Folgen der Covid-19-Pandemie für Herausforderungen. Es braucht neue Ideen, um den Wirtschaftsmotor anzukurbeln, und da hilft manchmal ein Blick zurück.

Erinnern Sie sich noch an die Finanzkrise 2009? Der damaligen Bundesregierung um Kanzlerin Merkel gelang es, mit einer „Abwrackprämie“ die stets als wichtig angesehene deutsche Autoindustrie als Konjunkturmotor zu nutzen. Die Folge war tatsächlich eine Verbesserung der Konjunktur, jedoch zu einem schwierigen Preis. Kam damit doch auch eine Blechwelle, die Straßenzüge und Parkplätze überschwemmte. Angesichts veränderter (klimapolitischer) Vorzeichen dürfte sich so etwas 2024 niemand mehr trauen. Aber es gibt möglicherweise einen anderen, lange unterschätzten Hebel im Verkehrswesen, der zumindest mittelfristig seine Wirkung entfalten könnte: die sogenannte „nachhaltige Mobilität“, zu der auch der Bahnsektor als wesentliches Element zählt.

Eine im April veröffentlichte Studie des Bündnisses Nachhaltige Mobilitätswirtschaft zeigte in diesem Zusammenhang erstmals Zahlen auf. Und die lassen staunen: 117,6 Milliarden Euro der in Deutschland erbrachten Wertschöpfung gehen laut Studie auf Schienenverkehr, Busverkehr, die Fahrradwirtschaft, Carsharing sowie die Taxibranche zurück. Und jeder Euro, der durch Unternehmen der nachhaltigen Mobilitätswirtschaft in Deutschland erwirtschaftet wird, erzeugt eine zusätzliche Wertschöpfung in Höhe von 2,40 Euro. Damit ist der Bäcker in der Bahnhofunterführung genauso gemeint wie die Schienenfahrzeug-Industrie oder ein Instandhaltungsdienstleister.

Vor allem letztere Zahl lässt aufhorchen. Sie zeigt, dass etwa der Schienenpersonennahverkehr nicht nur viel (Steuer-)Geld kostet, sondern

» **SPNV kostet nicht nur Geld, er hat auch positive Effekte, die über den Nutzen hinausreichen**

auch positive Effekte hat, die weit über den direkten Nutzen hinausgehen. Diese reichen bis zur Wertsteigerung von Immobilien in Orten, die nach langen Jahren wieder einen Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr haben.

Auch wenn noch zu prüfen ist, ob und inwieweit die Zahlen im Alltag belastbar sind, zeigt die Studie eine Option auf: Eisenbahn ist ein durchaus nachhaltiger Standortfaktor – offenbar weit mehr, als es ihr viele Jahre

von politischer Seite eingeräumt oder zugestanden wurde. Womit wir bei denjenigen sind, die – Stichwort Hebel – darüber bestimmen, ob das Ganze in Gang kommen kann oder nicht.

Wer über finanzielle Ausstattung und Bedeutung des Schienenpersonennahverkehrs mitentscheidet, schafft mit dem Erhalt und Ausbau des Bahnangebots nicht nur nachhaltige Mobilität, sondern auch eine Basis für Wertschöpfung und Wohlstand. Und das sogar ohne Blechwelle. Es wird Zeit, andere Optionen auszuloten und in die Planungen mit einzubeziehen.

Florian Dürr, Chefredakteur



Seit einigen Jahren fahren wieder Reisezüge über die Bentheimer Eisenbahn (Foto mit VT 114 bei Quendorf, 7. Oktober 2023). Erhalt und Ausbau eines Bahnangebots sorgen nicht nur für nachhaltige Mobilität, sondern auch für Wertschöpfung und Wohlstand Florian Dürr

Train Safe®

Die perfekte Vitrine 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



Jürgen Hörstel

48–54

Fernverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale

■ Im Fokus

10 Lokgiganten der Baureihe 06

In den 1930er-Jahren wurde eine stärkere Nachfolgerin der Baureihen 01 und 03 gesucht und schließlich in der Baureihe 06 gefunden. Doch die zwei achtsachsigen Exemplare wurden zum teuersten Irrweg der deutschen Lokomotivgeschichte

18 06 001 und 002 für Modellbahner

Obwohl es lediglich zwei Maschinen der Baureihe 06 beim Vorbild gab und diese auch nur kurze Zeit im Einsatz waren, haben verschiedene Modellbahnhersteller in diversen Nenngrößen Modelle dieses imposanten Loktyps aufgelegt

■ Eisenbahn

6 Kleinod im Salzkammergut

Die Salzkammergut-Lokalbahn war einst der unbestrittene Star unter den österreichischen Schmalspurbahnen. Doch schon im Herbst 1957 endete der Betrieb

22 Bild des Monats

Am 6. April 2024 erreichte ein Düngerzug Ebeleben in Thüringen

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Informationen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Sind die Weichen gestellt?

1924 rollten bei der Berliner S-Bahn die ersten Züge vom Stettiner Bahnhof, dem heutigen Nordbahnhof, nach Bernau. 100 Jahre später stehen beim Jubilar Reaktivierungen und Ausbauten auf dem Plan

42 Fünf Vierachser

Nur fünf Turmtriebwagen der Baureihe 704 mit höherer Geschwindigkeit bezog die DB von Messerschmitt-Bölkow-Blohm

44 Zweikraftlok für DB Cargo

Seit März 2024 setzt DB Cargo die ersten Loks der neuen Baureihe 249 im Güterzugdienst ein. Eindrücke vom Einsatzstart

48 Feinstaub-Fernverkehr

Über die Sachsen-Franken-Magistrale zwischen Dresden, Hof und Nürnberg fährt heute kein durchgehender Fernzug mehr. Doch das war einmal völlig anders ...

55 Der besondere Zug

Wagenmangel sorgte in Österreich zuletzt für kuriose Zugkompositionen. Der IC 515 zeigte sich hier als „Buckelzug“

■ Modellbahn

56 Kleiner, unsterblicher ET

Das N-Modell des Elektrotriebwagens ET 184 02 von Arnold aus Nürnberg und sein Vorbildpendant im Porträt

60 DR-Szenen im Hobbyraum

Motive der Reichsbahnzeit während der Epochen III und IV werden auf dieser Heimanlage im praktikablen Zimmermaß perfekt widergespiegelt



Trainini



Florian Dürr

108–112

Dieser Bahnhof in O erinnert daran, dass die Deutsche Bundesbahn vor 75 Jahren gegründet wurde

82–86

Segmentdreh scheiben und Schwenkbühnen sparen in Endbahnhöfen enorm viel Platz



Jens Frommann

60–63

Reichsbahn-Motive auf einer zimmerfüllenden H0-Anlage



Jürgen Albrecht



Volker Emerleben

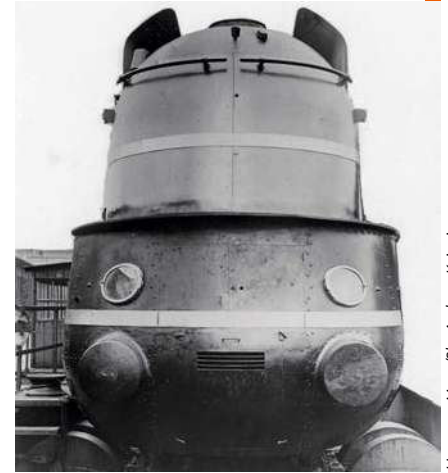
36–41 Wie, womit und wo die S-Bahn Berlin in (die) Zukunft fährt

Seit März 2024 rollen die Loks der Baureihe 249 bei DB Cargo an. Wir zeigen, wo sie eingesetzt werden

44–47

Achtachsige Giganten: Die Baureihe 06 wurde zum teuersten Irrweg der deutschen Lokomotivgeschichte

10–21



Hermann Maey/Stg. Andreas Knipping

64 Neu im Schaufenster

Modell-Kurzporträts und -Infos zu Fahrzeugen, Zubehör und Technikartikeln

73 Herpa feiert Jubiläum

Vor 75 wurde der Zubehör-Hersteller Herpa gegründet – dazu unser Rückblick in die Unternehmensgeschichte

76 Das Goldene Gleis

Gewinner und Platzierte der Leser-Wahl zu den besten Modellen aus der Branche

80 Werkstatt-Tipps

Der Umgang mit dem rechten Winkel für Anwendungen im Modellbahnbereich

82 Der richtig Dreh am Gleisende

Für das Umsetzen von Triebfahrzeugen in Endbahnhöfen empfehlen sich Segmentdreh scheiben bzw. Schwenkbühnen ganz unterschiedlicher Bauarten

87 Digital-Neuling Helvest

Ein Schweizer Startup-Unternehmen bietet ein modulares Konzept zur Steuerung von Modellbahn-Zubehör

90 Vossloh-Loks im H0-Test

Die Bauart G 1000 BB im Maßstab 1:87 wird von gleich drei Herstellern angeboten, was diesen Diesellok-Vergleich umso spannender macht

108 Merzebach auf O-Segmenten

Das zu DB-Zeiten existierende Nebenbahn-Idyll rund um einen Endbahnhof ist Thema einer im Maßstab 1:45 gebauten Vereinsanlage aus den Niederlanden



Georg Wagner

Service

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

Titelbild: D 2668 (Görlitz – Stuttgart) wird noch im Fahrplanjahr 1992 auf IR umgestellt. 218 235 verlässt mit der DR-Schnellzugwagengarnitur am 21. Juli 1992 den Haidenhübeltunnel bei Velden im idyllischen Pegnitztal



SKGLB-Dampflokomotive Nr. 20 mit dem Güterzug am 30. September 1957 (letzter Betriebstag) oberhalb des Ortes St. Gilgen mit dem Wolfgangsee im Hintergrund auf dem Weg nach Salzburg Mag. pharm Alfred Luft, (MS)

■ Lokalbahn Salzburg – Bad Ischl

Vergessenes Kleinod im Salzkammergut

Die Salzkammergut-Lokalbahn war einst der unbestrittene Star und die attraktivste österreichische Schmalspurbahn. Die Züge dampften durch eine herrliche Voralpenlandschaft und wären heute ein touristisches Highlight. Doch schon im Herbst 1957 endete der Betrieb

Die Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB) war eine ganz besondere Kostbarkeit unter den österreichischen Schmalspurbahnen, nur wurde deren Wert leider nicht von allen, vor allem nicht von den damaligen politischen Entscheidungsträgern erkannt. Bis heute hat diese Bahn (Spurweite: 760 mm) zahlreiche Freunde nicht nur unter uns Eisenbahnliebhabern – auch viele Einheimische und Urlauber schätzten die kleine Bahn. Zwar nimmt die Zahl derer, die diese Bahn noch im Betrieb erleben konnten, stetig ab, aber unter anderem auch weil die SKGLB eine Touristikregion ersten Ranges erschloss, wurde sie in zahlreichen Spielfilmen und Fotos verewigt.

Aus der Geschichte der SKGLB

Die Geschichte der SKGLB begann am 5. August 1890, als der erste 9,5 Kilometer lange Ab-

schnitt zwischen Bad Ischl, wo der österreichische Kaiser regelmäßig zur Sommerfrische zu weilen geruhte, und Strobl am Wolfgangsee eröffnet wurde. Schon ein Jahr später wurde am 28. Juli 1891 der zweite, 31,3 Kilometer lange Abschnitt von Salzburg über Thalgau nach

» Anfänglich wurde die Bahn auch vom Kaiser und seinem Gefolge für Ausflüge genutzt

Mondsee eröffnet, während anschließend mit Hochdruck an der Verbindungsstrecke zwischen diesen beiden Endabschnitten gebaut wurde, die dann am 20. Juni 1893 zwischen St. Lorenz und Strobl eröffnet wurde. Am 3. Juli

1894 schließlich wurde noch das 3,7 Kilometer lange Teilstück zwischen Bad Ischl Lokalbahn- hof über Kaltenbach nach Bad Ischl Personen- bahnhof eröffnet, wobei hier zwischen Bad Ischl Güterbahnhof und dem Personenbahn- hof der Staatsbahn ein asymmetrisches Vier- schienengleis bestand, das heißt, die Züge der SKGLB konnten die Staatsbahnstrecke mitbe- nutzen und fädelten nach der Traunbrücke im Staatsbahnhof wieder aus, um dort bei einem Anbau des Bahnhofsgebäudes eine eigene klei- ne Abfahrtsstelle mit Bahnsteig zu benutzen. Dort gab es auch ein Umsetzgleis und ein Ab- stellgleis für den Bahnpostwagen, die Bereit- stellung von Garnituren sowie das Abstellen von Reserve-Personenwagen. Auch das Umla- den der Güter erfolgte im Güterbahnhof, wo es ebenso einen Lokschuppen zum Unterstellen von zwei Dampflokomotiven gab.

Der eigentliche Betriebsbahnhof der Bahn befand sich in Salzburg-Itzling, wo es neben umfangreichen Gleisanlagen und einem größeren Heizhaus (Lokschuppen) auch eine Bahnwerkstätte mit mehreren Gleisen und einer Schiebebühne gab. Weitere Heizhäuser gab es in Mondsee (Platz für bis zu drei Lokomotiven) und St. Gilgen (Platz für zwei Lokomotiven). An allen vier Heizhausstandorten übernachteten jeweils Lokomotiven der letzten Abendzüge, in Salzburg-Itzling zudem auch die Lok des werktags verkehrenden Güterzugs und eine Verschub- und Reserve-/Hilfszuglok, die stets unter Dampf stand. In Mondsee war zudem die sogenannte „Mondsee-Kuh“ beheimatet, der Dieseltriebwagen TCa 672, welcher tagsüber die Verbindungszüge zwischen Mondsee und St. Lorenz sowie einen morgendlichen Schülerzug von St. Gilgen nach Mondsee zu befördern hatte. Den Namen „Mondsee-Kuh“ verlieh ihm die Bevölkerung wegen seines tiefen, an eine Kuh erinnernden Signalhorns.

Von der Kaiserzeit und zwei Weltkriegen

Die SKGLB erlebte in ihrer Betriebszeit einige Höhen und Tiefen. Anfänglich wurde die Bahn auch vom Kaiser und seinem Gefolge für Ausflüge an die Seen des Salzkammerguts und nach Salzburg genutzt, wozu es insgesamt drei Salonwagen im Bestand der Bahn gab, doch deren Einsätze beschränkten sich auf einige wenige Tage im Jahr,



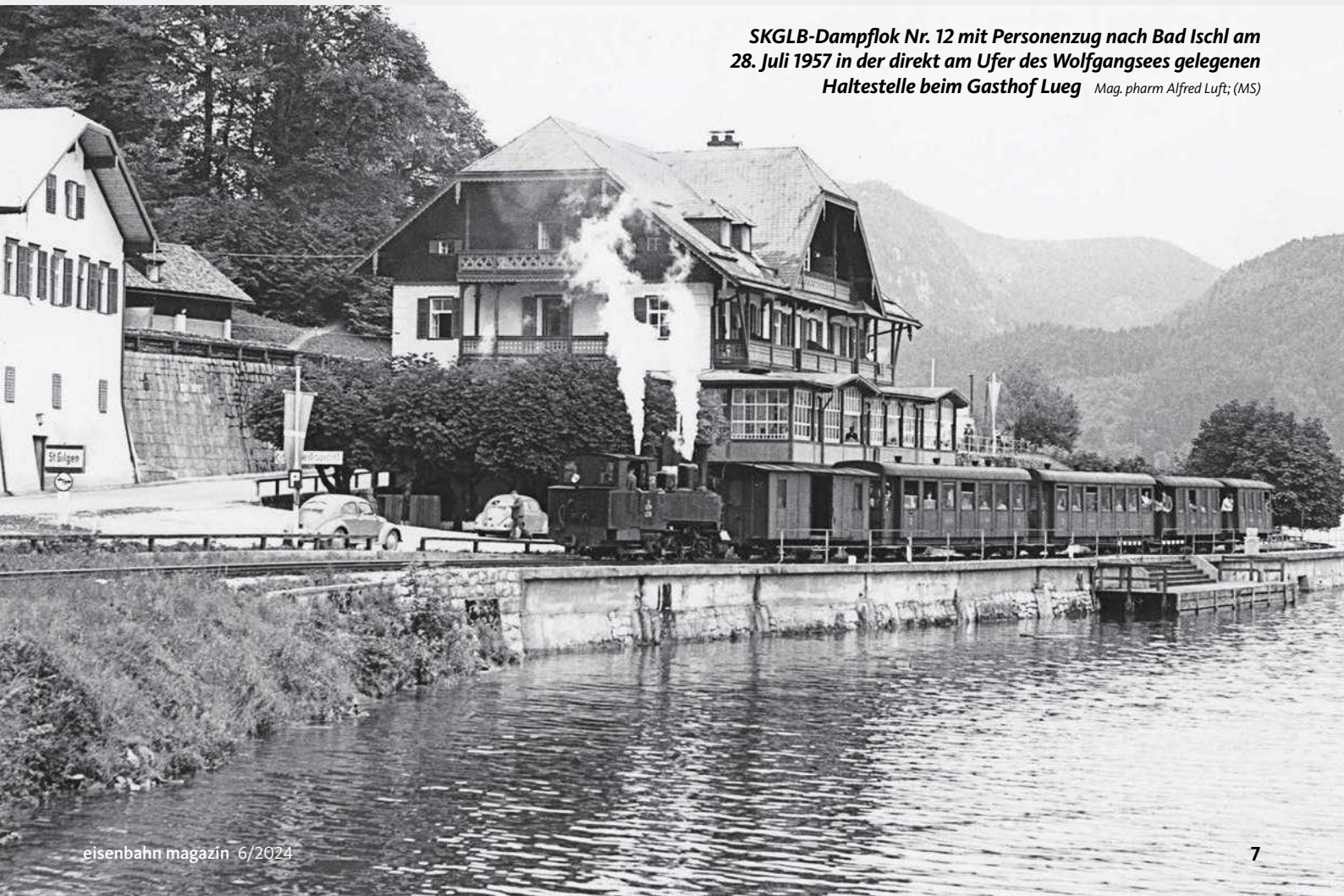
SKGLB-Streckenskizze Dr. M. Strässle

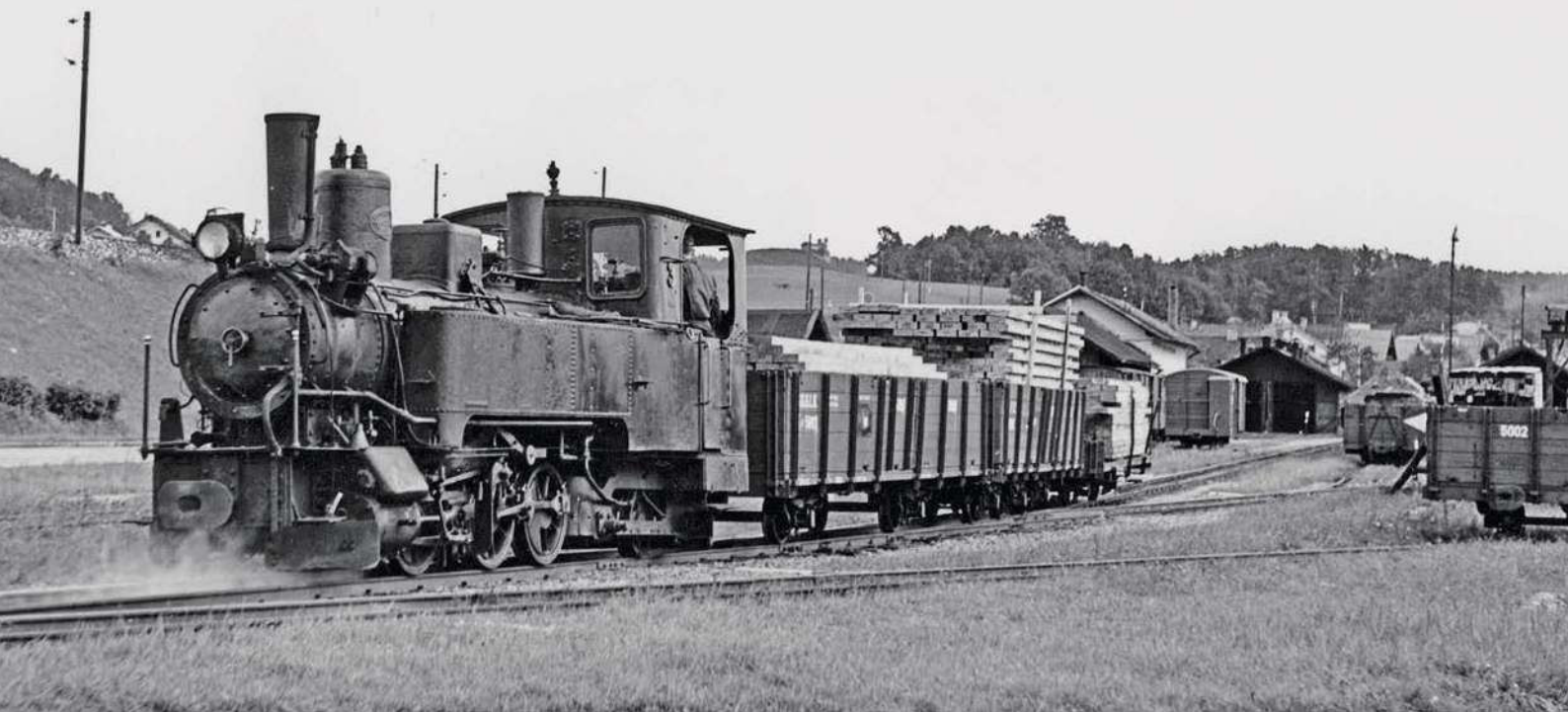
und schon bald verwendete man diese als normale Polsterklasse-Personenwagen.

In den Jahren des Ersten Weltkriegs musste die SKGLB die Hälfte ihrer insgesamt zwölf Dampflokomotiven für Fronteinsätze des Heeres abgeben, anschließend kehrten nicht mehr alle zurück. Die Lokomotiven Nr. 5 und Nr. 8 verblieben damals in Bosnien. Die Lok Nr. 5 wurde dann ziemlich überraschend um 1967 von Eisenbahnfreunden als Werkslok eines Stahlwerks in Novi Travnik in Bosnien wiederentdeckt und um 1980 nach Österreich zurückgebracht. Sie steht heute betriebsfähig aufgearbeitet in Mauterndorf beim Club 760. Mit dem in der Zwischenkriegszeit aufkommenden Tourismus erlebte die SKGLB eine gewisse Blüte, bis die Weltwirt-

schaftskrise die Reiselust der Bevölkerung wieder eindämmte. Da die Bahn aber eine der landschaftlich reizvollsten Regionen Österreichs erschloss, erzielte sie sehr beachtliche Beförderungszahlen mit teilweise weit über einer Million Fahrgästen pro Jahr. Zu ihr gehörten damals auch ein Teil der Wolfgangsee-Schiffahrt, die Zahnradbahn von St. Wolfgang auf den Schafberg und das Hotel auf dem Schafberg. Während der Weltwirtschaftskrise verlor dann aber die SKGLB diese Betriebszweige an den österreichischen Staat, sodass der Schiffsbetrieb und die Zahnradbahn in der Folge von den ÖBB betrieben wurden und heute zur SLB-Gruppe gehören. Im Jahr 1933 wurde dann ein Modernisierungsversuch durch die Beschaffung von drei

SKGLB-Dampflok Nr. 12 mit Personenzug nach Bad Ischl am 28. Juli 1957 in der direkt am Ufer des Wolfgangsees gelegenen Haltestelle beim Gasthof Lueg Mag. pharm Alfred Luft; (MS)





SKGLB-Lok Nr. 3 beim Vershub von Güterwagen im Betriebsbahnhof Salzburg-Itzling am 30. August 1956

Mag. pharm Alfred Luft, (MS)

damals hochmodernen Benzin-Triebwagen von Austro-Daimler unternommen, welche den Ausflugsverkehr rationalisieren und beschleunigen sollten. Leider zeigten diese Triebwagen einige Kinderkrankheiten und technische Mängel, sodass sie nur in den Jahren 1933 und 1934 zum Einsatz kamen und 1935 an den Hersteller zurückgegeben werden mussten. Aufgrund der technischen Probleme (und möglicherweise auch aufgrund finanzieller Probleme der SKGLB)

» Die letzten Jahre fuhr die SKGLB auf Substanz, eine Modernisierung kommt nicht zustande

waren diese drei Fahrzeuge nie ins Eigentum der Bahn übergegangen. Sie fanden ab 1938 dann noch einige Jahre als Beiwagen beziehungsweise Personenwagen bei den Steiermärkischen Landesbahnen in Murau und Stainz Verwendung, ehe das letzte dieser Fahrzeuge nach längerer Abstellzeit um 1962 herum in Stainz verschrottet wurde. Ähnlich den legendären Michelin-Triebwagen in Frankreich wiesen diese Triebwagen gummi-federte Räder auf.

In den 30er-Jahren machte der Bahn die von Deutschland verhängte „1000-Mark Sperre“, eine Wirtschaftssanktion des Deutschen Reichs gegen das österreichische Dollfuß-Regime, zu schaffen. Sie hielt viele der früheren Touristen aus Deutschland ab, ihre Ferien im Salzkammergut zu verbringen.

Erst der Anschluss Österreichs ans Großdeutsche Reich 1938 führte zu einer erneuten Verkehrszunahme, die bis in die Kriegsjahre anhielt, zumal das Salzkammergut auch in den frühen

Kriegsjahren, von Zerstörungen verschont, als Urlaubsregion diente.

Die Nachkriegszeit und gescheiterte Modernisierungspläne

Nach dem Krieg war die Bahn ziemlich heruntergewirtschaftet und hätte dringender Investitionen bedurft. Immerhin konnte durch insgesamt fünf Ex-Heeresfeldbahn-Lokomotiven mit den SKGLB-Nummern 19 (D-Kuppler; KDL 11), 22 (E-Kuppler, Borsig), 32 und 33 (C-Kuppler, HF 110-C) und 40 (D-gekuppelte Diesellok HF 200-D) eine Verstärkung des Lokomotivparks gewonnen werden, wobei einzig die Lok 22 auch im Personenverkehr Verwendung fand, die anderen vier kamen zum Teil vor Güter- oder Bauzügen zum Einsatz, da sie für den Personenverkehr zu lang-

sam waren. Es gab dann zu Beginn der 50er-Jahre interessante Pläne von Stern & Hafferl (Gmunden), die Bahn grundlegend zu modernisieren, den Oberbau zu erneuern und zu elektrifizieren. Dazu sollten auch einige moderne Elektrotriebwagen, passende Beiwagen und eine Elektrolok, ähnlich den damals für die Linzer Lokalbahn beschafften Normalspurfahrzeugen, angeschafft werden. Diese interessanten Pläne wurden leider nicht umgesetzt, obschon dem Vernehmen nach bereits ein Teil des notwendigen Oberleitungsmaterials vorhanden gewesen sein soll. Die für den Ausbau und die Modernisierung damals erhofften „ERP-Kredite“ wurden anderweitig verwendet und die Bahn fuhr die letzten Jahre auf Substanz. Die überlieferten Bilder und einige Filmaufnahmen vermitteln zwar ein verklärt-ro-



Das vor einiger Zeit diverser Exponate beraubte Verkehrs- und Ischlerbahnmuseum in Mondsee vermittelt die Geschichte einer bemerkenswerten Bahn im Salzkammergut

Thomas Küstner



Der frühere SKGLB-Bahnpost- und zuletzt Gerätewagen F/s 954 nach seiner Aufarbeitung als Museumsfahrzeug am 3. Oktober 2013 im Bahnhof Murau der Murtalbahn

Dr. Markus Strässle

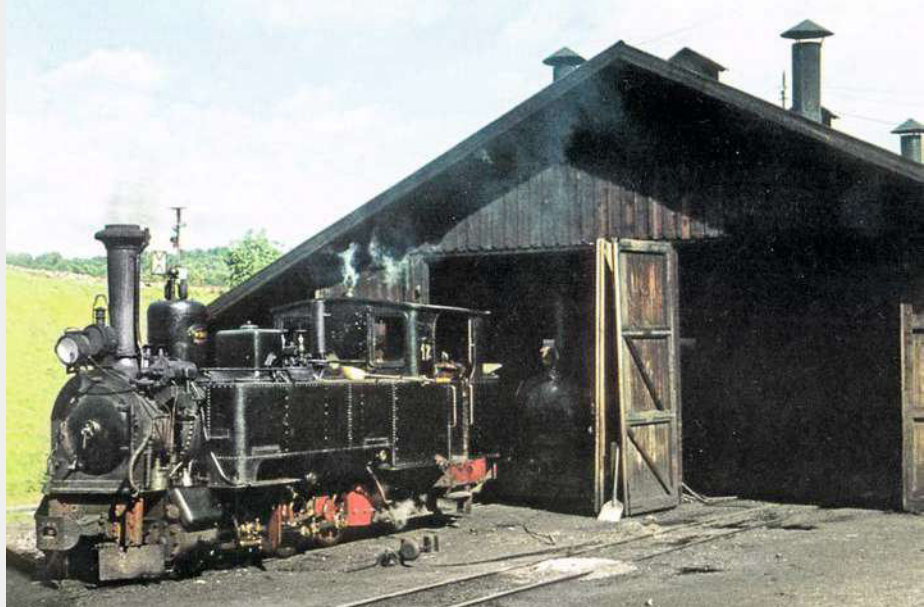


SKGLB Dieseltriebwagen TBa 654 am 4. August 1957 im Bahnhof Mondsee als Anschlusszug nach St. Lorenz DI Harald Navé, (MS)

mantisches Bild einer liebenswerten, kleinen Bahn, doch sie verlor damals leider wortwörtlich den Anschluss. Ein bahneigener Busverkehr ergänzte zwar das Angebot auf der Schiene, vermochte aber das Blatt nicht zu wenden.

Die letzten Personenzüge der Salzkammergut-Lokalbahn verkehrten am 30. September 1957 zwischen Salzburg und Bad Ischl und schon zehn Tage später, am 10. Oktober 1957, verkehrte der letzte Güterzug auf der von den Einheimischen liebevoll „Ischlerbahn“ genannten Bahn. Der politisch motivierten Bahneinstellung gingen verschiedene Protestveranstaltungen und Demonstrationen der lokalen Bevölkerung voraus, die aber in jener recht Automobil-freundlichen Zeit diesen kurzsichtigen Entscheid, die Bahn unter anderem auch im Hinblick auf Straßenverbreiterungen auf Teilen der Bahntrasse einzustellen, nicht abzuwenden vermochten. Schon wenige Tage nach dem Verkehren des letzten Zuges wurde die Strecke an einigen Stellen für die erwähnten Straßenbauten unterbrochen. Im Frühjahr und Sommer 1958 erfolgte dann der systematische Abbau der gesamten Strecke, wobei zum Teil noch die später verschrottete Dampflok Nr. 20, aber auch zwei kleine, nicht zum SKGLB-Bestand gehörende Feldbahn-Dieselloks beim Gleisabbau zum Einsatz kamen.

Überliefert ist auch das Missgeschick, dass die Wagen des letzten in St. Gilgen am 30. September 1957 angekommenen Abendzuges dort auf einem Abstellgleis vergessen wurden und weder nach Salzburg noch nach Bad Ischl gebracht wurden,



SKGLB-Dampflok Nr. 12 vor dem Heizhaus in Salzburg-Itzling am 8. Juli 1957 DI Harald Navé, (MS)

Alle 2024 noch vorhandenen SKGLB-Lokomotiven und Triebwagen

Nr.	Bauart Achsfolge	Hersteller	Fabriknummer Baujahr	Verbleib
4	C1n2t	Krauss/Linz	2341/1890	SKGLB Museum Mondsee (btf.)
5	C1n2t	Krauss/Linz	2342/1890	Club 760 Mauterndorf (betriebsfähig)
7	C1n2t	Krauss/Linz	2751/1892	Privat Salzburg in Aufarbeitung
9	C1n2t	Krauss/Linz	2821/1893	SKGLB Museum Mondsee (abgest.)
11	C1n2t	Krauss/Linz	3034/1894	Club 760 Mauterndorf (abgestellt)
12	C1n2t	Krauss/Linz	5513/1906	Club 760 Mauterndorf (betriebsfähig)
19	Dn2	Franco Belge	2855/1944	W&LLR Welshpool GB (betriebsfähig)
22	En2	Borsig	14806/1939	Club 760 Mauterndorf (betriebsfähig)
D 40	D	Deutz	36643/1942	Club 760 Mauterndorf (betriebsfähig)
TBa 672	Bo2	Gebus	ex S 51/1928	STLB Murau Wagen Murtalbar WR 51

als dies noch mit einem der Güterzüge möglich gewesen wäre. Da ausgerechnet einige dieser Wagen dann an die Steiermärkischen Landesbahnen verkauft wurden, mussten diese relativ aufwendig auf der Straße abtransportiert werden. Der Busverkehr, der die Bahn ablöste, wurde von der österreichischen Post geführt und die Autobusse der SKGLB der Post verkauft. Ein originaler Saurer Bus der SKGLB hat auf diese Weise bis heute im Nostalgiebestand der Post überlebt.

Was ist von der SKGLB erhalten geblieben?

Heute bedauern nicht nur Eisenbahnfreunde und einige Einheimische den damaligen Verlust dieser populären Bahnverbindung. Tourismus-Fachleute würden sich die Hände reiben, würde diese Bahn heute noch bestehen. Man könnte sich leicht einen „Kaiser- oder Sissi-Express“ zwischen Salzburg und Bad Ischl vorstellen, in Analogie zu berühmten Zügen wie dem „Glacier-Express“ in der Schweiz.

Es gibt in Mondsee noch ein liebevoll gestaltetes SKGLB-Museum, in dem einige der restaurierten Original-Fahrzeuge der Bahn ausgestellt werden und weitere Exponate und Modelle von Fahrzeugen und einem Teil der Strecke St. Lorenz – Mondsee gezeigt werden. Weitere Original-Fahrzeuge

sind bis heute unter anderem bei der Murtalbahn der STLB in Murau, der Welshpool & Llanfair Light Railway in Wales und bei der Taurachbahn des Club 760 in Mauterndorf und Frojach zu finden, wobei es auch einige Nachbauten früherer SKGLB-Personenwagen gibt, die im Sommer auf der Taurachbahn zum Einsatz kommen. Es kann also weiterhin zumindest ein wenig vom einstigen SKGLB-Charme erlebt werden, wenn etwa die SKGLB Lok Nr. 12 auf der Taurachbahn mit einem stillreichen Ischlerbahn-Zug unterwegs ist.

Dr. Markus Strässle

Lesetipp

Dieser Beitrag ist dem **ModellEisenbahner Extra** „Schmalspur-Atlas Österreich“ entnommen. Das 116 Seiten starke Heft ist der ideale Begleiter für den nächsten Trip in die Alpenrepublik. Das Heft ist für 14,90 Euro jetzt am Kiosk oder unter modelleisenbahner.de/extra erhältlich.



■ Die Stromliniengiganten der Baureihe 06 – ein Fehlschlag in der Entwicklung von Dampflokomotiven

Schiere Größe statt Innovationskraft

Verkehrsmarkt und -technik gingen nach 1930 schnell über die Maßstäbe der frühen Reichsbahnzeit hinweg. Das Leistungsspektrum der Baureihen 01 und 03 genügte nicht mehr. Eine stärkere Nachfolgerin wurde gesucht. Doch die Konstruktion einer achtsichtigen Schnellzugmaschine wurde zu einem der teuersten Irrwege in der deutschen Lokomotivgeschichte

Das Reichsbahn-Zentralamt und der ihm angegliederte Fachausschuss für Lokomotiven hatten bei der Ausarbeitung ihres epochalen Programmes der Einheitslokomotiven viele Typen auch mittlerer Leistung konzipiert, für die angesichts des riesigen Beschaffungsvolumens nachgebaute Länderbahn-Gattungen auf absehbare Zeit kein Bedarf vorstellbar war. Nicht einmal ernsthaft in Betracht gezogen hatte man hingegen eine vierfach gekuppelte Schnellzuglokomotive. Richard Paul Wagner, der viel zitierte „Vater der Einheitslokomotive“, hatte sich mit seiner Ansicht durchgesetzt, dass die schwere 2'C1' mit einer Reibungsmasse von dreimal 20 Tonnen auch auf den Rampen der Mittelgebirge genügen würde. Die Skepsis gegenüber einem Vierkupppler war nicht unbegründet. Die Vermehrung der gekuppelten Radsätze von drei auf vier erhöht den Eigenwiderstand der Dampflokomotive viel stärker, als das beim Übergang vom Zwei- zum Dreikupppler gemessen wurde. Zumal mit großem Raddurchmesser ist die vierachsige und durch Kuppelstangen versteifte Antriebseinheit eine im Gleisbogen und auf Weichenstraßen recht schwergängige Maschinerie.

Um ein solches Räderwerk nebst drei oder vier Triebwerken und Steuerungen zu beschleunigen und ihm bei konstanten 100 oder 120 km/h in der Ebene oder 70 bis 90 km/h auf längerer Steigung noch einen spürbaren Leistungsgewinn am Zughaken abzugewinnen, bedurfte es eines Kessels, der kaum auf weniger als sieben Achsen unterzubringen war. Eine Lok mit der Radsatz-Anordnung 1'D2' oder 2'D1' war dann allerdings ein wahrer Gigant, der für Drehscheiben und Schuppengleise neue Probleme aufwarf. Die Bilanz blieb deshalb unbefriedigend: Eine sieben- oder achtsichtige Schnellzuglok wendete für ihr eigenes Fortkommen unter vielen Betriebsbedingungen mehr Kohle auf als für die Beförderung des anhängten Zuges. Schwierig wurde auch die Durchbildung eines geeigneten Dampferzeugers. Unter den europäischen Lichtraumgrenzen war die Vergrößerung des Kessels nur noch in Längsrichtung möglich, was von den bei der Pacific-Achsfolge erreichten idealen Proportionen wegführte. Ausländische Bahnverwaltungen waren klug genug, zur Begrenzung der Längenentwicklung mit etwas kleineren Raddurchmessern zu arbeiten. Die österreichischen 1'D2' der Reihen 114/214 hatten Treib- und Kup-



Elegant und glänzend präsentiert sich 06 001 bei Auslieferung dem Fotografen Hermann Maey, doch trotz aller Imposanz war dem Lokgiganten kein Erfolg vergönnt *Slg. Oliver Strüber*





Mit den beiden Krupp-Lokomotiven der Baureihe 06 wurden 1939 die leistungsfähigsten, größten und schwersten Schnellzuglokomotiven der Deutschen Reichsbahn in Betrieb genommen. Betriebsaufnahmen dieser imposanten Loks – hier die Frankfurter 06 001 ohne Frontklappen im April 1940 vor einem D-Zug bei Hanau – sind selten

Dr. Joachim Feißel/Slg. Eisenbahntiftung

pelräder mit 1.940 Millimetern Durchmesser, bei der sowjetischen IC (IS), ebenfalls einer 1'D2; und der polnischen Pt 31, einer sehr gelungenen 1'D1; waren es jeweils 1.850 Millimeter.

Pacifics waren überfordert

Doch die 01 und die glücklose 02 gerieten auf den Rampen im breiten Mittelgebirgsraum zwischen Stuttgart, Saarbrücken, Trier, Aachen, Dortmund, Kassel, Erfurt, Dresden, Hof und Regensburg oft an ihre Grenzen. Für den Schnellzugdienst blieb die dreizylindrige 39 aus dem Jahre 1922 unverzichtbar – bestellt und entwickelt noch als preußische P 10. Mit nur 1.750 Millimeter großen Treib- und Kuppelrädern war diese für 110 km/h zugelassene 1'D1' unter den Personenzugloks eingereiht, obwohl sie fast ausschließlich im Schnellzugdienst des gesamten Mittelgebirgsraumes ein-

gesetzt wurde. Frühzeitig wurde die Preußin auch in Baden, Württemberg, Nordbayern und Sachsen heimisch. Vor schweren Zügen schätzten Lokpersonale ihr Anfahrvermögen aus den Bahnhöfen heraus und ihr Beharrungsvermö-

» Da die Baureihen 01, 03 und 39 nicht mehr genügten, wurde der Ruf nach der 06 immer lauter

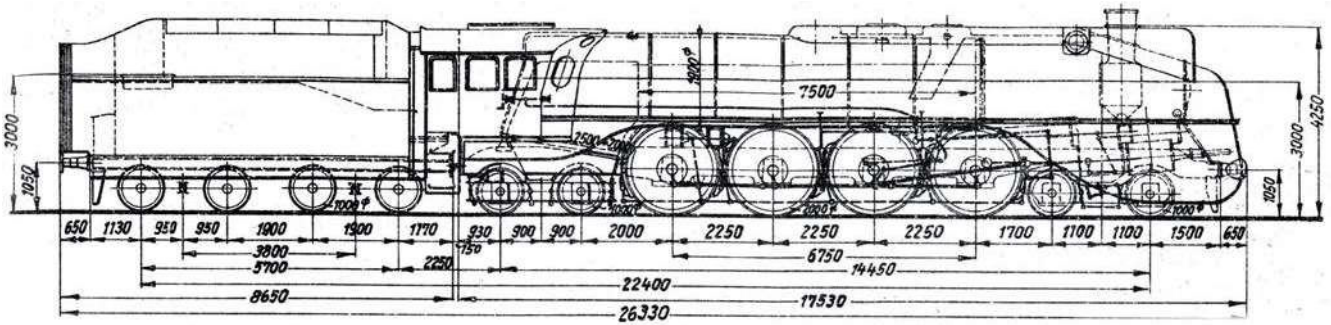
gen auf Steigungen. Dass sie aber an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit arbeitete, was sich nicht zuletzt in den Unterhaltungskosten niederschlug, war unübersehbar. Zuglaufstörungen auf Rampen, Lokschäden wegen Überforderung und ein wachsender Bedarf an Schiebediensten

ließen den Wunsch nach einer vierfach gekuppelten Dampflokomotivneukonstruktion reifen.

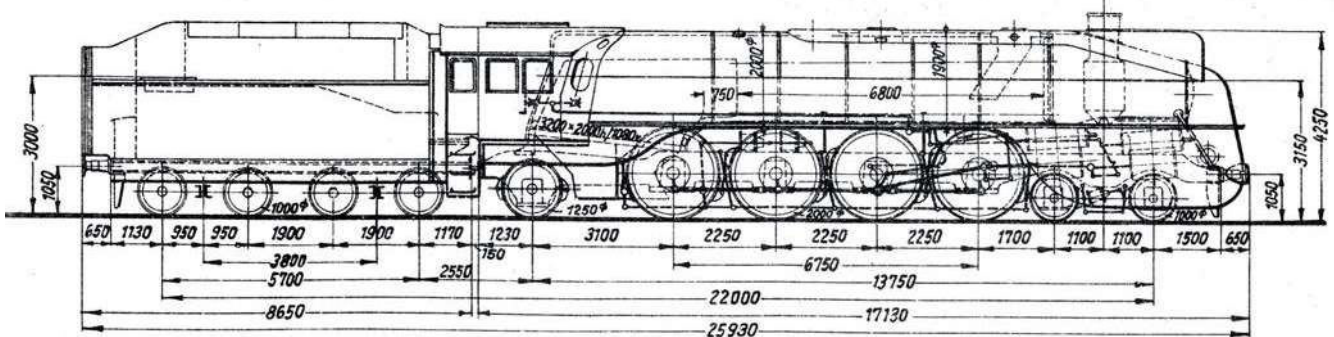
Bedarf für einen Vierkupppler

Gerade so, als habe sich die Physik des Bogenlaufes der Lokomotive binnen weniger Jahre geändert, stellte die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft kurz nach dem Ende der Weltwirtschaftskrise und ein knappes Jahr nach dem düsteren Beginn des „Dritten Reiches“ mit Schreiben vom 15. Januar 1934 eine gewagte Forderung an das Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau (das RZA war zeitweise in mehrere Ämter aufgespalten): „Wir beabsichtigen, für die Beförderung schwerer Schnellzüge mit hohen Geschwindigkeiten eine vierfach gekuppelte Schnellzuglokomotive mit 80 Tonnen Reibungsgewicht für 135 km/h Höchstgeschwindigkeit durchbilden zu lassen und zu beschaffen.“

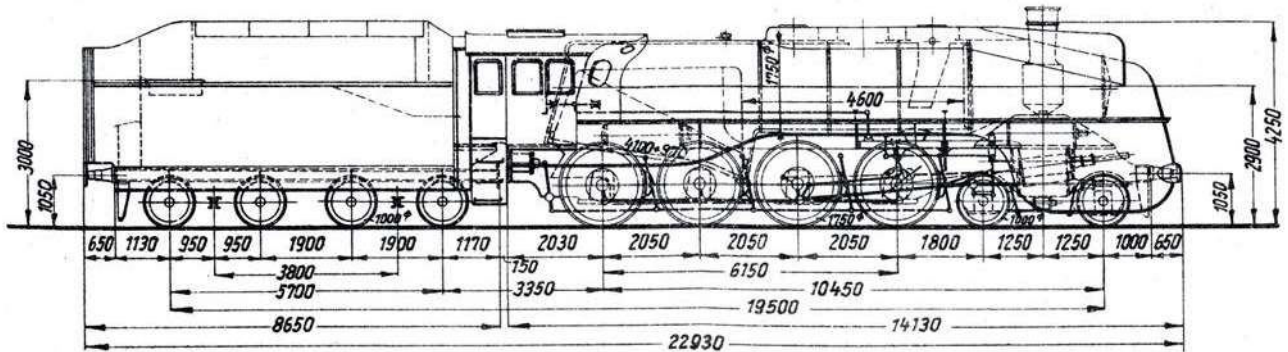
Borsig-Entwürfe



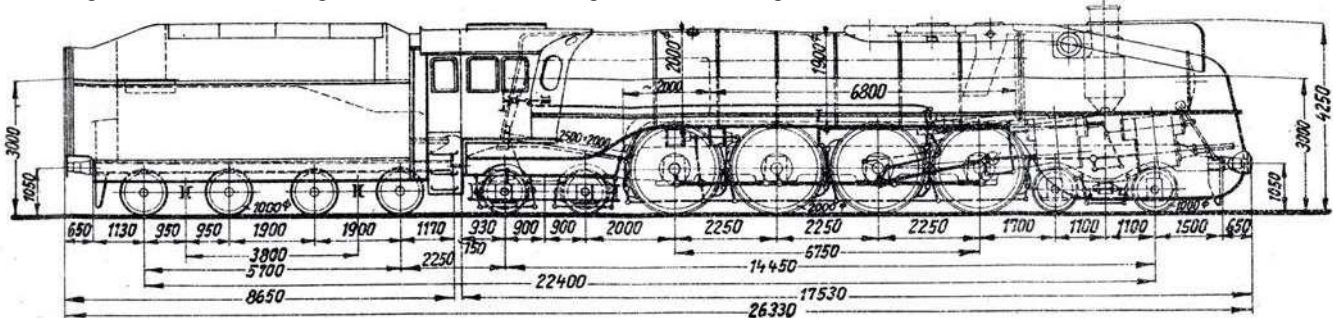
Lokkonstruktion mit der Achsfolge 2'D2' und 7.500 Millimetern Heizrohrlänge



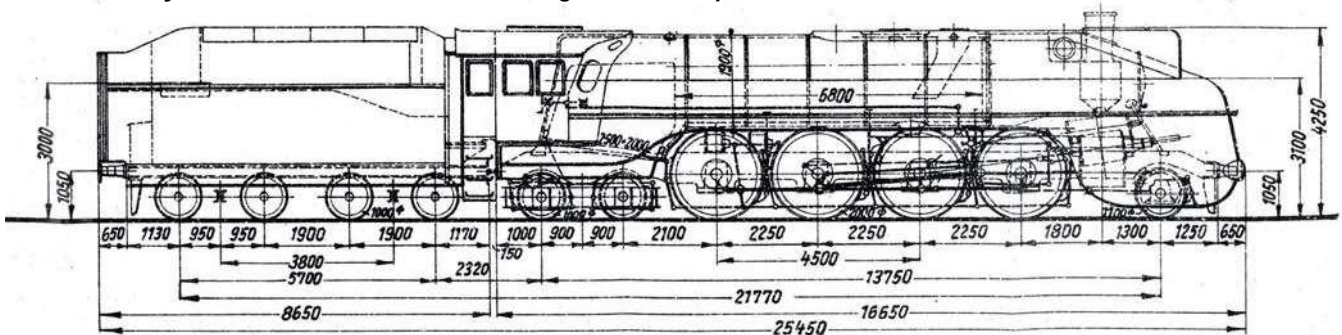
Innovativer war dieser Borsig-Entwurf der 2'D1' mit Verbrennungskammer



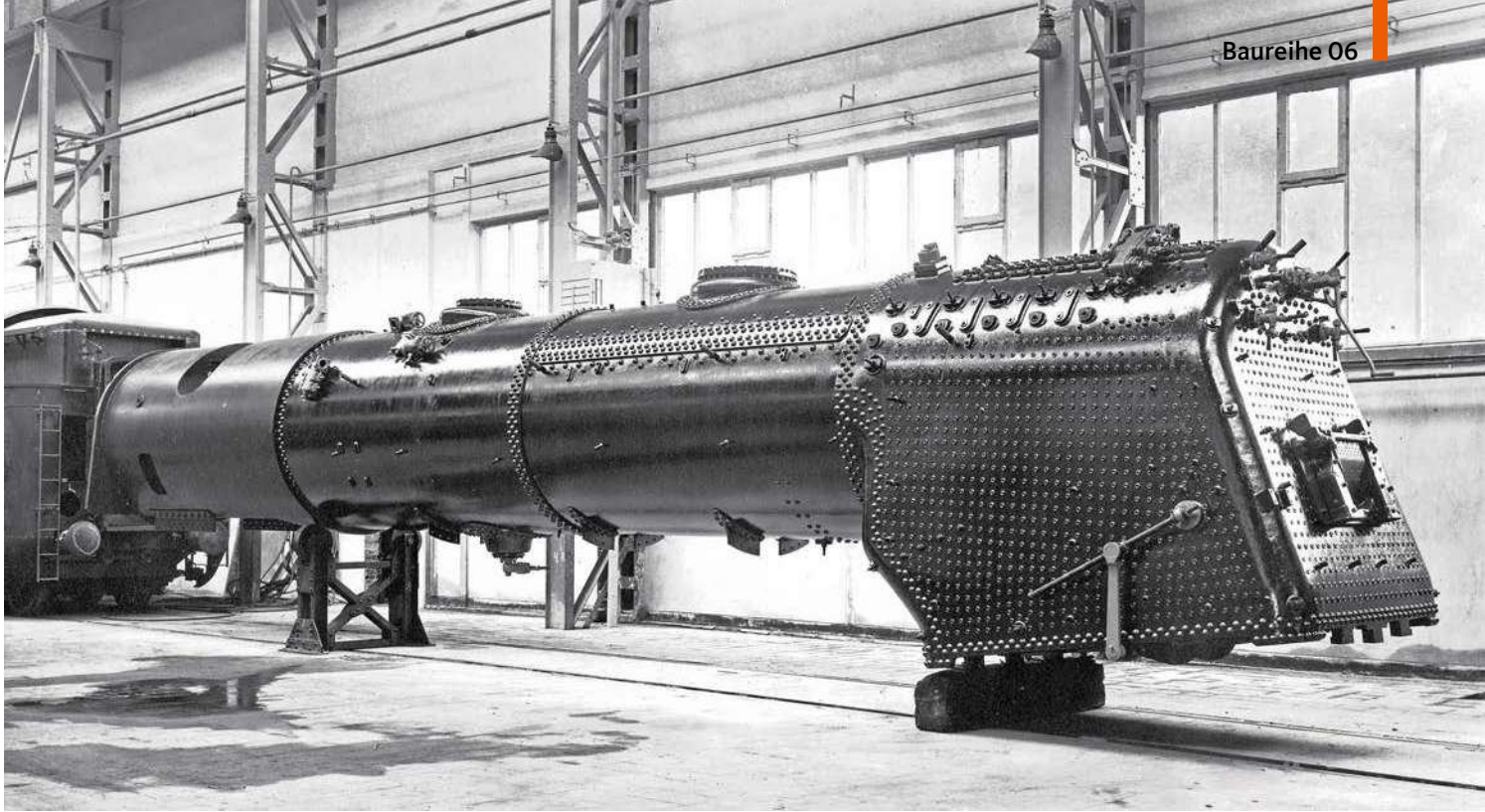
Das Angebot einer 2'D mit langer, schmaler Feuerbüchse galt als recht mutig



Dieser Entwurf aus Berlin einer 2'D2' mit Verbrennungskammer war plausibel

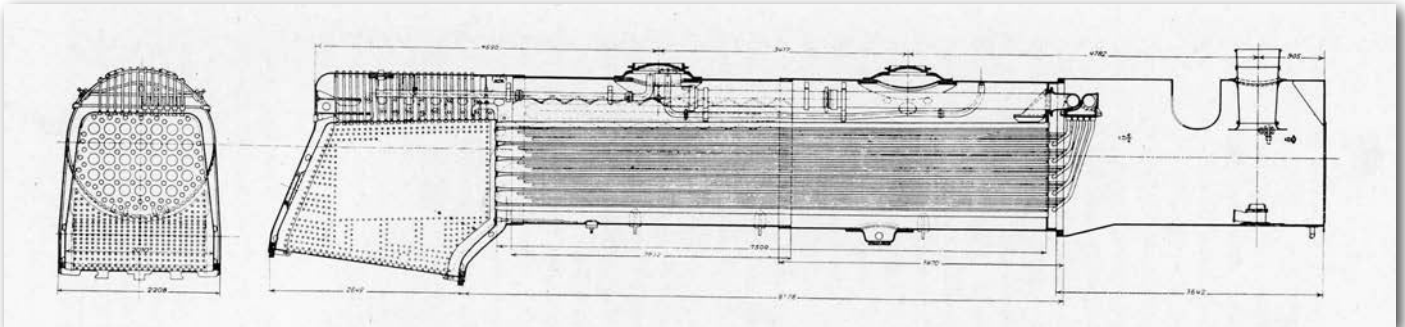


Borsig-Angebot einer 1'D2' mit Krauss-Helmholtz-Gestell und 6.800-mm-Rohren Werk/Slg. Andreas Knipping (5)



Die großzügig dimensionierte Rauchkammer, absurd lange Kesselrohre und eine viel zu kleine Feuerbüchse sind Zeichen dafür, dass die Proportionen des für die Baureihe 06 von Krupp gebauten Kessels überzogen waren

Werk/Slg. Andreas Knipping

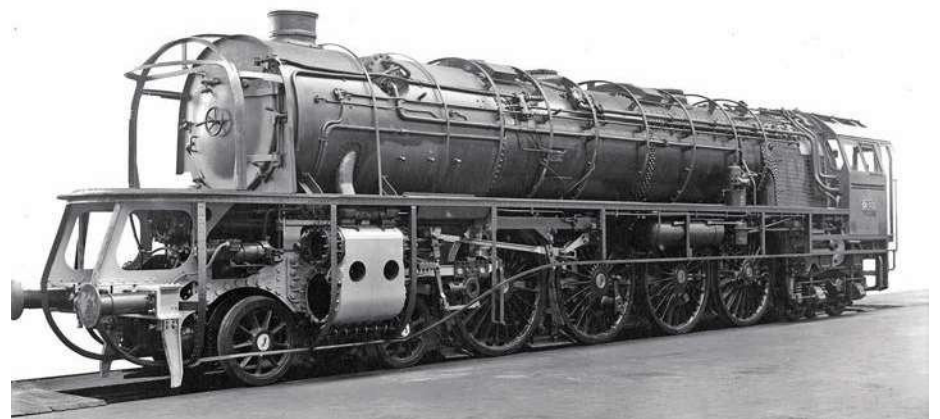


Die Lokomotive soll eine große Anfahrbeschleunigung ermöglichen und in der Lage sein, D-Züge von etwa 650 Tonnen Gewicht in der Ebene mit 120 km/h und auf Rampen von zehn Promille mit etwa 60 km/h ohne Schiebelok zu befördern. Mit Rücksicht auf die große Geschwindigkeit ist für die gekuppelten Achsen ein Durchmesser von 2.000 Millimetern und für die Drehgestellachsen von mindestens 1.000 Millimetern zu wählen. Auch wird sich empfehlen, die Lokomotive wenigstens im oberen Teil mit stromlinienförmiger Verkleidung auszurüsten. (...) Die verschiedenen Möglichkeiten der Zylinderanordnung sind näher zu untersuchen.“

Wie üblich wurden Entwürfe bei den bewährten Herstellerfirmen eingeholt, die trotz der schon gebietarischen Festlegungen auch abweichende Vorschläge wagten. BMAG, Borsig, Henschel und Krupp stellten wie gefordert eine 2'D2' jeweils mit Dreizylindertriebwerk zur Debatte. Die BMAG schlug außer einer 2'D2' h3 auch eine 2'D2' h2 vor, wobei für eine Lokomotive der geforderten Leistungsklasse ein Zweizylindertriebwerk kaum ernsthaft in Betracht kommen konnte. Henschel war weitsichtig genug, außer einer

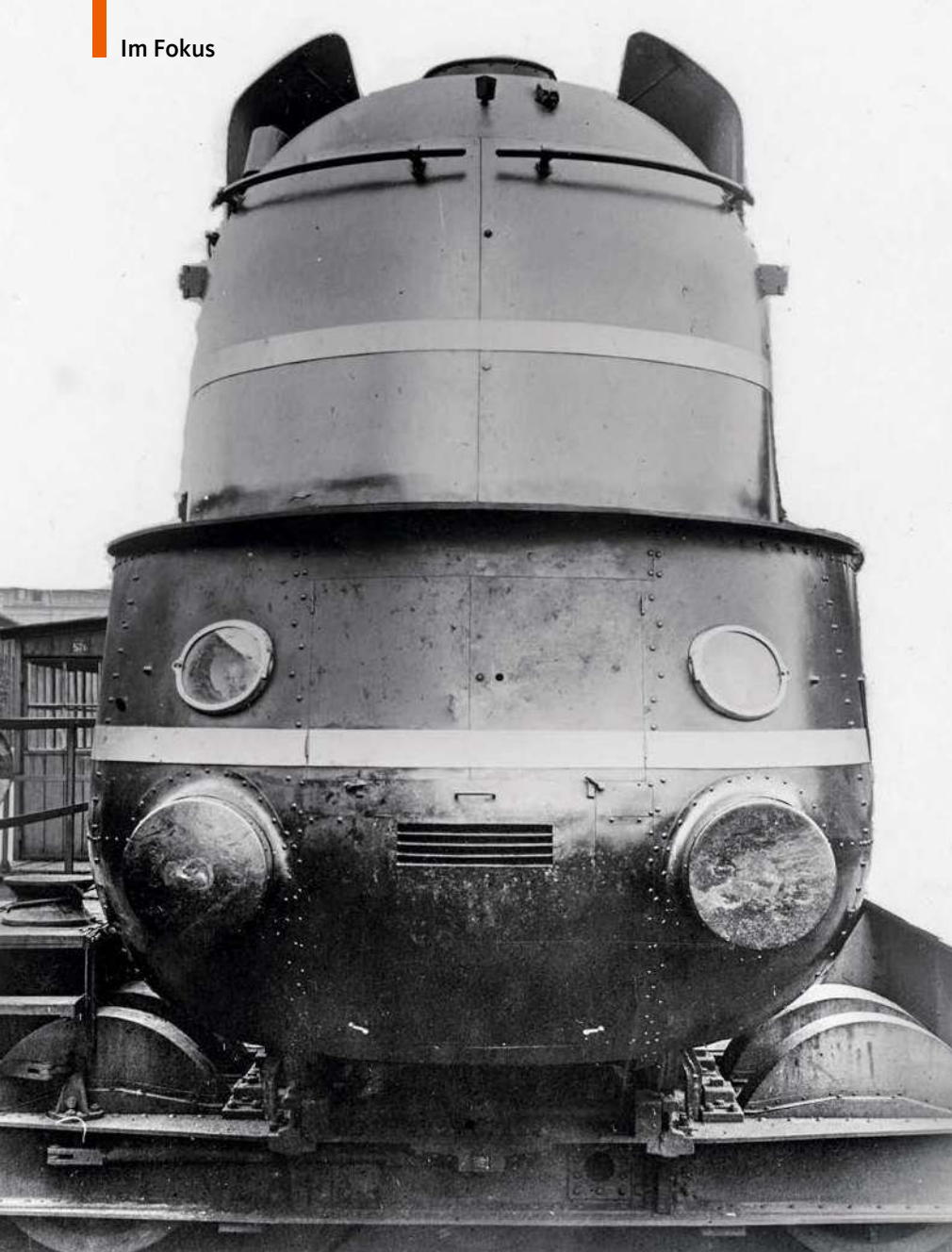
2'D2' h3 auch eine Vierzylinderverbundmaschine 2'D2' h4v vorzuschlagen, die aber bei den Gremien der Zwischenkriegszeit keine Chance haben konnte. Noch geringere Gegenliebe fand der zur Erzielung eines ausreichenden Druckgefälles der Verbundmaschine vorgeschlagene Kesseldruck von 25 bar. Krupp bot eine 2'D2' h3 und ebenfalls mit 25 bar Kesseldruck wahlweise eine 2'D2' h3v

und eine 2'D2' h4v an, was eigenartig war, hatte doch ein Dreizylinder-Verbundtriebwerk weltweit kaum je gut funktioniert und war die amtliche Ablehnung der Vierzylinderverbundlok bekannt. Lediglich Borsig gestaltete seine Lokentwürfe originell (siehe Kasten links) und schlug eine 2'D2' h3 mit Verbrennungskammer vor. Nur damit wäre eine ausreichende Feuerbüchsheizfläche zu erzie-



Aufnahme vom Bau der Lokomotive 06 001 bei Krupp mit den schon eingezogenen Spanten für die spätere stromlinienförmige Blechverkleidung

Werk/Slg. Oliver Strüber (2)



Die beinahe bedrohlich wirkende Lokomotivfront der 06 001

len gewesen, an der es bei allen bisher zitierten Entwürfen wie auch bei der schließlich verwirklichten Baureihe 06 radikal fehlte. Krupp, Henschel und BMAG sahen Feuerbüchsheizflächen zwischen 18 und 21 Quadratmetern vor – also absurd wenig im Verhältnis zu Gesamtheizflächen zwischen 271 und 316 Quadratmetern. Auch wäre bei der Verbrennungskammer-Variante die Rohrlänge auf die noch hinnehmbaren 6.800 Millimeter begrenzt worden, während alle anderen Entwürfe bereits die später als völlig verfehlt erkannte Länge von 7.500 Millimetern vorsahen. Nur Borsig besaß den Mut, etwas kompaktere Alternativen in Gestalt von 2'D1' h3, 1'D2' h3 und sogar 2'D h4v anzubieten, letztere mit schmaler Feuerbüchse und 4.600 Millimeter langen Kesselrohren.

Innovativer, variabler Achsdruck

Der Ausschuss verwarf in der genannten Sitzung sämtliche alternativen Ideen und entschied sich für die 2'D2' mit einstufiger Dampfdehnung, drei Zylindern und 7.500 Millimeter langen Kesselrohren. Obwohl es sich um „keine ausgesprochene Hochgeschwindigkeitslokomotive“ handeln sollte, befürwortete man die 1934 noch unerprobte Stromlinienverkleidung mit all ihren Problemen des Mehrgewichts und der erschwerten Fahrzeugunterhaltung. Die Verwirklichung des Giganten ließ dann auf sich warten. 1935/36 begann mit zunächst zwei anderen Typen der Schienenantritte einer Dreiergruppe von Baureihen mit einer weltweit selten angewandten Besonderheit. Die Fahrmasse der angetriebenen Radsätze konnte zwischen 18 und 20 Tonnen variiert werden (siehe Kasten).

Die Berliner Dogmatiker hatten ihr „Langrohrprinzip“ endgültig überstrapaziert. In der viel zu kleinen Feuerbüchse konnte auch der fleißigste Hei-

Technisches Detail

Variable Achslast

Die Treib- und Kuppelradsätze der Baureihe 06 konnten auf 18 bzw. 20 Tonnen Radsatzfahrmasse eingestellt werden. Dazu diente ein Umstellmechanismus, der eine höhere oder schwächere Belastung der Laufradsätze ermöglichte. Erfolgsmodell dieser Technologie wurden die 1'D1' h2-Eilgüterzugloks der Baureihe 41 mit 366 Exemplaren. Nicht glücklich hingegen wurde man mit der überschweren Güterzuglok der Baureihe 45 als dreizylindrige 1'E1'. Schnell stellte man fest, dass ihre Kesselleistung nicht für das mächtige Triebwerk genügte. AK



Nur selten fällt der Blick eines Eisenbahnfreundes auf die Umstellvorrichtung zwischen 18 oder 20 Tonnen Radsatzfahrmasse. Der Bolzen an der heute noch museal aktiven 41 018 steckt in der 20-t-Buchse Andreas Knipping



Nicht nur Krupp warb mit seiner gebauten 06, sondern auch der Zulieferer Kugelfischer Werk/Slg. Oliver Strüber (2)



Den fünfachsigen Tender bekam später auch die Baureihe 01¹⁰

Hermann Maey/Slg. Andreas Knipping (2)

Die Stromlinienlokomotiven der Deutschen Reichsbahn im Vergleich

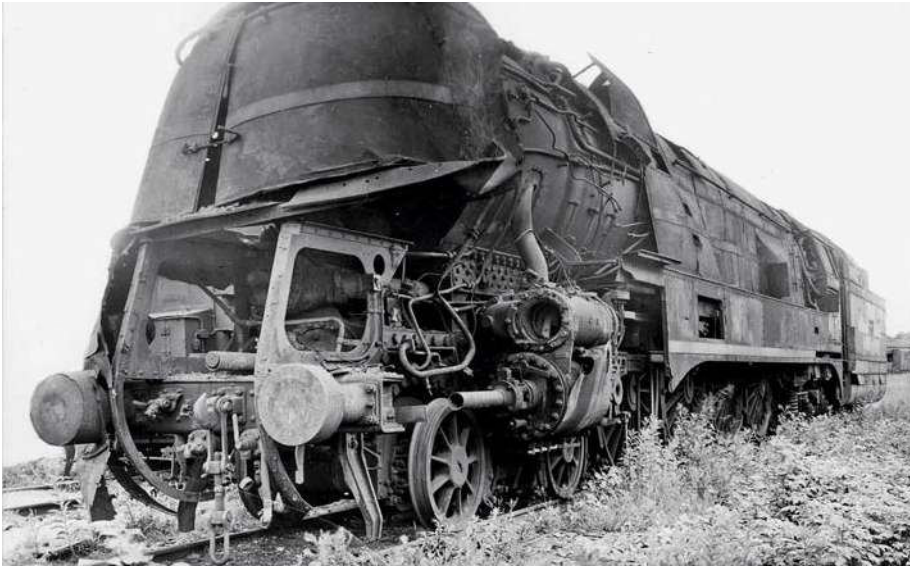
Loks bzw. Baureihe	05 001/002	06 001/002	61 001	61 002	01 ¹⁰	03 ¹⁰
Lokbauart	2'C2' h3	2'D2' h3	2'C2' h2t	2'C3' h3	2'C1' h3	2'C1' h3
Treibraddurchmesser in mm	2.300	2.000	2.300	2.300	2.000	2.000
Zylinderdurchmesser in mm	3 x 450	3 x 520	2 x 460	3 x 390	3 x 500	3 x 470
Kolbenhub in mm	660	720	750	660	660	660
Kesseldruck in bar	20	20	20	20	16	16
Rostfläche in m ²	4,7	5,04	2,75	2,79	4,32	3,9
Heizrohrlänge in mm	7.000	7.500	5.000	5.000	6.800	6.800
Feuerbüchsheizfläche in m ²	18,5	18,8	14,2	14,3	16,9	15,9
Rohrheizfläche in m ²	237,5	270,2	137,7	135,7	230,0	187,5
Verdampfungsheizfläche in m ²	256,0	289,0	151,9	150,0	246,9	203,0
Verhältnis Gesamtheizfläche zu Strahlungsheizfläche*	12,81	14,35	9,68	9,48	13,62	11,78
Überhitzerheizfläche in m ²	90,0	132,5	69,2	69,2	86,0	72,2
Lokeigenmasse in t	129,9	141,8	129,1	146,3	113,7	103,2
Tenderbauart	2'3 T 37 St	2'3 T 38 St	–	–	2'3 T 38 St	2'2' T 34 St
Wasservorrat in m ³	37	38	17	21	38	34
Brennstoffvorrat in t	10	10	5	6	10	10
Tendereigenmasse in t	86,7	81,6	–	–	81,6	74,4

* Die amtlichen „Merkbücher“ formulieren das Verhältnis zwischen feuerberührter Heizfläche (H_{fb}) und Gesamtheizfläche nicht als Bruch, sondern geben den Faktor an, dessen Multiplikation mit der H_{fb} die Gesamtheizfläche ergibt. Je kleiner dieser Faktor ist, desto günstiger ist das Heizflächenverhältnis. Bei den Dampflokomotiven nach 1945 schafften DB und DR einen Wert unter zehn, was einer H_{fb} von mehr als zehn Prozent der Gesamtheizfläche entspricht.

zer nicht ein Feuer aufrechterhalten, dessen Rauchgase auf 7.500 Millimetern Rohrlänge ausreichende Temperaturen behalten würden. Und wenn die Verbrennung wirklich einmal auf das mögliche Maximum gesteigert worden wäre, hätte man die Feuerbüchrohrwand über die Grenze ihrer metallurgischen Stabilität hinaus erhitzt. Unter diesen Bedingungen waren Dampfangel und Stehbolzenschäden, Undichtigkeiten der

Rohrwände und Rohrisse ständige Begleiter des Versuchs- und Regelbetriebes. Sogar ein politisch kaum vorstellbarer und im gegebenen Führerhaus schwieriger regulärer Dienst von zwei Heizern hätte bei immer noch überhöhtem Kohleverbrauch kaum Erfolg versprochen. Beispiele leistungsstarker Dampfloks aus den USA hatten längst bewiesen, dass sich bei solchen Dimensionen eine maschinelle Rostbeschickung empfahl.





Am 17. Juni 1949 wartet die schon ziemlich ramponierte O6 001 im Bahnbetriebswerk Frankfurt (Main) 1 auf die Verschrottung

Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping

Expertenurteile

Zeitzeugen über die Baureihe O6

Das Fachblatt „Die Lokomotive“, von der ehrwürdigen unabhängigen Zeitschrift aus Wien soeben zur unkritischen Hauspostille der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung umgewandelt, widmete der Baureihe O6 in ihrem Aprilheft 1939 ein ausführliches Porträt aus der Feder von Dr.-Ing. L. Schneider aus München. Es wiederholte das von der Konstruktion keinesfalls leistbare Betriebsprogramm, „einen Zug von 650 Tonnen Gewicht, also 15 leichten oder zehn schweren D-Zug-Wagen in der Ebene mit 120 km/h und in einer Steigung von 1:100 mit etwa 60 km/h zu befördern“ und „die Fahrgeschwindigkeit zur Aufholung von unvorhergesehenen Verzögerungen auf 140 km/h zu steigern“. Von der Stromlinienverkleidung versprach sich der Autor eine Einsparung von 300 PS. Reichlich weltfremd liest sich dieser Satz: „Der Kessel ist aufgrund der guten wärmewirtschaftlichen Erfahrungen, die mit den langen Kesseln der Einheitsschnellzuglokomotiven gemacht wurden, mit 7 ½ Meter langen Rohren versehen worden.“ Jeder Kenner wusste 1939, dass die Dampfproduktion der O1 und O3 mit ihren 5.800 bzw. 6.800 Millimeter langen Kesselrohren sehr zu wünschen übrig ließ. Und der Vergleich mit so manchem zeitgenössischen Lokomotivkessel im Ausland und mit gelungenen Kesselkonstruktionen der Länderbahnzeit lehrte, dass der vorderste Meter eines so langen Kessels letztlich überflüssiger Ballast ist, weil die schon reichlich abgekühlten Rauchgase hier kaum mehr Wärme an das umgebende Wasser abgeben.

Eine realistischere Bewertung wurde der O6 aus den USA zuteil: Paul W. Kiefer, Schöpfer der unvergleichlichen NYC-Hudson (2'C2') und der grandiosen Niagaras (2'D2'), bezeichnete die O6 als Beispiel für eine 4-8-4 (so heißt die 2'D2' in amerikanischer Klassifizierung) „genau so, wie man sie nicht bauen sollte“. Zur O1 meinte er immerhin, das Beste an ihr sei ihr Aussehen. Dipl.-Ing. Theodor Düring, 41 Jahre lang im maschinentechnischen Dienst von Reichs- und Bundesbahn tätig gewesen, beanstandet das unsinnig lange Laufwerk der Baureihe O6 und erinnert an viele Entgleisungen schon im Versuchsbetrieb. Allein schon aufgrund der Erfahrungen mit 1'Do1'-Elloks sei eine 1'D2' mit führendem Krauss-Helmholtz-Gestell richtiger gewesen. Bei den Proportionen des Kessels sei das Langrohrprinzip ad absurdum getrieben worden, sodass er „hinsichtlich der Heizflächenverteilung nach heutigen Erfahrungen und den damals auch bereits vorliegenden Erkenntnissen ausländischer Bahnverwaltungen völlig falsch dimensioniert“ gewesen sei. In der Gesamtbilanz bezeichnet er „die größte jemals auf deutschen Strecken gelaufene Dampfschnellzuglok“ als „völlige Fehlkonstruktion und -investition“. „Eine kürzere, im Verbrauch sparsamere und damit leichtere, aber gleich leistungsfähige 1'D2' h4v-Lokomotive“ hätte hingegen zu einem erfolgreichen Standardtyp für den schweren Schnellzugdienst in Deutschland werden können. AK

Erst Umbauten durch die Deutsche Bundesbahn in den 1950er-Jahren verhalfen einer Anzahl von 45ern zu einer hinreichenden Betriebstüchtigkeit.

Endlich die ersehnte O6

Mit demselben untauglichen Kessel, der ja den oben zitierten dogmatischen Vorgaben von 1934 entsprach, stattete Krupp nun auch die weitaus größte in Deutschland je gebaute Schnellzuglokomotive aus: die dreizylindrige und achtschige Baureihe O6. Ihre Lieferung verzögerte sich, und die Kosten stiegen allein schon durch die Entscheidung für den Kesselstahl St47K, der sich bei allen damit ausgestatteten Lokomotiven als spröde und demgemäß explosionsanfällig erwies und außerdem eine Reparatur durch Schweißung unmöglich machte. Das RZA akzeptierte die bereits gebauten Kessel nicht, ordnete deren Verschrottung an und verlangte neue Kessel aus herkömmlichem Stahl. Offenkundig verlor die Reichsbahn schon kurz nach der Bestellung ihr Interesse an den erwartbar unbrauchbaren Giganten mit den stolzen Krupp-Fabriknummern 2.000 / 2.001.

» Als O6 001 im März 1939 abgeliefert wurde, hatte die Reichsbahn das Interesse an ihr verloren

Obwohl man sich bereits den Stromlinien-Pacifics O1¹⁰ und O3¹⁰ zugewandt hatte, wurde die O6 001 am 22. März 1939 abgeliefert; am 12. Juni folgte ihre Abnahme. Die O6 002 weilte fast ein Jahr lang beim Versuchsamt Grünwald und wurde erst am 7. Juni 1940 abgenommen. Bei der Erprobung stellte sich sogleich heraus, dass mit dieser Baureihe an einen stabilen Schnellzugdienst mit Zuggewichten und Geschwindigkeiten oberhalb des Niveaus einer O1 nicht zu denken war. Jedes Herantasten an die rechnerische Belastungsgrenze des ungeheuren Kessels und an die erhofften 140 km/h führte zu weitreichenden Schäden. Der Kohleverbrauch mit stündlich 2,35 Tonnen entsprach der üblichen Arbeitsleistung von zwei Heizern. Die beiden Lokomotiven wurden – nun schon in der Kriegszeit – 1940 dem Bahnbetriebswerk Frankfurt (Main) 1 zugewiesen und soweit wie möglich vor D-Zügen auf der Strecke nach Erfurt eingesetzt. Am 4. April 1944 wurden sie zum Bw Hanau umgesetzt.

Überraschend schnelles Ende

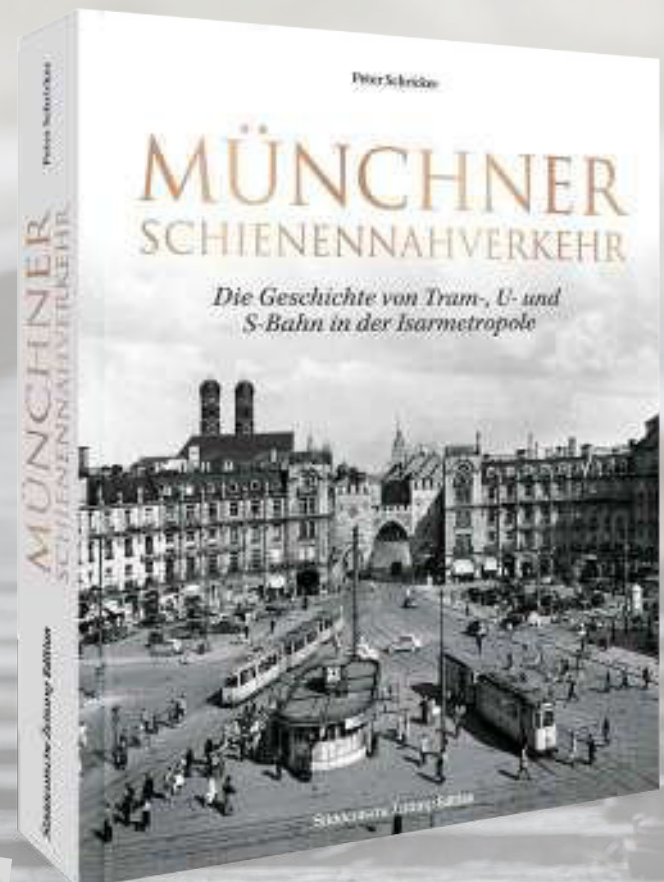
Nachdem die Lok O6 002 durch einen Luftangriff beschädigt worden war, wurde auch die Schwesterlok abgestellt. Zwischen 1948 und 1950 erwogen Krupp, Henschel und das RZA Göttingen eine Reaktivierung nach dem Vorbild der bei Krauss-Maffei grunderneuerten O5 001 bis 003. Das Interesse an zwei weiterhin kalkulierbar schwierigen Sonderlingen im Betrieb war allerdings derart gering, dass die Ausmusterungsverfügung vom 14. November 1951 den Schlussstrich setzte. Andreas Knipping

NAHVERKEHR IN DER ISARMETROPOLE

NEU

Als Großstadt bietet München im öffentlichen Nahverkehr die ganze Vielfalt von S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und „normalem“ Bahnverkehr. Die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs – angefangen bei der Pferdebahn über die erste elektrische Tram bis zu den U-, S- und Privatbahnen – ist zugleich auch Stadtgeschichte und daher für alle spannend, die sich für die Stadt München interessieren.

168 Seiten · ca. 200 Abb
Best.-Nr. 32853
€ (D) 32,99



**JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER [VERLAGSHAUS24.DE/SZ-EDITION](https://www.verlagshaus24.de/sz-edition)**
Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

SZ Edition

■ Die Modelle der Stromlinien-Dampflokomotiven 06 001/002

Lokgiganten

für Vitrine und Anlageneinsatz



Obwohl es lediglich zwei Maschinen der Baureihe 06 beim Vorbild gab und diese auch nur kurze Zeit im Einsatz waren, haben verschiedene Modellbahnhersteller diesem Dampflok Giganten viel Aufmerksamkeit geschenkt

Für die damalige Zeit war es schon eine Sensation, als Märklin 1939 ein H0 Stromlinien-Dampflokmodell präsentierte, das große Ähnlichkeit mit der Baureihe 06 der Deutschen Reichsbahn hatte. Das Modell verfügte zwar im Gegensatz zum Vorbild über lediglich drei Treibradsätze statt der vier beim Original, aber die Form der Stromlinienverkleidung erinnerte deutlich ans große Vorbild, das zur gleichen Zeit bei der Reichsbahn in Betrieb ging. Zwischen 1939 und 1973 entstanden mindestens 16 Varianten dieses Modells, wobei verschiedene Artikelnummern und Aufbauvariationen bekannt sind: SK 800 in Grün zwischen 1939 und 1941 sowie in Schwarz von 1939 bis 1947. In überarbeiteter Version gab es das Modell als SK 800 N ab 1947. Ab 1949 besaß die Lok drei statt vier Dome, ab 1951 war das zuletzt

mit einer Klappe verschlossene (zuvor offene) Bürstenlager komplett geschlossen. Ab 1957 änderte sich Märklins Artikelnummer in 3007. Lieferbar blieb das Modell bis 1959. Teilesätze gab es noch einmal 1972/73 unter der Bestellnummer 3907. Vom begehrten Spielzeug für junge Modelleisenbahner entwickelte sich das Modell im Laufe der Jahrzehnte zum gesuchten Sammlerobjekt mit erheblicher Wertsteigerung für gut erhaltene Loks.

Loks von Schnabel und Vacminel

Märklin spendierte seinem Modell nie den eigentlich notwendigen vierten Kuppelradsatz für ein dem Vorbild entsprechendes Erscheinungsbild. Das übernahm die für ihre hochwertigen Umbauten von Märklin- und Trix-Modellen bekannte Fachwerkstatt Schnabel in Wiesau für zahlungskräftige Modellbahnfans. Im Katalog D6 von 1973

Das H0-Modell der 06 001 aus der Brawa-Lieferserie von 2001 rollt hier über die Anlage unseres Autors

steht geschrieben, dass im Zeitraum von 20 Jahren Hunderte 06er aus SK 800- bzw. 3007-Teilen in allen Versionen von einfachen bis zu Präzisionsmodellen gefertigt worden sind.

Ein weiteres frühes und weitgehend unbekanntes Modell wurde zwischen 1942 und 1945 vom portugiesischen Hersteller Vacminel produziert. Inhaber der Firma war der Tierarzt Dr. Manuel Saraiva aus Lissabon. Die Modelle ähnelten sehr den Märklin-Modellen. Die Zugpackungen mit grün/silbern lackierter Lok wurden als Exportmodelle zusammen mit Budd-Reisezugwagen aus den USA geliefert. Für eine schwarze Version gab es grüne und rote Reisezugwagen mit goldfarbenen Zierlinien, die den Märklin-314er-Blechwagen ähnelten. Die Lok trägt die Aufschriften „VACMINEL“ und „MS 303“. Die Modelle wurden in Kleinstserie nach Feierabend in einer Garage von Dr. Saraiva hergestellt. Gefertigt wurden etwa 30 komplette Zuggarnituren, die heute seltene und dementsprechend gesuchte Sammlerstücke sind.

In Kleinserie von Lemaco

Während der folgenden drei Jahrzehnte traute sich keiner der großen Hersteller an ein zeitge-

Modellübersicht zur Baureihe 06

Nenngröße	Hersteller
N	Lemaco
TT	Europa
H0	Brawa, Lemaco, Märklin/Trix, Schnabel, Vacminel
1/0	Lemaco
2	Magnus

mäßes Modell dieses Lokgiganten heran, wohl auch wegen der problematischen Fahreigenschaften auf modellbahnüblichen Gleisradien. Erst der renommierte Schweizer Kleinserienhersteller *Lemaco* präsentierte 1993 ein optisch hervorragendes HO-Modell, das an Ausführung und Detaillierung kaum Wünsche offenließ. Das Messing-Handarbeitsmodell ist aus über 650 Einzelteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet. Die 06 001 wurde 1993 unter der Artikelnummer HO-025 angeboten; im Jahr darauf folgte 06 002 unter HO-025-1 – beide in Schwarz. Von der 06 001 wurden 350 Lokmodelle produziert, von der 06 002 nur 150.

» Ehe Brawa und Märklin die Baureihe 06 brachten, war die Lemaco-HO-Lok das Spitzenmodell

In Anbetracht der großen Länge und der vorbildgerecht ausgeführten Vollverkleidung der Lokomotive kann ein Betriebseinsatz des Modells nur auf Gleis- und Weichenradien ab 750 Millimetern erfolgen, was dem Roco-Gleisbogen R 9 entspricht. Die exzellente Ausführung des *Lemaco*-Modells wird anhand spezieller Features deutlich: gefederte Treibradsätze, Radreifen und Gestänge aus Neusilber, Radsterne aus Messing, Türen in der Frontverkleidung sowie Führerstandtüren zum Öffnen, Antrieb durch Faulhaber-Motor samt Freilaufgetriebe, exakte Wiedergabe von Innensteuerung und Bremsgestänge sowie Federpuffer. Eine kleine Zahl an Modellen in grüner Ausführung wurde für den Exklusivvertrieb des Hamburger Fachhändlers *Markscheffel & Lennartz* gefertigt.

Brawa erkannte die Marktlücke

Im Jahre 2001 überraschte *Brawa* zur Spielwarenmesse Nürnberg mit einem Modell der 06 001 in hervorragender Ausführung. Die Modelle kamen in schwarzer Lackierung mit silbernen Zierstreifen samt achtpoliger Digitalschnittstelle für Gleich- (Artikelnummer 0630) und Wechselstromanlagen (-1). Ab 2002 erschienen beide Versionen in begrenzter Auflage auch mit *ESU*-Sounddecoder und *Seuthe*-Dampfentwickler (0632/-3). Die Modelle hatten einen Lokantrieb mit zwei großen Schwungmassen. Teile der Stromlinienverkleidung im Bereich der Vor- und Nachläufer lassen sich abschrauben, damit auch Gleisradien von 360 Millimetern durchfahren werden können. Modelle der ersten Lieferserie litten allerdings nach Jahren unter Formveränderungen an den Metallgussgehäusen, was *Brawa* zahlreiche Kundenreklamationen bescherte. Mit Ersatzgehäusen aus einer verbesserten Metalllegierung schlichtete man die Wogen.

Zwischen 2003 und 2006 wurde die stahlgrau lackierte 06 002 angeboten (0634/-5). 2004



Weitaus begehrt unter HO-Modellbahnern ist die Märklin/Trix-Miniatur der Baureihe 06, die erstmals 2022 auf den Markt kam und demnächst sicherlich in noch weiteren Ausführungen aufgelegt wird

Jürgen Gottwald (2)



Auch diese beiden Farbvarianten in Dunkelgrün (40216) und Blau (-20) sind einst bei Brawa produziert worden und gelten heute als begehrte HO-Sammlermodelle

Werk (2)



Zurück zu den Wurzeln in 1:87: Märklins SK 800 N (oben) und die Lok der späteren Serie unter Artikelnummer 3007 (unten)

Manfred Scheiwing/Oliver Strüber





Die Wiesauer Werkstatt von Schnabel bot zahlungskräftigen Modellbahnern vorbildgerechte HO-Umbauten der Baureihe 06 auf Märklin-Basis an, wobei ein vierter Kuppelradsatz ergänzt wurde



Hierzulande weniger bekannt sind die 06-HO-Modelle des portugiesischen Herstellers Vacminel aus den späten 1940er-Jahren



Ein HO-Spitzenmodell der Baureihe 06 legte 1993 die Schweizer Kleinserienschmiede Lemaco auf



In der Nenngröße TT war es die Marke Europa Technische Spielwaren, die sich der Stromlinienlokomotive annahm

Manfred Scheihing (3)

N-Bahner hatten bislang in puncto Baureihe 06 lediglich Zugriff auf diese teuren Kleinserienmodelle aus Schweizer Fertigung Werk (2)



folgte eine Modellversion in grün/roter Lackierung (-6/-7). Komplette rot lackierte Modelle gab es 2008 unter einem neuen Artikelnummernschema, weil die technischen Ausführungen vielfältiger wurden (40204 DC/-5 AC/-6 DCC-Sound/-7 AC-Digital/Sound). 2005 wurde auch noch einmal ein schwarz lackiertes Modell als 06 002 aufgelegt (40200 bis -03). In den Folgejahren erschienen Modelle der 06 002 im Fotografieranstrich (-08 bis -11), mit grünen (-16 bis -19) und blauen Aufbauten (-20 bis -23) und nochmals als 06 001 in Schwarz (-12 bis -15). 2022 legte Brawa die 06 001 wiederholt mit schwarzem (-24 bis -27) und die 06 002 mit dunkelgrauem Gehäuse ohne Zierlinien (-28 bis -31) auf. Im Wesentlichen unterscheiden sich die neuen Modelle durch die PluX22-Schnittstelle von den Vorgängerloks. Sämtliche Modelle mit den 40er-Artikelnummern litten auch nicht mehr unter den Gehäusematerialproblemen.

Neukonstruktion von Märklin/Trix

Die jüngste HO-Neuerscheinung der Baureihe 06 kam 2022 von Märklin/Trix unter den Artikelnummern 39662/25060 in die Läden. Sie waren den Clubmitgliedern vorbehalten. Die sehr guten Nachbildungen des großen Vorbilds sind

» Schnabel aus Wiesau baute aus der Märklin-06 ein vorbildgerechtes Schleppenderlokommodell

mit 21MTC-Decoder und allen Digitalfeatures wie Licht- und Geräuschfunktionen ausgestattet. Auch hier können für praxisübliche Gleisradialen Teile der Verkleidung abgebaut werden. Die genauen Einzelheiten sowie alle Vor- und Nachteile auch gegenüber dem Brawa-Pendant können unter *Vergleichen & gemessen* in em 1/24 nachgeschlagen werden.

Lokminiaturen in TT und N

Für die „Spur der Mitte“ offerierte der Hersteller Europa Technische Spielwaren in Stuttgart von 1950 bis 1951 TT-Modelle. Er war der Nachfolger der Firma Löhmann Präzix, die ab 1947 sogenannte „Technische Präzisionsspielwaren in 00 auf TT-Gleisen“ produziert hatte. Nach dem Konkurs im Jahre 1949 übernahm Europa den Geschäftsbetrieb und konzentrierte sich auf normalspurige TT-Modelle. Zugpferd des Programms war die als DL 300 deklarierte Schleppenderlokom mit Stromlinienverkleidung, die der Märklin-SK 800 stark ähnelte. Hierfür gab es Schnellzugwagen mit Speise- und Schlafwagen, aber auch Güterwagen wurden hergestellt. Die Modelle fuhren mit 20 Volt Wechselspannung auf Gleisen mit Mittelleiter. Trotz des guten Absatzes der Produkte musste auch Europa schon 1951 Insolvenz anmelden. Das Programm ging an den Nikolaus-Spielwarenvertrieb über, wurde aber 1953 endgültig eingestellt.

Lemaco-Modell der Baureihe 06 in Nenngröße 0, das aufgrund des hohen Detaillierungsgrades in den 1990er-Jahren einer Sensation glich



Hinsichtlich der Nenngröße N war es der Schweizer Hersteller *Lemaco*, der im Jahre 1998 als bislang einziger Hersteller sehr gute 1:160-Modelle einer 06 auf den Markt brachte. Gefertigt wurden 135 Exemplare von 06 001 (N-017/a) sowie 80 Loks 06 002 (-b) in schwarzer Lackierung. Die 06 001 wurde 65mal auch noch in grün/roter Lackierung gefertigt (N-017/1). Die Modelle hinterlassen einen hervorragenden optischen Eindruck und sind in allen Abmessungen stimmig. Der Antrieb erfolgte mit einem Faulhaber-Motor auf den zweiten Kuppelrad-satz. Sämtliche Radachsen sind gefedert gelagert, und die Modelle verfügen über eine fahr-richtungsabhängige Konstantbeleuchtung.

Modelle der großen Spuren

Sowohl O- als auch 1-Fans konnten in der Vergangenheit auf die *Lemaco*-06 001 zurückgrei-

fen. Unter der Bestellnummer O-033 gab es 1995 lediglich 75 Maschinen im Maßstab 1:43,5 – darunter zehn Loks in Grün. Und in 1:32 wurden ab 1996 51 Exemplare angeboten: 45 Loks in Schwarz/Rot (I-006) und sechs Modelle in Grün/Rot für *Marktscheffel & Lennartz*. Es sind perfekte Modelle, die an Ausführung und Detaillierung kaum Wünsche offenlassen. Ein Mes-

sing-Handarbeitsmodell aus über 2.000 Einzelteilen, dazu fein lackiert und lupenrein beschriftet, war damals eine Sensation! Der auf Modelle der Nenngröße 2 spezialisierte Hersteller *Magnus* aus Putzbrunn bot sogar eine kleine Serie an 06-Modellen im Maßstab 1:22,5 an – und zwar als entstromte Pseudo-Nachkriegsversion der DB. *Jürgen Gottwald/MS/OS*



Noch seltener als die Modelle in O und 1 sind die im Maßstab 1:22,5 gefertigten Lokomotiven aus der Magnus-Kleinserie ohne Stromschale, die es so beim Vorbild nie gab

Werk (2)



PIKO SmartControl^{wlan} Start-Sets

Alles für den einfachen Einstieg in die digitale Modellbahnwelt:

- Vorbildgetreue Lok- und Wagenmodelle
- PIKO A-Gleis mit Bettung
- PIKO SmartControl^{wlan}
- Aufgleishilfe
- Bedienungsanleitung

Highlights des PIKO SmartControl^{wlan} Systems:

- Unkomplizierte Steuerung von Lok- und Wagenmodellen sowie Zubehörartikeln
- Drahtlose WLAN Verbindung zwischen Handregler und Zentrale
- Volle DCC Kompatibilität mit 14, 28 und 128 Fahrstufen
- Exzellentes Preis-Leistungs-Verhältnis
- Ergonomischer Handregler



Funktionsumfang PIKO SmartControl^{wlan} im Start-Set:

- Datenbank für bis zu 16 Lokomotiven
- Datenbank für bis zu 54 Zubehörartikel
- Bis zu 3 Fahrstrassen á 6 Schaltungen
- Programmierung auf dem Programmiergleis
- Firmwareupdate für XP 5.1 Decoder möglich



Upgrade auf Vollversion möglich! (#55826)



Entdecken Sie unsere attraktiven PIKO SmartControl^{wlan} Start-Sets im PIKO Webshop!

www.piko.de



Bild des Monats



Dünger für Ebeleben

Der Bahnhof des thüringischen Städtchens Ebeleben war einst ein echter Streckenknoten. Hier kreuzten sich die Strecken Hohenebra – Ebeleben, Ebeleben – Mühlhausen und Greußen – Keula. Nachdem die Deutsche Reichsbahn einen Teil der Verbindungen bereits vor vielen Jahrzehnten stilllegte und demontierte und auch der Reisezugbetrieb längst ruht, ist von der einstigen Beschaulichkeit in Ebeleben nur noch we-

nig zu erahnen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen RbT Regiobahn Thüringen betreibt die verbliebenen Bahnstrecken. Und gelegentlich kommt ein Güterzug nach Ebeleben. Am 6. April 2024 erreichen 232 690 und 232 083 (am Zugschluss, im Bild nicht sichtbar) des Erfurter Bahn-Service mit einem Düngerzug aus Richtung Hohenebra kommend die Stadt im Kyffhäuserkreis.

Volker Thalhäuser



■ DB Cargo

Eskalation im Streit über Umstrukturierung

Der Vorstand muss weg!“, skandierten im Februar und März Hunderte Güterbahnmitarbeiter vor der Mainzer Zentrale von DB Cargo. Ins Schussfeld geraten ist ein Plan von Cargo-Vorständen Sigrid Nikutta, die die seit Jahren im dreistelligen Millionenbereich defizitäre Schienenfracht bis Ende 2025 wieder rentabel machen soll. Mithilfe der Berater von Roland Berger hat sich die ehemalige Chefin der Berliner Verkehrsbetriebe dazu einen Umbau des sogenannten „kombinierten Verkehrs“ erarbeiten lassen.

Diese Güterzugsparte, bei der Container und Sattelanhänger von Straße, Binnenkanal oder Seehafen auf die Schiene verladen werden, steht für rund ein Fünftel des DB-Cargo-Verkehrs – und für einen Jahresverlust von zuletzt rund 120 Millionen Euro, wie es intern bei der Bahn heißt.

Verhandlungen gescheitert

Im Streit über die Umstrukturierung der defizitären Bahn-Güterverkehrstochtergesellschaft DB Cargo hat sich die Eskalationsspirale weitergedreht. Die Arbeitgeberseite hat am 13. März die Verhandlungen mit dem Betriebs-

DB Cargo im Jahr 2023

Mitarbeitende	ca. 31.359
Fahrzeuge	2.536 Lokomotiven
Wagen	78.661 (davon 68.039 eigene und 10.622 angemietet/geleast)
Beförderte Güter	198 Mio. t
Verkehrsleistung	74 Mrd. tkm
EBITDA* bereinigt	– 257 Mio. Euro (2022: – 74 Mio. Euro)
Kundengleisanschlüsse	2.167 in Deutschland
Zugbildungsanlagen	9
Instandhaltungswerke	27

Stand: 31. Dezember 2023; Quelle: Integrierter Bericht DB AG
*Betriebsgewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

rat für gescheitert erklärt und will nun die Einigungsstelle anrufen. Der Gesamtbetriebsrat favorisiert jedoch einen anderen Weg: Er hat ein förmliches „Vermittlungsersuchen“ an die Bundesagentur für Arbeit gerichtet. Deren Vorstandsvorsitzende Andrea Nahles soll bei der geplanten Transformation vermitteln.

Zur Begründung führten die Arbeitnehmervertreter an, die geplanten Maßnahmen gingen mit einem „massiven Stellenabbau“ einher. Vom Management um die DB-Cargo-Chefin

Sigrid Nikutta fühlt sich der Betriebsrat offenbar schlecht informiert und übergangen. Das erste Unterrichtungsschreiben habe erhebliche Lücken und Fehler enthalten, monieren sie. Zudem: „Für die Arbeitnehmerseite ist es absolut unverständlich, die Verhandlungen abubrechen, bevor sie überhaupt begonnen haben“, heißt es in dem Schreiben des Gesamtbetriebsratsvorsitzenden Jörg

Hensel. „Die Sozialpartnerschaft ist nun auf dem absoluten Nullpunkt.“

Nikutta muss sparen

DB Cargo kommt schon seit Jahren nicht aus den roten Zahlen heraus. Auch 2023 waren es wieder rund eine halbe Milliarde Euro Verluste. Das Unternehmen steht unter strenger Beobachtung der Europäischen Kommission, die mit Argwohn sieht, dass die Verluste der Güterverkehrssparte immer wieder vom DB-Konzern ausgeglichen werden (müssen). Die Wettbewerbsbehörde hat deshalb ein Beihilfeverfahren eingeleitet. Als Gründe für die lang andauernde Krise gelten die umständlichen Planungsprozesse innerhalb des Konzerns und eine ruinöse Preispolitik. Nikutta muss deshalb Kosten sparen und plant, Teile von DB Cargo vor allem im kombinierten Verkehr an Tochtergesellschaften auszulagern. Dort ließen sich die Lokführer wegen großzügiger Tarifverträge flexibler einsetzen, argumentiert das Management.

Konkret soll der Betrieb, der bislang von zwölf deutschen Regionalgesell-

DB Cargo-Ellok 152 015 ist mit einem Zug des kombinierten Verkehrs am 15. Juli 2023 bei Mörlbach unterwegs Richtung Würzburg. Bei DB Cargo gibt es Pläne, vor allem den kombinierten Verkehr an Tochtergesellschaften auszulagern Ullrich Korte

schaften mit jeweils mitbestimmungspflichtigen Dienstplänen organisiert wird, auf allein zwei Tochtergesellschaften übertragen werden: auf die von Dow Chemical erworbene Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft (MEG) und auf die ehemalige Ruhrkohle-Eisenbahngesellschaft RBH. Ein von Hamburg etwa nach Regensburg rollender Zug, so das Kalkül Nikuttas, wäre dann nicht mehr mit zahlreichen regionalen Betriebsräten abzustimmen. Der Betrieb lief reibungslos und damit für die Industriekunden attraktiver. Die nämlich hatten zuletzt unter einer Pünktlichkeitsquote von nur noch 70 Prozent zu leiden. Mindestens 1.500 der 19.000 deutschen Jobs bei DB Cargo würden dadurch abgebaut, hatte ihnen der Vorstand in einem „Weißbuch“ mitgeteilt.

Widerstand vom Betriebsrat

Nikuttas Pläne stoßen bei den Betriebsräten der DB Cargo natürlich auf einhelligen Widerstand, nicht nur bei der größten Eisenbahngewerkschaft EVG, sondern auch bei der Lokführergewerkschaft GDL, die sich in einem harten Wettbewerb mit der EVG befindet. Die Gewerkschaften bezweifeln, dass der geplante Umbau tatsächlich die Wende bringt. Am 12. März seien Management und Betriebsräte zu Gesprächen zusammengekommen, dabei hätten die Arbeitnehmervertreter „ein umfassendes

Alternativkonzept“ vorgestellt, heißt es in dem Schreiben an Nahles.

Das Management von DB Cargo habe die Verhandlungen am 13. März abgebrochen, ohne über die Vorschläge zu verhandeln. Den betroffenen Betriebsräten sei es ein großes Anliegen, mit der Arbeitgeberseite im Gespräch zu bleiben, um sicherzustellen, dass der Arbeitsplatzabbau so gering wie möglich bleibe und in sozialverträglicher Weise erfolge. Cargo-Chefin Nikutta verwies auf die „intensiven Gespräche“ mit den Arbeitnehmervertretungen. Sie hätten jedoch keine Einigung gebracht.

„Jetzt soll eine externe Instanz dabei helfen, denn es geht darum, gemeinsam an der Zukunft des Unternehmens zu arbeiten.“ Die Arbeitnehmerseite sei aufgefordert worden, sich an einer sogenannten Einigungsstelle zu beteiligen, um den Konflikt zu lösen. Sollten die Interessenvertretungen dem nicht zustimmen, wird die DB Cargo AG beim zuständigen Arbeitsgericht die Einsetzung einer Einigungsstelle beantragen. Sie betonte, dass es für DB Cargo keine Alternative zur Wettbewerbsfähigkeit gebe: „Nur Unternehmen, die sich im Wettbewerb behaupten, können langfristig erfolgreich sein.“ Vermittlungsversuche der Bundesagentur für Arbeit lehnt der DB Cargo-Vorstand im April ab. Gewerkschaftsvertreter bezeichneten dies als „weder akzeptabel noch nachvollziehbar.“ em



Dirk Höllerhage

Umleiter über die Wupperschiene

Aufgrund einer Streckensperrung bei Duisburg wurden vom 23. März bis 7. April 2024 viele Fernzüge über Wuppertal und Hagen umgeleitet. Auch die Züge von Flixtrain nahmen in diesem Zeitraum den Weg über die Wupperschiene. Flixtrain 1230 ist am 25. März 2024 bei Ennepetal unterwegs, wo er planmäßig normalerweise nicht anzutreffen ist

■ Allianz pro Schiene

Bahnhöfe mit Vorbildfunktion prämiert

Die Allianz pro Schiene hat drei Bahnhöfe im ländlichen Raum als besonders vorbildliche, belebende Orte ausgezeichnet. Die Bahnhöfe in Viechtach (Bayern), Stollberg (Sachsen) und Rottenbach (Thüringen) haben nach Auffassung des gemein-

nützigen Verkehrsbündnisses besonderes Potenzial. Durch attraktive Angebote wurden sie zu beliebten Treffpunkten für die Bewohnerinnen und Bewohner. Die drei Vorzeigebahnhöfe sollen Vorbild für andere Städte und Gemeinden sein. em

Die Allianz pro Schiene hat unter anderem den Bahnhof Rottenbach in Thüringen für seine Vorbildfunktion prämiert

Ernst Thomé



■ Deutsche Bahn

Tiefrote Bilanz vorgelegt

Die Deutsche Bahn steckt weiter in tiefroten Zahlen. Der Konzern hat im Jahr 2023 rund 2,4 Milliarden Euro Verlust gemacht. 2022 war der Fehlbetrag mit rund 0,2 Milliarden Euro noch deutlich geringer ausgefallen.

Ein Grund für die miese Bilanz sind hohe Investitionen in das Netz. Auch Probleme bei der Gütertochter DB Cargo (siehe auch Beitrag rechts) belasten nach Konzernangaben das Ergebnis. em



■ Künftiger GDL-Vorsitzender Mario Reiß

Wie tickt der designierte Weselsky-Nachfolger?

Finden die Bahn und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) nach Weselskys spektakulärer letzter Runde vor seiner Rente zu einer kooperativen Sozialpartnerschaft zurück? Wer diese Hoffnung hegt, darf nicht nur auf den Abtritt des ruppig auftretenden Weselsky schauen, sondern muss sich auch die Frage stellen: Wie tickt Mario Reiß – der Mann, der als Nachfolger für die Ausnahmefigur Weselsky vorgesehen ist? Im Herbst 2024 soll der aktuelle stellvertretende Bundesvorsitzende den GDL-Vorsitz übernehmen.

Funktionär im Schatten

Die Öffentlichkeit hat den Mann, der am 7. April 58 Jahre alt wurde, bisher kaum wahrgenommen. Dabei prägt Reiß den Kurs der GDL im Schatten des omnipräsenten Weselsky seit Jahrzehnten mit. Seit 2002 sitzt er in der Tarifkommission der Sparten-Gewerkschaft. Über ein Jahrzehnt vertrat er die GDL im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn. Aktuell ist er stellvertretender Bundesvorsitzender. Während sich Weselsky mit der Führungsriege seines Vorgängers Manfred Schell überwarf, gilt Reiß als enger Weggefährte. Den konfrontativen Kurs der vergangenen Jahre trägt er voll mit.

Reiß rechnet dann auch nicht damit, dass sich das Verhältnis zum Bahnmanagement rasch bessert. Es liege nicht nur daran, dass die handelnden Personen menschlich nicht miteinander können, sagte er in Berlin. „Der Bahnvorstand muss seine Herangehensweise gegenüber der GDL verändern.“ In typischer Weselsky-Manier zählt Reiß Personalvorstand Seiler, Bahnchef Richard Lutz und den übrigen Bahnvorstand an. Er rechne mit personellen Veränderungen, sagt er. „Die Politik wird sich das Scheitern des Bahnkonzerns nicht endlos ansehen.“ Ganz wohl scheint sich Reiß in der Rolle des Polterers allerdings nicht zu fühlen. Im Gespräch rutscht ihm so manche Attacke gegen die Bahn ins Bürokratische ab. Frühere Aufsichtsratskollegen beschreiben ihn als zu-



Mario Reiß (rechts) ist designierter Nachfolger von Claus Weselsky (links), dem amtierenden Vorsitzenden der GDL. Am 24. November 2023 sind beide auf dem Weg zu Tarifverhandlungen mit der DB

rückhaltend. Er sei kein Selbstdarsteller wie Weselsky.

Lokführer bei der DR

Biografisch teilen die beiden viele Erfahrungen. Wie Weselsky kommt Reiß aus Sachsen, absolvierte bei der Reichsbahn der DDR die Lokführer-ausbildung und trat 1990 in die GDL ein. Beide erlebten, dass die ostdeutschen Lokführer anders als ihre Westkollegen nicht verbeamtet wurden.

Dass Reiß den Bahnvorstand nicht als Sozialpartner, sondern als Gegner

sieht, hängt vor allem mit Erfahrungen der vergangenen Jahre zusammen. „Als einziges Unternehmen in Deutschland wendet die Bahn das Tarifeinheitsgesetz an – das ist eine offene Kriegserklärung gegen die GDL“, sagt er. Das Gesetz schreibt vor, dass in den 300 Unterbetrieben der Deutschen Bahn nur der Tarifvertrag der jeweils größeren Gewerkschaft gilt. Seit der vorletzten Tarifrunde finden sich viele der GDL-Lokführer deshalb plötzlich in sogenannten „blauen Betrieben“ wie-

der, in denen die Konkurrenzgewerkschaft EVG die Mehrheit hat.

GDL im Existenzkampf?

Der Konzern will der Sparten-Gewerkschaft so den Rückhalt nehmen. Die GDL-Spitze sieht sich deshalb in einem Existenzkampf. Dabei ist auch Mario Reiß jedes Mittel recht. Eine Versöhnung mit der EVG und eine Tarifgemeinschaft kann sich Reiß nicht vorstellen, wendet die Bahn aus seiner Sicht das Tarifeinheitsgesetz doch nicht zuletzt auf Druck der EVG an. „Unsere gewerkschaftliche Konkurrenz hat in der Zusammenarbeit mit dem Arbeitgeber versucht, ihre Schwäche zu kaschieren“, sagt er. „Der ist ein Hardliner“, sagt man über Reiß in EVG-Kreisen.

Die Konkurrenten GDL und EVG dürften deshalb auch in den kommenden Tarifrunden versuchen, sich gegenseitig zu übertrumpfen. Lange Streiks dienen dabei der Mitgliederwerbung – zum Leidwesen der Fahrgäste. Reiß hat schon mal etwas Medientraining bekommen: „Ich muss ernsthaft daran arbeiten, unsere Anliegen so gut wie Claus Weselsky auf den Punkt zu bringen“, betont er. *em*

Tarifkonflikt

Wie DB und GDL sich geeinigt haben

Die Deutsche Bahn und die Lokführer-Gewerkschaft GDL haben am 25. März 2024 einen Tarifabschluss erzielt. Sie einigten sich auf eine 35-Stunden-Woche bei vollem Lohnausgleich, 420 Euro mehr Geld im Monat, 2.850 Euro Inflationsausgleich und ein Optionsmodell, mit dem Mitarbeitende im Schichtdienst künftig selbst über ihre Wochenarbeitszeit entscheiden. Eine Ausweitung des Tarifvertrags in die Infrastruktur-Sparte der DB AG ist vom Tisch.

Interessant war in Berlin am 26. März zu beobachten, dass trotz aller zur Schau gestellten „nun endlich Einigkeit“ die Bahn und die GDL jeweils eigene Pressekonferenzen nach der Tarifeinigung abhielten. „Einen Erfolg fast auf der ganzen Linie“, nannte Claus Weselsky die Einigung mit der Bahn. Tatsächlich: Der Konzern ist weitgehend eingeknickt, auch wenn er das nun als innovative Lösung verkauft. Dass die 35-Stun-

den-Woche nun ein Jahr später kommt, Lokführer auf eigenen Wunsch auch länger arbeiten können, ist kaum mehr als ein Trostpflaster für die DB.

Höhere Bahnpreise erwartet

Erreicht hat die GDL dieses Ergebnis mit sechs Streiks und geschätzten Kosten von einigen hundert Millionen Euro für die Wirtschaft. Dass die Bahn im vergangenen Jahr 2,4 Milliarden Euro Verlust geschrieben hat, scheint nebensächlich. Nach der Einigung werden nun landesweit höhere Bahnpreise erwartet. „Das ist wie bei jedem anderen Unternehmen auch“, sagte etwa Bundesverkehrsminister Volker Wissing in Berlin. Die Bahn stehe im Betrieb im Wettbewerb mit anderen Schienenunternehmen und deswegen werde das Auswirkungen auf die Preise haben, so der FDP-Politiker. Das brächten Lohnsteigerungen mit sich, so Wissing.

■ Mayen – Daun – Gerolstein

Neue Perspektiven für Reaktivierung

Gemeinsam mit der EBL GmbH als Eisenbahninfrastrukturunternehmen beabsichtigt der Eifelquerbahn e. V., mittelfristig die Reaktivierung der Eifelquerbahn zwischen Kaisersesch und Gerolstein zu realisieren. Ende Februar 2024 wurde ein diesbezüglicher Antrag zur Erteilung einer Unternehmensgenehmigung bei der zuständigen Landeseisenbahnaufsicht in Rheinland-Pfalz gestellt. Zuvor hätten Gespräche mit der DB InfraGO AG zu keinem zufriedenstellenden und zukunftssträchtigen Ergebnis bezüglich der Perspektiven einer Reaktivierung der Strecke geführt, wie der Verein mitteilt. Neben der Reaktivierung der Eifelquerbahn im Personenverkehr soll auch die Erschließung neuer Kunden im Güterverkehr eine Rolle spielen. Die Bemühungen um die Wiederaufnahme des Güter- und Touristikverkehrs sollen indes nicht in Konflikt zu einer späteren SPNV-Reaktivierung stehen. Aus diesem Grund wurden diesbezügliche Gespräche mit dem für die Reaktivierung der Eifelquerbahn zuständigen Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität in Mainz geführt. Ministerin Katrin Eder hatte zugesagt, entsprechende Pachtgespräche mit DB InfraGO durch ihr Ministerium zu begleiten. Ziel ist es, bis zum 130-jährigen Streckenjubiläum im Jahr 2025 zumindest ein Teilstück der Eifelquerbahn wieder in Betrieb zu nehmen. JMÜ/MMÜ

■ Mireo plus B

Einsatz im Ortenau-Netz

Im Ortenau-Netz startete am 8. April 2024 der Betrieb der Mireo plus B von Siemens (Baureihe 563). Wegen Zulassungsverzögerungen konnten die batterieelektrischen Züge nicht wie geplant vergangenen Dezember den Betrieb aufnehmen, weshalb die SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH ein Notkonzept mit Regio Shuttle RS1 umsetzen musste. Die neuen Mireo kommen in einem ersten Schritt auf den Strecken von Offenburg nach Bad Griesbach sowie nach Hornberg zum Einsatz. Die Übernahme des gesamten Verkehrs wird sich um Jahre verzögern. AWA



Florian Dürr

IC-Linie 34 baustellenbedingt eingekürzt

IC2-Garnituren sind auf der Siegstrecke Köln – Siegen planmäßig nicht anzutreffen. Doch wegen einer Streckensperre bei Welschen-Ennest endeten über das Osterwochenende die Intercityzüge der Linie 34 aus Frankfurt kommend in Siegen Hbf. Doch dort fehlte es an Abstellkapazitäten. Deshalb fuhren einzelne Garnituren weiter über die Siegstrecke nach Betzdorf. Am 28. März 2024 ist 147 587 mit einem Leerreisezug bei Niederschelden auf dem Weg in die Zwischenabstellung

■ DB Cargo

Rahmenfrachtvertrag mit der Bundeswehr abgeschlossen

Die Bundeswehr hat mit DB Cargo für 100 Millionen Euro einen zunächst auf zwei Jahre terminierten sogenannten Rahmenfrachtvertrag abgeschlossen. Konkret hält DB Cargo dafür dem deutschen Heer, also den Landstreitkräften, pro Jahr 300 Waggons und Lokomotiven für mehr als 1.300 Militärtransporte vor.

Die Waggons und Lokomotiven sind demnach permanent für die Bundeswehr geblockt. Doch damit nicht genug: Die Bahn hat sich ebenso dazu verpflichtet, zwei grenzüberschreitende Militärtransporte pro Tag und Richtung für die Bundeswehr freizuhalten. Der NATO-Partner Litauen etwa könnte im Falle eines russi-

schen Angriffes jede nur denkbare Unterstützung gebrauchen. Nicht nur, weil der baltische Staat mit seinen rund 2,8 Millionen Einwohnern recht klein ist. Auch das litauische Heer ist mit rund 14.500 Soldatinnen sowie Soldaten überschaubar groß und verfügt zudem über keinen einzigen Kampfpanzer. em

Ein von 185 233 geführter Militärtransport rollt am 3. August 2022 durch Gemünden am Main. DB Cargo hält Loks, Wagen und Trassen für die Bundeswehr frei

picture alliance/Markus Mainka





Seit 21. März 2024
fahren die Züge zwischen
Braunschweig und Wolfsburg
über die zweigleisige Weddeler
Schleife. Andernorts stocken
Ausbauvorhaben Jonas Wresch/DB AG

■ Zweigleisiger Aus-/Neubau von Bahnstrecken

Geht's voran bei der Engpassbeseitigung?

Hoch belastete eingleisige Strecken im Schienennetz der Bahn sind Flaschenhälse und Verspätungsherde. Es gibt sie allerdings noch überall in Deutschland. Ein Beispiel dafür ist die Strecke Münster – Dortmund, um deren zweigleisigen Ausbau zwischen Münster-Amelsbüren und Lünen bereits seit vielen Jahren ein zähes Ringen herrscht. Auch andernorts gibt es diesbezüglich Bemühungen. Endlich positive Nachrichten gab es Ende März 2024 etwa aus Niedersachsen zu vermeiden.

Weddeler Schleife in Betrieb

Mit dreimonatiger Verspätung ging am 21. März 2024 die auf 21 Kilometer zweigleisig ausgebaute Weddeler Schleife zwischen Braunschweig und Wolfsburg in Betrieb. Der von metronom unter der Marke enno betriebene RE 50 kann seither im Halbstundentakt verkehren, allerdings nur montags bis freitags. Der halbstündliche Verkehr am Wochenende wird wegen Personalmangel bis auf Weiteres hingegen nicht angeboten.

Für den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken und die dafür erforderliche Finanzierung ist der Bund zuständig. Doch obwohl die Ampelkoalition das Deutschlandtempo propagiert,

sorgen komplexe planungsrechtliche Vorgaben und Bestimmungen immer wieder für Verzögerungen bei solchen Projekten, wie ein Beispiel aus Hessen zeigt. Dort dürfte sich die Fertigstellung der etwa vier Kilometer langen Wallauer Spange als eine direkte Verbindung zwischen dem Wiesbadener und dem Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main verzögern. Die zweigleisige Verbindungsspanne dient ausschließlich dem Personenverkehr, der zwischen Wiesbaden und dem Frankfurter Flughafen künftig nur noch 16 Minuten benötigt – wenn sie denn einmal realisiert ist. Dieser Termin verschiebt sich nach aktuellem Stand nun um mindestens ein Jahr, weil das Eisenbahn-Bundes-

amt beim Antrag auf Planfeststellung eine noch genauere Herleitung der umweltfachlichen Kompensationsmaßnahmen wünscht. Der Antrag auf Planfeststellung musste deshalb erneut eingereicht werden. Durch die Änderungen im Planungsablauf verzögert sich nun auch der Baubeginn für die Wallauer Spange.

Bayern geht in Vorleistung

Eine weitere Hürde von Ausbauprojekten ist wie so oft das liebe Geld. Erst im Winter 2024 hatte der Bund im Haushalt die Mittel für den Bahn-Ausbau deutlich kürzen müssen (em berichtete). Die verbliebenen Mittel für die nächsten Jahre sollen demnach praktisch ausschließlich in die Sanie-

rung bestehender Trassen fließen. Für viele Projekte wie das eingangs genannte Vorhaben Dortmund – Münster war dies ein herber Rückschlag. Können die Länder hier einspringen und in Vorleistung gehen? In Bayern wagt man zumindest den Versuch.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind nur fünf Teilstrecken im Freistaat für den zweigleisigen Ausbau vorgesehen. Die Abschnitte Markt Schwaben – Ampfing, Tüßling – Freilassing (beide München – Mühldorf – Freilassing) sowie Altenschwand – Bodenwöhr Nord, Cham – Cham Schwedenschanze und Weiding – Arnschwang (Schwandorf – Furth im Wald) sollen bis 2030 rein bundesfinanziert zweigleisig ausgebaut werden. Bayern will den zweigleisigen Ausbau weiterer Strecken anstoßen und hierfür die Planungen finanzieren. Ziel ist eine bis zu 75-prozentige Förderung aus Bundesmitteln gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Um die Förderung beantragen zu können, muss eine fertige Planung einschließlich eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses vorliegen. Für sieben Abschnitte wurden bereits Planungsleistungen beauftragt, für drei weitere soll dies nun in diesem Jahr geschehen. RM/em/PM

Zweigleisiger Ausbau in Bayern

Planungsleistungen beauftragt:

- Neu-Ulm Finningerstraße – Senden
- Kellmünz – Pleß
- Aufhausen – St. Koloman
- Steinebach – Seefeld-Hechendorf
- Petershausen – Eisenbahnüberführung Glonn

- Würth – Loiching

- Uffing – Murnau

Beauftragung der Planungsleistungen 2024 geplant:

- Eschenlohe – Oberau
- Bayreuth – Bayreuth-Dürschnitz
- Obernburg-Elsenfeld – Glanzstoffwerke

■ Neumarkt-St. Veit – Frontenhausen-Marklkofen

Abtrennung vom DB-Netz

Die stillgelegte Nebenbahn Neumarkt-St. Veit – Frontenhausen-Marklkofen soll vom Streckennetz der Deutschen Bahn abgetrennt werden. Nachdem der Güterverkehr in den 1990er-Jahren noch recht umfangreich war und mit der Baureihe 218 durchgeführt wurde, bediente vor der Stilllegung der Strecke nur noch eine Lokomotive der Baureihe 294 die Anschlussstelle Müll kurz vor dem Streckenende. Äußerst selten wurden überdies noch Wagen am Lagerhaus in Frontenhausen-Marklkofen zugestellt. Die Strecke führte einst weiter über Mamming nach Pilsting. Später ver-



Als die Strecke nach Frontenhausen-Marklkofen noch im Güterverkehr befahren wurde, befindet sich 294 908 am 22. September 2016 mit dem vormittäglichen Güterzug bei Niedertrennbach auf dem Rückweg nach Mühldorf

Matthias Müller

lor diese Bahn wiederum ihren Status als Hauptbahn und wurde ab Frontenhausen-Marklkofen abgebaut. MMÜ/JMÜ

■ S-Bahn Köln

DB Regio gewinnt Ausschreibung

Die Deutsche Bahn bleibt bis mindestens zum Jahr 2032 Betreiber der S-Bahn Köln. Auf den aktuellen Linien werden jährlich 12,3 Millionen Zugkilometer bestellt, weitere 14,2 Millionen Zugkilometer kommen auf den geplanten Linien S10 Köln-Nippes – Köln-Dellbrück, S13 Troisdorf – Bonn-Oberkassel und S38 Bedburg – Horrem – Köln Messe/Deutz hinzu. Die Vergabe ist das Resultat einer gemeinsamen Ausschreibung von goRheinland und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Frühestens ab dem Jahr 2027 sollen Neufahrzeuge zum Einsatz kommen, die betagten Fahrzeuge der Baureihe 420 werden indes durch die Baureihe 424 ersetzt.

MMÜ

■ Hagen – Dieringhausen (– Köln)

RB 25 weiter nur bis Marienheide

Nach Abschluss der Brückenbauarbeiten bei Engelskirchen-Loope und der Wiederaufnahme des durchgehenden Betriebs der Oberbergischen Bahn zwischen Overath und Gummersbach verkehren die Züge der RB 25 weiterhin nur bis Marienheide. Als Grund wird eine Brückensanierung in Meinerzhagen genannt. Das bedeutet weitere Monate ohne Personenverkehr zwischen Marienheide und Brügge (Westf). Im Nordteil (Volmetalbahn) konnte nach der jahrelangen Beseitigung schwerer Hochwasserschäden an mehreren Brücken zwischen Rummenohl und Brügge (Westf) die RB-Linie 52 zwischen Hagen und Lüdenscheid am 17. April 2024 wieder den Betrieb aufnehmen.

JMÜ/MMÜ

In Kürze

ESTW Tönning fertig

Seit 1. April 2024 kann die nordbahn auch ihre letzte Strecke im neu gewonnenen schleswig-holsteinischen Akku-Netz befahren. Mit monatelanger Verspätung wurde das ESTW Tönning in Betrieb genommen. Damit wurde auch die Sperrung der Strecke Husum – St. Peter-Ording aufgehoben. In Tönning entstand eine Oberleitungsinsel zum Nachladen der FLIRT Akku-Triebzüge. AWA

Sommer-EC Berlin – Prag

Im vergangenen Sommer lief die EC-Linie Berlin – Prag regelmäßig über. Gerade bei Interrail-Reisenden sind die Züge sehr beliebt. In diesem Jahr kommt die Fußball-EM der Männer, die vom 14. Juni bis zum 14. Juli in Deutschland stattfindet, hinzu. Deshalb bieten DB Fernverkehr und ČD vom 11. Juni bis 15. September ein tägliches zusätzliches Zugpaar am EC 258 Prag 20:28 – Berlin 1:12/ EC 259 Berlin 0:36 – Prag 5:24) mit einer ČD-Garnitur an. AWA

Stundentakt nach Waging

Auf der Waginger Bahn wird mit Fahrplanwechsel im Dezember 2024 auch an Wochenenden der Stundentakt eingeführt. Zudem wird abends eine neue Spätverbindung eingerichtet. JMÜ/MMÜ

Akkuzüge für Niedersachsen

Die niedersächsischen Aufgabenträger Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und der Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) haben die Bestellung von 70 batterieelektrischen Fahrzeugen ausgeschrieben. Diese werden ab 2029 im Heidekreuz und dem Harz-Heide-Netz zum Einsatz kommen. AWA

Hunsrückquerbahn – neue Ausschreibung für Bauarbeiten nötig

Die Sanierungsarbeiten auf der Hunsrückquerbahn werden 2024 nicht mehr abgeschlossen. Sie müssen von der Deutschen Bahn neu ausgeschrieben werden, da sich derzeit kein Unternehmen findet, welches diese Arbeiten durchführen möchte. Im Frühjahr waren bereits erste Arbeiten erfolgt. MMÜ



Dirk Höllerhage

SaarRail: 151 022 im Einsatz am „Suppenpendel“

Im Jahr 2023 verstärkte SaarRail seine Flotte um 151 022. Sie stand länger in Völklingen abgestellt. Doch seit Mitte Januar 2024 versah die weiterhin verkehrsrote Maschine Einsätze vor den Flüssigeisenzügen zwischen Dillingen Hütte und dem Stahlwerk Völklingen. Am 20. März 2024 verlässt die Maschine mit einem solchen „Suppenzug“ die Dillinger Hütte

Mallet-Dampflokomotive 11sm steht ab sofort wieder im Einsatz und wird den „Vulkan-Express“ nun wieder regelmäßig ins Brohltal ziehen Gunther Lange/IBS



Technische Daten 11sm

Hersteller	Humboldt
Baujahr	1906
Fabriknummer	348
Bauart	B'B n4vt
Spurweite	1.000 mm
Höchstgeschw.	30 km/h
Länge über Puffer	9.980 mm
Dienstmasse	48 t

■ Brohltal-Schmalspureisenbahn e. V.

11sm dampft wieder

Alle Vorbereitungen sind getroffen: Der Kesselprüfer hat grünes Licht gegeben und auch die Lastprobefahrten liefen im April 2024 zur vollsten Zufriedenheit ab. Nach rund zwei Jahren Werkstattaufenthalt ist die „alte Dame“, die Mallet-Dampflokomotive 11sm, wieder bereit für regelmäßige Einsätze auf der Brohltalbahn. Ein unerwarteter und plötzlich aufgetretener Schaden an

einem Zylinder zwang die Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e. V. (IBS), die Lok vorübergehend aus dem Verkehr zu ziehen.

Bereits am 20. April 2024 war ein erster Dampfsonderzug im Brohltal zwischen Brohl und Oberzissen zu sehen. Öffentliche Fahrten gibt es seit Anfang Mai 2024 wieder mit der 118 Jahre alten Dampflokomotive. An etwa einem Wochenende pro Monat hat die

Brohltalbahn ihren Fahrplan erweitert und bietet um 10:30 Uhr und 14:15 Uhr ab Brohl Dampffahrten mit dem „Vulkan-Express“ an.

Lok 11sm (sm = schwere Mallet), 1906 bei Humboldt in Köln-Kalk unter der Fabriknummer 348 hergestellt, konnte durch den Einsatz einiger Eisenbahnfreunde vor der Verschrottung gerettet werden und kam in das Museum der Deutschen Gesellschaft für

Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG) in Viernheim. Nach der Schließung dieses Museums kam die Lokomotive 1989 zurück in ihrer Heimat und konnte 1998 durch die Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V. (IBS) von der DGEG zurückgekauft werden. Sie ist die einzige für die Brohltalbahn hergestellte Lokomotive, die für die Nachwelt erhalten werden konnte. *em*

670 002 am 30. März 2024 bei der Fahrt von Großvoigtsberg nach Freiberg nahe Großschirma

Frank Heilmann



■ IG Bw Nossen e.V.

Osterfahrten auf der Zellwaldbahn

Am 30. März 2024 veranstaltete der Verein IG Bw Nossen e.V. drei Pendelfahrten als Osterfahrten auf der Zellwaldbahn (Freiberg – Nossen). Mit dem Doppelstockschienenbus „Alma“ 670 002 von Köstner Schienenbusreisen (95 80 0670 002-4 D-EFM, eingestellt bei European Fleet Management) ging es von Freiberg über Großschirma nach Großvoigtsberg. Damit befuhren nach vier Jahren Pause erstmals wieder Reisezüge ein Teilstück der Zellwaldbahn. Aktuell ist die Strecke zwischen Nossen und Großvoigtsberg aufgrund einer Sperrung nicht befahrbar. Seit dem 1. Juli 2023 hat die Nossen-Riesauer Eisenbahn-Compagnie die Pacht der Eisenbahnstrecke von Nossen nach Freiberg übernommen. Die Gesellschaft plant, in Zukunft sowohl Güter- als auch touristischen Personenverkehr auf dieser Strecke anzubieten. *FH*

■ Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

V 60 betriebsfähig aufgearbeitet

In neuem, orangem Lack und bereit für den Museumsbetrieb präsentierte sich 345 137 erstmals zu Ostern in Chemnitz-Hilbersdorf den Besuchern. Die Lok war in den vergangenen Monaten im Bw Glauchau einer Hauptuntersuchung unterzogen worden, bei der unter anderem die Luftbehälter geprüft und zum Teil getauscht und die Radsätze überarbeitet wurden. Auch der Motor wurde dabei komplett überholt. Die dieselhydraulische V 60 wurde 1981 bei LEW in Hennigsdorf gebaut und beim Bw Magdeburg in Dienst gestellt. Nach Jahren im DR-Rangier- und Bauzugdienst in Sachsen-Anhalt sowie bei



Die betriebsfähig aufgearbeitete 345 137-4 des Sächsischen Eisenbahnmuseums präsentiert sich am 1. April 2024 den Besuchern am vereinseigenen Museumszug

Rico Kummerlöwe

DB Cargo im Bw Halle G war sie bei verschiedenen privaten Bahnunternehmen im Einsatz, bevor sie Anfang 2023 in den Bestand des SEM

überging. Hier wird sie in Zukunft neben kommerziellen Einsätzen auch vor dem vereinseigenen Museumszug zu sehen sein. RK

■ Museum Buurtspoorweg

Fotofahrt mit ELNA und Schweineschnäuzchen

Am 6. April 2024 fand im Museum Buurtspoorweg (MBS) in Haaksbergen in den Niederlanden eine bemerkenswerte private Fotofahrt statt, die dem Thema „Lokale Eisenbahnen in der Euroregion in den 1950er-Jahren“ gewidmet war. Damals fuhren die ELNAs der Bentheimer Eisenbahn noch über Broekheurne nach Enschede-Zuid und waren auf ihrem eigenen Schienennetz in der Grafschaft aktiv. Außerdem war bei der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) noch die aktuelle Museumslok Nr. 152 der MBS im Einsatz.

Die Teilnehmer der Fotofahrt erlebten einige Überraschungen. So war der Wismarer Schienenbus T1 zum ersten Mal mit beidseitig neben den Motoren montierten Gepäckträgern zu sehen. Das Schweineschnäuzchen war früher bei der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn im Einsatz. Beladen mit einem alten Fahrrad, Milchkannen und ein paar Kisten sah der T1 sehr authentisch aus. Die Wagen hinter Lok 152 hatten alle eine deutsche Privatvergangenheit und trugen dank eines Magnetstreifens ihre Original-Nummern von der

Kleinbahn Cassel-Naumburg (KCN), der Butzbach-Licher Eisenbahn (BLE) und der Bentheimer Eisenbahn (BE). Insgesamt wurden vier verschiedene Zugkompositionen gezeigt, dabei waren Personen- und gemischte Züge. Ein Messerschmidt, Borgward Isabella und eine BMW Isetta bildeten zusammen mit zwei NSU-Mopeds den Verkehr auf der Straße zwischen Haaksbergen und Boekelo. Die Autos wurden von Privateigentümern aus der Region zur Verfügung gestellt und bereicherten die Motive der zahlreichen Fotografen. GF



Fotofahrt: ELNA 152 beschleunigt am 6. April 2024 langsam aus dem Kreuzungsbahnhof Zoutindustrie der MBS

Guus Ferrée

In Kürze

IG Bw Dresden Altstadt: 50 3636 kehrt heim

Die Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V. (GES) hat 50 3636 an die Interessengemeinschaft Betriebswerk Dresden Altstadt e.V. abgegeben. Die 1941 gebaute Reichsbahn-Dampflok kehrt damit wieder zurück in ihre alte Heimat Dresden. 1991 holte die GES die Lok in den Südwesten. Wegen eines Schadens ist sie allerdings seit 2011 in Schorndorf abgestellt. Bei der IG Bw Dresden Altstadt ist 50 3636 Teil des Projekts „Dresdner Traditionszug“. Perspektivisch soll sie auch wieder unter Dampf stehen. Am 17. März 2024 traf der Neuzugang im Schlepp von 194 088 (Elektrische Zugförderung Württemberg) in seiner neuen Heimat ein. AWA

1141.003 nach Wolfurt

Die zuletzt im Bahnpark Augsburg untergebrachte Ex-ÖBB-Elokk 1141.003 wurde am 28. März 2024 von 139 133 (Lokomotion) ins österreichische Wolfurt überführt. Dort steht sie nun im Lokscheunen von Pro Bahn Vorarlberg. RM

PRESS: Neulack für 251 901

Die zuvor blaue 251 901 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) hat vor Kurzem eine Neulackierung in Altrot erhalten. Diese und zahlreiche historische Beschriftungen erinnern nun an ihre Zeit bei der DB. 251 901 wurde 1961 für die Federseebahn in Oberschwaben beschafft und gelangte 1998 an die damalige Rügensch Kleinbahn, wodurch sie fortan auf der Ostseeinsel zum Einsatz kam. RM

Aus für Süddeutsches Eisenbahnmuseum

Im seit Jahren andauernden Streit um das Süddeutsche Eisenbahnmuseum in Heilbronn haben jetzt der Eigentümer, eine Unternehmerin aus Aalen und der Pächter, der UEF Historischer Dampfschnellzug e.V. (HDS), vor dem Oberlandesgericht Stuttgart einen Vergleich geschlossen. Dieser beinhaltet, dass der HDS das durch die Querelen seit 2020 geschlossene Museum bis 31. Januar 2025 räumen muss und der HDS die Verfahrenskosten trägt. RM

Österreich

SŽ-FLIRT bis Graz und Villach

Seit 21. März 2024 werden die als D-Zug deklarierten Verbindungen Villach – Ljubljana und Graz – Ljubljana mit den neuen FLIRT-Triebzügen (Reihe 510) der slowenischen Bahngesellschaft Slovenske železnice (SŽ) bedient. Der Einsatz der Dreisystem-FLIRT ist nun möglich, nachdem die Zulassung der Fahrzeuge mit deutlicher Verzögerung auch in Österreich stattgefunden hat.

Bevor die Stadler-Triebzüge im grenzüberschreitenden Verkehr in Betrieb gesetzt wurden, waren die Verbindungen, deren Umstellung zum Teil schon zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 hätte erfolgen sollen, mit anderen Fahrzeugen bedient worden. Das hatte Folgen. Zwischen Villach und Ljubljana bestand für Reisende in den D-Zügen 314, 315, 316, 317, 318 und 319

FLIRT-Ersatz: Am 16. März 2024 verkehrt 4024 111 als D 317. Der Zug endet in Jesenice, Reisende nach Ljubljana müssen dort umsteigen

Florian Dürr



in Jesenice jeweils Umsteigezwang. Zwischen Villach und Jesenice setzten die ÖBB ersatzweise lokbespannte CityShuttle-Garnituren sowie TALENT- und Desiro ML-Triebzüge ein, zwischen Ljubljana und Jesenice fuhren SŽ-Triebzüge.

Die klimatisierten FLIRT-Triebzüge verfügen über einen niederflurigen Einstiegsbereich, 235 Sitzplätze, Fahrradstellplätze, WLAN und Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Als nächstes stehen Angebotsausweitungen auf

den genannten Linien auf dem Plan. Schrittweise soll ein Stundentakt zwischen Graz und Maribor etabliert werden. Auch das Fahrtenprogramm zwischen Villach und Ljubljana soll in den kommenden Jahren verdichtet werden. FD

Fahrzeiten SŽ-FLIRT

D/MV 154 Maribor 14:25 – Graz Hbf 15:22
D/MV 155 Graz Hbf 14:38 – Ljubljana 17:38
D/MV 156 Ljubljana 10:15 – Graz Hbf 13:22
D/MV 157 Graz Hbf 16:38 – Ljubljana 19:43
D/MV 352 Pragersko 20:04 – Graz Hbf 21:22
D/MV 353 Graz Hbf 08:38 – Maribor 09:33
D/MV 314 Ljubljana 17:15 – Villach Hbf 19:08
D/MV 315 Villach Hbf 08:53 – Ljubljana 11:04
D/MV 316 Ljubljana 11:35 – Villach Hbf 13:07
D/MV 317 Villach Hbf 14:53 – Ljubljana 16:58
D/MV 318 Ljubljana 05:23 – Villach Hbf 07:07
D/MV 319 Villach Hbf 20:53 – Ljubljana 22:38

Am 21. März 2024 feiern ÖBB und SŽ den Start des grenzüberschreitenden Einsatzes der Stadler-FLIRT in Graz ÖBB/Zenz





Tilbert Keller

Testfahrten mit „FLIRT Evo“

Im April 2024 haben Testfahrten mit dem neuen „FLIRT Evo“ (RABe 531) von Stadler begonnen. Die SBB, RegionAlps und Thurbo haben insgesamt 286 dieser Züge in verschiedenen Varianten bestellt. Am 4. April 2024 ist 531 001 bei Oberaach (Strecke Romanshorn – Winterthur) auf einer Probefahrt unterwegs

■ Österreich

Kleiner Grenzverkehr mit 189

Der sogenannte kleine Grenzverkehr zwischen Horni Dvoriste und Summerau ist seit der Elektrifizierung im Jahr 2001 eine Domäne der ČD-Reihe 340 geworden. Nur vorübergehend wurden seither wie in den Jahrzehnten zuvor wieder Diesellokomotiven eingesetzt. Die ursprünglich als Reihe 240 bezeichneten Lokomotiven der Reihe 340 sind mittlerweile in die Jahre gekommen und suchen immer öfter eine moderne Ablöse. So kam beim kleinen Grenzverkehr in der jüngeren Vergangenheit mehrfach die Reihe 393 der ČD-Cargo zum Einsatz. Da diese Lokomotiven aber durchwegs alle im internationalen Einsatz sind, mietete die ČD-Cargo im vergangenen Jahr zusätzliche Lokomotiven der Reihe 189 an. Diese Loks stammen vom Lokvermieter Akiem, der insgesamt 37 Lokomotiven vom Typ Siemens ES 64 F4 von

seinem Konkurrenten MRCE erwarb. Nach der Umlackierung von Schwarz auf Silber und Rot wurden die als Reihe 189 bezeichneten Lokomotiven wieder an verschiedene Kunden vermietet, darunter EP-Cargo, Medway Italia, Retrack und TX-Logistik. Insgesamt vier Lokomotiven gingen dann an die ČD-Cargo, welche die Loks in Tschechien, Deutschland, Österreich, Rumänien, Ungarn, Polen, Slowakei und Slowenien einsetzen kann. Probleme machten aber vorerst die nicht mehr zeitgemäßen Zugfunkgeräte, weshalb diese Loks vorübergehend nicht in Österreich eingesetzt wurden. Dies führte dazu, dass die Reihe 189 statt der Reihe 340 längere Zeit im Grenzverkehr zwischen Tschechien und Österreich eingesetzt wurde. Zeitweise werden diese Loks dort noch immer eingesetzt, wenn eine überzählig ist. MLE

■ Schweiz

Testfahrten mit ferngesteuerter Lok

Im März 2024 führten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) Testfahrten mit einer Lokomotive (Aem 940 029) durch, die von einem Lokführer in einem räumlich entfernten Kontrollraum ferngesteuert wurde. Das dahinterstehende System für den automatisierten Betrieb (ATO) wurde von Alstom entwickelt. Laut den SBB handelt es sich um den europaweit ersten Test dieser Art, der im laufenden Betrieb eines Rangierbahnhofs stattfand. Potenzial für ferngesteuerte Loks sehen die SBB unter anderem bei Bauarbeiten, wo jeweils nur kurze Rangierbewegungen nötig sind, oder bei Rangier- und Abstellfahrten von Zügen. Die SBB betonen, dass selbstfahrende Personenzüge keine Priorität haben. FFÖ

189 156 am 8. März 2024 mit DG 44503 im Grenzabschnitt Horni Dvoriste – Summerau

Manuel Leitner



In Kürze

Alstom saniert IC2000

Die SBB hat Alstom mit der Korrosionssanierung des IC2000 beauftragt. Am Standort Villeneuve werden ab Herbst 2024 bis 2030 insgesamt 250 Wagen plus 85 als Option die Sanierung durchlaufen. AWA

Wasserstoff-Aus im Zillertal

Nach einer neuen gutachterlichen Prüfung hat das Land Tirol aus Kostengründen beschlossen, anstatt der geplanten Wasserstoffzüge auf der Zillertalbahn (Jenbach – Mayrhofen) batterieelektrische Züge einzusetzen. Die Realisierung ist im Zeitraum 2025 bis 2030 vorgesehen. AWA

Mehr Vectron für ÖBB

Die ÖBB stocken ihren Bestand an Vectron-Elloks weiter auf und haben hierfür bei Siemens 20 zusätzliche Mehrsystem-Maschinen bestellt. RM

Neue Abstellanlage in Basel

Ende Februar ging die modernisierte und erweiterte Abstellanlage Süd in Basel-St. Jakob östlich des Bahnhofskopfs von Basel SBB in Betrieb. Sie dient der Abstellung von Fernverkehrs- und S-Bahn-Zügen und schafft zusätzliche Rollmaterialkapazitäten für Taktverdichtungen auf der S-Bahn Basel. FFÖ

ÖBB ordern 19 weitere Railjets

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben weitere 19 Railjets für den nationalen und internationalen Verkehr geordert. Während die Railjets der neuen Generation an Ostern zum ersten Mal im inneralpinen Verkehr zwischen Wien und Feldkirch eingesetzt wurden und seit 8. April im Brennerverkehr zwischen München und Italien verkehren, sollen die nun bestellten neuen Züge auch auf der Südbahn eingesetzt werden. Die neuen Züge sollen bis 2028 in den Planverkehr gelangen. JMÜ/MMÜ

Anzeige

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!

■ Norwegen

Unfall auf der Bergenbahn

Am 22. März 2024 ist ein von Bergen in Richtung Oslo fahrender Güterzug im Bereich des Bahnhofs Arna direkt vor der Mündung des knapp 2,2 Kilometer langen Arnanipa-Tunnels verunglückt. Der Zug hatte gerade den Ulrikstunnel verlassen und sollte im Bahnhof Arna halten, damit ein aus Oslo kommender Personenzug kreuzen konnte. Nach Angaben der staatlichen Unfalluntersuchungskommission ist der Zug jedoch weitergefahren und hat dabei ein rotes Signal überfahren. Er ist daraufhin über eine Schutzweiche auf ein Stumpfgleis geleitet worden und entgleiste dort. Dabei sind einige der 25 mit Containern und Sattelauflegern beladene Waggons aus dem Gleis gehoben worden oder umgestürzt. Die von Railpool geleaste TRAXX 187 406 ist ebenfalls umgestürzt. Der Lokführer des von OnRail betriebenen Zuges ist dabei leicht verletzt worden. Ein aus Oslo entgegenkommender Personenzug konnte einen Kilometer vor der Unfallstelle gestoppt werden. Er wurde später mit einer Hilfslok aus dem inzwischen stromlosen Tunnel gezogen. An den Gleisanlagen und der Fahrleitung sind im Bereich der Unfallstelle schwere Schäden entstanden, sodass der Bahnbetrieb zwischen Bergen und Vaksdal erst am 2. April wieder aufgenommen werden konnte. RHZ



Container türmen sich nach einer Entgleisung bei Arna am 2. April 2024 vor dem Portal des Arnanipa-Tunnels auf

Bane NOR

Die Zuglok 187 406 entgleiste im Tunnel, der Lokführer ist dabei leicht verletzt worden

Bane NOR



Byggekamera.no

■ Frankreich

„Nasenloks“ im Elsass

Aktuell finden weiterhin viele Einsätze der „Nasenloks“ BB 22200R auf der Strecke zwischen Sélestat und Saverne statt. Allerdings teilen sich die Nasenloks die Einsätze mit modernen Régiolis Triebwagen.



Darstellung des TER 832022 in der App SNCF Connect: Das Symbol rechts stellt eine Lokomotive dar, die – da rechts eingefügt – einen Pendelzug mit drei Wagen schiebt

Joachim Bertsch

Die gute Nachricht ist, dass mittels der SNCF App „SNCF Connect“ oder [sncf-connect.com](https://www.sncf-connect.com) im Web die Einsätze der B 22000 R inklusive der Positi-

on der Lokomotive vorausgesagt werden können. Dort muss der Fahrplan aufgerufen und die Zugnummer angeklickt werden, dann erscheint, falls im System bekannt, die Zugschleife. Für Freunde von lokbespannten Zügen bietet die Strecke von Sélestat nach Saverne weitere Highlights: So verkehren auf der Strecke von Basel SBB nach Nancy und allenfalls Metz Pendelzüge mit den charakteristischen „Sybic“ Lokomotiven BB 26000 R und wieder eine steigende Anzahl von Transitzügen des alpenquerenden Güterverkehrs.

Zu SNCF Connect:
[sncf-connect.com](https://www.sncf-connect.com)



„Nasenlok“ im Einsatz: TER 832022 von Sélestat nach Saverne bespannt mit der BB 22270R am 6. April 2024 bei der Einfahrt in den Bahnhof Steinbourg am Rhein-Marne Kanal

Joachim Bertsch

In Kürze

Neuer Nachtzug Tschechien – Ukraine

Die tschechische Privatbahn RegioJet hat eine zweite Nachtzugverbindung zwischen Tschechien und der Ukraine gestartet. Seit 27. März 2024 ist der bestehende Nachtzug Prag – Košice verlängert bis Chop. Bereits seit Längerem bietet RegioJet die Relation Prag – Przemyśl an. AWA

Bimodale Fernverkehrstriebzüge für Südtirol

Trenitalia hat am 22.03.2024 den neuen bimodalen IC-Triebzug des Typs HTR 412 von Hitachi Rail vorgestellt. Die vierteiligen Züge können unter Oberleitung, im Diesel- und im Batteriebetrieb genutzt werden. Die sieben Züge wurden als Ersatz für IC-Wagengarnituren, welche mit einer Diesellok der Baureihe D445 bespannt werden, beschafft. RM

FLIRT für GySEV

Die ungarisch-österreichische GySEV hat Ende März 2024 bei Stadler neun fünfteilige FLIRT für den IC-Verkehr auf den Strecken von Budapest nach Sopron und Szombathely bestellt. GySEV hat zudem die Option auf vier weitere Fahrzeuge. Der Einsatz soll 2027 starten. Die Mehrsystemzüge erhalten auch eine Österreich-Zulassung. AWA

Neu- und Gebrauchtzüge für BDZ

Bulgarien investiert kräftig in die Modernisierung des Fuhrparks der Staatsbahn BDZ. Bei DB Fernverkehr wurden Ende März 2024 76 IC-Wagen erworben. Es handelt sich um 66 Wagen der zweiten Klasse und zehn Bistrowagen. Bis Juni sollen alle Wagen in ihrer neuen Heimat eingetroffen sein. Die Neuzugänge sind für den Verkehr zwischen Sofia und Varna, Burgas und Ruse bestimmt. Anfang April folgte die Bestellung von sieben KISS-Doppelstockzügen bei Stadler Polska. Diese sollen bis Mitte 2026 geliefert werden. Außerdem wird mit Talgo über die Lieferung von 20 „Talgo 230“-Wendezügen analog den Fahrzeugen für DB Fernverkehr und die DSB verhandelt. AWA

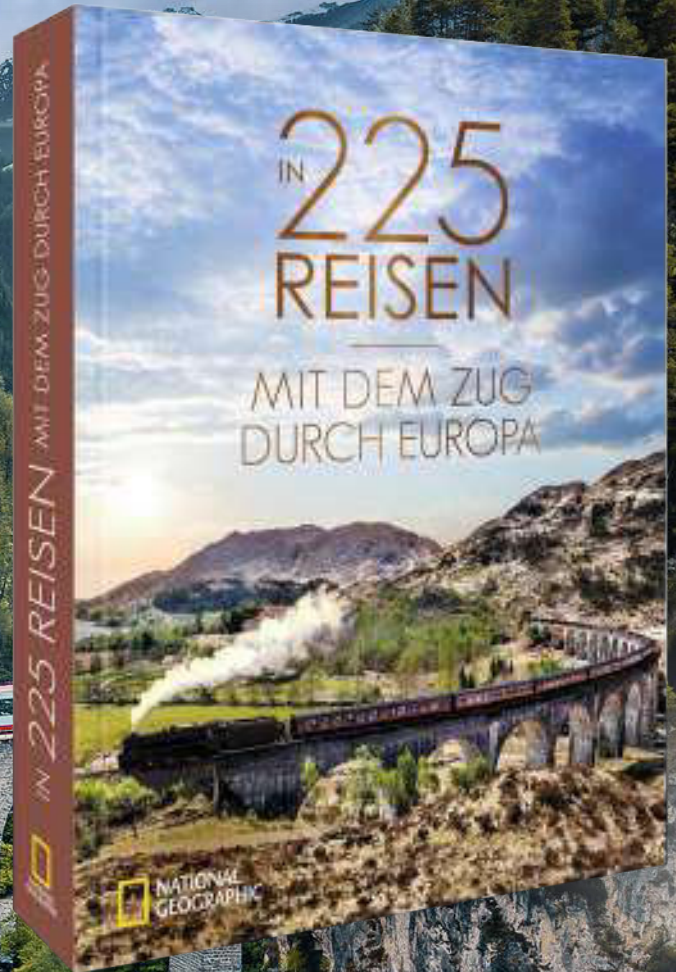


ZUG UM ZUG

NEU

Genießen Sie 225 Streifzüge kreuz und quer durch Europa und entdecken Sie die Vielfalt und den Reichtum der Alten Welt neu. Lassen Sie sich mitreißen vom Trubel in Europas größten Bahnhöfen wie in Paris oder London, erschlendern traumhaft abgelegene Landschaften und staunen über schroffe Naturlandschaften. Hier findet garantiert jeder seine Traum-Route, denn der Weg ist hier das Ziel. Steigen Sie ein!

288 SEITEN, CA. 220 BILDER
ISBN 978-3-86690-822-2
€(D) 45,-



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **NATIONALGEOGRAPHIC-BUCH.DE**
Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

**NATIONAL
GEOGRAPHIC**

■ S-Bahn Berlin

Weichen gestellt fürs nächste Jahrhundert?



Berlin ist ohne seine S-Bahn undenkbar. 1924 rollten die ersten Züge vom Stettiner Bahnhof, dem heutigen Nordbahnhof, nach Bernau. 100 Jahre später stehen beim Jubilar Reaktivierungen und Ausbauten auf dem Plan



Einer der großen Verknüpfungspunkte zwischen Stadtbahn und Ringbahn ist Berlin Ostkreuz. Hier kann zwischen mehreren Linien gewechselt werden. Am 4. Mai 2023 verlässt ein 481 den Turmbahnhof Volker Emersleben



Nach 15 Jahren Pause fuhr im Dezember 2023 wieder ein Weihnachtszug der Berliner S-Bahn, bestehend aus 475/875 605 und vorne (nicht im Bild) dem 167-Viertelzug 3839/6401 (Foto am S-Bahnhof Bornholmer Straße, 26. November 2023)

Bodo Schulz

Vor 100 Jahren nahm die S-Bahn Berlin ihren Betrieb auf. Am 8. Juni 1924 startete der 800-Volt-Gleichstrombetrieb auf der Strecke Stettiner Bahnhof – Bernau. Seit 13. November 1930 ist ein von Fritz Rosen entworfenes, selbstbewusst geschwungenes weißes „S“ auf rundem, grünem Hintergrund das Logo des Bahnsystems in der Hauptstadt. Es ist heute mehr als ein Symbol für „Stadtbahn“. Es steht für täglich neue Herausforderungen für die Eisenbahner. Zugleich sorgt es für Orientierung für Bewohner und Gäste, die darüber den Weg finden zu einem unverzichtbaren Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Berlin.

Auf einem von DB InfraGO AG betriebenen Streckennetz von rund 340 Kilometern Länge verkehren 16 S-Bahn-Linien. Dabei werden aktuell 168 Verkehrsstationen (außer Wuhletal alle DB InfraGO gehörend) bedient. Während ein Großteil der Verkehre in der Bundeshauptstadt abgewickelt werden, liegen 36 Haltestellen im sogenannten Speckgürtel von Berlin. Über 85 Kilometer Bahnstrecke werden im Bundesland Brandenburg befahren. Zusammen mit der U-Bahn sowie dem Bus- und Straßenbahnnetz der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) ist die S-Bahn Berlin GmbH als Teil von DB Regio ganz klar das Rückgrat des ÖPNV in der Bundeshauptstadt. Der Berliner Senat strebt an, den mobilisierten Individualverkehr als Teil einer urbanen Mobilität in der Stadt weiter zu reduzieren und im Gegenzug den ÖPNV zu stärken. Hierbei nimmt auch die S-Bahn eine wichtige Rolle ein. Die Politik ist der Überzeugung, dass eine intelligent gestaltete, umweltfreundliche Mobilität zu einer lebenswerteren Region beiträgt.

Immer mehr Fahrgäste fahren auch dank des „Deutschlandtickets“ mit den Bahnen mit dem grün-weißen Logo. Für die Aufrechterhaltung eines stabilen Betriebs ist das steigende Fahrgastwach-

tum herausfordernd, wie der Vorsitzende der S-Bahn Geschäftsführung, Peter Buchner, beschreibt: „Seit letztem Jahr hat die S-Bahn Berlin 16 Prozent mehr Fahrzeuge im Einsatz. Die Folge ist aber, dass es auf den Schienen noch voller und betrieblich noch anspruchsvoller wird. Auf der Stadtbahn fahren jetzt zum Beispiel 21 Züge pro Stunde und Richtung – also etwa alle drei Minuten. Schon kleine Verzögerungen haben da große Auswirkungen.“ Buchner setzt, wie auch weitere Entscheidungsträger, auf eine mitwachsende Infrastruktur, um die steigende Nachfrage bewältigen zu können.

Mitwachsende Infrastruktur

Ein Beispiel dafür ist der erste Abschnitt der City-S-Bahn (Planungsbezeichnung: „S21“), der derzeit im Bau ist und einmal als zweite Nord-Süd-Strecke fungieren soll. Von der nördlichen Ringbahn sind derzeit zwei Äste zum Berliner Hbf in der Fertigstellung. Das Projekt hinkt dem gesteckten Zeitplan deutlich hinterher. Der 2. Bauabschnitt soll dann den Potsdamer Platz unterirdisch erreichen. Bis 2037 plant der Senat, den Tunnel bis zur Yorkstraße zu verlängern. Noch weiter in der Zukunft liegt dann die Anbindung an den Südring.

Weitere, auch deutlich überschaubarere Modernisierungsmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur im Raum Berlin und Brandenburg listet das Projekt i2030 auf. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ist als Bestellerorganisation einer der Projektpartner von „i2030“. Allein rund 35 Einzelmaßnahmen sind für das S-Bahn-Netz vorgesehen.

Ganz oben auf der Liste der Vorhaben werden Projekte für den Ring aufgeführt. Für eine bessere

Zuverlässigkeit ist hier der Bau von dritten Bahnsteigkanten in Halensee, Messe Nord/ICC, Jungfernheide und Westhafen – allesamt Bahnhöfe auf dem Ring – vorgesehen. Bei Störungen sollen so Züge ohne Ver-

S-Bahn Berlin – Zahlen und Fakten

Linien	16
Bahnhöfe	168
Streckennetz	340 km
MitarbeiterInnen	2.941 (Stand März 2023)



Mit den neuen Triebzügen der Baureihen 483/484 rollt die S-Bahn Berlin in die Zukunft. 483 004 ist einer von 21 Viertelzügen. Der Modellbahnhersteller Rietze bietet die Zweiteiler seit Ende März 2024 auch als fahrfähiges HO-Modell an (Art.-Nr.: S11000) *Oliver Lang/DB AG*

spätung in den Takt hineinfahren können – und davon gibt es derzeit genug. Zudem wird der Bau von mehr Weichenverbindungen erwogen, um so auch im Havariefall für einen Zehn-Minuten-Takt bei eingleisiger Betriebsführung gewappnet zu sein. Ergänzend sind zusätzliche Signale unter anderem auf dem Süd- und Ostring für Taktverdichtungen vorgesehen.

Nachdem die Siemens AG 2018 die Errichtung eines Campus zu Forschungszwecken und damit zu einem starken Ausbau ihrer Präsenz an ihrer alten Hauptwerkstätte in der Siemensstadt beschloss, sprachen sich DB und der Senat für eine Reaktivierung der sogenannten Siemensbahn aus. Bis Ende 2026 soll dafür die Planung abgeschlossen sein. Die Wiedereröffnung der alten Trassen bis zum Bahnhof Gartenfeld ist noch vor 2030 avisiert.

Auch im Osten ist, neben dem Anschluss des Karower Kreuzes von Wartenberg aus, eine bedeutende Verbesserung der Verkehrsanbindung angedacht. Im Rahmen einer Senatssitzung am 27. Februar 2024 wurde das Projekt einer 12,5 Kilometer langen S-Bahnstrecke von Springpfuhl bis zum Grünauer Kreuz mit sechs neuen Haltepunkten parallel zum heute teils vom Eisenbahngüterverkehr stark beanspruchten Berliner Außenring aufgezeigt. Aber auch hier ist Geduld gefragt. Die amtierende Verkehrssenatorin Manja Schreiner geht von einem Zeitraum von zehn Jahren bis zum Baubeginn aus. Weniger bekannt, aber nicht weniger bedeutend für eine Taktverdichtung sind Streckenverlängerungen und der Ausbau zweigleisiger Abschnitte beispielsweise für die S25 im Norden und im Süden. Im Süden soll die Strecke von Teltow aus bis an die Sputen-

Mehr zur S-Bahn Berlin

Sie interessieren sich für die Anfänge der S-Bahn Berlin? Das neue *BahnExtra* 3/2024 mit dem Titel *S-Bahn Berlin* geht mit Daten, Fakten und spannenden Hintergründen auf die Geburtsstunde des elektrischen Schnellverkehrs ein und blickt auf die Entwicklungen bis zur Zäsur nach dem Zweiten Weltkrieg. Jetzt am Kiosk und unter **vgbahn.shop/magazine/bahn-extra**



dorfer Straße in Stahnsdorf verlängert werden. Neben zwei Bahnsteigkanten soll dort auch eine viergleisige Abstellanlage erbaut werden. An der Iserstraße in Teltow wird zudem ein weiterer Halt entstehen. Zeitlich geht man von einer Inbetriebnahme im Jahr 2032 aus. So schön die aufgeführten Maßnahmen sind, haben sie fast alle die Frage zur Finanzierung gemein, die meist noch geklärt werden muss.

Von der Zukunft zurück ins Heute muss jedoch unterstrichen werden, dass die große Angebotsausweitung durch längere Züge auf dem Ring und dichtere Takte auf der Stadtbahn das Netz weitgehend ausreizen und infrastrukturelle Entspannung notwendig ist.

Die neueste Generation 483/484

Im Herbst 2023 ging der letzte Zug der neuesten Triebfahrzeug-Generation der Baureihen 483/484 in Betrieb. Die Indienststellung startete in der Silvesternacht 2021 mit dem Triebzug 483

Die Ringbahn (Foto in Berlin-Jungfernheide) ist inzwischen eine Domäne der neuen Stadler-Triebzüge der Baureihen 483 und 484 *Volker Emersleben*





001. Im Oktober 2023 empfing die S-Bahn Berlin im Beisein von Politik und Medien mit 484 085 symbolisch den letzten Zug aus der aktuellen Fahrzeugbestellung für den Betrieb auf dem Teilnetz Ring/Süd-Ost. Weit sichtbar beklebt mit „Wir sind komplett“, beendete dieser Zug ein Kapitel, welches beispielsweise während und mit der Corona-Pandemie sehr geräuschlos abgespielt wurde. Der S-Bahn stehen nun insgesamt 106 Neubaufahrzeuge, davon 85 Halbzüge mit vier Wagen (Baureihe 484) und 21 Viertelzüge (Baureihe 483), bereit, um den Betrieb auf den Linien nach Spindlersfeld, Königs Wusterhausen, Birkenwerder und auf der Ringbahn zu sichern. Manja Schreiner sieht die neuen Züge mit dem gewöhnungsbedürftigen Design als das „Gesicht der Stadt, sie sind ein Teil von Berlin“. Für die

Hauptstadt besonders hervorzuheben: Bereits Ende August 2023 standen alle neuen Fahrzeuge im Einsatz, zum 13. Oktober 2023 wurde die letzte Betriebsstufe im Verkehrsvertrag Teilnetz Ring pünktlich in Betrieb genommen. Jürgen Strippel, Leiter Fahrzeug- und Baureihenmanagement der S-Bahn, hebt in der Inbetriebnahmephase die ausgesprochen gute Zusammenarbeit mit Siemens (Lieferung Antriebseinheit) und Stadler als Fahrzeughersteller hervor. Neben der Beseitigung der üblichen Kinderkrankheiten und Nachjustierungen, zum Beispiel bei der Bremssoftware, steht die Erhöhung der Zuverlässigkeit und damit der Verfügbarkeit auf der Tagesordnung. Gerade die leider immer wieder auftretenden Türstörungen und Fehlermeldungen im Zusammenhang mit der Bremsprobe sind analysiert und

gehören zu den lösbaren Themen zwischen Betreiber und Hersteller. Die neuen Fahrzeuge müssen wichtiger Bestandteil des Betriebs in den kommenden Jahrzehnten werden. Mit der Baureihe 483/484 können die S-Bahn-Kunden erstmals in klimatisierten Fahrzeugen auch im Sommer einen „kühlen Kopf“ behalten. Die Kehrseite: Der Stromverbrauch geht damit beträchtlich in die Höhe, was perspektivisch eine Verstärkung der Bahnstromversorgung erfordert.

Jungbrunnen für 481/482

Aber auch die Baureihe 481/482 ist für den weiteren Betrieb unablässig. Mit dem Programm „Langlebigkeit Baureihe 481“ sollen die von der DWA zwischen 1996 und 2004 produzierten Fahrzeuge regelrecht einen „Jungbrunnen“



Die Unterhaltung der Baureihen 483/484 findet im S-Bahn-Werk Grünau statt Volker Emersleben

durchlaufen. Insgesamt 500 Wagen sind in diesem Programm zu stemmen. Die Projektverantwortlichen im Werk Schöneeweide, verantwortlich für die schwere Instandhaltung der S-Bahnfahrzeuge, gehen von einer Verlängerung der Einsatzzeit um rund 15 Jahre aus.

Das Thema „Langlebigkeit“ sieht der Geschäftsführer Buchner in einem Interview mit der Berliner Morgenpost Anfang Februar 2024 „als gut eingespielt“. Jede Woche verlassen zwei modernisierte Viertelzüge die Werkshallen. Dabei gab es nach Aussage Buchners auch Überraschungen: „Einige Fahrzeuge waren im Detail anders hergestellt als der Rest, sie hatten unter anderem geänderte Fußbodenbefestigungen. Neue Lösungen mussten gefunden werden, auch zeigt sich, dass Kabelstränge umfangreicher ausgetauscht werden müssen.“ Im Rahmen des Programms wurden ab 2019 Investitionen in Höhe von über neun Millionen Euro in das Werk Schöneeweide getätigt. Neben der Einrichtung einer Klebe-, einer Schleif- und einer Demontagehalle wurde auch ein neues Materiallager angelegt sowie das Gleisvorfeld erneuert. Bei speziellen Arbeiten wegen starker Korrosionsschäden am Längsträ-

ger wird das in Halle (Saale) ansässige Unternehmen MSG Ammendorf mit einbezogen. So hat schon manch ein Autofahrer auf der Bundesautobahn 9 Tieflader mit einem S-Bahnwagen als Spezialtransport sehen können.

Für die Fahrgäste zeigt sich die Runderneuerung in neuen Sitzbezügen – in Anlehnung an das Design bei DB Regio – und einer überarbeiteten räumlichen Struktur im Inneren. Eine neue Lackierung und glänzend tiefschwarz gehaltene Türen zeichnen das äußere Erscheinungsbild aus. Die Farbaufteilung NCS S 1580-R (rot) und Senfgelb (NCS S 2010-V10R) ähnelt der der Baureihe 483/484. Auch hier wurde auf die für die Berliner S-Bahnfahrzeuge typische schwarze Trennlinie zwischen den zwei Farben verzichtet. Peter Buchner geht von einem Ende des Auffrischungsprogramms für einen zuverlässigen Weiterbetrieb der Baureihe 481 im ersten Halbjahr 2025 aus. So wurde er zumindest in Paula, der Betriebszeitung der S-Bahn, zitiert.

485 hat sich verabschiedet

Die Baureihe 485, auch als „Cola-Dose“ bekannt, ist im neuen Jahrhundert der S-Bahn kein Thema

mehr. Nahezu volksfestartig wurde die Baureihe am 12. November 2023 aufs Abstellgleis geschickt. Die 1987 vorgestellten Fahrzeuge waren schon einmal Richtung Abstellgleis verschoben worden. Ein rigides Sparprogramm führte zur S-Bahnkrise 2009. Um diese zu bewältigen, erhielten Fahrzeuge der Baureihe 485 mit viel Aufwand ein zweites Leben.

Für die in der Aufzählung noch fehlende Baureihe 480, einst von der BVG für die S-Bahnstrecken im Westteil der Stadt entwickelt, ist die Zukunft noch weitgehend ungeklärt. Es besteht eine Abhängigkeit von der derzeit noch laufenden Ausschreibung für das Netz Stadtbahn. Peter Buchner: „Sobald klar ist, wie die Ausschreibung ausgeht, wissen wir auch, wie lange unsere älteste Baureihe 480 noch durchhalten muss. Dann werden wir uns anschauen, wie es um die Fahrzeuge steht und mit den Ländern darüber sprechen, mit welchen Mitteln wir die Züge über ihren 40. Geburtstag hinaus einsetzen können.“

Riesiges Vergabeverfahren

Nach der Betriebsaufnahme im Teilnetz Ring/Süd-Ost mit den Neufahrzeugen der Baureihen 483/484 geht es jetzt um die finale Entscheidung in einem der wohl größten Vergabeverfahren auf dem bundesweiten Nahverkehrsmarkt: den Betrieb sowie die Fahrzeugbereitstellung und -instandhaltung für elf S-Bahn-Linien, die in den noch nicht vergebenen zwei der drei Teilnetzen in Berlin und Brandenburg verankert sind. Als sich die damalige rot-rot-grüne Koalition erstmals mit der Vergabe beschäftigte, war noch eine Betriebsaufnahme in 2026/2027 vorgesehen. Doch wie es aussieht, ist dieser Termin nicht mehr zu halten. Die Linien durch die Innenstadt von Ost nach West über die Stadtbahn wären dabei ein Teilnetz. Dazu kommen die Nord-Süd-Strecken als weiteres Teilnetz. Prognostiziert wird ein Bedarf von 1.400 neuen Wagen, die im Eigentum des Landes Berlin dem Gewinner für 15 Jahre zur Verfügung gestellt werden. Für weitere 848 S-Bahn-Wagen soll es



Klappt's bis 2030? Deutsche Bahn und der Berliner Senat sind für eine Reaktivierung der sogenannten Siemensbahn

Volker Emersleben

S-Bahn Berlin – Linienübersicht 2024

Linie	Strecke	Fahrzeugtyp
S1	Oranienburg – Wannsee	481/482
S2	Bernau – Blankenfelde (Kr Teltow-Fläming)	481/482
S25	Hennigsdorf (b Berlin) – Teltow Stadt	481/482
S26	Blankenburg – Pankow – Potsdamer Platz – Teltow Stadt	481/482
S3	Spandau – Erkner	480, 481/482
S41/S42	Ringbahn im/gegen Uhrzeigersinn	483/484
S45	Südkreuz – Flughafen BER	481/482
S46	Westend – Königs Wusterhausen	483/484
S47	Hermannstraße – Schöneeweide – Spindlersfeld	483/484
S5	Westkreuz – Mahlsdorf – Strausberg Nord	481/482
S7	Potsdam Hbf – Ahrensfelde	481/482
S75	Warschauer Straße – Wartenberg	481/482
S8	Birkenwerder – Blankenburg – Grünau – Wildau	483/484
S85	Grünau – Waidmannslust	481/482
S9	Spandau – Flughafen BER	481/482

Unweit des Bahnhofs Jannowitzbrücke rollen die S-Bahn-Züge unmittelbar an der Spree entlang

Volker Emersleben

eine Option geben. Die enthaltenen Instandhaltungsverträge sind mit einer Laufzeit von 30 Jahren festgeschrieben. Der durch die Aufgabenträger zu deckende Aufwand wird mit einem Gesamtvolumen von acht Milliarden Euro kommuniziert. Es ist nicht übertrieben, wenn man sagt: „Es geht um die Zukunft der Berliner S-Bahn“. Das Vergabeverfahren, eines der größten seiner Art, „dümpelte“ aber seit Langem vor sich hin, wie es Peter Naumann treffend im November 2023 in der Berliner Zeitung beschrieb. Ein Knackpunkt der Ausschreibung ist die Bedingung, dass der Betreiber und der Fahrzeughersteller gemeinsam antreten müssen. Aus den Gazetten geht hervor, dass sich wohl die DB gemeinsam mit Siemens und Stadler bewirbt. Beide Hersteller haben zwar mit der Baureihe 483/484 ein Ass im Ärmel, aber ob dieser Vorteil zum Tragen kommen würde? Für die vor über zehn Jahren designten Fahrzeuge haben sich in der Zwischenzeit doch einige Anforderungen geändert.

Durch die Presse wird ergänzend kommuniziert, dass einer der Bewerber der französische Bahn-technikonzern Alstom ist – allein nur für die Produktion und Wartung, ohne Partner für den Betrieb. Gemäß Vergabebedingungen wäre dieses Angebot auszuschließen. Alstom sieht unter anderem wegen dieser Bedingung eine Benachteiligung im Wettbewerb und ist 2021 vor die Vergabekammer des Landes Berlin gezogen. Dort im Oktober 2022 „abgeblitzt“, reichten die Franzosen daraufhin beim Kammergericht mehrere Klagen gegen das Vergabeverfahren ein. Das Kammergericht stellte am 23. Februar 2024

fest, dass die S-Bahn-Ausschreibung der Länder Berlin und Brandenburg teilweise gegen das Vergaberecht verstoße. Gleichzeitig bot das Gericht den Ländern aber die Möglichkeit zur Nachbesserung und forderte die Streitparteien auf, aufeinander zuzugehen. Während Alstom einen Interessenausgleich zustimmte, lehnten die Länder Berlin und Brandenburg kurz darauf ab.

Am 4. März 2024 beschreibt die Online-Ausgabe des „Tagesspiegels“ die Entscheidung des Kammergerichts so: „Der juristische Streit um den Milliardenauftrag für die Berliner S-Bahn ist entschieden. Das Kammergericht teilte am Montag (4.3.) mit, dass die Klage des französischen Konzerns Alstom in den meisten Punkten zurückgewiesen wurde. In einigen anderen Punkten muss das Land Berlin nachbessern. Gegen die Entscheidung des Vergabesenats ist kein Rechtsmittel gegeben.“ Voraussichtlich im dritten Quartal 2024 soll nach aktuellem Plan endlich feststehen, wer künftig die beiden Teilnetze betreibt und die Fahrzeuge liefert. Gut sechs Jahre später, ab März 2030, soll auf den Ost-West-Linien über die Stadtbahn der Betrieb mit neuen Zügen schrittweise beginnen, auf den Nord-Süd-Linien durch den Innentunnel wohl erst ab 2035.

Ja, die S-Bahn startet in ihr neues, zweites Jahrhundert mit einem dicken Rucksack voller Aufgaben. Was kommt dann? Autonom fahrende Züge? Kann die DB InfraGO die erforderliche

Netzqualität zur Zufriedenheit des Verkehrsunternehmens und letztendlich für den Fahrgast und die Verkehrswende beisteuern? Kommt genügend (grüner) Gleichstrom in die Stromschienen? Sagt uns die Künstliche Intelligenz voraus, wie lange eine Störung andauert? Funktioniert dann auch die leuchtende Auslastungsanzeige auf dem Bahnsteig? Setzt der Berliner Senat nur noch auf U-Bahn und Magnetbahn? Wie wird die Mobilität der Zukunft aussehen? Braucht es noch Massentransportmittel? Verschmelzen öffentlicher und privater Verkehr?

Mindestens zwei Konstanten aus den Kindertagen der S-Bahn-Zeit haben es definitiv ins nächste Jahrhundert geschafft. Die Museumsfahrzeuge der Baureihen 167 und 475, die vor allem zur Adventszeit als Weihnachts-S-Bahn mit ihren typischen Fahrmotorgeräuschen vom „Historische S-Bahn e.V.“ aus Erkner eingesetzt werden, mögen weiterhin für leuchtende Augen bei all ihren Fahrgästen sorgen – abseits aller Elektronik und Digitalisierung. Und das weiße „S“ auf grünem Hintergrund bleibt bis auf weiteres das unverkennbare Symbol dieses Nahverkehrssystems.

Volker Emersleben



Teil 4: DB-Baureihe 704



Die Turmtriebwagen der Baureihe 704 haben eine bewegliche Arbeitsbühne und eine Kanzel für die Beobachtung des Prüfstromabnehmers und der Fahrleitung. Am 25. Juli 1979 arbeitet 704 004 an der Emslandstrecke in Papenburg. *Slg. Joachim Stender*

■ DB-Baureihe 704

Fünf Vierachser als schnelle Einsatzfahrzeuge

Nur fünf Exemplare der Baureihe 704 bezog die Deutsche Bundesbahn von Messerschmitt-Bölkow-Blohm. Sie zeichneten sich vor allem durch ihre höhere Höchstgeschwindigkeit aus, mit der sie besser im fließenden Verkehr auf Hauptstrecken eingesetzt werden konnten

Um ihre Oberleitungen instand zu halten, fuhr die Deutsche Bundesbahn viele Jahre mit ihren bewährten Regelturmtriebwagen der Baureihen 701 und 702 (siehe em 5/2024) sehr gut. Doch Anfang der 1970er-Jahre zeichnete sich ab, dass sie mit einer Höchstgeschwindigkeit von nur 90 km/h auf Hauptstrecken, auf denen die Geschwindigkeiten der Regelzüge ständig gestiegen waren, nicht mehr problemlos eingesetzt werden konnten.

Deshalb begab sich die DB auf die Suche nach einem schnelleren Nachfolger. Der Triebwagen sollte allein mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h unterwegs sein und mit angehängten Wagen noch 100 km/h erreichen können.

Auf Basis des 627

Noch während die Eckdaten festgelegt wurden, lieferte die Industrie die ersten einteiligen Triebwagen der Baureihe 627 an die Bundesbahn aus. Die Bahn nutzte die Gelegenheit und leitete daraus

Technische Daten Baureihe 704

Radsatzfolge	B'B'
Treibraddurchmesser	760 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Leistung	2x287 kW
Motorbauart	KHD: BF 12 L 413
Leistungsübertragung	hydraulisch
Länge über Puffer	23.400 mm
Achsstand	17.400 mm
Achsstand im Drehgestell	1.900 mm
Dienstmasse	53.000 kg
Erste Indienststellung	1977
Stückzahl	5

den neuen Turmtriebwagen ab. Der Auftrag ging an die Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH in Donauwörth, die Ende 1977 den ersten Turmtriebwagen an die DB lieferte. 1978 folgten vier weitere Fahrzeuge, sodass insgesamt fünf der als Baureihe 704 bezeichneten Vierachser gebaut wurden.

Jedes Drehgestell wurde durch einen unterflur aufgehängten KHD-Zwölfzylinder-Dieselmotor vom Typ BF 12 L 413 mit einer Leistung von 287 Kilowatt (kW) über ein Strömungsgetriebe und



In der Werkstatt ist Platz für Ausrüstung, Ersatzteile und Werkbank. Hinter der Leiter ist der Zylinder für die Hubbühne angeordnet

W. Mauser (2)



Der Führerraum entspricht dem der Baureihe 627, ist aber um Bedienelemente für die Sondereinrichtungen ergänzt



Der Aufenthaltsraum ist für acht Personen ausgelegt. Er ist mit Tisch, Sitzbank und Stühlen ausgestattet, außerdem gibt es eine komplett eingerichtete Küchenzeile

Bernd Matthei



Mit dem Prüfstromabnehmer vom Typ DBS 54 kann die Lage des Fahrdrachts erfasst werden (Anpressdruck zwischen 70 und 250 Newton). Die Leiter ermöglicht Arbeiten an hohen Bauteilen

Dr. B. Domagalski/Slg. Michael Dostal

Gelenkwellen angetrieben. 1986 wurde bei allen Wagen ein Ursprungsmotor durch die schadstoffärmere Ausführung des Typs F 12 I 413 BW ersetzt, der allerdings nur 204 kW leistete.

Dachkanzel zur Beobachtung

Ein Hilfs-Dieselmotor vom KHD-Typ Fv 1 L 210 D diente als Antrieb für den Generator, der die von den elektrischen Verbrauchern benötigte Energie zur Verfügung stellt. Der Motor war schalldämmend unter der Dachkanzel montiert, sodass sein Aufbau dem Beobachter des Stromabnehmers und der Fahrleitung als Podest diente.

Zwischen den beiden Endführerständen befand sich der Aufenthaltsraum mit einem abgetrennten Waschraum. Er bot Platz für acht Personen und war mit einer kleinen, aber komplett eingerichteten Küche ausgestattet. Im Waschraum gab es nur ein Waschbecken, aber keine Toilette.

Werkstatt mit Ladekran

Der Werkstatttraum mit seinen vierflügeligen Drehfalttüren auf jeder Wagenseite nimmt den größten Teil des Innenraums ein. Dort war ein nach rechts und links verschiebbarer Ladekran montiert und so ein Be- und Entladen nach beiden Seiten möglich.

Auf dem über seine gesamte Länge mit Gitterrosten ausgelegten Dach fanden ein Prüfstromabnehmer, eine hydraulisch ausfahrbare und elektrisch schwenkbare Arbeitsbühne sowie eine hydraulisch ausfahrbare und seitlich verschiebbare Steigleiter Platz. Im Notfall konnte die Arbeitsbühne auch manuell bewegt werden. Bei voll ausgefahrener Bühne und Leiter ließen sich noch Arbeiten in 18 Meter Höhe ausführen. Den Zugang zum Dach ermöglichte eine Luke in der Nähe der Kanzel. Über die Stationierung gibt es unterschiedliche Angaben. Quellen nennen

Saarbrücken, Mannheim, Mainz, Würzburg und Kassel als erste Einsatzstellen, andere bezeichnen Nürnberg, Karlsruhe, und Osnabrück als Heimat-Dienststelle. 1994 kamen alle Wagen zur Deutschen Bahn AG. Im Sommer 2013 waren sie zwar noch alle im Bestand der DB AG, waren aber von einer Hauptuntersuchung zurückgestellt und wurden nicht mehr eingesetzt. Inzwischen sind die vier Triebwagen aus dem Bestand gestrichen und verschrottet, sodass heute kein Exemplar dieser Baureihe mehr vorhanden ist.

Michael Dostal

Turmtriebwagen in Modell

Nicht mehr allzu lange müssen Modellbahner auf eine zeitgemäße Umsetzung der Baureihe 704 warten. Liliput hat die ersten N-Modelle (Artikelnummern 163240, -41) im April 2024 ausgeliefert. Die auf allen vier

Radsätzen angetriebenen H0-Modelle (133240, -41) des 704 002 und 004 mit Beschriftungen der Epochen IV bzw. V sind angekündigt. Die Arbeitsbühnen sind schwenk- und die Geländer umklappbar.

MM



Martin Menke

DB-Baureihe 249 (Siemens Vectron Dual Mode light)

Zweikraftlok für den Einzelwagenverkehr

Seit Mitte März 2024 setzt DB Cargo die ersten Fahrzeuge der neuen Baureihe 249 im Güterzugdienst ein. Bevorzugt finden sie in der Nahbereichsbedienug Verwendung. Ihr klarer Vorteil: Sie können sowohl unter Fahrdrabt mit E-Antrieb als auch mit Dieseltraktion bis in den Gleisanschluss agieren

Auf den ersten Blick sieht 249 001 aus wie eine gewöhnliche Vectron-Ellok von DB Cargo. Beim genaueren Hinsehen fallen Rangierergriffe und -tritte auf, außerdem ist sie für den Einsatz einer Rangierkupplung vorbereitet (Halle/Saale, 15. März 2024)

Jürgen Hörstel



Ein alltägliches Bild im Schienengüterverkehr: Eine Diesellok der Baureihe V 90 zieht einige Wagen aus einem Gleisanschluss in einen Bahnhof. Aufgrund der Tatsache, dass nur etwas mehr als 60 Prozent des deutschen Streckennetzes elektrifiziert sind, bleibt die „letzte Meile“ bis zum Kunden oft nur mit einem Verbrennungsmotor überwindbar. Dabei legen solche Nahbereichsbedienungen im Einzelwagenverkehr den bisweilen viele Kilometer langen Weg bis zum nächsten Knotenbahnhof häufig mit Dieselantrieb unter Oberleitung zurück. Alternativ wird umgespannt auf eine Ellok, doch das erfordert zusätzliches Personal, ein weiteres Fahrzeug und mehr Betriebsstoffe.

Leichte Schwester der Baureihe 248

Die neuen Vectron Dual Mode light von DB Cargo können jetzt beides: Die Zweikraftlokomotiven fahren sowohl mit Dieselmotor als auch elektrisch auf Strecken mit Oberleitung. Das ermöglicht mehr Flexibilität, von dem vor allem der Einzelwagenverkehr profitiert: Zeitaufwendiges Umspannen und Rangieren kann entfallen. Ob es nun um die Abholung von Güterwagen im Werksgelände oder um längere Distanzen geht – die neuen Maschinen können beides leisten, und das mit oder ohne Oberleitung.

Am 15. März 2024 stellte die Gütertöchter der Deutschen Bahn im Werk Halle (Saale) ihre neuen Zweikraftloks der Baureihe 249 der Öffentlichkeit vor. Dabei handelt es sich um abgespeckte Versionen des Vectron Dual Mode von Siemens Mobility, deshalb auch als Vectron Dual Mode light bezeichnet. Die Bo'Bo'-Maschinen sind für die spezifischen Anforderungen von DB Cargo konfiguriert. Konkret bedeutet das, dass sie etwas schwächer (E-Betrieb: max. 2.210 statt max. 2.400 kW; Dieselbetrieb: 926 statt 2.000 kW) motorisiert sowie einige Tonnen leichter (84 statt 90 Tonnen) sind als die her-



Siemens Mobility fertigt die Vectron Dual Mode light in seinem Werk in München-Allach

Siemens Mobility



Schon bei der Messe InnoTrans 2022 in Berlin zog die ausgestellte DB Cargo-Variante der Vectron Dual Mode light neugierige Blicke der Besucher auf sich

Florian Dürr

Werksneu unterwegs an den ersten Einsatzort: 249 003 überführt am 28. März 249 002 und 249 006 von Rheydt nach Kreuztal (Foto bei Mundersbach)

Florian Dürr



Technische Daten DB-Baureihe 249

Hersteller	Siemens Mobility
Spurweite	1.435 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Spannungssystem	15 kV / 16,7 Hz
Radsatzanordnung	Bo'Bo'
Traktionsleistung am Rad	E-Betrieb: max. 2.210 kW, Dieselbetrieb: max. 926 kW
Elektrische Bremskraft	150 kN
Anfahrzugkraft	300 kN
Tankvolumen	1.500 l
Gesamtmasse (max.)	84 t bei vollen Vorräten
Radsatzlast	21 t
Zugsicherung	PZB, für ETCS vorbereitet
Länge über Puffer	20.510 mm



Schulungsfahrt auf der Ruhr-Sieg-Strecke: Am 5. April 2024 übernehmen 249 002 und 249 006 in Altenhundem einen mit Stahlcoils beladenen Güterzug aus Hagen-Vorhalle und führen ihn bei Benolpe nach Kreuztal Gbf. Als Schiebelloks fungiert 151 053

Matthias Schmitt



Blick in den Führerstand einer 249 (Foto von der Messe InnoTrans 2022)

Jürgen Hörstel

kömmlichen Maschinen, die in Deutschland zu meist unter der Baureihennummer 248 mit Güterzügen durchs Land rollen. Außerdem haben die DB-Maschinen eine herabgesetzte Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (statt bis zu 160 km/h bei der Baureihe 248).

Ein weiterer Ausrüstungs-Unterschied zu den größeren, meist von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen wie etwa Captrain eingesetzten Schwestern besteht in der Ausrüstung der Maschinen mit Rangierkupplungen (Rk900), wie

man sie auch von anderen Rangierloks kennt. Das ermöglicht einen problemlosen Einsatz im Bereich der Zugbildung auf entsprechenden Knotenbahnhöfen. Die Radsatzlast von 21 Tonnen bietet dagegen Vorteile im Streckenbetrieb und ermöglicht auch Einsätze auf den meisten Nebenbahnen oder auf Gleisanschlüssen.

Keine reinen Streckenloks

Dass es sich bei der Baureihe 249 um keine reinen Streckenloks handelt, davon Zeugen auch die Griffe und Tritte für Rangierer. Die Maschi-

nen sind für den Betrieb mit Funkfernsteuerung ausgestattet, der am Fahrzeug durch eine zusätzliche Warnleuchte signalisiert wird. Der „Berner Raum“ (Bereich zwischen zwei sich berührenden Fahrzeugenden) kann ausgeleuchtet werden. Der Triebfahrzeugführer überwacht ihn zusätzlich mit einer Kamera.

Die DB betont in ihrer Öffentlichkeitsarbeit zu der neuen Lok das Thema Klimaschutz und will, so sagt es Sigrid Nikutta, Vorstand Güterverkehr der Deutschen Bahn und Vorstandsvorsitzende DB Cargo, mit „grünem Strom“ und HVO-Diesel eine nahezu CO₂-freie Lieferkette ohne Zwischenhalte anbieten. Tatsächlich kann die Lok aus hydriertem Pflanzenöl gewonnenes HVO 100 verbrennen, welches bereits an mehreren DB-Tankstellen verfügbar ist. Noch ist der Bio-Kraftstoff, den die DB aus dem Ausland exportieren muss, aber nicht flächendeckend verfügbar.

Erste Einsätze

Die ersten Loks setzte DB Cargo rund um Halle (Saale) in den Bundesländern Sachsen-Anhalt und Sachsen ein. Geschult werden auch Personal in anderen Einsatzstellen. So wurde zum Beispiel 249 005 am 19. Februar 2024 zu entsprechenden Schulungen im EZ 51621 nach Zwickau überführt. Am 25. März 2024 wurden unter anderem die Bedienungen von Oelsnitz (Vogtland) und Chemnitz mit den neuen Loks durchgeführt.

Die DB Cargo-Einsatzstelle Kreuztal bekam am 21. März 2024 die Lok 249 006 zugeteilt. Sie holte am 28. März die Schwestern 249 003 und 249 002 in Rheydt ab und überführte sie ebenfalls in den Knotenbahnhof im nördlichen Siegerland. Die Personalschulungen begannen



Erster kommerzieller Einsatz einer Vectron Dual Mode light in der DB Cargo-Version vor einem Güterzug: 249 001 und 249 005 führen am 19. März 2024 den EZ 51621 von Halle (Saale) nach Zwickau und passieren dabei den Bahnhof Regis-Breitungen

Felix Seraphin

hier am 5. April 2024. Nach Abschluss der Ausbildungen war – nach dem *em* vorliegenden Informationen – unter anderem ein Einsatz der neuen Maschinen im Dienst am sogenannten „Schütz-zug“ Kreuztal – Au (Sieg) – Altenkirchen – Selters (WW) angedacht. Dieser wird bislang mit Dieselloks bespannt. Zwischen Kreuztal und Au (Sieg) zieht eine DB-Lok der Baureihe 265 die Coilwagen unter Fahrdracht. Ab dort geht es über nicht elektrifizierte Strecken hinauf aus dem Siegtal bis Altenkirchen und über die Holzbachtalbahn bis Selters im Westerwald. Diese Leistung ist ein typisches Beispiel, wie die Baureihe 249 ihre Vorteile künftig effizient in Szene setzen kann.

Einen ersten Farbexot kann man auch schon in dem noch kleinen Bestand an Maschinen bei DB Cargo ausmachen: 249 001 erhielt zur Hälfte eine auffällige weinrote Beklebung. Spannend für Modelleisenbahner, die sich auch für Epoche

VI begeistern: Märklin/Trix hat angekündigt, die Maschine auf Basis des in *em* 3/2024 vorgestellten Modells zu fertigen. Es gab eine Vorbestellaktion bis 8. April 2024 (Märklin-Art.-Nr. 39293/ Trix-Art.-Nr. 25293; 429 Euro).

Bilanz und Ausblick

Insgesamt 150 Loks der Baureihe 249 hat die DB bei Siemens Mobility geordert. DB Cargo erhält davon 146 Loks, der DB Bahnbau Gruppe werden vier Lokomotiven dieses Typs zugeteilt. Zuvor konnte der Hersteller Siemens Mobility nach vorangegangener Ausschreibung einen Rahmenvertrag über bis zu 400 Fahrzeuge für sich gewinnen, der einem Investitionsvolumen von deutlich über einer Milliarde Euro entspricht. Die Produktion erfolgt im Siemens Mobility-Werk in München-Allach. Sie sollen innerhalb der kommenden drei Jahre in den Dienst gestellt werden.

Mit dem Einsatz der neuen Zweikraftloks hegt DB Cargo ernsthafte Hoffnungen auf Einsparungen: Jährlich rund zwölf Millionen Liter Kraftstoff weniger sollen künftig nötig sein, außerdem soll sich die CO₂-Bilanz zum Positiven verändern. Vor allem die geringeren Kosten sind dringend nötig, ist doch gerade der Einzelwagenverkehr ein extrem preisintensives Unternehmen.

In diesem Angebotssegment ersetzt die Baureihe 249 vor allem die Loks der Baureihe 294. Überhaupt gibt es bei der DB-Güterbahn, abgesehen von der Voith-Gravita (Baureihen 261 und 265) und einigen gemieteten Vossloh-Loks, kaum moderne Fahrzeuge. Mit der Beschaffung der neuen Zweikraftloks erneuert DB Cargo also auch seine Rangier- und Streckenloksflotte. Ob die Baureihe 249 die 294 schon in den kommenden Jahren vollständig ersetzen kann, wird die Zukunft zeigen.

Florian Dürr



www.modelleisenbahn.com

Eisenbahn-Treffpunkt

SCHWEICKHARDT

Eisenbahn-Treffpunkt

SCHWEICKHARDT

Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen

Tel.: (07151) 93 79 31

E-Mail: ets@modelleisenbahn

Röwa

DINGLER

EXKLUSIVE MODELLBAHNER

AUSVERKAUFT?

NICHT MEHR LIEFERBAR?

Nicht mit uns!

Finden Sie längst verloren geglaubte Schätze auf

<https://www.modelleisenbahn.com/second/>

Berliner  Bahnen

FULGUREX

Reisende Modelle

KLEINBAHN

HAMO

GRAHAM FARISH

Immer informiert unter:

www.modelleisenbahn.com

Bitte beachten Sie:
Bei Second Hand Artikel handelt es sich um Einzelstücke. Wir erhalten immer wieder neue Sammlungen. Aktuelle Angebote finden Sie auf unserer Homepage:

■ Hochwertige Reisezüge Leipzig –/Dresden – Nürnberg nach 1989

Feinstaub-Fernverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale

Über die Sachsen-Franken-Magistrale zwischen Dresden, Hof und Nürnberg fährt heute kein durchgehender Fernzug mehr. Doch das war einmal anders. Nach 1989 entstand schrittweise ein teils sehr attraktives Angebot mit Dieselfahrzeugen, dem allerdings kein langer Bestand beschert war





Sieht fast aus wie eine Schnellfahrstrecke: Mit enormem Mitteleinsatz ist die Sachsen-Franken-Magistrale vor der Jahrtausendwende ertüchtigt worden. Im Sommer 2001 überquert ein ICE TD der Baureihe 605 das Neubauviadukt Hetzdorf

Rainer Heinrich

Der Begriff Magistrale bezeichnet im Kontext von Eisenbahnen typischerweise eine bedeutende Hauptstrecke oder eine Hauptverbindung zwischen wichtigen Städten oder Regionen. Es handelt sich um eine stark frequentierte und strategisch wichtige Bahnstrecke, die häufig für den Fernverkehr genutzt wird und eine hohe Kapazität sowie eine gute Infrastruktur aufweist. Als Sachsen-Franken-Magistrale bezeichnet man in neuerer Zeit die fast 400 Kilometer lange Bahnstrecke Nürnberg – Dresden, nach anderen Definitionen auch die Strecken Dresden – Werdau (DW-Linie) und Leipzig – Hof (LH-Linie).

Bis 1989 war der Reisezugverkehr auf den genannten Bahnstrecken ausschließlich auf D-Züge und Personenzüge von Dresden und Leipzig nach Plauen (Vogtl) ausgerichtet, die in Reichenbach von Ellok auf Diesellok umgespannt werden mussten. Der grenzüberschreitende Fernverkehr über Gutenfürst und Hof, welcher seit 1954 bestand, lag im Dornröschenschlaf und beschränkte sich auf wenige Interzonenzüge zwischen Dresden und Stuttgart (D 468/469), Dresden und München (D 466/467) sowie auf den D 408/409 München – Rostock. Zusätzlich verkehrten noch zwei Transit-Zugpaare von München (D 308/309) und Stuttgart (D 1300/1301) nach Westberlin.

InterRegio im Zwei-Stunden-Takt

Nach der Wende und Wiedervereinigung stieg das Fernzugangebot stark an, der Winterfahrplan 1990/91 nennt zehn D-Zugpaare über Gutenfürst und Hof. Ab Mai 1992 trat bei der DR ein auf ei-

nem Zwei-Stunden-Takt beruhender Fahrplan in Kraft. Er galt für alle Reisezüge im Nahverkehr und Fernverkehr. Im Nahverkehr wurde Zwickau zum Betriebsmittelpunkt. Neu eingeführte Regional-Express-Züge (RE) bedienten die Sachsen-Franken-Magistrale von Zwickau nach Leipzig und von Zwickau nach Dresden, ergänzt durch Doppelstock-Wendzüge als Stadt-Express (SE) beziehungsweise Regional-Bahnen (RB). Die Fernzüge über die Sachsen-Franken-Magistrale der Verbindungen Leipzig – Hof – München und Dresden – Hof – Nürnberg, zunächst noch mit dem alten D-Zug-Wagenmaterial, wurden ab Jahresfahrplan 1992/93 schrittweise zu InterRegio umgewandelt. Ab dem 31. Mai 1993 folgte die Verknüpfung der über die Sachsen-Franken-Magistrale führenden zwei InterRegio-Linien, IR-Linien 25 (Oberstdorf – München – Hof – Leipzig – Berlin) und 27 (Karlsruhe – Nürnberg – Hof – Dresden). Der obere Bahnhof in Reichenbach wurde zum Umsteigepunkt und Lokwechselbahnhof. Über mehrere Jahre hinweg blieb der InterRegio-Fahrplan stabil und bot den Bahnkunden einen qualitativ hochwertigen Service in einem bis dahin noch nie dagewesenen Zwei-Stunden-Takt. Das Angebot an Fernverkehrszügen blieb bis 1999 weitgehend unverändert und hatte in jenen Jahren sein höchstes Niveau erreicht. Die Fahrzeit Dresden – Nürnberg betrug 5 Stunden 30 Minuten.

Bespannungen der IR-Züge

Das Bw Reichenbach bespannte ab Sommerfahrplan 1991 mit der Baureihe 132/232 diese Züge des Fernverkehrs auf dem nichtelektrifizierten Streckenabschnitt zwischen Reichen-

Ab Mitte der 1990er-Jahre ist der Fernverkehr zwischen Reichenbach und Nürnberg fest in der Hand der Baureihe 234. Am 13. August 1997 hat 234 526 mit IR 2562 Hof – Karlsruhe den 268 Meter langen Platten-tunnel zwischen Rupprechtstegen und Vorra verlassen Georg Wagner



Bis 1998 führen Elloks die Fernzüge über den elektrifizierten Streckenabschnitt von Dresden bis Reichenbach (Vogl) ob Bf. Am 12. August 1995 hat 155 116 einen InterRegio bei Oberreichenbach am Haken Jürgen Hörstel

Weil das Eisenbahn-Bundesamt der Baureihe 605 im Sommer 2003 die Betriebserlaubnis entzog, setzte die DB ersatzweise und vorübergehend die NeTec-Triebzüge der Baureihe 610 im Fernverkehr ein. Am 21. September 2003 verlässt 610 004 als IC Zwickau Hbf Rainer Heinrich (2)



bach und Nürnberg bzw. Regensburg. Diese Leistungen wurden im Komplex mit der Baureihe 218 der Deutschen Bundesbahn gefahren. In Winterfahrplanabschnitten mussten die acht Wagen der InterRegio mit zwei Loks der Baureihe 218 bespannt werden, weil die

Leistung einer Maschine (2.500 PS, abzüglich Leistungsbedarf für den Heizgenerator von etwa 450 PS) dieser stärksten Diesellok-Baureihe der DB nicht für Traktion und Heizung ausreichte. Bei acht Wagen erreichte die Baureihe 218 ihre obere Leistungsgrenze. Vereinfacht ausgedrückt bedeutete diese Doppeltraktion: eine 218 schleppte, die zweite heizte.

Ein Ende dieses unwirtschaftlichen Fahrzeug-einsatzes kam erst mit der Umbeheimatung einiger Loks der Baureihe 234 ins Vogtland. Im Mai 1995 erhielt der Betriebshof (Bh) Reichenbach aus Berlin und Cottbus 15 Loks der Baureihe 234 zugeteilt, die auf inzwischen elektrifizierten Strecken nach Berlin nicht mehr benötigt wurden. Diese Maschinen lösten nach nur vier Jahren die Baureihe 232 und die DB-Baureihe 218 im InterRegio-Verkehr nach Nürnberg und Regensburg ab. Mit dem Einsatz der Baureihe 234 konnte ein Fahrzeitgewinn von rund 20 Mi-



Dresden –/Leipzig – Hof – Marktredwitz – Nürnberg/– Regensburg: Fernzüge im Fahrplanjahr 1999*

Zugnummer	Laufweg	Verkehrs- tage	Bemerkungen
EC 50	Praha hl.n. – Marktredwitz – Nürnberg – Köln – Dortmund	tgl	So ab Mainz Hbf betrieblich als EC 1860
EC 51	Dortmund – Köln – Nürnberg – Marktredwitz – Praha hl.n.	tgl	
D 258	Praha hl.n. – Marktredwitz	tgl	
D 259	Marktredwitz – Liberec	tgl	
D 352	Praha hl.n. – Marktredwitz – Nürnberg – Köln – Amsterdam C.S.	tgl	ab 13. April bis 24. September 1999
D 353	Amsterdam C.S. – Köln – Nürnberg – Marktredwitz – Praha hl.n.		ab 14. April bis 25. September 1999
D 1660	Dresden – Riesa – Chemnitz – Hof – Nürnberg – Regensburg – München	Mo–Fr, So	Mo–Fr ab Regensburg Hbf
D 1665	München – Regensburg – Marktredwitz	Fr	
D 1666	Leipzig – Hof – Regensburg – München	So	
D 1667	München – Regensburg – Hof – Leipzig	Fr	
IR 2062	Dresden – Hof – Regensburg – München – Kempten	tgl	Sa bis München Hbf
IR 2063	Kempten – München – Regensburg – Hof – Dresden	tgl	So ab München Hbf
IR 2064 „Nebelhorn“	Dresden – Hof – Regensburg – München – Oberstdorf	tgl	Mo–Do München – Immenstadt betrieblich als IR 1764
IR 2065 „Nebelhorn“	Oberstdorf – München – Regensburg – Hof – Dresden	tgl	
IR 2066 „Göltzschtal“	Dresden – Hof – Regensburg – München – Oberstdorf	tgl	
IR 2067 „Göltzschtal“	Oberstdorf – München – Regensburg – Hof – Dresden	tgl	
IR 2068	Hof – Regensburg – München – Oberstdorf	tgl	
IR 2069	Oberstdorf – München – Regensburg – Hof	tgl	
IR 2160	Hof – Regensburg – München – Kempten	tgl	
IR 2161	Kempten – München – Regensburg – Hof	tgl	
IR 2162 „Alpsee“	Berlin Zoo – Leipzig – Hof – Regensburg – München – Oberstdorf	tgl	
IR 2163 „Alpsee“	Oberstdorf – München – Regensburg – Hof – Leipzig – Berlin Zoo	tgl	
IR 2164	Hof – Regensburg – München – Oberstdorf	tgl	So ab Regensburg Hbf
IR 2165	Oberstdorf – München – Regensburg – Hof	tgl	Sa bis Regensburg Hbf
IR 2460	Dresden – Hof – Nürnberg	Mo–Fr, So	Mo–Fr bis Hof Hbf
IR 2461	Hof – Dresden	Mo–Sa	
IR 2560	Hof – Nürnberg – Stuttgart – Bruchsal – Karlsruhe	tgl	
IR 2561	Karlsruhe – Bruchsal – Stuttgart – Nürnberg – Hof	tgl	
IR 2562	Chemnitz – Hof – Nürnberg – Stuttgart – Bruchsal – Karlsruhe	tgl	So ab Nürnberg Hbf
IR 2563	Karlsruhe – Bruchsal – Stuttgart – Nürnberg – Hof – Chemnitz	tgl	Sa bis Nürnberg Hbf
IR 2660	Dresden – Hof – Nürnberg – Stuttgart	tgl	Mo–Sa bis Nürnberg Hbf
IR 2661	Nürnberg – Hof – Dresden	tgl	
IR 2662	Hof – Nürnberg – Stuttgart – Bruchsal – Karlsruhe	tgl	Sa bis Stuttgart Hbf
IR 2663	Karlsruhe – Bruchsal – Stuttgart – Nürnberg – Hof	tgl	So ab Nürnberg Hbf
IR 2664	Dresden – Hof – Nürnberg – Stuttgart – Bruchsal – Karlsruhe	tgl	
IR 2665	Karlsruhe – Bruchsal – Stuttgart – Nürnberg – Hof – Dresden	tgl	
IR 2666	Hof – Nürnberg – Stuttgart – Bruchsal – Karlsruhe	tgl	
IR 2667	Karlsruhe – Bruchsal – Stuttgart – Nürnberg – Hof	tgl	
IR 2668 „Vogtland“	Dresden – Hof – Nürnberg – Stuttgart – Bruchsal – Karlsruhe	tgl	
IR 2669 „Vogtland“	Karlsruhe – Bruchsal – Stuttgart – Nürnberg – Hof – Dresden	tgl	

*30. Mai 1999 – 27. Mai 2000; Quellen: Datenbank Fernverkehr (fernbahn.de), Kursbücher der DB AG

nuten erreicht werden, zumal in Richtung Nürnberg schon 160 km/h Streckenhöchstgeschwindigkeit möglich waren.

Umbruch im Jahr 1998

Die Aufteilung des Lokomotivparks auf die Geschäftsbereiche (GB) führte zum Fahrplanwechsel im Mai 1998 zu einer bedeutenden Bespannungsänderung auf der Sachsen-Franken-Magistrale. Ab 24. Mai 1998 wurden die InterRegio-Züge der Relationen Nürnberg –/–

Regensburg – Hof – Dresden/– Leipzig auf dem gesamten Laufweg von über 400 Kilometern von Diesellokomotiven der Baureihe 234 bespannt. Bisher hatten diese Züge in Reichenbach einen Aufenthalt zum Lokwechsel und wurden auf dem Abschnitt von und nach Dresden beziehungsweise nach Leipzig von Maschinen der Baureihen 143 und 155 befördert. Die Bestrebungen des GB Fernverkehr, möglichst eigene Fahrzeuge vor seinen Produkten (IR) einzusetzen, war auf der Franken-Sachsen-Magistrale nicht möglich. Die eigentlich hierfür geeignete Baureihe 112 (Lokomotive des GB Fernverkehr) war damals nicht verfügbar. Damit

fuhren die 234 zwischen Dresden und Reichenbach 150 Kilometer beziehungsweise zwischen Reichenbach und Leipzig 95 Kilometer unter Fahrdraht. Auch wurde durch den Wegfall des Lokwechsels in Reichenbach die zeitaufwendige Bremsprüfung (in der Bremsstellung R+Mg) eingespart. Ab dem Sommerfahrplan 1998 wurde die Fahrt mit einem von der Baureihe 234 gezo-



Ebenfalls nur von kurzer Dauer blieb der Einsatz der Neigetechnik-Triebzüge der Baureihe 6124 im Fernverkehr. Der im lichtgrau-verkehrsroten Fernverkehrsdesign gehaltene 612 492 rollt im Juni 2004 als IC durch Chemnitz

Rainer Heinrich

Als Sachsen-Franken-Magistrale bezeichnet man in neuerer Zeit die fast 400 Kilometer lange Bahnstrecke Nürnberg – Dresden. ICE-Züge fuhren nach Eröffnung der Schlömerner Kurve bei Neuenmarkt-Wirsberg zwei Jahre lang auch über Bayreuth

Archiv GM



genen InterRegio-Zug auf der anspruchsvollen Rampenstrecke zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz zu einem aufregenden Erlebnis für Liebhaber der markanten Großdieselloks.

Der Durchlauf der Baureihe 234 vor den InterRegio-Zügen zwischen Dresden, Nürnberg und Regensburg führte zwangsläufig zu einer Erhöhung des 234-Bedarfes in Reichenbach. Das war möglich, weil zu Beginn des Sommerfahrplans 1998 der Bh Berlin-Pankow seinen 234-Bestand auflöste und seine 13 Maschinen nach Görlitz und Reichenbach abgab. Reichenbach erhielt sieben 234, alle ohne Zeitmultiplexe Wendezugsteuerung (ZWS) (234 075, 235, 399, 548, 555, 565, 630), die sämtlich am 22. Mai 1998 eintrafen. Damit erhöhte sich der Reichenbacher 234-Bestand auf 22 Maschinen. Unter den Neuankömmlingen befanden sich auch vier remotorisierte Loks, die versuchsweise mit Caterpillar (234 565, 234 548) bzw. Krupp-MaK-Motoren (234 555, 234 630) ausgerüstet waren.

IR-Ausdünnung

Als der Diesellokeinsatz auf der Sachsen-Franken-Magistrale Ende der 90er-Jahre seinen Höhepunkt erreicht hatte, wurde der IR-Verkehr

Bestand am 1. Juni 1995

Baureihe 234 beim Bh Reichenbach

234 016, 072, 161, 170, 251, 311, 344, 423, 504, 526, 538, 582, 606, 608, 641

Haupteinsatzgebiet: Laufplan 68 (10 Lokomotiven, durchschnittlich 732 Lauf-km/Tag), Bespannung aller 16 InterRegio-Züge von Reichenbach über Hof nach Regensburg (252 km) und Nürnberg (240 km)



schrittweise ausgedünnt.

Zum 28. Mai 2000 wurde er schließlich ganz eingestellt, weil die IR-Wagen für den Expo-Verkehr nach Hannover gebraucht wurden. Der Leipziger Ast verlor am 9. Juni 2001 das noch verbliebene IR-Paar von Berlin über Leipzig und Hof nach Oberstdorf und ist seitdem ohne Fernverkehr. Es folgte für ein Jahr wieder die D-Zug-Linie Nürnberg – Dresden mit alten Schnellzugwagen aus den 70er-Jahren, weil der eigentlich für diese Linie geplante ICE TD (DB-Baureihe 605) zwischen Nürnberg und Dresden noch nicht einsatzbereit war.

Anders im Geschäftsbereich Nahverkehr. Hier kam es mit Fahrplanwechsel Ende Mai 2000 zur Neueinführung der IRE-Linie Zwickau – Hof, auf der erstmalig bundesweit die neuen Dieseltriebwagen (VT) der Baureihe 612 mit Neigetechnik und 160 km/h verkehrten. Das war zugleich der Beginn des bogenschnellen Triebwageneinsatzes auf einer Teilstrecke der Sachsen-Franken-Magistrale, welcher erst im Dezember 2014 endete. Auf Fränkischer Seite verkehrte schon seit 1992 sein Vorgänger, der Neigetechnik-Triebzug der Baureihe 610 planmäßig zwischen Hof und Nürnberg mit 160 km/h.

Der ICE TD kommt

Im Fernverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale begann zum Sommerfahrplan am 10. Juni 2001 der Einsatz der ICE TD Triebzüge der Baureihe 605, den damals modernsten Fahrzeugen der DB AG. Täglich verkehrten auf der ICE-Linie 17 acht Zugpaare zwischen Dresden und Nürnberg, sechs davon über Bayreuth. Die Fahrzeit betrug vier Stunden und 33 Minuten und unterbot damit jene der lokbespannten Vorgängerzüge um eine Stunde. Die anfänglichen Schwierigkeiten mit der Neigetechniksteuerung und

Nachbesserung an der Antriebsanlage waren im März 2002 weitgehend gelöst und die Fahrzeuge funktionierten zuverlässig. Die ICE-Linie 17 entwickelte sich mit 95 Prozent Ankunftspunktlichkeit zu einer der pünktlichsten im Fernverkehr der DB AG.

Doch die Freude währte nur kurze Zeit. Infolge der Schäden an den Gleisanlagen durch ein massives Hochwasser im Raum Dresden verkehrten die ICE TD ab 12. August 2002 nur noch von Nürnberg bis Chemnitz. Am 2. Dezember 2002 leitete die Entgleisung des ICE 1739 bei der Durchfahrt im Bahnhof Gutenfürst infolge eines Achsbruchs das Ende des ICE-Zeitalters auf der Sachsen-Franken-Magistrale ein. Notfahrpläne mit lokbespannten Ersatzzügen und der Baureihe 612 überbrückten den Ausfall der ICE TD-Garnituren. Am 24. Juli 2003 entzog das Eisenbahn-Bundesamt der Baureihe 605 die Betriebserlaubnis. Alle 19 Einheiten wurden vorläufig abgestellt und kamen erst Jahre später wieder zum Einsatz.

Nahverkehrstriebzüge im Fernverkehr

Jetzt durften die Fahrgäste des Fernverkehrs zwischen Chemnitz und Nürnberg die Nürnberger Nahverkehrstriebzüge der Baureihe 610 im Fernverkehr testen. Immerhin: Ab dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 waren die Unwetterschäden an den Gleisanlagen im Raum Dresden behoben und die Züge fuhren wieder durchgehend bis Dresden. 17 im IC-Farbschema lackierte Triebzüge der Baureihe 612.4 sollten den Verkehr auf der nunmehr als IC-Linie 65 bezeichneten Strecke Dresden – Nürnberg dauerhaft übernehmen. Die Fahrzeit be-

» Eine schadhafte Radsatzwelle setzte einen Schlusstrich unter den IC-Einsatz der 612.4

trug vier Stunden und 20 Minuten. Doch auch der zweite Versuch des GB-Fernverkehrs (ab 1999 Reise- und Touristik AG, kurz R&T, ab 2003 DB Fernverkehr), den Fernverkehr auf der Franken-Sachsen-Magistrale mit Triebwagen zu betreiben, ging daneben: Am 10. August 2004 wurde im Werk Hof an einem Triebwagen der Baureihe 612.4 eine schadhafte Radsatzwelle entdeckt, was zur Abstellung aller Fahrzeuge führte. Als Ersatz kamen wieder lokbespannte Ersatzzüge zum Einsatz, die mit Dieselloks der Baureihe 232 des Bh Nürnberg bespannt waren.

Ab dem 12. Dezember 2004 wurde auf der IC-Linie 65 Dresden – Nürnberg das Zugangebot halbiert und der Vier-Stunden-Takt eingeführt. Für zwei Jahre verkehrten die IC-Züge letztmalig als Wagenzug über die Sachsen-Franken-Magistrale. In Reichenbach war Traktionswechsel. Die Fahrzeit war wieder auf fünf Stunden und 15 Mi-

Modellbahngerechter Fernverkehr



Die in IC-Lackierung auf der Sachsen-Franken-Magistrale eingesetzten 612.4 hat Piko als HO-Modell herausgebracht (Art.-Nr. 52001/-201)

Vor allem für HO-Modellbahner ist der Feinstaub-Fernverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale eine spannende Inspiration. Speziell für Betreiber von eher kompakten Anlagen und solchen, die keine Oberleitung über ihren Gleisen installieren möchten, lassen sich zahlreiche Anregungen ableiten.

Ein Beispiel dafür ist der ICE-Verkehr auf der Linie Dresden – Nürnberg. DB Fernverkehr setzte hier die ICE TD-Triebzüge ein, die inzwischen – bis auf einzelne Ausnahmen, die als Messzug eingesetzt werden – längst abgestellt und verschrottet sind. Unter den Artikelnummern 63030/-1 hatte Roco einst den DB AG-Triebzug 605 019 im Sortiment, den es später auch in einer Ausführung als Triebzug der DSB gab. Er lässt sich mit Blick auf seinen Einsatz auf der elektrifizierten Teilstrecke Dresden – Reichenbach (Vogtl) ob Bf natürlich auch vorbildgerecht auf zweigleisigen, elektrifizierten HO-Hauptbahnen einsetzen.

Paradezug der Sachsen-Franken-Magistrale in HO: Unter den Artikelnummern 63030/-1 hatte Roco einst den DB AG-Triebzug 605 019-9 im Sortiment, den es später auch in einer Ausführung als Triebzug der DSB gab Werk (3)

Nicht minder spannend ist die über einige Jahre praktizierte Bespannung der IR-Züge mit der Baureihe 155 – einer Lok, die in späteren Jahren überwiegend mit ihrem Einsatz im Güterverkehr assoziiert wurde. Dabei waren Einsätze vor Schnellzügen in ihren ersten Einsatzjahren vor allem im „Sächsischen Dreieck“ nicht unüblich.

Schließlich sei noch auf die in lichtergrün-verkehrsroten IC-Farben lackierten 612.4 hingewiesen, die als Ersatz für die ICE TD ab Ende 2003 hier unterwegs waren. Piko führt die Fahrzeuge sowohl in dieser als auch in der verkehrsroten Regio-Lackierung im Sortiment (Art.-Nr. 52002/-202, 52001/-201 und 59230/-430). In der IC-Lackierung waren die Fahrzeuge später auch andernorts anzutreffen, belegt sind etwa Einsätze im Sauerlandnetz bis nach Winterberg. FD



nuten angewachsen. Zunächst wurde dort von Maschinen der Baureihe 232 auf Elloks der Baureihe 145 umgespannt. Doch DB Fernverkehr war mit der Zuverlässigkeit der von Railion angemieteten Ex-DR-Maschinen nicht zufrieden und entschloss sich zum Einsatz von 218-Doppeltraktionen ab Fahrplanwechsel 2005/2006. Zwischen Reichenbach, Chemnitz und Dresden waren die Züge nun von Elloks der Baureihen 101 und 120 bespannt. Nur der freitags verkehrende IC 1969 war auf dem gesamten Laufweg von München nach Dresden durchgehend mit zwei 218 bespannt und stellte damit den seinerzeit längsten (589 km) diesellokbespannten Reisezuglauf der DB dar.

Ende 2006 endete das über Jahre währende Drama um den Fernverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale. Am 9. Dezember des Jahres stellte DB Fernverkehr den Betrieb der IC-Linie 61 Dresden – Nürnberg endgültig ein.

Der „Franken-Sachsen-Express“

Das letzte Kapitel des umsteigefreien Reiseverkehrs zwischen Nürnberg und Dresden begann im

Dezember 2006 wieder mit dem Einsatz der Baureihe 612, jetzt im Auftrag von DB Fernverkehr als eigenwirtschaftliche Linie, die nun als „Franken-Sachsen-Express“ verkehrten und zum Nahverkehrstarif benutzt werden konnten. Der dritte Versuch, die Strecke Nürnberg – Dresden mit bogenschnellen Triebwagen zu betreiben, wurde, abgesehen von zeitweisen Mängeln mit der Neigetechnik in den Jahren 2009 bis 2011, zum Erfolgsmodell. Täglich fuhren bis zu 13 Zugpaare als IRE im Stundentakt auf direktem Weg zwischen Nürnberg und Dresden. Mit vier Stunden und 19 Minuten waren es nicht nur die schnellsten Züge, die je auf der Strecke fuhren, es war auch das dichteste Zugangebot, das hier je bestand. Im ersten Jahr nutzten nach DB-Angaben 1,4 Millionen Reisende den „Franken-Sachsen-Express“.

Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Reichenbach und Hof und der Fertigstellung des Leipziger City-Tunnel im Dezember 2013 sollte sich der Verkehr von Dresden und Leipzig nach Hof grundlegend ändern. Auf der Stammstrecke Dresden – Hof – Nürnberg sollte der „Franken-Sachsen-Express“ nach dem Wil-

Plauen (Vogtl) ob Bf



Der ICE TD wurde auch für den Einsatz auf der Sachsen-Franken-Magistrale entwickelt. 2001 erreicht ein solcher Triebzug der Baureihe 605 Plauen (Vogtl) ob Bf



2006 fuhren wieder lokbespannte Fernverkehrszüge mit umlackierten IR-Wagen zu IC-Preisen über die Sachsen-Franken-Magistrale. In Hof Hbf begegnet ein mit zwei 218 bespannter IC am 7. Mai 2006 Triebzügen der Baureihe 612. Sie werden die weißen Züge auf der Relation Nürnberg – Dresden ein halbes Jahr später ablösen

Rainer Heinrich (2)

len der DB eingestellt werden, wurde aber nach Protesten für ein Jahr, ausgedünnt zum Zwei-Stunden-Takt, mit der Baureihe 612 weitergeführt. Auf der LH-Linie entfiel die seit 1996 bestehende RE-Linie 16 Leipzig – Werdau – Plauen – Hof mit 612. Etabliert wurde stattdessen eine Umsteigeverbindung in Werdau, wo man von der neuen S-Bahn-Linie S5x aus Leipzig auf Nahverkehrstriebwagen der Vogtlandbahn (Linie VLE 16 Werdau – Plauen – Hof) wechselte.

Bis 2013 wurde der Abschnitt von Bahnhof Reichenbach (Vogtl) ob Bf bis Hof elektrifiziert. Das endgültige „Aus“ der umsteigefreien Triebzugverbindung des „Franken-Sachsen-Express“ zwischen Nürnberg und Dresden folgte ein Jahr später, zum 13. Dezember 2014. Für drei Jahre wurde die nun auf 225 Kilometer Länge elektrifizierte Strecke Dresden – Hof im Stundentakt mit Doppelstock-Wendezügen und der Baureihe 143 bedient.

20 Minuten längere Fahrzeiten und Umsteigen in Hof wurden für den Bahnreisenden wieder Alltag.

Die letzte große Änderung folgte zum Fahrplanwechsel am 12. Juni 2016. Mit der Übernahme des gesamten Reiseverkehrs auf der Sachsen-Franken-Magistrale durch die Mitteldeutsche Regio Bahn (MRB) hielten Coradia Continental-Triebzüge (Baureihe 1440) Einzug. Wegen technischer Probleme mit den neuen Fahrzeugen kam es vom 6. Dezember 2016 bis 6. Februar 2017 zu einem Ersatzverkehr mit lokbespannten Zügen zwischen Dresden und Hof. Dabei kamen Schnellzugwagen und Lokomotiven der PRESS zum Einsatz.

Beliebte Verbindung etabliert sich nicht

Eine Serie von Pannen, ständig wechselnden Angeboten und Fahrwege haben die Chance zunichte

gemacht, eine beliebte Zugverbindung zwischen den Großstädten Dresden und Nürnberg bzw. Leipzig über die Sachsen-Franken-Magistrale dauerhaft zu etablieren. Der geleistete Aufwand steht in einem Missverhältnis zum Nutzen. Die überregionale Schienenverbindung zwischen Sachsen und Bayern wurde für über eine Milliarde Euro ausgebaut und für Neigetechnik hergerichtet. Das Projekt galt als Paradebeispiel für den Ausbau der Verkehrsverbindungen in den „neuen“ Bundesländern. In den großen Bahnhöfen gibt es ICE-taugliche Bahnsteige, doch Fernverkehr gibt es nicht mehr. Die „Magistrale“ ist, was den Reisezugverkehr betrifft, heute nicht mehr als eine Nahverkehrsstrecke von fast 400 Kilometern Länge. Auch die schon 1992 geforderte und 2013 fertiggestellte Elektrifizierung des Abschnitts Reichenbach – Hof trägt nicht zur Verbesserung der Verkehrsbeziehung bei, solange noch auf bayerischer Seite die Lücke zwischen Hof und Nürnberg besteht.

» Einst ein Musterbeispiel, ist die Sachsen-Franken-Magistrale heute ein Opfer der Bahnreform

Der Niedergang des Fernverkehrs auf der Sachsen-Franken-Magistrale ist eine tragische Folge der Bahnreform. Die Trennung in steuerfinanzierten Nahverkehr und eigenwirtschaftlichen Fernverkehr torpedierte die Vision einer leistungsfähigen und überregionalen Schienenverbindung zwischen Mittelfranken und Sachsen.

Der Begriff Sachsen-Franken-Magistrale, so schön er klingen mag, stammt aus der Zeit einer Eisenbahn, die es nicht mehr gibt. Parallel zum Ausbau der Strecke erfolgte der sechsspurige Ausbau der Autobahn A 4 zwischen Dresden und Chemnitz und der A 72 zwischen Chemnitz und Hof zur A 9 nach Nürnberg. Mit den Fahrzeiten der gummiereiften Konkurrenz zwischen den Großstädten Dresden und Nürnberg können die Züge auf der Strecke Dresden – Hof – Nürnberg heute nicht mehr konkurrieren. Rainer Heinrich

Lesetipp

Mehr zur Strecke Dresden–Hof finden Sie im MEB Extra Nr. 7, dass Sie hier für 11,99 Euro digital herunterladen können: <https://bc-production.pressmatrix.com/de/profiles/6c4e62e43696/editions/25ee6b2576eaf041dfcb> oder direkt über nebenstehenden QR-Code:





■ Der besondere Zug

Zweitklassig durch die Alpenrepublik

In Österreich gibt es IC-Verbindungen zwischen den großen Städten im Land. Doch Wagenmangel sorgt inzwischen immer häufiger für mehr oder weniger kuriose Zugkompositionen. Der IC 515 zeigte sich zuletzt als „Buckelzug“

Es geht auf und ab. Das gilt mit Blick auf den IC 515 in zweierlei Hinsicht: Der Zuglauf verlässt Innsbruck um 8:21 Uhr und fährt hinauf bis auf weit über 950 Meter Seehöhe bei Hochfilzen, dann wieder hinab an die Salzach nach Bischofshofen (544 m), durchs Ennstal und über den Schoberpass (fast 850 m) nach Graz Hbf (364 m), das um 14:14 Uhr erreicht wird. Auf und ab geht's aber auch mit Blick auf die Zugkomposition: Planmäßig sollte der von einer 1144 gezogene Zug aus fünf bis zu 200 km/h-schnellen ÖBB-Eurofima-Schnellzugwagen 1. und 2. Klasse bestehen, ergänzt durch einen Steuerwagen.

ÖBB erleiden Wagenmangel

Da die ÖBB mit Ausnahme der Railjets keine Fernverkehrs-Steuerwagen zur Verfügung haben, setzen sie schon seit Langem Bmpz-s 80-73 in diesen Diensten ein. Diese aus der Gattung der Inlandsreisezugwagen – wegen ihres Außendesigns auch „CityShuttle-Wagen“ genannt – stammenden Fahrzeuge sind eigentlich für den Nahverkehr konzipiert. Äußerlich fallen sie

wegen ihres im Vergleich zu den Eurofima-Wagen flacheren Profils sofort ins Auge. Und mit zu öffnenden Übersetzfenstern erlauben sie Reisenden auch, noch mal ein ganz anderes Fahrgefühl zu erleben. Mitfahrt also unbedingt empfehlenswert!

Gelegenheiten dazu gibt es viele. Zuletzt nahm die Zahl der CityShuttle-Wagen in den inneralpinen IC-Verbindungen in Österreich immer mehr zu. Der Grund dafür ist Wagenmangel, die ÖBB bezeichnen es offiziell etwas eleganter als „eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit“. Dieser ist zurückzuführen auf eingeschränkte Werkstatt- und Personalkapazitäten, Probleme bei der Auslieferung moderner Neufahrzeuge und den Verkauf einer höheren zweistelligen Zahl an Fernverkehrswagen nach Tschechien.

So ist der IC 515 bisweilen rein zweitklassig unterwegs, Reisende mit einer Reservierung werden gebeten, sich an das Zugteam zu wenden. Äußerlich entsteht mit den zwischen den Eurofima-Wagen eingereihten CityShuttle-Wagen der Eindruck eines „Buckelzuges“, der durch die

Alpenrepublik fährt. Mit der Inbetriebnahme der neuen Railjet-Garnituren soll sich die Lage in Österreich etwas entspannt haben, sodass die „Buckelzüge“ vielleicht bald wieder der Vergangenheit angehören könnten

H0-Nachbildung fällt leicht

Für H0-Modellbahner, die den IC 515 nachbilden möchten, gestaltet sich die Aufgabe besonders einfach. Die ÖBB-Reihe 1144 gibt es unter anderem von Piko (51626) und Roco (73547) im Valoušek-Design der Epoche VI. Eurofima-Schnellzugwagen der 2. Klasse gibt's von Roco (54164), Piko (57613) und werkseitig vergriffen von Märklin (42728). Inlandsreisezugwagen Bmpz-I gibt's ebenfalls von Roco (64798), im Sortiment sich auch ein passender Steuerwagen (64797). Unter der Artikelnummer 74047 ist zudem ein vierteiliges Zugset „IC 515 Hahnenkamm“ als Neuauflage für das dritte Quartal 2024 angekündigt, das allerdings abweichend zu unserem besonderen Zug aus drei Modularwagen-Bmpz und einem Bmpz-s besteht.

Peter Bötsch/FD



Arnold-N-Modelle einer elektrischen Überlandstraßenbahn aus Trieb- und Beiwagen als ET 4/B 103 in Rot/Beige der Salzburger Verkehrsbetriebe sowie als ET 184 02/EB 184 11 in Grün/Beige der einstigen Linie nach Berchtesgaden Oliver Strüber

■ Das Arnold-N-Modell des ET 184 02 und sein Vorbild

Klein und unsterblich sowie in Nenngröße N universell nutzbar

Mit dem 1:160-Modell des ET 184 02 hat Arnold schon in den 1970er-Jahren bewiesen, dass auch kleine Fahrzeuge in Nenngröße N realisiert werden können. Das Vorbild – nur rund zehn Meter lang und schon 1907 für die Bayerischen Staatsbahnen gebaut – blickt als attraktives Museumsfahrzeug einer gesicherten Zukunft entgegen

Zwischen 1907 und 1909 beschaffte die Königlich Bayerische Staatsbahn (K.Bay. Sts.B.) für den Betrieb auf den Lokalbahn-Strecken Berchtesgaden – Hangender Stein und Berchtesgaden – Königssee von MAN neun elektrische Triebwagen für 1.000-Volt-Gleichstrombetrieb. Optisch und technisch angelehnt waren diese an die damals üblichen Fahrzeuge für Überlandstraßenbahnen, wie sie zur gleichen Zeit beispielsweise auch die nur wenige Kilometer entfernte Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft (SETG) für deren Strecken von Salzburg nach St. Leonhard und Lamprechtshausen beschaffte. Bei der

Zum Vergleich der ET 20.101 (vormals ET 184 02) am 26. Juli 1977 in Peuerbach

DGEG-Archiv



K.Bay.Sts.B. erhielten die zweiachsigen Neuzugänge die Bauartbezeichnung MBCL (M=Motorwagen, B=2. Klasse, C=3. Klasse, L=Lokalbahn) und die Betriebsnummern 101 bis 109.

Urtümliche Vorlage fürs N-Modell

Straßenbahnen spielten in den 1970er-Jahren auf Modellbahnanlagen eine eher untergeordnete Rolle – im N-Maßstab ganz besonders. Nur Brawa war hier mit seiner minilife-Garnitur nach

OEG-Vorbild vertreten. Ansonsten nahmen sich nur vereinzelt Kleinserienhersteller dieser Thematik an. Eigentlich zu Unrecht, scheint man sich im Hause Arnold in jenen Jahren gedacht zu haben, bot doch gerade eine Überlandstraßenbahn in Modell viele Optionen: Neben dem Vorteil enger Gleisradien ließ sie sich auch auf oder neben einer Straße gut durch innerstädtisches Umfeld führen. Und da man sich beim damals in Nürnberg ansässigen Modellbahnhersteller und



Im Schuppen des Lokalbahnhs Berchtesgaden traf der Fotograf Hermann Maey 1934 auf die Fahrzeuge eT 1482 (ET 184 02) und eT 1488 (ET 184 08); links im Freien stehen zwei Züge der Salzburger Linie, die fast baugleiche Triebwagen einsetzen

Slg. Oliver Strüber

N-Bahn-Pionier auch ungewöhnlichen Vorbildern gegenüber aufgeschlossen zeigte, könnte eine solche Überlandstraßenbahn doch sehr gut auf Arnolds N-Normalspurgleis verkehren und das hauseigene Angebot um eine besondere Facette bereichern.

Zur Nürnberger Spielwarenmesse 1976 waren die ersten schon weitgehend fertigen Handmuster auf dem dortigen Arnold-Stand zu begutachten. Passend zum 70-jährigen Firmenbestehen hatte sich Arnold neben anderen interessanten Neuheiten auch einen fast ebenso alten Schienenklassiker als Vorbild für seine neue Überlandstraßenbahn ausgesucht: den ET 4 der Städtischen Verkehrsbetriebe Salzburg (SVB), dem seit 1948 aktiven Nachfolger der SETG. 1909 von der MAN in Nürnberg gebaut, gehörte der ET 4 zu den insgesamt 23 Trieb- und 27 Beiwagen dieser Bauart. Auch zum damaligen Zeitpunkt stand er bei den SVB auf der Strecke Salzburg – Lamprechtshausen regelmäßig im Einsatz. In klassischer Farbgebung Rot/Beige machte der unter Artikelnummer 2960 angebotene kleine Triebwagen mit seinen zurückversetzten Einstiegen und den Schneeräumern an den Fronten auch als Modell eine gute Figur. Entsprechend pries ihn der 1976er-Arnold-Katalog an: „Kein Zweifel – diese Ü-Strab findet zahlreiche Freunde. Arnold wird sie weiter ausbauen. Die Beiwagen sind schon in Vorbereitung.“ Bereits 1977 bereicherte der dort avisierte rot/beigefarbene „Ü-Strab-Beiwagen“ B 103 das Arnold-Sortiment (2972).

Tram in Staatsbahn-Diensten

In den frühen Jahren des 20. Jahrhunderts bildeten die normalspurigen Gleichstrom-Lokalbahnen von Salzburg und Berchtesgaden über die bayerisch/österreichische Grenze hinweg ein

Technische Daten zum ET 184

Achsfolge	Bo
Länge über Puffer	10.250 m
Raddurchmesser	850 mm
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Fahrspannung	1.000 V=
Leistung	88 kW
Dienstmasse	17,2 t
mittlere Achslast	10,5 t
Sitzplätze	32

Arnolds N-Modelle ET 4 und ET 184 02 wurden im Katalog 1978/79 nicht nur als Produkte beworben, sondern auch in Beispieleinsätzen auf Anlagen präsentiert

Werk/Slg. Oliver Strüber



zusammenhängendes Netz an Überlandstraßenbahnen – kein Wunder, dass man sich bei der Fahrzeugbeschaffung auf einen einheitlichen, eben den hier gezeigten Typ verständigte. Und genau das bot Arnold weitere Optionen, waren doch die Berchtesgadener Triebwagen abweichend zu ihren Salzburger Kollegen in Grün/Beige lackiert – ein willkommener weiterer Farbtupfer, den Arnold 1978 aufgriff und als ET 184 02 (2963) bzw. EB 184 11 (2973) in 1:160 umsetzte. Für 85,00 bzw. 19,95 DM waren sie in den ersten Jahren zu haben.

Der Berchtesgadener Wagen 102, das direkte Vorbild des neuen Arnold-Modells, wurde 1925 nach dem Zusammenschluss der bisherigen Länderbahnen zur neuen Deutschen Reichsbahn vom bisherigen „MBCL 102“ in „München 102“ umgezeichnet. Schon zuvor hatte der Triebwagen normale Puffer und Kupplungen erhalten, die die ursprünglichen Mittelpuffer ersetzten. Nach einer zwischenzeitlichen Umzeichnung in „eT 1482 München“ (1937) wurde der Wagen 1941 mit Inkrafttreten des neuen Bezeichnungsschemas für Elektrotriebwagen der Reichsbahn zum ET 184 02 und damit zum konkreten Vorbild des grün/beigefarbenen Modells. Doch war auch das nur eine Zwischenlösung: Schon zwei Jahre zuvor war die Strecke Berchtesgaden – Hangender Stein stillgelegt worden, um durch eine teilweise neu zu trassierende, zweigleisige Hauptbahn ersetzt zu werden, mit der auch das Gebiet rund um den Obersalzberg mit Hitlers Alpenresidenz besser erschlossen werden sollte. Die Ausführung dieser Pläne unterblieb jedoch kriegsbedingt; nur die Königsseebahn wurde bis 1942 grundlegend modernisiert und auf das übliche Stromsystem mit Wechselspannung von 15 Kilovolt/16,7 Hertz umgestellt. Damit aber gab es kein Einsatz-

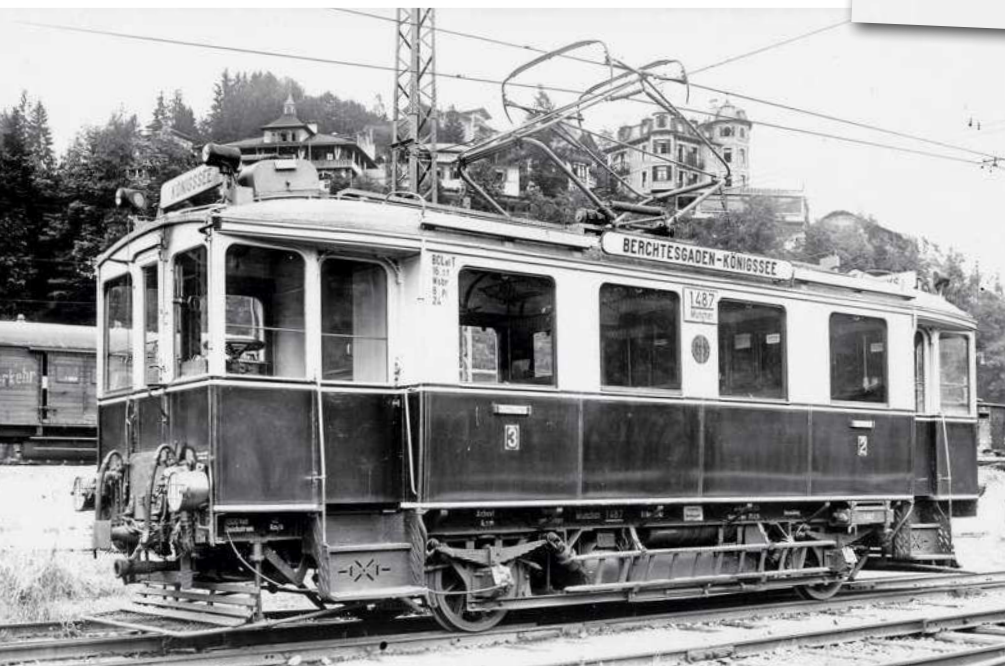
ET 184 02

Hersteller mechanischer Teil	MAN
Hersteller elektrischer Teil	AEG
Fabriknummer/Baujahr	1907
Abnahme	1908
Einsatzgebiete	
Berchtesgaden	1907 bis 1942
Hohenfurth	1942 bis 1944
S & H/Österreich	1944 bis 2002 (1944 bis 1952 gemietet)
Museumsbahn Mariazell	2002 bis heute



Die Draufsicht auf den ET und der Vergleich zum Original beweisen, welche Detailtreue Arnold bei seinen N-Modellen anstrebte. Lediglich der grobe Kupplungshaken wirkt deplatziert, war aber betrieblich unabdingbar. Angetrieben über Mittelmotor und ein solides Getriebe wurden wie beim Vorbild beide Radsätze

Oliver Strüber (2)/Hermann Maey/Slg. Oliver Strüber



gebiet mehr für den ET 184 02 und seine elektrischen Schwesterfahrzeuge.

Heimatfern und doch wieder nah

Der Triebwagen wurde zunächst abgestellt und 1942 zusammen mit seinen Geschwistern ET 184 03/04 zur Hohenfurther Elektrischen Lokalbahn Zartlesdorf – Hohenfurth – Lippnerschwebe nach Südböhmen versetzt (heute Rybník – Lipno nad Vltavou), die mit 1.280 Volt Gleichspannung betrieben wurde. ET 184 01 sowie 07 und 08 gingen an die SETG. Wirklich dringend benötigt wurden die drei Fahrzeuge in Südböhmen jedoch nicht. So ging es für ET 184 02 und 04 schon zwei Jahre später von dort aus wieder zurück. Nur der ET 184 03 verblieb in

Böhmen und wurde später von der ČSD übernommen. Zum Einsatz kamen die beiden Rückkehrer fortan beim Bahnunternehmen Stern & Hafferl (St & H) mit Sitz in Gmunden, das zahlreiche Lokalbahnstrecken betrieb und noch heute betreibt. Zunächst mietweise dort eingesetzt (anfangs vermieteten noch die Reichsbahn, ab 1945 dann die Österreichischen Bundesbahnen als deren Nachfolgerin), wurde ET 184 02 schließlich 1952 an St & H verkauft und in ET 20 101 umgezeichnet. Spätestens dann, vermutlich aber schon zu Beginn seiner Zeit bei St & H, erhielt der Triebwagen auch die St & H-Hausfarben Rot/Beige bzw. Rot/Weiß. Haupteinsatzstrecke war schon damals die Linzer Lokalbahn (LLB) über Eferding nach Waizenkirchen.

1985 erfolgte eine weitere Umzeichnung in ET 22 101 und damit die genaue Zuordnung des Fahrzeugs nach Linz, worauf nun die „22“ in der Betriebsnummer hinwies. Eingesetzt wurde der Wagen weiterhin vorrangig auf seiner Stammstrecke. Doch die Modernisierung des Fahrzeugparks machte den vormaligen ET 184 02 zur Jahrtausendwende auch bei St & H überflüssig, sodass er an die Museumstramway Mariazell verkauft wurde, die am Erlaufsee eine neu erbaute Museumsbahnstrecke betreibt. Derzeit befindet sich das Fahrzeug zur Aufarbeitung in einer Fachwerkstatt im rumänischen Iasi. Geplant ist eine weitgehende Rekonstruktion des Ursprungszustands als MBCL-102.

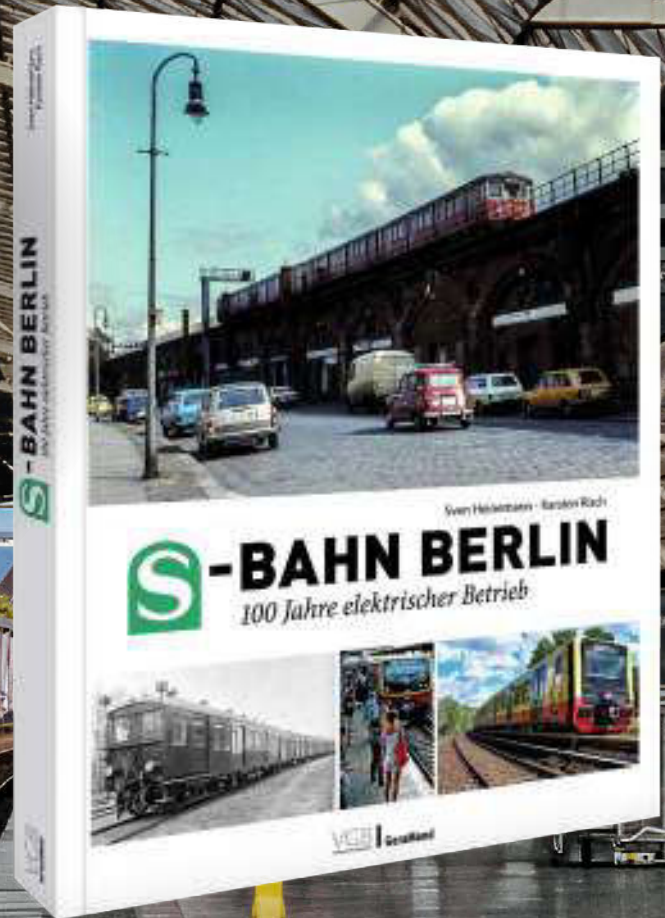
Einen ganz so großen Erfolg, wie von Arnold erhofft und vom Vorbild vorgelebt, hatten die N-Trieb- und -Beiwagen nicht. Nur relativ wenige N-Bahner mochten sich zum Bau einer Überlandstraßenbahn auf ihrer Anlage entscheiden, vielen anderen erschienen die kleinen Zweiachsler wohl als zu exotisch. Dennoch oder gerade deshalb blieben sie über knapp zwei Jahrzehnte fester Bestandteil der Arnold-Kataloge. Im Jahre 1995 schied zunächst der SVB-ET 4 aus dem Sortiment aus, drei Jahre später kam auch das Aus für den ET 184 02. Größere Modellpflegemaßnahmen hat es während des gesamten Zeitraumes nicht gegeben, sieht man vom bereits 1976/77 veränderten Stromabnehmertyp auf der Dachmitte des rot/beigefarbenen ET 4 ab. Und dennoch: Mit ihrem für Modellbahnverhältnisse ungewöhnlichen Aussehen halten die beiden Triebwagengarnituren auch heute noch die Erinnerung an längst vergangene Überlandstraßenbahnzeiten rund um Salzburg und Berchtesgaden hoch. *Martin Welter/Oliver Strüber*

Streifzug durch Berlin

NEU

Am 8. August 2024 feiert die Berliner S-Bahn das 100-jährige Jubiläum der Einführung des elektrischen Betriebs. Die Umstellung von Dampfzügen auf Elektrotriebwagen ist ein Meilenstein in der Historie des Personennahverkehrs in Deutschland. Das ausgesprochen attraktiv bebilderte Buch stellt die wechselvolle Geschichte der Fahrzeuge und Strecken sehr kurzweilig dar. Es wendet sich nicht nur an Eisenbahnfreunde, sondern an ein breites Publikum.

192 Seiten · ca. 300 Abb.
Best.-Nr. 02059
€ (D) 34,99



NEU



Best.-Nr. 45297



Best.-Nr. 53300



Best.-Nr. 53297



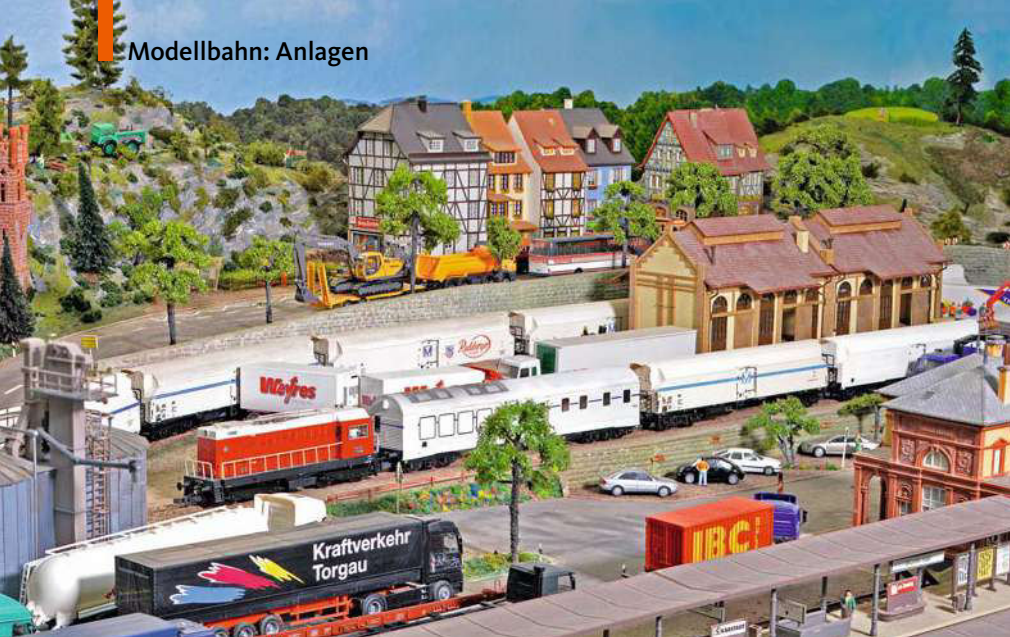
Best.-Nr. 03382



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]



Hinter dem Empfangsgebäude dehnt sich ein mehrgleisiger Güterbahnhof für den Umschlag von Kühlfrachten aus

■ HO-Motive der DR-Epochen III/IV auf praktikablem Hobbyzimmermaß

Reichsbahn-Flair auf knapp sechs Quadratmetern

Bereits bei der Planung seines Eigenheimes vor 35 Jahren stand für Andreas Höhle fest, dass ein Raum der Modelleisenbahn vorbehalten bleiben sollte. Als das Haus fertig war, nahm er den Bau einer HO-Anlage in Angriff

Zuerst bestand die Anlage aus zwei miteinander verbundenen Sperrholzplatten mit darauf genagelten Piko-Hohlprofilsschienen-Gleisen in Form einer Acht. Doch die Betriebssicherheit ließ zu wünschen übrig. Stellenweise gab es erhebliche Kontaktprobleme und Zugtrennungen aufgrund fehlender Abrundungen der Gleise an den Neigungsbrechpunkten. Zu jenem Zeitpunkt kamen mir die Fachbücher von Bernhard Stein in die Hände. Mit angelesenem Wissen begann die Planung einer neuen Anlage nach für mich neuen Baugrundsätzen.

Zweigleisige Hauptbahntrasse

Das Ergebnis sind zwei miteinander verschraubte Rahmen mit den Abmessungen 180 mal 170 und 150 mal 170 Zentimeter. Das ergibt eine Gesamtlänge der HO-Anlage von 3,4 Metern. Darauf wurden die Trassenbretter in Spantenbauweise montiert. Der Gleisverlauf ist im Prinzip eine zweigleisige Strecke in Form eines „Hundeknochens“ über zwei Etagen hinweg einschließlich Schattenbahnhof, der in seiner Kehre vier Abstellgleise aufweist.

Thema ist eine zweigleisige, nichtelektrifizierte Hauptbahn der Deutschen Reichsbahn mit Güterverladung und kleinem Bahnbetriebswerk mit Rechteckklokschuppen. Auf dem

Güterbahnhof werden Kühlwaren umgeschlagen. Ein sich in der Nähe befindliches Sägewerk verfügt über einen Gleisanschluss, bezieht sein Stammholz per Bahn und verschickt auch die fertigen Bretter und Balken über die Schiene.

Als Gleismaterial verwendete ich Flexgleise und Weichen mit 2,5 Millimetern Schienenhöhe von Pilz/Tillig. Als Schalldämmung wurde eine fünf Millimeter starke Korkscheibe zwischen Trassenbrettern und Gleis geklebt. Geschottert wurde mit ausgesiebt Stein sand. Die anfangs verwendeten Pilz-Weichenantriebe wurden mittlerweile durch Unterflurantriebe mit beweglichen Weichenlaternen von Weinert ersetzt. Geschaltet werden die Weichen analog über ein Gleisbildstellpult.

Von Beginn an digital

Da von Anfang an feststand, digital zu fahren, entstand das Gleisgefüge ohne jegliche Trennstellen. Ich entschied mich für das Selectrix-Digitalsystem mit einer Zentrale von MÜT. Die Fahrzeugdecoder waren seinerzeit die kleinsten am Markt, was bei Loks ohne Schnittstelle Vorteile bot. Im Laufe der Zeit stellte ich allerdings fest, dass man als Alleinbediener nicht mehr als zwei Züge unfallfrei befehlen kann. Daher reifte der Entschluss, die Anlage auch digital zu schalten und über einen Computer zu steuern. Also wurden Weichendeco-



em-Leseranlage



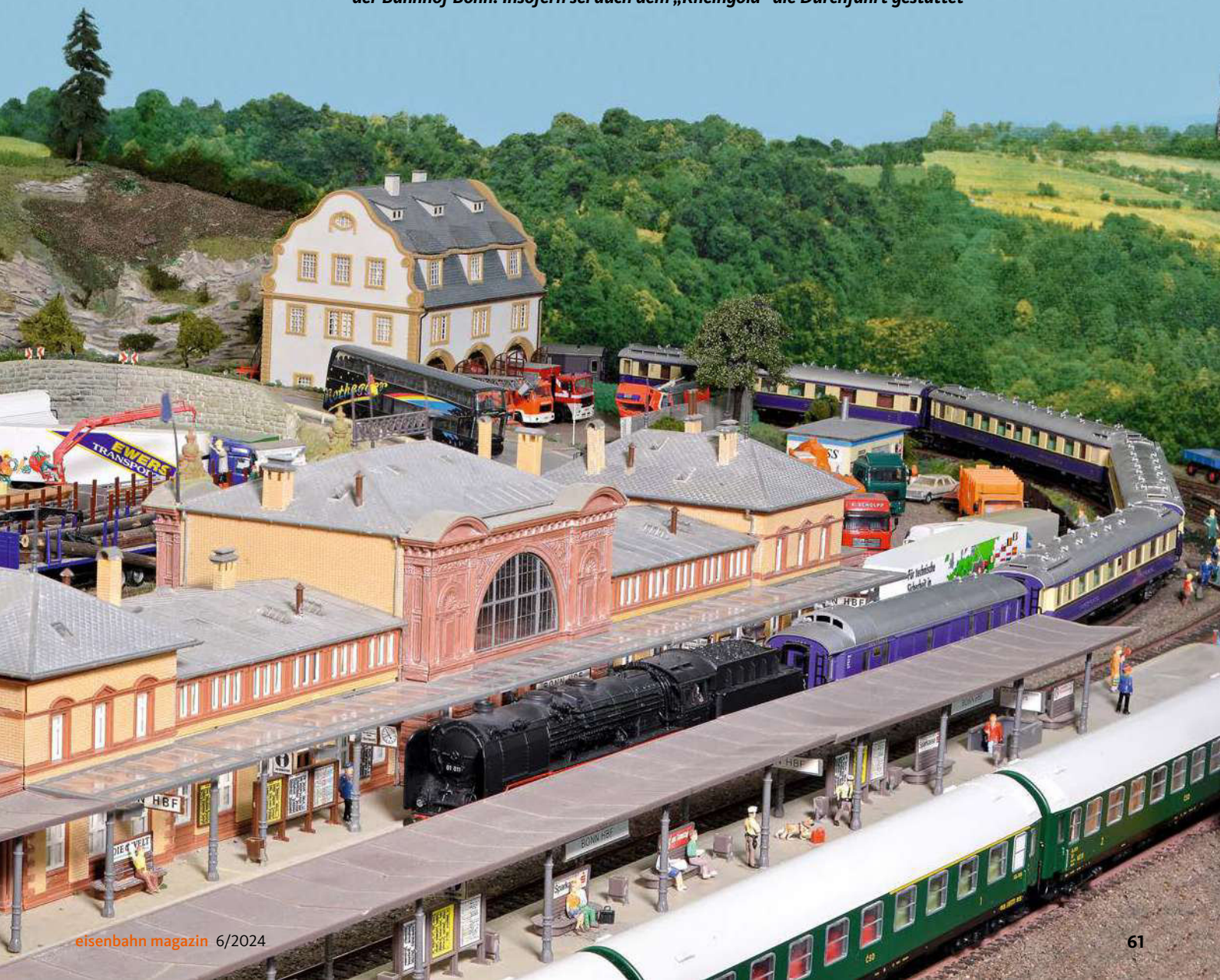
Die Altbau-01 darf indes den historischen „Rheingold“ führen



Begegnung zweier sich ablösender Traktionen: links die Museumslokomotive 18 201, rechts der Rumänien-Import als „U-Boot“ der Baureihe 119

Jürgen Albrecht (4)

Auch wenn überwiegend DR-Schienenfahrzeuge über diese H0-Anlage rollen, heißt der Bahnhof Bonn. Insofern sei auch dem „Rheingold“ die Durchfahrt gestattet





Gesamtansicht der H0-Anlage; zwischen den beiden erhöht angeordneten sichtbaren Tunnelportalen liegt die eine Kehrschleife des „Hundeknochens“, während die zweigleisige Zufahrt zur zweiten Schleife im Schattenbahnhof mit vier Abstellgleisen links zu sehen ist

Ein Star unter den Dampfloks auf dieser Anlage ist die umgebaute Piko-01 0504 mit Boxpok-Rädern, Umlaufschürze, Giesl-Flachejektor und gekürzter Kesselscheitelverkleidung

Auch am Lokschuppen begegnen sich Dampf- und Dieselloks aus zwei Reichsbahn-Epochen





eine Zugfahrt gestartet wird, löst diese bei Einfahrt in den Folgeblock eine weitere Fahrt im Schattenbahnhof aus. Dabei ist aber nicht festgelegt, welcher Zug vorher in dieses Gleis eingefahren war.

Typischer DR-Fahrzeugpark

Auf der Anlage ist Rollmaterial von Brawa, Fleischmann, Gützold, Liliput, Lima, Mehano, Piko und Roco im Einsatz. Fast alle Wagen haben Kurzkupplungen; bei älteren Fabrikaten wurde eine Kurzkupplungskulisse nachgerüstet. Sämtliche Lokomotiven und Wagen erhielten eine dezente Patinierung. Eine besondere Lok ist die Piko-01⁵, die mittels DMV-Umbausatz für Umlaufschürze und Giesl-Flachejektor sowie Weinert-Teilen zur 01 0504 umgestaltet wurde. Aufgrund des im Tender eingebauten Fahrwerks von profi modell thyrow fährt sie sogar zufriedenstellend. Zusammen mit der auffallend grünen 18 201 ist sie das Schmuckstück auf meiner Anlage. *Andreas Höhle*

der und Besetzmelder von MÜT beschafft, die Trassen in Blöcke aufgeteilt und Gleistrennstellen eingesägt.

Als Steuerungssoftware wählte ich den TrainControllerGold von Freiwald. Damit können bis zu sieben Züge computergesteuert gleichzeitig über die Anlage rollen, was aber nicht nach Fahrplan geschieht, sondern nach einem vom PC bestimmten Zufallsprinzip, sodass ich immer wieder überrascht werde, welcher Zug als nächstes aus dem Tunnel rollt. Wenn im Schattenbahnhof

Eine DR-118 wird an der Dieseltankstelle mit Kraftstoff bevorratet Jürgen Albrecht (5)



Da Andreas Höhle nicht viel an der Anlage machen muss, weil alles digital und PC-gesteuert abläuft, erfreut er sich an der Zugfolge



■ DB-Einheitstenderlokomotive in H0 von Piko

Formneue Baureihe 62

Da auch Piko-Kunden inzwischen bereit sind, die hohen Entwicklungskosten für eine formneue Dampflok zu akzeptieren, was der zweite Platz der Baureihe 03 bei unserer Leserwahl „Das Goldene Gleis“ unterstreicht, erscheint nun eine weitere attraktive Neukonstruktion in puncto Dampftraktion. Wie immer gibt es neben der analogen Variante mit PluX22-Schnittstelle (Artikelnummer 50700/379 €) auch wieder digitale und mit zahlreichen Geräuschfunktionen ausgestattete Varianten (-02/-03) für je 489 Euro. Die Vorbildloks, zu der unsere 62 002 gehört, wurde ab 1928 bei Henschel gefertigt. Den zwei im Ruhrgebiet eingesetzten Vorausloks folgten bis 1932 weitere 13 Maschinen, deren Haupteinsatzgebiet die Werrabahn werden sollte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieb jeweils die Hälfte aller Loks in West- und Ostdeutschland. Während alle 62er der DB ins Ruhrgebiet kamen, setzte die DR diese Konstruktion nahezu im gesamten Land ein. Das 395 Gramm wiegende Modell mit zwei Haftreifen auf dem letzten Kuppelradsatz erreicht mit 1,2 Newton eine gute Zugkraft, wobei der Wert bei Rückwärtsfahrt etwas geringer ist. Dank des gut abgestimmten Motors mit Schwungmassen sind die Fahreigenschaften von der Schrittgeschwindigkeit bis hin zur umgerechneten Höchstgeschwindigkeit

von 120 km/h sehr gut. Wer einen Decoder nachrüstet oder die digitalen Modelle nutzt, kann sich außerdem an der Triebwerks- und Führerstandsbeleuchtung sowie am Flackern in der Feuerbüchse erfreuen. Außerdem besitzt das Digitalmodell rad-synchron angesteuerte sowie gepulste Verdampfer und digital schaltbare Kupplungen.

Optisch ist die kompakte Bauweise des Originals gut getroffen und alle nachprüfbar Hauptabmessungen sind stimmig. Der filigrane Barrenrahmen bietet einen freien Durchblick unterhalb des Kessels. Doch auch der Fahrwerksbereich mit nachgebildeten Bremsgestänge kann mit vielen sehenswerten Details punkten. Der geräumige Führerstand ist einschließlich der angeordneten Bodenbretter vorbildgerecht gestaltet und mit passgenau eingesetzten Fenstern an den Stirnseiten

Piko H0: Die Frontpartie der 62 002 ist wie im Original schlicht und zweckmäßig ausgeführt



Die mit zahlreichen Nieten gestaltete Rückansicht um den gut gefüllten Kohlenkasten ist ebenfalls gelungen



Heizerseite der 62 002 mit den gut erkennbaren Details im Fahrwerksbereich



■ Piko HO

Formvarianten von E 17 und E 94

Nachdem die Baureihe 117 von unseren Lesern mit dem Preis „Das Goldene Gleis“ ausgezeichnet wurde, bringt Piko nun bereits die erste Formvariante der letztjährigen Neukonstruktion. Aktuell ausgeliefert wird die E 17 13 des Bw Augsburg als analoge Gleich- (Artikelnummer 51494/239 €) sowie digitale Gleich- (-5) bzw. Wechselstromvariante (-6) mit Sound für je 349 Euro. Auffallendste Änderungen der am 12. August 1964 hauptuntersuchten Ellok sind die neue Position des dritten Spitzensignals, das sich nun oberhalb des mittleren Fensters befindet, das formgeänderte Dach sowie die Stromabnehmer mit nur noch einem Schleifer. Ebenfalls für die Epoche III rollt die Formvariante der E 94 013 des Bw Regensburg (-84 bis -86) für 349 bzw. 460 Euro vor. Die Maschine gibt den Betriebszustand gegen Mit-

Piko HO: Altbau-Elloks E 17 und E 94 mit entsprechenden Formänderungen für den Einsatz in der Epoche III



te der 1960er-Jahre wieder. Im Vergleich zur Erstausslieferung von 2022 haben die Sonneberger zahlreiche Detailänderungen z. B. an den War-

tungstüren der Vorbauten, dem Dachgarten oder dem zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorhandenen Zusatz-Schlusslicht für den Nach-

schubdienst vorgenommen. Die technischen Eigenschaften entsprechen den bereits im *em* vorgestellten Ausführungen. **MM**



■ Märklin/Preiser HO

Zirkus Busch

Für Zirkus-Freunde gibt es ein weiteres Set (Artikelnummer 45042/159 €) des DDR-Unternehmens Busch. Auf die formneuen Drehungenwagen Ks 3300 mit separat angesetztem

Märklin/Preiser HO: unterschiedliche Drehungenwagen der DR

Unterzug und eckigen Puffern sowie Ks 3301 mit angesetztem Sprengwerk und runden Puffertellern hat man Mast-, Toiletten- und Packwagen von Preiser verladen. **MM**

■ Roco HO

Zwei starke, formgeänderte Dieselloks

Von der ab 1966 beschafften V 200 der DR gab es schon mehrere Modelle. Aktuell erscheint sie als Formvariante der Epoche IV. Die analoge 120 193 (Artikelnummer 71778/229,90 €) bzw. die digitalen Varianten (-79/79779) für je 354,90 Euro haben neue Drehgestelle mit voll-

ständig nachgebildeten Bremsluftleitungen und -zylindern erhalten. Entsprechend der Einsatzzeit sind die vorbildgerechte Abgasanlage und eine Leiter auf dem Dach zu erkennen. Die Formneuheit der DB-Doppellok haben wir bereits in *em* 7/23 ausführlich vorgestellt. Nun

■ Roco HO

Stahl auf Stahl

Roco hat seine Baureihe 185 überarbeitet und präsentiert diese nun mit innovativer, unsichtbarer Befestigung des Stromabnehmers samt vorbildgerechten Dachleitungen, separat angesetzten Scheibenwischern und Griffstangen sowie PluX22-

Schnittstelle. Doch auffälliger ist die Lackierung „Stahl auf Stahl“ der 185 077 von DB Cargo (Artikelnummern 70332/-3/78333), die je nach Variante 249,90 bzw. 374,90 Euro kostet. **MM**



Roco HO: TRAXX mit am Chassis befestigten Schienenräumern

folgen die Formvarianten aus den ersten Betriebsjahren. Im Auslieferungszustand mit Verdunkelungslampen und acht Sandkästen zeigt sich die von Krupp gebaute graue D 311.01 a/b (Artikelnummern 70113/14/78114). Bereits grün lackiert ist dagegen die V 188 002 (-17/-18/78118)

mit normalen Lampen und nur noch vier Sandkästen. Zur Selbstmontage liegen geätzte Fabrikschilder von Siemens und Krupp sowie Loknummern bei. Die technische Ausstattung der 379,90 bzw. 629,90 Euro kostenden Doppelloks entspricht der roten DB-Ausführung. **MM**

Roco HO: 120 193 mit mehrfarbiger Maschinenraumnachbildung sowie Doppellok D 311.01 in der Ursprungsausführung **MM (7)**





ESU HO: Mit der 103 205 wird die beliebte Schnellzuglok in der orientroten Lackierung samt Latz für die Epoche V angeboten

■ Ellok-Baureihe 103 in HO von ESU

Orientrote Schnellzuglok



Wahlweise fährt das digitale HO-Modell auf Gleich- und Wechselstromanlagen



Die Stromabnehmer lassen sich einzeln per Digitalbefehl gesteuert an die Fahrleitung anlegen

Nachdem man in Neu-Ulm bei der Erstausslieferung der formneuen Baureihe 103 nicht alle Interessenten mit einem Modell beglücken konnte und eine Nachfertigung zunächst ausblieb, hat man nun überraschend bei den Frühjahrsneuheiten eine Formvariante angekündigt und schon ausgeliefert. Diese Neuheiten ersetzen die bisherigen Modelle der Artikelnummern 31170 bis -72. Die jetzt erhältlichen Elloks unterscheiden sich beispielsweise durch die Pufferträger-

form. Im Einzelnen sind die in TEE-Farben lackierten E 03 003 (-73) und 103 178 (-74) sowie die orientrote Epoche-V-Lok 103 205 (-75) für je 519 Euro erhältlich. Wie immer sind die Modelle für den universellen Einsatz auf Gleich- und Wechselstromgleisen geeignet. Bereits in *em* 5/23 haben wir in der Rubrik „Verglichen & gemessen“ die Elloks der Baureihe 103.1 von ESU, Märklin, Piko und Roco ausführlich getestet. Bei einer Probefahrt mit den aktuellen Varianten konnten wir keine größeren Abwei-

chungen zu den ESU-Loks der Erstausslieferung feststellen. Sowohl mit dem montierten Schleifer auf Gleisen mit Punktkontakten als auch auf Zweileiter-Gleissystem fährt die Schnellzuglok auch dank des seriellen Powerpacks in allen Geschwindigkeitsbereichen sehr gut. Mit dem LokSound-5-Decoder lassen sich 32 Funktionen abrufen. Wer unter Fahrdracht fährt, wird dabei sicherlich regelmäßig die Tasten F3 und F4 an der Zentrale nutzen, mit denen jeweils der vordere oder hintere

Stromabnehmer angelegt bzw. abgesenkt werden kann. Keinesfalls sollte man sich dazu verleiten lassen, diese von Hand zu bewegen, da sie dann schnell beschädigt werden. Dass sie sich rund zehn Millimeter bewegen, wenn man das 570 Gramm wiegende Modell auf den Kopf gedreht hält, ist völlig normal. Wer z. B. die beiliegenden Trittstufen unterhalb der Einstiege an den Drehgestellen montieren möchte, sollte die Lok daher nur auf die Seite legen. Gleiches gilt, wenn man an der ab Werk zugerüsteten und im Führerstand mit einer Lokführerfigur bestückten Lokseite eine geöffnete Schürze sowie den beiliegenden NEM-Schacht anbauen möchte.

Die ausführliche Betriebsanleitung listet alle Programmiermöglichkeiten ausführlich auf, sodass jeder seine individuellen Parameter eingeben kann. Insbesondere wird dies die Lautstärke der Betriebs- und Zusatzgeräusche betreffen, die nach unserer Auffassung für das „stille Kämmerlein“ etwas zu laut sind. Auch haben wir die etwas zu langen Bremswege den Halteabschnitten auf unserer Modellbahnanlage angepasst. Für den reinen Rangierbetrieb kann man aber F8 aktivieren bzw. mit den entsprechenden CV-Einstellungen die Werte anpassen. Für alle Digitalfans ist die neue 103 perfekt. *MM*



■ Brawa HO

Wendezug mit Donnerbüchsen

Für Nebenstrecken in Original und Modell ideal sind kurze Wendezüge. Brawa liefert nun den 2023 angekündigten, formneuen Befehlswagen in mehreren Varianten aus. Unserreichte das vierteilige DB-Set – bestehend aus einem grünen Bif-28 und drei Bi-28 (Artikelnummern 46776/-82) für 339,60 bzw. 484,60 Euro. In roter Lackierung erscheinen ebenfalls in einer Gleich- (-86/419,60 €) und Wechselstromver-

sion (-87/484,60 €) der Bif-29, der Abib-29 und zwei Bib-28. Die in Wuppertal bzw. Frankfurt (Main) beheimateten Befehlswagen sind mit einer PluX22-Schnittstelle bzw. Decoder, Metallachshalter sowie Dreilicht-Spitzensignal ausgestattet. Als Ergänzung sind einzelne grüne „Donnerbüchsen“ sowie ein in Hamburg stationierter Befehlswagen Bpwif-28 mit Gepäckraum (-74/119,90 €) erhältlich. MM

Brawa HO: Der mit einem Lokführer besetzte Wagen war mit einem Befehlsgerät ausgerüstet, damit er dem Fahrzeugbediener in der Lok Anweisungen geben konnte – hier der Befehlsstand des Hamburger BPwif und das vierteilige Zugset



■ Makette HO

Kokswagen mit Bauartunterschieden



Makette HO: 60 Kubikmeter Koks können mit dem zweiachsigen MKH 81 von Arbel transportiert werden

Für den Transport von Koks wurden 1981 von Arbel neue Zweiachser an die SNCF geliefert. Später wurden die MKH 81 von verschiedenen Einstellern gekauft und teilweise umgebaut. In der Ursprungsversion sind nun zwei Sets mit je drei Wagen mit z-förmig gekrüppelten Stirnwänden zur Erhöhung der Ladekapazität (Artikelnummern 4741) und Varianten ohne

senkrechte Verstärkungen (-2) zu je 101,70 Euro erschienen. Wer es noch gemischter mag, kann gleich eine Packung mit zehn Modellen (-0/339 €) ordern, die jeweils unterschiedliche Betriebsnummern tragen. Die leichtlaufenden, 49 Gramm wiegenden Kunststoffmodelle sind auch im Laderaum graviert sowie mehrfarbig bedruckt und lackiert. MM

■ Exakt-Train HO

Gms „Bremen“ in mehreren Varianten

Die ersten zweiachsigen, geschlossenen Güterwagen der Gattung Gms 35 „Bremen“ sind ausgeliefert worden. Dieses Fahrzeug zählt zu den Neuheiten der Niederländer in diesem Jahr und verkörpert ein Produkt, das während des Krieges in großen Stückzahlen für die DRB gebaut wurde. Nach Kriegsende waren diese Wagen über weite Teile West- und Mitteleuropas

verteilt und in Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, der DDR, Polen, der Schweiz, Italien, Österreich, Rumänien und Bulgarien sowie in Skandinavien unterwegs. Die drei Modelle, die von der Reichsbahn (Artikelnummer EX23600B), der ehemaligen SNCF/SAAR (-20A) und der DB (-21) zur Verfügung gestellt wurden, haben alle ein Metalluntergestell, was

■ Märklin/Trix HO

Schwenkdachwagen Tals⁹⁶⁸ der DB

Zu den Fachhändlern gelangten im letzten Monat je ein Märklin- (Artikelnummer 730) und Trix-Set (24968) mit 24 bzw. zwölf formneuen Schwenkdachwagen Tals⁹⁶⁸, die durch die Verlängerung im oberen stirnseitigen Bereich auffallen. Jeweils die Hälfte der 44,99 Euro kostenden Modelle ist mit bzw. ohne Handbremse auf den Übergangsbühnen ausgestattet. Wer gleich mehrere Wagen kaufen möchte, erhält neben 36 unterschiedlichen Betriebsnummern also auch zwei

Formvarianten. Die Dächer an den 65 Gramm wiegenden Kunststoffmodellen mit Pufferhöhe nach NEM, Drehgestellen der Bauart 665 und vielen angesetzten Teilen lassen sich für Ladeszenen zur Seite schwenken. Die mehrfarbigen Bedruckungen sind sauber aufgebracht und zeigen Untersuchungsdaten vom Beginn der 1980er-Jahre. Eingesetzt wurden die Vorbilder überwiegend in Ganzzügen des Salzverkehrs, aber auch als Einzelwagen in gemischten Güterzügen. MM



Märklin/Trix HO: Den formneuen Schwenkdachwagen Tals⁹⁶⁸ gibt es mit und ohne Handbremse an der Bühne MM (7)

das Rollverhalten verbessert. Das SAAR-Modell ist außerdem mit einer Bremserbühne ausgestattet. Der Gravur des Wagenkastens wurde große Aufmerksamkeit gewidmet. Alle relevanten Details sind vorhanden. Einige

andere Metallteile, wie die Laternenhalter, müssen noch selbst angebracht werden. Alle Wagen haben Schiebetüren, die geöffnet werden können. Die Länge über die Puffer beträgt 115 Millimeter. Die Modelle kosten jeweils 53,95 Euro. Andere deutsche und osteuropäische Varianten werden zu gegebener Zeit folgen. GF



Exact-Train HO: Modelle des Gms 35 von DB, DRB und ex SNCF SAAR Guus Ferrée



■ Pullman-Wagenset in H0 von Märklin

Edelweiß-Express

Als komplette Neukonstruktion bewerben die Göppinger derzeit das neue, sechsteilige Set (Artikelnummer 42470/679 €) mit unterschiedlichen Pullman-Wagen in der Ausführung der Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL). Im einzelnen sind dies zwei blaue Gepäckwagen DD3, ein Wagen mit Küche VPC „Côte d'Azur“, ein Wagen ohne Küche VP „Côte d'Azur“, ein Wagen mit Küche VPC „Étoile du Nord“ und ein Wagen ohne Küche VP Typ „Étoile du Nord“. Laut sauber aufgebracht Beschriftung

ist der „Edelweiß-Pullman-Express“ von Amsterdam über Den Haag – Rotterdam – Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg – Bâle – Lucerne nach Zürich unterwegs. Dabei erreichte er im Original bereits eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h. Alle mit serienmäßiger LED-Innenbeleuchtung sowie zierlichen Tischlampen bestückten, 269 Millimeter langen und 179 Gramm wiegenden Salonwagen geben den Betriebszustand von 1937 wieder. Einer der beiden 239 Millimeter langen Gepäckwagen verfügt zudem über eine Zugschlussbeleuchtung. Zur Stromübertragung zwi-

schen den Vierachsern sind stromführende Kupplungen montiert. Außerdem sorgen Pufferkondensatoren in jedem Modell für flackerfreie Beleuchtung bei kurzen stromlosen Abschnitten. Dass bei den Göppinger Neukonstruktionen die Pufferhöhe der NEM entspricht, ist inzwischen selbstverständlich. Je nach Zuglänge kann man die langen ab Werk montierten Faltenbälge an den Salonwagen gegen die beiliegenden kurzen tauschen. Für die Vitrine liegen zusätzlich je vier einsteckbare Hauptluftleitungen bei. Die

mehrfarbige Lackierung und Bedruckung sind perfekt gelungen und machen auch vor der Inneneinrichtung mit farblich abgesetzten Sitzen, Tischen, Kücheneinrichtungen, usw. keinen Halt. Wer überdies noch Reisendenfiguren einkleben möchte, kann nach dem Abziehen der Faltenbälge das Gehäuse nach oben abnehmen. Am Wagenboden und auf dem Dach sind zahlreiche Teile separat angesetzt. An den Einstiegen findet man zudem eingesteckte Metallgriffstangen. MM

Märklin H0: In einem attraktiv gestalteten Karton werden die sechs je einzeln in einem Blister verpackten Modelle ausgeliefert



An den Gepäckwagen ist jeweils ein Faltenbalg eingezogen dargestellt und nur eine stromführende Kupplung montiert. Die Wagenseiten der attraktiven Modelle sind reich detailliert



■ Märklin/Trix HO KLM-Koploper

Mit einiger Verspätung wurde die KLM-Variante des NS ICM-1 „Koploper“ ausgeliefert. Der Grund dafür waren einige optische und technische Probleme mit dem gelb/blauen Modell, die zu einer Rückrufaktion führten. An der KLM-Variante von Märklin (Artikelnummer 37424) bzw. Trix (22396) gibt es nichts mehr auszusetzen. Wer nach kritischer Betrachtung die Triebzugsnummer 4011 vermissen

Märklin/Trix HO: Die hellblaue Farbgebung verleiht dem KLM-„Koploper“ ein elegantes Aussehen *Guus Ferrée*

sollte, muss nur den Mittelwagen betrachten, wo die Nummer vorbildgerecht klein aufgedruckt ist. Beide Blautöne wirken stilschlecht, die helle Farbe verleiht diesem 559 Euro kostenden Triebzug sogar ein elegantes Aussehen. Wie bei der bisher erschienenen Variante besteht das dreiteilige Set aus einem mBk-Trieb-, einem AB-Mittel- und einem sBk-Steuerwagen. *GF*

■ A.C.M.E. HO Ungarische Großdiesellok

Gerade einmal zehn dieser schweren Reisezugloks beschaffte die MÁV bis 1970, die bereits bis 1990 ausgemustert wurden. M 63.003 ist im Eisenbahnpark Budapest erhalten geblieben. Die Italiener hingegen haben Lok 009 in der orangefarbenen Lackierung gefertigt. Das Modell mit PluX22-Schnittstelle kommt stimmig rüber, die Detaillierung ist recht gut. Wir hätten uns an den Seitenwänden und am Dach plastischer realisierte und schwarz eingefasste Lüfterjalousien gewünscht. Gut gefallen die Drehge-



**A.C.M.E. HO:
Die M 63.009 kann für schwere
Reisezüge genutzt werden** *Wolfgang Bdinke*

stellblenden und die beiden Dachventilatoren mitsamt ihren geätzten Abdeckungen. Alle sechs Radsätze sind angetrieben, es gibt zwei haftreifenbestückte Räder, aber nur Norm-

kupplungsschächte ohne Kinematik. Acht Reisezugwagen zieht das Modell (Artikelnummer 60681/262 €) problemlos bei vorbildgerechter Geschwindigkeit über die Anlage. *WB*

■ Brawa HO DB-Schüttgutwagen Fals und Fads

Noch eine Neuheit aus 2022 sind die formneuen Schüttgutwagen der DB, die jeweils als Dreiersets mit unterschiedlichen Betriebsnummern der Epochen IV, V und VI ausgeliefert werden. Die Originale wurden ab 1969 in mehreren Bauarten für den Transport von Erz, Kohle und Koks beschafft und mit Drehgestellen BA 664, 664.1 und Y25 ausgeliefert. Im uns vorliegenden Set (Artikelnummer 50678/149,70 €) sind zwei Fals¹⁸⁶ und ein Fals¹⁷⁶ der DB AG enthalten. Das gleich teure DB-Set

(-877) enthält auch die Fads¹⁷⁵ und Fals¹⁷⁵. Brawa hat an den 73 Gramm wiegenden Kunststoffmodellen alle Details nachgebildet – einschließlich des kaum einsehbaren Rahmens und der Bremsanlage. Die braunen und im Inneren schwarz lackierten Wagen sind sauber und mehrfarbig bedruckt. Für Modellbahner, die die legendären von den Baureihen 044/043 gezogenen Erzzüge von Emden ins Ruhr- und Saargebiet nachbilden möchten, gibt es auch zwei Zehnersets (50677/-841) für je

499 Euro. Da die vierachsigen Schüttgutwagen sehr leicht rollen, sollten auch längere Züge für Triebfahrzeuge kein Problem sein. Eine weitere daraus abgewandelte Formneuheit sind die flacheren Fads¹⁷⁷ (-79), die überwiegend im Erzverkehr eingesetzt wurden. Sie haben ebenfalls an beiden Stirnseiten eine Bühne, recht flexible Aufstiege, die ungewollte Berührungen überstehen, und einen gut einsehbaren, nachgebildeten Laderaum, den man mit Erz füllen sollte. *MM*

Brawa HO: Schüttgutwagen Fals¹⁷⁶ und Fals¹⁸⁶ sowie Fads¹⁷⁷ (links) für den Erztransport *MM (5)*



Außerdem...

... liefert **Hornby** in TT derzeit die Class 43 HST (Artikelnummer 3021M/219,99 £) sowie die passenden IC-Wagen (4023 ff.) für je 37,99 britische Pfund aus



Hornby TT: Class 43 BR

... legte **L.S. Models** kurzfristig zwei je 223,90 Euro kostende Wagensets „Pullmann ETAT“ (40946/-7) auf, die gegenüber den vergriffenen HO-Modellen neue Wagennummern haben

... wurde von **Hobbytrain/Lemke** die Auslieferung der SBB-Ellok Re 4/4 IV „Bahn 2000“ (H28401 bis -04) für 179,90 Euro in N angekündigt

... bietet **Halling** die Wiener Museumsgarnitur N-n-N mit (WLN-SET-M/239 €) und ohne Antrieb (-S/199 €) für HO-Anlagen an



Halling HO: Wiener Stadtbahn

... lieferte **Busch** den TT-Flachwagen mit Rungen sowie Flanschrohr (31512/44,99 €) oder Betonplatten (-3/44,99 €) als Ladegut aus

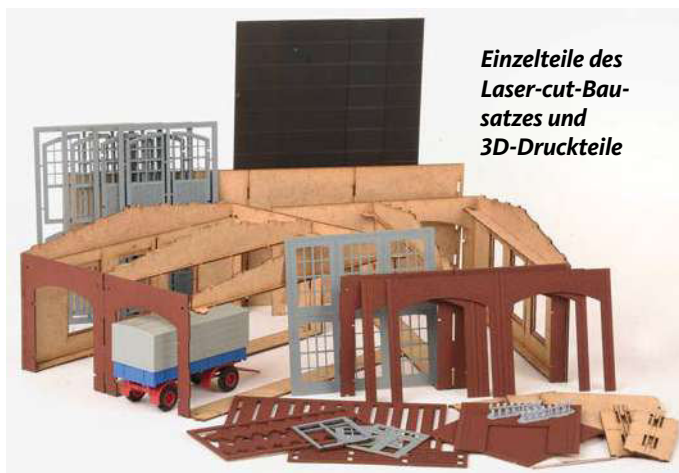
... hat **Liliput** zum Redaktionsschluss den DB-Turmtriebwagen der Baureihe 704 (163240/ 279,95 €) in N ausgeliefert, den wir noch ausführlich vorstellen

■ Erweiterbarer Bausatz in H0 von Vollmer

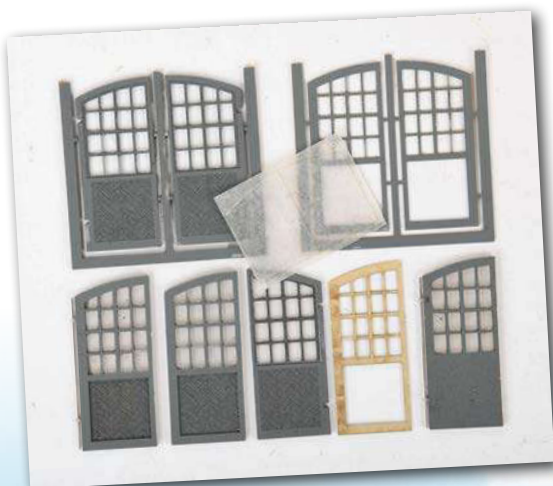
Werkstattgebäude mit Büro

Auf den ersten Blick erinnert die Architektur dieses Gebäudes an den bekannten Lokschuppen. Schaut man genauer hin, hat man bei Vollmer einen komplett neuen und um beliebig viele Stände erweiterbaren Rechteckschuppen geschaffen. Im Katalog wird dieser als Lkw-Werkstatt mit drei Einfahrten beworben (Artikelnummer 45642/76,95 €). Als Ergänzung gibt es ein Erweiterungsset (-43/29,95 €) mit einer weiteren Einfahrt. Dank der modularen Bauweise kann man also beliebig viele Stände schaffen.

Mit einer Torhöhe von 40 Millimetern ist die Durchfahrthöhe für H0-Nutzfahrzeuge ausgelegt und damit für die meisten Lokomotiven zu klein. Anders sieht es bei H0m- oder HOe-Fahrzeugen aus, für die man das Gebäude durchaus verwenden kann. Wer sich die Mühe machen möchte, Torantriebe einzubauen, kann das ebenfalls. Konstruktiv hat man am Bausatz dafür im 3D-Druck erstellte kleine Torbeschläge mit 0,4-mm-Bohrungen vorgesehen, die jeweils in den aus zwei Rahmen mit dazwischengesetzter Verglasung bestehenden Torflügel und das nachgebildete Mauerwerk eingeklebt werden. Anschließend wird ein Messingdraht eingefädelt, der als Scharnier dient. Diese Montagearbeiten mit insge-



Einzelteile des Laser-cut-Bausatzes und 3D-Druckteile



Für die Tore gibt es kleine 3D-Druckteile als Scharniere

Vollmer H0: Der erweiterbare Rechteckschuppen kann als Eisenbahn- oder auch Lkw-Werkstatt genutzt werden

samt zehn Teilen pro Einfahrt nehmen schon einen großen Teil des Bastelabends ein. Der Zusammenbau der Wände ist dagegen deutlich einfacher, auch wenn es keine durchgehende Grundplatte gibt. Auf diese hat man bewusst verzichtet, damit Fahrzeuge des Car-Systems durch die Werkstatt fahren können. Von daher gibt es nur Streifenfundamente mit eingesetzten Verstärkungen und Dachträgern.

Während die Ziegelwände mit den Stützen sehr gut gestaltet sind, wirkt das Dach recht eintönig. Die Dachendeckung entspricht in der Breite jeweils einer Einfahrt, weshalb man die einzelnen Schweißbahnen aber nicht wie im Original versetzt dargestellt hat. Flexibel ist man dagegen bei der Anordnung des Büros, das man an jeder beliebigen Stelle der Giebelwand einbauen kann. Auch die entsprechenden Innenwände sind vorhanden. Als einzige Nacharbeit haben wir alle Innenwände weiß und die Streifenfundamente betongrau lackiert. Auch wenn der passgenau gefertigte Laser-cut-Bausatz deutlich mehr Montagezeit erfordert als zunächst angenommen, kann er für die verschiedenen Anwendungen empfohlen werden. MM



■ Modellbahn Union HO Elektrokarren-Werkstatt

Auf Bahnhöfen und in Fabriken wurden bis in die Epoche IV hinein viele innerbetriebliche Transportaufgaben von Elektrokarren übernommen. Diese mussten regelmäßig nachgeladen und gewartet werden. Der 174 Millimeter breite und 67 Millimeter tiefe Laser-cut-Bausatz (Artikelnummer HO-B00188/16,99 €) bietet Ladeplätze für sechs E-Karren und eine angebaute Werkstatt. Das konkrete Vorbild stand einst im AW Mülheim-Speldorf und war mit der Rückseite an eine Halle angebaut. MM



Modellbahn Union HO: Werkstatt und Ladeplätze für Elektrokarren

■ Modellbau-Kaufhaus HO Erweiterbare Schuttrutsche

Bei Gebäudesanierungen sieht man häufig eine Schuttrutsche an der Fassade, um Bauschutt aus den oberen Stockwerken entsorgen zu können. Dieses trichterförmige Eimersystem gibt es nun in Kunststoff- (Artikelnummer 190164) und Metall-Ausführungen (-3), wobei sich die einzelnen je 76 Cent kostenden Elemente mit einem Durchmesser von rund sechs Millimetern nur in der Oberflächenstruktur unterscheiden. MM



Modellbau-Kaufhaus HO: beliebig erweiterbare Schuttrutsche in der Metallvariante Werk

■ Brekina HO Citroen und MAN

Für Fans französischer Kleinwagen fahren die Dyane mit offenem Dach und nachgebildeten Sitzen, Armaturen usw. in verschiedenen Farbtönen vor (Artikelnummern 14253 ff.). Wer mehr zu transportieren hat, kann die ebenfalls in mehreren Lackierungsvarianten erhältliche Acadiane (-75 ff.) mit dem praktischen Aufbau und zwei Türen am Heck einsetzen. Beide Citroen-Modelle entstammen dem Vorbildbaujahr 1976 und kosten jeweils 17 Euro. Für Feuerwehr-einsätze erscheinen mehrere Typen



Brekina HO: Feuerwehr-Drehleiter auf MAN-Basis, Citroen Dyane und Acadiane

auf Basis des MAN der 1960er-Jahre. Formneu ist beispielsweise

der abgebildete MAN 520 H als DLK 30 (45163/39,95 €). MM

■ Wiking HO Seitenstapler für Container und passende Sattelzüge

Schon seit der Epoche III sind Container ein wichtiges Ladegut für die Eisenbahn. Wer den Umschlag auf kleiner Fläche darstellen möchte, kommt um den ab 1968 eingesetzten Seitenstapler (Artikelnummer 066701/29,99 €) nicht herum. Auch in Modell kann er bis zu 40-Fuß-Container mühelos auf die Gabel nehmen. Als Ladegut bringt

Wiking zunächst jedoch zwei je 14,99 Euro kostende Sets (1826/-7) mit je zwei 20-Fuß-Boxen und für den An- bzw. Abtransport einen Harvester-Containersattelzug von 1962 (52501/22,99 €) sowie einen Flachpritschensattelzug mit Magirus-Deutz-Zugmaschine von 1970 (55404/27,99 €) und 40-Fuß-Container. MM



Wiking HO: Seitenstapler, Sattelzüge und Container für die Ladestraße MM (6)

41 682 Ausstattungs-
Dekoration



Auhagen H0: Mit den neuen Kleinteilen lassen sich Werkstätten vorbildgerecht einrichten

■ Auhagen H0/TT

Werkstattzubehör

Bei den diesjährigen Neuheiten hat man in Marienberg einen Schwerpunkt auf kleine Sets mit attraktivem Zubehör gelegt. Bereits in den Handel kamen 16 für H0 und TT verwendbare, sauber mit Anschriften bedruckte Feuerlöscher samt Feuerlöschgerätetafel (Artikelnummer 42661/9,50 €), 24 quadratische Außenwandheizer (-80/5,90 €) sowie die Ausstattung einer Kfz-



Auhagen H0: Feuerlöschgerätetafel, Feuerlöscher und an der Wand angebrachter, quadratischer Außenwandheizer MM(4)

Werkstatt (-2/29,90 €). Wenn man alle Teile letzteren Bausatzes montiert hat, erhält man eine Hebebühne, einen Fasswagen samt Fässern, Sackkarren und Schubkarren. Des Weiteren kann man Schutzkleidung, Werkzeuge, Gasflaschen, Kisten, einen Werkstattofen, Böcke und vieles mehr aus dem Set für die vorbildgerechte Einrichtung einer Bahn- oder Kfz-Werkstatt nutzen. MM

■ Artitec H0

Bahnbedienstete und Feuerwehr-Schlauchwagen

Der Feuerwehr-Schlauchwagen auf Basis des Ford AA (Artikelnummer 387.500/58,90 €) ist vorbildgerecht mit einem Schlauch auf beiden Seiten, Werkzeugen zwischen den Längssitzen und einer Pumpenanlage im Heck bestückt. Das Figurensortiment wurde um ein Set mit drei Rangierern für eine NS-Köf erweitert. Die Männer

(5870036) haben alle drei eine erkennbare Arbeitspose. Neu sind auch drei Schaffner auf dem Bahnsteig in schwarzer Arbeitskleidung (-40), die die Zeit zwischen 1950 und 1970 widerspiegeln. Drei weitere Kollegen sind im Blau der 1990er-Jahre gekleidet (-46). Jedes der Sets kostet 15,90 Euro. GF

Die Bahnbediensteten sind in verschiedenen Arbeitspositionen dargestellt. Der Ford AA kann Feuerwehren ab der Epoche I unterstützen Guss Ferrée



Außerdem ...

... fertigt **Modellbahn Union** in H0 zwei sauber lackierte Hemmschuhständer samt gelben Hemmschuhen (Artikelnummer H0-A50250/10,99 €)



Modellbahn Union H0: Hemmschuhständer

... findet man im **PostMuseums Shop** den Lkw Büssing 8000 als Hängerzug mit Lanz-Bulldog-Werbung (261867/44,95 €)



PMS H0: Lanz-Auslieferungs-Lkw von Wiking

... legte **Die Modellbahnwerkstatt** in N einen Laser-cut-Bausatz eines Engadiner Bahnwärterhauses auf (1617/39,50 €)



Die Modellbahnwerkstatt N: Bahnwärterhaus der RhB Werk (2)

... bietet **Model Scene** eine Markthütte mit Bänken in H0 (98531), TT (91-) und N (96-) für rund acht Euro an



Model Scene H0-N: Markthütte



Modell und Original des Herpa-Firmensitzes mit dem hauseigenen Museumsbereich



■ Seit 75 Jahren Zubehör und Automodelle von Herpa

Vom Zubehörhersteller zum Spezialisten für **Kraftfahrzeug- Miniaturen**

Wenn man im Herpa-Museum die zahlreichen Modellbahnartikel sieht, wird einem erst bewusst, wie und womit das fränkische Unternehmen die Szene in den zurückliegenden Jahrzehnten bereichert hat. Wir blicken auf 75 Jahre spannende Produktentwicklung

Wie bei vielen Unternehmen in unserer Branche startete die Herpa-Erfolgsgeschichte Ende der 1940er-Jahre in Franken. Am 9. März 1949 wurde die Firma „Wilhelm Hergenröther – Fabrikation Nürnberger Qualitätsspielwaren“ gegründet. Der gleichnamige Unternehmer war Inhaber zahlreicher Patente, woraus sich der Name Herpa ableiten lässt. Zu den ersten Produkten, die von 20 Mitarbeiterinnen hergestellt wurden, gehörten Streumaterial, Grasmatten, Büsche, Laub- und Nadelbäume für die Landschaftsgestaltung auf Modellbahnanlagen. Da die Branche boomte, wurden schon in den Anfangsjahren bis zu 30.000 Bäume pro Woche produziert. Ein Renner waren die ersten Grasmatten mit elektrostatisch aufgetragenen Perlonhärchen. Doch mit 60 Tonnen eingefärbtem Sägemehl pro Jahr dominierte noch über lange Zeit das klassische Streumaterial.

Firmengründung in Diethenhofen

Am 15. März 1961 gründete Fritz Wagener seine Firma Friwa in Nürnberg. Da es diese Abkürzung aber schon in einer anderen Branche gab, wurde kurzerhand das „F“ gestrichen und Riwa der neue Markenname. Man produzierte zunächst Kunststoffteile für die Fotoindustrie, suchte aber ein weiteres Standbein und ein neues Betriebsgelände. Fündig wurde der Firmengründer 1964 am heutigen Herpa-Firmensitz in Diethenhofen. Noch vor dem Richtfest übernahm Fritz

Logos
von
Riwa
und
Herpa



Laub- und Nadelbäume
waren in den 1950er-
Jahren der Verkaufs-
schlager

MM (4)





Die Produktionshallen befinden sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite und wurden ebenfalls in H0 umgesetzt

Für die ab den 1960er-Jahren beliebten Autorennbahnen erhielt man nicht nur Streumaterial, sondern auch Gebäude von Herpa



Mit N-Gebäuden aus Kunststoff startete die Produktion von Zubehörartikeln für Modellbahner



Wagener Herpa und erweiterte das Sortiment um beispielsweise Zuschauertribünen, Rennboxen, Absperrzäune, Figuren und einen Zeitnehmerturm für elektrische Autorennbahnen. Ab 1968 erschienen die ersten Gebäudebausätze für die Nenngröße N. Zehn Jahre später waren dann die neuen Pkw-Modelle in H0 lieferbar, denen bereits 1980 die ersten, ebenfalls maßstäblichen Nutzfahrzeuge folgten.

Innovativ war damals, dass man die Kunststoff-Modelle exakt im Maßstab 1:87 umsetzte. Bis man ab Ende der 1980er-Jahre die ersten CAD-

» Herpa startete die Pkw- und Lkw-Produktion direkt mit exakt maßstäblichen H0-Modellen

Daten von der Autoindustrie erhielt, mussten alle Modelle noch von Hand aufwendig konstruiert und die so ermittelten Proportionen an 1:10-Holzmodellen getestet werden. Erst wenn alles stimmig war, begann in Dietenhofen der Werkzeugbau. Für Modellbauer, die die neuen Modelle tunen oder umlackieren wollten, war interessant, dass diese nicht mehr ultraschallverschweißt, sondern nur gesteckt waren, was die Demontage erleichterte. Nur am Rande erwähnt werden soll, das Herpa auch unzählige Flugzeugmodelle im Maßstab 1:500 anbietet, wobei vom A 380 allein 94.000 Modelle verkauft wurden. Das Experiment als Fahrzeughersteller mit der Marke Liliput war weniger erfolgreich und nur von kurzer Dauer, da Bachmann die Marke übernahm und bis heute mit Erfolg weiterführt. Trotzdem findet man auf dem Gebrauchtmart immer noch die hellen Liliput-Kartons mit dem roten Herpa-Logo.

Attraktive Kraftfahrzeugmodelle

Während in den Anfangsjahren selbst größere Lkw-Modelle nur aus bis zu 15 Einzelteilen bestanden, sind heute über 40 hochdetaillierte Bauteile üblich. Dieser Perfektionismus kostet natürlich viel Geld, was in erster Linie an den Formenkosten im sechsstelligen Bereich liegt.

Tag der offenen Tür

Große Jubiläumsfeier

Am 29. Juni bietet Herpa ein großes Fest am Firmensitz in der Leonrodstraße 46-47 in 90599 Dietenhofen. Neben zahlreichen Aktionen und Ständen anderer Hersteller ist auch ein Blick in die Fertigungshallen möglich, die sonst aufgrund der Geheimhaltung hinsichtlich neuer Typen der Autoindustrie meist verschlossen sind. Info: www.herpa.de

Produktion in Dietenhofen



Die von Produktionsleiter Johannes Krause überwachten Spritzguss- und Tampondruckmaschinen, die in einem Arbeitsschritt ein Modell von bis zu sechs Seiten bedrucken, werden stets auf dem neuesten Stand der Technik gehalten, auch wenn es parallel noch klassische Maschinen gibt. Fertige Teile durchlaufen zunächst die Qualitätskontrolle, bevor sie eingebaut werden

Werk (4)



Dafür gibt es aber dann unzählige Varianten – zum Teil mit mehrfarbigen Bedruckungen bekannter Speditionen. Viele lassen speziell Sondermodelle ihres eigenen Fuhrparks anfertigen, die nur an Kunden und Geschäftsfreunde abgegeben werden. Doch auch durch die ersten Metallic-Lackierungen oder verchromte Baugruppen wurden die Kraftfahrzeuge immer beliebter – teilweise als eigenes Sammelgebiet unabhängig von der Modellbahn. Zusammen mit Airbrush-Künstlern verwirklichte Herpa obendrein originale Show-Trucks, von denen es selbstverständlich Modelle gibt. Während diese Exklusivmodelle in kleinen Stückzahlen gehandelt werden, ist ein bekannter Kleinwagen der Verkaufsschlager: Nicht wie im Original ist es der VW „Käfer“, sondern vielmehr die „Ente“ von Citroen, von der bisher mehr als eine halbe Million HO-Varianten verkauft wurden.

Von solchen Zahlen kann man heute allerdings nur träumen, denn die Pkw-Modelle auf unseren Straßen sind seit den 1990ern keine Klassiker wie „Käfer“ und „Ente“ mehr. Die neuen Typen sind für Modellbahner nahezu austauschbar und waren lange Zeit auch nur erhältlich, wenn es Entwicklungsaufträge der Industrie

gab. In Spitzenzeiten orderte die Autoindustrie bis zur 150.000 HO-Modelle eines neuen Typs und verkaufte diese in ihren Niederlassungen. Doch der über Jahre anhaltende Boom ist zumindest in HO vorbei, wozu auch die inzwischen verlangten Lizenzgebühren beigetragen haben, die die in kleineren Auflagen produzierten Modellautos noch teurer werden ließen. Diese negative Entwicklung machte sich auch bei Herpa wirtschaftlich bemerkbar, sodass das Fürstenhaus zu Leiningen ins Unternehmen einstieg.

Geschäftsführer Prinz Hermann zu Leiningen investierte in neue Maschinen und optimierte die Produktionsabläufe. Im Jubiläumsjahr blickt man daher zuversichtlich in die Zukunft, weshalb noch viele Klassiker und topaktuelle Modelle aus den Fertigungshallen in Dietenhofen rollen werden. Zum Jubiläum (siehe Kasten) gibt es zahlreiche Sondermodelle, sodass sich ein Besuch des Herpa-Museums während der regulären Arbeitszeiten von Montag bis Freitag oder an ausgewählten Event-Samstagen lohnt. MM

Verschiedene Kfz-Modelle aus unterschiedlichen Zeitepochen

MM (5)



■ Ergebnisse der Leserwahl „Goldenes Gleis“

Ihre Modellfavoriten stehen fest

Am 18. April wurden während einer Feierstunde in den Dortmunder Westfalenhallen vor zahlreichen Branchenvertretern und Modellbahnfans die Ergebnisse der diesjährigen Leserwahl verkündet und die Auszeichnungen überreicht



Bereits zum zweiten Mal hatten Sie Gelegenheit, zusammen mit den Lesern des *Modell-Eisenbahner*, der *Miba* und des *N-Bahn Magazin* die besten Modelle, Bausätze und Technikartikel des Produktionsjahres 2023 auszuwählen. Wir listeten dazu die Kandidaten in 24 Kategorien, die natürlich nicht von jedem Leser komplett bewertet wurden. Trotzdem waren wir von der hohen Wahlbeteiligung und auch von manchem Ergebnis überrascht. Insbesondere die HO-Rubriken mit ausländischen Triebfahrzeugen konnten Märklin, ESU und Piko mit bekannten Loktypen

gewinnen – Piko sogar mit den NoHAB-Dieselloks in zwei Nenngrößen, was eine Premiere sein dürfte. Gleich gegen mehrere einheimische Baureihen setzte sich dagegen Kato durch, dessen Big Boy bei den N-Triebfahrzeugen gewann.

Absolute Mehrheiten

Einige Modelle waren in ihren Kategorien offensichtlich sehr beliebt, was die knappen Ergebnisse zeigen. Gleich viermal konnten die Gewinner KM 1, Märklin und zweimal Piko aber um die 50 Prozent der Stimmen erzielen, was für die je-

weilige Vorbildauswahl sowie Modellqualität spricht. Zur Nominierung in der *em*-März-Ausgabe waren viele Modelle bereits Monate vorher erhältlich, sodass jeder schon Erfahrungen mit den Neukonstruktionen sammeln oder die vorgestellten Technik-Produkte testen konnte. Schauen Sie sich die Tabelle mit den Ergebnissen in Ruhe an, wir haben jeweils die ersten drei Plätze aufgelistet. Und herzlichen Dank für Ihre Teilnahme! Auch die *em*-Modellbahnredaktion gratuliert allen Groß- und Kleinserienherstellern zu ihren erfolgreichen Modellbahnprodukten! MM

Die Preisträger: Am Abend des ersten Messtags luden Verlag und Redaktion die Ehrengäste zur Preisverleihung, wo dieses Gruppenfoto entstand. Von links nach rechts: Andreas Krug (KM1), Sascha Eberhardt (Piko), Daniel Jürß (Piko), Jens Beyer (Piko), Marcel Hagemann (Modellbahn Union), Carmen Krug (KM1), Heiko Stoll (Modellbahn Union), Ute Schleisick (Wiking), Georg Richter (Quack&Salber), Björn Döring (Roco), Erwin Negeli (Roco), Gunther Schneider (Märklin), Reinhard Reindl (Märklin), Wolfram Bächle (Märklin), Markus Hillig (Auhagen), Robert Werner (Auhagen), Richard Storch (Busch), Toni Hellmich (Busch), Jürgen Lindner (ESU), Michael Hofbauer (GeraMond Media) MM

Weitere Bilder von der Preisverleihung finden Sie unter plus.geramond.de oder direkt über den QR-Code



Kategorie A: Dampf-Triebfahrzeuge H0

1. Platz Märklin 18 201 mit Zusatztender DR
2. Platz Piko Baureihe 03 DB/DR
3. Platz Roco Baureihe 38 DR



Kategorie B: Elektro-Triebfahrzeuge H0

1. Platz Piko 117 110 DB
2. Platz Märklin Baureihe 181.2 DB
3. Platz Brawa Traxx 3 DB AG



Kategorie C: Diesel-Triebfahrzeuge H0

1. Platz Roco Baureihe 288 DB
2. Platz Modellbahn Union VT 95 DB
3. Platz Märklin Baureihe 120 „Taigatrommel“ DR



Kategorie D: Ausländische Dampf-Triebfahrzeuge H0

1. Platz Märklin Flying Scotsman BR
2. Platz Roco Reihe 77 ÖBB
3. Platz Broadway Ltd. Commodore Vanderbilt New York Central



Kategorie E: Ausländische Elektro-Triebfahrzeuge H0

1. Platz ESU Reihe Ae 6/6 SBB
2. Platz Piko Reihe RABe 501 „Giruno“ SBB
3. Platz Roco Reihe Re 4/4 BLS

Kategorie F: Ausländische Diesel-Triebfahrzeuge H0

1. Platz Piko NoHAB DSB und andere
2. Platz Piko Reihe 49 SNCB
3. Platz Märklin ES44AC UP



Kategorie H: Triebfahrzeuge N

1. Platz Kato Big Boy UP
2. Platz Kres VT 137 „Stettin“ DB/DR
3. Platz Fleischmann Baureihe 01 DB



Kategorie I: Triebfahrzeuge Z

1. Platz Märklin Baureihe 50 Kab DB
2. Platz Märklin Baureihe V 320 DB
3. Platz Rokuhan Shin-kansen Serie O JR



Kategorie G: Triebfahrzeuge TT

1. Platz Baureihe 44.9 Kohlenstaub DR
2. Platz Piko Baureihe 93.0 DR
3. Platz Arnold Baureihe 58 vierdomig DR



Kategorie K: Triebfahrzeuge O

1. Platz KM 1 Baureihe 82 DB
2. Platz Modellbauwerkstatt Halle VT 133 523 DR
3. Platz Lenz Baureihe 98.8 DRG/DB



Kategorie L: Triebfahrzeuge 1

1. Platz Märklin 18 314 „Schorsch“ DR
2. Platz Dingler VT 133 „Wismarer“ DR
3. Platz Märklin Gattung S 2/6 K.Bay.Sts.B.



Kategorie M: Triebfahrzeuge 2m/G

1. Platz Piko NoHAB div. Bahngesellschaften
2. Platz Kiss T 3 der HSB/VT 187 DR/HSB
3. Platz KM 1 Lok 11 und 12 Härtsfeldbahn



Kategorie N: Reisezugwagen H0

1. Platz Piko „IC mod.“-Wagen DB AG
2. Platz Brawa yl-Mitteleinstiegswagen DB
3. Platz Märklin Schnellzugwagen Gruppe 29 DB



Kategorie O: Güterwagen H0

1. Platz Modellbahn Union Pwghs 54 DB
2. Platz Roco Zementsilowagen CSD
3. Platz Brawa K 25 Klappdeckelwagen DRG/DB/DR



Kategorie Q: Wagen N/Z

1. Platz Piko IC 79-Wagen DB N
2. Platz Märklin BDnf 738 „Hasenkasten“ DB Z
3. Platz Fleischmann Pwgs 041 DB/DR N

Kategorie P: Wagen TT

1. Platz Quack & Salber sächsischer G 3 K.St.E.B.
2. Platz Karsei Schneepflug DR TTe
3. Platz Saxonia Kesselwagen BA Deutz DRG/DB/DR



Kategorie S: Gebäude H0

1. Platz Auhagen Kleinlok-Tankstelle
2. Platz Noch Wirtshaus mit Biergarten
3. Platz Modellbahnwerkstatt Brocken-Wetterwarte



Kategorie R: Wagen O/1/G

1. Platz KM 1 Ardelt 57-t-Kranwagen DB 1
2. Platz Boerman Modellbouw Fcs DR/HSB 2
3. Platz Julian Baginski Schwerölkesselwagen DB O





Kategorie T: Zubehör H0

1. Platz Auhagen Kleinbekohlung Wolkenstein
2. Platz Artitec Bauarbeiter
3. Platz Weinert Tankstellenzubehör



Kategorie U: Straßenfahrzeuge H0

1. Platz Wiking VW Käfer mit Faltschiebedach
2. Platz Brekina Opel Kadett B Caravan
3. Platz Liliput Rümpler-Lkw



Kategorie V: Zubehör N/TT

1. Platz Modellbahn Union Zechenbausätze N
2. Platz Auhagen Trafohäuschen N
3. Platz FKS Mercedes Benz Kurzhauber N



Kategorie Y: Digitaltechnik

1. Platz Märklin Mobile Station WLAN
2. Platz Piko SmartControll mit WLAN-System
3. Platz Fichtelbahn Speedometer

Kategorie X: Modellbahntechnik

1. Platz Noch Spielplatz mit motorisierten Spielgeräten H0
2. Platz Piko 3yg-Wagen als digitale Bahndienstwagen H0
3. Platz Minitrix Baureihe 103 mit beweglichen Pantos DB N

Gewinnspiel

Diese Leser haben gewonnen

1. Preis: Einkaufsgutschein über € 1.500 von mein-mbs.de, Sebnitz:

Gerhard Wertulla, Haltern am See

2. Preis: Bahnreise im Wert von € 1.000 von IGE Hersbruck: Gerhard Reichert, Fürstenfeldbruck

3. Preis: Einkaufsgutschein über € 500 von Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt:

Stephan Pescht, Landsberg / OT Sietzsch

Je ein Triebfahrzeug-Modell haben gewonnen: Matthias Bootz, Lorch-Ransel; Hans-Jürgen Schubert, Seeheim; Roland Pilhofer, Alfeld; Thorsten Probst, Mannheim; Corinna Leichle, Bretten.

Je ein Wagen-Modell haben gewonnen:

Axel Adolph, Berlin; Gisela Blümig, Coburg; Friedrich Bohmann, Seukendorf; Peter Gruber, Schwabach; Karl-Jürgen Kuhlmann, Bad Fallingb. bostel; Helmut Kunze, Berlin; Gerhard Stumpf, Kronach; Kai-Uwe Schlensker, Lübeck; Klaus Schmidell, Adelshofen; Peter Weier, Bochum.

Je einen Zubehör-Artikel haben gewonnen:

Hans Böttcher, Bruck; Hartmut Duls, Gnarrenburg; Tamara Eckstein, Eisenberg; Jürgen Eimer, Friedberg (Hessen); Lutz Fähmann, Neustadt a.d.

Donau; Hans-Jörg Fiedler, Esslingen am Neckar; Helmut Gottschalk, Eging a.d. Paar; Birgit Lillig, Gronau; Horst Pfannenschmidt, Hannover; Hartmut Rasner, Poppenhausen (Wasserkuppe).

Je ein Buch haben gewonnen: Thorsten Adolph, Kiel; Axel Baehr, Bad Mergentheim; Michael Barkey, Lippstadt; Reinhold Barta, Zaisenhausen; Ernst Berchtold, Olching; Klaus Bieber, Michelstadt/Steinbach; Peter Boyken, Bremen; Georg Braun, Wettstetten; Thomas Brodersen, Waldbröl; Joachim Caesperlein, Öhringen; Gerdi Daum, Weingarten (Baden); Uwe Dietrich, Garbsen; Franz Landin, Ludwigshafen; Ernst Gerlach, Niedererbach; Rolf Gnadt, Glauburg; Klaus Görg, Idar-Oberstein; Dietrich Happe, Gladbeck; Andreas Heim, Schwieberdingen; Dietmar Herold, Berlin; Karlheinz Krug, Paderborn.

Je eine DVD haben gewonnen: Ralf Herrmann, Angermünde; Volker Herrmann, Gründau; Uwe Herzog, Oberkirch-Zusenhofen; Peter Hillert, Leipzig; Helmut Hindges, Krefeld; Thomas Hohler, Unterhaching; Michael Höhn, Ilmenau; Jürgen Hollmann, Weidenberg; Rudolf Hopf, Pullach; Jacob Hubert, Ebersdorf; Jürgen Kaiser, Limburg-

Eschhofen; Bernd Kayser, Ditzingen; Elfriede Klaus, Rechberg; Heinz Klotz, Friedrichsdorf; Mark Koppelmeyer, Eschershausen; Günter Koschnick, Limbach-Oberfrohna; Matthias Kramp, München; Erwin Krappel, Langenau; Burkhard Lubitz, Bielefeld; Ronny Luthardt, Sonneberg; Ewald Mack, Hagen; Walter Melcher, Nürnberg; Wolf-Peter Meyer, Lüneburg; Lio Minnert, Hammersbach; Rudolf Müller, Gaimersheim; Günter Munzel, Konstanz; Thomas Nied, Ludwigshafen; Gunther Ottens, Hemmoor; Detlef Peglow, Grafschaft; Sascha Petzold, Düsseldorf; Reinhard Reuter, Medebach; Steffen Rossnagel, Althütte; Franz Ruob, Langenargen; Lothar Sack, Köthen (Anhalt); Roland Sauter, Albershausen; H.-U. Schäfer, Weinböhla; Robert Scheuring, Eichenzell; Rüdiger Sönnichsen, Niebüll; Walter Spindler, Gundelfingen; Reiner Stegelmann, Herne; Eberhard Stöcker, Nümbrecht; Wolfgang Streitberg, Halle/Saale; Ottokar Streubel, Oschatz; Reinhard Swars, Meiningen; Horst Thielemann, Lehrte; Harald Uhl, Walldorf; Karin Weidhas, Weiden; Welsch Richard, Ludwigsstadt; Uwe Wittke, Bayreuth; Wolfgang Ziegler, Steinheim a. A.



Hochwertige Anschlagwinkel sind aus einem Stück gefertigt (links). Preiswerter, aber nach längerer Einsatzzeit eventuell auch ungenauer sind Winkel, die aus mehreren Einzelteilen bestehen (rechts)



Vom Schulunterricht kennt jeder das Geodreieck, mit dem man jeden beliebigen Winkel anzeichnen kann. Gleichzeitig hat es einen rechten Winkel von 90 Grad, mit dem man z. B. im Gebäudebau leicht zwei senkrecht zueinanderstehende Grundflächen oder Kanten überprüfen kann. Komfortabler dafür sind allerdings Flachwinkel, die es in verschiedenen Größen gibt. Wie bei anderen Messwerkzeugen wird bei der Herstellung zwischen Genauigkeitsgraden unterschieden. So kostet z. B. ein Stahlwinkel mit Schenkellängen von 70 mal 50 Millimetern im Genauigkeitsgrad 0 etwa sechs Euro mehr als die baugleiche Ausführung mit dem Genauigkeitsgrad 1. Zwischen 1 und 2 liegt der finanzielle Unterschied oft nur im Centbereich. Rein technisch kommen die Preisunterschiede durch die Oberflächenbehandlung der Messflächen zustande, die entweder geläppt (0), fein geschliffen (1) oder nur geschliffen (2) sind. Wer regelmäßig hochwertige Fahrzeugmodelle baut, sollte die beste Qualität wählen, ansonsten reicht auch der Genauigkeitsgrad 2 aus. In der beispielhaft genannten Abmessung muss man mit rund zehn Euro für einen Winkel rechnen. Modellbahnern, die preiswerte Sets aus Fernost bevorzugen, empfehlen wir, mit einem höherwertigen Werkzeug zumindest die rechten Winkel zu überprüfen.

Für den Zuschnitt von Bastelplatten oder Trassen- bzw. Modulbrettern benötigt man unterschiedlich große Anschlagwinkel, die in der Regel zwei Drittel teurer sind als gleichgroße Flachwinkel. Wie die Flachwinkel gibt es diese auch wieder in verschiedenen Genauigkeits-

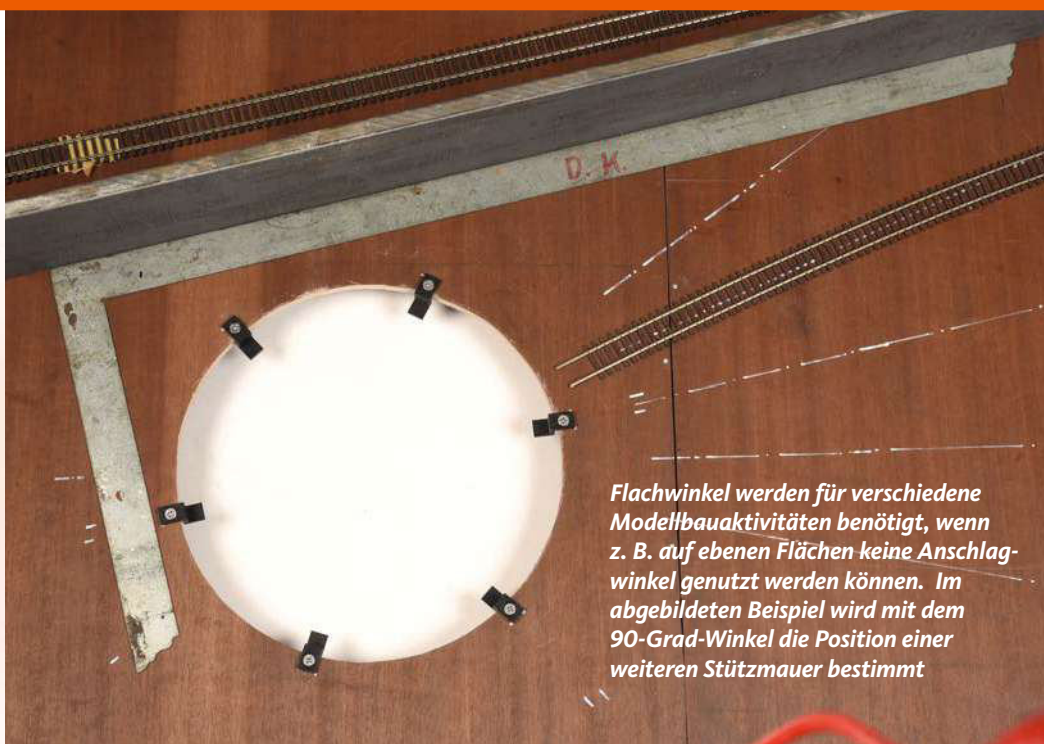
■ Anschlagwinkel fürs exakte Ausrichten von Flächen und Kanten

Rechte Winkel für Modellbau-Anwendungen

Geometrie ist für viele Menschen nur ein Bereich der Mathematik, für Modellbahner sind Grundkenntnisse darin aber unerlässlich. Besonders den rechten Winkel gilt es beim Fahrzeug- und Anlagenbau oft einzuhalten. Wir stellen einige Werkzeuge vor, die in der Modellbauwerkstatt nicht fehlen sollten

graden. Viel wichtiger ist hierbei allerdings die Bauform. Empfehlenswert sind alle Anschlagwinkel, die aus einem Stück hergestellt und bei denen beide Schenkel fest miteinander verbunden sind, sodass ein Verdrehen der beiden Schenkel untereinander nicht möglich ist. Bei preiswerteren, zweigeteilten und meist genieteten Anschlagwinkeln kann sich die Verbindung mit der Zeit lockern, sodass anstatt 90 Grad beispielsweise nur noch 89 oder 91 Grad markiert werden. Im Einzelfall mag diese auf den ersten Blick kleine Abweichung kaum auffallen, wenn man allerdings mehrere Segmentkästen damit baut, wird man die Krümmung am Anlagenrand schon feststellen. Zur Überprüfung sollte man daher den Winkel immer von beiden Seiten anlegen. Nur wenn die Anrisslinien exakt übereinstimmen, kann man von 90 Grad ausgehen.

Eine weitere Sonderbauart sind Haarwinkel mit der Genauigkeit 00, die in der Regel aus rostfreiem, gehärtetem Stahl mit fein geschliffenen und geläppten Haarmesskanten bestehen. Mit ihrer Hilfe lassen sich kleinste Unebenheiten an der Werkstückoberfläche erkennen. Sie sind allerdings nur für den Eigenbau hochwertiger Fahrzeugmodelle nötig. Ob man die Winkel mit Millimetereinteilung auch zum Messen benutzen möchte oder eben nur zum Überprüfen des rechten Winkels, bleibt jedem selbst überlassen. In der Regel haben die hochwertigeren Winkel jedoch keine eingefräste oder aufgedruckte Millimetereinteilung. Für beide Winkelarten gilt aber, dass diese stets sauber gehalten und möglichst auf einem weichen Untergrund (z. B. Filz) gelagert bzw. Anschlagwinkel in einem Regal aufrecht abgestellt werden sollten. Bei der Lagerung in einer

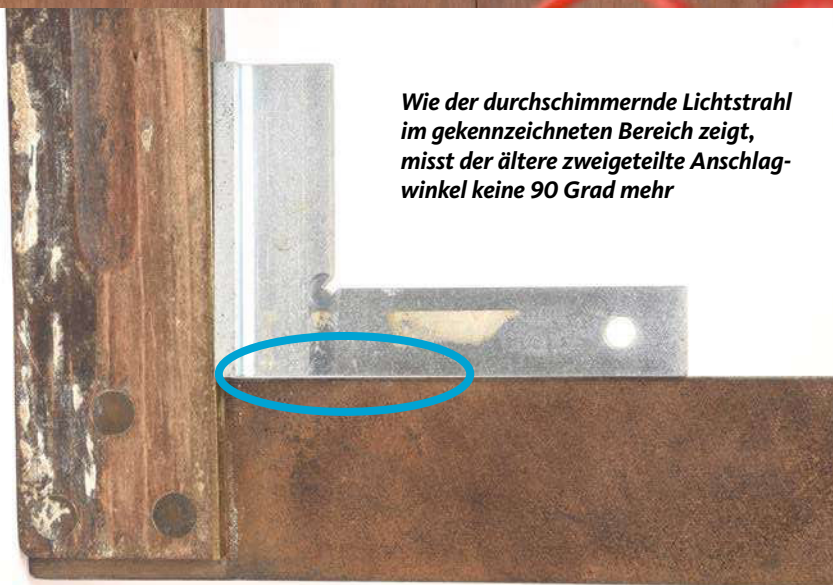


» **Flach- oder Anschlagwinkel** kann man im Modell-, Anlagen- sowie Fahrzeugbau vielseitig einsetzen

Schublade zusammen mit anderen Werkzeugen könnten die Oberflächen beschädigt werden, sodass trotz hochwertigem Winkel keine 90 Grad mehr gewährleistet sind.

Sollte die Anlage doch etwas größer werden oder im Garten entstehen, wird man um den Satz des Pythagoras ($a^2 + b^2 = c^2$) nicht herumkommen. Wie die Zimmerleute vor Hunderten von Jahren schon markiert man mit Latten oder Schnüren z. B. einen Schenkel mit drei und einen mit vier Metern, anschließend richtet man diese so aus, dass der dritte Schenkel exakt fünf Meter ($3^2 + 4^2 = 5^2$ bzw. $9 + 16 = 25$) beträgt. So erhält man zwischen den beiden kurzen Seiten exakt einen Winkel von 90 Grad. In einem späteren Beitrag werden wir weitere Winkel und Schmiegen vorstellen. MM

Wie der durchschimmernde Lichtstrahl im gekennzeichneten Bereich zeigt, misst der ältere zweigeteilte Anschlagwinkel keine 90 Grad mehr



Mit Geodreieck und anderen Kunststoff-Zeichendreiecken lassen sich auch rechte Winkel prüfen bzw. übertragen MM (5)





■ Mittels Schwenkbühne stark verkürzter Endbahnhof als nenngrößenübergreifende Nachbuanregung

Der richtige Dreh

für das Umsetzen von Triebfahrzeugen

Dank einer Segmentdrehzscheibe zum Umrangieren von Lokomotiven kann die Endstation einer Nebenbahn in der Modellrealisierung recht kurz ausfallen. Das führt speziell in der Nenngröße HO oder größer zu einer deutlichen Platzeinsparung

Segmentdrehzscheiben sind eine besondere Bauart von Drehscheiben. Dabei überstreicht der Brückenträger nur ein Kreissegment. Insofern kann sie sich nicht vollständig drehen, ist also zum Wenden eines Fahrzeuges nur dann geeignet, wenn sie um mindestens 180 Grad schwenkbar ist. Der Begriff Segmentdrehzscheibe gilt streng genommen allerdings nur für all jene Konstruktionen, die ihren Königsstuhl mittig angeordnet haben. Ein solcher Typ befindet sich zum Beispiel vor dem Ringlokschuppen im Eisenbahnmuseum Neuenmarkt-Wirsberg. Liegt der Drehpunkt indes unter einem der beiden Bühnenenden, während das gegenüberliegende Ende mithilfe

von Rädern auf einer gebogenen Schiene rollt, spricht man eher von einer Schwenkbühne oder auch Drehweiche. Diese waren einst sowohl auf regel- als auch schmalspurigen Endbahnhöfen von Nebenbahnlinien weit verbreitet, weil sie einen kürzeren Einbauraum beanspruchten als eine Weiche samt sich anschließendem Umsetzstumpfgleis. Ergo dient eine solche Schwenkbühne vorrangig dem platzsparenden Umsetzen von Triebfahrzeugen zwischen sich einseitig anschließenden Gleisen.

Modulares Anlagenkonzept

Eingesparter Platz beim Anlagenbau ist vielen Modellbahnern mit kleinen Hobbyräumen

eine höchst willkommene Angelegenheit. Also schauen wir uns doch einmal an, was sich mit einer Segmentdrehzscheibe bzw. Schwenkbühne oder Drehweiche modellbauerisch bewerkstelligen lässt. Wir haben unseren Anlagenplaner und -zeichner Heinz Lomnický gebeten, sich zu diesem Thema Gedanken zu machen. Herausgekommen ist ein Vorschlag für einen modular aufgebauten Endbahnhof, der in Nenngröße HO eine Länge von 140 Zentimetern beansprucht und lediglich 40 Zentimeter Tiefe. Um einen ansatzweise vernünftigen Bahnbetrieb vorführen zu können, ist allerdings ein angesetztes Fiddleyard erforderlich, damit kurze Züge aus dem gestalteten Bahnhof ausfahren und dem



H0-Segmentanlagenentwurf aus einem gestalteten Bahnhofsteil mit 140 Zentimetern Länge und 40 Zentimetern Tiefe sowie einem angesetzten Fiddleyard als Abstellbahnhof, dessen Länge man individuell entsprechend der eingesetzten Zugarnituren wählen sollte. Wer das Projekt in O realisieren möchte, muss mit der doppelten Fläche kalkulieren; N-Bahner kommen indes mit etwa der Hälfte an Platz aus

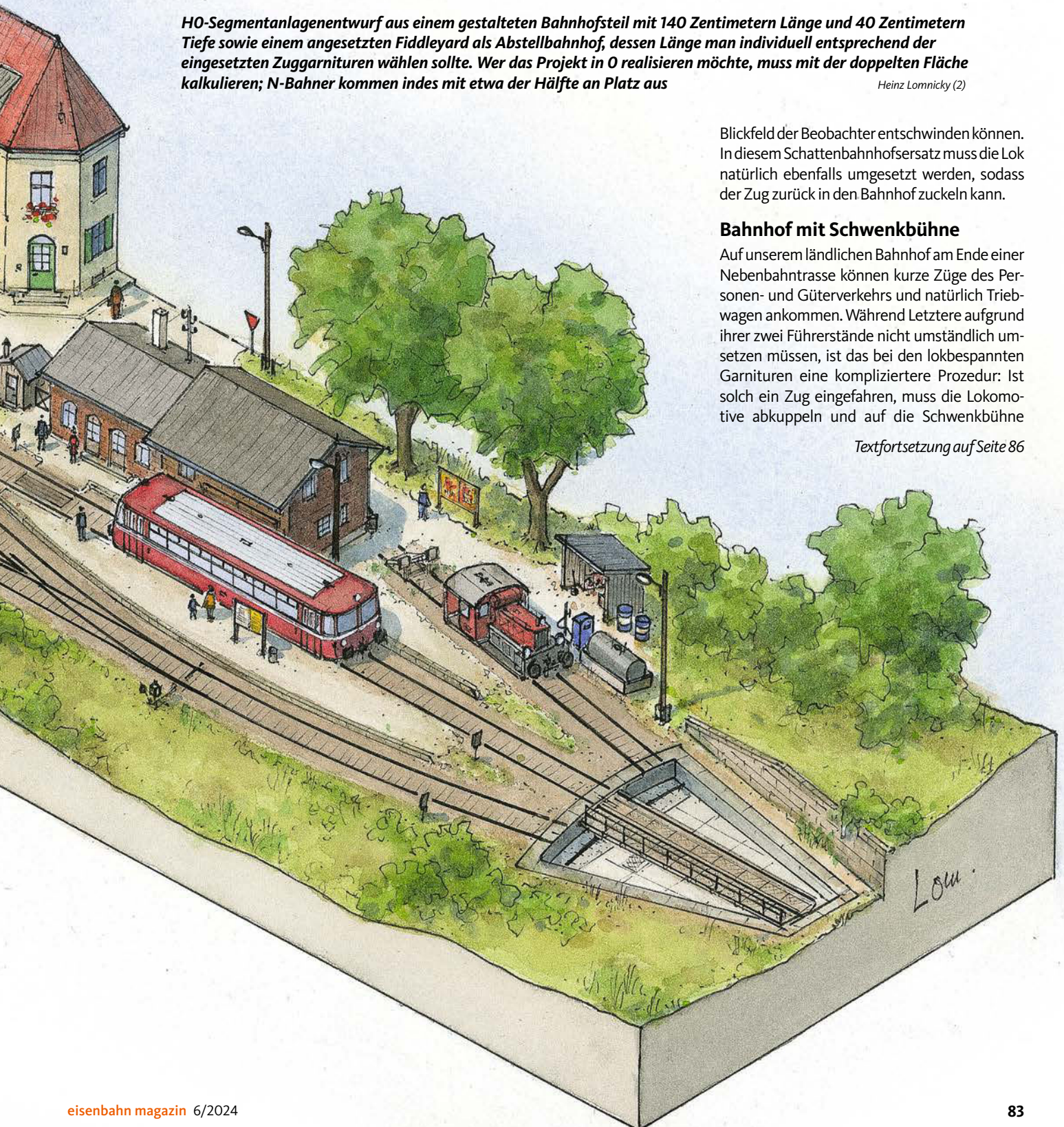
Heinz Lomnický (2)

Blickfeld der Beobachter entschwinden können. In diesem Schattenbahnhofsersatz muss die Lok natürlich ebenfalls umgesetzt werden, sodass der Zug zurück in den Bahnhof zuckeln kann.

Bahnhof mit Schwenkbühne

Auf unserem ländlichen Bahnhof am Ende einer Nebenbahntrasse können kurze Züge des Personen- und Güterverkehrs und natürlich Triebwagen ankommen. Während Letztere aufgrund ihrer zwei Führstände nicht umständlich umsetzen müssen, ist das bei den lokbespannten Garnituren eine kompliziertere Prozedur: Ist solch ein Zug eingefahren, muss die Lokomotive abkuppeln und auf die Schwenkbühne

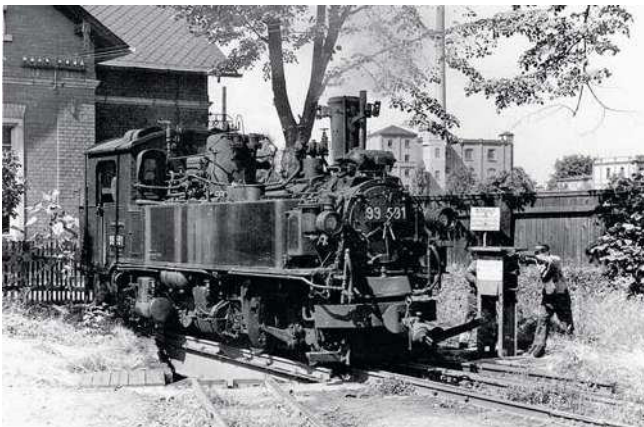
Textfortsetzung auf Seite 86



Vorbildbeispiele



Im November 2019 zusammen mit der Schlepptenderlok 50 3690 aufgenommene Segmentdrehscheibe des Bahnbetriebswerkes Neuenmarkt-Wirsberg, Heimat des Deutschen Dampflokmuseums; aufgrund der Nähe zu den Bahnhofsgleisen kann die Drehscheibe lediglich um etwa 270 Grad gedreht werden, sodass eine gewendete Lok nicht über das Einfahrgleis zurück ausfahren kann – deshalb ist mindestens ein zweites Strahlengleis zur Drehscheibe notwendig



Aufgrund des versetzten Königsstuhls an eines der Brückenträgerenden ist diese Konstruktion eher als Schwenkbühne oder auch Drehweiche zu bezeichnen. Ein solches Exemplar befand sich einst auf dem Schmalspurteil des sächsischen Bahnhofs Wilkau-Haßlau, wo die 750-Millimeter-spurige Strecke hinauf nach Carlsfeld begann. Speziell die hier eingesetzte Dampflokkattung IV K nutzte diese Vorrichtung zum Umsetzen zwischen den zwei Gleisen. Rechts im Bild oben der regelspurige Bahnhofsteil

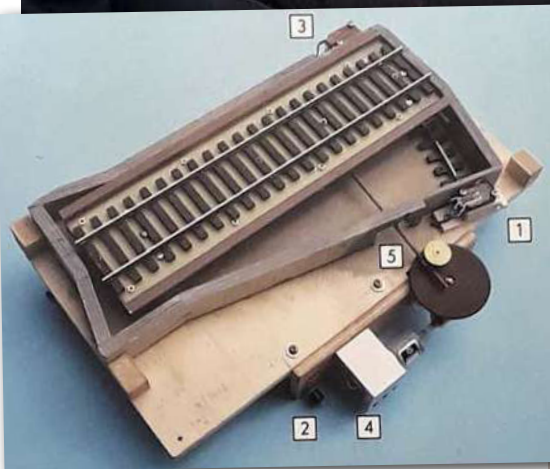
Günter Meyer/Slg. Manfred Meyer (2)

Die Interessengemeinschaft Spur 0 zeigte im vergangenen Jahr auf der Messe in Gießen diese Rangieranlage, bei der die DB-Kleinlok eine Schwenkbühne nutzen kann

PW



Originell auch dieses DR-Motiv auf der Anlage von Klaus Kosch mit direkter Zufahrt zum Lokschuppen und daneben platzierter Schwenkbühne für das Umsetzen von Triebfahrzeugen



Schwenkbühne auf einer O-Segmentanlage, die wir zusammen mit einer Bauanleitung samt Antrieb bereits in em 4/21 veröffentlicht haben. Die Ziffern markieren die wichtigsten Funktions-teile: Mikroausschalter für beide Endstellungen (1 und 3), Starttaster (2), Potentiometer für die Motordrehzahlregelung (4) sowie Motor, Getriebe und Schubstange (5) *Heinz Lomnický (2)*



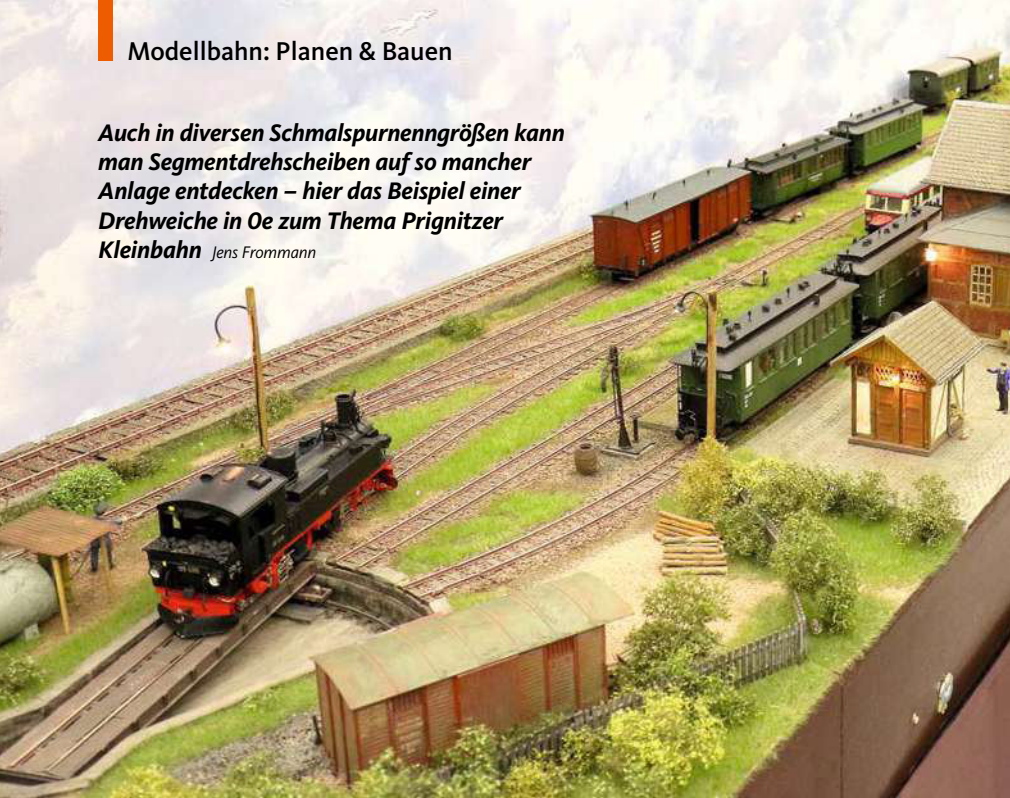
Diese O-Anlage wird in Osterholz-Scharmbeck von Otto Kapinski betrieben und zeigt preußische Motive während der DB-Zeit. Auch hier dient eine Schwenkbühne zum Umsetzen

PW

Sogar im Gelände einer Fabrik kann man den Gleisverlauf der Werkbahn mit einer platzsparenden Schwenkbühne enden lassen, wobei hier sogar drei Gleise münden *Stefan Karzauninkat (2)*



Auch in diversen Schmalspurnengrößen kann man Segmentdreh scheiben auf so mancher Anlage entdecken – hier das Beispiel einer Drehweiche in Oe zum Thema Prignitzer Kleinbahn Jens Frommann



bzw. Drehweiche fahren. Nachdem diese in die Richtung des freien Umfahrgleises geschwenkt wurde, kann die Lokomotive die Wagen umfahren und über die Einfahrweiche des Bahnhofs an das andere Ende der Garnitur zurücksetzen und wieder ankuppeln.

Ein wenig anders verhält sich das Prozedere bei einem eingefahrenen Güterzug, wobei es sich

hier grundsätzlich um kurze Übergaben mit nur wenigen Zweiachsern handelt: Auch hier kuppelt die Lok von den Wagen ab, rollt auf die Schwenkbühne und parkt an der Dieseltankstelle.

Die bis dahin an der Ladestraße wartende Kleindiesellok der Leistungsklasse II erledigt nun die Rangierarbeiten, bis alle Wagen an den Ladestellen stehen. Denn dieser Bahnhof verfügt

neben den Bahnsteigen für den Personenverkehr auch über zwei Abstellgleise, wovon eines mit Seiten- und Kopframpe ausgestattet ist, sodass Stückgüter, Kraftfahrzeuge und Vieh verladen werden können. Ein drittes Anschlussgleis führt zur Tankstelle, die neben der hier heimischen Rangierlok auch gastierende Streckendiesellokomotiven mit Kraftstoff versorgt.

Brücke als optische Trennung

Wir haben schon eingangs erwähnt, dass der gestaltete Bahnhof um einen Abstellbereich ohne Landschaft ergänzt werden sollte. Um diese beiden optisch völlig unterschiedlichen Anlagensegmente im Blickfeld des Betrachters voneinander zu „trennen“, befindet sich am linken Ende der Bahnhofsgleisanlage eine Straßenbrücke, die die Zufahrt zum Abstellbereich kaschiert. Als Hintergrund des Bahnhofsareals eignen sich einige Halbreliëfhäuser, welche die angrenzende Ortschaft andeuten. Alternativ könnte man auch eine Industriekulisse als hintere Anlagenbegrenzung wählen und auf der gewonnenen Fläche davor vielleicht ein Fabrikanschlussgleis verlegen. Man sieht also, dass unser Vorschlag durchaus Spielräume für die eigene Kreativität bei Planung und anschließender Bauausführung bietet. Die diesen Planungsbeitrag ergänzenden Anlagenbilder zeigen zudem verschiedene Varianten von Modellbahn-Schwenkbühnen (siehe Kasten unten), welche eine überraschende Vielfalt widerspiegeln. PW

Zubehörtipps

Segmentdreh scheiben für den Einbau in Modellbahnanlagen



Der Funktionsmodellbauer Rainer Swajda bietet diese Schwenkbühne für Anlagen in 1 und O an Werk (2)

werden von Modellbahn Union bedient (B00069), aber auch Faller kann etwas in 1:160 anbieten (222105). Kleinserienhersteller Funktionsmodellbau-RS bedient die Fans der Nenngrößen O und 1, während sich Gartenbahner beim Lokführer Lukas umschaun sollten. PW

Es gibt einen Modellbahnhersteller, der sich in den zurückliegenden Jahren zum Thema (Segment-)Dreh scheiben und Schwenkbühnen einen Namen gemacht hat: Hapo. Für verschiedene Nenngrößen bzw. Spurweiten hat Helmut Poitner derartige Konstruktionen parat, sodass sich ein Blick auf dessen Internetseite www.hapo-bahn.de lohnt. In der Nenngröße HO haben sowohl Faller (Artikelnummer 120275) als auch Noch (66250) derartige Produkte im Sortiment, die natürlich auch für Oe genutzt werden können. TT- und N-Bahner



Hapo-Inhaber Helmut Poitner ist seit Jahrzehnten Marktführer in puncto Segmentdreh scheiben – hier ein 25 Zentimeter langes HO-Modell mit mittlerem Königsstuhl



■ Digitaltechnik-Anbieter Helvest

Frisches Konzept mit Aussicht auf Erfolg

Mit Helvest hat ein neuer Digitalanbieter die Bühne betreten. Das Schweizer Startup-Unternehmen verfolgt ein modulares Konzept zur Steuerung von Modellbahn-Zubehör, das eine unkomplizierte und flexible Alternative zu etablierten Systemen darstellt

Oft werden wir Digitalexperten gefragt, welchen Decoder man nehmen soll. In der Regel ist meine Antwort etwas umfangreicher und mit zahlreichen Gegenfragen verbunden. Geht es speziell um Weichenantriebe und Signale, also um Zubehördecoder, dann will ich wissen, was für Antriebe auf der Anlage verbaut sind. Bei Magnetspulantrieben ist die Antwort auf die Ausgangsfrage recht schnell gefunden, und ich empfehle einen Standard-Weichendecoder, der zum Digitalsystem passt. Im Zweifel ist der Decoder des Produzenten der jeweiligen Digitalzentrale eine gute Wahl. Solch einfache Weichendecoder sind bei fast jedem Hersteller im Programm zu finden. Etwas komplexer wird es, wenn motorische Antriebe oder Servos zum Einsatz kommen. Gerade bei Motorantrieben gibt es zahlreiche Unterschiede in der Ansteuerung und auch etliche Modelle, bei denen mit erhöhtem Stromverbrauch zu rechnen ist. Recht verzwickelt wird es, wenn unter einer Anlage oder einem Modulbahnhof ein Sammelsurium von Antrieben unterschiedlicher Hersteller eingebaut wurde. Dann habe ich in der Vergangenheit meist zum Austausch bzw. dem Einbau einheitlicher Antriebe geraten.

Modulares Helvest-Konzept

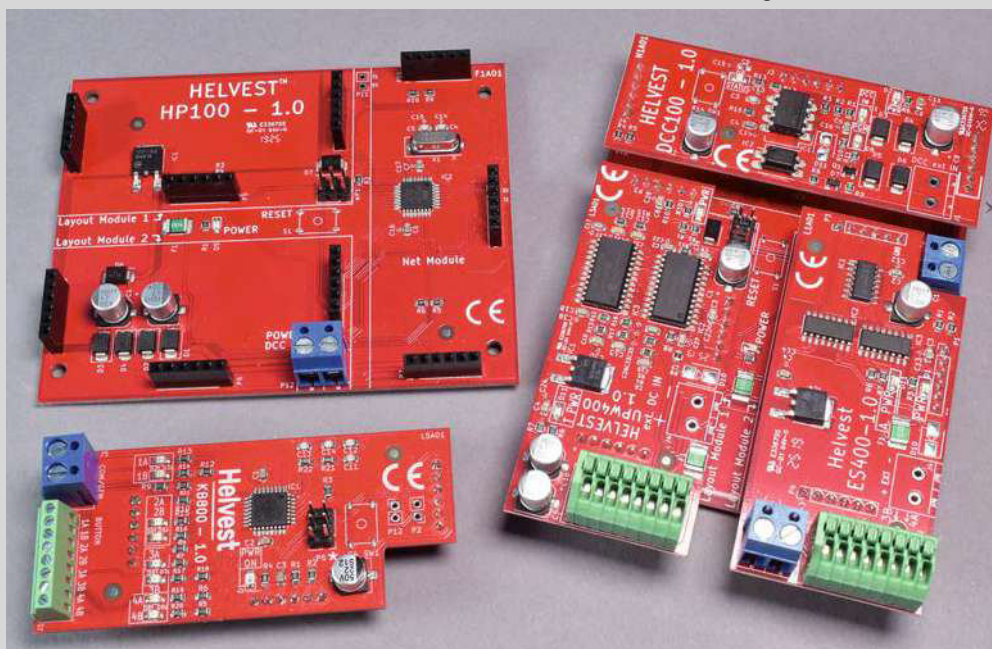
Der neue Anbieter Helvest bietet mit einem modularen Konzept eine interessante Alternative an: Auf eine Grundplatine werden unterschiedliche Bausteine gesteckt, die verschiedene Möglichkeiten bieten. Der Clou an der Sache ist nicht nur die technische Herangehensweise, sondern vor allem die Helvest-Homepage. Hier kann man sich anhand

seiner Anlagenparameter genau ausrechnen lassen, welches Material benötigt wird. Dazu werden in Auswahlfeldern die verschiedenen Antriebsbauformen und -fabrikate ausgewählt sowie die benötigten Stückzahlen eingegeben. Das Formular rechnet daraufhin aus, was gebraucht wird.

Basis ist immer die Hauptplatine HP100, die drei Steckplätze bietet. Zwei davon können für sogenannte Layout-Module genutzt werden. Diese sind für ganz unterschiedliche Weichenantriebe, Servos, Signale und auch zum Einlesen von Tastern

Bei Verwendung von DCC-Net-Modulen lässt sich die Helvest-Technik zusammen mit jedem DCC-Digitalsystem einsetzen. Kommt ein Tasten-Modul zum Einsatz, dann lassen sich die Weichen sowohl über DCC als auch über die Taster steuern Heiko Herholz (2)

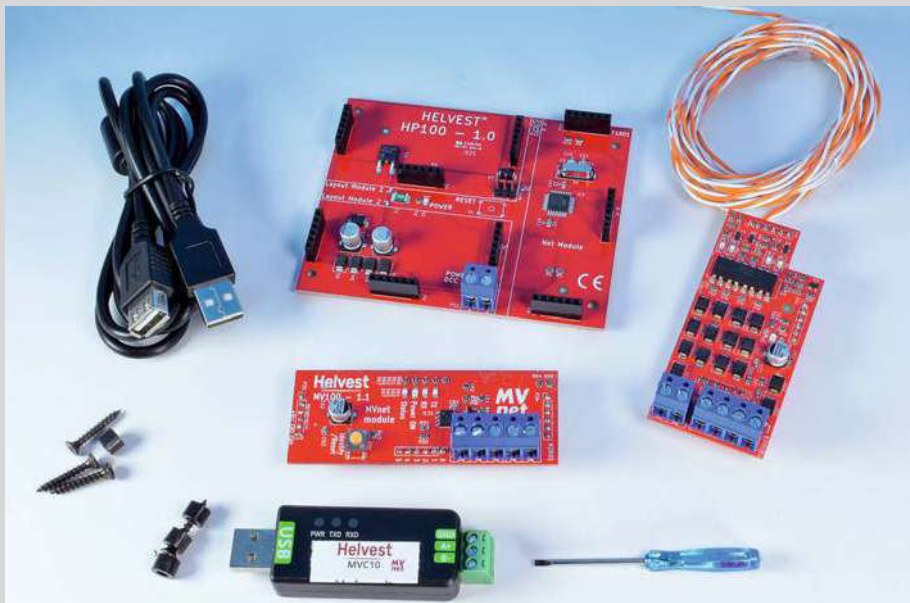
Das modulare System von Helvest basiert auf einer Hauptplatine, einem Net-Modul und ein bis zwei Layout-Modulen. Letztere können passend zu der jeweiligen Modellbahnhardware ausgewählt werden





Die Homepage des Herstellers hilft bei der Helvest-Platinenwahl. Man gibt lediglich an, welche Hardware man ansteuern möchte. Zur Wahl stehen dabei alle bekannten Weichenantriebe

Die Helvest-Homepage errechnet aus den Eingaben eine Einkaufsliste. Hier wurde beispielsweise ein buntes Sammelsurium an Weichenantrieben zur Ansteuerung ausgewählt



Zum Einstieg ins MVnet benötigt man nur ein MVnet-Modul und einen MVnet-USB-Adapter. Das MVnet beansprucht lediglich eine zweipolige Drahtverbindung, basiert auf der seriellen RS485-Kommunikation und ist nicht weit entfernt vom bekannten X-Bus

oder für Rückmeldeabschnitte erhältlich. Der dritte Steckplatz ist für ein Net-Modul vorgesehen. Hierfür sind derzeit Module für die DCC-Decodierung und für das hauseigene MVnet erhältlich.

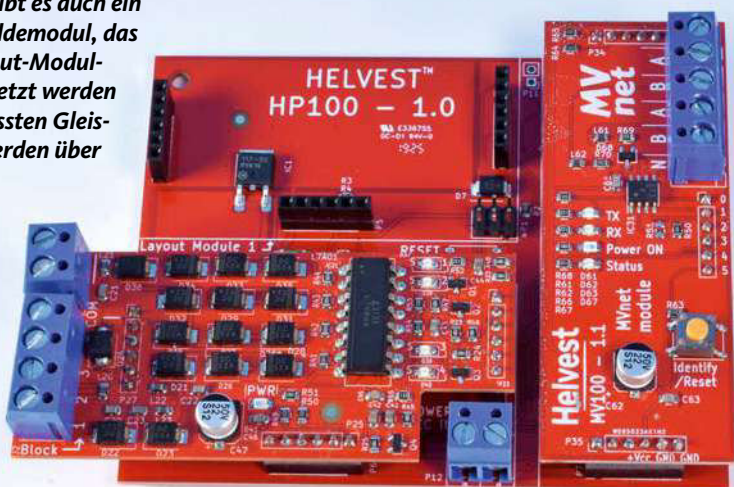
Neben den individuell zusammensteckbaren Decodern aus mehreren Teilen bietet Helvest auch fertige Decoder an, die bereits mit bestückten Layout-Modulen und einem Net-Modul aus der Schachtel kommen. Benutzt man ein DCC-als-Net-Modul, kann man die auf der Hauptplatine aufgesetzten Layout-Module per CV-Programmierung einstellen. Damit man bei den CV nicht durcheinanderkommt, bietet Helvest auf der Homepage einen CV-Konfigurator an, bei dem man die auf der Hauptplatine eingesetzten Module angibt und eine CV-Liste erhält, die für diese Hauptplatine gültig ist. Den eigentlichen Einstellvorgang nimmt man dann mit einer DCC-Zentrale vor.

Eine Besonderheit ist das Layout-Modul KB800, an das man bis zu acht Taster anschließen kann. Diese können bis zu vier Weichenantriebe schalten, die an ein Layout-Modul angeschlossen sind, das im zweiten Layout-Steckplatz andockt. Das kann sowohl zum Testen in einer Installationsumgebung dienen als auch eine zusätzliche Schaltmöglichkeit sein. So kann man Weichenantriebe sowohl per DCC fernsteuern als auch über Taster am Anlagenrand für eine Ortsbedienung direkt stellen.

Produktneueheit MVnet

Helvest ist seit über einem Jahr am Markt aktiv und hat schon anfangs angekündigt, das System

Dank MVnet gibt es auch ein Gleisbelegmeldemodul, das auf einen Layout-Modul-Steckplatz gesetzt werden kann. Die erfassten Gleisbelegungen werden über MVnet an den Steuerungscomputer weitergegeben

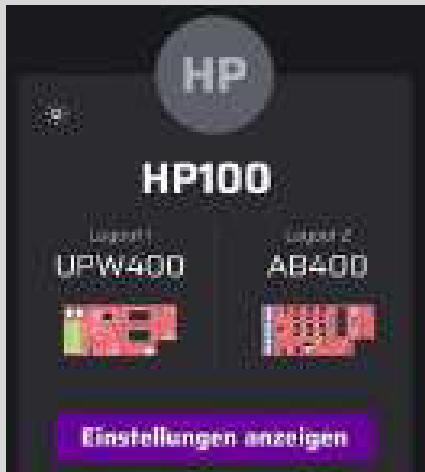


Geschickter Schachzug

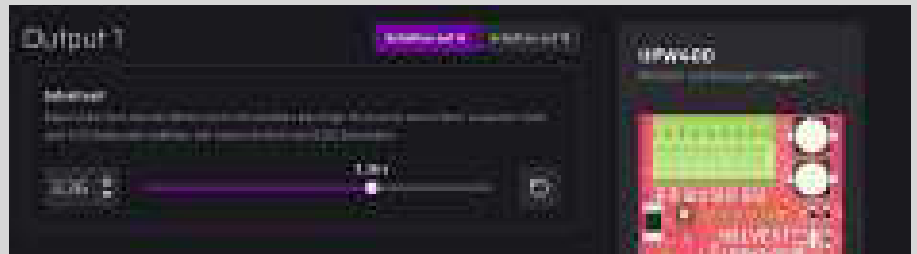
Beim Bestellen beachten

Das Shop-System bei Helvest ist getrennt nach Europäischer Union und Bestellung zur Lieferung in die Schweiz und andere Länder außerhalb der EU. Bei Wahl des richtigen Shops fallen beispielsweise für eine Sendung nach Deutschland oder in die Schweiz keine Zollgebühren an. Also aufpassen beim Bestellen! HH

Steuerungssoftware



Das Servicetool LocHaus kann erkennen, welche Module per MVnet angeschlossen sind



Die Konfiguration der Layout-Module ist in LocHaus übersichtlich und selbsterklärend



Zur schnellen Diagnose dient in iTrain der Rückmeldemonitor. Hier ist zum Beispiel Abschnitt 5 belegt



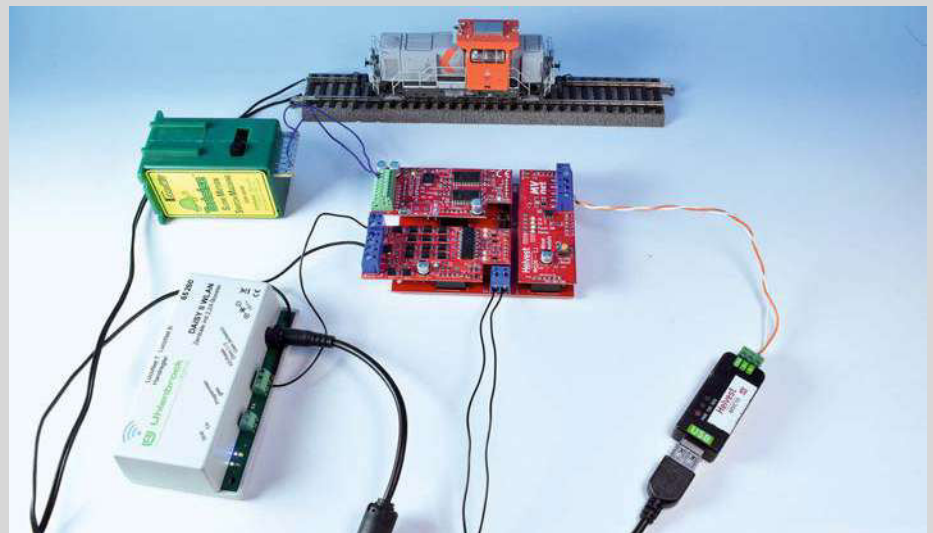
In iTrain kann man Weichen mittels Keyboard schalten, aber auch mit MVnet und LocHaus

kontinuierlich ausbauen zu wollen. Waren gleich zur Markteinführung Ende 2022 zahlreiche unterschiedliche Layout-Module für die Ansteuerung von Weichenantrieben verfügbar, so sah es bei den Net-Modulen etwas spärlicher aus. Hier gab es zunächst nur zwei für die DCC-Decodierung. Der Unterschied zwischen dem DCC100 und dem DCC100-E ist der, dass bei letzterem zur Stromversorgung der Antriebe eine zusätzliche Gleichspannung eingespeist werden kann. Inzwischen hat sich als Alternative mit dem MV100 ein weiteres Net-Modul im Helvest-Shop eingefunden. Es ist für den Anschluss an das MVnet gedacht. Dieses ist eine neue Idee von Helvest, die es durchaus in sich hat: Mit nur zwei Drähten werden MVnet-Module miteinander verbunden. Zum System gehört ein USB-Adapter, der in einen Steuerungsrechner eingesteckt wird.

Frei verfügbare Servicesoftware

Auf den Webseiten von Helvest steht die Service-Software LocHaus für alle gängigen Betriebssysteme zum kostenlosen Download bereit. Dieses PC-Programm ermöglicht auf einfachste Weise die Konfiguration der verbundenen Layout-Module. Die erkannten Module werden angezeigt und hierzu passend die möglichen Konfigurationseinstellungen bereitgestellt. So kann man beispielsweise beim Layout-Modul UPW400 die Dauer der Spannung für den Weichenlauf einstellen. Etliche motorische Antriebe arbeiten bekanntlich langsam und benötigen während dieser Zeit die volle Spannung.

Wer mit DCC weitermachen möchte, kann nach erfolgter Konfiguration im stromlosen Zustand das MVnet-Modul durch ein DCC-Net-Modul ersetzen. Wer zur Steuerung der Modellbahnanlage eine Software einsetzt, dem bietet sich aber noch eine andere Möglichkeit: LocHaus kann als TCP-Server arbeiten und die Anbindung aller mit MVnet verbundenen Module an den PC über-



MVnet-Versuchsaufbau, wobei der USB-Adapter direkt an einem Steuerungs-PC hängt. Hier laufen die Belegtmeldungen des verwendeten AB400-Moduls auf. Der angeschlossene grüne Weichenantrieb kann sowohl über DCC von der DAISY-II-WLAN-Zentrale als auch über MVnet geschaltet werden

Heiko Herholz (9)

nehmen. LocHaus verwendet dabei das Netzwerkprotokoll von Lenz. Das ist eine gute Idee, da nahezu alle bekannten Modellbahn-Steuerungsprogramme dieses Protokoll unterstützen.

Gleismelder für vier Abschnitte

Passend zur PC-Anbindung bietet Helvest mit dem AB400 auch ein Gleisbelegtmeldemodul mit vier Gleisabschnitten für den Layout-Steckplatz an. Die hier erkannten Gleisbelegungen und Freimeldungen werden über das MVnet zum PC übertragen und können so in Steuerungsprogrammen angezeigt und ausgewertet werden. Die Konfiguration ist recht einfach. Der TCP-Server läuft immer, wenn LocHaus läuft. Im Modellbahn-Steuerungsprogramm muss man dann nur die Einstellungen für die Lenz-Netzwerkschnittstelle vornehmen. Nötig ist hier immer eine IP-

Adresse. Laufen LocHaus und die Steuerungssoftware auf demselben Rechner, kann man hier als IP-Adresse „localhost“ angeben. Ist das nicht der Fall, muss man die IP-Adresse des Rechners angeben, auf dem LocHaus läuft. Die IP-Adresse kann man in den Netzwerkeinstellungen des genutzten Rechners ablesen. Im Steuerungsprogramm muss man dann noch die üblichen Konfigurationsschritte vornehmen, um Rückmelder und Decoder anzulegen, was je nach Steuerungsprogramm etwas variieren kann.

Im Fazit betrachtet, zeigt Helvest mit seinem modularen Digitalsystem eine interessante Alternative mit einer enormen Flexibilität, ohne den Anwender mit komplizierten Konfigurationsschritten zu überfordern. Dank der PC-Anbindung lässt sich das System perfekt in alle Modellbahn-Steuerungsprogramme integrieren. *Heiko Herholz*

Verglichen & gemessen

Bevor es mit unseren Loktestfahrten losging, wurden die drei Modelle von Jägerndorfer, ESU und Mehano (v. l.) auf dem Fototisch in Szene gesetzt



■ HO-Modelle der Vossloh-G 1000 BB von ESU, Jägerndorfer und Mehano im Test

V100-Nachfolger von der Ostseeküste

Werkbahnloks, zumal in kleineren Serien gefertigt, standen bei Modellbahnherstellern lange im Schatten der Staatsbahn-Standardbaureihen. Erst spät wurde diese sich in den 2000er-Jahren öffnende Nische entdeckt, als derartige Lokomotiven beim Vorbild zunehmend wahrgenommen wurden

Mit der Zunahme der Einsätze vormaliger Industriebahnloks beziehungsweise deren für die aktuellen Märkte nach den 2000er-Jahren neu gebauten Nachfolgetypen auf dem öffentlichen Schienennetz rückten diese auch in den Fokus der Modellbahner und damit der entsprechenden Hersteller. Allerdings waren es hier vor allem die ab Ende der 1990er-Jahre aufkommenden Neulinge wie Mehano oder B-Models, die sich mit hochwertigen Miniaturen moderner Privatbahn-Dieselloks befassten, während die etablierten Marken wie Fleischmann, Märklin oder Roco derartige bis heute nicht im Programm führen. Zur „Ehrenrettung“ sei jedoch angemerkt, dass Märklin zumindest die DE 1002 als Modell von Dortmunder Eisenbahn und HGK im Sortiment hatte und später auch die G 2000 anbot. Piko etablierte indes die etwas einfacher gehaltenen Versionen von G 1206 und G 1700 in seinem Hobbybereich.

Die G 1000 BB stand in der Gunst der Modellbahnhersteller längere Zeit hinter anderen für viele Hobbybahner ähnlich aussehenden Dieselloks wie etwa G 1206 oder G 1700 zurück. Mehano legte die ersten Loks dieser Bauform Ende 2020 unter der Regie von Lemke in den Farben von HGK, Rheincargo oder Northrail auf. Konkurrenz bekam die Miniatur im Folgejahr mit der Neukonstruktion von ESU. Diese verfügte aber nicht über den üblichen Standard mit dynamischem Rauch, denn ihre Konstruktion erfolgte zusammen mit dem österreichischen Anbieter Jägerndorfer Collection. Der wiederum nutzte die technische Verwandtschaft von G 1000 und G 800 (siehe Kasten), um quasi mit eigenem „Hut“ auf dem exakt gleichen Fahrwerk seine Version der Rh 2070 und in der Folgezeit einer G 800 aufzubauen, was der Grund ist, diese Maschine in diesem Test gegen die aktuellen Northrail-Modelle von ESU und Mehano antreten zu lassen, denn technisch gibt es kleine Unterschiede.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Alle drei Lokminiaturen besitzen einen konstruktiv identischen Aufbau: Ein in der Mitte im Rahmen liegender fünfpoliger Motor mit zwei eher kleinen Schwungmassen treibt über Kardanwellen mit anschließendem Schnecke/Stirnrad-Getriebe alle Radsätze in den zwei Drehgestellen an. Die zentrale Platine sitzt darüber, die Führerstandsbeleuchtungen werden über Federkontakte versorgt, die Gehäuse mit zwei Schraubenpaaren an den Enden gehalten.

ESU/Jägerndorfer – Unter dem im Wesentlichen für das Reibungsgewicht verantwortlichen Metallgehäuse ruht der fünfpolige Mittelmotor samt ihn fixierender Platine. Diese trägt auch die Beleuchtungsrahmen. Die Schnittstelle bei ESU ist 21MTC, bei Jägerndorfer PluX22. Um an das Innenleben der Maschine zu gelangen, sind jeweils zwei kleine

Senkkopfschrauben neben den Kupplungsschächten zu lösen. Das Abheben der Gehäuse erfordert einiges an Achtsamkeit, um einerseits die filigranen Geländer nicht zu beschädigen und andererseits die Beleuchtungsträger nicht abzubrechen. Die filigranen Geländer bestehen aus elastischem und durchaus formstabilem Kunststoff. Als Zurrüsteile liegen Rangierkupplungen und Bremschlauchattrappen bei. Die Kupplungen sind nicht kinematisch geführt, dank der NEM-Schächte aber tauschbar. Das ESU-Modell besitzt digital angesteuerte Kupplungen. Sie sind kompatibel zur Roco-Universalkupplung sowie zu Märklins Kurzkupplung.

Mehano – Diese durchaus noch aktuelle Konstruktion von 2020 ist fast identisch aufgebaut. Als Schnittstelle ist ebenfalls eine 21MTC verbaut, deren Blindstecker auf den ersten Blick einem Decoder gleicht. Beim Lösen der vier Schrauben wird das komplette Gehäuse samt Umlauf abgehoben. Das schont die Geländer, allerdings ist hier Vorsicht bei den Beleuchtungsträgern angezeigt. Das Ausrasten der geklippten Vorbauten ist nicht nötig. Für eine hohe Detailfülle sorgen die zahlreichen separat angesetzten Teile. In einem Beipackbeutel liegen Bremschlauch- und Kupplungsattrappen. Nach dem Abheben des Gehäuses sind die Platine und der in die 21MTC-Schnittstelle passende Decoder gut erreichbar. Die Kupplungen



sind nicht kinematisch geführt, stecken aber in NEM-Schächten.

Maßgenauigkeit

↑ ESU/Jägerndorfer/Mehano – Alle wichtigen Abmessungen der Modelle treffen die Vorbildwerte unter Berücksichtigung der Messtoleranzen exakt. Das unterstreicht den Anspruch der Hersteller, heutigen Anforderungen der Sammler nach möglichst exakter Wiedergabe der Vorbilder gerecht werden zu wollen. Abweichungen ergeben sich lediglich im Bereich der Radsätze – nicht zuletzt aufgrund der unterschiedlichen Spurkranzhöhen. Hervorzuheben ist, dass ESU/Jägerndorfer den maximalen Wert der NEM deutlich unterschreiten, ohne dass sich Betriebseinschränkungen ergeben.

Langsamfahrtverhalten

Zum Testen des Fahrverhaltens stand den digitalisierten ESU- und Jägerndorfer-Loks in den AC- bzw. Sound-Versionen die komplett analoge Mehano-Maschine gegenüber. An dieser Stelle sicher kein glücklicher Vergleich, allerdings fragen auch immer wieder Leser nach der Fahrqualität analoger Loks. Diese sind zwar nicht von ESU, dafür aber von Mehano und Jägerndorfer zu beziehen. Und obwohl sowohl ESU als auch Jägerndorfer beim Modell kooperierten, besitzen die Loks unterschiedliche Platinen und Decoder.

Letztere arbeiteten im Test mit ihren werkseitigen Standardwerten ohne spezifische CV-Änderungen für Höchstgeschwindigkeit oder Anfahr- und Bremsverzögerungen. Die digitalen Fahrttests erfolgten mit der EcoS von ESU. Die Geschwindigkeitsmessung nahmen wir mittels Märklin-Lichtschrankensystem vor. Grundsätzlich gilt bei allen digitalen Fahrwerten: Wem die werkseitigen Einstellungen nicht gefallen, der kann Abhilfe durch ein Verändern in den entsprechenden CV schaffen. Der Stromverbrauch bei ESU schließt den Grundsound sowie Licht in Fahrtrichtung vorwärts ein. Unser Jägerndorfer-Testmodell war ohne Sound unterwegs.

↑ ESU – Wie nicht anders zu erwarten, überzeugt dieses Modell durch ausgezeichnete Langsamfahreigenschaften. Bei

Fahrstufe 1 von 28 rollt es mit etwas mehr als einem km/h bei 267 Milliampere und nicht zuletzt dank ausreichender Pufferkondensatoren sicher über Weichenstraßen und durch Gleisbögen.

↑ Jägerndorfer – Diese Konstruktion setzt sich bei Fahrstufe 2 von 28 mit knapp sechs km/h in Bewegung und rollt damit sicher auch durch ausgedehnte Weichenstraßen. Der Strombedarf von 192 Milliampere ist gering.

↑ Mehano – Die etwas ältere Konstruktion gefällt im analogen Betrieb: sieben km/h sind als Minimalgeschwindigkeit annehmbar. 228 Milliampere zeigten die Messinstrumente bei 2,5 Volt.

Streckenfahrverhalten

↑ ESU – Das Modell ist ab Werk so eingestellt, dass die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 100 km/h im Modell über die NEM

hinaus überschritten wird: Statt zulässiger 125 km/h ist die Maschine mit flotten 142 km/h unterwegs. Der Stromverbrauch liegt dann bei 325 Milliampere. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit erreichte das Modell bei Fahrstufe 25 von 28 und 308 Milliampere.

↑ Jägerndorfer – Die Rh 2070 ist ab Werk so konzipiert, dass die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 100 km/h im Modell ebenfalls deutlich überschritten wird – 148 km/h zeigt der Tacho an. Der Stromverbrauch liegt dann bei 358 Milliampere. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit fährt das Modell bei Fahrstufe 22 von 28 und 292 Milliampere.

↑ Mehano – Das analoge Modell läuft bei zwölf Volt mit sehr guten 95 km/h, also mit fast vorbildgerechter Höchstgeschwindigkeit, wobei es allerdings keine Reserven für ein höheres Tempo gibt. Das Strommessgerät zeigt dann 312 Milliampere.

Ausrollverhalten

↑ ESU – Digital entspricht der Auslauf des Modells der sehr gut umgesetzten Fahrdynamik des Originals. Beim Zuweisen der Fahrstufe 0 aus der Höchstgeschwindigkeit heraus beträgt der Bremsweg stattliche 137 Zentimeter. Führt man das Modell mit 100 km/h, genügen 75 Zentimeter zum Anhalten. Beim Drücken der Stopptaste oder bei Einfahrt in einen stromlosen Gleisabschnitt reduziert sich der Wert auf akzeptable zwölf Zentimeter.

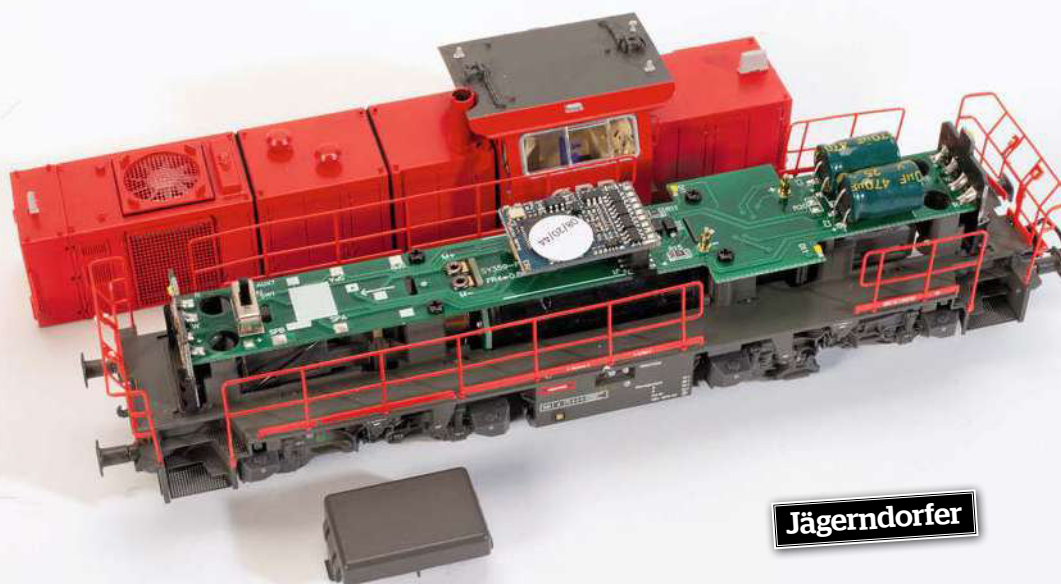
↑ Jägerndorfer – Auch hier entspricht der Auslauf einer sehr

Fakten zu den Modellen

	ESU 1271 026-7	Jägerndorfer 2070 048-1	Mehano 1271 025-9
Artikelnummer	31303	10700	90248
(erstes) Baujahr	2024 (2022)	2022	2020
Stromsystem	AC/DC-digital/Sound	AC-digital	DC
Digitalschnittstelle	21MTC	PluX22	21MTC
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/2	fünfpolig/2	fünfpolig/2
Getriebe	Schnecke/ Stirnrad	Schnecke/ Stirnrad	Schnecke/ Stirnrad
Treibradsätze/Haftreifen	4/2	4/2	4/2
Eigenmasse	284 g	271 g	230 g
Preis (UvP)	459,00 €	272,90 €	209,90 €



ESU



Jägerndorfer

Im Lokinneren gleichen sich die aus ein und demselben Konstruktionsbüro stammenden H0-Loks von ESU und Jägerndorfer natürlich, auch wenn die Elektronikplatinen unterschiedlich sind. In der analogen Mehano-Diesellok (unten) fehlt freilich die Digitaltechnik

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)



Mehano

gut umgesetzten Fahrdynamik. Beim Zuweisen der Fahrstufe 0 aus der Höchstgeschwindigkeit heraus beträgt der Bremsweg 96 Zentimeter. Führt man das Modell mit 100 km/h, sind es 65 Zentimeter Bremsweg. Bedient man die Stopp-taste oder befährt die Lokomotive einen stromlosen Gleisabschnitt, reduziert sich der Wert auf zehn Zentimeter.

Mehano – Naturgemäß kann die analoge Lok in puncto Ausrollweg nicht mit den digitalen Schwesterloks mithalten: Aus der Maximalgeschwindigkeit steht die Lok schon nach zwölf Zentimetern, bei Langsamfahrt sofort. Ändern ließe sich das durch Schwungmassen mit einem größeren Durchmesser, die aber im schmalen Vorbau kaum unterzubringen sind.

Zugkraft

Alle Modelle bringen durch ihre vergleichsweise geringe Eigenmasse trotz vier angetriebener Radsätze und zwei diagonal versetzter Haftreifen auf den Radsätzen zwei und drei nur mäßige Voraussetzungen für eine angemessene Zugkraft mit.

ESU – An der Federwaage schafft das Modell 85 Gramm Zuglast. Auf der zehnprozentigen Steilrampe war ein Verlust von 40 Gramm zu verzeichnen. Diese Werte sind für diesen Loktypen unakzeptabel, genügen aber durchaus zur Beförderung modellbahnüblicher Zuglängen. In der Ebene sind auch längere Einheiten unter Schleudern der Lokradsätze fahrbar. An der Reibungsgrenze zeigt das Ampere-meter stattliche 570 Milliampere.

Jägerndorfer – Die Lok schafft mit 75 Gramm Zuglast etwas weniger als die baugleiche Schwesterlok von ESU. Der Zugkraftabfall auf der Rampe ist mit 35 Gramm gerade noch vertretbar.

Heimanlagen-übliche Güterzüge aus vier bis fünf leichten Vierachsern wurden von der 2070 sicher befördert – selbst auf den weit verbreiteten Steilstrecken mit Steigungen von acht bis zehn Zentimetern Neigung je Gleismeter. Der Strombedarf beträgt an der Reibungsgrenze 517 Milliampere.

Mehano – Auf ebener Trasse schafft das leichteste Modell

lediglich 50 Gramm Zuglast. Auf der zehnpromzentigen Steilrampe sind es sogar nur 30 Gramm. Diese Werte genügen nur zur Beförderung kurzer Züge. Lediglich in der Ebene und über große Gleisradien hinweg können es mehr als fünf vierachsige Güterwagen sein. An der Reibungsgrenze zeigt das Amperemeter üppige 612 Milliampere.

Stromabnahme

 **ESU/Jägerndorfer/Mehano** – Jedes der drei Testmodelle nutzt alle vier Radsätze zur Stromabnahme mittels Schleifer an den Spürkränzen. Die digitalen Loks besitzen in der getesteten Version beide Pufferkondensatoren. Das Überfahren der üblichen kritischen Gleisabschnitte ist daher bei sauberen Radlaufflächen völlig problemlos. Beim Mehano-Modell kann es wegen des fehlenden Kondensators und kleiner Schwungmassen im analogen Betrieb zu kleinen Aussetzern kommen.

Wartungsfreundlichkeit

 **ESU** – Geliefert wird das Modell in der klassischen Karton/Moosgummi-Verpackung, allerdings steckt die Lok in einem Blister und ist nicht, wie sonst bei ESU, auf einem Träger verschraubt. Die nötigen Anleitungen sind verbal wie bildtechnisch ausreichend. Der Zugang zum Modell für Wartungszwecke ist, wie unter dem Punkt Konstruktion bereits erwähnt, nach Lösen von vier kleinen Schrauben einfach möglich.

 **Jägerndorfer** – Die ÖBB-2070 kommt im bekannten Blister/Schuber im klassischen Karton in den Handel. Der enthält auch die Zurrüstteile, die sich auf Kupplungs- und Bremsschlauchatrapen sowie zwei Radsätze ohne Haftreifen zum Tauschen beschränken.

Obendrein liegt eine in Wort und Bild ausreichende Anleitung zur Wartung bei. Der Zugang zum Modell ist durch das Lösen von vier Schrauben und vorsichtigem Abziehen des Aufbaus möglich.

 **Mehano** – Ausgeliefert wird das Modell in der klassischen Blister-Verpackungen, die schaumstoffumrahmt zusammen mit den Anleitungen/Ersatzteilblättern in einem stabilen Karton ruht. Die

Fahrwertetabelle			
	ESU 1271 026-7	Jägerndorfer 2070 048-1	Mehano 1271 025-9
Langsamfahrtverhalten			
$v_{\min}$ digital	1,3 km/h bei FS 1/267 mA	5,7 km/h bei FS 2/192 mA	–
$v_{\min}$ analog	–	–	6,8 km/h bei 2,5 V/228 mA
Streckenfahrtverhalten			
v_{Vorbild} digital	100 km/h bei FS 25/308 mA	100 km/h bei FS 22/292 mA	–
v_{Vorbild} analog	–	–	95 km/h bei 12,0 V/312 mA
$v_{\max}$ digital	142 km/h bei FS 28/325 mA	148 km/h bei FS 28/358 mA	–
$v_{\max}$ analog	–	–	95 km/h bei 12,0 V/312 mA
Ausrollweg aus $v_{\max}$ digital	137 cm	96 cm	–
Ausrollweg aus $v_{\max}$ analog	–	–	12 cm
Zuglast Ebene bei $v_{\max}$ digital	85 g bei FS 28/570 mA	75 g bei FS 28/517 mA	–
Zuglast Ebene bei $v_{\max}$ analog	–	–	50 g bei 12,0 V/612 mA

Anleitung der Modelle ist verbal wie bildtechnisch ausreichend. Der Zugang zum Modell ist aufgrund solider Schraubverbindungen relativ einfach.

Aufbauten und Kunststoff-Führerhaus gefällt aufgrund der Nachbildung filigraner Bauteile wie der Geländer am Umlauf in der jeweiligen Ausführung, geätzten Lüftergittern und Tritten, feinen Sandfallrohren, der Einrichtung des Führerraumes inklusive Helm oder EBU-La-Gerät bei ESU. Die Scheibenwischer sind graviert und bedruckt, der Führerstand ist mehrfarbig, besitzt schaltbar beleuchtete Anzeigen und ist bei ESU auch mit einer Triebfahrzeugführerfigur besetzt. Das Dach dominieren die Signaleinrichtungen sowie die davor sitzenden dünnwandigen und korrekt unterschiedlich im Durchmesser ausgeführten Auspuffanlagen.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

ESU	 (1,3)
Jägerndorfer	 (1,3)
Mehano	 (1,6)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

 **ESU/Jägerndorfer** – Die Konstruktion mit metallenen

Maßstabelle Dieselloks der Reihen G 800 BB/G 1000 BB					
Maße in mm	Vorbild	1:87	ESU	Jägerndorfer	Mehano
Länge über Puffer	14.130	162,4	162,6	162,6	162,8
Breite	3.080	35,4	35,6	35,6	35,3
Dachhöhe über SO	4.225	48,6	48,5	48,5	48,4
Pufferhöhe über SO	1.050	12,1	12,0	12,0	12,0
Lokgesamtachsstand	9.100	104,6	104,6	104,6	104,5
Drehgestellachsstand	2.400	27,6	27,6	27,6	27,5
Treibraddurchmesser	1.000	11,5	11,1	11,1	11,3
Spurkranzhöhe	–	1,2 (NEM)	0,8	0,8	1,1

 **Mehano** – Auch die erste Konstruktion der G 1000 BB gefällt in der kompletten Ausführung aus Kunststoff durch die filigrane Nachbildung von Bauteilen wie der Geländer, Lüfterabdeckungen aus Metall, geätzten Tritten und scharfkantig gravierten Wartungskappen. Auch die Scheibenwischer sind graviert und bedruckt.

Der Führerstand ist zwar mit einer Fahrzeugführerfigur besetzt, allerdings nicht weiter ausgestaltet. Das Dach trägt wie bei den Mitbewerbern korrekt alle akustischen Signalanlagen und die Rangierantennen. Der Auspuffschaft ist etwas zu dickwandig ausgefallen.

Fahrgestell und Räder

 **ESU/Jägerndorfer/Mehano** – Die Fahrwerke aller Konstruktionen gefallen mit ihrem Detailreichtum. Die Plastizität ist dank extra angesetzter Teile sehr hoch. Die Radnachbildungen werden durch die Imitation der Bremscheiben optisch hervorgehoben. Die Gravuren sind bei Mehano etwas weniger scharf, das ist aber der einzige Unterschied. Vorbildgerecht sind die montierten Puffer unterschiedlich gewölbt. Jägerndorfer setzte die Abweichungen etwa im Bereich der Halter der vorbildgerecht nicht montierten Schlingerdämpfer perfekt um.

Farbgebung

 **ESU/Jägerndorfer/Mehano** – Die Lackierung der Loks ist in allen Teilen hervorragend, vor allem der gleichfalls nur dezente Glanz des werkneuen Lokkastens vermag zu gefallen, obwohl viele Vorbildloks rasch ausbleichen und matter erscheinen. Die diagonal verlaufenden Farbstreifen der Northrail-Loks sind trennscharf, wenn auch bei Mehano und ESU minimal unterschiedlich in Breite und Farbe. Die ÖBB-2070 von ESU besticht gleichfalls in der Ausführung der Lackierung.

Beschriftung

 **ESU/Jägerndorfer/Mehano** – Sämtliche unter der Lupe lesbaren und gestochen scharfen Anschriften – es sind immerhin etliche – entsprechen den Vorbildgegebenheiten. Bei Mehano ist sogar die Tankanzeige gut erkennbar. Sämtliche Beschilderungen sind

ESU

Die 1271 026 von ESU gibt eine Lok von Northrail wieder



Jägerndorfer

Jägerndorfer zeigt sich mit der ÖBB-Lok 2070 048 eher lokalpatriotisch



Mehano

Auch Mehano setzte mit der Lok 1271 025 eine Northrail-Maschine um

Michael U. Kratzsch-Leichenring (3)



leider nur flach aufgedruckt, was man aber nur beim Blick aus der Nähe erkennt. Die ESU-Lok wurde ausweislich der Anschriften am 30. Oktober 2008 bei Vossloh hauptuntersucht. Jägerndorfer gibt seine Rh 2070 im Zustand nach der Revision am 15. Januar 2015 wieder. Zusätzlich sind die Radsatzlagerdeckel und Abrutschsicherungen der Geländer beschriftet. Mehanos Modell der Northrail-G 1000 BB ist anschrif-

tentechnisch mit dem HU-Datum 14. Juli 2017 die jüngste und auch bestbedruckte Lokomotive.

Beleuchtung

↑ ESU/Jägerndorfer/Mehano – Sämtliche Loklaternen sind originalgetreu nachgebildet. Als Leuchtmittel fungieren LED in passender Lichtfarbe. Geschaltet werden können beide Seiten im Digitalbetrieb separat. Auch besitzen die Loks von ESU und Jägerndorfer

Führerstandsbeleuchtungen. Der Lichtwechsel erfolgt bei allen drei Loks mit der Fahrrichtung von Weiß nach Rot.

FAZIT DES TESTERS

Erstaunlicherweise sind die Unterschiede in den Ausführungen der Modelle nur gering, was sich in den Testergebnissen widerspiegelt. Erwartungsgemäß haben in puncto Technik und Fahrverhalten ESU und Jägerndorfer die Nase vorn, während Mehano knapp dahinter landet. Das unterstreicht die positive Entwicklung dieses unter Lemke geführten Fabrikats.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

ESU	↑ (1,0)
Jägerndorfer	↑ (1,0)
Mehano	↑ (1,2)

Ein Blick zum Vorbild

Erfolgreicher Lokomotivtyp von Vossloh

Mit dem Übergang der Lokfertigung in Kiel von Siemens an die Vossloh AG im Oktober 1998 begann die Entwicklung eines vierten Typenprogramms – angepasst an die aktuellen Erfordernisse des Bahnbetriebs und der Arbeitssicherheit sowie Ergonomie. Am sichtbarsten äußert sich das an den geräumigen Führerhäusern mit Klimaanlage, breiten Aufstiegen bzw. Rangierertritten sowie dem neu konstruierten Drehgestell. Die Typbezeichnung erfolgte kurzzeitig mit dem traditionellen MaK-Logo, dann wieder mit einem G und der Leistungsangabe in Kilowatt sowie der Achszahl. Vorgesehen waren G 400 B, G 600 C, G 800 BB/G 1000 BB und G 2000 BB.

Die ersten gelieferten Maschinen waren 90 zwischen 2000 und 2004 gebaute G 800 BB für die ÖBB, die dort als Reihe 2070 in Betrieb gingen. Angetrieben werden sie von einem Caterpillar-Motor mit 736 Kilowatt. Aus Kostengründen wurde auf aufwendigere Karosserieformen verzichtet, deshalb dominieren rechte Winkel und ebene Flächen. Nicht realisiert wurde bisher die G 600 C. Die G 400 B entspricht unverändert der Vorgängerbauart G 322. Üblich waren bei allen Bauarten dieses Typenprogramms ein Mittelführerstand mit Einstieg über die Lokenden und Umläufe mit durchgehenden Geländern. Lediglich die G 2000 erhielt Endführerstände – anfangs asymmetrisch, was ihr ein sehr eigenwilliges Äußeres verlieh.

Die G 1000 BB ist bis auf den voluminösen vorderen Vorbau für den leistungsstärkeren Motor identisch mit der G 800 BB. Sie wird von einem MTU-Motor der Bauart 8V4000 angetrieben und gibt ihre Leistung von 1.000 Kilowatt über Gelenkwellen an die Voith-Getriebe L4r4 ab. Die Dienstmasse der Loks liegt je Erfordernis der Besteller zwischen 72 und 80 Tonnen, der kleinste befahrbare Gleisradius liegt bei 60 Metern. Der Tank fasst 3.000 Liter Diesellokraftstoff. Konzipiert ist die G 1000 BB für schwere Rangier- und mittelschwere Streckendienste auf kürzeren Distanzen, was einige Privatbahnen nicht daran hindert, die Loks auch auf Langstreckenfahrten einzusetzen.

Von diesem Loktyp entstanden zwischen 2002 und 2016 mehr als 100 Maschinen für verschiedene (Privat-)Bahnen in Deutschland, der Schweiz, den Niederlanden, Luxemburg sowie Italien und Frankreich. Das erste Muster wurde im September 2002 auf der Berliner „Innotrans“ präsen-



Am 19. Februar 2010 trug die HGK-DH 50 noch die Farben des Vorbesitzers SBB Cargo, bei dem sie als Am 842 101 Ende 2003 in Betrieb gegangen war. Im November 2011 verließ die Maschine Köln und wechselte als Leihlok unter AlphaTrains mehrfach den Mieter

Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Die 2070 028 der Österreichischen Bundesbahnen ist hier als Lokzug 88425 von Innsbruck nach Hall in Tirol bei Rum unterwegs. Hinter dieser Diesellok verbirgt sich die Vossloh-Bauart G 800 BB, die im Gegensatz zur G 1000 BB einen schmaleren Motorvorbau aufweist

Markus Inderst

tiert und ging bald schon als Testobjekt unter der Regie des Vermieters AngelTrains an verschiedene Bahnen, darunter Ende 2006 bis April 2008 auch als 261 322 an Railion. Nach der ersten Hauptuntersuchung wechselte die Lok zum Vermieter Northrail und war weiter als Leihlok bei diversen Unternehmen unterwegs. Die

weiteren gebauten Loks wurden zunächst an BLS (Am 845 002), SBB Cargo (Am 842 101 und 102) sowie die Kreisbahn Siegen Wittgenstein (KSW 44) geliefert. Größere Lose gingen an die Luxemburger CFL, die HGK und später RheinCargo in Köln. Die HGK übernahm in der Folgezeit auch die Maschinen von SBB Cargo. MKL

Mehano

Die Draufsicht auf die drei Testmodelle von Jägerndorfer, ESU und Mehano (v. u.) unterstreicht den hohen Detaillierungsgrad. Immer wieder frappierend ist, wie unterschiedlich trotz Typengleichheit die Ausführung gewisser Baugruppen ist wie beispielsweise Lüftergitter und -rad

ESU

Jägerndorfer

Bei Fahrt über die Anlage im Dämmerlicht begeistert die ESU-Miniatur durch die Führerstandsbeleuchtung, auch wenn sie vorbildgerecht ausgeschaltet sein müsste

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)



ESU (1,2) – Im Abschneiden des Tests bestätigt sich das Urteil vieler Sammler, dass ESU besonders anspruchsvolle Modelle umsetzt. Das vielleicht erwartete dynamische Rauchen ist bei diesem Modell nicht inbegriffen, dafür die Digitalkupplung sowie ein wenig vorbildgerechtes Bremsenquietschen und Funkenflackern im Drehgestellbereich. Ob diese Spielereien den hohen Preis rechtfertigen, ist natürlich eine Ermessensfrage.



Jägerndorfer (1,2) – Fans österreichischer Dieselloks erhalten mit diesem modernen Typ eine interessante Bereicherung des Fuhrparks. Ob diese Lok nun mit oder ohne Sound fährt, ist eine Geschmacks- und Preisfrage. Sehr gut ist das Fahrverhalten des Modells in allen Bereichen, auch wenn die Höchstgeschwindigkeit ab Werk nicht perfekt abgestimmt wurde.



Mehano (1,5) – Diese Miniatur gefällt vor allem durch die Bedruckung und eine recht gute Getriebeabstimmung, wobei man sich eine geringfügig höhere Maximalgeschwindigkeit wünscht. Etwas Ballastierung und ein guter Sounddecoder wären künftig sinnvolle Ergänzungen. Die im Handel zu findenden günstigen Preise für dieses Modell sollten aufgrund der gebotenen Qualität ein Kaufanreiz sein.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

So haben wir bewertet:

Die einzelnen Testkriterien werden mit Qualitätspfeilen bewertet:



entspricht der Schulnote

Sehr gut (1), Gut (2), Be-

friedigend (3), Genügend (4)

sowie Ungenügend (5).

Die Zwischenwertungen für die Testblöcke *Technik* und *Optik* werden ermittelt, indem rechnerisch die Summe aller „Noten“ durch deren Anzahl geteilt wird. Auch die Gesamtwertungspfeile im *Fazit* werden auf diese Weise aus allen beurteilten Testkriterien ermittelt. Ab einem Wert von X,5 und schlechter wird der nächstschlechtere Wertungspfeil vergeben. *em*

Buch & Film

Triebwagen und Triebzüge, Deutsche Bahn und Privatbahnen – Michael Dostal – 164 S., 299 Farb-Abb. – 24,99 € – GeraMond Media, München – ISBN 978-3-96453-561-0



Äußerst abwechslungsreich präsentiert sich heutzutage der Triebwagen- und Triebzugpark der Deutschen Bahn sowie der zahlreichen Privatbahnen, die zumeist auf DB AG-Trassen unterwegs sind. Das Spektrum reicht von den diversen ICE-Bauarten bis hin zu den Triebwagen der meterspurigen Harzer Schmalspurbahnen. Schon beim Durchblättern des Buches fällt auf, wie viele verschiedene Bauarten in den zurückliegenden Jahren ihren Weg auf deutsche Schienen gefunden haben. Ins Buch aufgenommen wurden auch die zahlreichen meist gelb lackierten Triebwagen für bahntechnische Zwecke. Nicht berücksichtigt wurden jedoch die Triebwagen des Museumsverkehrs, was den Umfang des Werkes gesprengt hätte. Obendrein ist hervorzuheben, dass Bildwiedergabe- und Druckqualität ohne Fehl und Tadel sind. MW

Taigatrommel, Die Baureihe V 200 der DR – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € – EK-Verlag, Münzinger Straße 5 a, 79111 Freiburg

In der Reihe „Berühmte Lokomotiven und Züge“ ließ der EK eine neue DVD zum Thema DR-Baureihe V 200/120 produzieren. Das Szenenspektrum reicht von historischen und teils recht bekannten Reichsbahn-Aufnahmen bis hin zu den jüngsten Plan-diesel-Szenen der beiden aktuell betriebsfähigen Maschinen V 200 007 und 120 274. Einen breiten Raum nehmen die letzten Leistungen rund um Gera zu Beginn der 1990er-Jahre ein. Ergänzend gibt es kurze Einblicke in die letzten Betriebseinsätze in Polen, Ungarn, Tschechien und im Baltikum, die inzwischen teils auch schon historisch sind. Auch Sequen-

zen der letzten Fahrt einer DB AG-Lok der Baureihe 220 vom Dezember 1994 sind zu sehen. Insgesamt ein sehenswerter Film, auch wenn die DR-Zeit eher nur gestreift wird. MKL

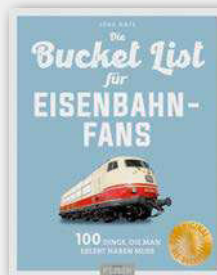
Schmalspurbahn-Landschaft Deutschland, Die letzten ihrer Art – Manuel Dotzauer – 152 S., 250 Farb-Abb. – 22,00 € – Kellner Verlag, Bremen – ISBN 978-3-95651-300-8



Fans der schmalen Spur aufgepasst: Dieser Verlag, der ansonsten eher Romane und Heimatliteratur herausgibt, hat einen hervorragenden Band zu den 750-, 900- und 1.000-Millimeter-spurigen Bahnen unseres Landes aufgelegt, wobei auch die eher den Feldbahnen zuzuordnende MPSB enthalten ist. Obwohl sich der Untertitel wie ein Abgesang liest, wird der Leser überrascht sein, rund 30 erlebbare Bahnen vorzufinden. Obendrein werden Museen, erhaltene Hoch- und Kunstbauten und Loks auf Denkmalsockel aufgeführt, die an vergessene Schmalspurbetriebe erinnern. Die einzelnen Bahnporträts sind nicht nur üppig, sondern auch qualitativ gut illustriert sowie mit Streckenkarten und Triebfahrzeugtabellen versehen. Am Buchschluss führt eine 20-seitige Statistik auf, was das staatliche Nummernsystem deutscher Schmalspurbahnen umfasst(e). Mit diesem Reiseführer ist der Bahnfan jedenfalls gut gewappnet, wenn er die im Regelbetrieb oder museal verkehrenden Schmalspurbahnen zwischen Nord- und Ostsee, Erzgebirge und Alpenregion besuchen möchte. PW

Die Bucket List für Eisenbahn-Fans, 100 Dinge, die man erlebt haben muss – Jörg Hajt – 124 S., 120 Farb-Abb. – 12,99 € – Plaza/Heel Verlag, Königswinter – ISBN 978-3-96664-725-0

Beim ersten Aufschlagen dieses Paperbackbändchens war ich mir unsicher, nicht doch ein Kinderbuch in der Hand zu halten. Die grellbunte



und leicht reißerische Aufmachung ist für Fachbuch-Gewohnte eher befremdlich. Und trotzdem bleibt man unwillkürlich kleben, vertieft sich in die Reise- und Ausflugstipps und erwischt sich dabei, schon Erlebtes abzuholen und am Ende des Buches festzustellen, gut drei Viertel der Empfehlungen bereits bereist zu haben. Das restliche Viertel liegt in der Welt verstreut und muss wohl noch auf Entdeckung warten. Aber genau hierin liegt ja der Sinn dieses seltsam anmutenden Buches: schauen, staunen und irgendwann das Sehnsuchtsziel ansteuern! PW

101 Dinge, die man über den ICE wissen muss – Claudia Franke/Michael Dörflinger – 196 S., 166 Farb-/2 Schwarzweiß-Abb. – 16,99 € – GeraMond Media, München – ISBN 978-3-96453-310-4

Die kleinformigen Bändchen dieser Reihe werden oft von „Fachleuten“ belächelt – doch ganz zu unrecht! Auch das vorliegende Taschenbuch bietet eine Menge wissenswerter Dinge, wenngleich es natürlich kein ausführliches Baureihenbuch ersetzt. Informativ wird beispielsweise auf die verschiedenen Redesigns der ICE-Züge eingegangen. Zahlreiche gute Aufnahmen zeigen, wie sich das Innenleben der „Flaggschiffe“ der DB AG in den letzten Jahren verändert hat. Nicht vergessen werden unter anderem auch die ICE-Vorgänger sowie jene ICE-Züge, die für ausländische Bahngesellschaften gebaut wurden. Insgesamt ein lesens- und sehenswertes Büchlein, zumal auch die Druckqualität lobenswert ist. MW

Verkehrsknoten Kassel – Andreas Giller – 112 S., 185 Schwarzweiß-Abb. – 29,80 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6307-5



Der 31. Band der verkehrstechnischen Städtereihe führt uns ins Hessische. Nach einem Kurzausflug zur Frühgeschichte des Eisenbahnwesens in Kassel wird auf den Einfluss der preußischen Staatsbahn bis 1920 eingegangen. Da gibt es schöne Fotos von Bw und Hauptbahnhof sowie seltene Aufnahmen des Thomas-Doppelstock-Dampftriebwagens oder eines langen Lokzuges festlich geschmückter Henschel-Erzeugnisse im Bahnhof Unterstadt. Es folgt die unglückselige Zeit bis 1945 mit Hauptbahnhofsvergleichen um 1928 und schließlich kriegszerstört mitsamt der Altstadt. Im Kapitel bis 1973 kann man teilstromtrome 01-Loks bewundern, aber auch die Baureihen 10, V 65, V 200 und E 03 sowie die moderne Henschel-Versuchslok DE 2000. Ein weiterer Abschnitt berichtet über Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke, Henschels Bahnanschluss durch die Stadt sowie dessen Produkte 01, 23, 61 und Garratts für den Export. Nebenbei sorgte Wegmann für die Wagenherstellung, und in Kassel-Niederzwehren stand die Waggonfabrik Credé. Randkapitel streifen die Henschel-Lkw-Fertigung, Klein-, Privat- und Industriebahnen sowie die Nahverkehrsbetriebe der Region. WB

Japanese steam in the 1970s – Yoshi Hashida – 96 S., 15 Farb-/148 Schwarzweiß-Abb. – 15,99 € – Amberley Publishing, Stroud/Großbritannien – ISBN 978-1-3981-0370-2

In diesem englischsprachigen Büchlein konserviert der Autor die ausklingende Dampflokezeit in Japan. In abwechslungsreichen Szenen werden überwiegend Loks der Reihen C 57, C 58 und D 51 abgelichtet. Aber auch seltenere Exemplare der Reihen C 11, 12, 55 und 56 oder die Klasse 9600 gibt es zu entdecken. Besonders stimmungsvoll sind Bilder von Loks im Schneegestöber oder in prächtigen Winterlandschaften, imposant die Ablichtungen von schwer arbeitenden Doppeltraktionen. Dieser Band ist eine willkommene Ergänzung im zu diesem Thema schwach bestückten Bücherregal von Japan-Fans. WB

Der längste Reisezug der Welt, Die Rätische Bahn schreibt Geschichte – Reto Wilhelm – 240 S., 103 Farb-/26 Schwarzweiß-Abb. – 59,00 € – Somedia Verlag, Chur/Schweiz – ISBN 978-3-907095-75-1



Als Sonderedition von Märklin und Rhätischer Bahn anlässlich des Weltrekordes vom Oktober 2022 wurde dieses Werk aufgelegt. Auf der Talfahrt der Strecke von Preda nach Alvanen Bad ging es mit 25 gekuppelten Triebzügen auf große Fahrt. Einen Reisezug von fast zwei Kilometern Länge gab es bis dato noch nie. In diesem Band wird nicht nur diese großartige Leistung gefeiert, sondern auch jener Personenkreis gewürdigt, der an diesem erfolgreichen Event beteiligt war. Einige der Mitwirkenden schrieben ihre Erlebnisse nieder, andere werden porträtiert. Abgerundet wird das Werk durch monochrome Bilder vom Bau der Bahnstrecke oder vom früheren Betrieb auf der schmalspurigen Gebirgsbahn. Eindrucksvoll sind jene Farbfotos, die den langen, roten „Bandwurm“ in Kehrschleifen und über darüber kreuzende Viadukte zeigen. Ein außergewöhnliches Buch zu einem einzigartigen Ereignis, das sicherlich viele Fans finden wird. WB

II, „Tuttoletti“, La storia del più importante treno notturno italiano (Die Geschichte des wichtigsten italienischen Nachtzuges) – Stefano Zicche – 120 S., 94 Farb-/30 Schwarzweiß-Abb. – 39,00 € – Edizione A.C.M.E., Milano/Italien – ISBN 978-8-8967-5910-3



Spätestens ab den 1950er-Jahren avancierte Italien zu einem der wichtigsten Reiseziele in Europa. Und wer nicht über einen eigenen Pkw für die Urlaubsfahrt verfügte, reiste mit der Bahn und aufgrund der Entfernung meist über Nacht. Doch auch in den Jahrzehnten davor nutzten gut betuchte Fahrgäste die Schlafwagen-Angebote – z. B. jene der CIWL.

Dieser Band porträtiert nicht nur diverse Wagengattungen zu diesem Thema, sondern unterbreitet auch vorbildgerechte Zugbildungsvorschläge, die auf die H0-Modelle des italienischen Herstellers A.C.M.E. abgestimmt sind, der diesen Band auflegte und auch vertreibt. PW

Leserbriefe

■ Abgehängt, em 3/24 Ähnliche Beispiele

Dieser Beitrag ist sehr informativ, wenngleich inhaltlich ein Trauerspiel! Er löste in mir obendrein sofort Erinnerungen aus, die zwar nicht sachdienlich sind, aber mir immer noch ein Lächeln ins Gesicht zaubern: Vor langer Zeit lernte ich ein Mädchen kennen, das mir den Ort nannte, aus dem sie stammte und in dem sie wohnte: Lauenhain. Ich hatte von dieser Gemeinde noch nie etwas gehört. Mein erster Weg zu Hause führte zum Kursbuch, um zu schauen, ob es dort einen Bahnhof gibt. Der kleine Ort war eingemeindet in das etwas größere Mittweida, und hier gab es wahrhaftig Bahnanschluss: zwei Züge pro Stunde in die nächste Kreisstadt, auch heute noch! Zwischenzeitlich lebte ich viele Jahre unter sengender Sonne und fliegendem Sand, aber dorthin fuhr ich bei Heimatbesuchen immer noch mit dem Zug. Somit hat die Bahn zwar nicht allein, aber eben auch dazu beigetragen, dass wir mittlerweile 33 Jahre zusammen sind.

Hubert Strasser, Wallisellen/Schweiz

In diesem Artikel ist Autor und Redaktion offensichtlich ein Recherchefehler unterlaufen: Die Stadt St. Augustin ist schon immer an das DB(AG)-Netz mit einem Bahnhof bzw. Haltepunkt angeschlossen. Im Ortsteil St. Augustin-Menden besteht zudem Anschluss an die rechte Rheinstrecke.

Ingo Gedamke, Meerbusch

Im Beitrag fehlt ein interessantes Beispiel: Velbert im niederbergischen Raum. Von dort führt(e) eine komplette funktionsfähige Trasse – die heute ein Radweg ist – über Heiligenhaus an die S-Bahnstrecke Düsseldorf – Essen. Sie mündete in Essen-Kettwig in diese Trasse ein. Mich wundert, dass die Deutsche Bahn diese Strecke zwischen Velbert und Essen nicht wieder in Betrieb nimmt! Dass die Fortsetzung von Velbert nach Wülfrath wieder aktiviert wird, ist aufgrund der topografisch schwierigen Streckenführung eher nicht zu erwarten. Alfred Klinkhammer, Meerbusch

Anm. d. Red.: Velbert ist heutzutage keineswegs vom Bahnverkehr entkoppelt,

denn im Verlauf der S9 von Essen Richtung Wuppertal gibt es zumindest Haltepunkte der Velberter Ortsteile Nierenhof, Langenberg und Neviges. em

■ Thüringer Steilstrecke, em 3/24 Umstellung auf Reibungsbetrieb ein wenig früher

Die Umstellung der Strecke Suhl – Schleusingen auf Reibungsbetrieb erfolgte nicht – wie im Beitrag berichtet – zum Sommerfahrplan 1930, sondern bereits 1927. Im Amtsblatt der RBD Erfurt (Verfügung B 26/4 27.32 B 1.III 613) heißt es dazu: *Ab 15. Mai (1927) wird der Zahnradbetrieb auf den Strecken Suhl – Schleusingen und Plau – Themar aufgehoben. Die Vorschriften für den Zahnradbetrieb (...) sind wegzulegen. (...) Ab 15. Mai sind auf den genannten Strecken nur noch Reibungslokomotiven zu verwenden. (...) Die größte zulässige Geschwindigkeit für Züge mit Reibungslokomotiven auf den Zahnstangenstrecken (...) wird sowohl für die Bergals auch für die Talfahrt auf 20 km/h festgelegt. Die Züge, die zunächst noch (...) geschoben werden, dürfen (...) nur mit höchstens 15 km/h fahren.* Die letzte Maschine der Baureihe 97^o vom Bahnbetriebswerk Suhl ist daher nachweislich bis Ende Dezember 1927 ausgemustert worden. FD

■ Korrigendum zu Heft 3/24 Falscher Bildcredit

In *eisenbahn magazin* 3/2024 steht auf Seite 34 unten ein falscher Bildcredit. Das Foto der von 364 514 überführten 23 105 stammt von Jürgen Nicklich, nicht von Markus Benz. em

■ Lima-ET 30 in H0, em 3/24 Besser als sein Ruf

Den im Modell unmotorisierten zweiten Endteil des dreiteiligen Triebzuges als Steuerwagen zu bezeichnen, ist schlichtweg falsch, denn es ist beim Vorbild ein zweiter Triebkopf. Bemängelt werden die schlechten Fahreigenschaften des Lima-Modells und die optionale Ausstattung mit einem Motorisierungssatz von sb Modellbau, um diese zu verbessern. Auch wird der große Abstand zwischen den Wagenkästen durch die Haken/Öse-Kupplung moniert, aber das Gehäuse samt Bedruckung gelobt, obwohl die Fenster nicht bündig mit dem Wagenkasten abschließen. Völlig unerwähnt blieb, dass es später eine komplette Überarbeitung des Lima-ET 30 gab – erkennbar an den teilweise zugezogenen Gardinen der Fahrgastraumfenster. In dieser Neuauflage, zu denen der ET 30 der DB-Epoche III, die Baureihe 430 in Blau/Beige sowie der vierteilige Museumszug gehören, wird die Wagenverbindung mit kulissengeführten Kurzkupplungen realisiert, was den Abstand zwischen den Wagenkästen auf wenige Millimeter reduziert. Zudem liegen zwei Arten von Bälgen bei, wofür einer für enge Gleisradien geeignet ist, bei dem der Balg im Bereich der ausschwenkenden Kupplung aufhört. Der Antrieb erfolgt über Mittelmotor und Kardanwellen auf alle vier Radsätze des angetriebenen Triebkopfes, was sehr gute Fahreigenschaften zur Folge hat. Beim überarbeiteten Lima-Triebzug wurden auch die Dachleitungen und Pantos überarbeitet und den Epoche-Ausführungen angepasst. Außerdem liegen die Fenster jetzt nicht mehr so tief im Wagenkasten. Martin Türke, Sickinge

Überarbeiteter Lima-H0-ET 30/430 mit den verschiedenen Übergangsbälgen: Der vom blau/beigefarbenen Triebkopf ist umlaufend und nur für große Gleisradien geeignet, der am roten Triebkopf ist unten gekürzt, um ein Ausschwenken der Kupplungen zu ermöglichen.

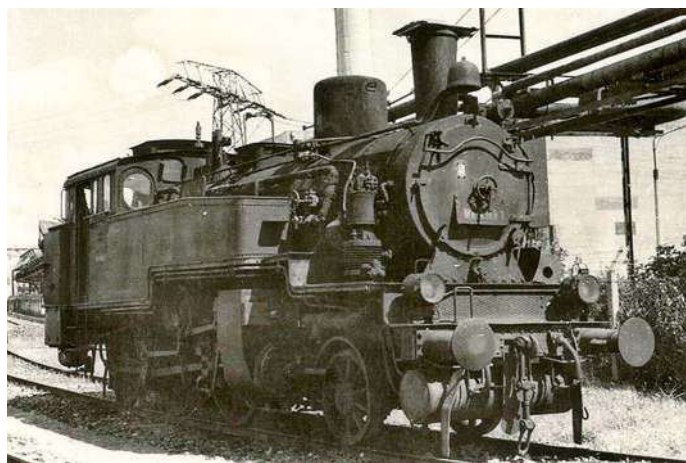
Bemerkenswert sind auch die gegenüber der Ursprungs-version feineren Scherenstromabnehmer Martin Türke



■ Neuheiten-Report, em 4/24

Falsche Weichenstellung

Da das em-Team am MIBA-Neuheitenreport mitgewirkt hat, möchte ich mich an dieser Stelle zum Thema äußern: Angesichts der mich von vielen Händlern und Herstellern erreichenden Onlinenews frag ich mich, wie sich die Modellbahn in Zukunft entwickeln wird? Ich sehe die Tendenz nur noch im hochtechnischen und entsprechend hochpreisigen Bereich und ausgerichtet auf vorrangig gut betuchte Sammler, die möglichst vorbestellen und vorausbezahlen sollen. In vielen Fällen muss der Kunde verbindlich bestellen, bevor er das Endprodukt überhaupt zu Gesicht bekommt. Durch begrenzte Verfügbarkeit und Angebotsverknappung werden dann die hohen Preise gerechtfertigt. Dazu passt die immer exotischer werdende Fahrzeugvielfalt, die nicht dazu geeignet scheint, sich über Jahre im Markt zu behaupten. Bei Kleinserienherstellern und Manufakturen lasse ich solche Geschäftspraktiken ja noch durchgehen, doch bei den Branchenführern macht mich das stutzig. Wenn beispielsweise Roco sich anlässlich 100.000 verkaufter Vectron-HO-Modelle bei der Kundschaft bedankt und im Gegenzug die an Bau und Betrieb interessierten Modellbahner vergisst, frage ich mich, ob in puncto Modellbahn die Weichenstellung noch richtig ist? Für Vitrinensammler braucht es doch gar keine aufwendigeren Digitalfunktionen, da würden auch antriebslose Dummies genügen! *Frank Tiggelhoven, Borgentreich*



Hinter der Werklok 1 des thüringischen Elektrizitätswerkes Gispersleben verbirgt sich die ehemalige preußische T 11 „Berlin 7623“ und spätere 74 243, die hier bis 1966 Kohlezüge rangierte *Slg. Gerald Wohlfahrt*

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, 11. Juni und Dienstag, 25. Juni

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



Florian Dürr,
Redaktion
Eisenbahn



Martin Menke,
Redaktion
Modellbahn



Thomas Hanna-Daoud,
Redaktion
Eisenbahn



■ Baureihe 74 im Fokus, em 4/24

Eine T 11 als Werklok

Danke für das ausführliche Lokporträt zu den preußischen Tenderlokkategorien T 11/T 12! Nachdem diese Lokomotiven durch die Elektrifizierung der Berliner S-Bahn brotlos wurden, hat man sie nicht nur an andere Reichsbahn-Direktionen abgegeben, sondern auch an Privat- und Industriebahnen, woran ich mit einem Beispiel erinnern möchte: Bei uns in Gispersleben – heute ein Ortsteil von Erfurt – wurde 1901 eine alte Mühle zum Stromerzeuger umgerüstet. Bereits 1904 hatte man die Kapazitätsgrenze erreicht und auf Dampfmaschinen bzw. später -turbinen umgestellt. Bis 1918 wurde die Kohle

am Bahnhof Gispersleben angeliefert und mit Pferdefuhrwerken bzw. Lkw zum Kraftwerk gebracht.

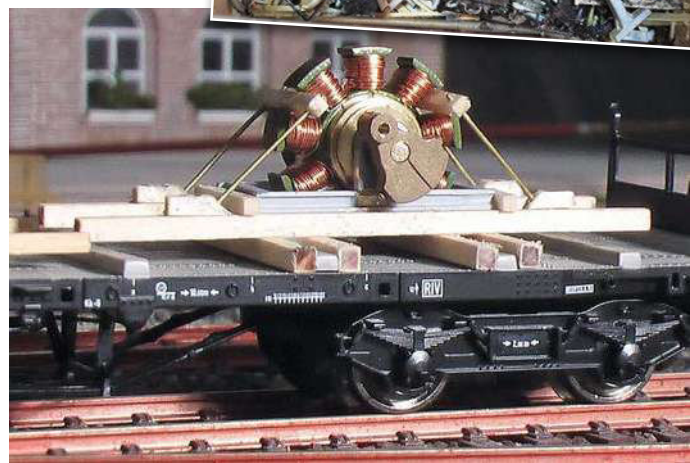
Laut Recherche des „Arbeitskreis Stromgeschichte Thüringen“ ging 1918 der Bahnanschluss zum Kraftwerk in Betrieb. Am 15. Februar 1949 mietete das Kraftwerk Gispersleben von der Rbd Erfurt die Tenderlok 74 243, übernahm sie am 6. September 1951 schließlich und benannte sie „Werklok 1“. Die letzte Bremsuntersuchung erhielt sie im Bw Erfurt am 26. April 1966, wurde jedoch noch im gleichen Jahr z-gestellt und

1967 verschrottet. 74 243 war im Jahre 1908 bei der Union-Gießerei entstanden und anschließend viele Jahre als „Berlin 7623“ in der Hauptstadt unterwegs. Ihre Reichsbahn-Nummer erhielt sie am 25. Januar 1926. *Gerald Wohlfahrt, Erfurt*

■ Ladegüter, em 4/24

Unglaubliche Vielfalt

Den Zubehöartitel finde ich recht interessant und war von der Vielfalt an möglichen Ladegütern überrascht. Da ich mich auf meiner Modellbahnanlage auf den Güterverkehr der Bundesbahn während der Epoche III beschränke, vermittelt mir dieser Beitrag sehr viele Anregungen. Speziell der Kasten „Eigenbau-Ladegüter“ hat mich angesprochen und daran erinnert, wie ich vor Jahren aus alten Uhren gewonnene Getriebeteile präpariert und mit Teilen aus Weinert-Bausätzen zu Schrottladungen ergänzt habe. Aber auch ausrangierte CD-Player oder Festplatten liefern manch brauchbares Teil wie beispielsweise einen Rotor als Fracht für einen Flachwagen auf dem Weg zu einem Ausbesserungswerk für Elektrolokomotiven. *Wolfgang Luckner, Bonn*



Aus alten Uhren gewonnene Getriebeteile, die sich in O-Wagen gut als Schrottladung machen, sowie ein Motorrotor als Ersatzteil für eine Altbauellok, verladen auf einem Flachwagen *Wolfgang Luckner (2)*

Der Inhalt der Leserbriefe spiegelt nicht zwangsläufig die Ansichten der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich das Recht vor, die Leserbriefe zu kürzen.

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 - O - 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 Caustritz 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

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

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.

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

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, Telefon: 07237-329048 oder mobil 0176-26733931 oder 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 Telefon 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 - Messing-lokomotiven z.B.: UP Big Boy von Tenshodo € 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500 DRG 06 001 von Lemaco € 1.200 Tel. 07181-751 31, contact@us-brass.com

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

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

Verkaufe Güterwagen Spur H0. Anfragen: vandersanden.hl@gmail.com.

Märklin H0-Anlage dig., 100 x 200 cm kompl. Aufbau auf 2 Ebenen, Geb., Bel., Schienen, Trafos, roll. Material, 5 Loks, 20 Wagen, 35 Autos, 100 Pers., 200 Bäume, 30 Gebäude; zusätzl. Mat. für Erweiterung um das Doppelte, FP 1.995 €. Tel.: 0173/6549131 (DA).

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



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



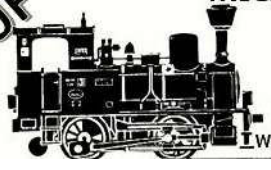
modellbahnen & modellautos
Turberg
 Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche! Günstige Preise bei qualifizierter Beratung! Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!
 Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-18.00 Uhr · Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
 Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/2199900 · Fax 21999099 · 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)



Große Auswahl, kleine Preise
märklin
SHOP IN SHOP Lilienthal
Wo Träume wahr werden
 Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr



Sammlungen Einzelstücke Raritäten
ANKAUF
MICHAS BAHNHOF
 Nürnberger Str. 24a
 10789 Berlin
 Tel 030 - 218 66 11
 Fax 030 - 218 26 46
 Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
www.michas-bahnhof.de



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

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.lokrraritaetenstuebchen.de

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/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

Verkaufe achtfach-s.e.s.-Gleisbesetztaelung und Trafo für die Stromversorgung. Mit beiliegenden Led s getestet. Weiteres unter 0174/7530166.

Verkaufe günstig, da gebraucht: Märklin VT 628 (mint-grün) Nr. 3376, 100 €; Roco V 361 AC Nr. 43960, 70 €; Märklin-NoHAB Nr. 3066 u. 3067, je 50 €; Märklin BR 03 Nr. 3085, 50 €; Roco-Eilzugwagen Nr. 44554, 15 €; Roco Güterwagen Tal 963 Nr. 75955 u. Shimms Nr. 47436, je 15 €; Lokschuppen Ottbergen Fertigmodell, 6-ständig, 15 €. Rainer Schmid, Mühlwies 12, 88267 Vogt; RB.Schmid@t-online.de

Digitale Märklin-HO-Anlage 7x4 m, 7 Segmente 200x100 mm 1 Segment 150x150 mm, 12 Weichen 12x Servo, ca. 45m Gleis; ca. 22 m Gleiswendel Schattenbahnhof; 1 Programmiergleis,

Steuerung über Märklin MS 2 und/oder Rocrail, 1 Gateway, 3 Booster, ca. 20 m Faller Car Strecke; 3x Parkplatz Car System; 6 Stoppstellen Car System (2 Bushaltestellen), 4 Abzweigungen Car System, Steuerung über Faller Traffic Control, Baupläne Gebäude (alle Lasercut) Innenbeleuchtung mit LED, Funktionsmodelle: Kirchenglocken, Mühlrad, fliegende Hexe, Kran, fallender Baum, Anlage ist in Betrieb. Kann problemlos durch Segmente abgebaut werden. Selbstabbau, helfe aber gerne. € 6.400; 07307-976332 oder martinjrichter@gmx.de

Verkaufe Sondermodell 11213 HL Micro-Feinmechanik Zahnradlok 97 251 IXb bad Zahnradlok mit zeittypischen Motiven aus den 1930-Jahren. geheimer.eichkater@t-online.de

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

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

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

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

www.mbs-dd.com

Sammler aus Bielefeld sucht Märklin HO, gut erhalten, aus den Jahren 1966-1982. Sammlungen und Einzelstücke wie seriöse Händlerangebote will-

kommen. Tel.: 0171/4868086 oder Thomas_Korff@web.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Mektak und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder per E-Mail an christa-1@live.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin 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

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, ✉ info@modellbahn-kramm.com

Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen

Preiswerter und sicherer Versand – weltweit

Seit über 40 Jahren für Sie am Zug

40 Jahre

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

Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Telefon: 02235-468525, oder Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Telefon: 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-ueringen.de

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

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

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

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), oder per E-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

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.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: albue@t-online.de.

Suche Roco 72746 oder 72747, 218 105-5 Westfrankenbahn TEE-farben, ggf. auch ESU 31027; Fleischmann 442003 Lint HLB; svenarvedk@aol.com; 0179/1947254

Verkäufe Große Spuren

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

www.modellbahn-keppler.de

Sammlungsauflösung: 22 LGB-Spur-Loks, 80 Waggons/Anhänger, Schwerpunkt amerikanische Züge, Häuser, Blei- und Kunststofffiguren etc.; Raritäten: geschnitzte Hängelampe mit Geweih und bayerischer Eisenbahner-Figur, 5-teiliger Südstaaten-Militärzug mit Soldaten & Kanonen, amerik. Eisenbahnerkappen (verschiedenen Linien), Sternbanner (vor 1959), Three-Truck-Skay LGB-Aster Limited Edition Metall No. 187 von 500, Kleinschienenfahrzeuge mit Anhängern. Kontakt und PDF-Katalog anfordern unter: christian_gronau@t-online.de

Spur 0: Verkäufe div. LENZ, BRAWA und MBW-Modelle (Sammlerstücke) (auch einzeln) in OVP! E-mail: muw.swec@gmx.at. Versand aus Österreich gegen Vorauszahlung.

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, nann-ankauf@web.de G

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
Und mehr ... vieles mehr

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und HO

Kein Internet? Listen kostenlos! • www.lohag.de
Tel.: 02331-404453 • D-58135 Hagen, Vogelsanger Str. 40

eisenbahn
Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.
Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

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

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

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1 www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Telefon: 02235-468525, oder mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesbaden, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwinkl. M. Schul- G 0831-87683

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Telefon: 02235-9593476 oder mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

Verkäufe

Literatur, Bild und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

Verkauf v. Eisenbahnmagazin bzw. moderne Eisenbahn Jahrgang 1964 bis 2023 300 € an Selbstabholer Berlin Telefon 8173581

www.modelleisenbahn.com

Zeitschrift „Modelleisenbahner“, komplette Jahrgänge 1968 bis 2020, abzugeben. (Leider fehlen die Hefte 2/1997 und 12/2002). Selbstabholung Raum Thüringen. Kontakt: SMS an 0151-53252476 oder franzjoachim@t-online.de

VERSCHENKE an Selbstabholer gegen Anzeigengebühr: Modelleisenbahner Jg. 1979-84, 1986, 1988-2022, je 4Jg. im Karton. Abholung in 38470 Parsau, F. Lobe, Bergfelder Str.9

www.nordbahn.net/
 Qualität, Auswahl, preiswert“

Wegen Todesfall abzugeben: MEB-Magazine von 01/2001 bis 02/2024 auch MEB-Spezial; 1 € pro Heft und Versandkosten, E-Mail: Sabine.Armbrrecht@gmx.net

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

**www.nordbahn.net Qualität,
 Auswahl, preiswert**

www.bahnundbuch.de

Gesuche

Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch äl-

tere Sachen! R. Stannigel, Telefon: 0172-1608808, Kontakt per E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies und Das

www.Railio.de Sammlungsverwaltung
 Professionelle Alterung von HO-Waggonen, Kesselwagen! Graffiti, Öl, Schmutz etc. HO-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

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, nann-ankauf@web.de

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, Tilitig, Pilz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Faller, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

Kleine Bahn-Börse

www.d-i-e-t-z.de

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

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBÄHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsaufösungen und –Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über HO bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme über Jörg Buschmann, München, Tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an 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 Sammlungsverwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Urlaub

Reisen und Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich. Preis auf Anfrage. inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,00, Endreinigung € 18,00 plus Steuer. Hofladen vorerst geschlossen. Tel. 030-67892620, Fax 030-67894896, www.ferienhaus-emmy.de

Freudenstadt / Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmittel, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

FeWo im Mittelrheintal – für Bahn- und Rheinfreunde (Panoramablick), für 2 Personen pro Nacht € 80.info@schlossfuerstenberg.de; Tel.: 06743/2448

Börse

Auktionen und Märkte

modellbahnboerse-berlin.de

jeweils von 10 bis 14 Uhr

Herzog 0173-6360000

25.05. Zwickau Neue Welt

09.06. Berlin Freizeitforum Marzahn

www.modellbahnboerse-berndt.de

Modellbahn-Auto-Börsen

34246 Vellmar So: 02.06.24 / 13-17:00 Uhr, Mehrzweckhalle – Frommershausen, Pfadwiese 10, 04159 Leipzig Sa: 08.06.24 / 10-14:30 Uhr, Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190 Sylvia Berndt Infos: Tel. 05656/923666 geschäftl.: 05651/5162 Handy: 0176/89023526 E-Mail: 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

Plastik- und HO-Modellbauclub Wiesbaden e.V.; 41. Modellbau-Ausstellung am 01. und 02. Juni 2024 im Bürgerhaus, Zehnthofstraße 41, 55252 Mainz-Kastel; Öffnungszeiten: Samstag von 14.00 - 18.00 Uhr; Sonntag von 10.00 - 16.00 Uhr; kostenloser Eintritt ist an beiden Tagen! Weiteres: www.modellbauclub-wiesbaden.de

Modell-Eisenbahn-Club Wuppertal e. V., Pfingstfest der Modellbahn in Wuppertal an der Nordbahntrasse.

An der Eschenstraße 81 am Samstag, 18. Mai und Sonntag, 19. Mai 2024, von 11 Uhr bis 18 Uhr Vorführung der 12 Modellbahnanlagen, DVD-Vorführung, Imbiss, große 5 Zoll Gartenbahn – Hüpfburg, Eintritt zur Ausstellung 4,- EUR und Familien 6,- EUR; www.mec-wuppertal.de

Alle Termine ohne Gewähr.

Sie haben exzellente Produkte. Sie bieten den perfekten Service. Setzen Sie Ihre Firma in Szene!



HIER ist Platz für Ihre Anzeige

Kontakt: Bettina Wilgermeier

Tel. 089/13 06 99 52

bettina.wilgermeier@verlagshaus.de

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

ModellbahnSchule

Nr. 50

Deutschland 12,90 € | Österreich 14,20 € | Schweiz 23,50 sFr | B/Lux 14,80 € | NL 15,90 €

ISBN 978-3-98702-111-4

ModellbahnSchule

**Modell
Eisen
Bahner**

**Vergleich
Getreidefelder**

Beige Fasern zur
Nachbildung von
Heu und Stroh

Kein Unkraut im Gleis

Spezialfahrzeuge zur Bekämpfung
von Unkraut als Zugbereicherung

Fußball total

Nachbildung eines Stadions mit
lustigen Szenen als Hingucker

Wartung von Fahrzeugen

Motorreinigung und Teilleaustausch
bei älteren Lokmodellen

25-Jahre im Rückblick

Modellbahn heute Mit Volldampf in die Zukunft

© Jörg Chocholaty



25 Jahre Modellbahn

Best.-Nr. 02111 · € 12.90

>>> Weitere Titel aus der Reihe ModellbahnSchule:

Nr. 43

Dienstag, 12.01. | Donnerstag 14.02. | Samstag 16.02. | So. 17.02. | Mo. 18.02.

ISSN 0939-9762

ModellbahnSchule

Modell Eisenbahnen

Stimmen
gestrichelt Vor
dem Umzug
zum neuen
Redaktionsort

Aufwändige Elanzen
 zu jeder Höhe der
 Bahnhöfe oder Schenke

Kunst-Anlage perfekt
 von der Höhe der
 Planung zur Vollendung

Wunderliche Landschaften
 die kann man aus dem
 Modell: mehr Naturbild

Reparieren, säubern, vorsorgen

Die richtige Pflege

Sie behalten Anlagen ihren Charme

Best.-Nr. 02045 | € 12.90

Nr. 42 Deutschland 12,95 € Österreich 14,95 € Schweiz 22,00 CHF Blau 14,95 € 16,95 € um 80 % mehr als 100 Jahre

ModellbahnSchule

**Modell
Leon
Salmer**

Motiv-Ideen, Bauzüge, Spezialfahrzeuge

Bahn-Baustellen

und ihre vorbildgerechte Inszenierung

Spezialfahrzeuge & Produktionsanlagen
 • Lokomotiven
 • Waggons
 • Spezialfahrzeuge
 • Produktionsanlagen




Fahrzeuge richtig planen
 Motive, Fahrzeuge und Waggons
 zum Stellen von Modellen



Realistischer Zugansicht mit Druck-Funktion
 Betriebsähnliches Fahren. Garantiert kommt es an



Spezial- und Kleinformat-Züge
 Eine erweiterte Palette
 für anspruchsvolle Modelle

Best.-Nr. 02014 | € 12.90

No. 47
erschienen 12.08.01
•
abgebunden 14,90 €
•
abgebunden 21,90 € (H)
•
Stück 14,90 €
•
ab 10,00 €
•
ISSN 0934-9644-024-8

ModellbahnSchule

**Modell
Eisen-
Bahnen**

**weiter
lernen**
 Mit dieser Zeitschrift
 können Sie sich
 weiterbilden und
 Ihre Modelle
 verbessern



So gelingt die Bogenfahrt
 Neue Experimente machen für Bogenfahrt, Weichenstellungen, Tassen und Bremsen

Für Zugkraft und Detailreichtum
 Die besten Modelle für die Spur
 Lokomotiven aus Metall verbessert

Verstärkteste Konstruktion
 Wer die neuesten Techniken und
 Bauteile aus seinen Sockeln macht



Modellbau-Experimente
 Elektrische, mechanische, optische
 Leuchteffekte, Taster, Relais, etc.



Schranken, Zäune, Lichtzeichen, Andreaskreuze, Beleuchtung

in allen Epochen und Facetten



Best.-Nr. 53626 | € 12.90

[illegible]

Best.-Nr. 53548 | € 12.90

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt unter

modelleisenbahner.de/schule



Modell Eisen Bahnen

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.bus-und-bahn-und-mehr.de

Der Schienenreiniger
für kontaktfreudige Schienen



www.schienenreiniger.de
info@schienenreiniger.de

Termine

19./26. Mai, 2./16./23./30. Juni, Mellrichstadt: Fahrtage des Rhönzügle. Info: www.freilandmuseum-fladungen.de

19. Mai, 2./16. Juni, Hüinghausen: Fahrtage auf der Sauerländer Kleinbahn. Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de

19. Mai, 2./16. Juni, Syke/Bruchhausen-Vilsen: Der „Kaffieker“ fährt nach Eystrup. Info: www.vgh-hoya.de

19. Mai, 2./16./30. Juni, Lüneburg: Triebwagenfahrten auf der Bleckeder Kleinbahn. Info: www.heide-express.de

19. Mai, 9. Juni, Harpstedt: Museumsfahrten nach Delmenhorst. Info: www.jan-harpstedt.de

19./20./26./30. Mai, 2. Juni, Darmstadt: Fahrten der Dampfstraßenbahn nach Alsbach. Info: www.arge-heag.de

19./20./30. Mai, 2./30. Juni, Neresheim: Betriebstage der Härtsfeld-Museumsbahn. Info: www.hmb-ev.de

19./20. Mai, 1./2./8. Juni, Mesendorf: Dampffahrten beim „Pollo“. Info: www.pollo.de

19./20. Mai, 2./16. Juni, Gütersloh: Fahrtage bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth. Info: www.dkbm.de

19./20. Mai, 2./16./30. Juni, Essen: Fahrten der Hespertalbahn. Info: www.hespertalbahn.de

19./20. Mai, 15./16. Juni, Brohl: Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn. Info: www.vulkan-express.de

19./20. Mai, 16./30. Juni, Neustadt (Weinstraße): Dampfbetrieb nach Elmstein. Info: www.kuckucksbaehnel.de

20. Mai, 2. Juni, Ottweiler (Saar): Museumsverkehr nach Schwarz-erden. Info: www.ostertalbahn.de

20. Mai, 16. Juni, Verden: Kleinbahn-Express nach Stemmen. Info: www.kleinbahnexpress.de

26. Mai, 2./8./23. Juni, Bochum: Die Ruhrtalbahn fährt mit Dampf oder Diesel. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

26. Mai, 9./23. Juni, Strasshof/Österreich: Dampfzug im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

26. Mai, 16. Juni, Kassel: Dampfzug nach Naumburg. Info: www.hessencourrier.de

26. Mai, 23. Juni, Karlsruhe: Fahrten nach Bad Herrenalb. Info: www.albtal-dampfzug.de

26. Mai, 23. Juni, Viechtach: Wanderbahn nach Gotteszell. Info: www.wanderbahn.de

30. Mai bis 2. Juni, Lambrecht: „40 Jahre Kuckucksbähnel“ mit zwei Dampfzügen und

umfangreichem Programm. Info: www.kuckucksbaehnel.de

31. Mai bis 2. Juni, Schöneheide Süd: WCd-Schmalspurbahnfestival mit Gastlokomotive IV K 99 584. Info: www.fhwe.de

1. Juni, Wismar: Lokschuppen zur Besichtigung geöffnet. Info: www.lokschuppen-wismar.de

1. Juni, Nördlingen/München: Mit S 3/6 3673 über die Allgäubahn nach Lindau, Zubringerzug ab München-Pasing. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

1. Juni, Lengerich: Mit 78 468 nach Norderney. Info: www.eisenbahn-tradition.de

1. Juni, Stuttgart: Schienenbus-Sonderfahrt zur Heidelberger Schlossbeleuchtung. Info: www.roter-flitzer.de

1./16. Juni, Dresden: Sonderfahrten auf der Windbergbahn. Info: www.saechsische-semmeringbahn.de

1./2. Juni, Koblenz: Sommerfest mit Lokparade im DB Museum. Info: www.dbmuseum.de

1./2. Juni, Hanau: Lokschuppenfest im historischen Bahnbetriebswerk und Pendelfahrten zum Hauptbahnhof. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

1./2. Juni, Schöneheide: Kindertag auf der Museumsbahn. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

1./2. Juni, 6./7./27./28. Juli, Riedlhütte: Tage der offenen Tür im Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-riedlhuette.de

2. Juni, Korntal: Der „Feurige Elias“ fährt nach Weissach. Info: www.ges-ev.de

2. Juni, Darmstadt-Kranichstein: Betriebstag im Eisenbahnmuseum. Info: www.bahnwelt.de

2. Juni, Schöllkrippen: Modellbahnausstellung im Vereinsheim. Info: www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

2. Juni, Nördlingen: Seenland-Express nach Gunzenhausen. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

2. Juni, Osnabrück: Tag der offenen Tür im Zechenbahnhof Piesberg. Info: www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

2./22./23. Juni, Wiehl: Dampffahrten auf der Wiehltalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de

8. Juni, Amstetten: Dampfzugfahrten nach Gerstetten. Info: www.uef-lokalbahn.de

Ausflugstipps: Eisenbahnerlebnisse in Urlaubsregionen

Bei folgenden Bahnen kann man täglich mit Dampfzügen reisen: Fichtelbergbahn (www.fichtelbergbahn.de), Harzer Schmalspurbahnen (www.hsb-wr.de), Lößnitzgrundbahn (www.loessnitzgrundbahn.de), Mecklenburgische



Bäderbahn Molli (www.molli-bahn.de), Rasender Roland (www.ruegensche-baederbahn.de), Weißeritztalbahn (www.weisseritztalbahn.com) und Zittauer Schmalspurbahnen (www.zittauer-schmalspurbahn.de). An jedem Sonntag fahren z.B. die Museumszüge ab Bad Orb (www.dampfkleinbahn-bad-orb.de), Endorf (www.chiemgauer-lokalbahn.com), Kandern (www.kandertalbahn.com), Krefeld (www.schluff-krefeld.de), Kappeln (www.angelner-dampfeisenbahn.de), Norden (www.mkoev.de), Schönberger Strand (www.vvm-museumsbahn.de) oder auf der Buckower Kleinbahn (www.buckower-kleinbahn.de), Schwäbischen Waldbahn (www.schwaebische-waldbahn.de) und Selfkantbahn (www.selfkantbahn.de). Jeden Samstag und Sonntag kann man Schmalspurbahnatmosphäre in Bruchhausen-Vilsen (www.museumseisenbahn.de) und im Preßnitztal (www.pressnitztalbahn.de) erleben. MM

Mit einem für Modellbahner idealen Kurzzug dampft 99 1542 durchs Preßnitztal MM (2)

Bahnreisen

8. Juni, Erfurt: Mit der „Taigatrommel“ V 200 507 zum Nössener Eisenbahnmuseum. Info: www.thueringer-eisenbahnverein.de

8. Juni, Dresden: Museumsnacht im Eisenbahnmuseum. Info: www.igbwddresden-altstadt.de

8. Juni, Leipzig/Berlin: Mit 243 005 oder 155 004 zum Hafenfest nach Wismar. Info: www.bw-halle-p.de

8. Juni, Cottbus: Mit 52 8141 nach Liberec/Tschechien. Info: www.lausitzerdampflokclub.de

8. Juni, Brand-Erbisdorf: Gartenbahn-Treff mit Modellbahn-Ausstellung am Bahnhof. Info: www.eisenbahnverein-langenau.de

8./9. Juni, Rodgau: Modellbahn-Ausstellung. Info: www.rmcev.de

8./9. Juni, Oschatz: Dampfbetrieb nach Mügeln. Info: www.doellnitzbahn.de

9. Juni, Minden: Fahrten mit der Dampflokomotive T 93 „Kattowitz 7348“. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

9. Juni, Frankfurt (Main): Fahrbetrieb im Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-ffm.de

9. Juni, Chemnitz: Tag des Eisenbahners am Schauplatz Eisenbahn. Info: www.schauplatz-eisenbahn.de

14.–16. Juni, Ochsenhausen: Öchsle-Fest mit Dampffzugfahrten. Info: www.oechslefest-ochsenhausen.de

15. Juni, Chemnitz: Sonderfahrt zur 95 027 oder zur Brockenbahn. Info: www.sem-chemnitz.de

15. Juni, Hamm: Mit 212 079 zum Industriedenkmal „Zeche Nachtigall“. Info: www.museumseisenbahn-hamm.de

15. Juni, Osnabrück: Fahrt zur Ernst-Barre-Brauerei in Lübbecke. Info: www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

15. Juni, Berlin: Mit 119 158 zur Harzer Schmalspurbahn. Info: www.berlin-macht-dampf.com

15./16. Juni, Braunschweig: Feier „75 Jahre Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde“ mit Gastloks und Zubringerzügen. Info: www.eisenbahnerlebnis.de

15./16. Juni, Zwickau: Öffentliche Fahrtage auf der Zwickauer Kohlebahn. Info: www.brueckenbergbahn.de

15./16. Juni, Mülheim an der Ruhr: Historisches Wochenende „150 Jahre AW Speldorf“ mit Feldbahn-, Oldtimerbus- und Straßenbahn-Fahrten, Betrieb auf den Modellbahnanlagen sowie Oldtimertreffen am Industriedenkmal Alte Dreherei. Info: www.alte-dreherei.de



Mehrere Oldtimer-Straßenbahnen und -Busse werden in Mülheim eingesetzt

16. Juni, Rottweil: Mit 52 7596 auf der Ringzugstrecke. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

16. Juni, Bremen: Museumsfahrten nach Thedinghausen. Info: www.pingelheini.de

16. Juni, Wiesloch: Fahrtag im Feldbahn- und Industriemuseum. Info: www.feldbahnmuseum-wiesloch.de

21.–23. Juni, Schkeuditz: Großbahntreffen im Straßenbahndepot. Info: www.ig-modellbahn-schkeuditz.de

22. Juni, Sonneberg/Staßfurt/Leipzig/Nördlingen: Sonderfahrten und Aktionen zum Tag der offenen Tür bei Piko in Sonneberg. Info: www.lokschuppen-stassfurt.de, www.dampfbahnmuseum.de, www.iko.de, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

22. Juni, Schwarzenberg: Mit 50 3616 zum Raumfahrtmuseum nach Morgenröthe-Rautenkranz. Info: www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

25. – 29.07. Berner Bahnzauber 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.

17. – 29.09. Ostseezauber: Bahn- und Kulturreise durch das Baltikum

Prächtige UNESCO-Welterbestädte & Bahnromantik auf den

zwei verbliebenen Museumsbahnen im Baltikum. An- und Abreise per Zug und Schiff!

02. – 07.10. Spektakuläre Dampf-Sonderzugfahrten mit den stärksten Dampflokomotiven Europas

Mit den größten betriebsfähigen Dampfloks Sonderfahrten in Burgund und der Schweiz mit garantierten Fensterplätzen.

16. – 21.10. Historische & moderne Bahnerlebnisse in Süd-Dänemark

Herbstliche Bahn- und Naturerlebnisse in Süddänemark, wo die Geschichte auf moderne Weise mit faszinierenden Bauprojekten und nostalgischen Zugfahrten verschmilzt.

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 Reiseveranstaltern 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

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 11:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen.

Für Juni sind keine neuen Folgen geplant.

22. Juni, Dresden: Kinderfest im Eisenbahnmuseum. Info: www.igbwddresden-altstadt.de

22. Juni, Cottbus: Mit Ellok 243 005 zum Ostseebad Binz auf Rügen. Info: www.lausitzerdampflokclub.de

22. Juni, Extertalbahn: BBQ-Express. Info: www.landeseisenbahn-lippe.de

22. Juni, Schönheide: Sommernachtsfahrten auf der

Museumsbahn. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

22./23. Juni, Köln: Modellbahnschau im Vereinsheim. Info: www.modelleisenbahnfreunde-koeln.de

22./23. Juni, Lauingen: Großbahntreffen mit Schauanlagen, Herstellern und Händlern. Info: www.eepark.eu

23. Juni, Solm: Dieselfahrttag mit Schmelz- und Schmiedetag im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna. Info: www.feldbahn-fortuna.de



Zum Umsetzen der Loks wurde am Bahnhofsende eine platzsparende Schwenkbühne eingebaut



■ DB-Bahnhof Merzebach auf einer Vereinsanlage in Nenngröße 0

Nebenbahnromantik trifft auf hartes Arbeitsleben

Beschaulich war der Nebenbahnbetrieb zu Bundesbahnzeiten. Neben die heutzutage heraufbeschworene Romantik haben die Mitglieder des Vereins VAMES motivisch aber auch die anstrengende Muskelarbeit bei der Bahn jener Tage gestellt

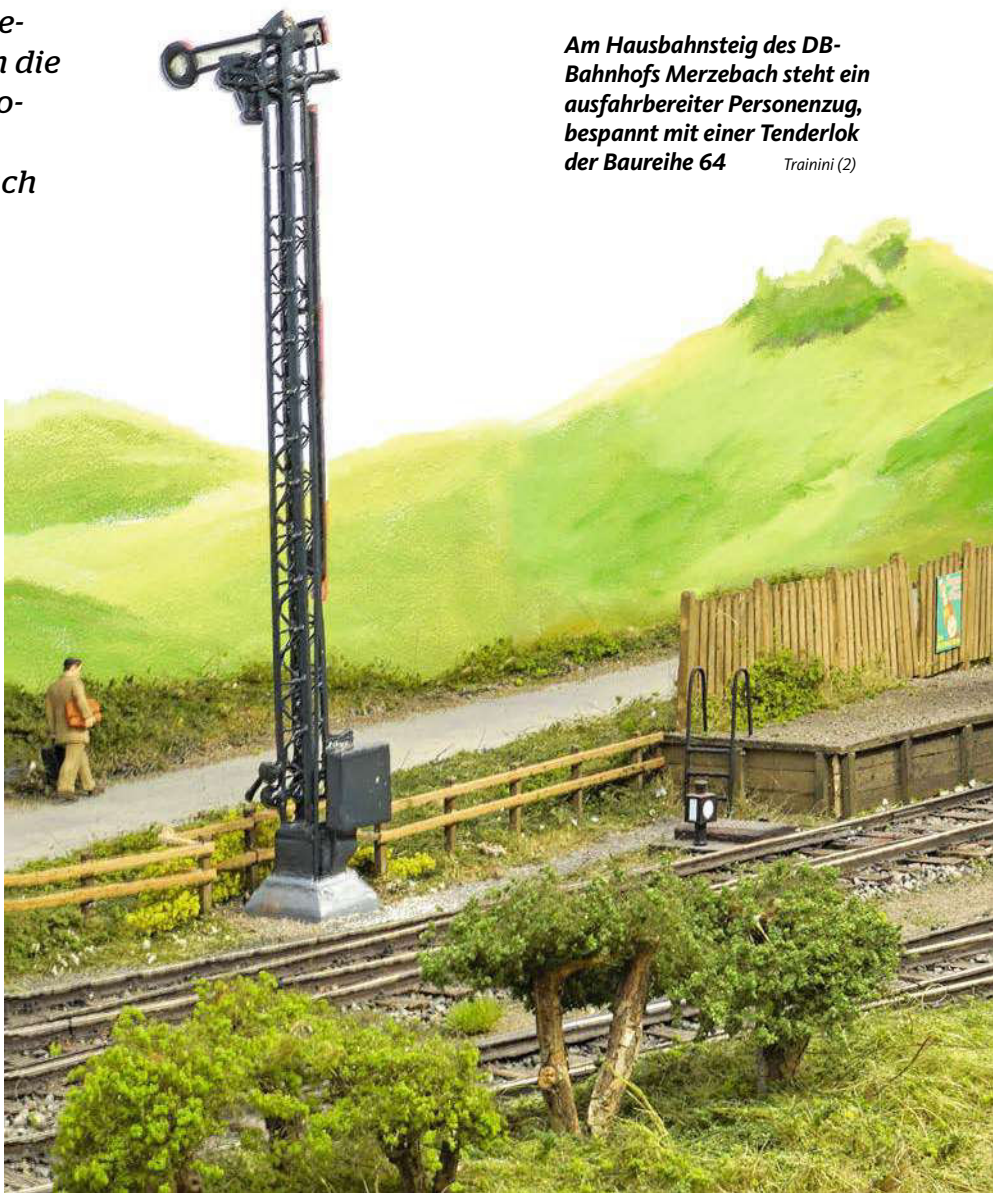
Die Segmentanlage „Merzebach“ war eine der größten Anlagen auf der diesjährigen Modellbahn-Ausstellung „On traXS“ in Utrecht (siehe *em* 5/24) und greift das aktuelle Bundesbahn-Jubiläum perfekt auf. Romantische Nebenbahn motive, die den Charme der Blütezeit der Nachkriegsstaatsbahn nacherleben lassen, luden die Museumsbesucher zu einer Reise in die Vergangenheit ein. Damals ging es bei der DB noch beschaulich zu. Es wurde allerorten kräftig zugepackt, denn das Nebenbahnsterben hatte noch nicht begonnen. Der Traktionswandel war auf den Nebenbahnen noch längst nicht angekommen. Von Schienenbussen und Kleinlokomotiven abgesehen, herrschte hier noch König Dampf.

DB-Fans aus den Niederlanden

Vier Enthusiasten der Vereniging Apeldoornse Modelspoorders En Spoorvrienden (VAMES), der Bezeichnung nach unverkennbar in den Niederlanden verortet, haben das 11,8 Meter lange und nur 70 Zentimeter tiefe Mammutprojekt in der Nenngröße 0 gestemmt. Ihre Idee zum Bau dieser Anlage entstand, als ihr HO-Schaustück Apeldoorn – Loenen fertiggestellt

Am Hausbahnsteig des DB-Bahnhofs Merzebach steht ein ausfahrbereiter Personenzug, bespannt mit einer Tenderlok der Baureihe 64

Trainini (2)



war. Da die Sehkraft mit zunehmendem Alter etwas nachlässt, sei die Nenngröße 0 ein Geschenk des Himmels, merken sie im Gespräch augenzwinkernd an. Außerdem bietet sie natürlich den Vorteil, dass hier ein detailliertes Arbeiten möglich ist und die Zahl einzugehender Kompromisse im gestalterischen Bereich gering bleibt. Anders wäre das natürlich bei Kurvenfahrten auf klassischen Rundkursen.

Deshalb erstreckt sich die Arbeit der VAMES-Gruppe auf einen Nebenbahnabschnitt mit nur leicht und großzügig geschwungenem Verlauf, dessen Trasse auf der rechten Seite von einer Schwenkbühne abgeschlossen wird und links in einem Fiddleyard hinter der Kulisse endet, auf dem die Loks manuell getauscht werden.

Insofern präsentiert sich das Betriebskonzept einfach und nah am Vorbild: Die Züge fahren von einem imaginären Bahnhof außerhalb der Anlage nach Merzebach, wo rangiert und die Lok umgesetzt wird. Nach dem Fahrgastwechsel

tritt der Zug seine Fahrt in Gegenrichtung an. Den Verschub am kleinstädtischen Bahnhof besorgt eine Kleindiesellok der Leistungsklasse II, aber auch eine preußische Dampfveteranin der

» Allein diese großflächige Anlage war es wert, die On traXS-Ausstellung in Utrecht erlebt zu haben

Gattung T 3 ist in der Lokeinsatzstelle am Ende der Stichbahn anzutreffen. Sie ist ein besonderes Triebfahrzeug, das der Eigenbauwerkstatt eines der Mitglieder entstammt.

Diese sind nun schon einige Male genannt worden, ohne sie namentlich vorzustellen. Zum Team gehören Ton Trip, Herman Krijt, Ivar van Manen und Wien Sielias, der auch als Sprecher der Truppe fungiert. Aktuell arbeiten Ton und Wien noch an der Anlage weiter; Hilfe kommt aber auch von weiteren Clubmit-

gliedern – es ist und bleibt also ein Gemeinschaftswerk. Der 1988 gegründete Verein (www.vames.nl) besitzt Anlagen mehrerer Maßstäbe und Betriebssysteme und wuchs inzwischen auf 35 Mitglieder an. Immer wieder tritt er auf Ausstellungen auf und bietet seinen Mitgliedern eine Bücher- und Zeitschriften-Sammlung, aber vor allem gemeinschaftliche Treffen und Bautage. Freitags zwischen 15 und 22 Uhr ist der offizielle Termin. Sporadisch kommt man aber auch zwischendurch zusammen.

Einfaches Betriebskonzept

An einem dieser Abende kam auch die Idee zum Bau dieses O-Schaustücks auf. „Wir wollten eine Anlage mit einem Bahnhof und einigen dazugehörigen Rangiergleisen“, beschreibt Wien Sielias den Grundgedanken dieses Projekts. Die Schwenkbühne bzw. Segmentdrehzscheibe, die zwischen dem Bahnhofsareal und dem kleinen Ortskern platziert wurde, war von Beginn an ein gewünschtes Sujet. Platzsparend wie beim Vorbild, erlaubt sie das Umsetzen von Lokomotiven, die ihren Zug umfahren müssen oder zum Ver-



Am beschränkten Bahnübergang mit Postenhäuschen haben Züge natürlich Vorfahrt



sorgen in die kleine Lokstation einrücken – exakt drei Gleise bedient diese handgestellte Drehweiche, über deren Technik und Einsatzmöglichkeiten an anderer Stelle in dieser *em*-Ausgabe ein ausführlicher Grundlagenbeitrag geboten wird.

Der Bahnhof erhielt obendrein ein separates Rangiergleis, das an eine Ladestraße führt. Brennstoffe und ländliche Erzeugnisse werden hier umgeschlagen, was direkt vor den Augen der Zuschauer mit Muskelkraft geschieht. Bei aller vermeintlicher Romantik wird so auch deutlich, welch ein Knochenjob sich hinter diesen Tätigkeiten verbirgt. Auf einem der Mittelsegmente ist als Halbreif eine kleine Möbelfabrik zu sehen. Schon kurz hinter der Bahnhofsausfahrt passieren die Züge ein Gebäude, das Beschäftigung für nicht wenige Kleinstadtbewohner bietet. Diese Firma ist auch der Grund, weshalb an der Ladestraße Stammholz umgeschlagen wird. Es trifft auf offenen Güterwagen ein und setzt seine Reise auf der Straße über ein nicht dargestelltes Sägewerk zu eben jenem verarbeitenden Betrieb fort. Schnittholz hingegen wird direkt an der Laderampe der kleinen Fabrik entladen, die vom Bahnhof Merzebach per Gleisanschluss angebunden ist.

Hat ein ausfahrender Zug diesen Bereich passiert, überquert er eine große, aus Bruchsteinen gemauerte Brücke, die sich mit ihren Bögen harmonisch ins Landschaftsbild einfügt, aber trotzdem einen optischen Blickfang bildet. Da an ihrem Ende auch das Einfahrtsignal von Merzebach

liegt und Züge hier ab und an Rangierarbeiten abwarten müssen, bevor sie an den Bahnsteig fahren dürfen, lenken sie den Blick auf das ansprechende Bauwerk. Aber wir sind ja jetzt in der Gegenrichtung unterwegs und erleben, wie die Szenerie um uns herum immer ländlicher wird. Das letzte Gebäude, das wir vorerst passieren, ist der Schrankenposten außerhalb der Siedlung. Wir rollen schließlich in einen Landschaftseinschnitt hinein, und unser Zug verschwindet hinter den Nadelbäumen des Waldrandes, bevor er wieder offenere Wiesenflächen und buschbestandene Hänge erreicht.

Lenz-Fahrzeuge im Digitalbetrieb

Das nächste und letzte Gebäude am Bahndamm – kurz vor Ausfahrt des Zuges aus dem dargestellten Abschnitt – rechtfertigt seine Existenz aufgrund der Felder, die auf der anderen Seite der Bahn liegen. Sie vereinen die gesamte Szenerie zu eben dem, was wir in unserer Erinnerung für gewöhnlich mit der guten, alten Bundesbahn verbinden: eine hügelige Mittelgebirgslandschaft, durchquert in gemütlicher Bimmelbahn-Atmosphäre als Anschluss kleiner Gemeinden an die große, weite Welt. Um das in Modell Realität werden zu lassen, griff das Modellbahnquartett zunächst auf Gleise und Weichen von Lenz zurück. Als der Gleisnachschub aus Gießen vorübergehend stockte, wick man für die letzten beiden Segmente auf Peco-Gleis aus. Das auf einer Nebenbahn überschaubare Rollmaterial (Baureihe 64, Köf II

und „Donnerbüchsen“) stammt ebenfalls aus Gießen, einige Güterwagen steuerte O-Scale-Models bei. Gefahren wird auf Merzebach digital, um die vielen Funktionen der Triebfahrzeugmodelle ausreizen zu können. Die Schran-

» **Aufgrund des begrenzten Zubehörangebotes in O wurde für diese Anlage allerhand selbst gebaut**

kenanlage und das Ausfahrtsignal am Bahnhof werden von einem SwitchPilot-Servo von ESU vorbildgerecht langsam bewegt. Doch damit endet die Bezugsliste industriell hergestellter Produkte auch schon. Die Schranken wurden aus Messingprofilen selbst gebaut, das soeben erwähnte Ausfahrtsignal ebenfalls. Der Schrankenbehang, auf den nicht verzichtet werden sollte, entstand aus Teilen von Heftklammern.

Kreativer Landschaftsbau

Auch alle Gebäude auf der Anlage sind Eigenbauobjekte. Vorlagen bildeten Fotos aus verschiedenen Zeitschriften. Als Werkstoffe dienten Pappe und Balsaholz. Nur die motivbestimmende Brücke basiert auf einem stabilen Kern aus Sperrholz, der die darüberfahrenden Züge trägt. Das einmalige Aussehen verleihen ihr die vielen Natursteine, aus denen sie gestaltet wurde. Im Modell bestehen diese aus mit Farbe überdeck-



ten Kartonstückchen, die nach ihrem Zuschnitt auf den Holzkern geklebt wurden.

Hinsichtlich der Flora entdecken wir einen Mix aus verschiedenen Quellen und Techniken. So wurden einige Bäume bei Anita Decor gekauft, andere hingegen selbst gebastelt. Man nutzte dafür Blumendraht, der bis zur gewünschten Dicke gebündelt, verdreht und verästelt wurde. Nach dem Gestalten von Rinde und Stammfarbe sorgte miniNatur-Flockage für das passende Laub. Kleinere Bäumchen und Sträucher bestehen aus der Naturfaser Sisal, die es als Seil zu kaufen gibt. Aufgespalten und zur Bearbeitung in ein Stück stabilen Karton gesteckt, erhielt dieses Material durch Sprühkleberauftrag mehr innere Stabilität und wurde im selben Arbeitsgang mithilfe des Noch-Grasmasters und vier Millimeter langer Fasern grundbegrünt. Nach dem Trocknen folgte ein schwarzer Sprühlackauftrag, anschließend ein zweiter Durchgang mit Grau und erst ganz zum Schluss ein graubraunes Finish. Das endgültige Aussehen bildeten loses Laub von Noch und stellenweise feiner Turf.

Doch es geht noch außergewöhnlicher: Kaum jemand dürfte beim Betrachten der Anlage erahnen, dass viele der Büsche entlang der Gleistrasse aus Teppichboden hergestellt wurden. Für diese kreative Resteverwertung haben die Tüftler das Material zuerst auseinandergezogen und die weißen und schwarzen Teile herausgenommen. Die zurückbleibenden hellbraunen Fasern wurden mittels Holzleim an den Gleis-



Bahnhof Merzebach

An die Segmentdrehseibe angebunden ist der Lokschuppen für hier heimische Maschinen

Die Ladestraße gegenüber dem Empfangsgebäude dient dem Umschlag von Frachten



In der Bahnhofseinfahrt stehen ein Stellwerk und eine Möbelfabrik mit Gleisanschluss

Trainini (4)





Die Stadtbebauung ist eine Mischung aus Halbreleifhäusern und Hintergrundkulisse

In der Bahnhofseinfahrt bestimmt ein gemauerter Steinbogenviadukt die Szenerie



Auf dem Weg Richtung Fiddleyard passieren die Züge noch einen Bauernhof sowie einen unbeschränkten Bahnübergang



rand geklebt. Weiterbearbeitet wurde diese „Rohmasse“ erst, nachdem alles gut durchgetrocknet war und fest an Ort und Stelle saß. Ein vorbildgerechtes Aussehen erhielt der frühere Bodenbelag durch ein deutliches Ausdünnen, indem alle Büschel kräftig ausgezupft wurden. Im Anschluss sorgte olivgrüne Farbe auf Wasserbasis für eine naturnahe Wirkung des feinen Geästs. Verschiedene Turfsorten von Heki, auf

» Dieses O-Schaustück ist nur eine von vielen Anlagen des rührigen niederländischen Clubs

das noch feuchte Material gestreut, ergaben den perfekten Eindruck. Nach dem Trocknen sorgte ein Haarsprayüberzug dafür, dass nicht frühzeitig herbstlicher Blätterfall in der Landschaft Einzug hielt. Alternativ bietet sich hierfür natürlich das Fixier- und Haftspray von Noch an, das nach dem Trocknen nicht klebt und so auch keinen Staub bindet.

Blicken wir abschließend noch einmal auf unseren Besuch in Utrecht und das Gespräch mit den VAMES-Männern zurück: Ein äußerst beliebtes Anlagenthema wurde hier für eine große Spurweite aufgegriffen und mit ungewohnten, da unkonventionellen Mitteln in Szene gesetzt. Die Wirkung der prächtigen Anlage beweist, welch glückliches Händchen die vier auskunftsfreudigen Modellbahner aus unserem Nachbarland bewiesen haben. Und so pflichten wir dem Selbstporträt auf der Vereinshomepage bei, das die VAMES als vielseitigen und kreativen Club beschreibt.

Holger Späing

Anm. d. Red.: Unser Autor hat diese Anlage auch in einem Kurzfilm porträtiert – zu sehen in der Folge 26 von „Trainini-TV“ ab der Minute 19:36 und zu finden unter <https://youtu.be/OGq-BU1rT2s?si=squGPKEgN5z1hzXq>



Trainini (4)

Echtes Bahnerlebnis



Nur
€ 94,90
statt € 100,80*

Jetzt **eisenbahn magazin** im Jahres-Abo lesen und aktuellen Buch-Bestseller gratis erhalten.

* gegenüber dem Kioskpreis.

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.

1 Jahr **eisenbahn magazin** lesen. Zusätzlich erhalten Sie ein Buch Ihrer Wahl gratis:



Fotos voller Leidenschaft
von Reinhold Palm
auf 240 Seiten



Lost Trains
Die Fotografien erzählen
vom Schicksal so mancher
Fahrzeuge/Strecken

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt das Vorteilsabo bestellen unter
www.eisenbahnmagazin.de/abo

■ Im Fokus: Elektrotriebzüge der Bundesbahn-Baureihe 403 „Entenschnäbel“ in IC- und LH-Diensten

Zu Beginn der 1970er-Jahre wollte die DB auch im IC-Verkehr moderne Schnelltriebzüge einsetzen. Deshalb entstand 1973 die neue Baureihe 403 in drei Exemplaren. Trotz grundsätzlicher Bewährung war ihre Verwendbarkeit in den angedachten Einsatzbereichen spätestens mit Einführung des zweiklassigen IC-Systems 1979 nicht mehr gegeben. Bis 1993 fanden die Triebzüge ein neues Aufgabenfeld als Lufthansa-Airport-Express. Wir beleuchten die Geschichte des Vorbildes und bieten eine Übersicht alter und neuer Modellumsetzungen.

Hans Schmidt/Sig. Oliver Strüber

■ Fahrzeuge: HO-Behelfspackwagen im Vergleichstest Vierachser fürs Reisegepäck

Als einfach herzustellen-der Ersatz für kriegszerstörte Reisezugwagen entstanden ab 1943 zwei- und vierachsige Behelfspersonenwagen.

Ab 1950 wurden aufgrund des Wagenmangels viele davon zu vierachsigen Gepäck- und Expressgutwagen umgebaut. Die HO-Modelle von Brawa, Märklin und Roco holen wir auf den Prüfstand.



Oliver Strüber



Gattermann/Sig. Dirk Endisch

■ Schlepptriebwagen der NWE Die „Roten Harzer“

Die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft (NWE) stellte zwischen 1936 und 1940 insgesamt drei diesel-elektrische Schlepptriebwagen in Dienst. Die NWE wollte damit den Meter-spurbetrieb im Harz rationalisieren, doch dann kam der Krieg ...



MEC Aachen

■ Anlagen: Vereinskaustück des Modellbahnclubs Aachen Bundesbahn-Thematik in HO

Nur zehn Jahre jünger als die DB ist der Modellbahn-Verein aus Aachen, der eine sehenswerte Anlage im Maßstab 1:87 betreibt. Neben stilreinen Zügen aus den Epochen III und IV rollt ab und an aber auch ein ICE über die Gleise.

* 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 6/2024, Nummer 684, 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: Jürgen Albrecht, Wolfgang Bdinke, Michael Dostal, Volker Emersleben, Guus Ferrée, Felix Förster, Jürgen Gottwald, Heiko Herholz, Andreas Höhle, Jürgen Hörstel, Markus Inderst, Stefan Karzauninkat, Andreas Knipping, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Heinz Lomnicki, Manfred Scheining, Holger Späing, Dr. Markus Strässle, Oliver Strüber, Martin Weltner, Alexander Wilkens

Schlussredaktion: Jana Müller, Matthias Müller

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: 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: Bahnbuchhandel, 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.

Er scheinen und Bezug: Eisenbahn Magazin erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten Eisenbahn Magazin (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEFE & BERATUNG

EISENBAHN MAGAZIN,
INFANTERIESTRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN

+49 (0)89/13 06 99 724

+49 (0)89/13 06 99 100

@ redaktion@eisenbahnmagazin.de

www.eisenbahnmagazin.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

@ anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: www.media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2024



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.**

Leser-Rabatt*
50 EUR p.P.
bis 31.05.2024
mit Kennwort
DAMPF-24



Schmalspurparadies Wales

21.08. - 28.08.2024 ab 2.148 €

- ✓ **9 (Dampf-)Bahnfahrten** inkl. Snowdon Zahnradbahn
- ✓ **Eisenbahnmuseum** York
- ✓ Nachtfähre mit komfortablen Kabinen auf Hin- u. Rückfahrt



Dampflokfest Niederlande

03.09. - 08.09.2024 ab 1.448 €

- ✓ **Eisenbahnfest** "Terug naar Toen" mit **bis zu 10 fahrenden Dampflokzügen**
- ✓ 2 exklusive **Sonderzugfahrten**
- ✓ **Schiffahrt** mit Museumsschiff



Bahnromantik in Südpolen

14.09. - 21.09.2024 ab 1.748 €

- ✓ **6 (Dampf-)Bahnfahrten** inklusive **4 Sonderzügen** mit Foto- und **Scheinfahrten**
- ✓ Stadtführungen durch **Krakau** und **Breslau**



Ostfriesland Bahnromantik

19.09. - 24.09.2024 ab 1.248 €

- ✓ **5 (Dampf-)Bahnfahrten** inklusive **3 Sonderzügen** und Moorbahnfahrt
- ✓ **Raddampfer** Harlesiel
- ✓ **Pferdebahn** Spiekeroog



Museumsbahnen N-England

24.09. - 01.10.2024 ab 1.848 €

- ✓ **8 (Dampf-)Bahnfahrten** inklusive **2 Sonderzügen**
- ✓ Eisenbahnmuseum York
- ✓ Besuch **Stephenson Railway Museum**



Dampfsonderzug Furka

28.09. - 04.10.2024 ab 2.248 €

- ✓ **7 (Dampf-)Bahnfahrten** inklusive **2 Sonderzügen**
- ✓ Begleitbauzug zur **Demontage Steffenbachbrücke**
- ✓ Standorthotel in Sarnen

* Der Leser-Rabatt ist in den oben genannten Preisen bereits berücksichtigt. Nicht mit anderen Rabatten kombinierbar. Zwischenverkauf vorbehalten. Wir freuen uns, Sie bald bei uns begrüßen zu dürfen. Herzlich willkommen!



Reisekalender 2024 (Auszug):

29.05. - 04.06. Olsenbande & Bahnromantik in **Dänemark**
09.06. - 16.06. Gärten-SchlösserDampflok **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. Dampflokfestival **Niederlande**
11.09. - 16.09. Mit **Stehkessel-Dampflok** 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. Dampflok 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

Seminare 2024

Landschaftsbau & Begrünung

In Kooperation mit RTS Greenkeeper und KM1



Alle Materialien und die Tagesverpflegung sind im Preis inbegriffen, leihweise auch die benötigten Werkzeuge! Sie können die Geräte zu Sonderpreisen am Ende der Seminare erwerben. Die Seminare finden im Eventcenter des E-Parks in Lauingen statt. Sie sind jeweils auf 20 Teilnehmer begrenzt und gehen über 2 Tage. Der Seminarpreis beträgt für die 2 Tage jeweils 299,- €.

Ausführliche Informationen, Kontakt und Anmeldung über KM1 Modellbau!



Grundlagen Landschaftsbau | 11. & 12. Mai



Zum Start der Seminarreihe Landschaftsbau und Begrünung erhalten Sie von KM1 und RTS Greenkeeper das Material und die Grundausstattung um ein ca. 100 x 50 cm großes Diorama zu bauen. Von der ersten Montage bis zur Grundanlage der Landschaft begleiten wir Sie mit Rat und Tat, Tipps und Tricks.

KM1

Modelle vom Modellbahner!

Riedhauserstraße 60
89415 Lauingen
www.km-1.de
info@km-1.de

Grundlagen Begrünung | 13. & 14. Juli



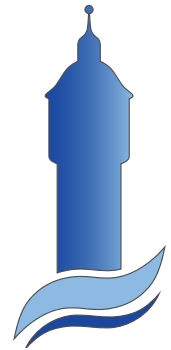
Ohne Moos nix los? Nur mit einer schönen Begrünung wirken Ihre schönen Modelle noch überzeugender. Wir zeigen Ihnen auf was Sie achten müssen, wie Sie am besten Schritt für Schritt vorgehen, damit am Ende das Ergebnis überzeugt!

Profi Finish Anlagenbau | 05. & 06. Oktober



Egal, ob Farbanwendung, Filigranbegrünung, feinste Details oder lebensechte Szenen und Figuren, hier runden Sie Ihr modellbauerisches Ergebnis am Diorama ab. Sie gehen mit Ihrem ganz persönlichen Meisterstück nach Hause.

Großbahn-Treffen am Wasserturm



Spur 0 | Spur 1 | Spur II | Gartenbahnen

Schauanlagen • Messe • Echtdampf • Nostalgie-Sonderzug • Bewirtung • Fahrbetrieb



Exklusive Messe für
Modellbahnen und
Schauanlagen
großer Spurweiten!



22. & 23. Juni 2024

E-Park Lauingen
Riedhauser Str. 60 | www.eepark.eu