

eisenbahn Modellbahn magazin

Bundesbahn-Betrieb nach Fahrplan in H0



So raffiniert steuert
der MEC Aachen
seine Großanlage



Endlich vor der
Auslieferung:
Eindrücke
der H0-Neuheit

L.S. Models

Vorbild & Modell: Baureihe 403 Star der DB

Vom Intercity zum Lufthansa-Airport-Express:
Wie die Bundesbahn den „Entenschnabel“ einsetzte

Behelfs-Gepäckwagen im H0-Vergleich



Modelle von Brawa, Märklin und Roco im Test

H0-Bausatz gesupert
Lichtreklame fürs Auhagen-Hotel

DB-Fernbahn
Krefeld – Nijmegen

NoHAB wird 70
Wo Rundnasen fahren

Gleise aus Holz
US-Waldbahn in H0e

Rote Brummer im Harz

Wie Schlepptriebwagen den
Betrieb rationalisieren sollten



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

Roco



Vectron für Europa

193 402-5, Alpatrains

- ▶ Einsatz im internationalen Güterverkehr
- ▶ Mit detaillierter Dachgestaltung

7500039	DC	
7510039	DCC	🔊
7520039	AC	🔊

193 580-8, Budamar

- ▶ Modell exklusiv bei Roco erhältlich
- ▶ In Kooperation mit Railcolor Design

7500063	DC	
7510063	DCC	🔊
7520063	AC	🔊

193 997-4, TX Logistik

- ▶ Dachausrüstung mit zwei Stromabnehmern
- ▶ In Kooperation mit Loc & More

70064	DC	
70065	DCC	🔊
78065	AC	🔊

Alle Modelle:

- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Demnächst bei Ihrem Fachhändler oder unter www.roco.cc erhältlich.

Wir liefern auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren e-shop | www.roco.cc

Fleischmann



Die Alleskönner Lok: Dampflokomotive BR 86

Dampflokomotive 86 201, DB

7160008	DC	
7170008	DCC	🔊

- ▶ Next18-Schnittstelle und beidseitiges LED-Spitzenlicht
- ▶ Feine Vor- und Nachlaufräder mit durchbrochenen Speichen
- ▶ Metalldruckguss-Fahrgestell
- ▶ Digitalversion mit vorbildgerechten Soundfunktionen

Hier geht's zum Modell ▶



Wir liefern auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause.
Besuchen Sie einfach unseren e-shop: www.fleischmann.de

TRADITION UND LEIDENSCHAFT

65. Verbandstag des BDEF Eisenbahnfreunde unterwegs

In jedem Jahr reisen zahlreiche Eisenbahnfreunde und Delegierte der BDEF-Mitgliedsvereine in eine andere deutsche Stadt, um sich über das dortige Nahverkehrsangebot, die regionalen Bahnstrecken und schienenfreundliche Industriebetriebe zu informieren sowie Museen, Modellbahnanlagen und andere attraktive Orte zu besuchen. Auch wenn sich viele der Teilnehmer mit der kleinen Eisenbahn beschäftigen, gehören verkehrspolitische Exkursionen und Fachvorträge zum Rahmenprogramm jedes BDEF-Verbandstages. Bei den aktuellen Diskussionen wurde leider deutlich, dass attraktiver Schienenverkehr in allen Regionen anders gefördert wird und leider zum großen Teil von den persönlichen Interessen bzw. dem Durchsetzungsvermögen einzelner Politiker abhängt. Was eine Partei im Norden gut findet, können die Parteifreunde im Süden durchaus ablehnen, da hier die Wähler z. B. (noch) den Individualverkehr bevorzugen.

Was die Eisenbahn zu leisten vermag, können zumindest Modellbahnclubs überzeugend präsentieren. Im Lehrter Museumstellwerk Lpf kann man beispielsweise in die 1960er-Jahre zurückreisen, als unzählige Personen- und Güterzüge durch Lehrte rollten und im Ort die Zuckerfabrik und weitere Anschlussrampen ihre Waren noch per Bahn transportierten. Dass die Abfertigung der Züge für die fünfköpfige Mannschaft des Stellwerks echte Knochenarbeit war, soll dabei nicht verschwiegen werden. Die Technik von 1912 funktionierte aber immer zuverlässig, denn Stromausfälle und Kabelklau waren noch keine akuten Themen. Ganz anders wird in Barsinghausen eine HO-Bahn betrieben: Hier setzt man auf die Bahnhöfe der Zukunft. Neben futuristischen Bahnsteigüberdachungen hat man

auch an barrierefreie Zugänge gedacht und die Aufzüge sogar motorisiert. Beide Herangehensweisen sind für das System Bahn wichtig, um bei Besuchern Verständnis für eine Reaktivierung von Strecken und die Schaffung von neuen Angeboten zu wecken.

Wie das geht, konnten die Verbandstagsteilnehmer in Hannover bei einer Bereisung des ehemaligen OHE-Streckennetzes erleben. Hier investiert das Land Niedersachsen derzeit erhebliche Mittel in die Infrastruktur. Nicht nur Güterzüge sollen wieder vermehrt die Strecken durch die Lüneburger Heide nutzen, auch eine Reaktivierung des Personenverkehrs ist ab 2029 vorgesehen. Im MaK-Triebwagen konnte man die Unterschiede deutlich erleben, denn auf den alten Abschnitten ging es zunächst gemächlich und leicht schaukelnd voran. Doch von Soltau nach Lüneburg gab es im GDT 0518 von 1955 auf den erneuerten Abschnitten einen Vorgeschmack auf die Reise mit den 100 oder vielleicht sogar 120 km/h schnellen Akku-Triebwagen. Für letztere Reisegeschwindigkeit müssten aber weitere niveaugleiche Bahnübergänge geschlossen werden, was die Anwohner jedoch nicht begeistert, zumal nach derzeitigem Planungsstand nicht jede Ortschaft einen Haltepunkt bekommen soll. Diese Art gelebter Verkehrspolitik können interessierte Eisenbahnfreunde nächstes Jahr über Christi Himmelfahrt im österreichischen Linz erleben. Es wird der erste Verbandstag des BDEF in einem Nachbarland sein.

Martin Menke, Redakteur



Die BDEF-Jahrbücher sind interessante Nachschlagewerke MM



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

10–23 H0-Formneuheit von L.S. Models und Vergleiche zur Vorbild-Baureihe 403



■ Im Fokus

- 10 Die „Entenschnäbel“ der DB**
Zu Beginn der 1970er-Jahre wollte die Bundesbahn auch im IC-Verkehr moderne Schnelltriebzüge einsetzen. Daraufhin entstand 1973 die neue Baureihe 403. Doch die drei Zuggarnituren waren nicht lange unterwegs und schieden schon 20 Jahre später aus
- 20 Formneuheit und Altbekanntes**
Neben einer Übersicht zu den Modellumsetzungen der „Entenschnäbel“ werfen wir einen ersten Blick auf das formneue H0-Modell des Triebzuges von L. S. Models

■ Eisenbahn

- 6 Die NoHAB wird 70**
Die ersten auf der F-Serie von General Motors basierenden Dieselloks der Lokomotivfabrik Nydqvist och Holm AB gingen 1954 in Betrieb. Heute haben die „Rundnasen“ Kultstatus erlangt
- 24 Bild des Monats**
V 102 der neg wartet mit IC-Kurswagen in Dagebüll Mole auf Abfahrt
- 26 Entlang der Schiene**
Aktuelle Informationen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt
- 38 Internationale Strecke**
Auf der sogenannten „Linksnieder-rheinischen Strecke“ Krefeld – Kleve – Nijmegen (NL) fuhren bis in die 1980er-Jahre sogar internationale Fernzüge
- 43 Volldampf gegen den Wind**
86 1333 zieht auch 2024 im Nordosten wieder planmäßige Reisezüge
- 44 Schlepptriebwagen für den Harz**
Die Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn-Gesellschaft stellte zwischen 1936 und 1940 insgesamt drei dieselektrische Schlepptriebwagen in ihren Dienst. Ein Exemplar blieb bis heute erhalten
- 50 Kohlebahnen im Norden des Reviers**
Die Zeche „Ewald Fortsetzung“ wurde fast ein Jahrhundert lang von zwei Anschlussbahnen erschlossen. Deren Betrieb war durchaus abwechslungsreich
- 55 Rollendes Unikat**
TVT-Serie: 1992 kam das Tunnelinstandhaltungsfahrzeug (TIF) der Baureihe 705 in den Bestand der Bundesbahn

■ Modellbahn

- 56 DB-Neubaulok Baureihe 23**
Das Märklin-H0-Modell der 23 014 wurde vor 70 Jahren erstmals ausgeliefert, war lange Zeit im Sortiment und ist ein würdiges Abbild der Originallokomotive
- 60 Hamburger MiWuLa in Klein**
Ein kuriose Modellbahndiorama aus Bayern zeigt die Anlagenvielfalt des Miniatur Wunderland

Oliver Strüber



86–93

H0-Test der Behelfsgepäckwagen von Brawa, Märklin und Roco für den Einsatz auf DB-Anlagen

38–42

Heute enden die Regionalzüge in Kleve, doch einst gab es zwischen Krefeld und Nijmegen internationalen Fernverkehr

Peter Schiffer/Eisenbahnstiftung



80–83

Dieses Hotelgebäude erweitert Auhagens H0-Großstadtsortiment namens Schmidtstraße

44–48

Die „Roten Harzer“ der Nordhausen-Wernigeroder-Eisenbahn sollten den Betrieb rationalisieren

104–110

Zu den Motiven der H0-Anlage des Aachener Modellbahnvereins gehört auch ein Bahnbetriebswerk mit Rundlokschuppen für Lokomotiven der Dampftraktion

Bruno Kaiser



Sig. Dirk Endisch



MEC Aachen



62 Neu im Schaufenster

Informationen und Kurzporträts zu aktuellen Fahrzeugen, Zubehör- und Technikartikeln

72 Waldbahn Nordamerikas

Nachbau eines Waldbahnabschnitts der Yellow Pine Lumber Co. zwischen North und South Carolina als Oe-Betriebsdiorama

74 Aufschwung bei Artitec

Interview mit Diederik Tomesen und Peter Jan Haas über neue Produktlinien und angestrebte Vertriebsziele

78 Uhlenbrock präsentiert LUISA

Ein neues Digitalgerät birgt eine galvanische Trennungstechnik für das LocoNet

80 Hotel in der Schmidtstraße

Auhagens neuester Coup im Zubehör-Segment ist ein H0-Hotelgebäude mit angetriebener Karusselltür und eindrucksvollen Lichteffekten innen wie außen

84 Tipps & Kniffe

Lesererfahrungen zu Modellverpackung, Fahrzeugbau und Beleuchtungstechnik

86 Aus zwei mach' einen

H0-Fahrzeugtest vierachsiger Behelfsgepäckwagen von Brawa, Märklin und Roco mit Verweisen auf das Vorbild und bauartähnliche Typen von ESU und Heris

102 Trix-00-Fahrzeugfund

Ein Messehandmuster des 00-Modells SVT 877 im Märklineum berichtet darüber, weshalb es nicht in Serie ging

104 Betrieb und Technik à la DB

Der Modellbahnclub Aachen baut seit Jahren an einer raumfüllenden H0-Anlage mit weitverzweigten Haupt- und Nebenbahnbereichen, Bahnbetriebswerk und Schattenbahnhof

Service

- 94 Kleine Bahn-Börse
- 94 Fachgeschäfte
- 100 Veranstaltungen/ Termine/TV-Tipps
- 111 Buch & Film
- 112 Leserbrief
- 114 Vorschau/Impressum



Egon pempeforth

Titelbild: Die Triebzüge der DB-Baureihe 403 beendeten ihre Karriere im Pendeldienst zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln. Am 25. April 1987 verlassen zwei Einheiten den Banktunnel bei St. Goar, im Hintergrund Burg Katz



■ NoHAB-Dieselloks

Die Rundnase

wird 70 Jahre alt

Eine Legende wird 70! Die ersten auf der F-Serie von General Motors basierenden Dieselloks der Lokomotivfabrik Nydqvist och Holm AB gingen 1954 in Betrieb. Heute haben die „Rundnasen“ längst Kultstatus erlangt

Im Jahr 1954 lieferte die Lokomotivfabrik Nydqvist och Holm AB (NoHAB) im schwedischen Trollhättan die ersten Dieselloks der Reihe MY an die Dänischen Staatsbahnen (DSB) aus – ein neuer Fahrzeugtyp in Europa mit amerikanischen Wurzeln, der später unter den Spitznamen „Rundnase“ und „Kartoffelkäfer“ Kultstatus erreichen sollte.

1954 wurde auch die später von den Norwegischen Staatsbahnen (NSB) übernommene erste Lok der Reihe Di3 beim Jubiläum „100 Jahre Eisenbahn in Norwegen“ präsentiert. Ein Jahr später begann die belgische Lokfabrik Anglo-Franco-Belge (AFB) mit der Auslieferung ähnlicher Maschinen für die Staatsbahnen SNCB in Belgien und CFL in Luxemburg.

Zwischen 1954 und 1969 baute NoHAB insgesamt 104 Rundnasen für Dänemark, 35 für Norwegen und 20 für Ungarn. Wie kam es dazu? Während die europäischen Bahnunternehmen

nach dem Zweiten Weltkrieg ihre Streckennetze und ihren Fahrzeugpark modernisieren wollten, versuchte auch die vor allem in Nordamerika erfolgreiche General Motors Electro-Motive Division (GM EMD), Europa als neuen Absatzmarkt zu erschließen. GM EMD hatte in Form der F-Serie

» Urahn der NoHABs und AFB-Loks ist die amerikanische F-Serie von General Motors EMD

rie ein standardisiertes dieselektrisches Fahrzeugkonzept entwickelt, das mit dem seit 1938 gebauten Motor GM 567 in Nordamerika Marktanteile von rund 90 Prozent erreichte. Während es bereits Kontakte mit verschiedenen Bahnunternehmen gab, schloss GM EMD 1949 Partnerschaftsabkommen mit NoHAB und AFB ab. Daneben wurden Vorführlokomotiven nach Europa

Oben: Im Betriebswerk Tapolca stehen am 26. April 1999 M61 020 und 004 bereit. Während M61 020 noch das klassische orangefarbene Design der MÁV trägt, hatte M61 004 im Jahre 1993 einen Anstrich in Anlehnung an das Design der Anfangsjahre erhalten

Rechts: Haupteinsatzgebiet der norwegischen NoHABs war zuletzt die Nordlandsbahn von Trondheim nach Bodø. Di3 620 und 618 bespannten am 28. Juni 1995 einen Güterzug, der hier am Zusammentreffen der Flüsse Sandøla und Luru bei Formofoss nordwärts rollt Jürgen Hörstel (5)

geschickt. Der GM-Partner Clyde Engineering baute 1952/53 die B Class für die australische Victorian Railways – ebenso auf der F-Serie basierend, aber erstmals mit Führerräumen an beiden Lokenden.

DSB machte den Anfang

Das robuste, wartungsfreundliche und bereits tausendfach bewährte Konzept überzeugte schließlich die DSB, die 1952 als erste zunächst vier Loks bei NoHAB bestellten, die prinzipiell auf der F-Serie beziehungsweise der B Class mit europäischen Anpassungen aufbauten. Die Dänen setzten auf den Dieselantrieb und verschoben die mit einer seinerzeit höheren Kostenprognose verbundene Elektrifizierung des Netzes auf einen späteren Zeitpunkt. Die ersten Probefahrten waren so erfolgreich, dass die DSB schon 1954 weitere Loks bestellten. Die NSB schlossen auch 1952 einen Mietvertrag für eine Lok ab, die schließlich 1956 als Di3 602 über-





nommen wurde und der ab 1957 weitere 34 Maschinen folgten – im Gegensatz zu den dänischen MY mit sechs angetriebenen Radsätzen (mit Ausnahme von drei eigentlich für Finnland vorgesehenen Loks). Ab 1955 lieferte AFB insgesamt 40 Loks für Belgien und vier für Luxemburg. Die DSB erhielten neben den 59 MY noch 45 Loks der leichteren Reihe MX. Einige Jahre später baute NoHAB noch 20 Loks der Reihe M61 für Ungarn, das als Mitglied im Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) Großdieselloks eigentlich aus der UdSSR hätte beziehen müssen. So hatten sich die Rundnasen in mehreren europäischen Ländern durchsetzen können.

Die Einsätze bei den Staatsbahnen endeten 1994 in Luxemburg, 2000/2001 in Norwegen, Ungarn und Dänemark. Von den belgischen Loks war ein Großteil bis 1993 noch modernisiert worden, wodurch allerdings das klassische Aussehen verloren ging.

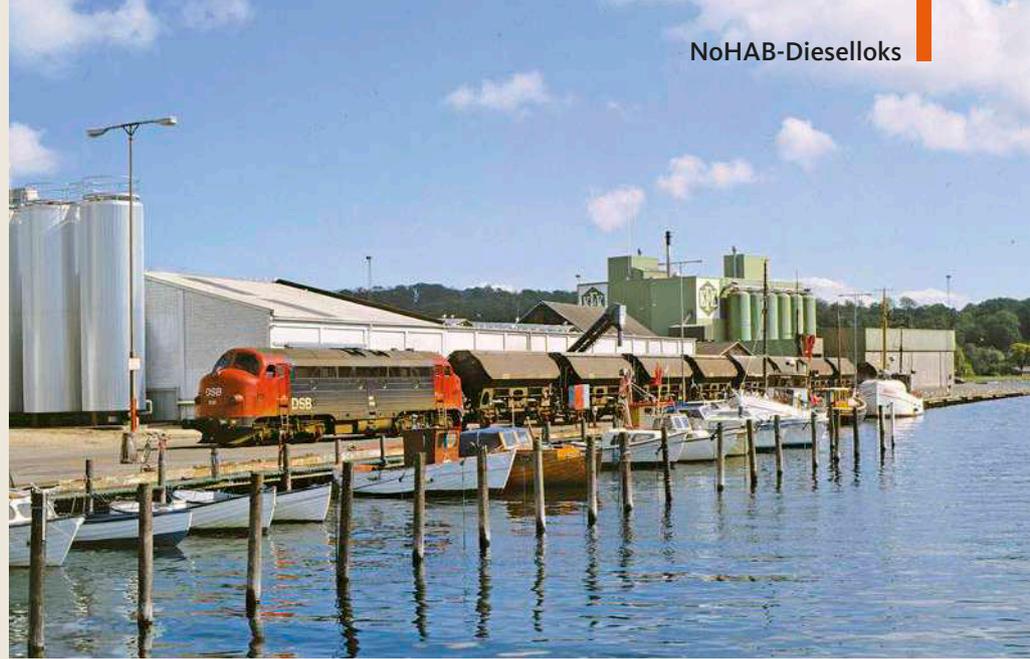
Sie fahren noch heute

Durch Elektrifizierungen wurden die meisten SNCB-Loks bis 2002 arbeitslos, einzelne konnten sich aber noch ein paar Jahre in untergeordneten Diensten halten. Aber vor allem von den dänischen MX/MY wurde nur ein Teil verschrottet, viele sind noch heute bei Privatbahnen in Dänemark und Schweden im Einsatz,

einige norwegische Di3 gelangten nach Schweden, Ungarn oder sogar bis in den Kosovo und nach Sizilien.

Auch von den zehn im Jahr 1999 nach Deutschland gekommenen ehemaligen MY der DSB sind die meisten heute noch im Einsatz, zum Beispiel bei der Altmark Rail oder der Cargo Logistik Rail, meist mit Bauzügen oder Überführungsfahrten. Im Vergleich zu viel jüngeren Lokbaureihen zeichnet die NoHABs die besonders robuste Konstruktion und Langlebigkeit aus, sodass ihr rundliches Design und ihr markanter Sound aus den 1950er-Jahren auch hierzulande weiterhin erlebbar sind.

Jürgen Hörstel



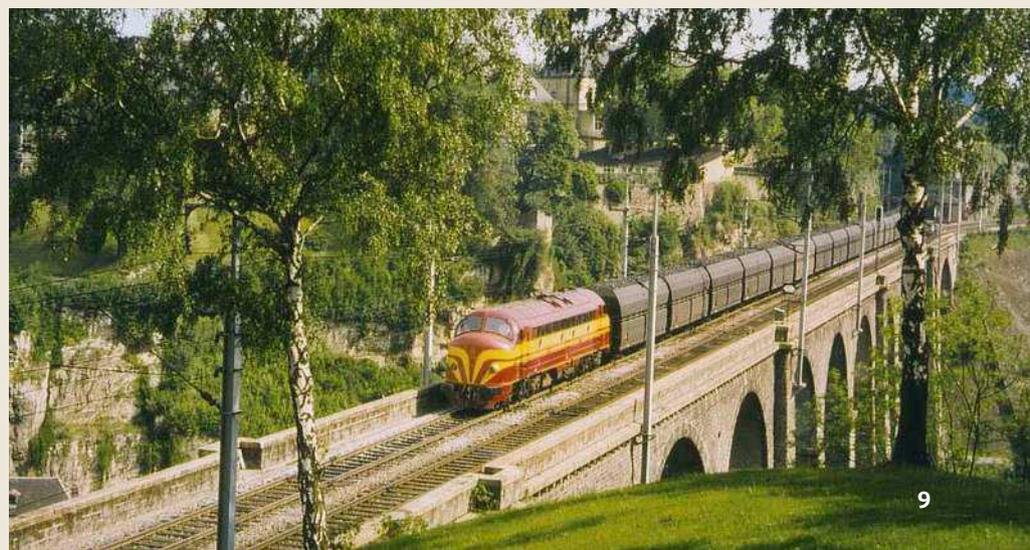
Von der dänischen Hauptstrecke Fredericia – Padborg (– Flensburg) zweigte in Rødekro eine kurze Nebenbahn nach Åbenrå ab. Am 27. August 1993 hat MY 1138 den Hafen bedient. Inzwischen ist die Strecke stillgelegt, die MY fährt noch heute in Deutschland

Auch in Deutschland versehen noch einige NoHAB-Loks ihren Dienst. MY 1131 setzt Altmark Rail vorrangig im Bauzugdienst ein (Foto in Egestorf/Deister, März 2024)



Oben: Di3 643 bringt am 31. August 1998 einen Regionalzug vom nordnorwegischen Mosjøen nach Bodø und passiert hier gerade das Saltfjell am nördlichen Polarkreis. Die Lok war ursprünglich für Finnland vorgesehen, wurde aber von den Norwegischen Staatsbahnen NSB übernommen

Rechts: Streng genommen keine NoHAB-Loks waren die vom belgischen Hersteller Anglo-Franco-Belge (AFB) gebauten Rundnasen für Belgien und Luxemburg. In Luxemburg (Stadt) überquert am 2. Juni 1963 eine solche Maschine der CFL mit einem schweren Güterzug das Pulvermühle-Viadukt Heinz Grünbauer/Archiv ALBA



■ IC-Triebzug Baureihe 403/404 der Deutschen Bundesbahn

Donald Duck mit wenig Fortune

Selten hat ein DB-Triebfahrzeug gleich von Anbeginn eine solch hohe Zahl an Spitznamen getragen wie dieses: Sprach die Bundesbahn selbst anfangs von ihrem „Schienen-Jumbo“, so gaben ihm Eisenbahner und Eisenbahnfreunde aufgrund seines Frontdesigns rasch die abwertenden bis liebevollen Bezeichnungen „Entenschnabel“ oder „Donald Duck“. Die Rede ist vom Elektrotriebzug der Baureihe 403/404 für den IC-Verkehr



Schon seit den späten 1960er-Jahren gab es bei der DB reichlich interne Diskussionen um das Für und Wider von Triebzügen oder lokbespannten Wagengarnituren im Reisezugdienst – grundsätzlich halten diese bis heute an. Leidenschaftlich wurde (und wird) von den Anhängern beider „Fraktionen“ um die jeweiligen Vorstellungen gerungen. Plädierten die Verfechter des Triebzug-Gedan-

kens vor allem für das geschlossene Zugbild und die Erfahrungen bei internationalen Vergleichsobjekten, so verwiesen die Anhänger des lokbespannten Wagenzuges stets auf den größten Vorteil ihres Ansatzes: die schnelle Anpassbarkeit an Verkehrsspitzen. Muss ein Triebzug hierfür in der Regel durch eine weitere vorzuhaltende Garnitur ergänzt werden, so brauchen der aus Einzelwagen be-

stehenden Zuggarnitur nur weitere Wagen beigestellt werden, die gegebenenfalls in einem Zwischenbahnhof wieder abgekuppelt werden können.

Triebzugkonzept als Alternative

Dennoch schienen gute Gründe für einen Triebzug zu sprechen – speziell im international besonders angesehenen hochwertigen Schnell-



Der Planeinsatz der Baureihe 403 im IC-Dienst dauerte nur vier Jahre bis zum Sommerfahrplan 1979. Anschließend wurde er nur noch im Sonderverkehr eingesetzt. Am 7. Oktober 1979 ist 403 003/004 anlässlich des Jubiläums „125 Jahre Strecke Alfeld – Göttingen“ bei Salzderhelden unterwegs Prof. Dr. Willi Hager

verkehr. So zeichnete sich bei der DB gegen Ende der 1960er-Jahre die baldige vollständige Elektrifizierung des bundesdeutschen Fernstreckennetzes ab. Neben den mit den neuen „Bügelalten“-E 10¹² oder den E 03-Prototypen bespannten Wagengarnituren mit den neuen klimatisierten Wagen der „Rheingold“-Typen verrichteten damals vor allem die TEE-Triebzüge der Baureihe VT 11⁵ (seit 1968 Baureihe 601) die

hochwertigen Dienste. In Anbetracht der bevorstehenden Einführung des neuen Intercity-Systems lag es nahe, „zweigleisig“ zu fahren. Außer der schon beschlossenen Beschaffung neuer IC-Garnituren, die mit den auf Basis der fünf Prototypen weiterentwickelten Serienloks der Baureihe 103 bespannt werden sollten, wollte die DB auch Erfahrungen mit elektrischen Schnelltriebzügen sammeln und damit deren

Tauglichkeit für den IC-Verkehr erproben. In ihren Absichten wurde die DB durch die vielfältigen Triebzugeinsätze im Ausland bestätigt, wo derartige Garnituren bereits seit Jahren zur Zufriedenheit verkehrten oder ebenfalls für die im Entstehen begriffenen Neubaustrecken in Planung waren – etwa in Frankreich oder Italien.

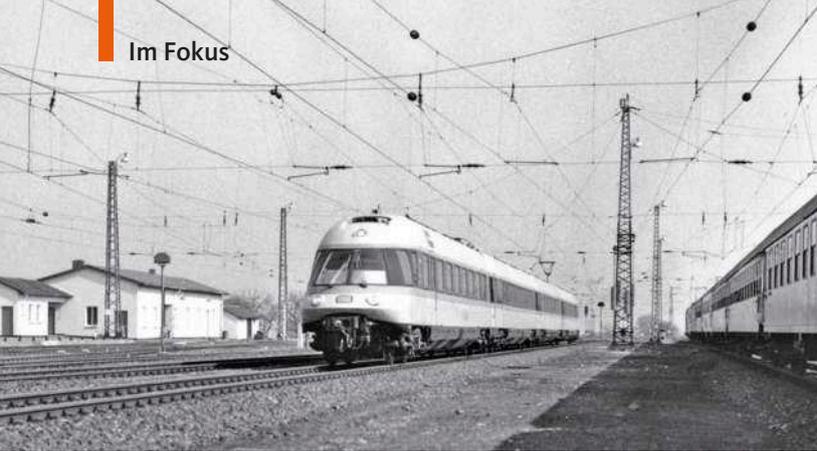
Prototypen für das IC-Zeitalter

Mit entsprechenden Triebzug-Prototypen für den elektrischen Schnellverkehr ließen sich – so zumindest die damaligen Überlegungen – neue Erkenntnisse gewinnen. Ein weiterer Vorteil eines solchen Triebzuges moderner Prägung lag klar auf der Hand: Die für die Zugförderung benötigte hohe Antriebsleistung musste nicht mehr allein in einer vier- oder sechssachsigen Lokomotive installiert, sondern konnte gleichmäßig über die Radsätze des gesamten Zuges verteilt werden. Daraus ergab sich per se eine Vervielfachung des für die Beschleunigung und Bremsverzögerung nötigen Reibungsgewichtes bei gleichzeitig geringerer Gleisbeanspruchung.

» Letztlich verlor das Triebzug-Konzept im IC-Verkehr gegen die Garnituren aus Wagen und Lok

Die DB gab im Frühjahr 1970 zunächst drei derartige Triebzug-Prototypen in Auftrag, für die gemäß des neuen Nummernsystems die Baureihenbezeichnung 403 festgelegt wurde, wobei der anfangs zusätzlich noch verwendete Vorsatz „ET“ noch vom alten Nummernschema übernommen war. Wies die „4“ auf den Elektrotriebzug hin, so kam die Wahl der „03“ nicht von ungefähr, wollte man mit ihr doch auf die in den gleichen Diensten eingesetzte neue Ellok-Baureihe 103 anspielen. Die Industrie zeigte sich sofort begeistert, denn mit solch prestigeträchtigen Zügen ließ sich ihre technische Kompetenz eindrucksvoll unter Beweis stellen – sowohl im In- als auch im Ausland.

Schnell waren in Abstimmung mit dem Bundesbahn-Zentralamt München die ersten Entwürfe zu Papier gebracht. Selbstverständlich wurden die neuesten technischen Errungenschaften berücksichtigt, aber auch auf Bewährtes wurde gesetzt. Neben dem Allachsantrieb und somit der Ausführung als Triebzug mit jeweils autarken Antriebseinheiten waren das die Nutzung des Leichtbaus unter Verwendung von Strangpressprofilen, Leichtmetalllegierungen für die Außenhaut und Kunststoff im Innenraum. Eine besonders hochwertige und komfortable Innenausstattung in Anlehnung an die damals aktuelle TEE-Komfortstufe und die Vollklimatisierung des Zuges waren ebenfalls grundlegende Eckpfeiler des Lastenhefts. Somit ließen sich die Verbundglas-Seitenwandfenster nicht öffnen; als Schutz gegen starke Sonneneinstrahlung



Ausgiebig wurden die neuen IC-Triebzüge getestet. Als Messfahrt Dstz 73831 des BZA München eilt die „zweite Garnitur“, bestehend aus 403 003, 404 002 und 102 sowie 403 004, kurz nach ihrer Ablieferung durch den Bahnhof Eichenberg

Wolf Schneider/DGEG-Archiv

Nicht nur die DB, sondern auch die am Bau beteiligten Hersteller wie z. B. LHB waren stolz auf ihre neuen Triebzüge. Die damals futuristisch anmutende Formgebung und die moderne Lackierung machten sie zu würdigen Aushängeschildern der 1970er-Jahre

Werk/Slg. Oliver Strüber



waren sie zudem goldbedampft. Die moderne Technik sollte neben automatischen Fahr- und Bremssteuerungssystemen sowie luftgefederten Drehgestellen vor allem die gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung (GSt) verkörpern. Hierfür wurden die Seitenwände von unten nach oben deutlich sichtbar um zwei Grad eingezogen, um innerhalb des Lichtraumprofils zu bleiben.

Besonderer Wert wurde aufs Design gelegt, das schon beim Anblick von Weitem Schnelligkeit und Eleganz verkörpern sollte. Das formvollendete, windschnittige „Gesicht“ der neuen IC-Triebzüge war zwar – vor allem im Zusammenspiel mit der Lackierung des Wagenkörpers in Kieselgrau (RAL 7032) sowie ein durch zwei blutorangefarbene Streifen (2022) eingefasstes schwarzbraunes Fensterband (8022) und der farbenfrohen Innenausstattung – ein Kind seiner Zeit,

wirkt aber bis heute noch immer modern und zukunftsweisend. Der Formgestaltung durch das Design-Center der DB vorausgegangen waren jahrelange Versuche, auch unter Einbeziehung des Strömungstechnischen Instituts der Technischen Universität Hannover.

Drei vierteilige Einheiten

An der Konstruktion und Fertigung der neuen IC-Triebzüge beteiligt waren Linke-Hofmann-

Busch (LHB) in Salzgitter (Triebköpfe), Messerschmitt-Boelkow-Blohm (MBB, früherer Waggon- und Maschinenbau Donauwörth, WMD) in Donauwörth (Mittelteile) sowie das MAN-Werk in Nürnberg (Drehgestelle), während für den elektrischen Teil je eines Triebzuges AEG, BBC und Siemens verantwortlich zeichneten. Jede der drei Einheiten bestand aus zwei Triebköpfen (403 001 bis 006) und zwei ebenfalls angetriebenen Mittelwagen, für die man aufgrund der abweichenden Bauform die neue Baureihen-

bezeichnung 404 vorsah. Davon war einer als Großraumwagen (404 001 bis 003), der andere als Abteilwagen mit Speiseraum, Küche, Zugsekretariat und Telefonzelle (404 101 bis 103) ausgelegt. Hieraus ergab sich für die vollständige vierteilige Garnitur die Achsfolge Bo'Bo'+Bo'Bo'+Bo'Bo'+Bo'Bo'+Bo'Bo' bei einer Gesamtlänge von 109.220 Millimetern. Über die automatischen Scharfenberg-Kupplungen ließen sich mehrere Einheiten miteinander verbinden.

Viele der elektrischen Komponenten konnten parallel zu denen

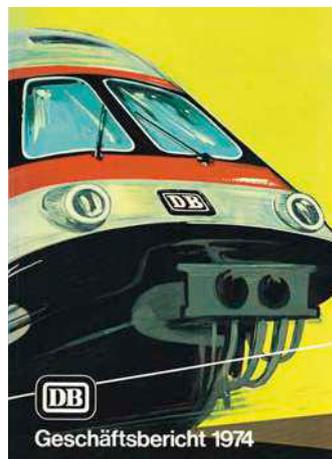
Technische Daten zur Baureihe 403/404 der DB

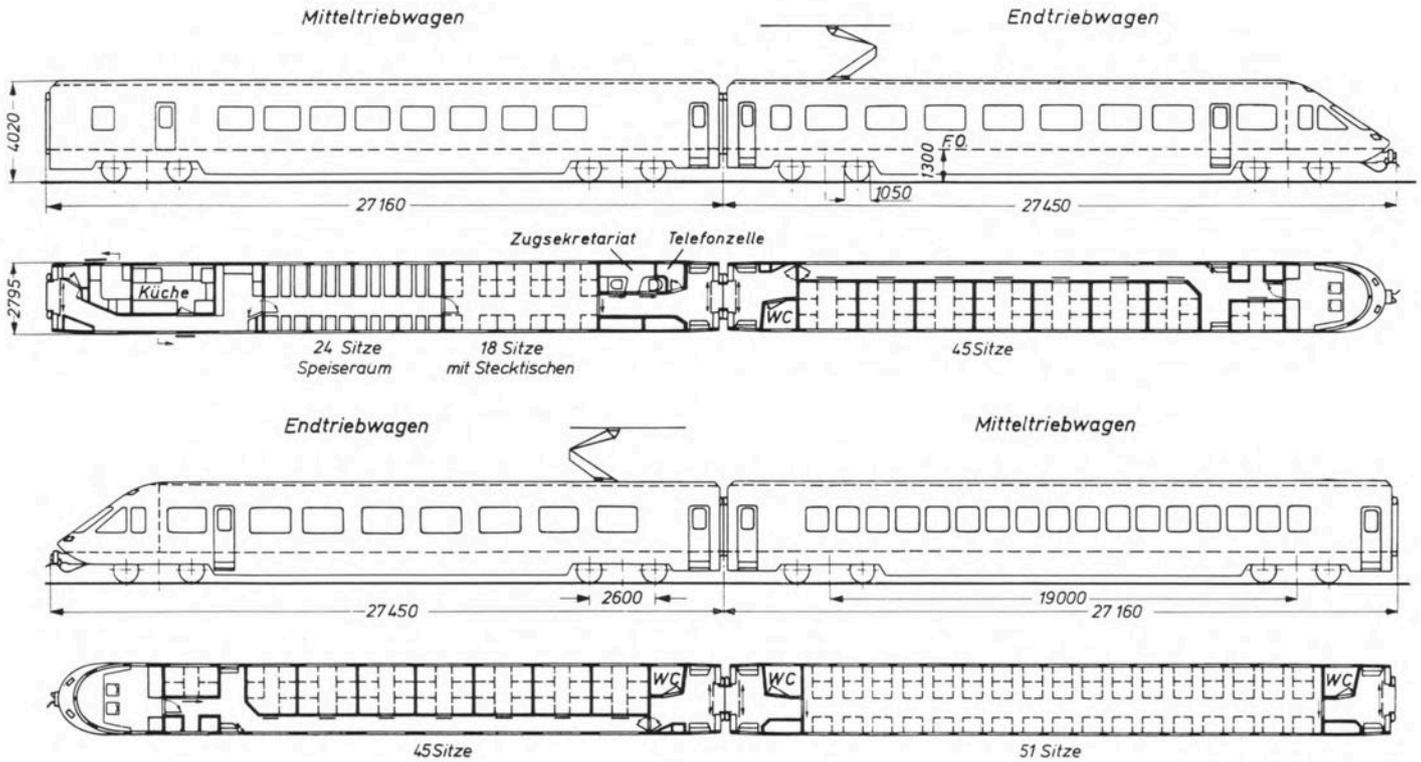
Achsfolge (vierteilige Einheit)	Bo'Bo' + Bo'Bo' + Bo'Bo' + Bo'Bo'
Gattungsbezeichnung	Avüm + Apüm + Arüm + Avüm
Stromsystem	Einphasen-Wechselstrom 15 kV/16,7 Hz
Länge über Kupplung (LüK)	109.220 mm
LüK Endtriebswagen	27.450 mm
LüK Mitteltriebswagen	27.160 mm
Wagenkastenbreite	2.795 mm
Fußbodenhöhe	1.300 mm
Raddurchmesser	1.050 mm
Sitzplatzangebot	183, davon 69 im Großraum, 90 im Abteil und 24 im Speiseraum
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Fahrmotoren	4 x 4 = 16/Mischstrommotoren mit Reihen- und Fremderregung
Nennleistung	16 x 240 kW = 3.840 kW
Steuerung	Thyristoranschnittsteuerung mit je zwei unsymmetrisch halbgesteuerten Gleichrichterbrücken in Folgesteuerung
Antrieb	einseitig wirkender Gummikardantrieb
Dienstmasse	235 t
mittlere Radsatzlast	15,7 Mp
Sicherheitseinrichtungen	Sicherheitsfahrtschaltung (Sifa), induktive Zugsicherung (Indusi), Linienzugbeeinflussung (LZB) sowie automatische Fahr- und Bremssteuerung (AFB)



Mit verschiedenen Anzeigen, Plakaten, Zeitschriftenveröffentlichungen und Prospektblättern bewarben Schienenfahrzeugindustrie und Deutsche Bundesbahn in den 1970er-Jahren den neuen DB-Vorzeigetriebzug

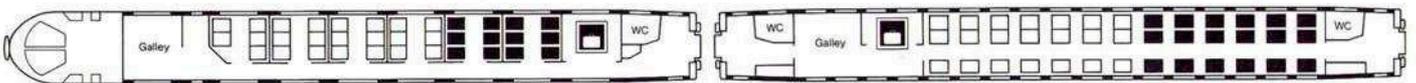
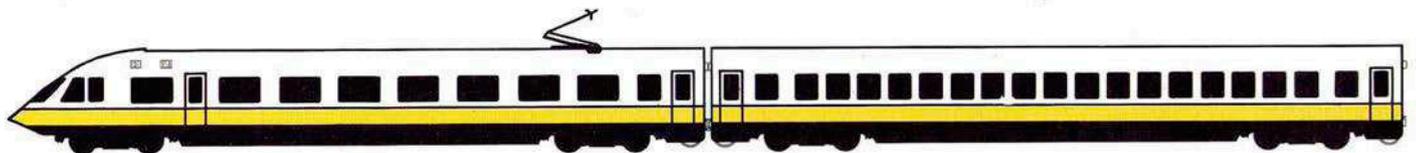
Werk/Slg. Oliver Strüber (2)



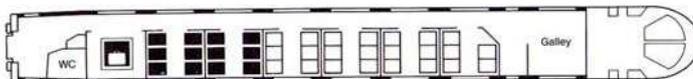
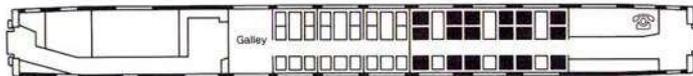


Maßskizze des Bundesbahn-Zentralamtes München in der Ursprungsausführung als IC-403 DB/Slg. Oliver Strüber

Gesamtlänge: 109,220 m
Sitzplätze ohne Speiseabteil: 159



- Gepäckabteil
baggage compartment
- Raucherzone
smoker
- Nichtraucherzone
non-smoker
- Münzfernsprecher
pay phone



Für die Einsätze als Lufthansa-Airport-Express wurde nicht nur die Farbgebung geändert, sondern auch die Innenausstattung angepasst Lufthansa/Slg. Oliver Strüber

der ebenfalls in Fertigung begriffenen neuen S-Bahn-Triebzüge der Baureihen 420/421 der DB entwickelt werden. Auch die MAN-Luftfederdrehgestelle basierten auf denen der S-Bahn-Triebzüge, wurden im Gegensatz zu diesen jedoch in verschiedener Hinsicht abgewandelt, um der höheren Geschwindigkeit, dem größeren Motor und dem Einbau einer bogenabhängigen Wagenkastensteuerung zu genügen. So konnte noch mehr Fahrkomfort erzielt werden. Ausgelegt wurden die Drehgestelle – wie die gesamten Triebzüge – vorerst für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h, doch ließen sie noch Reserven nach oben offen.

Als besondere Innovation der 403/404 angegriffen wurde die gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung, die die bei hohen Geschwindigkeiten auftretenden und für Reisende unangenehmen Fliehkräfte bei schneller Kurvenfahrt reduzieren sollte. Allerdings erwies sie sich aufgrund eines ärgerlichen Konstruktionsfehlers schnell als nicht betriebstauglich. So bestand immer die Gefahr, dass der starr auf dem Dach montierte Stromabnehmer bei in die Kurve geneigtem Wagenkasten den Kontakt zum Fahrdraht verlieren konnte und während der Fahrt hochschnellte, was unweigerlich spätestens am Ausgang der Kurve zum Abreißen

der Oberleitung geführt hätte. Eine Abänderung der Konstruktion hätte – wenn sie überhaupt möglich gewesen wäre – größere Anpassungsarbeiten an den Triebzügen erfordert, weshalb sich die DB dagegen entschied. Somit konnte sich der Triebzug auch nicht, wie ursprünglich angedacht, mit planmäßig bis zu 200 km/h in die Kurve legen und damit schneller als ein dort maximal 160 km/h fahrender lokbespannter IC-Zug verkehren.

Vom Großmodell zum Triebzug

Schon im Herbst 1971 war vorab ein Großmodell eines Triebwagenkopfes in natürlicher Dimension fertiggestellt, das neben einem komplett eingerichteten Führerstand aus zwei Abteilen und einer Toilette bestand. Es diente bald schon auf verschiedenen Messen und Ausstellungen als Blickfang und Werbung für die moderne Bundesbahn. Vor allem die windschnittige Form mit



Unterwegs am Rhein: Was den IC-Triebzügen im Plandienst zwischen Bremen und München versagt blieb, durften Reisende erst später im Charterverkehr und dann als Lufthansa-Airport-Express genießen: eine Fahrt entlang des großen deutschen Stroms mitsamt den zahlreichen Burgen

der weit nach vorn herausgezogenen Schnauze wirkte für damalige Verhältnisse futuristisch und auch elegant. An diesem außergewöhnlichen Frontdesign schieden sich allerdings die Geister – und zwar bis heute! Sprach die DB selbst – beispielsweise in der Kundenzeitung „Rad und Schiene“ vom Januar 1973 – von ihrem „Schienen-Jumbo“ (tatsächlich könnte man eine gewisse optische Verwandtschaft zur Boeing 747 hineininterpretieren), so deuteten andere, meist jüngere Zeitgenossen die Formensprache ganz anders. Auch hier war ein US-amerikanisches, aber weltweit zu großer Popularität gekommenes Vorbild ausschlaggebend: Walt Disneys Comic-Held Donald Duck. Dessen zeichnerisch überhöhter Schnabelpartie ähnelte die 403-Front frapierend – kein Wunder, dass für den neuen Triebzug schnell die irgendwo zwischen liebevoll und despektierlich anzusiedelnden Spitznamen „Entenschnabel“ oder eben „Donald Duck“ auftauchten. Andere sahen in ihm auch aufgrund seiner hellen Grundfärbung eher einen „Weißen Hai“ – auch das ein durchaus passender Vergleich.

Schon zu den Olympischen Spielen in München 1972 sollten die fertigen Triebzüge bereitstehen, was vor allem die internationale Bekanntheit fördern sollte. Doch der Bau verzögerte sich – unter anderem auch wegen der immer wieder erforderlichen Abstimmungen der einzelnen Hersteller untereinander. So konnten die ersten beiden 403-Triebköpfe erst im März 1973 von

Passend zu ihrer Neubaustrecken-Broschüre experimentierte die DB auch schon einmal mit alternativen Lackierungsvarianten für ihren Triebzug

DB/Slg. Oliver Strüber (2)



LHB an die DB abgeliefert werden, die passenden Mittelwagen von MBB folgten zwei Monate später. Die Garnitur wurde anschließend direkt dem BZA München zu umfangreichen Abnahmeuntersuchungen und Testfahrten zugeteilt, die am 22. Mai 1973 begannen. Im Rahmen der ausführlichen Erprobung erreichte am 16. August 1973 die dreiteilige Einheit aus 403 001, 404 001 und 403 002 zwischen Augsburg und Donauwörth erstmals ihre Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h; bei späteren Tests wurden auch bis zu 220 km/h gefahren. Im Spätsommer 1973 gelangten auch die beiden anderen Triebzüge zu ihrem Heimat-Bw München Hbf, wo sie zunächst in den Probebetrieb übernommen wurden. Dabei gab es auch Kombinationen mit bis zu vier Mitteltriebwagen 404; bei den ursprünglichen Überlegungen hatte man sogar vorgesehen, von Fall zu Fall bis zu zwölfteilige Einheiten einzusetzen, wozu es in der Praxis aber nie gekommen ist. Neben den vielfältigen Erprobungsfahrten verbrachten die vier Triebzüge ihre ersten Monate vor allem als Demonstrations- und Ausstellungsobjekte auf unterschiedlichen Messen und öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen.

Planeinsätze als Intercity

Nach Abschluss der ausgedehnten Versuchsfahrten übernahm die DB ihre drei Triebzüge ab dem Sommerfahrplan 1974 in den regulären Betriebsdienst als Intercity. Für ihre Einsätze ausserkoren hatte sie dabei die IC-Linie 4 zwischen



Poppig-buntes Interieur mit ausschließlich 1.-Klasse-Sesseln (links) sowie Einblick in den modernen Führerstand (rechts)

Egon Pempelforth

München und Bremen, wo die 403/404 zunächst eher sporadisch als IC 186/183 „Riemenschneider“, IC 185 „Nordwind“ und IC 184 „Südwind“ liefen. Immer wieder wurden sie nämlich durch lokbespannte Garnituren ersetzt, da einzelne oder alle der „Paradepferde“ zu weiteren Probe- oder Vorführfahrten benötigt wurden. Bis zum Frühjahr 1975 hatte beispielsweise die mit den Kopfteilen 403 005 und 403 006 gebildete dritte Einheit auf diese Weise schon etwa 500.000 Kilometer ohne Plandienste zurückgelegt. Die Unterhaltung der Triebzüge übernahm das AW Stuttgart-Bad Cannstatt, das seit 1972 neben der Reisezugwagen-Ausbesserung auch für die Unterhaltung der meisten S-Bahn-Triebzüge der Baureihe 420/421 zuständig war.

Doch gerade im planmäßigen IC-Verkehr machte sich nun schnell das größte Manko der Triebzüge bemerkbar: Das Sitzplatzangebot war begrenzt, und ein Verstärkungswagen konnte bei hoher Nachfrage nicht einfach beigelegt werden, wie das bei lokbespannten IC-Garnituren möglich war. Zwar ließen sich die Triebzüge in ihrem Heimat-Bw neu konfigurieren, indem man einer Einheit einen weiteren 404-Mittelwagen aus einer anderen Garnitur beifügte, doch bereitete das jedes Mal zusätzlich erheblichen Aufwand. Zudem war der dann nur noch dreiteilige Triebzug 403+404+403 kaum anderweitig einsetzbar. Konsequenterweise beließ die DB ihre IC-Triebzüge daher im Regelfall in

der Standard-Kombination 403+404+403 und setzte sie nur auf der schwächer frequentierten IC-Linie 4 ein.

München – Donauwörth mit 200 km/h

Doch auch für den Einsatz der 403/404 in den Intercity-Zugläufen „Riemenschneider“ sowie „Nord-“ und „Südwind“ kam es zu einem raschen Ende: Im Vorlaufbetrieb für das neue zweiklassige IC-System sollten gerade diese Züge ab dem Fahr-

» Beim IC-Einsatz zwischen München und Bremen legten die 403 enorme Strecken zurück

planjahr 1976 auch Wagen zweiter Klasse mitführen. Für die rein erstklassigen IC-Triebzüge gab es folglich fortan keine Verwendung mehr. Stattdessen sollten die drei 403/404 künftig planmäßig die IC 180/187 „Albrecht Dürer“ und 182/189 „Hermes“ fahren – ebenfalls mit dem Laufweg München – Bremen. Dabei konnten die Triebzüge auf dem Abschnitt München – Augsburg – Donauwörth ihre Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausfahren, worauf der Zugführer die Reisenden mit einer Durchsage aufmerksam machte.

Zur besseren Unterscheidung von normalen, mit 103, 110 oder 112 bespannten IC waren

diese Zugläufe im Reihungsplan mit dem Kürzel ICt versehen, wobei das „t“ eben für Triebwagen bzw. Triebzug stand. Allerdings – auch darüber gibt der Reihungsplan Auskunft – liefen die 403/404 generell nur montags bis freitags in diesem Kurs, während an den Wochenenden der höheren Frequentierung wegen immer lokbespannte IC fuhren. Auch an den anderen Wochentagen erfolgte die Zugbildung stets „nach besonderer Anordnung“, um so die 403 weiterhin für Sonderdienste aus dem regulären Einsatzplan abziehen zu können. So überstieg die Anzahl der Tage in Sonderplänen in manchen Monaten die der 403/404 im regulären IC-Dienst. Glück hatte, wer tatsächlich in den supermodernen Triebzügen mitreisen oder diese im Streckeneinsatz erleben durfte.

Trotzdem konnten sich die Kilometerleistungen der IC-Triebzüge zumindest auf dem Papier sehen lassen: Im Sommerfahrplan 1978 erreichten die beiden planmäßig zwischen München und Bremen eingesetzten Garnituren (die dritte diente als Reserve oder wurde für häufige Sonderleistungen genutzt) durchschnittlich 1.564 Kilometer pro Tag und damit die höchste spezifische Laufleistung aller DB-Triebfahrzeuge! Zum Vergleich: Die nächstgrößten Laufleistungen erbrachten in jenem Jahr die 103-Elloks der Bw Frankfurt (Main) 1 und Hamburg-Eidelstedt mit bis zu 1.289 bzw. 1.279 Kilometern am Tag, während die inzwischen eben-



Zwei „Charakterköpfe“ im Schneeregen: Neben zwei inzwischen ebenfalls im IC-Dienst eingesetzten ehemaligen TEE-Triebwagen der Baureihe 601 wartete eine der 403/404-Garnituren in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre auf neue Einsätze. Mit Einführung des zweiklassigen IC-Systems IC79 blieben für beide nur noch Sonderleistungen Slg. Oliver Strüber

falls im IC-Dienst eingesetzten ehemaligen TEE-Triebzüge der Baureihe 601 auf immerhin 1.005 Tageskilometer kamen. Aber de facto standen im ersten Halbjahr 1978 schon nur noch 101.830 durchschnittliche Laufkilometer pro Triebzug auf der Habenseite – fast 20 Prozent weniger als noch im gleichen Vorjahreszeitraum.

Ende der IC-Einsätze

Doch auch das Ende dieser Leistungen war abzusehen – die generelle Einführung des zweiklassigen „IC79“-Systems („Jede Stunde – jede Klasse“) warf bereits seine Schatten voraus. Die nur die 1. Klasse führenden 403/404 konnten in diesen Diensten nicht mehr unterkommen. Diejenigen Führungskräfte in der DB, die für die lokbespannten Wagengarnituren im Schnellverkehr plädierten, hatten sich unter richtiger Deutung der Bedürfnisse der Reisenden erfolgreich durchgesetzt. Freilich hätte man die 403/404 mit erheblichem Aufwand umrüsten können – nur die Kosten hierfür sowie die vorauszusehende starke Zunahme der Fahrgastzahlen, für die die Kapazität der Triebzüge bei Weitem nicht ausgereicht hätte, sprachen gegen diesen Schritt. Folglich sah sich die DB nach anderen Einsatzbereichen für ihre einstigen „Paradeperle“ um. Schon Ende 1978 gab es Pläne, sie künftig für den rein erstklassigen innerdeutschen TEE-Verkehr zwischen Hamburg und München einzusetzen. Auch eine Umstationierung nach Plochingen und entsprechende Einsätze ab Stuttgart standen zwischenzeitlich im Raum. Doch aus beiden Erwägungen wurde nichts: Der Sommerfahrplan 1979 brachte de facto das Ende der Triebzüge im IC-Verkehr und vorerst auch keine weitere regelmäßige Beschäftigung mehr. Wie die aus gleichem Grund ebenfalls arbeitslos gewordenen 601 versetzt

die DB ihre gerade erst eingefahrenen 403/404 nun in den Turnus- und Sonderverkehr.

Der zweite Lebensabschnitt

Die Vielzahl der mit den vormaligen IC-Triebzügen ab Sommer 1979 gefahrenen Sondereinsätze nimmt ein breites Spektrum ein: Verschiedene Firmen buchten sie mit zunächst zunehmender Beliebtheit gerne als schnelle Zubringerzüge zu Messen oder für Gesellschaftsfahrten. Dabei kamen die 403/404 auch in entlegene Winkel, die früher nicht von ihnen angefahren wurden – etwa nach Oberammergau, Österreich oder in die Schweiz. Auch auf nicht elektrifizierten Strecken waren sie mit vorgespannter Diesellok unterwegs. Gleichzeitig präsentierte die DB sie immer noch gern und mit Stolz auf den unterschiedlichsten Messen und Ausstellungen. Im Unterschied zu den 601ern waren sie entgegen der Planungen jedoch nie im Turnusreiseverkehr eingesetzt.

Im Januar 1981 stationierte die DB die drei 403/404-Einheiten gemäß einer Verfügung der Zentralen Transportleitung von München Hbf nach Hamm (Westf) um, um sie von hier aus rationeller und wirtschaftlicher einsetzen zu

können als dies bislang vom sehr weit im Süden gelegenen München aus möglich war. Ohnehin hatte bis dato ein Großteil der Chartereinsätze im Rhein/Ruhr-Raum begonnen. Durch die Umstationierung konnte man sich die unrentablen Leerfahrten sparen. Allerdings erfolgten die meisten dieser Einsätze nur im Sommerhalbjahr. Gleichzeitig stand aber damals auch schon ein möglicher Verkauf im Raum – und zwar für den Fall, dass die Sonderzugeinsätze übers Jahr gesehen keine Gewinne einfahren würden. Und genau das zeichnete sich allmählich ab, denn den Großteil der Zeit standen die drei Garnituren in ihrem Heimat-Bw herum, was neben dem eher begrenzten Platzangebot nicht zuletzt auch an den hohen Preisforderungen der DB lag, die diese für das Chartern der Züge verlangte.

Doch auch ein Käufer wollte sich für die drei Triebzüge nicht finden lassen – weder im In- noch im Ausland. Andererseits konnte die Bundesbahn ihre ehemaligen IC-Triebzüge auch noch für eigene Zwecke gut gebrauchen: So waren am 13. und 16. Februar 1981 zwei 403/404 als fünfteilige Einheit im Plan des TEE 24/25 „Goethe“ zwischen Frankfurt (Main) und Dortmund unterwegs, da die drei sonst zusammen mit einer 103 in diesen Diensten eingesetzten TEE-Wagen im Messeverkehr als Verstärkung benötigt wurden. Wie gut, dass man hierzu noch über die ebenso schnittigen wie auch modernen Triebzüge verfügen konnte! Es waren allerdings auch die einzigen Sondereinsätze der „Entenschnäbel“ in jenem Monat.

Drittes Leben für die Lufthansa

Womit noch kurz zuvor kaum jemand gerechnet hatte, wurde Ende März 1982 Wirklichkeit: Die 403/404 kehrten in den regelmäßigen Planeinsatz zurück – allerdings nicht für die Bundesbahn, sondern für die Fluggesellschaft „Lufthansa“! Diese startete am 27. März ihren „Zug zum Flug“-Service mit eben jenen ehemaligen IC-Triebzügen der DB zwischen Düsseldorf Hbf und Frankfurt (Main) Flughafen mit Zwischenhalten in Köln und Bonn. Hierzu wurden die drei Einheiten beim Herstellerwerk LHB in Salzgitter zu Beginn des Jahres 1982 gründlich überholt, entsprechend der neuen Aufgaben umgebaut (jetzt 127 Sitzplätze) und in die Lufthansa-Hausfarben Weißgrau/Gelb umlackiert. Die gelbe Bauchbinde in Kombination mit der hellgrauen

Fenster- und Dachpartie sorgte sofort für weitere Assoziationen: Der „Entenschnäbel“ avancierte spätestens damit endgültig zu „Donald Duck“. Und der Vergleich mit Walt Disney's bekannter Ente birgt auch weitere Parallelen, denn sowohl



Nicht nur die Deutsche Bundespost, sondern auch Granada und Kambodscha widmeten dem ET 403 ein Briefmarkenmotiv

Slg. Oliver Strüber (3)



Neben der weiterhin von den 403/404 gefahrenen Verbindung von Düsseldorf nach Frankfurt (Main) kam ab Mai 1990 auch die Verbindung zwischen dem Flughafen der Mainmetropole und Stuttgart zum Zuge. Zunächst beförderte die in den Lufthansa-Hausfarben lackierte 111 049 den Drei-Wagen-Zug, ab Juni 1991 dann 103 101. Die Aufnahme entstand am 20. April 1993 in Kelsterbach Egon Pempelforth

in Donalds Leben wie auch im Dasein der 403/404 lief nicht immer alles glatt...

Angelegt war die 1981 unter leichtem Drängen aus dem Bundesverkehrsministerium getroffene Vereinbarung zwischen DB und LH zunächst für ein Jahr. Damit sparte sich die auch aufgrund der drastischen Verteuerung des Rohöls gerade auf den innerdeutschen Flugverbindungen in die roten Zahlen geratene Fluggesellschaft mit nur wenig Zeiteinbußen (gerechnet zwischen Ein- und Auschecken am Flugschalter) die unwirtschaftlichen Kurzflüge zwischen den Airports beider Städte – nach zweieinhalb Stunden war man am Ziel bzw. am Abflug-Airport. Während ein Flug zwischen Düsseldorf und Frankfurt die Lufthansa 14.000 DM gekostet hätte, waren die Charterkosten des Airport-Express mit nur etwa 9.000 DM sogar deutlich günstiger.

Neben den drei 403/404-Garnituren stellte die DB die besonders geschulten Lokführer, die den neuen „Lufthansa-Airport-Expreß“ jeweils zu zweit führen sollten (sozusagen als Pilot und Copilot; Letzterer nahm gleichzeitig die Aufgaben des Zugführers wahr). Das übrige Bordpersonal stellte die Lufthansa. Überhaupt entsprach das Reisen in den Lufthansa-Zügen ganz dem, was die Passagiere aus der Luft gewohnt waren – sowohl optisch als auch beim Service.

Die neu gewählten Materialien der Innenausstattung entsprachen weitgehend denen, die auch in der damals von der Lufthansa genutzten McDonnell Douglas DC 10 zum Einsatz kamen. Als besonderer Service gab der Reisende das Gepäck bereits im Zug für den folgenden Flug auf. Dazu servierte das in LH-Farben gewandete Personal am Platz Getränke und Speisen.

» Wie auch im Flugzeug gab es im 403 der Lufthansa während der Fahrt Speisen und Getränke

Zutritt in den Airport-Express bekam man nur mit Flugticket. Und um das „Reisen auf Flughöhe Null“ perfekt zu machen, trugen die Lufthansazüge zunächst Flugnummern anstelle der DB-Bezeichnungen (LH 1.001 bis 1.008). Diese wurden jedoch später wieder aufgegeben und das vorangestellte LH wurde unter Beibehaltung der Nummer durch die Zugattung TEE ersetzt, unter der die Züge bei der DB ohnehin eingestuft waren (TEE 61 bis 68). Viermal täglich wurde die kilometerintensive Strecke entlang des Rheintals in beiden Richtungen unter die Räder genommen. Die Einsätze erfolgten vom Bw Düsseldorf aus, wo auch die Zugwartung

stattfand. Beheimatet waren die drei Garnituren allerdings nach wie vor in Hamm.

Nach eher verhaltenem Start ging das Konzept bald schon auf: Aus der dritten, als Reserve dienenden Garnitur wurden immer wieder die Mitteltriebwagen entnommen, um damit die Einsatzgarnituren in Zeiten des Hochbetriebs – etwa bei Ferienbeginn oder -ende – verstärken zu können. So kam es an einigen Tagen sogar zur Führung von sechsteiligen Zügen, den Gegenzug bildeten dann die beiden anderen Einheiten. Als besonderer Service wurden die Züge ab dem 27. März 1983 bis in den unterirdischen Flughafenbahnhof in Düsseldorf verlängert. Zum 1. März 1984 erfolgte schließlich konsequenterweise auch die Umbeheimatung der drei Garnituren von Hamm nach Düsseldorf.

Schon im zweiten Betriebsjahr fuhr der Airport-Express kostendeckend. Schnell einigten sich die Vorstände von DB und Lufthansa über den Weiterbestand des erfolgreichen Charter-Angebots, das der Lufthansa pro Jahr elf Millionen DM wert war. Jährlich wurde der Nutzungsvertrag verlängert und 1986 schließlich ein Vier-Jahres-Vertrag abgeschlossen. Die einstigen IC-Triebzüge hatten endlich einen ihren ursprünglichen Zielen angepassten Einsatzbereich gefunden. Ab 1991 konnten sie nach dem Umbau der Strecke auf Linienzugbeeinflussung

zwischen Düsseldorf und Leverkusen sogar wieder mit 200 km/h verkehren.

Im gleichen Jahr zeigten sich allerdings schwere Korrosionsschäden an den Triebzügen, die zwar nicht einer sofortigen, aber einer baldigen umfassenden Revision bedurft hätten. Doch weder Bundesbahn noch Lufthansa wollten die hierfür kalkulierten Kosten übernehmen. In der Konsequenz wurde beschlossen, die Fahrzeuge mit Fristablauf abzustellen. Das Ende kam daher schnell: Die drei Garnituren wurden zum Ablauf des Winterfahrplans am 23. Mai 1993 aus dem Verkehr gezogen (siehe *em 3/18*) und vorerst im DB-Werk Nürnberg bis auf Weiteres hinterstellt. Dabei blieb es für die nächsten Jahre, und der Zustand der Triebzüge verschlechterte sich zusehends. 1995 wurden sie schließlich ausgemustert.

Viele Ideen für den Fortbestand

Doch das sollte noch nicht das von vielen prophezeite Ende der Züge bedeuten: Bald schon zeigte die Regental-Bahnbetriebs-Gesellschaft (RBG) Interesse an den drei Triebzügen, die sie nach einer Aufarbeitung auf der landschaftlich attraktiven Strecke München – Salzburg einsetzen wollte. Doch die Pläne zerschlugen sich rasch. Dafür gründete sich 1995 in Bad Cann-

statt der Verein „IG ET 403“, der einen der Schnelltriebzüge von der DB kaufen und aufarbeiten wollte. Auch bei der Plochinger BSW-Gruppe kamen bald danach Pläne auf, wenigstens eine der 403-Garnituren als Museumszug zu reaktivieren. Die guten Absichten scheiterten jedoch allesamt an den zu hohen Projektkosten. Bemoost, mit Rostschäden und zum Teil auch schon ausgeschlachtet, drohte den drei Garnituren zu Beginn des neuen Jahr-

» Zahlreiche Bahnbetreiber wollten den 403 reaktivieren, doch noch ist kein Ergebnis in Sicht

tausends endgültig die Verschrottung. Im Gespräch war lediglich die eventuelle Aufbewahrung eines Triebkopfs und eines Mittelteils für das Nürnberger DB Museum.

Groß war daher die Freude unter den Eisenbahnfans, als die Prignitzer Eisenbahn im Herbst 2000 verkündete, alle drei „Donald Duck“-Garnituren übernehmen zu wollen, um sie aufzuarbeiten und im eigenen Sonderreiseverkehr einzusetzen. Die Garnituren wurden zunächst von

Nürnberg nach Berlin-Spandau überführt, wo beim Fahrzeughersteller Adtranz (heute Bombardier Transportation) der Aufwand für eine Wiederaufarbeitung ermittelt werden sollte. Die Einheit 403 001/002 wanderte von dort aus weiter nach Putlitz, die übrigen wurden später in Meyenburg abgestellt, wo sie durch Vandalismus und Graffitisprayer beschädigt wurden.

Zuletzt kamen die Einheiten in Neustrelitz zusammen, wo der Museumsverein der Prignitzer Eisenbahn aus den nur noch rollfähigen Resten wenigstens einen Triebzug im Urzustand wieder auferstehen lassen wollte. Doch auch diese Idee scheiterte an den dafür benötigten Finanzmitteln und dem mittlerweile so schlechten Zustand der Fahrzeuge, der eine Aufarbeitung unmöglich erscheinen ließ. Ab November 2009 bot die PEG die Züge daher zum Kauf an. Wiederrum zog das DB Museum die Übernahme einer der historisch bedeutenden Garnituren in Erwägung, nahm dann jedoch in Anbetracht der Kosten Abstand. Stattdessen fand sich Ende 2010 eine Privatperson, die alle drei Einheiten erwarb und sie dem Verein Eschenauer Kulturlokschuppen „Seku“ e. V. überließ. Im Juni 2011 wurden die drei Garnituren zur Verkehrs Industrie Systeme GmbH (VIS) nach Halberstadt überführt. Dort sollte eine Begutachtung und

Der letzte Zug nach Frankfurt (Main) überquert am 22. Mai 1993 die Moselbrücke in Koblenz. Beim Personal floss so manche Träne ...



eventuell eine Aufarbeitung von zwei Einheiten erfolgen. Doch konkrete Ergebnisse wurden auch hierbei nicht erzielt.

Neuer Wind kam im Mai 2013 in die Angelegenheit, als National Express Rail eine 15-jährige Anmietung mindestens einer Garnitur ab dem Jahr 2015 ins Auge fasste. Diese sollte an Wochenenden und in Schwachlastzeiten auf dem ab Dezember 2015 an National Express vergebenen Rhein-Münsterland-Express RE 7 zum Einsatz gelangen. Die bald darauf begonnene Aufarbeitung sollte für die heutigen Zulassungsanforderungen auch die Ausrüstung mit digitalem Zugfunk und den Einbau der punktförmigen Linienzugbeeinflussung PZB 90 umfassen. Dazu mussten im Innenraum die Lufthansa-spezifischen Einrichtungen entfernt und der Großraum mit weiteren Sitzplätzen ausgestattet werden. Bei der äußeren Farbgebung orientierte man sich am ehemaligen IC-Schema der DB, berücksichtigte dabei aber die National-Express-Hausfarben. Gutachten erwarteten Kosten von rund einer Million Euro pro Fahrzeugteil. Im Januar 2015 war die Aufarbeitung einer vierteiligen Einheit bereits weit fortgeschritten, als sich National Express nach Anmietung eines Ersatzzuges aus ehemaligen n-Wagen der DB überraschend aus dem Projekt zurückzog.



Am Tag danach versammelte sich die Crew des Lufthansa-Airport-Express mit allen Helfern zum Abschiedsfoto vor ihren Triebzügen. Viele Mitarbeiter waren elf Jahre lang vom ersten Tag an dabei und entsprechend niedergeschlagen

Egon Pempelforth (2)

Trotz dieses Rückschlags plante TRI Train Rental eine Fortsetzung der Aufarbeitung mit Fertigstellung für das Jahr 2020. Zugensten anderer Fahrzeuge und in Anbetracht zu erwartender Probleme bei der Zulassung wurde das Projekt „ET 403“ kurz darauf zurückgestellt. Die weitgehend erneuerte vierteilige Garnitur steht heute konserviert in Neustrelitz. Vier weitere Wagen wurden im Januar

2022 in die Nähe von Dresden überführt. Ob der schnittige Zug noch einmal Fahrt aufnehmen kann? Verdient hätte es das einstige „Glanzstück“ der DB allemal. Das Konzept des 403/404 als Schnelltriebzug hingegen lebt fort: Seit 1997 laufen die ebenfalls als Triebzug mit Antrieben in den Mittelteilen konzipierten ICE der dritten Generation bei der DB AG im Planverkehr. *Oliver Strüber*





Das bislang überzeugendste HO-Modell des ET 403 kam ab 2012 aus Göppinger Fertigung unter den Marken Trix (im Bild) und Märklin

■ Triebzüge der Baureihen 403/404 von 1 bis Z

Entenschnäbel als Modellumsetzungen



Auch wenn die neuen Intercity-Triebzüge der DB bei ihrer Premiere und den ersten Plan-einsätzen für viel Aufsehen sorgten, dauerte es trotzdem lange, bis die ersten Modelle erschienen. Inzwischen haben es die schnittigen Züge aus den 1970er-Jahren auf eine ganze Reihe an Modellnachbildungen gebracht – allerdings vorwiegend in den Nenngrößen HO und N

Die erstmalige Vorstellung des neuen schnittigen IC-Triebzuges der DB weckte Hoffnungen bei vielen Modellbahnern, bald selbst eine dieser Garnituren im kleinen Maßstab zu besitzen. Doch wurde ihre Hoffnung auf eine lange Geduldprobe gestellt: Ähnlich wie bei der Bundesbahn, wo von der ersten Präsentation des 1:1-Triebkopf-Modells über die Fertigstellung der drei Garnituren bis hin zu den ersten planmäßigen Einsätzen im IC-Verkehr drei Jahre vergingen, hatten die ET 403/404 auch in Modellverspätung. Das lag nicht zuletzt an der DB selbst, hatte diese doch ihre drei neuen Triebzüge bewusst als Versuchsträger und mögliche Vorreiter einer neuen Fahrzeuggeneration im künftigen IC-Verkehr konzipiert. Mit ihnen sollten vor der Serienbeschaffung erst ausgiebige Tests absolviert werden. Das Rennen machten schließlich die flexibler handhabbaren IC-Wagenzüge mit ihren ebenso modernen Loks der Baureihe 103 – auch in Modell.

Die drei 403/404-Garnituren hingegen blieben Einzelgänger – wenn auch prominente. Bei aller anfänglichen Euphorie um das Vorbild lässt sich die damalige Zurückhaltung seitens der Modellbahnhersteller aus heutiger Sicht gut nachvollziehen, schließlich sollten sich die hohen Kosten für Konstruktion, Formenbau und Fertigung

» Das 1981 erschienene Lima-HO-Modell wurde 1990 überarbeitet und ab 1983 auch für N geliefert

innerhalb absehbarer Zeit amortisieren. Und das war bei Triebwagen bzw. -zügen stets mit deutlich mehr Zeit verbunden als bei Lokomotiven, schließlich bedeutete die Anschaffung einer solchen mehrteiligen Garnitur für den Modellbahner stets einen tieferen Griff in die Tasche. Und da man sich bei den neuen IC-Trieb-

zügen der DB anfangs noch nicht sicher war, wohin die Reise gehen würde, übte man sich seitens der Modellbahnindustrie zunächst in vornehmer Zurückhaltung.

Erstes HO-Modell von Lima

Das erste Engagement zu diesem Thema kam nicht von den drei großen westdeutschen Anbietern oder vom aufstrebenden österreichischen Hersteller Roco, sondern von Lima. Die Italiener waren allerdings berüchtigt für vollmundige Ankündigungen und lange Realisierungszeiträume sowie dann teilweise eher halberzige, dafür preisgünstige Umsetzungen. 1978 tauchte der IC-Triebzug der DB als „novita“ erstmals im Lima-Katalog auf. Kunden mussten sich aber auch bei ihm in Geduld üben, denn bis zur Auslieferung der ersten Modelle sollte es Ende 1981 werden. Im folgenden Jahr durfte er dann auch das Titelbild des deutschsprachigen Kataloges zieren. Das Warten hatte sich allerdings gelohnt: Der Triebzug konnte sich durchaus



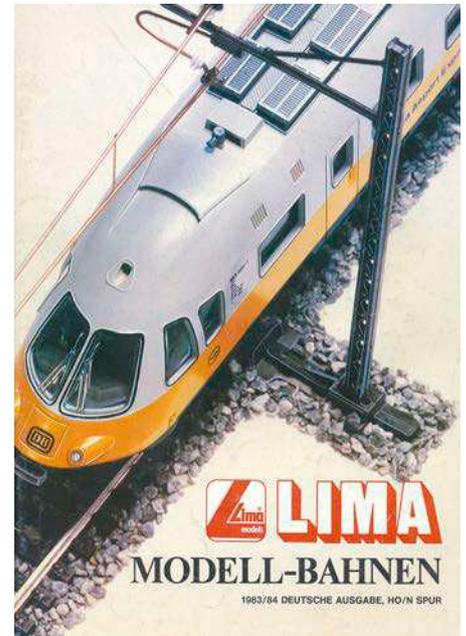
Lima gebührt die Ehre, sich als erster Hersteller überhaupt der DB-Baureihe 403/404 gewidmet zu haben, auch wenn die HO-Erstserie einige Mängel aufwies. In Lima-Katalogen und auf -Prospekten war er ein stets gern gezeigtes Werbesujet

Slg. Oliver Strüber (2)

sehen lassen und vor allem aufgrund seiner maßstäblich richtigen Länge und für die damalige Zeit recht sauberen Lackierung und Bedruckung punkten. Nicht so gut gelungen waren die Abstände zwischen den einzelnen Triebzugteilen, die Ausführung der Fenstereinsätze sowie der etwas schwache und laute Antrieb des Zuges, was schon früh zu entsprechenden Umbauvorschlägen in den Fachzeitschriften führte.

Dem Hauptzielpublikum sparsamer Modellbahner entgegenkommend, wurde die komplette Lima-Garnitur zunächst in vier Teilen verkauft: dem angetriebenen Triebkopf 403 006 (Artikelnummer 20 1075LG), dem Großraumwagen 404 003 (-6), dem Speisewagen 404 103 (-7) und dem Steuerwagen 403 005 (-8L). 1982 legten die Italiener noch eine Version mit federndem Stromabnehmer und Umschaltmöglichkeit für den funktionsfähigen Oberleitungsbetrieb nach (-5LGP); auch eine „Golden Series“-Geschenkpäckung mit allen vier Teilen gab es zu kaufen (14 9742GP). Waren die Fahrzeuge zunächst nur für Gleichstrombahner verfügbar, so folgte 1983 auch der AC-Triebkopf (20 1075AC).

Ebenfalls neu in jenem Jahr war die beim Vorbild gerade aktuelle Version als Lufthansa-Airport-Express, für den sogar ein extra kleiner Faltprospekt und das Titelbild des neuen Lima-Kataloges warben. Auch ihn gab es für Gleichstromfreunde wieder in einzelnen Teilen (20 1066LG/-6LGP/-7/-8/-9L) oder als Zugpackung (14 9749GP) sowie den angetriebenen Motorwagen auch in Wechselstromversion (20 1066AC). Schon 1984 entfielen bei beiden Zügen die LG-Ausführungen und die AC-Modelle. Ab 1986 war auch die Intercity-Variante nicht mehr verfügbar, dafür gab es den Lufthansa-Zug nun mit „Highspeed-Untersetzung“ sowie ab 1988 erstmals eine AC-Geschenkpäckung (14 9749AC).



Im Rahmen der inzwischen geänderten Firmenphilosophie reagierte Lima auf die anhaltenden Beschwerden vieler Kunden: Ab 1990 war der 403/404 in überarbeiteter Ausführung mit Kurzkupplung, bündig eingesetzten Fenstern und geändertem Antriebskonzept mit größerer Zugleistung sowie neuen Pantografen verfügbar, was nicht nur der Traktion („schwerwichtig“), sondern vor allem der Optik zugute kam. Angeboten wurden nun neben dem vierteiligen Lufthansa-Airport-Express in DC- bzw. AC-Versionen (149767K/-7K AC) auch zwei zusätzliche Mittelwagen 201063K/-5K). Auch die Intercity-Version war jetzt wieder verfügbar (149768K bzw. -8K AC sowie 201062K/-4K). 1991 gab es für

beide Triebzüge Verstärkung durch eine zusätzliche Beschriftungsvariante (149767KP1 bzw. -8KP1); die Wechselstrom-Ausführung trug nun das Kürzel ACP hinter der Artikelnummer. 1994 war nur noch die IC-Packung in Gleichstromversion verfügbar, die kurz darauf ebenfalls aus dem Sortiment genommen wurde.

Ab 1983 auch in N verfügbar

Im Maßstab 1:160 war es ebenfalls die Firma Lima, die 1978 parallel zum HO-Modell auch die entsprechenden N-Versionen ankündigte. Doch dauerte es auch hier bis 1982/83, ehe die ersten Modelle im Fachhandel verfügbar waren. Wie im größeren Maßstab sollten die vier N-Fahrzeuge



Speziell bei dieser Detailansicht der HO-Wagenmodell-Übergänge bzw. -Kupplungen von Lima (links) und Trix (rechts) erkennt man die Konstruktionsunterschiede beziehungsweise den Fortschritt im Modellbau

Oliver Strüber (5)



Diesen Herbst soll nach 13 Jahren Entwicklungs- und Bauzeit der ET 403 in HO von L.S. Models endlich lieferbar sein. Das jüngst zur Dortmunder Messe ausgestellte Muster stand zwar auf noch nicht endgültigen Rädern, doch hinsichtlich Details, Lackierung und Beschriftung zeigte es sich schon nahezu serienreif

entweder einzeln oder als Zugpackung erhältlich sein; vorgesehen waren zunächst die Artikelnummern 22 0295/-6/-7/-8. Beim Produktionsstart galten dann die Nummern 22 0100G/-1/-2/-3 sowie für die vierteilige Geschenkpackung die Bestellnummer 12 3903G. Dazu gab es jetzt auch gleich die Airport-Express-Ausführung (22 0110G/-1/-2/-3 bzw. 12 3902G). 1984 wurde dem angetriebenen Triebkopf in der Artikelnummer je ein „L“ dem „G“ vorangestellt, während die Zugpackungen jetzt mit einer „16“ statt der „12“ begannen. 1991 setzten die Italiener unter dem N-Markennamen „Lima minitrain“ eine überarbeitete Neuauflage in 1:160 um. Die erste Vorbildgarnitur durfte als IC-Triebzug ihre Aufwartung machen (163925), die dritte als Lufthansa-Airport-Express (-4). Lange waren beide indes nicht erhältlich.



Wiederauflage bei Rivarossi

2008 sollte *Limas* HO-Konstruktion erneut aufleben, nun aber bei *Rivarossi* und in deutlich überarbeiteter Ausführung mit eingebauter Innenbeleuchtung, stromführenden Kupplungen und Stromaufnahme vom jeweils vorderen Triebkopf. Dazu gab es eine 21-polige Schnittstelle. Der Antriebsblock saß nun im Speisewagen, war allerdings von außen gut sichtbar. Geändert wurde auch die Nachbildung der Gardinenimitation. Die Auslieferung des Gleichstrommodells als IC-Variante (HR2085) verzögerte sich bis 2009/10, dann war auch eine Wechselstromversion verfügbar (-6). 2010 folgte der Lufthansa-Zug (HR2274).

Neues HO-Modell aus Göppingen

Bereits 2011 gab es die ersten Ankündigungen für einen komplett neuen 403/404, der bei *L.S. Models* erscheinen sollte, worauf wir weiter unten noch eingehen werden. Während sich bei den Belgiern die Realisierung hinzog, übernahm

Lima legte 1978 auch das N-Modell des schnittigen Bundesbahn-IC auf, den es auch als Airport-Express-Packung im Lufthansa-Dekor gab MM (3)

men *Märklin/Trix* die Initiative und kündigten 2012 den IC-Triebzug als Insidermodell an (37778/22778). Realisiert wurde die erste vierteilige Vorbild-Garnitur aus 403 001, 404 001 und 101 sowie 403 002 im Betriebszustand des Jahres 1973. Der *Märklin*-Philosophie folgend wurde das leicht längenverkürzte Modell in schwerer Metallausführung mit vielen angesetzten Details umgesetzt. Für ausreichenden Vortrieb sorgten zwei im Großraummittelwagen untergebrachte Hochleistungsantriebe mit Schwungmasse. Der mfx-Decoder wartete mit umfangreichen Sound- und Lichtfunktionen auf: Serienmäßig verbaut war neben der Innenraum- bzw. Tischlampenbeleuchtung im Speisewagen auch eine Führerstandsbeleuchtung mittels Leuchtdioden.

Ebenfalls nur für *Märklin*-Insider und *Trix*-Profilclub-Mitglieder folgte 2015 die Ausführung als Lufthansa-Airport-Express im Zustand um 1990 mit den Fahrzeugen 403 003, 404 002 und 102 sowie 403 004 (37779/22379). Vorbildgerecht setzten die Göppinger Konstrukteure die entsprechenden Formänderungen dieser

Vorbildversion auch in Modell um. Zusätzlich zu den Features des IC-Triebzuges gab es bei der LH-Version eine Bahnhoftsansage samt Begrüßung durch eine Stewardessenstimme, die in unterschiedlicher Zuglauf-Reihenfolge abrufbar war. Im regulären *Märklin/Trix*-Programm tauchte der Zug bislang noch nicht auf.

Ein 1:160-Modell aus Kamen

Bis vor zwei Jahren spielten *Limas* in die Jahre gekommenen N-Triebzüge mangels weiterer Nachbildungen im Maßstab 1:160 eine große Rolle auf dem Gebrauchtmrkt, zumal das von *Hobbytrain* 2008 angekündigte Modell in IC-(H2661) und LH-Version (-0) nie produziert wurde. Dafür nahm sich *DM-Toys/Modellbahn Union* den schnittigen Bundesbahn-Triebzug 2022 zum Vorbild seines ersten N-Triebfahrzeugs. Mit hervorragender Detaillierung, Inneneinrichtung und -beleuchtung, Next18-Digitalschnittstelle und Fünfpol-Motor samt Schwungmasse ausgestattet, zeigt das Modell neben guten Laufeigenschaften obendrein, was heute in diesem Maßstab Stand der Technik ist. Die serienmäßig angebrachten Scharfenberg-Kupplungs-



attrappen an den Fronten können mit einer beiliegenden Abdeckung ausgestattet oder gegen eine Standardkupplung getauscht werden. Lieferbar sind sowohl der IC-Triebzug der 1970er-Jahre (MU-N-T40302) als auch eine Airport-Express-Garnitur (-1).

Warten auf den L.S. Models-Zug

Wie bereits erwähnt, reicht die erste Ankündigung des IC-Triebzuges seitens *L.S. Models* bis ins Jahr 2011 zurück. Schon damals wurden erste hellgraue Handmuster gezeigt. Viele andere Modellneuheiten sind seither vom belgischen Hersteller ausgeliefert worden, doch das Debüt der ET-Garnituren wurde immer wieder verschoben. Aktuell rechnet man beim deutschen Vertriebspartner *Lemke* mit dem Eintreffen der ersten fertigen Modelle im Herbst dieses Jahres. Ein weitgehend fertiges Vorse-

» Für den Herbst ist die Auslieferung des formneuen HO-Triebzuges von L.S. Models in Sicht

rienmuster war am *Lemke*-Messestand während der „Intermodellbau“ in Dortmund Mitte April zu sehen. Überarbeitet werden sollen laut Aussagen des Herstellers nur noch letzte Details des Antriebs samt der Radsätze. Das exakt maßstäbliche und mit feinen Details vor allem an den Drehgestellen und bei der Dachausstattung aufwartende Muster hinterlässt bereits einen sehr guten Eindruck und macht Vorfreude auf die Auslieferung.

L.S. Models hat den Triebzug in gleich mehreren Ausführungen für Gleich- und Wechselstrom-Anlagen angekündigt: Erhältlich sein werden zwei vierteilige IC-Züge, die die erste und zweite Garnitur des Vorbild nachbilden – jeweils ohne und mit Sound für DC- (16001/-001S bzw. -2/-2S) und AC-Betrieb (16501/-1S bzw. -2/-2S). Zur Verlängerung der Garnituren zu fünf- oder sechsteiligen Einheiten gibt es noch die beiden Mittelwagen des dritten Triebzuges einzeln als Ergänzung (-3/-4). In gleicher Konfiguration wird auch der Lufthansa-Airport-Express angekündigt – und zwar mit allen vorbildrelevanten Formänderungen in Modell. Lieferbar sein sollen zwei vierteilige Garnituren (16005/-5S/-505/-5S bzw. 16006/-6S/-506/-6S) sowie ergänzend dazu noch Großraum- (-8) und Bar-/Gepäckwagen (-7) aus dem dritten Zug. Sobald das Produkt ausgeliefert ist, wird das *em* einen Vergleichstest gegen die HO-Mitbewerbermodelle bringen.



Auf Basis des in den 1980er-Jahren erschienenen O-Modells von Krautscheid umgebauter und neu lackierter Lufthansa-Triebzug
Bernhard Uhlemann



Aktuell bietet DM-Toys/Modellbahn Union diese 403-Garnitur im Maßstab 1:160 an



Dieses Z-Gehäuse-Modell ist ein 3D-Druckteil von NoBa und passt auf speziell entwickelte Fahrwerke Werk (2)

Groß gegen Klein

Bereits 1984 gab es von Kleinserienhersteller Detlef *Krautscheid* ein erstes Modell eines IC-Triebzuges der Baureihe 403/404 in kleiner Auflage für O-Anlagen. Weitere Kleinserienmodelle dieses Maßstabs sind uns nicht bekannt. In 1:32 wird der Triebzug aktuell als vierteilige Einheit von *Wunder* angekündigt. Wie bei diesem Hersteller üblich, entsteht das Modell in Handarbeit aus Messing; sämtliche Radsätze sind kugelgelagert und gefedert sowie über Glockenanker-Motoren angetrieben. Verbaut ist ein ESU-Decoder der neuesten Generation. Obendrein wartet das Kleinserienmodell mit einer kom-

pletten Inneneinrichtung auch der Führerstände sowie einzeln schaltbaren Beleuchtungsfunktionen auf. Bestellbar für rund 19.000 Euro sind sowohl Ausführungen der IC- (14020) als auch der Lufthansa-Garnitur (-1).

Auch im Maßstab 1:220 ist die Baureihe 403/404 inzwischen dank der Initiative des Kleinserienherstellers *NoBa-Modelle* verfügbar. Die Gehäuse entstehen im 3D-Druck aus Fotopolymerharz und werden auf speziell dafür entwickelte Fahrwerke aufgesetzt. Neben unlackierten Rohlingen (5207R) gibt es auf Anfrage auch Fertigmodelle in den IC- und Lufthansa-Farbgebungen (-7RF).
Oliver Strüber



Bild des Monats



Lokbespannte Intercitys im Norden

In der Regel überführen Triebwagen und -züge der Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (neg) die Intercitywagen über die Strecke Niebüll – Dagebüll Mole. Aufgrund eines akuten Fahrzeugmangels, verursacht durch Wartungsarbeiten am T4 und den Einsatz des zweiten 629 auf der ebenfalls von der neg betriebenen Strecke Niebüll – Tondern, kam Anfang Mai 2024 häufig die Diesellok V 102 (Ex-SWEG) in diesen Diensten zum Einsatz. Am 1. Mai steht sie mit den Kurswagen für den IC 2217 nach Köln Hbf im Bahnhof Dagebüll Mole mit seiner neuen Überdachung zur Abfahrt bereit, während Menschen die Ebbe nutzen, um Krebse und Muscheln im Wattenmeer zu sammeln. An der Mole legt indessen die Fähre aus Amrum an. Wie lange noch IC-Kurswagen nach Dagebüll kommen, ist derzeit unklar. Die DB erwägt, die verbliebenen IC1-Garnituren Ende 2026 außer Betrieb zu nehmen und sucht derzeit gemäß einer Sprecherin nach Lösungen, wie Dagebüll weiter ans Fernverkehrsnetz angeschlossen werden kann.

Christoph Grimm



che Ausbauprojekte aus: Bundesverkehrswegeplan, Aufnahme ins Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Wiedervorlagen im Parlament und die Einbeziehung von inzwischen aufgetretenen Preissteigerungen sorgten dafür, dass ein und dasselbe Projekt immer wieder von neuem gewälzt werde. Die Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Cheb kommt seit über drei Jahren wegen des fehlenden Wirtschaftlichkeitsnachweises nicht voran. Dabei ist diese Bewertungsmethodik veraltet und kann die positiven Klimaeffekte der Elektrifizierung gar nicht berücksichtigen.

62%

des deutschen Streckennetzes sind aktuell elektrifiziert

Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, pflichtet Martin Henke bei. Vor allem aufwendige und zeitraubende Nutzen-Kosten-Untersuchungen fressen nach seiner Ansicht sehr viel Zeit. Es müsse der Beweis erbracht werden, dass eine Elektrifizierung volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Das sei sie aber immer, wenn auf einer Strecke Züge fahren, ist sich Flege sicher. Das müsse man nicht immer zwei, drei Jahre lang aufwendig untersuchen.

Tempo verachtlichen!

Allianz pro Schiene und VDV fordern eine Beschleunigung durch Bürokratieabbau beim Thema Streckenelektrifizierung. Der Bund müsse nun die Umsetzung endlich vorantreiben. Und auch Matthias Gastel, Berichterstatter der grünen Bundestagsfraktion für Bahnpolitik, stimmt diesem Appell zu. Auch er fordert einen Entfall der bürokratischen Einzelbewertung der Projekte. Ferner brauche es eine verlässlich funktionierende Finanzierung und eine bessere Bündelung und Ausschreibung der Projekte, die dann auch für mehr Planungssicherheit in der Industrie sorgt. „Um das 75-Prozent-Ziel wie geplant bis 2030 zu erreichen, müsste der Bund sein bisheriges Tempo verachtlichen“, so Dirk Flege. Das sei zwar unrealistisch, doch mehr Tempo sei trotzdem erforderlich. Martin Henke hält sogar an einem ambitioniert wirkenden Ziel fest: „Wir halten ein Elektrifizierungsziel von 80% bis zum Jahr 2035 nicht nur für wünschenswert, sondern auch für realistisch.“ *FD*

■ Knappe Mittel für SPNV

Schleswig-Holstein kürzt Leistungen auf ersten Linien

Am 23. April 2024 erklärte Verkehrsstaatssekretär Tobias von der Heide, das Land Schleswig-Holstein habe wegen der Bindung an enge zeitliche Fristen nun erste Kürzungen bei der Hamburger S-Bahn-Linie S3 auf den Weg gebracht. Auf dem holsteinischen Abschnitt zwischen Hamburg-Elbgaustraße und Pinneberg sollen konkret die erst vor einem Jahr eingeführten Angebotsausweitungen rückgängig gemacht werden: montags bis freitags sollen ab 20 Uhr nur noch alle 20 Minuten statt alle zehn Minuten Züge fahren; samstags bereits ab 15 Uhr und sonntags ganztägig.

Von der Heide ergänzte, das Land lote gemeinsam mit dem Nahverkehrsverbund NAH.SH mögliche Einsparpotenziale für den Fahrplan 2025 aus. Dabei nannte er ausdrücklich auch die Vorortbahn AKN. Gekürzt werden solle vornehmlich in den Randzeiten. Schon zuvor war bekannt geworden, dass man in Kiel nach Streichmöglichkeiten im Nah-

verkehr suche und dabei in den Verkehrsverträgen pro Jahr bis zu fünf Prozent der Leistungen abbestellt, werden könnten.

Ist der Bund in der Pflicht?

Das Land bedauert die Streichungen, verweist aber auf den Bund. Trotz vieler Appelle und Verhandlungen komme der Bund seiner Finanzierungspflicht im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nicht nach. Nachdem nun die Kosten für Personal und Energie massiv gestiegen seien, die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel jedoch geringer ausfalle als die Kostensteigerungen, könne man mit den vorhandenen Geldmitteln eben nur entsprechend weniger SPNV betreiben. Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen (CDU) hatte vor der Verkehrsministerkonferenz im April 2024 vom Bund 50 Millionen Euro zusätzlich gefordert, um die Regionalisierungsmittel für das nördlichste Bundesland aufzustocken. Oppositionspolitiker

kritisierten, das Land bezahle den Nahverkehr zu zwei Dritteln aus den Regionalisierungsmitteln. Ihre Forderung: Kiel müsse deutlich mehr eigenes Geld in die Hand nehmen.

Schleswig-Holstein ist mit diesen Problemen nicht allein. Vielfach waren im Poker um Bundesmittel in den letzten Monaten bereits Abbestellungen von mehreren Seiten als letztes Mittel ins Spiel gebracht worden. Auch VDV-Präsident Ingo Wortmann warnte Ende April, dass sich die Finanzierungssituation im öffentlichen Nahverkehr dramatisch zuspitze: „Jeder Euro fließt momentan in den Erhalt des bestehenden Angebots und selbst das genügt nicht, um die Kostensteigerung bei Personal, Energie oder Instandhaltung aufzufangen. Für Ausbau oder Modernisierung des Systems fehlen die Mittel. Wir waren im ÖPNV nie weiter weg von den im Zuge der Verkehrswende politisch vereinbarten Ausbauzielen als aktuell!“ *FM*



Jörg Heinen

Güterzug-Umleiter im Norden

Wegen Bauarbeiten im Raum Hamburg wurden im April 2024 einige Züge über die Strecke Neumünster – Bad Oldesloe umgeleitet. 232 908 hat am 14. April 2024 den KT 42743 Malmö – Bad Bentheim übernommen und führt ihn bei Wakendorf in Richtung Bad Segeberg

■ Übernahme verkündet

BeNEX übernimmt Abellio Deutschland

Der auf regionalen Bahnverkehr spezialisierte Mobilitätsdienstleister BeNEX übernimmt die Gesellschafteranteile an Abellio Deutschland (ATH Rail Transport Beteiligungsgesellschaft Deutschland GmbH) von der niederländi-

sehen Staatsbahn. Der Verkauf beinhaltet die Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH, Halle (Saale) und WestfalenBahn GmbH, Bielefeld sowie die Servicegesellschaft PTS GmbH, Neuss. *MMÜ*



Für den werksinternen Verkehr zwischen den Standorten Selters und Siershahn hat die Firma Schütz im Jahr 2020 eigene Waggons beschafft. Am 23. April 2024 erreicht der nachmittägliche Zug aus Selters Siershahn. Es führt eine Maschine des Typs M 700 C (Ex-WEBA 6), die seit 2006 für die Fa. Schütz fährt

Roland Wirtz

■ Altenkirchen (Westerwald) – Selters (Westerwald) – Siershahn

Boomender Güterverkehr und ein beispielhafter Werks-Pendel

Auf der Holzbachtalbahn Altenkirchen (Westerwald) – Selters (Westerwald) – Siershahn boomt der Güterverkehr. Der Personenverkehr wurde hier bereits 1984 eingestellt. Im Jahre 2005 übernahm die Westerwaldbahn (WEBA) die Infrastruktur des 1999 stillgelegten mittleren Streckenabschnitts Raubach – Selters von der DB. Seit November 2018 gehört die Strecke Altenkirchen – Selters der LWS Lappwaldbahn Service GmbH, die die Infrastruktur grundlegendertüchtigte. Bemerkenswert ist, dass die Strecke in Selters mitten durch das erweiterte Gelände der Firma Schütz führt. Diese erlaubt bei Bedarf die Durchfahrt durch das Werksgelände. Dadurch bleibt die Netzfunktion der Eisenbahninfrastruktur mit ihrer Anbindung auf beiden Seiten erhalten. DB Cargo nutzt diese Strecke sporadisch für die Tonabfuhr aus dem Raum Montabaur/Limburg, wenn etwa Gleisbauarbeiten die planmäßige Route in Richtung Limburg blockieren.

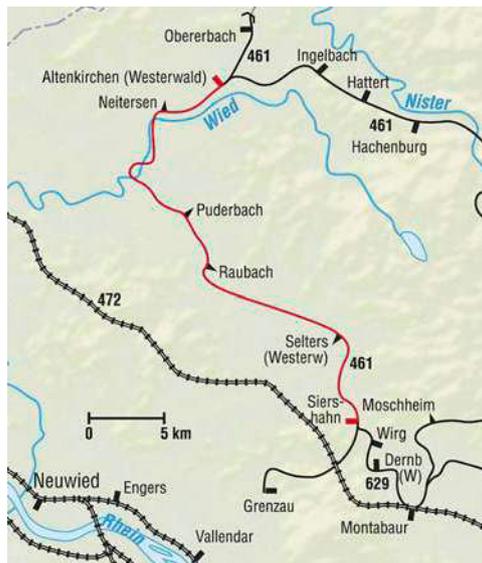
Firma Schütz, ein international tätiger Hersteller von Transportverpackungen. Der Hauptsitz befindet sich in Selters, das in den vergangenen Jahren um 15.000 Quadratmeter erweiterte Stahl Service Center in Siershahn, wo Feinblech zu Vorprodukten weiterverarbeitet wird. Beide Schütz-Standorte verfügen jeweils

über einen Gleisanschluss, der auch rege genutzt wird.

Neue Waggons beschafft

Zwischen den Standorten Selters und Siershahn gibt es einen internen Werksverkehr. Diesen führt Schütz mit eigenen Lokomotiven, Waggons und Bahnpersonal durch. Hierfür hat

Schütz 2020 insgesamt 24 neue Waggons im blau-silbernen Firmen-Design beschafft. Mit zwei werktäglichen Fahrtenpaaren werden damit Stahl-Coils und Vorprodukte zwischen den nur sieben Kilometer voneinander entfernten Werken transportiert. Das erste Fahrtenpaar verkehrt zwischen 7 und 12 Uhr, das



Seit einigen Monaten bringt Captrain einen Coilzug aus Bochum zum Stahl Service Center in Siershahn (Foto in Altenkirchen, April 2024) Karl-Heinz Delbeck

Lage der Holzbachtalbahn: Abschnittsweise war die Strecke einst stillgelegt Anneli Nau

zweite zwischen 14 und 20 Uhr (verkehrt nicht an Samstagen).

Der Betrieb im Bahnhof Siershahn wird vom mechanischen Fahrdienstleiterstellwerk Sf im Südkopf gesteuert. Das Wärterstellwerk Sn im Nordkopf wurde 2004 außer Betrieb genommen. Das Gebäude steht noch. Danach wurden die Weichen dort auf Ortsbedienung (Handweichen) umgestellt. Die Güter- und Personenzüge der Linie RB 29 zwischen Siershahn und Limburg fahren in Limburg auf Hauptsignal ein und aus. Es gibt zwei Gleise mit Bahnsteigkante für die Personenzüge (Gleis 1 und 2). Zwei weitere Gleise sind für Güterzüge vorgesehen (Gleis 3 und 4). Alle übrigen Fahrten werden als Rangierfahrten durchgeführt; dies betrifft auch den Pendelverkehr zwischen den Schützwerken. Für Abstellung und Ladetätigkeiten stehen im Bahnhof Siershahn zwölf weitere Gleise zur Verfügung.

Die Coils für die Firma Schütz werden aus zwei Richtungen in den Westerwald transportiert. Aus Limburg kommend übernimmt DB Cargo den Transport. Aus Altenkirchen ist seit Februar 2024 neben DB Cargo auch Captrain beteiligt. Das Bahnunternehmen bringt mehrmals pro Monat einen Coilzug aus Bochum Nord in den Westerwald. Der beladene, mit einer Zweikraftlok der Baureihe 248 bespannte Zug erreicht Siershahn meist montags; die Rückfahrt erfolgt am nächsten Tag.

SGV-Potenzial auch auf dem Land

Die Eisenbahninfrastruktur im Westerwald blieb erhalten und wurde instand gesetzt. Nun können Stahlblechrollen über die Schiene transportiert werden. Das Volumen beträgt rund 250.000 Tonnen pro Jahr. Die durchgehende Befahrbarkeit sowie die beidseitige Anbindung der Holzbachtalbahn ermöglichen einen flexiblen Bahnbetrieb. Die Geschichte der Holzbachtalbahn zeigt deutlich, welche Möglichkeiten der Schienengüterverkehr auch in ländlichen Räumen bieten kann. Und der Schütz-Werksverkehr verdeutlicht: Die Schiene kann auch auf kurzen Strecken eine Alternative zur Straße sein. Dies gilt besonders, wenn Transporte gebündelt und regelmäßig stattfinden. Zudem kann sie die Anforderungen von Just-in-Time-Verkehren erfüllen. *RWI*



Matthias Müller (SWF)

Neue Werbelok am Allgäu-IC 2013

Am 9. Mai 2024 rollt 101 039 bei Alfter im Rheinland mit dem IC 2013 von Dortmund Hbf nach Oberstdorf. Es handelte sich dabei um die erste kommerzielle Fahrt der Lok in neuer Beklebung: Unter dem Motto „Fahrtziel Natur“ wirbt sie für Urlaub in den Allgäuer Alpen und in der Schweiz

■ S-Bahn Köln

Einsatz der Baureihe 424 gestartet

Für die bis 2022 bei der S-Bahn Hannover eingesetzten Triebzüge der Baureihe 424 hat DB Regio neue Einsatzgebiete gefunden. 15 Fahrzeuge wechselten zur S-Bahn München, 24 Fahrzeuge nach Köln. Während in München der Einsatz bereits anlief (*em* berichtete), nahm man sich bei der S-Bahn Köln etwas mehr Zeit. Ende April 2024 wurde nun der bei Vossloh und DB modernisierte 424 vorgestellt. Auffällig auf den ersten Blick: Die neue silber/rote Außenlackierung, die Fahrgäste auf einen Höhenunterschied (76-cm-Einstiegsgröße bei

96-cm-Bahnsteigen im Kölner S-Bahn-Netz) hinweisen – so zumindest die offizielle Begründung. Auch das Zuginnere ist neu gestaltet. So gibt es etwa neue Mehrzweckabteile, ein neues Fahrgastinformationssystem und WLAN. Gespart wurde jedoch bei der Technik: Die 424 erhielten keine neue Sandstreueinrichtung, weshalb im Herbst wegen geringerer Bremsleistung eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h gilt. Die ersten Einsätze erfolgten noch Ende April 2024. Bis 2025 sollen alle 24 Fahrzeuge in den Betrieb gehen. *RM*

■ Siemens Mobility

Werk Dortmund wird ausgebaut

Siemens hat am 7. Mai 2024 den Ausbau des Instandhaltungswerks Dortmund bekannt gegeben, um die wachsende Nachfrage nach Serviceleistungen zu bedienen. Geplant ist der Bau einer zusätzlichen, 12.300 Quadratmeter großen Werkstatthalle für die betriebsnahe Instandhaltung von bis zu 400 Meter langen Schienenfahrzeugen inklusive Lager, Büroräumen und Werkstätten. Bisher wartet Siemens in Dortmund überwiegend die RRR-Flotte. Mit den neuen Kapazitäten können künftig auch vermehrt Züge anderer Flotten gewartet werden. Insgesamt wird das Werk flächenmäßig mehr als verdoppelt. Der Neubau soll bis 2026 fertiggestellt werden. Der Baubeginn ist für 2024 geplant. *AWA*



Siemens will in seinem Dortmunder RRR-Werk künftig auch Züge anderer Flotten warten

Bernd Piplack

■ S-Bahn München

Comeback der S5

Bei der Münchner S-Bahn kommt es Ende 2024 zu einem Comeback der Linie S5. Darauf haben sich der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn geeinigt. Schon ab dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 sollen unter dieser Liniennummer durchgehende Züge zwischen Kreuzstraße, München-Pasing und Weßling verkehren. Im Kontext dieser Linienreform wird auch die bisherige S7 modifiziert und endet dann aus Wolfratshausen kommend oberirdisch am Münchner Hauptbahnhof.

Stabilisierung des Betriebs

Die Maßnahme soll den S-Bahn-Betrieb in München besser und stabiler machen. Gerade die derzeitige Linie S7 Wolfratshausen – München Ost – Kreuzstraße ist wegen der weitgehenden Eingleisigkeit problematisch. Im Jahr 2023 sind bei der Münchner S-Bahn lediglich 90 Prozent der Züge pünktlich gewesen. Auf dem Westast der Linie S7 betrug die Pünktlichkeitsquote gar nur 87,9 Prozent, auf dem Ostast 90,4 Prozent. Die hier

aufgeführten Pünktlichkeitsquoten beziehen sich auf eine Verspätung ab sechs Minuten.

Die Linie S5 verbindet künftig Kreuzstraße mit Pasing und wird im Netzplan petrolblau dargestellt. An Wochentagen wird sie in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags bis Germering-Unterpfaffenhofen mit Einzelfahrten bis Weßling verlängert und sorgt dort zusammen mit den Zügen der S8 für den Zehn-Minuten-Takt in den gewohnten Fahrzeiten. Die Linie S7 fährt künftig

nicht mehr über die Stammstrecke, sondern nur noch zwischen Wolfratshausen und dem Münchner Hauptbahnhof, wo sie oberirdisch (Gleis 36) ankommt. Aus dem Isartal muss somit Richtung Innenstadt künftig immer umgestiegen werden.

Weniger Züge auf der Stammstrecke

Auf der Münchner S-Bahn-Stammstrecke sinkt in den Hauptverkehrszeiten die Zahl der Fahrten im Abschnitt zwischen Donnersbergerbrücke und Ostbahnhof um drei Züge je Stunde und

Richtung, da die S7 wegfällt und die neue S5 die Fahrzeiten der Zehn-Minuten-Takt-Züge der S8 nutzt. Dafür wird es mehr Fahrten mit Langzügen geben.

Die Linie S5, die es seit Beginn der Münchner S-Bahn-Ära 1972 gegeben hatte, war Ende 2009 durch die Inbetriebnahme des S-Bahnhofs Hirschgarten und der damit erfolgten Umstrukturierung der S-Bahn-Linien als Linienbezeichnung entfallen. Vor ihrem Wegfall hatte sie zuletzt die Strecke von Herrsching bis Holzkirchen bedient. *em/PM*

Schematische Übersicht der S-Bahn-Linien 5 und 7 in München ab Dezember 2024 Grafik: DB



Noch verkehrt die S7 in München von Kreuzstraße nach Wolfratshausen (Foto bei Baierbrunn, 6. Mai 2024). Ab Dezember 2024 wird die Linie im Hauptbahnhof enden Moritz Leipinger



In Kürze

DB stellt ICE 2 ab

DB Fernverkehr hat damit begonnen, die ersten ICE 2-Züge abzustellen. Die Züge sollen bis 2027 aus dem Betrieb genommen werden und durch neuere ICE-Baureihen ersetzt werden. Geplant ist, sie als Ersatzteilsender zu nutzen. *MMÜ*

HLB: Abschied vom GTW 2/6

Im Rahmen einer Sonderfahrt hat die HLB Hessenbahn am 28. April 2024 die in der Wetterau eingesetzten Stadler GTW 2/6 verabschiedet. Das Einsatzende im Planbetrieb war bereits am 1. März. Ein Teil der Dieseltriebzüge findet bei Arriva in Südmähren ab Dezember 2025 eine Anschlussverwendung. *AWA*

Kulturzug mit 646

Der Kulturzug ist seit 19. April 2024 wieder freitags bis sonntags zwischen Berlin und Breslau unterwegs. Neu ist in diesem Jahr das eingesetzte Fahrzeug. Statt VT 642 wird nun mit VT 646 gefahren. *AWA*

ČD-ComfortJet nach Deutschland

Im April 2024 hat die Tschechische Staatsbahn ČD den ComfortJet vorgestellt. Mitte August 2024 sollen die neuen Garnituren einen Teil der EC Prag – Berlin – Hamburg übernehmen. Bis zur für 2026 erwarteten Zulassung der Steuerwagen und Bistrowagen wird vorübergehend nicht als Wendezug und mit konventionellem Speisewagen im Zugverband gefahren. *AWA*

Hannover: WFL auf der S6

Die S-Bahn Hannover setzt ab dem kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2024 zwei Ersatzzüge von Wedler Franz Logistik (WFL) ein. Sie verkehren auf der S-Bahnlinie S6 zwischen Hannover Hbf und Celle und kompensieren dort eine Unterdeckung des Fahrzeugbestandes. *em*

Hilfsbrücke eingesetzt

Die Eisenbahnbrücke über die Hunte bei Elsflth ist seit Ende April 2024 wieder befahrbar. Die Deutsche Bahn hat die bei einer Schiffs-kollision beschädigte Drehbrücke durch eine Hilfskonstruktion ersetzt. *em*



Joachim Schmidt

Badische G12 im Güterzugdienst

Mit einiger Verzögerung und einem Schwellenzug für Smart Rail rollt 58 311 am 25. April 2024 über die Nilkheimer Mainbrücke in Aschaffenburg. Die Lok hat den rund 1.700 Tonnen schweren Zug im Anschluss des Betonschwellenherstellers Rail One im Aschaffener Hafen auf der Rückreise vom Dresdner Dampfloktreffen übernommen, um ihn nach Karlsruhe zu bringen

■ DB InfraGO

Zustand des Schienennetzes hat sich verschlechtert

Der Zustand des Schienennetzes in Deutschland hat sich erneut verschlechtert. Die Deutsche Bahn gibt der eigenen Infrastruktur für das vergangene Jahr die Note 3,03, wie aus dem aktuellen Netzzustandsbericht der Bahn-Infrastrukturtochter InfraGO hervorgeht. Für das Vorjahr war der Wert mit 3,01 nur etwas besser. Erstmals vergibt der Konzern in dem Bericht auch eine Note für die rund 5.400 Personenbahnhöfe der InfraGO. Sie kommen dabei auf einen ebenfalls nur mittelmäßigen Wert von 3,09. Dem Netzzustandsbericht zufolge beläuft sich der Erneuerungsbedarf im Netz inzwischen auf mehr als 92 Milliarden Euro. (zzgl. 17,6 Milliarden Euro für Bahnhöfe). Indessen will die DB 2024 mit ihrer „größten Infrastrukturoffensive“ beginnen: Bis 2030 sollen rund 40 Bauprojekte das überalterte Schienennetz sanieren. Für die Vorhaben klafft jedoch eine Lücke von 17 Milliarden Euro in der Finanzierung. *em*

■ Regiobahn

Fahrzeugmangel spitzt sich zu

Die RegioBahn hat mit immer größeren Problemen zu kämpfen. Von den 16 vor rund vier Jahren gebraucht von Transdev übernommenen Integral-Dieseletriebwagen waren zuletzt zeitweise nur noch fünf Fahrzeuge einsatzbereit. Hinzu kommen ein Instandhaltungsrückstau und die Hauptuntersuchung an einigen Fahrzeugen. Wegen des Fahrzeugmangels konnte der Betrieb des RE 47 (Remscheid – Düsseldorf) mit Beendigung der Bauarbeiten am 20. April 2024 nicht wieder aufgenommen werden. Deshalb wird der RE 47 bis Jahresende ausfallen. Am 30. April 2024 brannte zudem VT 115 aus, wodurch sich der Fahrzeugbestand dauerhaft um einen Integral verringert. In der Folge wurde der Verkehr Mettmann Stadtwald – Wuppertal Hbf bis vorerst 17. Mai eingestellt. Einen Einsatz von angemieteten Ersatzfahrzeugen lehnt die RegioBahn ab. *AWA*

■ Verwaltungsgericht Stuttgart

Bahn muss S21-Mehrkosten schultern

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat am 7. Mai 2024 die Klage von mehreren Gesellschaften der DB AG im Zusammenhang mit den Mehrkosten beim Bau von Stuttgart 21 abgewiesen. Die Bahn unterliegt damit in der ersten Instanz im Bestreben, die Projektpartner (Baden-Württemberg, Stadt Stuttgart, Flughafen Stuttgart und Regionalverband) für die Mehrkosten mit in Haftung zu nehmen. Das Verwaltungsgericht folgt damit der Rechtsauffassung der Projektpartner, die durch den S21-Finanzierungsvertrag vom März 2009 keinen Rechtsanspruch auf eine weitere Beteiligung an den Mehrkosten sehen. Rechtlich abgeschlossen dürfte damit der Streitfall jedoch nicht sein. Es wird erwartet, dass die DB AG den weiteren Rechtsweg beschreitet und den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in nächster Instanz anruft. *PG*



■ Dampfeisenbahn Weserbergland

Abschied von der RStE?

Am 27. und 28. April 2024 fanden die vorerst letzten Fahrten auf der Bahnstrecke Rinteln – Stadthagen im Weserbergland statt. Die Dampfeisenbahn Weserbergland (DEW) hatte für die beiden Tage den Esslinger-Triebwagen mit

der NVR-Nr. 301 035 der CLR (Cargo Logistic Rail Service) organisiert. Sie erinnerte damit an den Personenverkehr der 50er- und 60er-Jahre mit derartigen Fahrzeugen. Nach wie vor ist die Zukunft der Strecke ungeklärt. Landkreis und Kommunen sind bis-

her offenbar nicht bereit, die notwendigen Investitionen zu tätigen. Der Pachtvertrag wurde zum 1. Mai 2024 gekündigt, sodass künftig weder touristische Fahrten des Fördervereins Eisenbahn Rinteln – Stadthagen e. V. (FERSt) oder der

**Letzte Fahrten auf der RStE:
Esslinger-Triebwagen bei
Röhrkasten, 28. April 2024**

Jürgen Hörstel

Dampfeisenbahn Weserbergland (DEW) noch Güterverkehr mehr möglich sind. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2024 hatte für eine SPNV-Reaktivierung der Strecke ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,71 ermittelt. JHÖ

Der Moorexpress wird unter anderem mit Schienenbussen gefahren. 2024 ist auch der grundhaft instand gesetzte VS 116 (996 777) im Einsatz

Yannick Kruse



■ Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser

Moorexpress-Saison gestartet

Seit 1. Mai bis einschließlich 3. Oktober 2024 pendeln die Moorexpress-Züge der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) wieder regelmäßig zwischen Bremen Hbf und Stade. Neu in diesem Saisonjahr ist, dass der Moorexpress 2024 ausnahmsweise nur samstags und an gesetzlichen Feiertagen verkehrt; der Sonntag entfällt. Die evb reagiert damit auf Personalengpässe. 2025 strebe man wieder die Rückkehr zum zweitägigen Moorexpress-Betrieb an, heißt es in einer Mitteilung. em



Jörg Heinen

CFL 5519 unterwegs nach Hanau

Für Sonderfahrten im Raum Hanau wird am 27. April 2024 die CFL-Dampflokomotive 5519 an Mosel und Rhein überführt. In Koblenz hat die Dampflokomotive die Moselbrücke der Strecke Trier – Koblenz überquert und strebt im Stadtteil Moselweis dem Ziel entgegen

Freunde des Bahnbetriebswerks Bismarck Förderverein e.V.

Zwangsversteigerung des Rollmaterials war kein Erfolg

Im Zuge der Räumung des Ringlokschuppens des historischen Bw Gelsenkirchen-Bismarck ist es zu einem Verkauf von Rollmaterial aus der Sammlung der „Freunde des Bahnbetriebswerks Bismarck Förderverein e.V.“ gekommen. Von einem großen Erfolg konnte man bei der Zwangsversteigerung der Deutschen Pfandverwertung am 14. April 2024 allerdings nicht sprechen: Zwar haben die 50

2404 (Henschel 24635/1939, ursprünglich 50 015) und eine Henschel-Hüttendampflokomotive (Henschel 24919/1952) neue (noch nicht bekannte) Eigentümer erhalten, aber mehrere Dieselloks von Jung und Deutz, darunter eine historisch interessante Krupp-Diesellokomotive von 1934, zwei Dampfspeicherloks, zwei schwere Kräne und ein Schnellzug-Postwagen von 1928, werden wohl nur noch den

Weg in den Schrott nehmen. Der teilweise denkmalgeschützte Ringlokschuppen des Bw Gelsenkirchen-Bismarck musste geräumt werden, weil der spanische Schienenfahrzeughersteller CAF als neuer Eigentümer auf dem Areal ein Instandhaltungswerk errichtet. Schon im Januar 2023 hatte der bisherige Eigentümer Regionalverband Ruhr (RVR) das Gelände an CAF übergeben. MWD

IG Nationalparkbahn Hunsrück-Hochwald e.V.

Ausflugsverkehr angemeldet

Die IG Nationalparkbahn Hunsrück-Hochwald e.V. plant für das Jahr 2025 die Aufnahme eines Ausflugsverkehrs auf der Hunsrückquerbahn im Abschnitt Langenlonsheim – Büchenbeuren, der derzeit von DB InfraGO betriebsbereit hergerichtet wird. Als EVU fungiert die UEF. Die IG Nationalparkbahn Hunsrück-Hochwald e.V. ist bereits vor einem Jahr dem UEF-Verband beigetreten. Die UEF hat im Rahmen der Trassenbestellphase an jedem Sonn- und Feiertag von April bis Oktober drei Zugpaare Bingen (Rhein) Hbf – Büchenbeuren angemeldet. Zum Einsatz soll ein VT 98-Gespänn kommen, bestehend aus Motor- und Steuerwagen. AWA



Andrew Thompson

Frühlingsdampf in Niedersachsen

Am 20. April 2024 war beim Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) die Lok Nr. 3 „Plettenberg“ mit einem Sonderzug unterwegs. Der B-Kuppler beförderte einen gemischten Personen- und Güterzug für britische Bahnfreunde (Foto beim Haltepunkt Vilsler Holz)

In Kürze

CLB übernimmt Schienenbus

Die Chiemgauer Lokalbahn e.V. (CLB), Betreiberin des Ausflugsverkehrs Bad Endorf – Obing, hat jüngst den Dieseltriebwagen VT 9 vom Kooperationspartner Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) übernommen. Der 1969 für die Südwestdeutsche Eisenbahnen (SWEG) gebaute MAN-Schienenbus war mehrere Jahre abgestellt. AWA

64 518 in Amstetten

Am 28. April 2024 traf 64 518 der Eurovapor Deutschland im Schlepp von 212 089 in Amstetten (Württ) ein. Drei Tage später kam die Dampflokomotive erstmals auf der Lokalbahn Amstetten – Gerstetten zum Einsatz. 64 518-4 dient die ganze Saison 2024 über als Gastlokomotive bei der UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten e.V., da die vereinseigene 75 1118 bis auf Weiteres nicht zur Verfügung steht. AWA

Betreiberwechsel an der Wupper

Die als Wuppertalbahn bezeichnete Strecke Radevormwald – Wilhelmsthal – Wuppertal-Raunthal hat seit 16. April 2024 einen neuen Infrastrukturbetreiber. Die Wupperschienen e.V. übernahm mit dem neu gegründeten Eisenbahninfrastrukturunternehmen Wuppertalbahn EIV gGmbH die Strecke vom bisherigen Kooperationspartner Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE). Hintergrund sind die Bestrebungen des Vereins, einen Museumsbahnbetrieb auf die Beine zu stellen. Ziel ist eine Betriebsaufnahme in diesem Sommer. AWA

Alb-Bähnle verschiebt Start

Beim Alb-Bähnle (Amstetten – Oppingen) musste der für den 1. Mai geplante Saisonstart auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Grund sind verschiedene Faktoren, darunter notwendige Reparaturarbeiten an den Fahrzeugen und Instandhaltungsarbeiten an der Strecke. AWA

001 180 wieder unter Dampf

Die Neubaugesellschaft-Schnellzugdampflokomotive 001 180 des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) in Nördlingen ist wieder betriebsfähig. Sie hat ihre HU erfolgreich abgeschlossen. em

■ Schweiz

Rhätische Bahn stellt Ge 4/4^{II} 611 im neuen Lack vor

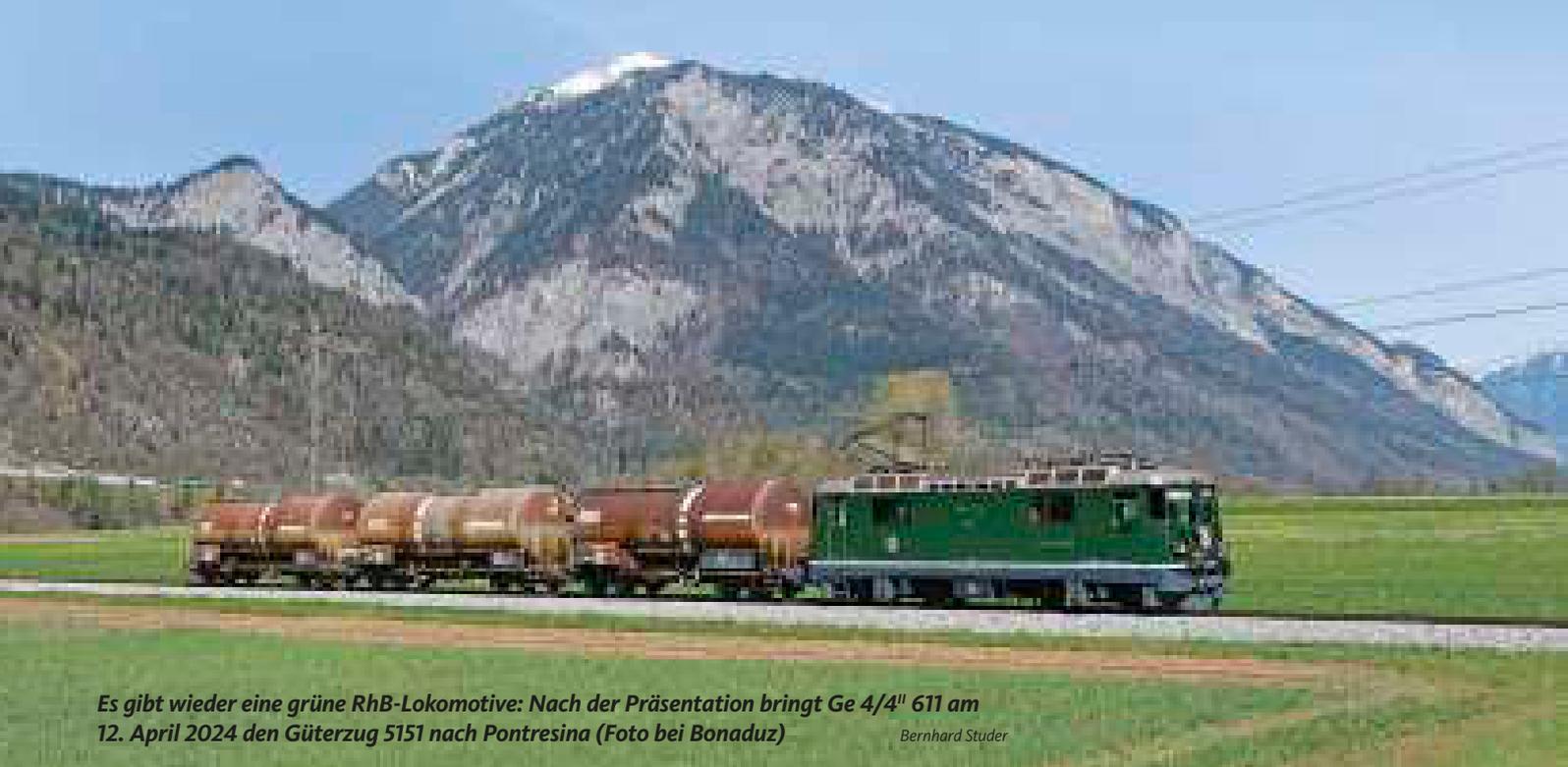
Am 12. April 2024 hat die Rhätische Bahn im Depot Landquart die zur historischen Lokomotive hergerichtete Ge 4/4^{II} 611 „Landquart“ vorgestellt. Wie von 1973 bis 1986 verkehrt die erstgebaute Lokomotive dieser Serie nun wieder in einem grünen Außenanstrich. Die nachgefertigten Chrom-Anschriften hat die Stiftung „Grün & Chrom“ beigesteuert. An

beiden Stirnfronten belassen wurden vorläufig die erst in der „roten“ Zeit angebrachten eckigen Stirnlampen. Diese sollen zu einem späteren Zeitpunkt aber durch originale runde Lampen ersetzt werden, die bei der Stiftung „Grün & Chrom“ bereits im Lager liegen.

Die „Landquart“ verfügt über die aktuelle RhB-Zugsicherungseinrichtung und kann auf dem Stammbnetz

und auf der Strecke nach Arosa vor allen Zügen eingesetzt werden. Die schöne Lokomotive soll aber primär die jeweils im Sommer angebotenen Nostalgiezüge zwischen Davos und Filisur führen. Ab 2025 wird man sie auch vor dem dann neu zwischen Filisur, der neuen Haltestelle Schmitten Landwasserviadukt und Alvaneu angebotenen „Viaduktshuttle“ erleben dürfen. **BS**

Technische Daten Ge 4/4 ^{II} 611	
Hersteller	SLM/BBC
Inbetriebnahme	1973
Spurweite	1.000 mm
Stromsystem	11 kV / 16.7 Hz
Höchstgeschwindigk.	90 km/h
Achsfolge	Bo' Bo'
Gewicht	50 t
Länge über Puffer	12.960 mm



Es gibt wieder eine grüne RhB-Lokomotive: Nach der Präsentation bringt Ge 4/4^{II} 611 am 12. April 2024 den Güterzug 5151 nach Pontresina (Foto bei Bonaduz)

Bernhard Studer

■ Österreich

Anschlussbahn Ybbs an der Donau

An der Weststrecke Wien – Salzburg im Bahnhof Ybbs, im Ortsteil Kimmelbach gelegen und einst von Ybbs aus per Straßenbahn erreichbar, zweigt eine kurze Anschlussbahn zum Werk von Stora Enso ab. Das Unternehmen befindet sich im Süden von Ybbs und ist im Holzverarbeitenden Gewerbe tätig. Sie sorgt für ein umfangreiches Güterverkehrsaufkommen auf der Strecke. Auf der Anschlussbahn werden zudem Schrott und Schotter befördert. An Werktagen außer Samstagen befährt eine Lokomotive der Baureihe 2070 mehrmals am Tag diese interessante Bahn und tauscht Wagen aus. **JMÜ/MMÜ**

Mehrfach täglich wird die Anschlussbahn in Ybbs befahren. 2070 004 bringt am 12. April 2024 Wagen nach Ybbs Staatsbahnhof **Jana Müller**



■ Österreich

Ex-DB-Großraumwagen im ÖBB-Einsatz

Am 12. April wurden die angemieteten, ehemaligen DB AG-Großraumwagen zum ersten Mal im Schnellzugverkehr auf der Weststrecke eingesetzt. Sie kamen im D-Zug 19782 von Wien nach Feldkirch zum Einsatz. Seither sind die Wagen regelmäßig im D-Zugverkehr zwischen Wien und Feldkirch unterwegs. **JMÜ/MMÜ**

■ Österreich

Umleitungen wegen Semmering-Sperre

Bis der Semmering-Basistunnel 2030 in Betrieb geht, rollen täglich noch etwa 180 Züge über die alte Semmeringbahn. Das setzt der 170 Jahre alten Gebirgsstrecke ordentlich zu. Durch die topografisch exponierte Lage und die entsprechend widrigen Witterungsbedingungen sind die Bahnanlagen großen Beanspruchungen ausgesetzt. Große Temperaturschwankungen, Schnee und Frost verlangen den Kunstbauten und Gleisanlagen der Strecke einiges ab. Dazu kommt die Abnutzung durch den täglichen Personen- und Güterverkehr. Die Summe dieser Faktoren macht es notwendig, die Semmering-Bergstrecke Schritt für Schritt zu sanieren. Hierfür investieren die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) 2024 rund 59 Millionen Euro in die Sanierung der Semmeringstrecke.

Sperre im April

Hierfür war die Bahn vom 6. bis 28. April 2024 zwischen Ternitz und Mürzzuschlag für den gesamten Zugverkehr gesperrt. Sämtliche Nahverkehrszüge wurden zwischen Neunkirchen und Mürzzuschlag im Schienenersatzverkehr gefahren, für

den Fernverkehr wurde zwischen Wiener Neustadt und Mürzzuschlag ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Die NJ-Züge 233 und 234 sowie heuer erstmals auch die RJ-Züge 132 und 133 wurden über Linz und Selzthal umgeleitet. Die Fahrzeit verlängerte sich dadurch um etwa zwei Stunden.

Der Güterverkehr wurde großräumig über die Pyhrn-, Ennstal- und Tauernbahn umgeleitet. Die Achse Wien – Steiermark – Slowenien fuhr im Einbahnsystem südwärts über die Pyhrnbahn und nordwärts über die untere Ennstalbahn. Vereinzelt wurde dabei auch die Strecke über Waidhofen an der Ybbs benutzt. Die Achse Wien – Kärnten – Italien/Slowenien wurde großteils über die Tauernbahn umgeleitet. Keinen Umleitungsverkehr gab es aus Kostengründen über die nicht elektrifizierte Aspangbahn über den Wechsel. Aufgrund der Umleitungsverkehre entfielen wegen Kapazitätsproblemen in Oberösterreich einige Nahverkehrszüge, um Trassen freizuhalten.

Insgesamt wurden bei den Bauarbeiten rund zwölf Kilometer neue Gleise verlegt und 19 Weichen gegen neue

getauscht. Hinzu kommen Entwässerungsmaßnahmen, die Erneuerung von Kabelwegen sowie des Gleisunterbaus im Bereich Gloggnitz und Arbeiten an den Sicherungsanlagen. Essenziell für die Sicherheit entlang der Bergstrecke war auch die Erneuerung von Schutzverbauungen zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag.

Sanierungsprogramm

Die diesjährigen Arbeiten reihen sich in ein umfangreiches Sanierungsprogramm der Semmeringbahn, das bereits 2005 begonnen wurde und noch bis 2026 läuft. Nach dem Abschnitt Semmering – Spital am Semmering starteten 2016 die Arbeiten zwischen Payerbach-Reichenau und Semmering. Hier wurden rund zehn Kilometer neue Gleise verlegt und Weichen aufgerüstet. 2017 lief die Sanierung des Kartnerkogel-Viadukts, 2018 und 2019 folgte die Revitalisierung des Wagnergraben-, Gamperlgraben- und Rumpelgraben-Viadukts. Darüber hinaus entstanden vier elektronische Stellwerke. 2023 bis 2026 konzentrieren sich die Arbeiten nun auf die Sanierung des Kalte Rinne-Viadukts. *MLE*

Umleiterverkehr auf der Pyhrnbahn: NJ 234 von La Spezia und Rom nach Wien wird am 12. April 2024 bei Windischgarsten von 1116 251 geführt

Manuel Leitner



In Kürze

RCG bestellt Eurodual

Die ÖBB-Tochter Rail Cargo Group (RCG) mietet bei European Loc Pool (ELP) drei Eurodual für den Einsatz auf der Achse Österreich – Deutschland. Die Lieferung der drei Hybridloks ist für Ende 2024 und das erste Halbjahr 2025 geplant. *AWA*

AB: Tests für vollautomatischen Betrieb

Voraussichtlich 2027 soll die Bergbahn Rheineck-Walzenhausen (RhW) der Appenzeller Bahnen vollautomatisch und führerlos verkehren. Zusammen mit Stadler startete im April 2024 ein auf zwei Jahre angesetzter Testlauf mit einem Kollisionswarnsystem. Der Test mit dem bestehenden Fahrzeug, dem Einzigen der RhW, dient der technologischen Vorbereitung eines vollautomatischen Betriebs mit einem Neubaufahrzeug. *FFÖ*

Schweiz: Fahrkarten-Entwerter werden abgeschafft

Per Ende 2025 sollen in der Schweiz die Fahrkarten-Entwerter verschwinden. Grund ist die zunehmende Bedeutung digitaler Vertriebskanäle und anstehende Investitionen in die Erneuerung der Entwerter. Nach Medienberichten wurden 2023 noch 6,3 Mio. Stempelpkarten, z. B. Mehrtages- oder Streckenkarten, verkauft. *FFÖ*

Mehr Desiro ML für ÖBB

Die ÖBB haben bei Siemens 21 zusätzliche Desiro ML bestellt. Die Triebzüge werden ab 2026 im Regionalverkehr in Ostösterreich zum Einsatz kommen, insbesondere auf der Strecke Wien Meidling – Floridsdorf und auf niederösterreichischen Nebenbahnen. *AWA*

Aushubtransporte für Gotthard-Straßentunnel

Im Herbst 2024 sollen die Aushubarbeiten für den zweiten Gotthard-Straßentunnel starten. Für die Transporte des Gesteins werden zahlreiche Güterzugfahrten auf der Gotthard-Bergstrecke nötig. Ziele sind unter anderem Flüelen und Airolo, wo mit dem gewonnenen Aushub Zement produziert werden soll. *FFÖ*

Der RegioJet-Sirius 665 002 ist am 21. April 2024 als Schnellzug R1365 (Ústí nad Labem – Kolín) im Einsatz. Dabei passiert er auch die Stadt Litoměřice (Leitmeritz)

Dietmar Beckmann



■ Tschechien

Chinesische auf europäischen Gleisen

Der erste in China hergestellte Triebzug auf europäischen Gleisen ist beim tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmen RegioJet mit einer vorläufigen Betriebsgenehmigung für voraussichtlich vier Monate bis zum Juni im planmäßigen Schnellzugdienst zwischen Ústí nad Labem und Kolín im Einsatz. Ursprünglich hatte das private tschechische Transportunternehmen Leo Express im September 2016 drei Exemplare des unter dem Namen „Sirius“ vermarkteten sechsteiligen Triebzuges beim größten Schienenfahrzeughersteller der Welt, der China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) in Peking mit Option auf weitere 30 Einheiten bestellt. Wegen erheblicher Verzögerungen bei der Lieferung und bei der Erteilung der Betriebsgenehmigung seitens der Eisenbahnagentur der Europäischen

Union (ERA) stornierte Leo Express den Auftrag aber im April 2022 noch vor der endgültigen Inbetriebnahme.

Planmäßig im Schnellzugdienst

Anfang Februar 2024 hat der Hersteller CRRC eine vorläufige Betriebsgenehmigung bei der tschechischen Eisenbahnsicherheitsbehörde Drážní úřad (DU) erwirkt. Seitdem steht der Triebwagen 665 002 auf der von RegioJet betriebenen Schnellzuglinie zwischen Ústí nad Labem und Kolín entlang der Elbe unter Gleichstrom (3 kV) im planmäßigen Einsatz. Lediglich der südwärts stehende Kopf ist für Fahrgäste gesperrt. Als Ersatzfahrzeug dient 665 001. Täglich werden vier Zugpaare der Nummernreihe R13xx gefahren. Dies bedeutet, dass bei jedem dritten Zug des Zwei-Stunden-Taktes der

Technische Daten

Formation	Mc + 4T + Mc (6 Wagen)
Länge über Kupplung	111,2 m
Max. Breite	2,86 m
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigungsvermögen	0,8 m/s ²
Stromsystem	15 kV / 50Hz und 3 kV=
Anzahl Sitzplätze	314
Achsfolge	Bo-2-2-2-2-2-Bo
Max. Achslast	19 t
Anzahl Wagen	6
Anzahl Türen je Seite	6
Türbreite	1,0 m

Chinesische beobachtet werden kann. Die übrigen Züge dieser Linie werden weiterhin aus ehemaligen IC-Wagen der DB AG in gelber Farbgebung und einer 30 bis 40 Jahre alten Gleichstromlok der Serie 162 gebildet.

Graues Farbleid

Trotz seiner fernöstlichen Herkunft ist der Sirius nicht im eigentlich für RegioJet obligatorischen gelben Farbleid lackiert, sondern trägt noch den für Leo Express üblichen grauen Anstrich. Die Bestuhlung ist in der 2. Klasse weitgehend analog zu den europäischen

Triebwagen gestaltet, wenn man von den gepolsterten Stehplätzen absieht. In der 1. Klasse mit 1+1 Bestuhlung sind die Sitze aber weich und zum Vordersitz seitlich versetzt, wodurch eine extrem große Beinfreiheit entsteht. Der Sitz lässt sich so weit verstellen, dass der Reisende fast horizontal ausgestreckt liegen kann. Seitlich befindet sich anstelle des Nachbarsitzes ein großer Tisch zur Ablage. Dadurch eignet sich der sechsteilige Triebzug insbesondere als Nachtzug, beispielsweise zwischen Prag und Polen beziehungsweise der Slowakei. *DB*



Auf dem Versuchsring des Prüf- und Validationcenters Wegberg-Wildenrath dreht ein Desiro HV für Ägypten seine Runden (8. Mai 2024) Jürgen Hörstel



Die Inneneinrichtung entspricht auf Wunsch der Auftraggeber weitgehend der Gestaltung der DB-Regio-Züge Jürgen Hörstel

■ Ägypten

Siemens fertigt Desiro HC in Serie

Einen der größten Aufträge seiner Geschichte erhielt Siemens Mobility mit Konsortialpartnern im Spätsommer 2021, als mit der ägyptischen nationalen Tunnelbehörde (NAT) der Vertrag für ein schlüsselfertiges Bahnsystem in Ägypten unterzeichnet wurde. Dieser enthält unter anderem die ersten 660 Kilometer eines bis zu 2.000 Kilometer langen Hochgeschwindigkeitsnetzes, das die Hafenstädte Ain Sukhna am Roten Meer sowie Marsa Matruh und Alexandria am Mittelmeer verbinden wird. 2022 wurde der Vertrag auf Leistungen von rund acht Milliarden Euro erweitert. Er umfasst neben dem Aufbau der Bahninfrastruktur

mit 60 Stationen auch einen Wartungsvertrag über 15 Jahre.

Siemens wird neben Velaro-Hochgeschwindigkeitszügen und Vectron-Lokomotiven für den Güterverkehr auch 94 vierteilige Regionalzüge vom Typ Desiro HC mit ETCS-Ausstattung Level 2 liefern. Bisher wurden fünf Einheiten des Desiro HC gebaut, eine davon gelangte bereits im September 2023 nach Ägypten und wurde dort auf der Messe TransMEA im November 2023 in Kairo präsentiert. Die vier anderen Einheiten dienen für Testfahrten zur Vorbereitung der Zulassung, unter anderem auf dem Versuchsring des Prüf- und Validationcenters Wegberg-Wildenrath

(PCW). Die Desiro HC für Ägypten sind von den in Deutschland verkehrenden Desiro HC abgeleitet, sogar die Inneneinrichtung entspricht auf Wunsch der Auftraggeber weitgehend der Gestaltung der DB-Regio-Züge. Die Serienfertigung in Krefeld soll im Frühsommer 2024 beginnen, Ende 2024 sind die ersten Testfahrten auf den dann fertiggestellten Streckenabschnitten in Ägypten geplant.

Die Züge erhalten auch Fahrzeugzeichnungen gemäß National Vehicle Register (NVR) als Baureihe 462 (wie bei den ähnlichen Fahrzeugen in Deutschland); das Halterkürzel ist EG-NAT (für Ägypten und National Authority for Tunnels [NAT]). JHÖ

■ Tansania

Neue Bahnstrecke eröffnet

In Tansania wurde Ende April 2024 eine neue, 450 Kilometer messende Normalspur-Bahnstrecke zwischen Dar Es Salaam am indischen Ozean und Dodoma im Landesinneren feierlich eröffnet. Für den Personenverkehr auf der „Stan-

dard Gauge Railway“ stehen derzeit 65 neue Personenwagen, neun Elloks und einer von künftig zehn Hyundai-Rotem-Elektrotriebzügen zur Verfügung. Eine Verlängerung der Bahnlinie bis zum Victoriasee ist bereits in Bau. FFÖ

In Kürze

Siemens: Hochgeschwindigkeitszüge für USA

Siemens wird zehn Züge für die Hochgeschwindigkeitsstrecke Brightline West, die Las Vegas mit Rancho Cucamonga in Südkalifornien verbinden wird. Die 220 Meilen pro Stunde schnellen Züge tragen die Bezeichnung American Pioneer 220 (AP 220) und werden in der USA gefertigt. Die Inbetriebnahme soll 2028 erfolgen. Für die Streckeninfrastruktur erfolgte am 22. April 2024 der Spatenstich. RM

Südafrika: 200. XTrapolis-Triebzug ausgeliefert

Ein Konsortium aus Alstom und Ubumbano Rail produziert derzeit insgesamt 600 sechsteilige elektrische Triebzüge vom Typ XTrapolis Mega für den Vorortverkehr in Südafrika. Nachdem 2017 die erste Einheit ausgeliefert wurde, konnte im April 2024 der 200. Zug feierlich übergeben werden. Voraussichtlich 2027 erfolgt die Lieferung der 600. Einheit. FFÖ

Dänemark: Terminal Hirtshals geht in Betrieb

Im Mai erreichte ein erster Test-Güterzug das Umschlagterminal im dänischen Hirtshals – neun Jahre nach der Eröffnung des Terminals. Das Terminal wurde 2015 eröffnet, wurde allerdings nicht angefahren, weil das lokale Bahnunternehmen Nordjyske Jernbaner aus betrieblichen Gründen keine Güterzugtrassen auf der Strecke zum Terminal genehmigte. Ab 2025 ist eine reguläre Bedienung von DB Cargo geplant. FFÖ

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

Sommer-Öffnungszeiten

Montag - Freitag: 14:00 Uhr bis 18:00 Uhr
Samstags: 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr
und 24/7 erreichbar unter
www.modelleisenbahn.com

■ Krefeld – Kleve – Nijmegen/– Zevenaar

Internationale Strecke am linken Niederrhein

Die Bahnverbindung Krefeld – Kleve – Nijmegen (NL) steht betrieblich heute im Schatten der Magistrale Oberhausen – Emmerich – Arnhem. Doch bis in die 80er-Jahre fuhren sogar internationale Fernzüge über die „Linksniederrheinische Strecke“. Bis ins frühe 20. Jahrhundert wechselte sie hinter Kleve sogar nochmal auf die rechte Rheinseite

Die Hauptbahn Köln – Krefeld – Kleve – Nijmegen (NL), von manchem auch als „Linksniederrheinische Strecke“ bezeichnet, war bis in die 80er-Jahre hinein eine internationale Fernverkehrsstrecke zwischen Deutschland und den Niederlanden. Weniger bekannt ist, dass sie anfangs nicht in Nijmegen an das niederländische Eisenbahnnetz anschloss, sondern auf der rechten Rheinseite in Zevenaar. Eine Brücke über den Strom gab es nicht, das Übersetzen der Personen- und Güterwagen erfolgte mit einem sogenannten Trajekt, einer Eisenbahnfährrverbindung zwischen den Orten Spycck und Welle.

Linksrheinisch in die Niederlande

In der Anfangszeit des Eisenbahnwesens in Westdeutschland bestimmten einige mächtige und einflussreiche Privatbahnen das Geschehen, darunter die 1836 in Köln gegründete Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft (RhE), die schon am 21. August 1837 die preußische Konzession zum Bau einer 86 Kilometer langen Bahnstrecke von Köln über Düren und Aachen bis zur belgischen

Grenze erhielt. Das erfolgreiche Unternehmen expandierte in den folgenden Jahren beständig, jedoch zunächst ausschließlich links des Niederrheins. Erst 1866 überschritt die RhE den Fluss und wurde unter anderem auch im Ruhrgebiet aktiv. Vergrößern konnte die Rheinische Eisenbahn ihr Streckennetz am 1. Juni 1860 durch Übernahme der 52,6 Kilometer langen Köln-Krefelder Eisenbahn (seinerzeit noch als Cöln-Crefelder Eisenbahn CCE bezeichnet). Diese ließ die RhE später um weitere 65 Kilometer über Geldern und Goch bis Kleve (ab 1935: Kleve) verlängern. Die Inbetriebnahme der „Linksniederrheinischen Eisenbahn“ erfolgte am 5. März 1863.

Schon während des Baus war klar, dass die Bahn baldmöglichst bis in die Niederlande verlängert werden musste. Diesen Schritt hatte der wohl schärfste Konkurrent der Rheinischen Eisenbahn, die Cöln-Mindener Eisenbahn (CME), schon einige Jahre zuvor sehr erfolgreich mit dem Bau einer Eisenbahn von Oberhausen über Emmerich bis zur niederländischen Grenze bei Elten getan. Die Rheinische Eisenbahn musste nachziehen, um langfristig im Wettbewerb mit

der CME bestehen zu können. Leider war um 1860 links des Rheines auf niederländische Seite noch keine Bahnlinie vorhanden, an die man hätte anschließen können. Also musste der Rhein überquert werden, um sich gegebenenfalls in Zevenaar mit dem niederländischen Netz zu verbinden. Der Bau einer Brücke über den Rhein schied wegen der Breite des Stroms und damit auch aus Kostengründen aus. Folglich sollte die Strecke von Kleve über Griethausen bis Spycck verlängert werden, um dort mithilfe einer Trajektverbindung Spycck – Welle die rechte Rheinseite zu erreichen. Von Welle aus war ein separates Gleis parallel zur Strecke der Cöln-Mindener Eisenbahn über die Grenze bis in den Bahnhof Zevenaar vorgesehen.

Der kurze niederländische Streckenabschnitt zwischen Zevenaar und der Landesgrenze konnte bis Anfang Februar 1864 fertiggestellt und am 9. März desselben Jahres bahnseitig abgenommen werden. Der deutsche Abschnitt hingegen erhielt nach erfolgter landespolizeilicher Abnahme die Freigabe für den Verkehr wenig später am 2. April 1864. Schwierigkeiten bereitet die

D 416/417 Amsterdam – München bildet zusammen mit dem D 216/217 „Austria Express“ Amsterdam – Klagenfurt im Jahr 1985 das Fernzugangebot auf der Linksniederrheinischen Strecke. 218 378 überquert mit D 416 am Abend des 24. April 1985 auf dem Weg in die Niederlande zwischen Nieukerk und Geldern einen Bahnübergang

Georg Wagner



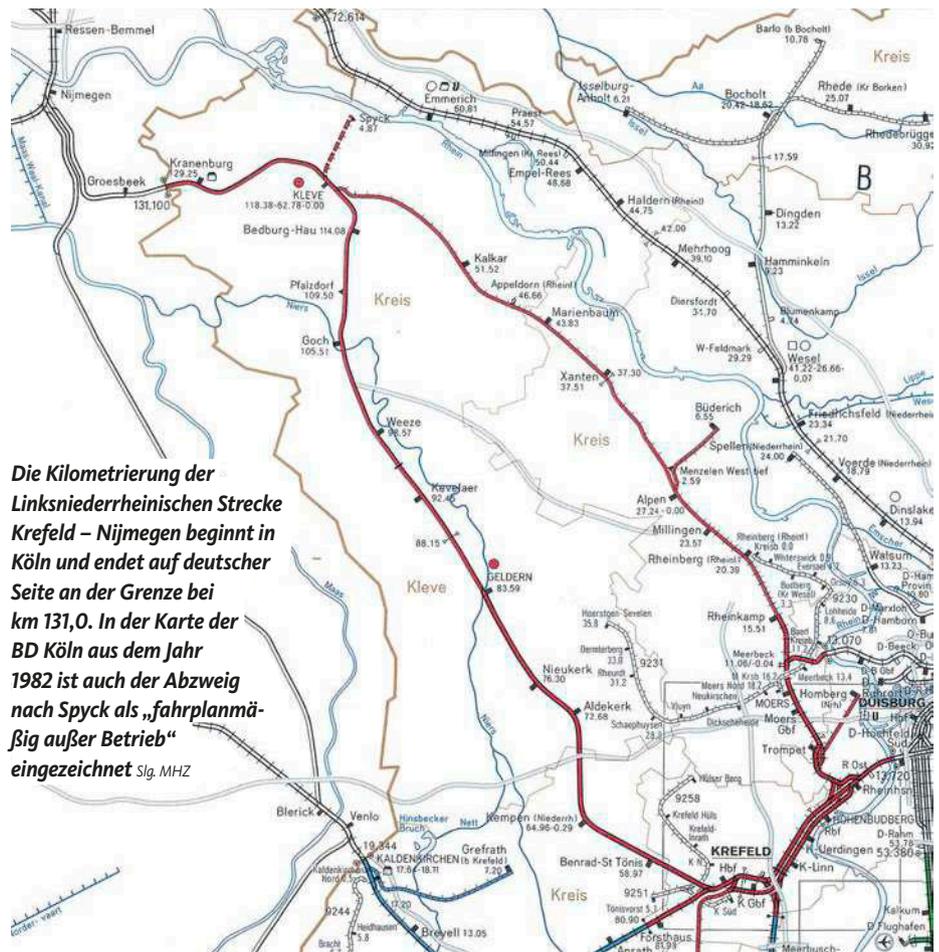


Seltene Aufnahme aus dem frühen 20. Jahrhundert: Dampflokomotive Nr. 522 der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen rangiert bei Welle Wagen auf das Eisenbahntrajekt. Im Hintergrund ist die Ölmühle bei Spyc zu erkennen Sammlung Het Utrechts Archief/Katalognummer 160458/public domain

Kleve – Elten	
Länge	11,7 km (Trajektlänge: 600 m)
Eröffnung	1865
Einstellungen:	
Welle – Elten	31. August 1926
Kleve – Spyc (Personenverkehr)	1960
Kleve – Spyc (Güterverkehr)	1982
Kursbuchstrecke	242 d (1953)
Spurweite	1.435 mm

Errichtung des Trajekts über den Rhein. Die beiden von der RhE beschafften Ponten (breite Trajektschiffe) sollten zwischen zwei über den Rhein geführte Ketten pendeln, doch erwies sich diese Konstruktion als ungeeignet. Erst die Verwendung von Drahtseilen machte eine sichere Trajektierung möglich. Das stärkere Seil diente der Führung der Ponten, das dünnere der Fortbewegung. Letztes lief über jeweils zwei auf den Ponten befindliche, durch Dampfmaschinen bewegte Treibscheiben. Die zu trajektierenden Personen- und Güterwagen sollten von einer kleinen Lokomotive von den jeweils viergleisigen Uferbahnhöfen über bis 1:48 geneigte Rampen auf die Ponten hinuntergelassen werden, während am anderen Ufer eine weitere Lokomotive für das Wiederhinaufziehen vorzuhalten war. Dieses Verfahren hatte auch für die Gegenrichtung Gültigkeit. Um mit dem Gewicht der Lokomotiven die Ponten nicht unnötig zu belasten, sollten ihnen jeweils leichte Zwischenwagen vorangestellt werden. Jede Überfahrt erlaubte die Mitnahme von entweder fünf Personen- oder sechs Güterwagen, wobei Fahrgäste stets im Wagen aufzuhalten hatten.

Am 19. April 1865 erfolgte die Freigabe der Flussquerung für den Güterverkehr, zwei Tage später nutzte der erste Personenzug von Köln ins niederländische Zevenaar das Trajekt. Interessant ist, dass für die Überfahrt gerade einmal 20 Mi-



Die Kilometrierung der Links Niederrheinischen Strecke Krefeld – Nijmegen beginnt in Köln und endet auf deutscher Seite an der Grenze bei km 131,0. In der Karte der BD Köln aus dem Jahr 1982 ist auch der Abzweig nach Spyc als „fahrplanmäßig außer Betrieb“ eingezeichnet Slg. MHZ

nuten benötigt wurden. Jeweils sechs Minuten dauerte das An- und Abkoppeln und Verschieben der Wagen über die geneigten Ebenen, die restlichen acht Minuten nahm die eigentliche Überfahrt in Anspruch.

Eine weitere Eisenbahnverbindung in die Niederlande nahm die Rheinische Eisenbahn am 9. August 1865 gemeinsam mit dem niederländischen Eisenbahnunternehmen Nijmeegsche Spoorwegmaatschappij in Betrieb. Damit erhielt die Stadt Nijmegen im niederländischen Gelderland erstmals einen Bahnanschluss. Den

Bahnbetrieb übernahm die RhE auf der Gesamtstrecke. Dass die westdeutsche Rheinische Eisenbahngesellschaft eine Stadt im Nachbarland an ihr eigenes Netz anschloss, erfolgte nicht ohne handfeste Interessen, denn eine Verbindung Nijmegens an das niederländische Netz war nur noch eine Frage der Zeit.

Eisenbahnverkehr der ersten Jahre

Somit bestanden gute Aussichten, auf das betrieblich aufwendige Trajekt zwischen Spyc und Welle zumindest im Fernverkehr in abseh-



Krefelder 215 erhielten in den 80er-Jahren reichlich Auslauf am Niederrhein. Am 10. November 1983 legt 215 025 mit E 3417 (Nijmegen – Koblenz) im Bahnhof Geldern einen Zwischenstopp ein

Peter Schiffer/Eisenbahnstiftung

barer Zeit verzichten zu können. Der Fahrplan von 1880 verzeichnet zwischen Köln und den Niederlanden drei durchgehende Personenzugpaare und ein Schnellzugpaar. Hinzu kamen ein Personenzugpaar Cleve – Zevenaar sowie einige teilweise über die Gesamtstrecke verkehrende Güterzüge. Nijmegen wurde täglich mit einigen Personenzügen ab Cleve angefahren. Durchgehender Verkehr war hier erst mit der Anbindung Nijmegens an das niederländische Netz ab dem 15. Juni 1879 möglich.

Bald nach Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn im Jahr 1880 verlegte die Preußische Staatsbahn alle durchgehenden Reise- und Güterzüge auf die schnellere rechtsrheinische Strecke über Wesel – Emmerich. Ab 1888 verkehrten zwischen Cleve und Zevenaar lediglich noch vier Personenzugpaare, doch die Strecke blieb weiterhin durchgehend eine Hauptbahn. 1912 gab die KPEV den Trajektverkehr über den Rhein auf. Folglich musste nunmehr in Spycck bzw. Welle umgestiegen und der Rhein mit einem Motorboot überquert wer-

den. Am 31. August 1926 entfiel der Personenverkehr zwischen Welle und Zevenaar. Bald darauf wurde dieser Streckenteil für den Gesamtverkehr stillgelegt und schließlich 1930 abgebaut. Der Abschnitt Kleve – Spycck blieb noch bis 1982 in Betrieb, ab 1960 jedoch nur noch für die Bedienung der Ölmühle in Spycck.

Nach 1890 etablierte sich nach und nach die Verbindung Krefeld – Cleve – Nijmegen zu einer wichtigen Verkehrsader zwischen dem südwestdeutschen Raum, Köln und den niederländischen Nordseehäfen. Im überregionalen Reisezugverkehr verkehrten spätestens ab 1905 zwei Zugpaare Köln – Nijmegen mit Kurswagen nach Amsterdam und Den Haag sowie ein Schnellzugpaar Basel – Straßburg – Hoek van Holland. Hinzu kamen neben weiteren Personenzügen zahlreiche, vielfach überregional verkehrende Güterzüge. In diese Zeit fällt der durchgehende zweigleisige Ausbau der Strecke, der um 1913 vollendet war. Interessanterweise blieb der Abschnitt Groesbeek – Nijmegen stets eingeleisig.

Die hohe Auslastung des Bahnhofs Cleve führte dazu, dass die Zollabfertigung für den Reiseverkehr nach 1910 nach Cranenburg (ab 1936: Kranenburg) verlegt werden musste. Dort hatte die Preußische Staatsbahn 1911 ein neues Empfangsgebäude mit einer 434 Quadratmeter großen Zollhalle in Betrieb genommen.

Schnittstellen mit anderen Strecken

Die anfangs eingleisige Hauptbahn querten schon bald weitere Strecken. Seit 1874 kreuzte sie südlich von Geldern die von der Cöln-Mindener Eisenbahn errichtete Hamburg–Venloer Bahn. Ein Verbindungsbogen zwischen den Bahnhöfen Geldern und Geldern Ost ermöglichte Zugfahrten aus Richtung Wesel über Geldern in die Niederlande. Die ihr ursprünglich zugedachte Bedeutung erlangte die Hamburg-Venloer Bahn bei Weitem nicht, sodass sie schon bald in eine Nebenbahn umgewandelt wurde.

In Goch kreuzte die Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij (Boxteler Bahn) die Strecke Krefeld – Nijmegen. Sie stellte eine Verbindung zwischen Wesel und dem niederländischen Boxtel her und hatte zeitweise für den Fernverkehr größere Bedeutung. Internationale Fernzüge mit hochwertigem Komfort verkehrten zwischen London und Berlin bzw. Hamburg über Gennep, Boxtel, Goch und Wesel. In Goch entstand 1878 ein repräsentatives neues Empfangsgebäude in Insellage als Gemeinschaftsbahnhof beider Bahnen. Gleisverbindun-

Krefeld – Nijmegen

Länge	92,4 km
Eröffnung	1863–1865
Einstellung	
Kleve – Nijmegen (Personenverkehr)	2. Juni 1991
Kleve – Kranenburg Grenze (Gesamtverkehr)	26. Februar 1999
Kursbuchstrecke(n)	495 (2024), 470, 477 (1990), 242 (1953)
Spurweite	1.435 mm



Holländischer Salat wartet 1928 im Grenzbahnhof Cranenburg auf die Weiterfahrt. An der Güterabfertigung rangiert wahrscheinlich eine preußische G 7 RVM/Eisenbahnstiftung

gen ermöglichten den Übergang von Zügen zwischen beiden Hauptbahnen.

Eine weitere Bahnverbindung in die Niederlande bestand ab 1868 zwischen Kempen und Venlo, während in Kleve seit 1904 die Nebenbahn aus Rheinhausen anschloss.

Begonnen wurde kurz vor dem Ersten Weltkrieg mit dem Bau einer Güterzugstrecke zwischen Geldern und Moers, die vor allem dem linksrheinischen Kohleverkehr dienen sollte. Aber auch strategische Überlegungen spielten eine Rolle. Die Strecke sollte an der Abzweigstelle Meerbeck (b.Uftort) von der Strecke Moers – Xanten – Kleve abzweigen und bei Geldern in Höhe der Blockstelle Vernum auf die Strecke Krefeld – Nijmegen treffen. Fertiggestellt wurde die 23,5 Kilometer lange Strecke jedoch nicht. Doch erst nach 1922 wurde das Projekt aufgegeben.

Fernverkehr mit Unterbrechungen

Die nahezu durchgehend zweigleisige Strecke nutzten nach der Jahrhundertwende in zunehmender Zahl internationale Fernreise- und Güterzüge. Für Englandreisende bestanden nun durchgehende Verbindungen über Hoek van Holland. Die D-Züge führten abschnittsweise Speise- und Schlafwagen, um das Reisen so angenehm wie möglich zu machen. Der Blick in den letzten Friedensfahrplan vor dem Beginn des Ersten Weltkriegs im Jahr 1914 nennt immerhin sieben überregional verkehrende Reisezugpaare (siehe Kasten).

Die Blütezeit des Eisenbahnverkehrs auf der Linksniederrheinischen Strecke endete mit Beginn des Ersten Weltkriegs mit Einstellung des internationalen Verkehrs. Zwar wurde der grenzüberschreitende Betrieb nach Kriegsende – auch mit Fernreisezügen – wieder aufgenommen, doch erreichte das Verkehrsaufkommen nicht mehr den Umfang der Vorkriegszeit. So blieb es zunächst auch während der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Erst ab Februar 1945 kam der Zugverkehr auf der Linksniederrheinischen Strecke



Das Bw Kleve beherbergte in den 50er-Jahren noch einige „Steppenpferde“, die auch über die Grenze kommen. 24 068 restauriert am 24. Juli 1953 in Nijmegen B. Willemsen/Eisenbahnstiftung



E 742 bietet 1965 eine umsteigefreie Verbindung vom Niederrhein nach Stuttgart. 23 035 wartet am 30. September 1965 mit dem Zug in Kleve auf Abfahrt Jörg Schulze/Eisenbahnstiftung

durch militärische Kampfhandlungen im Zusammenhang mit dem Einmarsch alliierter Truppen weitgehend zum Erliegen. Bereits zuvor im September 1944 war das deutsch-niederländische Grenzgebiet um Nijmegen in alliierte Hände gefallen, sodass der gesamte grenzüberschreitender Zugverkehr bereits zu diesem Zeitpunkt zum Erliegen gekommen sein dürfte. Offiziell eingestellt wurde der Eisenbahnverkehr auf der Gesamtstrecke Krefeld – Nijmegen am 1. März 1945.

Die Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs konnte nach Kriegsende relativ schnell erfolgen, da sich die Schäden an den Gleisanlagen zügig beseitigen ließen. Ab dem 5. Juli 1945 verkehrten die ersten Züge bis Geldern, bevor ab dem 7. August 1945 wieder bis Kranenburg gefahren werden konnte. Nördlich von Geldern bestand bis Kleve nur noch eingleisiger Betrieb, nachdem alliierte Truppen das zweite Gleis für ihre Zwecke demontiert hatten. Dieser Rückbau

Krefeld – Nijmegen

Überregional verkehrende Reisezugpaare im Jahr 1914

D 163/164	Basel – Hoek van Holland	225/226	Barmen-Rittershausen – Nijmegen
D 171	Hanau Ost – Vlissingen		
D 172	Vlissingen – Karlsruhe	227/228	Köln – Nijmegen
217	Köln – Amsterdam	291/292	Köln – Nijmegen



Am 28. März 1989 verlässt eine V 100 mit E3779 nach Nijmegen Kleve. Im Bereich rechts der Gleise zweigte einmal in einem Bogen die Strecke nach Spycck ab

Wolf-Dietmar Loos

nur noch eingleisig gefahren. Ab 1977 nutzte der „Austria-Express“ mit dem Laufweg Nijmegen – München – Österreich die Linksniederrheinische Strecke, nachdem hier bereits andere D-Zugverbindungen, zum Beispiel nach Stuttgart, in den Fahrplänen zu finden waren. 1988 nutzte der letzte internationale Zug die Strecke. Mit Ende des Winterfahrplans am 1. Juni 1991 endete zwischen Kleve und Nijmegen der grenzüberschreitende Reisezugverkehr in die Niederlande. Die am 23. Mai 1993 zur Nebenbahn herabgestufte Strecke Kleve – Kranenburg wurde am 26. Februar 1999 dauerhaft stillgelegt. Seit 2008 gibt es einen Draisinenbetrieb auf den noch vorhandenen Gleisen.

In den folgenden Jahren wurden die Bahnhöfe zwischen Krefeld und Kleve schrittweise auf das Allernotwendigste zurückgebaut und 1996 der gesamte Güterverkehr eingestellt. Das Aus für die in Kleve abzweigende Nebenbahn nach Xanten war bereits zuvor am 29. Dezember 1989 gekommen.

Fahrt in eine sichere Zukunft

Während Bemühungen um eine Reaktivierung des Abschnitts Kleve – Kranenburg – Nijmegen bislang nur als „zartes Pflänzchen“ zu bezeichnen sind (siehe dazu auch unseren Artikel in *em* 4/24), gilt der Bahnbetrieb zwischen Krefeld und Kleve als langfristig gesichert. Im Rahmen des sogenannten „Schnellläuferprogramms der Digitalen Schiene Deutschland“ hat DB Netz die Leit- und Sicherungstechnik (LST) im Bereich Kempen (Niederrhein) – Kleve modernisiert. Die bisherigen, teilweise noch mechanischen Stellwerke in den Bahnhöfen Aldekerk, Bedburg-Hau, Geldern, Goch, Kempen (Niederrhein), Kevelaer, Kleve, Nieukerk, Venum und Weeze wurden durch ein elektronisches System der Firma Scheidt & Bachmann ersetzt. Darin einbezogen sind rund 170 Signale, 30 Weichen, und 76 Bahnübergänge, die entweder neu errichtet oder an die moderne Technik angepasst werden mussten. Die Inbetriebnahme der neuen Technik erfolgte Ende November 2022, bei einigen Bahnübergängen ist wegen technischer Probleme weiterhin noch Alt-Technik im Einsatz. Die Strecke Krefeld – Kempen wird montags bis freitags tagsüber im 30-Minuten-Takt bedient, während in den Abendstunden, an Wochenenden sowie an Feiertagen nur jede Stunde ein Zug fährt (RE 10). Hinzu kommen einige zusätzliche Züge zwischen Krefeld und Geldern. Betreiber ist die Transdev Rhein-Ruhr GmbH unter dem Markennamen „RheinRuhrBahn (RRB)“. Eingesetzt werden bis auf weiteres LINT 41-Triebzüge. Künftig werden anstelle der Diesellokomotiven BEMU-Fahrzeuge des spanischen Herstellers CAF den Verkehr abwickeln, die aufgrund der überdurchschnittlich stark gestiegenen Fahrgastnachfrage in Mehrfachtraktion verkehren sollen. Derzeit nutzen werktags rund 20.000 Fahrgäste die Züge zwischen Krefeld und Kleve.

Josef Högemann



Der Bahnbetrieb zwischen Krefeld und Kleve gilt als langfristig gesichert, Transdev bedient die Strecke mit LINT-Triebzügen. Im Bahnhof Bedburg-Hau stehen 2018 noch Formsignale, inzwischen wurde die Leit- und Sicherungstechnik hier modernisiert

Florian Dürr

wurde auch in späteren Jahren nicht rückgängig gemacht, es blieb in diesem Bereich bis heute beim eingleisigen Betrieb. Der erste grenzüberschreitende Reisezug nach Nijmegen verkehrte erst im Mai 1949.

Der langsame Niedergang

In den 1950er-Jahren wurde die internationale Hauptbahn vermehrt auch wieder von Fernreisezügen befahren. Der Güterverkehr in die Niederlande hingegen war weit weniger bedeutend als noch vor dem Zweiten Weltkrieg. Er lief nun hauptsächlich auf der rechten Rheinseite über Wesel – Emmerich. Die Konkurrenz der Straße ging in den 60er- und 70er-Jahren auch an der Hauptbahn Krefeld – Kleve – Nijmegen nicht spurlos vorüber. Viele Reisende kehrten der Bahn den Rücken und auch im regionalen Güterverkehr wurde immer häufiger auf Lastkraftwagen zurückgegriffen. Zu größeren Rückbaumaßnahmen kam es in den Bahnhöfen jedoch nicht, zumal die Strecke im Bedarfsfall zum Um-

leiten von Zügen zur Verfügung stehen musste, wie beispielsweise im Januar 1963, als es durch starke Schneefälle auf der rechtsrheinischen Strecke über Wesel und Emmerich zu erheblichen Verkehrsbehinderungen gekommen war. Auch in späteren Jahren gab es immer wieder Anlässe, Fernzüge vorübergehend über Krefeld – Kleve zu führen.

Stillgelegt wurde dagegen das Bahnbetriebswerk Kleve, nachdem die Deutsche Bundesbahn im Zuge allgemeiner Einsparungsmaßnahmen ab Anfang der 60er-Jahre die Umstellung der Zugförderung von Dampf- auf Dieseltraktion auf den Weg gebracht hatte. Am 1. April 1963 erfolgte die Rückstufung in eine Außenstelle des Bw Geldern. Das Bw-Personal erhielt neue Aufgaben bei anderen Dienststellen. Sämtliche für den Dampfbetrieb erforderlichen Anlagen wurden nach und nach abgerissen.

Ab dem 18. September 1965 wurde auch auf dem Abschnitt zwischen Kleve und der Landesgrenze



86 1323 (86 1333) verlässt am 30. April 2024 mit Zug 94002 Seebad Heringsdorf

Es ist fast schon eine Tradition geworden. Stets im Frühjahr kommt seit einigen Jahren die von der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) in Sachsen unterhaltene Dampflokomotive 86 1333 in den Norden. Auf den Inseln Usedom und Rügen geht sie dann in den Einsatz und bespannt unter anderem Regelzüge auf einigen Strecken.

Reminiszenz an alte Zeiten

So auch im Jahr 2024. In Kooperation mit der Usedomer Bäderbahn GmbH bespannte die Lok zwischen dem 27. April und dem 1. Mai Dampfsonderzüge zwischen Seebad Heringsdorf und Zinnowitz. Für den Einsatz auf der Insel wurde die Maschine mit Windleitblechen ausgestattet.

Das weckte Erinnerungen an alte Zeiten, als die Maschinen noch im Regeldienst auf der Ostseeinsel im Einsatz standen und dafür mit solchen Eigenbau-Windleitblechen versehen wurden. Das war eine auffällige Bauartänderung, die es nur hier gab und den Personalen bei steifen Briefen eine bessere Sicht nach vorne ermöglichte.

Von 1965 bis 1974 versahen in Summe zehn Maschinen der Baureihe 86 beim Bw Heringsdorf ihren Dienst. Auf den Inselstrecken zwischen

■ PRESS-Dampflokomotive 86 1333 an der Ostsee

Volldampf gegen den Wind

Erneut bespannte im Frühjahr 2024 eine Dampflokomotive der Baureihe 86 Regelzüge auf Strecken in Mecklenburg-Vorpommern. Mit liebevollen Details sorgte die PRESS dabei für eine Reminiszenz an den Planeinsatz dieser Baureihe in der Rbd Greifswald

Wolgast Fähre, Heringsdorf und Ahlbeck ersetzen sie Schlepptenderloks der Baureihe 56²⁻⁸. Um den historischen Gegebenheiten noch anschaulicher Rechnung zu tragen, erhielt 86 1333 auch ein anderes Lokschild. Sie wurde mit der Nummer 86 1323 ausgestattet. Die Originallok war bis Mitte der 70er-Jahre in Heringsdorf beheimatet und trug nachweislich die genannten Windleitbleche. 1975 musterte die Deutsche Reichsbahn sie jedoch aus, die Lok landete unter dem Schneidbrenner. Als TT-Modell lebt die Erinnerung aber weiter. Zeuke/BTTB-Modell fer-

tigte die Lok zu DDR-Zeiten bereits in großer Stückzahl. Von Tillig erschien 1993 eine stark überarbeitete Neuauflage, die auch mit den Windleitblechen erschien und bis heute erhältlich ist (Art.-Nr. 02182).

Einsatz auch auf Rügen

Die Verschrottung blieb 86 1333 der PRESS zum Glück erspart. Die 2015 von der Dampfbahn Schwarzwald Bodensee erworbene Tenderlok hält das mittelständische Unternehmen mit viel Hingabe und Liebe zum Detail instand und zieht sie zu besonderen Einsätzen wie jenem in Usedom heran. Einen weiteren Auftritt gab es Ende Mai 2024 an der Ostsee zu erleben. Anlässlich des Bahnhofsfests in

Putbus am 25. und 26. Mai 2024 verkehrten abwechselnd lokbespannte Züge und historische Dieseltriebwagen als planmäßige Regionalzüge zwischen Bergen auf Rügen und Lauterbach Mole. 86 1333 (bzw. 86 1323) fuhr hier zusammen mit einer Ex-DR V100 einen Pendelzug. In Putbus bestand dabei Anschluss an die schmalspurigen Züge der Rügenschens Bäderbahn „Rasender Roland“ umzusteigen. Vom 25. bis zum 28. Juli 2024 sind erneut 86 und V100 vor Regelzügen auf der von der PRESS betriebenen Stichstrecke auf der Insel Rügen zu erleben. Guus Ferrée/Florian Dürr

86 1323 (86 1333) mit Zug 940004 nach Zinnowitz bei Ahlbeck, 30. April 2024

Guus Ferrée (2)



■ „Rote Harzer“ der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft

Schlepptriebwagen für die Harzquerbahn

Die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft stellte zwischen 1936 und 1940 insgesamt drei diesel-elektrische Schlepptriebwagen in Dienst. Ein Exemplar blieb bis heute erhalten



Mitte der 1930er-Jahre musste die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft (NWE) ihren Triebfahrzeugpark modernisieren und den Betrieb rationalisieren. Dies galt vor allem für den Personenverkehr, wo sich in der Zwischenzeit die Konkurrenz des Kraftverkehrs bemerkbar machte. Die NWE war gezwungen, die Fahrzeiten deutlich zu verringern – vor allem auf der als „Harzquerbahn“ bekannten Strecke Nordhausen – Wernigerode. Der Vorstandsvorsitzende der NWE, Eduard Scharnhorst, beschloss, moderne Dieseltriebwagen zu beschaffen. Er beauftragte die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN) mit der Entwicklung eines Schlepptriebwagens, der in einer Steigung von 1:30 mindestens einen voll besetzten vierachsigen Reisezugwagen befördern konnte. Die Konstrukteure entschieden sich für eine elektrische Kraftübertragung, die Brown, Boveri & Cie. (BBC) lieferte. Herzstück des Triebwagens war ein Sechszylinder-Viertakt Dieselmotor mit einer Leistung von 410 PS. Der Motor war direkt mit einem Gleichstromgenerator gekoppelt. Die Achsen der beiden Drehgestelle wurden durch Tatzlager-Motoren angetrieben. Die Drehgestelle nahmen die Zug- und Stoßeinrichtungen auf. Der Wagenkasten entstand in Stahlleichtbauweise und wurde rot lackiert. Der Triebwagen verfügte über ein Gepäckabteil und 23 Sitzplätze.

Am 5. November 1935 lieferte MAN das Fahrzeug zum Preis von 120.000 Reichsmark (RM) an die NWE, die den als „T 1“ bezeichneten Schlepptriebwagen gründlich testete. Dabei bestach das Fahrzeug durch seine Zugkraft. Der T 1 konnte einen 42 Tonnen schweren Zug – das entsprach drei vierachsigen Reisezugwagen – mit 28 km/h über eine Steigung von 1:30 schleppen. Nach Abschluss der Versuchsfahrten lud die NWE die lokale Prominenz sowie Vertreter der Presse für den 26. Januar 1936 zu einer Vorführfahrt von Nordhausen nach Benneckenstein ein. Die „Nordhäuser Zeitung“ berichtete ausführlich über den Triebwagen und gab ihm den Spitznamen „Roter Harzer“.

Plandienst ab 1936

Ab 1. Februar 1936 setzte die NWE den T 1 im Plandienst ein. Dazu wurden die Personenwagen 14II (DR: 900-474) und 15II (DR: 900-475) zu Beiwagen umgebaut. Beide Fahrzeuge erhielten analog des T 1 eine rote Lackierung.

Mit dem Fahrplanwechsel am 15. Mai 1936 wechselte der T 1 zum Lokbahnhof (Lokbf) Benneckenstein und pendelte nun auf der Harzquer-

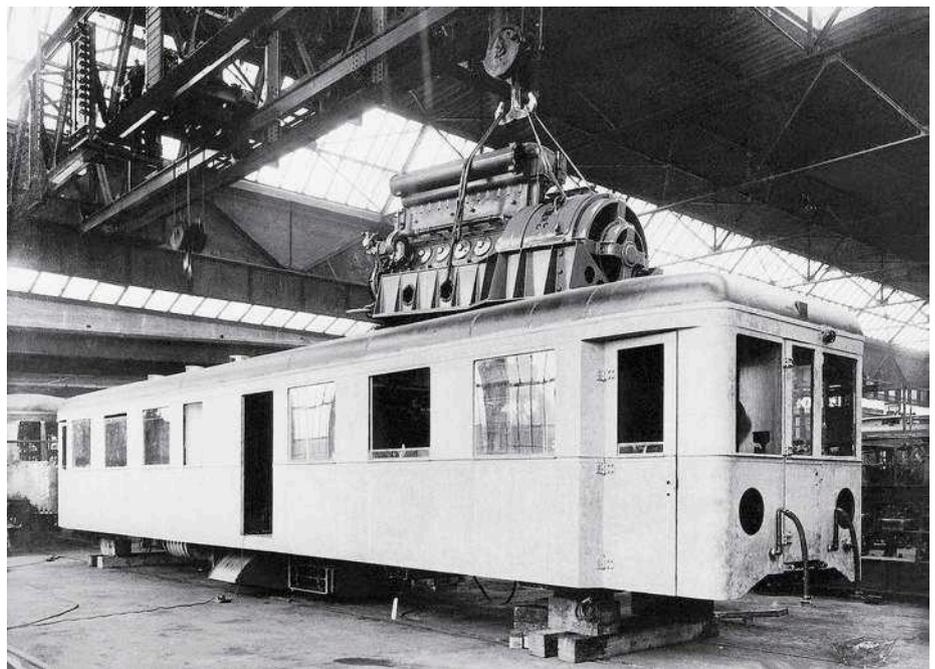
Links: Die Schlepptriebwagen sollten den Betrieb im Harz rationalisieren. Anfang der 1950er-Jahre ist einer der beiden Wismar-Triebwagen (T 2 oder T 3) auf der Harzquerbahn im Einsatz

Slg. Dirk Endisch



Am 29. Juli 2001 steht der ehemalige T 3 (DR: VT 137 566) mit einem Sonderzug im Bahnhof Alexisbad

Dirk Endisch



Im Herbst 1935 beginnt bei MAN die Endmontage des T 1 der NWE, der am 5. November 1935 ausgeliefert wurde. Am Kran schwebt das Antriebsaggregat

Werkbild, Slg. Dirk Endisch

Ab Herbst 1968 nutzte die Bm Wernigerode Westerntor den VT 137 566 als Dienstfahrzeug, hier im Februar 1970 im Bf Drei Annen Hohne

Nachlass Wolfgang Zeunert



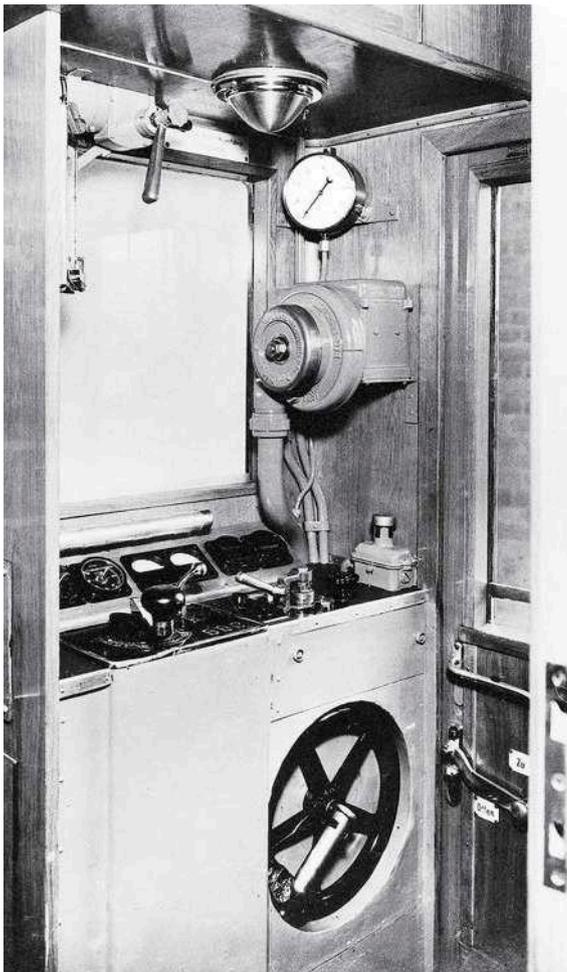


Von 1936 bis 1942 wird einer der drei Schlepptriebwagen planmäßig von Benneckeitein aus eingesetzt. Um 1940 steht einer der beiden Wismar-Triebwagen (T 2 oder T 3) im Bahnhof Wernigerode Westerntor

Slg. Dirk Endisch

Blick in den Führerstand des T 1: Der Triebwagenführer musste im Stehen arbeiten

Werkbild/Slg. Dirk Endisch



Triebwagen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft

	T 1	T 2, T 3	T 3 nach 1999
DR-Nummer	VT 137 561	VT 137 565, VT 137 566	
Bauart	Bo´Bo´de	Bo´Bo´de	
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h ¹	60 km/h	
Länge über Puffer	15.600 mm	15.600 mm	
Breite	2.700 mm	2.650 mm	
Gesamte Höhe über SO	3.800 mm	3.520 mm	
Gesamtachsstand	13.000 mm	13.100 mm	
Drehgestellabstand	1.900 mm	1.900 mm	
Drehzapfenabstand	11.000 mm	11.000 mm ²	
Raddurchmesser	800 mm	800 mm	
Sitzplätze (gesamt)	23	–	
Größe des Gepäckabteils	–	10,5 m ²	
Gewicht (unbesetzt)	33,25 t	32,2 t	
Gewicht (besetzt)	35,5 t	34,5 t	
Gewicht (dienstbereit)	k.A.	33,4 t	
Tankinhalt	k.A.	2 x 240 l ³	
Motortyp	k.A.	W6V22/30	M 11-ER 2 ⁴
Hersteller	MAN	MAN	Cummins
Zylinder (Motor)	6	6	6
Hubraum	k.A.	114 l	10,8 l
Stundenleistung des Motors	410 PS	520 PS	k.A.
Dauerleistung des Motors	360 PS	470 PS	325 PS
Drehzahl	k.A.	900 U/min	2.100 U/min
Leistungsübertragung	elektrisch	elektrisch	elektrisch
Anfahrzugkraft	k.A.	7,5 Mp	nicht ermittelt
Dauerzugkraft	k.A.	2,4 Mp	nicht ermittelt

Anmerkungen: ¹ von der DR später auf 40 km/h verringert;

² laut Betriebsbuch: 11.100 mm; ³ zusätzlich 60 l für Heizkessel; ⁴ ab 13.05.1999

bahn. Die tägliche Laufleistung betrug rund 270 Kilometer. Die Triebwagenzüge erfreuten sich bei den Fahrgästen großer Beliebtheit. Die NWE plante daraufhin, eilzugähnliche Verbindungen auf der Strecke Nordhausen – Wernigerode anzubieten.

Doch dazu wurden weitere Schlepptriebwagen benötigt. Ein Nachbau des T 1 schied aber aus, da dessen Traktionsleistung zu knapp bemessen war. Aus diesem Grund gab der technische Direktor der NWE, Hans Dorner, am 12. April 1938 bei der Triebwagen- und Waggonfabrik AG in Wismar zwei neue Fahrzeuge in Auftrag. Diese sollten in der Lage sein, einen 56 Tonnen schweren Zug (vier besetzte vierachsige Reisezugwagen) zu befördern.

Zwei Nachzügler

Technisch basierten die beiden 1939 gebauten Fahrzeuge auf dem T 1. Auch die als T 2 und T 3 bezeichneten Schlepptriebwagen hatten einen in Stahlleichtbauweise gefertigten, rot lackierten Wagenkasten. Um Platz für die Maschinenanlage zu gewinnen, entfiel allerdings das Fahrgastabteil. Die beiden Wismarer Triebwagen besaßen lediglich ein Gepäck- und ein Dienstabteil für den Zugführer. Türen in den Stirnwänden und klappbare Trittbleche ermöglichten den Übergang zu den Personenwagen. Der von MAN gelieferte Sechszylinder-Viertakt Dieselmotor

» Technisch basierten die zwei Fahrzeuge der Waggonfabrik Wismar auf dem T 1

war mit einem Abgasturbolader ausgerüstet und hatte eine Stundenleistung von 520 PS. Die elektrische Ausrüstung stammte ebenfalls von BBC. Die beiden Wismarer Triebwagen besaßen ebenfalls einen Tatzlagerantrieb.

Im Frühjahr 1940 trafen die beiden Fahrzeuge im Harz ein. Nach ihrer Endabnahme wurden der T 2 (6. Juni 1940) und der T 3 (3. Juni 1940) auf der Brockenbahn erprobt und anschließend auf der Strecke Nordhausen – Wernigerode verwendet. Doch ab 1942 konnte die NWE mangels Kraftstoffs nur noch einen Triebwagen einsetzen. Mit dem Fahrplanwechsel am 17. Mai 1943 gab sie den Plandienst mit den „Roten Harzern“ auf.

Im Frühjahr 1945 verteilte die NWE einen Teil der nicht mehr verwendeten Fahrzeuge zum Schutz vor Luftangriffen auf die Unterwegsbahnhöfe. Der T 1 war daher bei Kriegsende in Elend abgestellt. Dort wurde er, wie auch der T 2 und der T 3, bei den Kämpfen zwischen deutschen und amerikanischen Truppen beschädigt. Mangels Ersatzteile konnte die NWE bis Ende der 1940er-Jahre lediglich den T 3 wieder instand setzen. Dieser bespannte am 27. März 1949 anlässlich des 50-jährigen Bestehens der Harzquer- und Brockenbahn einen Sonderzug zwischen Wernigerode und Schierke.

Die Deutsche Reichsbahn (DR) übernahm am 1. April 1949 alle drei Fahrzeuge und reichte sie als VT 137 561 (ex T 1), VT 137 565 (ex T 2) und VT 137 566 (ex T 3) in ihren Bestand ein. Aufgrund fehlender Ersatzteile war auch in den folgenden Jahren meist nur ein Triebwagen einsatzfähig, der in der Regel auf der Harzquerbahn zu sehen war. Fallweise übernahm der Triebwagen auch Leistungen auf der Brockenbahn.

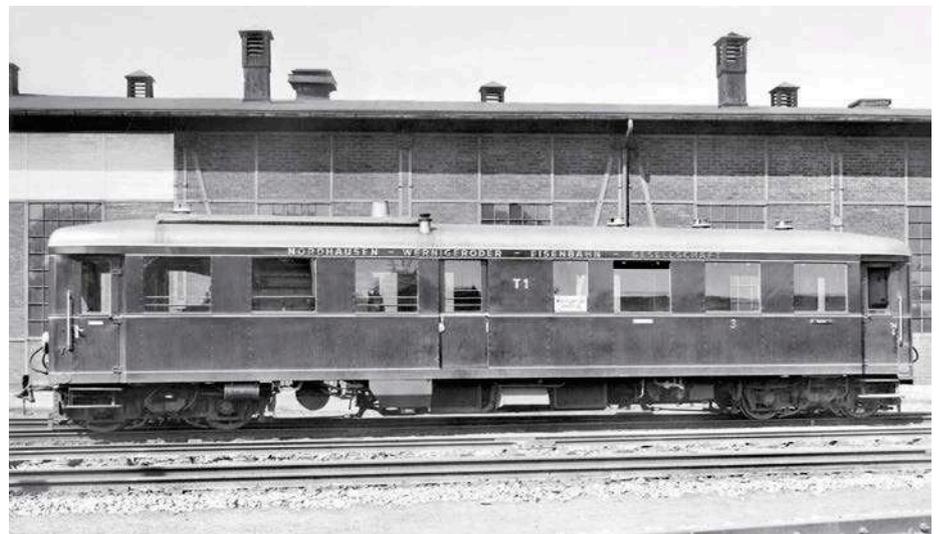
Im Sommer 1953 zählte der VT 137 561 zum Betriebspark. Der VT 137 565 wartete im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Dessau auf eine Instandsetzung, während der VT 137 566 mit einem Kompressorschaden abgestellt war.

Schlepptriebwagen werden verzichtbar

Mit dem Eintreffen der Neubau-Dampfloks der Baureihe 9923–24 im Harz konnte das Bahnbetriebswerk (Bw) Wernigerode Westerntor auf die Schlepptriebwagen verzichten. VT 137 561 wurde am 29. Dezember 1956 abgestellt und mehr vier Jahre als „warten auf Ausbesserung“ („w“) geführt, bevor er nach einer Hauptuntersuchung am 12. Dezember 1961 zum Bw Strau-

zwischen Januar und Oktober 1962 half das Fahrzeug häufiger (100 Tage) in der Zugförderung aus. Ein Schaden am Abgasturbolader beendete schließlich die Laufbahn des VT 137 565, der am 28. November 1962 nach einer Gesamtlauflistung von 202.046 Kilometern abgestellt wurde. Anschließend wurde der Triebwagen dem Raw Wittenberge zugeführt. Beim Ausbau der Maschinenanlage wurde der Rahmen schwer beschädigt. Dies führte schließlich zur z-Stellung des VT 137 565 am 25. November 1965. Nach der Ausmusterung am 25. September 1967 wurde der Triebwagen am 14. Mai 1968 im Raw Wittenberge zerlegt.

Im Unterschied zu den beiden anderen Schlepptriebwagen war der VT 137 566 deutlich häufiger im Einsatz. Innerhalb von vier Jahren legte der ehemalige T 3 bis zum Sommer 1954 insgesamt 140.454 Kilometer zurück. Doch ab Ende der 1950er-Jahre diente auch der VT 137 566 meist nur noch als Betriebsreserve. Ausweislich der Werkkarte wurde der Triebwagen erst 1959 dem Farbschema der DR angepasst und rot-elfenbeinfarben lackiert. Anfang 1962 wies der Betriebsbogen eine Gesamtlauflistung (seit 1950) von



Ende der 1930er-Jahre pausiert der T 1 in Wernigerode Westerntor *Werner Hubert/Slg. Dirk Endisch*

pitz gelangte. Auf den Strecken der ehemaligen Spreewaldbahn war der VT 137 561 noch etwa zwei Jahre im Einsatz. Nach einem Schaden wurde er am 5. Oktober 1963 nach einer Gesamtlauflistung von 275.785 Kilometern abgestellt. Aufgrund schwerer Rostschäden und eines verbogenen Längsträgers wurde der Triebwagen am 14. August 1969 ausgemustert und am 2. Oktober 1969 im Raw Wittenberge zerlegt.

Dieses Schicksal ereilte auch den VT 137 565. Nach Kriegsende war der Triebwagen nur abgestellt. Erst ab 10. August 1954 gehörte das Fahrzeug wieder zum Betriebspark. Bis zum 24. Oktober 1955 wies der Betriebsbogen lediglich 261 Einsatztage mit einer Laufleistung von 38.209 Kilometern aus. In der Folgezeit diente der VT 137 565 meist als Betriebsreserve. Lediglich

206.692 Kilometern aus. Ab 1963 nutzte das Bw Wernigerode Westerntor den Triebwagen meist für Rangierarbeiten und Überführungsfahrten. Beispielsweise schleppte der VT 137 566 Dampflokomotiven oder Wagen von der Werkstatt zur Verladerrampe im Spurwechselbahnhof.

Erst Ende der 1960er-Jahre konnte das Bw Wernigerode Westerntor auf den ehemaligen T 3 verzichten. Nach einer Bedarfsausbesserung (T2) im Raw Wittenberge (9. bis 18. September 1968) unterstand der VT 137 566 der Bahnmeisterei (Bm) Wernigerode Westerntor, die das Fahrzeug als Gerätewagen und für Bauzüge nutzte.

Falsche Baureihen-Nummer?

Mit der Einführung der EDV-gerechten Betriebsnummern am 1. Juni 1970 zeichnete die DR den



Ab 1995 präsentierte sich der 187 025 wieder im Zustand der NWE. Am 14. Juni 2009 verließ der Schlepptriebwagen den Tunnel durch den Thumkühlenkopf

Gernot Gattermann



LGB und Kiss haben T 3/187 025 in 2m umgesetzt. Einen ausführlichen Vergleichstest der beiden Modelle gab es in eisenbahn magazin 4/2024, digital zum Beispiel hier erhältlich: <https://app.eisenbahnmagazin.de/de/profiles/7ea3997428fd-eisenbahn-magazin/editions/eisenbahn-magazin-04-24>

Martin Menke



VT 137 566 in 185 025 um. Doch die neue Baureihennummer widersprach den Richtlinien der DR, da die „185“ vierachsigen regelspurigen Altbau-Triebwagen vorbehalten war. Für Schmalspurfahrzeuge war hingegen die Baureihenbezeichnung 187 vorgesehen. Daher erhielt der ehemalige T 3 zum 1. Januar 1973 die neue Betriebsnummer 187 025.

Zu diesem Zeitpunkt war der Triebwagen jedoch nicht betriebsfähig. Da sich der Triebwagen ansonsten aber in einem ausgezeichneten Zustand befand, wurde er in der Werkstatt des Bw Wernigerode wieder instand gesetzt. Dies dauerte aber über drei Jahre. Dabei wurde der 187 025 mit einer neuen Kühleranlage und einem neuen Motor-Ölwärmetauscher ausgerüstet. Nach Abschluss der Arbeiten absolvierte der 187 025 am 22. Dezember 1975 eine Probefahrt zwischen Wernigerode und Schierke. Anschließend stand der Triebwagen wieder in Diensten der Bm Wernigerode

Westerntor. 1978 musste er jedoch nach einem Schaden am Hochdruckkompressor, der die mit 60 kp/cm² betriebene Starteranlage mit Druckluft versorgte, abgestellt werden.

Als 1980 alle noch vorhandenen Ersatzteile für den 187 025 – dazu gehörte unter anderem ein Satz Fahrmotore – verschrottet wurden, schien das Schicksal des Fahrzeugs besiegelt zu sein. Doch die Reichsbahn kannte den technikgeschichtlichen Wert des Schlepptriebwagens, der ab 1. Januar 1983 den Status eines „Historischen Fahrzeugs“ besaß. Fortan gehörte der 187 025 zu den Museumsfahrzeugen der DR. Am 28. Juli 1990 begann im Bw Haldensleben die betriebsfähige Aufarbeitung des Triebwagens, die jedoch nach kurzer Zeit abgebrochen wurde und im Sommer 1992 im Bw Blankenburg (Harz) fortgesetzt werden sollte. Doch technische Probleme mit dem Hochdruckkompressor, dem Motor und der elektrischen An-

lage sowie fehlendes Personal verhinderten eine Fertigstellung des 187 025.

T 3 blieb erhalten

Nach der Übernahme des Fahrzeugs durch die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) am 1. Februar 1993 erhielt die MaLoWa Bahnwerkstatt GmbH in Benndorf den Auftrag, den ehemaligen T 3 betriebsfähig aufzuarbeiten. Die Arbeiten begannen am 20. Januar 1994. Dabei wurde der Schlepptriebwagen unter anderem mit einer Druckluftbremse, einem neuen Hochdruckkompressor, einem neuen Heizkessel und einer Sicherheitsfahrerschaltung ausgerüstet. Ein gutes Jahr später kehrte der Triebwagen nach Wernigerode zurück. Seine erste Probefahrt absolvierte der wieder in den NWE-Zustand ver-

Seit seinem letzten Einsatz im Jahr 2012 steht der T 3 in Wernigerode abgestellt

setzte Triebwagen am 6. April 1995 von Wernigerode Westerntor zum Brocken. Bei einer weiteren Probefahrt mit drei vierachsigen Reisezugwagen am 11. April 1995 fiel allerdings die Maschinenanlage nach einem „Kolbenfresser“ aus. Die nun notwendigen Nacharbeiten verzögerten die Fertigstellung des T 3 um einige Wochen. Erst am 29. Juni 1995 konnte der T 3 wieder dem Betrieb übergeben werden. Bereits vor seinem ersten offiziellen Einsatz auf der Selketalbahn am 7. Oktober 1995 bespannte der T 3 einige planmäßige Reisezüge auf der Harzquerbahn.

Angesichts ständiger Probleme war der T 3 nur kurze Zeit in Gernrode stationiert, zumal die Reparatur eines Fahrmotors mehrere Monate (13. Januar bis 13. September 1996) in Anspruch nahm. Anschließend verblieb der T 3 in Wernigerode. Hier oblagen dem Schlepptriebwagen Sonderzugdienste oder er half in den Umläufen der anderen Triebwagen aus. 1998 entschloss sich die HSB, den alten schadanfälligen Motor zu ersetzen. Im Hinblick auf eine kostengünstige Unterhaltung erhielt der T 3 einen Motor des Typs M11-ER 2 der Cummins Engine Company Ltd., mit dem auch die Neubau-Triebwagen 187 016 bis 187 019 ausgerüstet wurden. Den aufwendigen Motortausch übernahm der Fahrzeugbau Halberstadt der DB AG (ex Raw Halberstadt). Ab 14. Mai 1999 stand der T 3 wieder für Sonderdienste zur Verfügung. Außerdem half der Triebwagen im Plandienst aus. Dies war mehrfach im Jahr 2007 der Fall, als die Triebwagen 187 016 bis 187 019 ihre fälligen Hauptuntersuchungen erhielten. Die HSB setzte den T 3 bevorzugt vor den Zugpaaren N 8901/8902 und N 8905/8906 auf dem Abschnitt Wernigerode – Eisfelder Talmühle ein. Fünf Jahre später, am 15. Oktober 2012, absolvierte der Schlepptriebwagen seinen bisher letzten Einsatz. Seither ist das Fahrzeug in Wernigerode Westerntor abgestellt. *Dirk Endisch*

1

Der Schorsch im Maßstab 1:32 als hochdetailliertes Profimodell, wie er ab 1968 bei den VES/M Halle im Einsatz war.



Radsynchroner Dampfausstoß

Freistehende Leitungsführung und Ansetzteile aus Messing

Fahrwerk, Aufbauten, Kessel etc. aus hochwertigem Zinkdruckguss

Eingebauter Pufferkondensator

Mit Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenflackern und Sonderfunktion: Lokführer betätigt den Regler

Lastengesteuertes radsynchrones Fahrgeräusch

Mehrstufiger Zylinderdampf

Richtig präsentiert

59960 Funktionsvitrine Märklin lang

Staubgeschützte Funktionsvitrine mit webbasierter Browsersteuerung und Ansteuerung per Smartphone.

€ 749,-*

Kurz nach dem Umbau auf Ölfeuerung

55126 Dampflokomotive 18 314

Vorbild: Schnellzug-Dampf- und Versuchslok 18 314 der VES/M Halle (Saale). Gattung badische IVh in der Umbauversion der Deutschen Reichsbahn mit Reko-Kessel, Teilverkleidung und Ölfeuerung. Zustand der Epoche III, 1968 kurz nach dem Umbau auf Ölhauptfeuerung.

Nutzen Sie den bis zum 30.06.2024 gültigen Frühbestellpreis auf das sofort lieferbare Modell.

€ 3.690,-*



Viele weitere interessante Details finden Sie online unter: <https://www.maerklin.de/produkte/55126>.

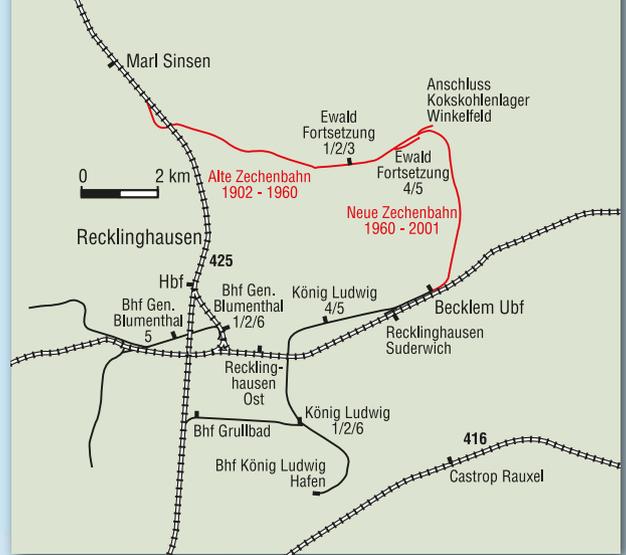


Gesamtlänge ca. 74 cm

■ Anschlüsse des Bergwerks Ewald Fortsetzung

Kohlebahnen im Norden des Reviers

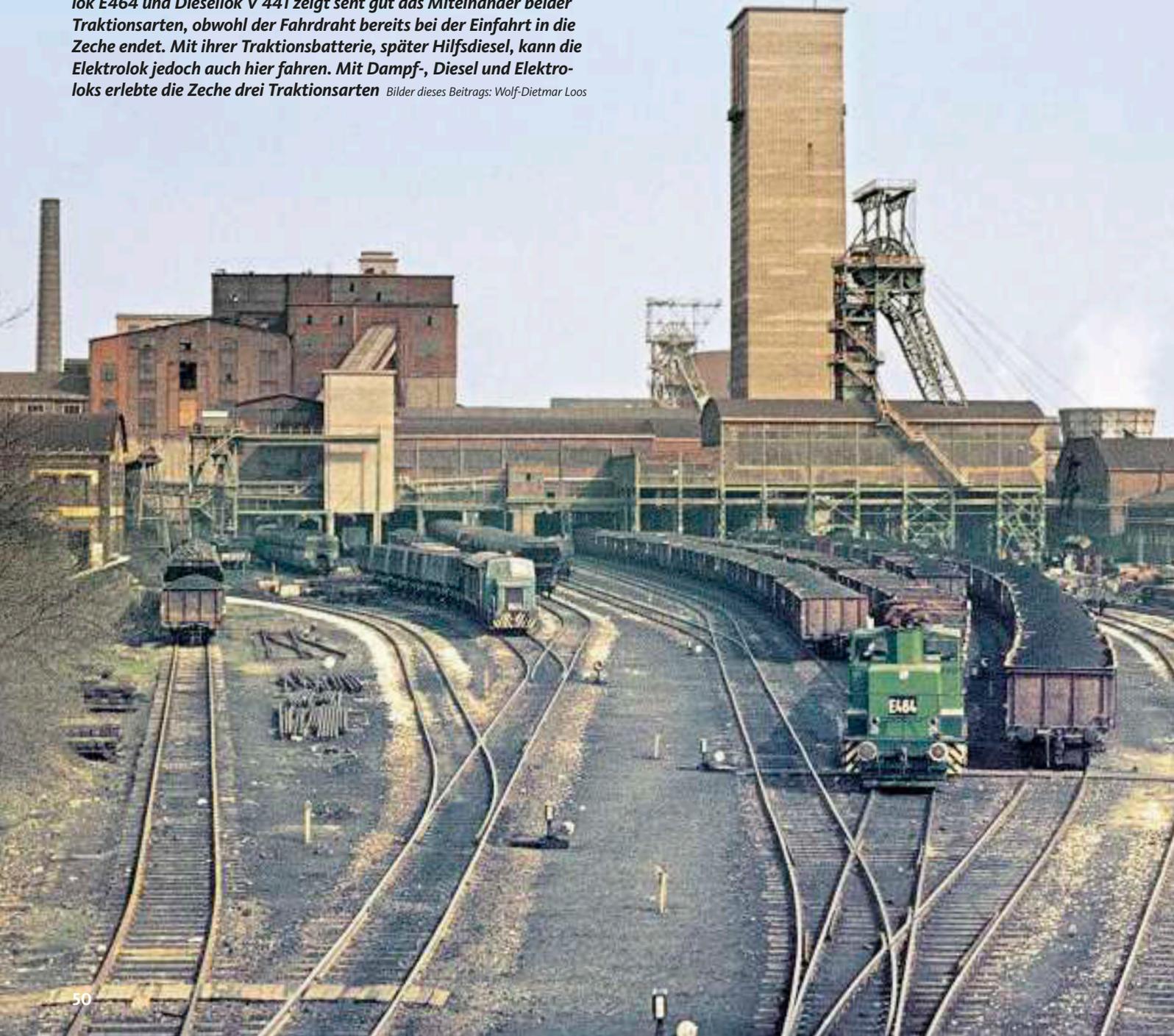
Die Zeche Ewald Fortsetzung lag im westfälischen Oer-Erkenschwick. Die markanten Anlagen des Steinkohlebergwerks wurden fast ein Jahrhundert lang von zwei Anschlussbahnen erschlossen. Deren Betrieb war abwechslungsreich



Lage der RAG-Anschlussbahnen bei Recklinghausen

Grafik: Anneli Nau

Am 29. März 1973 ist die Welt auf Bergwerk Ewald Fortsetzung noch in Ordnung. Das Bild vom Westteil der Schachanlage mit Fahrdraktlok E464 und Diesellok V 441 zeigt sehr gut das Miteinander beider Traktionsarten, obwohl der Fahrdrakt bereits bei der Einfahrt in die Zeche endet. Mit ihrer Traktionsbatterie, später Hilfsdiesel, kann die Elektrolok jedoch auch hier fahren. Mit Dampf-, Diesel und Elektroloks erlebte die Zeche drei Traktionsarten Bilder dieses Beitrags: Wolf-Dietmar Loos





1964 regiert noch König Dampf. Lok Ewald-Fortsetzung 1 (Henschel 12471/13) der Zeche rangiert im April am Westkopf der Zeche an der früheren Ausfahrt Richtung Marl-Sinsen im Bereich der Stimbergstraße. Der Dampfbetrieb endet hier bereits 1970

Ganz am Nordrand des Reviers, in Oer-Erkenschwick, finden sich noch heute die Relikte der ehemaligen Schachtanlage Ewald Fortsetzung. Erhalten blieb unter anderem das weithin sichtbare Fördergerüst über Schacht 3, das denkmalgeschützt aktuell auf seine Sanierung wartet. Auch das ehemalige Verwaltungsgebäude und ein Magazingebäude sind noch vorhanden. Untrennbar verbunden mit der Zeche ist die Geschichte ihrer Anschlussbahnen. Durch die Lage so weit im Norden war der Bau zweier mehrere Kilometer langen Zechenbahn durch die münsterländische Parklandschaft notwendig geworden, die aber nicht zeitgleich, sondern nacheinander existierten. Vor allem die später gebaute wies einen für den Ruhrbergbau interessanten Betrieb und Fahrzeugeinsatz auf.

Kohleförderung weit im Norden

Am 2. Juni 1899 hatte man in Oer-Erkenschwick mit den Teufarbeiten für Schacht 1 des neuen Bergwerks in einem zunächst 13 Quadratkilometer großen Grubenfeld begonnen, am 10. Juli gleichen Jahres mit den Arbeiten am daneben liegenden Schacht 2. Im Jahr 1902 ging Schacht 1 zunächst unter dem Namen Bergwerk Graf Waldersee in Betrieb. Dann aber wurde die Anlage in Ewald Fortsetzung umbenannt. Der Namenszusatz „Fortsetzung“ beschreibt genau den Zweck der Anlage: Sie war als Rohstoffreserve für das weiter südlich gelegene Bergwerk Ewald gedacht, welches ab 1872 abgeteuft wurde. Dessen Betreiber, die Ewald-Kohle-AG, war aus der 1871 gegründeten Gewerkschaft Ewald entstanden. 1935 wiederum entstand durch Zusammenschluss mit der Gewerkschaft König Ludwig die Bergbau AG Ewald-König Ludwig, die ab 1941 zu den Reichswerken Hermann Göring gehörten, die nach dem Krieg in der Salzgitter AG aufging, zu der auch die Lokomotivfabrik Linke-Hofmann-Busch GmbH (LHB) zählte. Diese Verbindung würde später noch wichtig werden.

Die Arbeiten an Schacht 2 hingegen waren bereits 1900 wegen Wasserzuflüssen gestundet worden. Er ging erst 1924 in Betrieb. Stattdessen wurde daneben der Schacht 3 angesetzt, der 1904 in Förderung ging. Ab 1913 entstand zudem

auf einem Gelände weiter östlich Wetterschacht 4, der 1919 in Betrieb ging und 1929 um den in diesem Jahr in Betrieb genommenen Schacht 5 ergänzt wurde. Nur von 1926 bis 1931 wurde hier vorübergehend Kohle gefördert. Die Anlage war vielmehr hauptsächlich für die Wetterführung gedacht. Aber auch Materialförderung und Seilfahrten wurden hier durchgeführt.

1911 ging am Hauptstandort eine Kokerei in Betrieb. 1930 kam ein Stickstoffwerk hinzu, das es zu jener Zeit in seiner Art nur ein weiteres Mal in Deutschland gab. Aufgrund der Weltwirtschaftskrise und des damit zurückgegangenen Kohlebedarfs wurde das gesamte Bergwerk vom 1. Juli 1931 bis zum 1. Juli 1938 stillgelegt, jedoch betriebsbereit gehalten. Für die Stadt Oer-Erkenschwick hatte dies verheerende wirtschaftliche Folgen.

Schon 1935, unmittelbar nach dem organisatorischen Zusammenschluss, wurde in der zu dieser Zeit nicht in Förderung stehenden Zeche ein untertägiger Durchschlag von Ewald Fortsetzung

» Die Anschlussbahn schloss Zechen und eine Kokerei in Oer-Erkenschwick ans Bahnnetz an

zur südlich gelegenen Zeche König Ludwig angelegt, um letztere aus den Kohlefeldern mitzuversorgen. Diese unterirdische Verbindung der Grubenbaue erlaubte später eine Übernahme von Feldesteilen des Bergwerks König Ludwig. Diese auf mehrere Standorte verteilte Schachtanlage sowie vor allem ihre übertägige Grubenbahn sollte zeitlebens eng mit Ewald Fortsetzung verbunden sein.

Zechenverbund und Stilllegung

Im Zuge der Kriegsvorbereitungen kam den Zechen an Rhein und Ruhr große Bedeutung zu. So registrierte man auf Ewald Fortsetzung nach der Wiederinbetriebnahme bald wieder nennenswerte Fördermengen. Nach dem Zweiten Weltkrieg und dem darauffolgenden Wirtschaftswunder begann dann langsam der Niedergang, der 1969 zur Eingliederung in die neu gegründete Auffanggesellschaft Ruhrkohle AG mündete. 1974 erreichte man auf Ewald Fortsetzung mit fast 1,48 Millionen Tonnen die höchste Förderung. Im Jahr darauf folgte der unterirdische Durchschlag zur benachbarten Zeche General Blumenthal. Das Bergwerk erlebte im Jahr 1978 die Umbenennung in „Bergwerk Haard“. Ab dem 30. Juni dieses Jahres beförderte man die Kohle untertägig zum Schacht 6 des Nachbarbergwerks Blumenthal. Dort erfolgte jedoch nicht das Zutagefördern, sondern eine Umladung in eine leistungsfähige Grubenbahn auf einer anderen Sohle. Diese Grubenbahn transportierte die Kohle schließlich zum Schacht 11 in Wanne-Eickel. Dort erst gelangte die Kohle von Ewald Fortsetzung nach Übertage. Für die Zechenbahn in Oer-Erkenschwick war dies ein



großer Bedeutungsverlust, sie blieb jedoch noch für die Kokerei auf der Anlage 1/2/3 in Nutzung. Dieser Kokerei wurden die Kohlen dann von Blumenthal 11 in Wanne-Eickel zugeführt, nachdem sie zuvor im Bereich Oer-Erkenschwick gefördert worden waren und untertägig nach Wanne-Eickel gelangt waren. Das Beispiel zeigt: Es hat im deutschen Steinkohlenbergbau auch eine Menge hausgemachter Probleme aufgrund strategischer Fehlentscheidungen gegeben, die eine internationale Wettbewerbsfähigkeit unmöglich machten. Die Kokerei stellte 1984 schließlich den Betrieb ein, ebenso wie das Stickstoffwerk.

Ab 1986 jedoch wurde die Spitzenförderung wieder auf Schacht 1 in Oer-Erkenschwick gezogen. Plötzlich hatte die Zechenbahn wieder mehr zu tun. Mit dem Verbund beider Zechen zur „Schachtanlage Blumenthal/Haard“ am 1. Oktober 1992 endete die organisatorische Eigenständigkeit. Vorerst betrieb man die Schächte als Bergwerk Haard weiter, die Produktförderung am Standort 1/2/3 in Oer-Erkenschwick war aber endgültig beendet. Zunächst war geplant, an diesem Standort die Förderung aus dem nördlichen Haardfeld zu einem späteren Zeitpunkt über einen neu anzulegenden Förderberg, also einem Schrägschacht, zu reaktivieren. Dieses Ziel ließ sich jedoch aufgrund des allgemeinen Rückgangs in der Nachfrage nach deutscher Steinkohle nicht mehr realisieren. Das Bergwerk Ewald selbst überlebte sein Fortsetzungsbergwerk sogar um ein paar Jahre und wurde im Jahr 2000 stillgelegt, zuvor waren aber mehrere andere Bergwerke und Grubenfelder mit ihm konsolidiert worden.

Abwechslungsreicher Zechenbahnbetrieb und Strukturwandel

Zunächst war die in Bau befindliche Zeche ab dem 17. Juli 1899 mit einer 6,5 Kilometer langen schmalspurigen Pferdeschleppbahn an den Bahnhof Recklinghausen angebunden. Seit 27. April 1902 (provisorische Inbetriebnahme) existierte ein normalspuriger Anschluss über eine Zechenbahn an den Bahnhof Marl-Sinsen, der am 27. September 1903 endgültig abgenommen wurde. Der etwas weiter östlich der Hauptanlage gelegene Standort Schacht 4 erhielt am 1. Oktober 1913 mit zunächst vorläufiger Abnahme einen Anschluss, der eine Verlängerung der bestehenden Zechenbahn darstellte. Die Trasse nach Marl-Sinsen sollte viele Jahre die einzige Anbindung des Bergwerks an das deutsche Eisenbahnnetz bleiben. Zwischen dem 22. Dezember 1915 und dem 12. August 1916 hatte es öffentlichen Personenverkehr zwischen Marl-Sinsen und dem Bergwerk gegeben, der aber wegen zu geringer Frequenz wieder eingestellt wurde. Ende der 1950er-Jahre wurde eine südliche Trasse in Richtung Recklinghausen-Suderwich zum dort neu anzulegenden Grubenbahnhof Becklem geplant und gebaut. In Suderwich schloss seit 1905 bereits das König Ludwig-Netz an die in diesem Jahr eröffnete Hamm – Osterfelder Bahn an. Ziel war es, die Schachtanlage Ewald Fortsetzung hier mit

Anschlussbahnen der Zeche Ewald Fortsetzung

Marl-Sinsen – Ewald Fortsetzung	
Eröffnung	27. April 1902
Einstellung	30. Juni 1960
Personenverkehr	22. Dezember 1915 – 12. August 1916
Becklem – Ewald Fortsetzung	
Eröffnung	1960
Einstellung	2001
Elektrifizierung	15 kV/50 Hz (1964–1984)

dem König Ludwig-Netz der Bundesbahn zu verbinden. Von Interesse war unter anderem die Mitbenutzung des Kanalhafens König Ludwig. Diese fünf Kilometer lange Strecke wurde 1960 in Betrieb genommen. Die Anbindung an den Bahnhof Marl-Sinsen wurde daraufhin am 30. Juni 1960 aufgegeben. Für die neue Grubenanschlussbahn wurde elektrischer Betrieb (15 kV/50 Hz Wechselstrom) gewählt. Schon am 10. November 1964 wurde der Betrieb auf Teilen des neuen Ewald Fortsetzung – König Ludwig Verbundnetzes aufgenommen. Am 27. Oktober 1966 erreichte erstmalig eine Ellok Oer-Erkenschwick.

Die RAG übernimmt

Zu jener Zeit war die Ruhrkohle AG noch nicht entstanden. Diese wurde am 27. November 1968 als Auffanggesellschaft für die allermeisten der Steinkohlezechen an der Ruhr gegründet und übernahm bald die unternehmerische Verantwortung und das operative Geschäft der Altgesellschaften. 52 von 56 Ruhrbergwerken, 29 Kokereien, fünf Brikkettfabriken und 20 Zechenkraftwerke mit rund 186.000 Mitarbeitern gehörten nun zu dem neuen Konzern. Im Zuge dessen übernahm die für den Bahnbetrieb zuständige Tochter Zechenbahn- und Hafentriebe (ZuH) zum 1. Juli 1970 auch den Bahnbetrieb der Bergbau AG Ewald-König Ludwig samt Fahrzeugen. In die Verantwortung der ZuH gelangten neben dem Ewald-Kohle-Netz an der Ruhr auch zwei andere elektrische Netze, nämlich das der Prosper-Zechen (Rheinstahl Bergbau AG) und das der Hibernia AG, zu der auch das Netz der ehemaligen Königlichen Zechenbahnen gehörte. Dieses war Keimzelle des später großen zusammenhängenden Netzes der Zechenbahnen an der Ruhr. Im Rahmen der Bemühungen der ZuH, weitere Strecken zu elektrifizieren, kam es zu dem Plan, alle drei elektrische Netze zu verbinden. Gleistechnisch gab es bereits ein durchgängiges Netz, wenn man von Kreuzungspunkten mit der DB absieht. Es blieben aber auch zahlreiche Zechenbahnbetriebe bestehen, die keinen Anschluss an das Hauptnetz hatten.

LHB-Loks im Fuhrpark

Der Fahrzeugpark, den die Ewald-Kohle-AG einbrachte, war sehr abwechslungsreich. Hauptsächlich kamen LHB-Loks zum Einsatz, bedingt durch die Zugehörigkeit zu den Linke-Hoffmann-Busch-Werken in Salzgitter. So zum Beispiel Dieselloks des Typs S 400 oder der Typen 375 C und 530 C. Besonderheit waren jedoch

fünf Co-Elloks mit damals erstmalig realisierter vollelektronischer Thyristorsteuerung, die für nicht-elektrifizierte Abschnitte auch eine Traktionsbatterie besaßen. Sie entstanden in Kooperation von LHB und Siemens. Nach Ablieferung waren sie zunächst hellblau lackiert, später variierten verschiedene Grüntöne. Nach Eingliederung des Ewald-Kohle-Netzes in die RAG-eigenen ZuH erhielten die Maschinen E 01 bis E 05 die Nummern E 461 bis E 465, später 261 bis 265. Aber auch eine Kö I der DB war vorhanden. Sie war das einzige jemals existierende Dieselfahrzeug auf den Zechenbahnen der Ruhr, das aus ehemaligen Staatsbahnbeständen stammte. Zu Dampfzeiten prägten hingegen eine preußische T 13 oder Loks der Eisern-Siegener Eisenbahn und der Vorortbahn Wilhelmshaven das Bild.

Schleichendes Ende

Eingestellt wurde der 50-Hertz-Betrieb, der sich auf den Bereich Ewald Fortsetzung – Hafen König Ludwig und König Ludwig 1/2/6 – Grullbad beschränkte, im Frühjahr 1984 mit bereits erwähnter Stilllegung der Kokerei. Ohnehin war der elektrische Betrieb hier immer etwas stiefmütterlich betrieben worden. An der Anlage Ewald in Hertzen waren planmäßig stets drei der fünf LHB-Elektroloks im Einsatz. Nur wenn vier oder gar fünf dieser Maschinen einsatzbereit waren, was schon allein aufgrund von turnusmäßigen Werkstattaufhalten nicht immer der Fall war, wurden die überzähligen Loks im Bereich Ewald-Fortsetzung und König Ludwig eingesetzt.

Die Oberleitung wurde 1985 zurückgebaut, lediglich die Betonmasten ließ man stehen. Man sieht sie heute noch im Dickicht entlang der alten Trasse. Das war aber noch nicht das Ende des Bahnbetriebs. Bis Dezember 1994 wurde über die Strecke nach Ewald Fortsetzung (nun Haard) ein zum Teil sehr reger Bergeverkehr von Blumenthal 11 abgewickelt. Die Halde erstreckt sich heute teilweise auf dem Areal der früheren Kokerei. Aber auch mit dem Ende der Aufhaltung war noch nicht komplett Schluss. Gelegentliche Materialtransporte oder Fahrzeugüberführungen wurden noch über die nun zumeist rostigen Gleise abgewickelt. Auch mehrere Sonderfahrten von Eisenbahnfreunden erreichten die Zeche. Lokführer Hartmut Henseleit fuhr schließlich 2001 als letzte Zugfahrt noch Wagen von der Zeche ab. Die Gleise waren auch deshalb so lange liegen geblieben, weil man erhofft hatte, auf Ewald Fortsetzung ab dem neuen Jahrtausend die Förderung aus dem Haardfeld abzufahren. Wie bereits geschildert, kam es dazu jedoch nicht mehr.

Das benachbarte elektrische Netz

Nach Wegfall des 50 Hertz-Betriebs wurde nun das gesamte elektrische Zechenbahnnetz an der Ruhr mit 16 2/3 Hertz betrieben, was den Übergang in das Bundesbahnnetz erleichterte.

1980 bis 1983 hatte ZuH die fünf Ewald-Lokomotiven E 461 bis E 465 grundlegend auf Drehstrom-



Koks, soweit das Auge reicht: Am diesigen 2. Januar 1975 wird grober Koks in E-Wagen umgeschlagen. Für den Verschub zuständig ist die RAG-Diesellok V 413

Die nur Seilfahrt, Bewetterung und Materialförderung dienenden Schächte Ewald Fortsetzung 4 und 5 lagen unweit östlich der Hauptanlage. Am 27. Mai 1974 ist Lok E 462 allein auf dem Weg zum Förderstandort 1/2/3





Eine Besonderheit des Bergwerks waren die LHB-Diesellokomotiven. Lok 541 rangiert am 23. März 1985 im Ostteil der Zeche. Links zu sehen der Betonförderturm über dem Hauptförderschacht, rechts die Bandbrücken zu der im Vorjahr stillgelegten Kokerei

technik umgebaut, sodass sie nun zusätzlich auch im 16 2/3 Hertz-Netz verkehren konnten. Die Leistung wurde dabei von 396 Kilowatt Stundenleistung auf 700 Kilowatt Dauerleistung gesteigert, die Hilfsbatterie wurde durch einen 125 Kilowatt starken Hilfsdiesel ersetzt. Seit dieser Zeit führen sie nun auch auf anderen Teilen des Netzes und waren beispielsweise häufig auf der Zechenbahn des Bergwerks Hugo im Norden von Gelsenkirchen eingesetzt. Bereits 1991 wurden die fünf modernisierten Maschinen mangels Be-

darf jedoch abgestellt. Die zunächst konservierten Loks wurden 1993 als Schrott verkauft. Der in Deutschland zu jener Zeit rückläufige Steinkohlenbergbau hatte sie überflüssig gemacht.

In der größten Ausdehnung reichte das elektrische Zechenbahnnetz nach der Zusammenführung der drei Teilnetze von an der Ruhr vom Bergwerk Ewald Fortsetzung in Oer-Erkenschwick im Norden bis zum Bahnhof Grullbad in Recklinghausen und von Bottrop bis in den Hafen-Wanne-West der WHE, die ihrerseits auch unter Fahrdrat

den Förderstandort Blumenthal 11 in Wanne-Eickel erschloss. Zahlreiche Neben- und Zweiglinien ergänzten dieses im steten Wandel und leider auch Rückgang begriffene Netz. Bereits ab dem 18. Januar 1974 konnte aufgrund einer Vereinbarung mit der Bundesbahn unter anderem der kurze Abschnitt Grullbad – Recklinghausen Süd mitbenutzt werden, womit kurze Lücken im elektrischen Netz geschlossen werden konnten.

Nachnutzung

Auch das König Ludwig Netz verschwand vollständig. Die letzten Verkehre dort waren von größeren Unterbrechungen geprägte Abtransporte vom Lager Hafen König Ludwig nach Becklem im Zeitraum von März 1995 bis März 1997. Vom Hafen zunächst bis zu einem Umspannwerk wurde dann auch dieser Teil abgebaut. Der Abschnitt Umspannwerk König Ludwig 4/5 – Becklem sollte für das Umspannwerk liegen bleiben, wurde dann aber im Frühjahr 2000 doch abgebaut. Heute wird der Abschnitt des König Ludwig-Netzes von Suderwich im Norden bis zum Hafen am Rhein-Herne-Kanal als Fuß- und Radweg genutzt. Zahlreiche bergbautechnische Exponate oder Schautafeln säumen die Trasse. Auch die ursprüngliche Zechenbahn des Bergwerks Ewald Fortsetzung zwischen Oer-Erkenschwick und Marl-Sinsen kann heute mit dem Rad befahren werden. Die später elektrifizierte südliche Anschlussbahn ist bisher nur im unmittelbaren Stadtgebiet von Oer-Erkenschwick im südlichsten Teil, dort wo sie parallel zur Hamm-Osterfelder-Bahn verläuft, ein solcher. Es gibt aber konkrete Pläne, die gesamte Trasse bis Oer-Erkenschwick ebenfalls so herzurichten.

Stefan Högemann

Zechenbahnloks für die Modellbahn

Die RAG übernahm bei ihrer Gründung von den einzelnen Bergwerken die unterschiedlichsten Lokomotiven. Der Fuhrpark war entsprechend abwechslungsreich, aber zuletzt nahezu einheitlich lackiert. Märklin brachte daher seine DHG 500 auch in Orange. Deutlich attraktiver war das ade/Hobbytrade-Modell der Henschellok, das leider ab Werk auch nicht mehr lieferbar ist.

Gerade für kleinere Bergwerke interessant ist die KG 230 B von Deutz, die ESU ebenfalls in HO anbietet. Leider noch nicht miniaturisiert wurden neben zahlreichen weiteren Typen die LHB-Dieselloks, die auf der Zeche Ewald ihren Dienst versahen. In N sollen außerdem in Kürze die ersten DHG 500 C mit RAG- bzw. RBH-Beschriftung von NME ausgeliefert werden. MM



HO-Dieselloks in RAG-Farbgebung von ESU, Märklin und ade/Hobbytrade (von links) MM

■ DB-Baureihe 705

Rollendes Unikat für Tunneluntersuchungen

Im Oktober 1992 kam das Tunnelinstandhaltungsfahrzeug (TIF) in den Bestand der Bundesbahn. Auf dem Dach sind Arbeitsplattformen und eine Hubdrehbühne montiert

Die letzte Beschaffung eines Turmtrieb- wagens der Deutschen Bundesbahn ist der Tunneluntersuchungswagen 705 001. Das Fahrzeug entstand 1992 beim Hersteller Plasser & Theurer unter der Fabrik- nummer 2454. Als Basis für den neuen Wagen diente das Fahrgestell des Motorturmtriebwa- gens MTW 100 der Österreichischen Bundes- bahnen ÖBB. Sein Rahmen war eine selbsttra- gende, geschweißte Stahlkonstruktion aus Walzprofilen und Stahlblechen. Der Wagenka- sten unterteilte sich in die beiden Führerstände, einen Mehrzweckraum für das Begleitpersonal zum Wohnen, Kochen und Schlafen, einen Bü- roraum zur Auswertung der Befunde, einen Aufenthaltsraum für den Untersuchungstrup- p und eine Nasszelle mit Dusche und WC.

Plattformen und Hubdrehbühne

Auf dem Dach waren an den Enden Arbeits- bzw. Begutachtungplattformen und eine Hubdreh- bühne montiert. Ein Kran auf der Plattform am Führerraum 2 und Lampen zur Ausleuchtung der

Baureihe 705

Radsatzfolge	2'B'
Treibraddurchmesser	840 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Leistung	367 kW + 44 kW
Motorbauart	KHD: BF 12 L 513 C
Leistungsübertragung	hydrodynamisch
Länge über Puffer	15.920 mm
Achsstand	11.300 mm
Achsstand im Drehgestell	1.800 mm
Dienstmasse	52.000 kg
Größte Radsatzlast	14.000 kg
Kraftstoffvorrat	700 l
Erste Indienststellung	1992
Stückzahl (DB)	1

Tunnel erleichterten die Arbeit. Auf der Plattform am vorderen Ende war ein schwenkbarer Hub- steiger installiert. Der Arbeitskorb konnte zwei Personen aufnehmen und erreicht eine Arbeits-

em-Serie

Turmtriebwagen der Bundesbahn



Teil 5: DB-Baureihe 705

höhe von bis zu elf Metern. Den Antrieb bei Überführungsfahrten besorgte ein zwölfzylindri- ger KHD-Dieselmotor der Bauart BF 12 L 513 C, der beide Radsätze eines Drehgestells antrieb. Für die Energieversorgung und Fahrten zwischen 0,5 und 7 km/h diente ein schadstoffarmer Vier- zylinder-Dieselmotor der Bauart BF 4 L 1011 T mit hydrostatischem Antrieb, ebenfalls von KHD.

Inbetriebnahme im Jahr 1992

Im Oktober 1992 kam das Tunnelinstandhaltungs- fahrzeug (TIF) in den Bestand der DB und wurde zunächst vom Bundesbahn-Zentralamt (BZA) in Minden ausgiebig untersucht. Im April 1993 wurde er dann in Karlsruhe beheimatet.

Anfang 1994 wurde der vierachsige Wagen von der Deutschen Bahn AG übernommen und wei- terhin eingesetzt. Seit 2017 ist er in Duisburg zu Hause. Das Fahrzeug gehört inzwischen der DB InfraGO AG in Frankfurt (Main) und wird von der DB Netz AG (Instandsetzung/Maschinenpool) mit Sitz in Berlin genutzt. *Michael Dostal*

705 001 blieb ein Einzelstück im Bestand von Bundesbahn und DB AG. Bislang traute sich noch kein Modellbahnhersteller an eine Nachbildung dieses Unikats

Dr. Bernhard Domagalski/Slg. Michael Dostal



■ Neubau-Dampflokomotive 23 014 in H0 von Märklin und ihr Vorbild

Der Bundesbahn modernste Schlepptenderlok

Als erster Modellbahn-Hersteller überhaupt setzte Märklin 1954 eine der aktuellen DB-Neubaudampfloks als gelungene Nachbildung in 1:87 um. Anfangs wurden Lok und Tender einzeln und übereinanderliegend im roten Rautenkarton ausgeliefert



Als Märklin 1954 das H0-Dampflokmodell 23 014 vorstellte, waren die Modellbahner hocherfreut, eine solch aktuelle Maschine präsentiert zu bekommen. Denn das Vorbild gehörte damals zum Modernsten, was die DB zu bieten hatte. Insofern fand das Modell regen Zuspruch. Längst gehört es zu den H0-Klassikern aus Göppinger Fertigung



In den frühen 1950er-Jahren präsentierte sich das westdeutsche Modellbahnangebot recht überschaubar: Den Markt der anfangs noch 00 genannten Nenngröße H0 teilten sich im Wesentlichen die beiden Marken Märklin und Trix, ehe 1952 Fleischmann hinzukam. Jeder der drei Hersteller schwor auf sein eigenes Stromsystem und musste dementsprechend wenig Rücksicht auf bereits lieferbare Konstruktionen der Mitbewerber nehmen. Entsprechend ähnlich waren sich die Programme. Selbstverständlich gab es fast überall eine große Schnellzug- und eine schwere Güterzuglok, dazu eine besonders für Anfangspackungen geeignete kleine Tenderlok, mindestens eine Ellok und meist auch einen Triebwagen, die überwiegend Vorbildern aus der Reichsbahn-Zeit nachempfunden waren. Damals schuf die Deutsche Bundesbahn jedoch neue Vorlagen, die bei den Modellherstellern ebenfalls

auf Interesse stießen, zunächst aber nur vereinzelt ins Modell umgesetzt werden konnten.

Erste DB-Bauserie ab 1950

Eine der ersten von der DB in großer Stückzahl beschafften Neubauloks war die Personenzug-Schlepptenderlokomotive der Baureihe 23. Zwischen 1950 und 1951 lieferte Henschel in Kassel eine erste Serie, die 15 Loks umfasste. Bis 1959 folgten weitere 90 Maschinen. Mit ihrer modernen Silhouette hoben sich die 23er deutlich von den sonst auf DB-Gleisen rollenden Fahrzeugen ab. Genau diesem Aspekt maß man auch beim Göppinger Hersteller Märklin große Bedeutung bei, konnte ein solches Modell doch hervorragend das eigene Sortiment ergänzen und für die gewünschte Modernität sorgen. Auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1954 zeigte Märklin die ersten Muster seines neuen Modells. Zum Vorbild ge-

nommen hatte man sich mit 23 014 die vorletzte Lok des ersten Bauloses. 277.900 DM hatte die DB für die Lok an den Kasseler Hersteller zu überweisen. Sie wurde nach einer Probefahrt von Kassel nach Hümme Ende März 1951 bahnamtlich abgenommen. Ganz so teuer sollte das bei Märklin unter der Artikelbezeichnung DA 800 geführte und unter dem markigen Motto „Eine interessante Neuschöpfung“ angepriesene Modell freilich nicht werden: Mit 39 DM lag ihr Preis deutlich unter den 50 DM für die Baureihe 01. Möglich machte das u. a. die im Vorjahr bei den Baureihen 89^o und E 63 sowie der neuen Güterwagenserie eingeführte Kunststoffspritzgusstechnik. Märklins 23er erhielt im Rahmen dieser neuen Technologie Kunststoff-Aufbauten für Lok und Tender. Der Katalog von 1954 fand dafür lobende Worte: „Mattschwarzes, unzerbrechliches Plastikgehäuse mit maßstäblich genauer Nachbildung der Kesselarmaturen des großen Vorbildes und geschlossenem Führerhaus“.

In den ersten beiden Jahren hatte 23 014 noch ein „bruchsicheres Plastikgehäuse“ (vorn), danach bestand es zur Traktionsverbesserung aus Metallguss. Der Tendraufbau war stets aus Kunststoff; die hinteren Tritte konnten bei zu rigidem Umgang schnell abbrechen





In ihrem Heimatbahnhof Siegen traf Carl Bellingrodt am 5. Mai 1951 die sich gerade einmal erst knapp über einen Monat im DB-Bestand befindliche 23 014 im Zugeinsatz vor dem D 137 an

Slg. Brinker

im Jahre 1959 ständig weiterentwickelt. Insofern konnte ein Modellkonstrukteur, dem Fotos und Pläne verschiedener Loks vorlagen, auch schon mal durcheinanderkommen, wie in Göppingen geschehen: So entsprach das Führerhaus von Märklins DA 800 schon dem einer späteren Bauserie mit integrierten Dachlüftern und abgewinkelten Türen, während das direkte Vorbild noch über ein Führerhaus mit aufgesetzten Lüftern und geraden Einstiegstüren verfügte. Doch solche „Kleinigkeiten“ störten vor 70 Jahren kaum jemanden. Viel interessanter hingegen war es für das Gros der Käufer, dass es 23 014 von Anfang an auch als Bestandteil einer „Zugzusammenstellung mit Gleisoval ohne Transformator“ gab (DA 846/3), zu der neben der Lok auch drei Blech-Schürzenwagen gehörten.

In Siegen geforderte Lok

Geliefert wurde 23 014 an das Bw Siegen, wo sie gleich im Schnell- und Eilzugdienst hart herange-

nommen wurde. Doch die Freude an der neuen Lok währte nur ein knappes Jahr, dann musste 23 014 zusammen mit ihren Schwestermaschinen wegen technischer Mängel am Dampfdom zurück ins Herstellerwerk, wo die Konstruktion des Doms als Garantieleistung nachgebessert wurde. Daran schloss sich ein Aufenthalt im AW Göttingen an, sodass die Lok ein gutes Jahr nicht zur Verfügung stand. Zurück in Siegen, konnte sie ab März 1953 zeigen, was in ihr steckte. Wichtigstes Einsatzgebiet war die steigungsreiche Strecke Gießen – Siegen – Hagen. Obendrein fuhr sie bis Dortmund und Düsseldorf – etwa mit den schweren Schnellzügen D 81/82 und D 235/234, die bis zu zehn Wagen lang sein konnten.

Bedingt durch den damaligen Mangel an Schnellzug-Dampfloks stufte die Oberbetriebsleitung West die Siegener 23 noch 1958 als „Behelfs-Schnellzugloks“ ein. Mit Eil- und Personenzügen wurden auch die Wendebahnhöfe Kreuztal, Dillenburg, Köln und Finnentrop angefahren. Monatliche Laufleistungen von über 12.000 Kilometern waren die Regel. Am Tenderhaken der 23 014 konnte fast alles hängen, was damals im Reise-

zugdienst verwendet wurde: von preußischen Abteilwagen über „Donnerbüchsen“, Vorkriegs-Eilzugwagen bis hin zu Länderbahn-Veteranen. Bildlich belegt ist sogar der Einsatz von Gefangenentransportwagen. Die von der 23er geführten Schnellzüge bestanden anfangs meist aus preußischen Oberlichtwagen, gefolgt von Einheits- und Schürzenwagen, ehe die ersten 26,4-Meter-Neubauwagen in den Zügen auftauchten.

Märklin-Modellüberarbeitungen

Ebenso wie das Vorbild wurde auch das Märklin-Modell schon nach kurzer Zeit einer umfassenden Überholung unterzogen. Kern des Anstoßes war der Kunststoffaufbau der Lok: Zwar zeigte er nicht zum Verziehen (wie bei manch frühen Wagenmodellen), doch fiel er sehr leicht aus. Märklins 23 014 fehlte es daher an Zugkraft, gerade vor beleuchteten Wagen mit Schleifern und auf den bei vielen Modellbahnern vorhandenen Rampenstrecken. Die Göppinger reagierten mit einem Lokgehäuse aus Zinkdruckguss („mattschwarzes, stabiles Ganzmetallgehäuse“), das ab 1956 alle neu ausgelieferten Modelle serienmäßig trugen.

Technische Daten zur 23 014 der DB

Bauart Lok/Tender	1'C1' h2/2'2' T 31
Länge über Puffer	21.325 mm
Treibraddurchmesser	1.750 mm
Laufraddurchmesser vorn/hinten	1.000/1.250 mm
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h (rückwärts 85 km/h)
Leistung	1.785 PSi
Lokdienstmasse ohne/mit Tender	82,8/144,8 t
Lokreibungsmasse	56,0 t
mittlere Achslast	18,9 t

Den schönen Bilderkarton erhielt Märklins 23 014 ab 1958 unter der Artikelnummer 3005 Oliver Strüber (3)





Mit dem D 81 erreicht 23 014 am 2. Mai 1951 den Bahnhof Altenhundem, wo Carl Bellingrodt sein Stativ mit Kamera aufgebaut hatte, um den Zug abzulichten

Slg. Oliver Strüber (4)

Als besonderen Service bot Märklin zudem über seine entsprechend instruierten Fachhändler einen kostenlosen Austausch des Lokaufbaus an, was viele Kunden im Sinne besserer Traktionsleistungen nutzten. Ursprüngliche Modelle mit Kunststoffaufbauten sind daher heute eher selten und werden in gutem Zustand von Sammlern mit deutlich höheren Preisen bewertet.

Zu unterscheiden sind sie schon auf den ersten Blick: Während die erste Serie ein mattes Schwarz trägt, zeigen sich die späteren oder nachgerüsteten Modelle mit deutlich glänzenden Zinkdruckgusskesseln. Die übrige Modellpflege im Hause Märklin fiel weniger gravierend aus. So waren die aus Guss bestehenden Vor- und Nachlaufgestelle nun schwarz statt rot lackiert, und der weiter seinen Kunststoffaufbau tragende Tender mit der Bezeichnung DA 809 erhielt ab 1956 zunächst die breite RELEX-Vorentkupplung, ab 1957 dann die neu ins Programm gekommene Normkupplung. Ebenfalls ab 1957 waren die Windleitbleche geschraubt statt gesteckt. Das im gleichen Jahr eingeführte numerische Märklin-Artikelnummernsystem machte aus der DA 800 die 3005. Ab 1959 fand sich die neue Artikelnummer auch an der Lok, ab 1961 obendrein am Tender. Die Zugpackung trug fortan die Artikelnummer 3105. Ab 1958 bespannte die 23er statt der Schürzen- die neuen 26,4 Zentimeter langen Blechwagen.

Kurze Episode in Hagen-Eckesey

Für die Vorbildlok 23 014 gab es im Herbst 1961 ebenfalls eine Veränderung: Damals wechselte sie zusammen mit drei weiteren 23ern für etwa anderthalb Jahre zum Bw Hagen-Eckesey – einem klassischen Reisezug-Bahnbetriebswerk mit Loks der Baureihen 01, 03¹⁰ und 38¹⁰⁻⁴⁰ im Bestand. Auch in Hagen wurden die Loks intensiv eingesetzt, so wurde für die vier Loks im Winter 1961 ein viertägiger Umlaufplan erstellt, der sie sogar bis nach Münster führte. Doch bereits im Mai 1963 endete die Hager Episode wieder. 23 014 ging zurück

nach Siegen, und in Hagen musste man jetzt mit den vorhandenen 01 und 03¹⁰ auskommen.

Von Siegen weiter nach Bestwig

Allerdings sollte die 23-Herrlichkeit auch in Siegen bald ein Ende finden. Ende Mai 1965 wurde der elektrische Betrieb auf der Strecke Frankfurt (Main) – Gießen – Siegen – Hagen aufgenommen, worauf nicht nur 23 014 ihr Haupteinsatzgebiet verlor. Schlagartig nahmen dadurch die Laufleistungen ab. Statt rund 10.000 Kilometern im Mai 1965 wurden im Folgemonat nur noch 3.000 erreicht. Daher war es konsequent, dass 23 014 Siegen verließ, um im ebenfalls zur BD Wuppertal gehörenden Bw Bestwig an der Strecke Hagen – Kassel eine neue Heimat zu finden. Hier sollte die Lok weitere fünf Jahre Dienst leisten – vor allem im Eilzug- und Personenzugdienst zwischen Kassel, Hagen, Bestwig und Warburg. Von dort aus wurde auch Altenbeken erreicht. Zudem gab es Fahrten auf der steigungs- und kurvenreichen „Wintersportstrecke“ von Bestwig nach Winterberg. Aus Umbauwagen gebildete Personenzüge waren jetzt das tägliche Brot der 23 014, aber selbst im Winterfahrplan 1969 gab es noch einen Eilzug von Schwerte nach Hagen, der eine bemerkenswerte Reisegeschwindigkeit von 93 km/h erreichte. Als ab Dezember 1970 zwischen Kassel und Altenbeken elektrisch gefahren werden konnte, gab es nur noch Aushilfsdienste für die letzten Bestwiger 23er. Aber schon ein wenig eher, im Herbst 1970, sollte 23 014 die BD Wuppertal für immer verlassen. Solch große Einschnitte hatte es für das inzwischen zum Klassiker gewordene Märklin-Modell zwischenzeitlich nicht gegeben. Vielmehr lag die Veränderung im Kleinen: Ab 1965 wurde die bislang rote Fronttreppe schwarz ausgeführt.

Abschied in Kaiserslautern

Ab Ende September 1970 waren die Bahnbetriebswerke Kaiserslautern, Saarbrücken und erneut Kaiserslautern die letzten DB-Heimatsdienststellen für 23 014, die seit 1968 EDV-gerecht als 023 014 bezeichnet wurde. Besondere



„Eine interessante Neuschöpfung“ titelte Märklin anlässlich der Neuverstellung seiner 23 014 im Katalog von 1954



Die 23 014 ist Generationen von Wechselstrombahnern vom Titel des Handbuchs 0310 „Die Märklin-Bahn HO und ihr großes Vorbild“ wohlvertraut



Mitte der 1950er-Jahre ließ Märklin verschiedene Abbildungen mit der 23 014 für Kataloge und Anzeigen gestalten

Leistungen wurden kaum mehr erbracht: Personenzüge, bestehend aus nur wenigen Umbauwagen, forderten die Lok nicht mehr sonderlich. In Kaiserslautern war auch der eine oder andere Güterzug zu befördern. Das Ende für 23 014 kam nach gut 23 Betriebsjahren im Mai 1974, als die Kesselfrist ablief und die Lok in den z-Bestand wanderte. Und diese 23 Jahre sind keine schlechte Bilanz für eine Neubau-Dampflok der Bundesbahn – keine Lok der Baureihen 10, 65, 66 oder 82 stand derart lange im Dienst. Im Okto-

Nachdem es bereits 1969 und 1970 bei Märklin unter der Artikelnummer 3097 eine auf wenig Gegenliebe gestoßene 23er-Sparversion gegeben hatte, war diese Ausführung mit nochmals reduzierter Lackierung ab 1973 bei Märklins Kaufhausmarke PRIMEX unter gleicher Nummer lieferbar



Im Vergleich zum ursprünglichen Märklin-Modell fallen die diversen Vereinfachungen an der PRIMEX-Lokomotive sofort ins Auge: Das hinten geschlossene Führerhaus war ein typisches Erkennungsmerkmal der 23er; bei Märklins Sparversion 3097 fehlte die Rückwand ebenso wie beim späteren PRIMEX-Modell. Die Kupplungen am Tender durchliefen schon bei Märklin eine Evolution, das PRIMEX-Modell trägt hier lediglich eine einfache Hakenkupplung, und auch die silbern hervorgehobene Betriebsnummer fehlt

Oliver Strüber (4)

23 014

Hersteller	Henschel, Kassel
Fabriknummer/Baujahr	28624/1951
Abnahme	30. März 1951
Stationierungen	
Siegen	30. März 1951 bis 30. September 1961
Hagen-Eckesey	1. Oktober 1961 bis 25. Mai 1963
Siegen	26. Mai 1963 bis 29. Mai 1965
Bestwig	30. Mai 1965 bis 29. September 1970
Kaiserslautern	30. September 1970 bis 6. September 1971
Saarbrücken	7. September 1971 bis 10. Juli 1972
Kaiserslautern	11. Juli 1972 bis 10. Mai 1974
z-Stellung	10. Mai 1974
Ausmusterung	1. Oktober 1974
Zerlegung	9. Januar bis 15. Januar 1976 im AW Braunschweig

ber 1974 wurde die Maschine schließlich ausgemustert und im Januar 1976 im AW Braunschweig zerlegt, wo man die verbliebenen Arbeiter ja irgendwie beschäftigen musste ...

Ein vereinfachter Ableger

Auch das bisherige Märklin-Modell war zwischenzeitlich z-gestellt worden, denn in den Katalogen 1969 und 1970 suchten die Kunden vergeblich nach der inzwischen wohlbekannten Artikelnummer 3005. Stattdessen gab es 23 014

nach einer „Hauptrevision“ und „Entfernung“ ab 1969 unter der neuen Artikelnummer 3097, ohne dass der Katalog diese Vereinfachungen gesondert auswies. Höchstens beim Preis konnten die Kunden stutzig werden, denn die „neue“ 23 014 kostete statt der zuletzt verlangten 45 nun nur noch 39 DM. Spätestens beim Auspacken und Vergleichen bemerkte man die Einsparungen: Das Führerhaus war durch Weglassen des gebogenen Blechs hinten offen, die Kesselzierringe waren nicht mehr lackiert und das Gestänge war erheblich vereinfacht. Am Pufferträger waren auf beiden Seiten die Griffstangen und Auftritte und am seitlichen Umlauf der Handschalthebel entfallen. Weniger gravierend ins Gewicht fiel, dass am Tender nur noch eine einfache Hakenkupplung angebracht war. 1970 entfernte man sowohl an der Lok wie auch am Tender die erhabenen Aufschriften 3005.

Bei den Märklin-Freunden trafen diese Vereinfachungen auf nur wenig Gegenliebe und unwillige Käufer. Göppingen reagierte: Ab 1971 war 23 014 wieder unter ihrer angestammten Artikelnummer 3005 lieferbar, im Katalog als „Wiederaufnahme“ angepriesen, aber mit 65 DM auch deutlich teurer. Bei ihr war ein großer Teil der Vereinfachungen wieder zurückgenommen worden, jedoch nicht alle. So waren die Kesselzierringe erneut kupferfarben lackiert, das Führerhaus hinten vorbildgerecht verschlossen, die Heusinger-Steuerung wieder komplett und der Pufferträger mit Aufstiegsritten versehen. Dazu war am Tender wieder die RELEX-Kupplung samt Vorentkupplungsmöglichkeit montiert. Lange allerdings verblieb die Lok nicht mehr im Märklin-Sortiment, denn schon 1973 standen die Signale für die inzwischen in die Jahre gekommene 3005 endgültig auf Hp O. Fachhändler konnten zumindest noch bis 1980 den Teilesatz 3905 bei Märklin ordern.

Wiederbelebung zum Jubiläum

Die 3097 durfte bei der 1969 ins Leben gerufenen Kaufhausmarke PRIMEX noch einmal aufleben, als deren bislang nur aus Anfangspackungen bestehendes Sortiment ab 1973 um vereinfachte und/oder nicht mehr im Märklin-Programm verfügbare Einzelmodelle ergänzt wurde – darunter eben die 23 014 in der abgespeckten Sparversion und mit noch weiter vereinfachter Lackierung wie etwa dem roten Umlauf vor der Rauchkammertür. Die bei ihr anfangs nur mit Federringen befestigten Kuppelstangen wurden für die beiden letzten Jahre 1975 und 1976 wieder angeschraubt. Wie zuvor bei Märklin war die Lok auch als Teil einer Zugpackung verfügbar (3116). Danach war auch für die PRIMEX-Lok endgültig Dienstschluss.

Verschrottet aber wurde die Konstruktion nicht: 1985 – passend zum 150. Geburtstag der Eisenbahn in Deutschland – kehrte die 23er, jetzt passend zur DB-Museumslok als 23 105 beschriftet, noch einmal ins PRIMEX-Programm zurück (3191). Im Jahr 2000 durfte sie schließlich zur Aufrechterhaltung des Markennamens noch einmal als 023 033 an den Start gehen (33005). Den vorläufigen (oder endgültigen?) Abschied in den Ruhestand feierte das Modell – jetzt als 23 041 – anno 2011 bei Märklin im Zuge der Neukonstruktion.

Auch wenn es von Märklin ab Werk nie eine HAMO-Gleichstromversion der 23 014 gab, so fanden im Laufe der Jahre dank versierter Fachwerkstätten oder begabter Hobbybastler doch größere Stückzahlen davon auch den Weg auf Gleichstromgleise – zumindest so lange, bis Roco 1980 mit seiner zeitgemäßen 23105 auf den Markt kam (siehe *em* 12/19). Und so bleibt Märklins 23 014 zeitlebens das Verdienst, das charakteristische Aussehen einer DB-Neubaurok erstmals auf HO-Gleise und in die Herzen der Modellbahner gebracht zu haben. *Oliver Strüber/Martin Weltner*



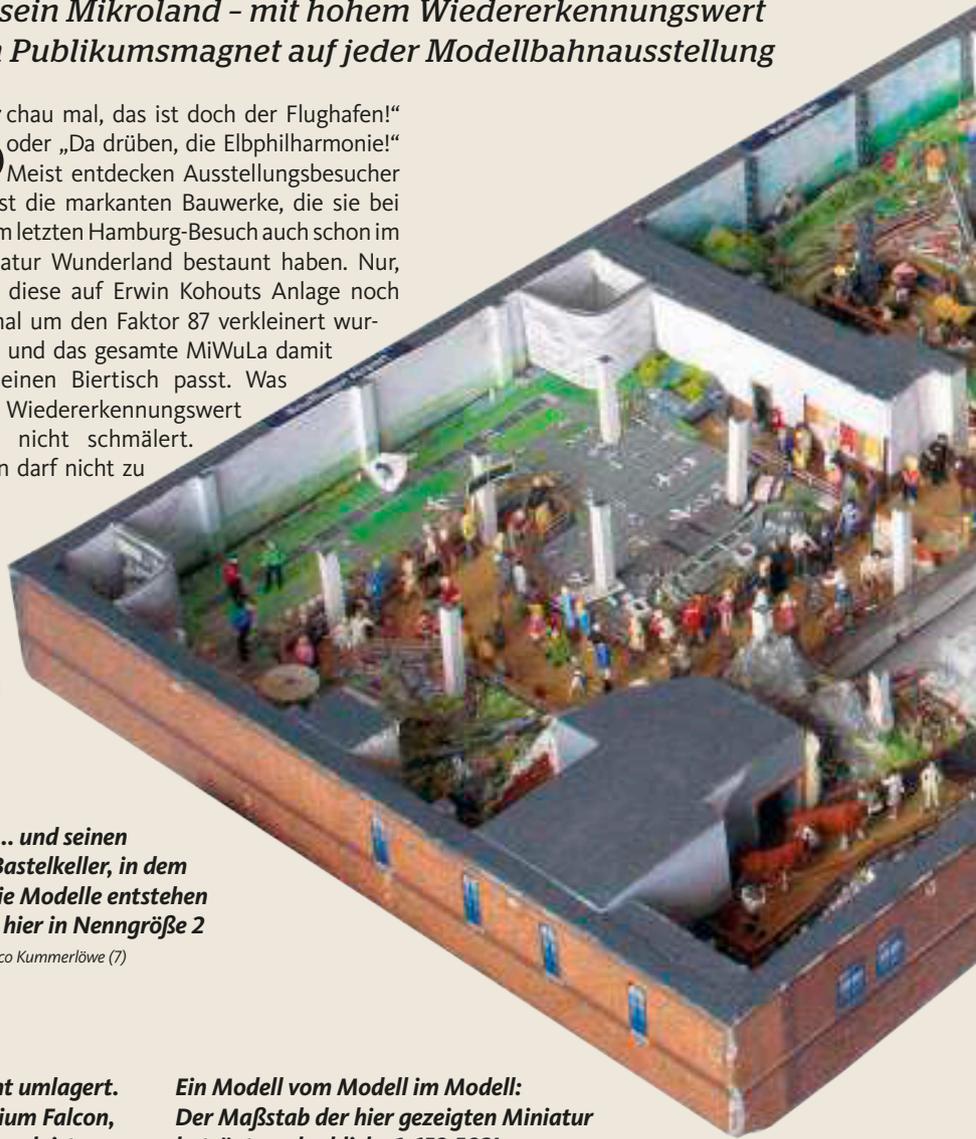
■ Nachbau des Miniatur Wunderland Hamburg in H0

Knuffingen und Rio de Janeiro im Maßstab 1:7.569

Was passiert, wenn man die größte Modellbahnanlage der Welt nochmal um den Maßstab 1:87 verkleinert? Erwin Kohout aus München hat es getan. Herausgekommen ist sein Mikroland - mit hohem Wiedererkennungswert ein Publikumsmagnet auf jeder Modellbahnausstellung

Schau mal, das ist doch der Flughafen!“ oder „Da drüben, die Elbphilharmonie!“ Meist entdecken Ausstellungsbesucher zuerst die markanten Bauwerke, die sie bei ihrem letzten Hamburg-Besuch auch schon im Miniatur Wunderland bestaunt haben. Nur, dass diese auf Erwin Kohouts Anlage noch einmal um den Faktor 87 verkleinert wurden und das gesamte MiWuLa damit auf einen Biertisch passt. Was den Wiedererkennungswert aber nicht schmälert. „Man darf nicht zu

Der Erbauer und sein Modell: Erwin Kohout präsentiert die komplette vierte Etage des Miniatur Wunderlands auf weniger als einem halben Quadratmeter ...



... und seinen Bastelkeller, in dem die Modelle entstehen – hier in Nenngröße 2

Rico Kummerlöwe (7)



Knuffingen Airport ist nicht nur in Hamburg jederzeit dicht umlagert. Im Gegensatz zur Vorlage fliegt hier aber nicht der Millennium Falcon, sondern Raumschiff Enterprise, dessen Crew gerade zu Besuch ist

Ein Modell vom Modell im Modell: Der Maßstab der hier gezeigten Miniatur beträgt unglaubliche 1:658.503!



Wer schon einmal das Miniatur Wunderland im Original gesehen hat, ist sofort fasziniert von diesem Modell. Entsprechend dicht umlagert ist das Diorama auch auf Modellbahn-Ausstellungen wie zuletzt in München



innert, dass ich schon in jungen Jahren die elterliche Wohnung als Modell nachgebaut hatte.“ Als ihm dann Übersichtszeichnungen von einem früheren Besuch im MiWuLa in die Hände fielen, reifte der Plan für sein „Mikroland“.

In den letzten Jahren ist nicht nur die eine Etage im Maßstab 1:87 entstanden. Auch im Mikroland geht es Bauabschnitt für Bauabschnitt voran: die Schweiz, Rio de Janeiro, Patagonien oder Ägypten. Ägypten? Ja, an mancher Stelle ist die Miniatur ihrem Vorbild auch voraus, denn

» **Zahnseide für die Gleise, Buntstiftspitzer-Krümel als Autos – in 1:87² muss man erfinderisch sein**

der Stützen, die beim Original in der Hamburger Speicherstadt die Gebäudedecken tragen und dort in die Anlage integriert sind. Diese sind, zumindest auf den neueren Modellteilen, 3D-gedruckt, was sie noch filigraner wirken lässt. „Diese Technik nutze ich inzwischen auch für einzelne Gebäude wie zum Beispiel das Terminal vom Knuffingen Airport“, erklärt Kohout.

Die meisten anderen Aufbauten von Mikroland sind jedoch von Hand errichtet. Spachtelmasse für die Berge, Zahnseide für die Gleise, dazu Klebstoff und Farbe – und natürlich jede Menge Geduld sind dabei gefragt. Mehr als 2.000 Arbeitsstunden hat Kohout inzwischen in das Projekt gesteckt. Und mehrere tausend Euro, wobei der Großteil davon in den über 900 Figuren steckt, die sich auf dem Diorama verteilen.

Und wie kommt man überhaupt auf die Idee, so ein Projekt zu starten? „Ich war ja schon immer eher Modellbauer als Modellbahner“, so Erwin Kohout. „Als mir dann im Corona-Lockdown die Decke auf den Kopf zu fallen drohte, habe ich mich daran er-

dieser Teil existiert in Hamburg bisher ebenso wenig wie der Abschnitt Dubai mit dem Burj Khalifa als dem höchsten Gebäude der Welt.

Inzwischen war das Mikroland auch schon mehrfach zu Besuch im echten Miniatur Wunderland. Das Team dort zeigte sich begeistert von der HO-Umsetzung ihres Modellbahn-Reiches. Und Erwin Kohout freute sich über die Anerkennung: „Mir kam es wie ein Ritterschlag vor, wenn professionelle Modellbauer mein Mikroland bestaunten.“ *Rico Kummerlöwe*

Das nächste Mal ist das Modell voraussichtlich vom 1. bis 3. November 2024 auf der Messe Faszination Modellbau in Friedrichshafen zu sehen.

nah ans Modell herangehen, denn irgendwo hat die Detaillierung natürlich Grenzen“, sagt der Erbauer. „Aber es kommt ja auf die Gesamtwirkung an.“

Und dass die stimmt, zeigen nicht nur die vielen begeisterten Zuschauer. Die Anlage ist nach Detailplänen maßstabsgetreu gebaut, die Grundfläche der gesamten vierten Etage ist kleiner als ein halber Quadratmeter. Wichtig war Erwin Kohout zum Beispiel die Darstellung

Auch die neuen Bereiche des Miniatur Wunderland hat Erwin Kohout inzwischen ins Modell umgesetzt, hier Südamerika. Den Humor der Erbauer setzt er dabei fort, wie Eisbär und Pinguin zeigen

Elbphilharmonie, Michel, Volksparkstadion – Hamburg ist auch in ganz Klein sofort erkennbar. Der zentrale Anlagenteil besticht durch filigrane Umsetzung, zu der auch die 3D-gedruckten Stützen beitragen



Märklin/Trix H0: formschöne Versuchsschnellzuglok 18 323 der DB



Die Front ist komplett zugerüstet und bietet zahlreiche Details



Der Lok/Tender-Abstand mit dem beweglichen Übergangsblech kann eingestellt werden



■ Überraschungsneuheit in H0 von Märklin/Trix

18 323 der DB

Die wuchtige Schnellzugdampflok 18 323 wurde bis in die späten 1960er-Jahre als Maschine des Bundesbahn-Zentralamts Minden von Eisenbahnfreunden in vielen Regionen Deutschlands gesichtet und bewundert. Die ehemalige badische Lokomotivgattung IV h war während der Epoche III zwischen den Einheitsloks bzw. modernen Diesel- und Elektro-Triebfahrzeugen ein echter Exot, zumal ihr Status als starke und schnelle Versuchslok für interessante Einsätze stand. Märklin hat dieses imposante Vorbild für seine Überraschungsneuheit 2024 ausgewählt und schon kurz nach der Ankündigung für 679 Euro ausgeliefert. Gekuppelt ist die kohlegefeuerte 18 323 mit dem Tender 2'2 T 29,6. Mit Witte-Windleitblechen, Indusi auf der Lokführerseite und Schornstein samt Caledonian-Krempe präsentiert sie sich im Betriebszustand von 1965 als Lok des Bw Minden.

Die komplette Neuentwicklung von Märklin (Artikelnummer 38323) bzw. Trix (25323) in der üblichen Metall-Ausführung bietet eine vorbildgerechte Optik mit einer Vielzahl angesetzter Details und vorbildgerechter NEM-Pufferhöhe an Lok und Tender. Der Pufferträger an der Front ist zugerüstet, sodass hier keine Modellkupplung montiert werden kann. Am Tender findet man an beiden Seiten eine kinematisch geführte Kurzkupplung, womit auch der Abstand zur Lok mit dem klappbaren

Übergangsblech entsprechend kurz eingestellt werden kann. Wer die Lok qualmen lassen möchte, wird sich über den serienmäßigen Raucheinsatz mit geschwindigkeitsabhängig-dynamischem Rauchausschlag freuen.

Für die Fortbewegung sorgt der samt Schwungmasse im Kessel eingebaute Motor, der direkt auf den dritten Kuppelradsatz mit seinen zwei Haftarreifen wirkt. Dieser sorgt zusammen mit den zwei anderen großen Radsätzen, die keine Haftarreifen tragen, für eine ausreichende Zugkraft von gemessenen 1,5 Newton. Die Fahreigenschaften sind in allen Geschwindigkeitsbereichen optimal, wobei die Höchstgeschwindigkeit mit umgerechnet 114 km/h gut ausgelegt ist. Wer gern Digitalfunktionen beim Betrieb abrufen möchte, findet an der 18 323 ausreichende Möglichkeiten. Auffallend dabei sind das fahrtrichtungsabhängige Dreilicht-Spitzensignal, die Führerstands- und Fahrwerksbeleuchtung sowie das Feuerbüchsenflackern. Einziger Wermutstropfen ist der geschlossene, aber scheibenlose Rahmen des rechten hinteren Lokführerfensters, das so im Vergleich zum Vorbild deutlich zu klein erscheint. Für den ausschließlichen Einsatz auf großen Gleisradien oder die Aufstellung in der Vitrine liegen enger anliegende Aufstiegstrepfen unterhalb des Führerhauses zum Austausch sowie Kolbenstangenschutzrohre, Heiz- und Bremschlauchattrappen bei. MM

■ Electrotren HO

Dreiaxlige, kantige Rangierlokomotive

1986 wurden von der RENFE 20 neue Rangierloks in Dienst gestellt. Die ursprüngliche Estrella-Lackierung, wie bei unserem Modell ohne (Artikelnummer HE2012/199,99 €) bzw. mit Sound (-S/319,99 €) zu sehen, wurde ab 2010 auf die neue rot/hellgraue Farbgebung umgestellt (-14/-S). Die kantige Silhouette der Diesellok ist korrekt umgesetzt. Alle Details sind vollständig vorhanden. Die Schließspalten an den Türen des Vorbaus hätten allerdings etwas zarter ausfallen können, die Gummifederung samt

den Achslagern sollte plastischer sein. Der Führerstand gewährt einen freien Durchblick und zeigt eine Lokführerfigur. Die Geländer bestehen aus robustem und trotzdem feingliedrigem Metall. Ein Normschacht ist vorhanden, allerdings ohne Kinematik. Der Antrieb erfolgt auf alle drei Radsätze, die Stromabnehmer über alle sechs haftreifenlosen Rädern. Nach Abklippen des Gehäuses kann ein Next18-Digitaldecoder eingesetzt werden. Sogar Platz für einen Lautsprecher ist vorhanden. WB



Electrotren HO: Die dreiaxlige Rangierlok ist durchaus auch für deutsche Werksbahnen geeignet

Wolfgang Bdinke

■ Roco HO

P 8-Version der Bundesbahn

Nachdem wir bereits in *em* 2/24 die formneue P 8 als DR-Maschine 38 2471 ausführlich vorgestellt haben, erhalten nun auch DB-Fans ihre neu konstruierte Lokversion. Zur Erstausslieferung hat man sich für die in Tübingen beheimatete 38 509 entschieden (Artikelnummer 71379/449,90 €). Während die technischen Parameter der über die zwei äußeren Tenderradsätze angetriebenen Lokomotive unverändert sind, hat man die Formen entsprechend angepasst. So verfügt die Neue nun u. a. über



Roco HO: DB-Lokomotive 38 509 mit Witte-Windleitblechen und Tenderantrieb MM (8)

Witte-Windleitbleche, ein im Dachbereich abgeändertes Führerhaus und einen Nietentender mit Aufsatz.

Die 619,90 Euro kostenden Digitalversionen (-80/79380) erhielten schaltbare Führerstands- und Trieb-

werksbeleuchtungen sowie einen neu entwickelten dynamischen Dampfaustritt aus dem Schornstein. MM

■ NMJ HO

NSB-Holzwagen mit vorbildgerechter Patinierung

Die Auslieferung der formneuen, vierachsigen NSB-Holzswagen hat sich verzögert, da es etwas dauerte, bis die Patinierung der Kunststoffaufbauten so perfekt war, dass man deren „Teakbretter“ kaum noch vom Material des Originals unterscheiden kann. Die Vorbilder waren von 1910 bis in die 1980er-Jahre im Einsatz, sodass es zahlreiche Varianten gibt. Außerdem umfasst die erste Serie mehrere unterschiedliche Typen. So gibt es z. B. die Wagengattungen WLBo2a (Artikelnummer 141.201), BEo3a (142-), Bo3c (143-/145-) und BFo2c (146-) für je 1.149 norwegische Kronen. Neben zahlreichen

Details an Wagenkasten und Fahrgestell sind auch die jeweiligen Inneneinrichtungen nachgebildet sowie LED-Beleuchtungen samt Pufferkondensatoren eingebaut. MM



NMJ HO: Bo3c und WLBo2a sowie kombinierter Gepäck-/Reisezugwagen (oben) mit per Hand aufgebracht Teakholzstruktur



■ Bemo HOm „Capricorn“ der RhB

In der ersten Auflage des neuen RhB-Triebzuges „Capricorn“ erschienen der rote ABe 4/16 3111 „Piz Ela“ (Artikelnummer 7245 101/699,99 €) mit dem Hinweis auf die Weltrekordfahrt an den Führerständen sowie der champagnerfarbene 3133 (-13). Mit den Zügen lassen sich auch Doppeltraktionen nachbilden, weshalb als weitere rote Ausführung der ABe 4/16 3117 (-07) aufgelegt wurde. Die vierteilige Grundausstattung

Bemo HOm: roter und champagnerfarbener „Capricorn“ der RhB

kann solo auf Gleisradien ab 330 Millimetern eingesetzt werden, für Doppeltraktionen sind jedoch mindestens 376 Millimeter erforderlich. Motor- und Steuerwagen bieten zahlreiche Lichtfunktionen, die zwei Mittelwagen besitzen eine Innenbeleuchtung. Während serienmäßig eine Next18-Schnittstelle installiert ist, gibt es für 839,99 Euro jeweils die Digitalvarianten beider Triebzüge mit Sound. (7345-). MM



Liliput N: 704 002 der DB mit ausgeklappten Bühnengeländern (links) und 704 004 der DB AG

■ Baureihe 704 in N von Liliput

Vierachsiger Turmtriebswagen

Seit längerem schon ist die Baureihe 704 in N angekündigt. Während wir im Vorbildbeitrag in *em* 6/24 das Vorserienmodell abbildeten, sind nun die 292,95 Euro kostenden gelben Serienmodelle des 704 002 (Artikelnummer 163240) und 004 (-1) ausgeliefert worden. Die 54 Gramm wiegenden Vierachser werden über die Radsätze eines Drehgestells angetrieben. Der innere ist mit zwei Haftreifen bestückt, sodass auch längere Steigungsabschnitte sicher erklommen werden. Ansonsten sind im schwarzen Fahrwerksbereich die wichtigsten Aggre-

gate nachgebildet. Kupplungsaufnahmen sind nicht vorgesehen, beide Pufferträger sind vorbildgerecht verschlossen, aber nicht zugestrichet. Diese Bastelarbeit muss mittels der beiliegenden Teile selbst erledigt werden. Wer z. B. eine Doppeltraktion mit einem zweiten Fahrzeug darstellen möchte, kann die Frontteile mit den ebenfalls beigelegten Teilen austauschen. Handarbeit ist auch bei der drehbaren Arbeitsbühne erforderlich. Diese kann für Arbeiten am Fahrdrabt auch angehoben werden. Zuvor sollte man die Arbeiter schützen und auch das Geländer aufstellen.

Wer die passenden Arbeitsgeräusche abrufen möchte, kann das anhören. Allerdings muss zunächst ein Sounddecoder über die Next18-Schnittstelle am Wagenboden nachgerüstet werden. Der dazugehörige ESU-Lautsprecher ist bereits ab Werk vorhanden. Wer lieber analog unterwegs ist, kann mittels DIP-Schalter verschiedene Lichtfunktionen vorwählen. Im Einsatz auf verschiedenen Gleissystemen hinterlassen die optisch gelungenen und mehrfarbig bedruckten

Epoche-IV- bzw. -V-Modelle einen guten Eindruck. Besonders gelungen ist der Dachbereich mit den durchbrochenen Laufgittern, gelben Geländern, den Beobachtungsfenstern und Scheinwerfern. Doch auch im Inneren hat man die Arbeitsplätze des Bedienpersonals nachgebildet. Mit Spannung warten wir deshalb auf die formneuen HO-Modelle, von denen auf der diesjährigen „Intermodellbau“ in Dortmund bereits ein erstes Muster zu sehen war. MM



Zwei Räder des Antriebsdrehgestells sind mit Haftreifen bestückt



Dachbereich mit ausgeschwenkter Bühne



Frontansicht mit geschlossenem Pufferträger



■ Märklin/Trix HO FD 264 Mozart

Passend zur Mehrsystem-Ellok der Baureihe 181 haben die Göppinger zwei Wagensets herausgebracht: In einem (Artikelnummer 42893 bzw. 23110/449 €) verbirgt sich die Neukonstruktion des Halbspeisewagens ARmh²¹⁷. Des Weiteren sind ein Personenwagen A9u der SNCF, ein Bmz der ÖBB und ein Bm²³⁴ der DB als Kurswagen München – Kehl beigelegt. Alle anderen Modelle sind von Wien Westbahnhof nach Straßburg (– Paris Est) mit den Ordnungsnummern 102, 107, 108 und 9 (Kurswagen München – Kehl) unterwegs. Dank trennbarer, stromführender Kurzkupplungen, eingebauter LED-Innen- und -Zugschlussbeleuchtung mit Pufferkon-

Märklin/Trix HO: Mit den sieben Wagen lässt sich eine farbenfrohe Komposition zusammenstellen. Der DB-Wagen 1. Klasse (ganz oben) ist formneu, jener der 2. Klasse besitzt Schlusssignale



Bm²³⁴ der DB mit Schlussignal

densatoren und digital schaltbarer Tischlampen ist auch ein attraktiver Nachtbetrieb möglich, bei dem die mehrfarbigen Inneneinrichtungen gut zur Geltung kommen. Allerdings ist



Märklin HO: Inneneinrichtung des Halbspeisewagens

der Decoder im neuen Halbspeisewagen verbaut, weshalb die vorbildgerechte Wagenreihung eingehalten werden muss. Im Ergänzungsset (42894 bzw. 23111/289 €) findet man

einen Amz und zwei unterschiedlich lackierte Bmz der ÖBB. Aufgedruckt sind hier die Wagen-Ordnungsnummern 103 bis 105. Als zurüstbare Teile liegen die WC-Fallrohre bei. MM



Fleischmann N: Schneeschleuder mit zahlreichen Digitalfunktionen

■ Fleischmann N Digitale Beilhack-Schneeschleuder

Nun gibt es sie tatsächlich auch im Maßstab 1:160 als Funktionsmodell: Fleischmann hat die Beilhack-Schneeschleuder von DB Netze (Artikelnummer 7370001/439,90 €) als Digitalmodell ausgeliefert. Das Modell des 716 002 kann mit eingeschränktem Funktionsumfang auch analog genutzt werden. Es wird über

einen Radsatz mit zwei Haftreifen angetrieben. Der Aufbau kann motorisch um 180 Grad gedreht werden. Schaltbar sind ebenso die beiden Fräsen sowie diverse Lichtfunktionen. Der Sounddecoder bietet die Zusatzfunktionen Türen öffnen/schließen, Horn, Tanken, Sanden, Kurvenquietschen und Ankuppeln. GS

■ Dekas HO

Zweiachsiger Güterwagen für den Torftransport

Als während der Epoche II fossile Brennstoffe knapp wurden, nutzte man in der Industrie und auch in Privathaushalten wieder vermehrt Torf als Brennstoff. Da dieser leichter ist als Kohle, sollten kurzfristig neue Güterwagen mit größerem Ladevolumen beschafft werden. Die form-

neuen Zweiachser mit den markanten, erhöhten Bordwänden sind nun als gut gestaltete Kunststoffmodelle ohne (Artikelnummern 873036/-7) und mit Bremserhaus (-8) ab 53 Euro lieferbar. Beschriftet sind die Gattungen PF, PFB und PFR den Epochen II und III entsprechend. MM



Dekas HO: Die zweiachsigen offenen Güterwagen PFB haben erhöhte Bordwände und einen detaillierten Wagenboden MM (8)



Am Wagenboden sind neben den Antriebsblöcken auch das Ballastgewicht und der Lautsprecher montiert

Am hinteren Ende sitzt eine Zugöse, damit auch die vorbildgerechte Fahrt vom Brocken herunter dargestellt werden kann

■ T1 der HSB in 2m von Train Line 45

Harzbahn-Triebwagen

Schon vor einiger Zeit begann Meik Schröder mit der Auslieferung des formneuen, zweiachsigen Triebwagens der Harzer Schmalspurbahnen. Nachdem einige interessierte Gartenbahner ihre vorbestellten Modelle bereits erhalten haben, ist das Modell nun ab Werk für alle lieferbar und bildet eine gute Ergänzung zum vierachsigen Meterspur-T3 aus dem Harz, den LGB ebenfalls als Neukonstruktion brachte (siehe auch Seite 48 in diesem Heft). Beide Vorbilder sind noch heute vorhanden, wobei allerdings zurzeit nur der T1 einsatzfähig ist. Er wurde 1933 in der Waggonfabrik Dessau gebaut und von der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) für die Selketalbahn beschafft. Für Modellbahner ist er insbesondere für (Innen-)Anlagen mit kurzen Nebenstrecken ideal, da er

vorbildgerecht im Solobetrieb eingesetzt werden kann und somit keine dampflokgeführten Personenzüge unterwegs sein müssen.

Das Modell gibt den Betriebszustand nach der Hauptuntersuchung am 11. Februar 2011 wieder. Folglich ist der 187 001 der Harzer Schmalspurbahnen entsprechend dem Einsatzzeitraum sauber beschriftet und zweifarbig lackiert. Als Farb- und Beschriftungsvariante könnte er auch als VT 133 522 oder als Hilfs- und Gerätewagen 788 135 der DR erscheinen. Nach seiner Außerdienststellung wurde er 1985 offiziell als historisches Fahrzeug eingestuft und 1989 wieder in Betrieb genommen. Möchte man das Modell auf der Anlage einsetzen, ist das problemlos möglich – allerdings findet man im Karton keine Betriebsanleitung. Diese gibt es nur

online auf der Internetseite des Herstellers. Dort entdeckt man auch, dass man die Lautstärke des Sounds bequem über das drehbare Ofenrohr einstellen kann. Auch die technische Raffinesse, dass man am analog bzw. digital einsetzbaren Modell (Artikelnummer 2030000/899 €) den Dietz-Sound jederzeit gegen Gebühr später freischalten kann, ist eine gute Lösung. Wer sofort die Komplettausstattung haben möchte, kann auch diese ordern (-2/999 €).

Der T1 wird durch je einen Mabuchi-Motor an den beiden Radsätzen mit Edelstahlrädern angetrieben. Weil er keine Anhänger befördern muss, ist die Eigenmasse von 1,6 Kilogramm ausreichend. Da einige der ersten Modelle nicht optimal liefen, wurde für die Serie die Elektronik komplett überarbeitet. Die zentrale Hauptpla-

tine befindet sich unterm Dach, dort sind auch Elkos für die Spannungsüberbrückung verbaut, die in beiden Betriebsarten für einen störungsfreien Fahrbetrieb sorgen. Als günstiger Nebeneffekt klingen auch die Betriebsgeräusche nach der Spannungsunterbrechung noch einen längeren Zeitraum weiter.

Auch das LED-Licht leuchtet deutlich länger, sodass die Inneneinrichtung mit Sitzbänken, Ofen, Aschenbechern, Steuerständen sowie den nachgebildeten Klappsitzen gut erkennbar ist. Natürlich ist auch das Gehäuse mit vielen Details versehen, wobei die vier Türklinken noch eingesteckt werden müssen. Vergessen wurden leider die Scheibenwischer und weißen Lampeneinsätze samt Verglasung. Letztere sind jedoch bei Christian Fesl (www.gartenbahn45.de) erhältlich. MM



Train Line 45 2m: historischer Triebwagen 1 der Harzer Schmalspurbahnen

■ Brawa HO

Mitteleinstiegswagen

Für Fans der Epoche IV lieferte Brawa die formneuen, je 84,90 Euro kosten- den Mitteleinstiegswagen nun auch in der ozeanblau/beigefarbenen DB-Lackierung aus. Neben dem Byl⁴²¹ mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern (58052/-4) und dem Bylb⁴²¹ (-5) erscheint als vierter



Brawa HO: Byl⁴²¹ und Abyl⁴²¹ in ozeanblau/beigefarbener Lackierung

im Bunde ein Abyl⁴²¹ (-3). Alle Modelle besitzen Radsätze mit beidseitig gewellten Radscheiben und angesetzten Lichtmaschinen, eine

vorbildgerechte Inneneinrichtung samt vorbereiteter -beleuchtung sowie gefederte Gummiwulstüber- gänge. Wer rund 20 Euro mehr aus-

gibt, kann die maßstäblichen Gleich- oder Wechselstrommodelle auch mit eingebauter Innenbeleuchtung be- ziehen. MM

■ Hornby OO

Aus der Frühzeit der Eisenbahn

Von Kitson & Laird in Leeds wurden 1838 zwei Güterzugloks gebaut: die Lion (Löwe) und eben die Tiger, wo- bei erstere bis heute museal erhalten ist. Ursprünglich liefen die beiden bei der Liverpool & Manchester Rail- way (L&MR). Erstmals bieten die Engländer den B-Kuppler (0-4-2) als Einzelmodell an. Unter der Artikel- nummer R30348 ist die Dampflo- k beispielsweise bei Modellbahn Uni- on für 152,67 Euro erhältlich. Für ein Fahrzeug dieser Größe sind die Fahr-

eigenschaften ausgezeichnet, die Zugkraft reicht für etliche leichtge- wichtige zweiachsige Wägel- chen. Ein Next18-Decoder findet gut versteckt im Stehkessel Platz. Zum Nachrüsten muss nur die Bodenplatte der Lok ab- geschraubt werden. Die Installation eines Lautspre- chers erübrigt sich, da er serien-

Hornby OO: Dampflo- k „Tiger“ und passender Wagen

Wolfgang Bdinke



mäßig im Tender verbaut ist. Hornby liefert auch gleich Lokführer- und Heizer-Figuren mit. Die Detaillierung ist sehr gut, der genietete Außenrah- men und der holzverschaltete Langkes- sel sowie der im Freien liegende Stehkessel wissen zu überzeugen. Dazu liefert man erstmals den zwei- achsigen Royal Mail-coach als Einzel- modell (R40436/43,59 €). Er gehört auch zur L&MR, passt aber besser zur berühmten „Rocket“. Auf das gleiche Chassis wie bei den „Rocket“-Wagen wird diesmal ein schwarz/roter Auf- bau gestülpt. Innerhalb der Dach- reling wurde ein Reisekoffer plat- ziert. Am Kutschbock hat ein Brem- ser Platz genommen. WB

141 R 44 von Jouef



Von Jouef in HO erscheint die französische Schlepptenderlo- k 141 R 44 als Formvariante mit drittem Spitzlicht und vierachsigem Kohletender (Artikelnummer 2430/450 €), so wie sie während der Epoche III vom Bw Sarreque- mines aus eingesetzt wurde

MM (6)

■ LGB 2m/G

Weitere Version der V 10 C

Nach der orangefarbenen, meterspu- rigen HSB-Lok mit Außenrahmen und der blauen 750-Millimeter-spuri- gen Variante der Mansfelder Berg- werksbahn rollt nun die schwarze 199 009 der Preßnitztalbahn vor (20322/589 €). Das Original ist im Erzgebirge im Einsatz und war im September 2023 auch in Göppingen während der IMA ausgestellt, sodass viele LGB-Fans die V 10 C kennen. Bei dieser noch recht neuen Konstru- ktion hat man bereits die möglichen Formvarianten berücksichtigt. So unterscheidet sich die Neue u. a. durch andere Details am Pufferträger und die schlichtere Scharfenberg- Kupplung, das feinere Gitter am Vor-



LGB 2m/G: Formvariante 199 009 der Press (rechts) im Vergleich zu den Vorgängermodellen der V 10 C

bau, hinter dem man nun deutlich Teile der Maschinenanlage erkennen kann, sowie die Anordnung von Horn und Hupe. Auch Lackierung und Be-

schriftung mit einem Untersu- chungsdatum vom 4. September 2020 präsentieren den heutigen Zu- stand der Museumslok. Technisch

entspricht das Digitalmodell mit seinen 24 Funktionen den Schwes- terloks, wobei einige Sounds an der 199 009 angepasst wurden. MM



■ Roco HOe

Roco HOe: Reihe Mh und Spantenwagen der Pinzgauer Lokalbahn

ÖBB-Schmalspurlok und passende Personenwagen

Für Fans österreichischer Schmalspurbahnen bietet Roco die ursprünglich für die Mariazellerbahn-Bergstrecke beschaffte Schmalspur-Stütztenderlokomotive 399.01 (Artikelnummer 7140001/439,90 €) als Formvariante mit glänzenden Kesselringen und PluX16-Digital-

schnittstelle an. Die Vorbildlok war während den Epochen IV/V mit Sonderzügen auf der Pinzgauer Lokalbahn im Einsatz. Das HOe-Modell hat dank verbautem Pufferkondensator ähnlich gute Fahreigenschaften wie das Original. Da ein Sounddecoder installiert ist, klingt

es auch so. Zum Nachrüsten liegen diverse erhabene Schilder bei. Als Wagenmodelle kamen zeitgleich drei in einer Packung liegende Spantenwagen Bi (6240001/189,90 €) in den Handel, wovon ein Modell als Formvariante nun Übersetzfenster bekommen hat. MM

■ Märklin HO

Kohletransportwagen

Abgestimmt auf die US-Loks liefern die Göppinger ein Set (Artikelnummer 45665/539 €) mit zwölf Kohletransportwagen (Hopper Cars) der Union Pacific Railroad (UP). Die jeweils 113 Gramm wiegenden Modelle in der Ausführung mit je fünf Entladeeinrichtungen am Wagenboden geben den aktuellen Betriebszustand wieder. Die neu konstruierten, einzeln verpackten Vierachser haben unter-



Märklin HO: formneue Hopper-Cars für den Kohletransport

schiedliche Betriebsnummern, detaillierte Drehgestelle mit Spezialradsätzen, stirnseitig angesetzte Handräder sowie Ladeguteinsätze

mit echter Kohle. Für den Betrieb mit Klauenkupplungen kann der NEM-Schacht mittels beiliegenden Klemmstücken fixiert werden. MM

Märklin HO: E 44 als Retro-Version



Märklin-Klassiker mit moderner Digitaltechnik

Sie begeistern mit ihrer zeitlosen Eleganz noch heute Märklin-Fans in aller Welt: Die robusten und aus Druckguss gefertigten Märklin-Loks der 1950er- und 1960er-Jahre. Zu den Bestsellern jener Zeit zählt die E 44, deren alte Formen reaktiviert und mit moderner Digitaltechnik aufgewertet wurden. Die in Retro-Verpackung ausgelieferte E 44 024 (Artikelnummer 30111/299 €) gibt den Betriebszustand Mitte der 1930er-Jahre wieder. MM

■ Tomix HO/1:80

Moderne japanische Diesellokomotive nach dieselektrischem Vorbild

Die DF 200 ist eine dieselektrische Güterzuglok mit drei zweiachsigen Drehgestellen. Betrieben werden die 50 Maschinen heute von der Japan Freight Railway Company. Beim Modell (Artikelnummer HO-211/285 €)

sind nur die Radsätze der äußeren Drehgestelle angetrieben. Die mittleren Radsätze laufen leer mit und sind seitenverschiebbar. Das umgerechnet 150 km/h (v_{Vorbild} 110 km/h) fahrende Modell zieht auch ohne

Haftreifen zwölf vierachsige Containertragwagen. Der Sechssacher weist einen sehr guten Detaillierungsgrad auf, jedoch müssen noch zahlreiche Zurüstteile angebracht werden. WB



Tomix HO/1:80: sechssachsige japanische Diesellok mit Klauenkupplung

Wolfgang Bdinke

Außerdem...

... sind bei **Brawa** verschiedene Gmhs 30 der DB mit Werbebedruckungen wie das Westfalia-Anhänger transportierende HO-Modell (Artikelnummer 47999/47,90 €) erschienen



Brawa HO: Gmhs 30 der DB

... hat **NMJ** einen NoHAB-Sonderprospekt aufgelegt, der auch die neuen 259 Euro kostenden HO-Modelle „Strabag“ (90614) und Braunschweiger Bahn Service (-3) zeigt



NMJ HO: Strabag- und BsBs-Diesellokomotiven von NoHAB

... lieferte **ESU** die SBB-Elloks Ae 6/6 11402 „Uri“ (31530), 11401 „Ticino“ (-1) und 11416 „Glarus“ (-3) zu je 519 Euro aus. Demnächst bereiten wir einen Loktest gegen die HO-Modelle von Märklin und Piko vor

... kündigt **Regner** ein Echtdampfmodell der 99 5201 bzw. ehemaligen Lok 12 der Spremberger Stadtbahn als Bausatz (20700/2.950 €) und Fertigmodell (-1/3.750 €) in 2m an



Regner 2m: 99 5201 der DR Werk

... sind von **Modelbouw Boerman** jetzt auch die ÖBB-Versionen des gedeckten Güterwagens Gs (0006-0017/329 €) und des Schotterwagens Fcs (-38/399 €) in 2 lieferbar

... wird von **Arnold** in N der sechsachsige DUEWAG-GT 6 in der gelb/blauen EVAG-Lackierung (2603/194,90 €) angeboten

... konnte **N-Tram** Zementsilowagen (7110/255 €) sowie die Güterwagengattungen L3 (-12/-225 €) und K3 (-11/-235 €) der RhB in Nm ausliefern

■ Faller HO

Veltins-Landgasthof

Der zweistöckige Gasthof mit markanten Eckquadern, Fenster- und Türumfassungen sowie auffallend grünen Fensterläden und Walmdach passt vom Baustil her in mehrere Regionen Deutschlands. Zu den 305 Einzelteilen des Bausatzes (Artikelnummer 130619/57,99 €) gehört auch eine hölzerne Überdachung des Außenbereichs. Zusätzlich liegen diverse Ausschmückungsteile wie Blumenkübel, ein Veltins-Sonnenschirm samt -Werbetafel, zwei Tische mit zwölf Stühlen und zwei Jägerzäune bei, sodass sich eine gemütliche Gartenwirtschaft einrichten lässt. Dank der ausführlichen Bauanleitung lassen sich die passgenauen und in zehn Farben abgespritzten Kunststoffteile gut montieren. *MM*



Faller HO: Zu diesem Landgasthof gehört auch ein Biergarten samt farbenfrohem Zubehör



■ Weinert HO

Neue Ladegüter

Zu den neuen, vorrangig aus Weißmetall gefertigten Ladegütern für den Bahn- und Schifftransport gehören 16 flachliegende Säcke (Artikelnummer 32421), fünf Sackstapel (-2) und acht Tabakballen (-3) zu je 9,20 Euro, sechs Baumwollballen (-5), zehn Tee (-6) und zehn Apfelsinenkisten (-7) für

Weinert HO: farblich nachbearbeitete Ladegüter *Bruno Kaiser*

je 9,20 Euro sowie zwei Tabakfässer (-4 €/16,40 €). Da es sich um Bausätze handelt, sind die Einzelteile noch zu entgraten und zu bemalen. Um die Strukturen insbesondere bei den Ballen für Baumwolle und Tabak optisch besser zu betonen, ist ein Überzug mit dunkler Lasur angeraten. *BK*

■ Busch HO

Schlepper TIH 445

Der Mobilkran T 159 wurde zunächst als MDK 16 im VEB „Landmaschinenbau Rotes Banner“ in Döbeln Anfang der 1970er-Jahre entwickelt. Das selbstfahrende Arbeitsgerät hatte Vorderradantrieb und Hecklenkung. Die leicht schräg wirkende Fahrerhauskabine ist zwischen Vorder- und Hinterachse aufgebaut, der Antriebsmotor ist über der Lenkachse angeordnet, während über der vorderen Achse eine Dreheinrichtung für den Ausleger aufgebaut wurde. Der aktuell erhältliche Nachfolger TIH 445 (Artikelnummer 54400/38,99 €) wurde im „Landmaschinen-



Busch HO: universell einsetzbarer Alleskönner TIH 445

bau 7. November“ in Craiova/Rumänien produziert. Grundlegende Änderungen sind die kleineren Vorderräder sowie die nun vor der Vorderachse angebrachten und auch im Modell klappbaren Abstützungen. *MM*

■ Noch HO

LED-Gebäude-Beleuchtungs-Set

Wer seine Wohngebäude in einzelne Räume unterteilen und diese entsprechend beleuchten möchte, sollte sich das neue Set (Artikelnummer 51250/17,99 €) anschaffen. Es enthält je eine kalt- sowie warmweiße Einfach- und Doppel-LED, Diffusionsfolie, sieben Dekorbögen mit Türen, Tapeten, Gardinen sowie viele Gestaltungselemente. Außerdem liegen dem Set acht Gebäude-Innenräume unterschiedlicher Größe bei. Jeder Raum ist dabei ein einzelnes Kunststoffteil, das wie ein Bastelbogen an den Ecken um 90 Grad abgeknickt und mittels der Klebelaschen verbunden wird. Die so erstellten „Kästen“ sollten noch mit Figuren und Möbeln ausgestaltet werden.

Wenn man erste Erfahrungen mit den Inneneinrichtungen gesammelt hat, können weitere passende LED nachgekauft werden. *MM*



Noch: Mit faltbaren Wohneinheiten und LED lassen sich Modellgebäude komplettieren

■ Brekina HO

Schwere Brocken von Ford

In Europa sind der Ford CLT 9000 (Artikelnummer 85850) und LTL 9000 (-77) von 1978 zwar echte Exoten, aber für Modellbahnanlagen

nach US-Vorbild ein Muss. Die beiden je 26,95 Euro kostenden Sattelzugmaschinen sind attraktiv lackiert und mit Chromteilen verziert. *MM*

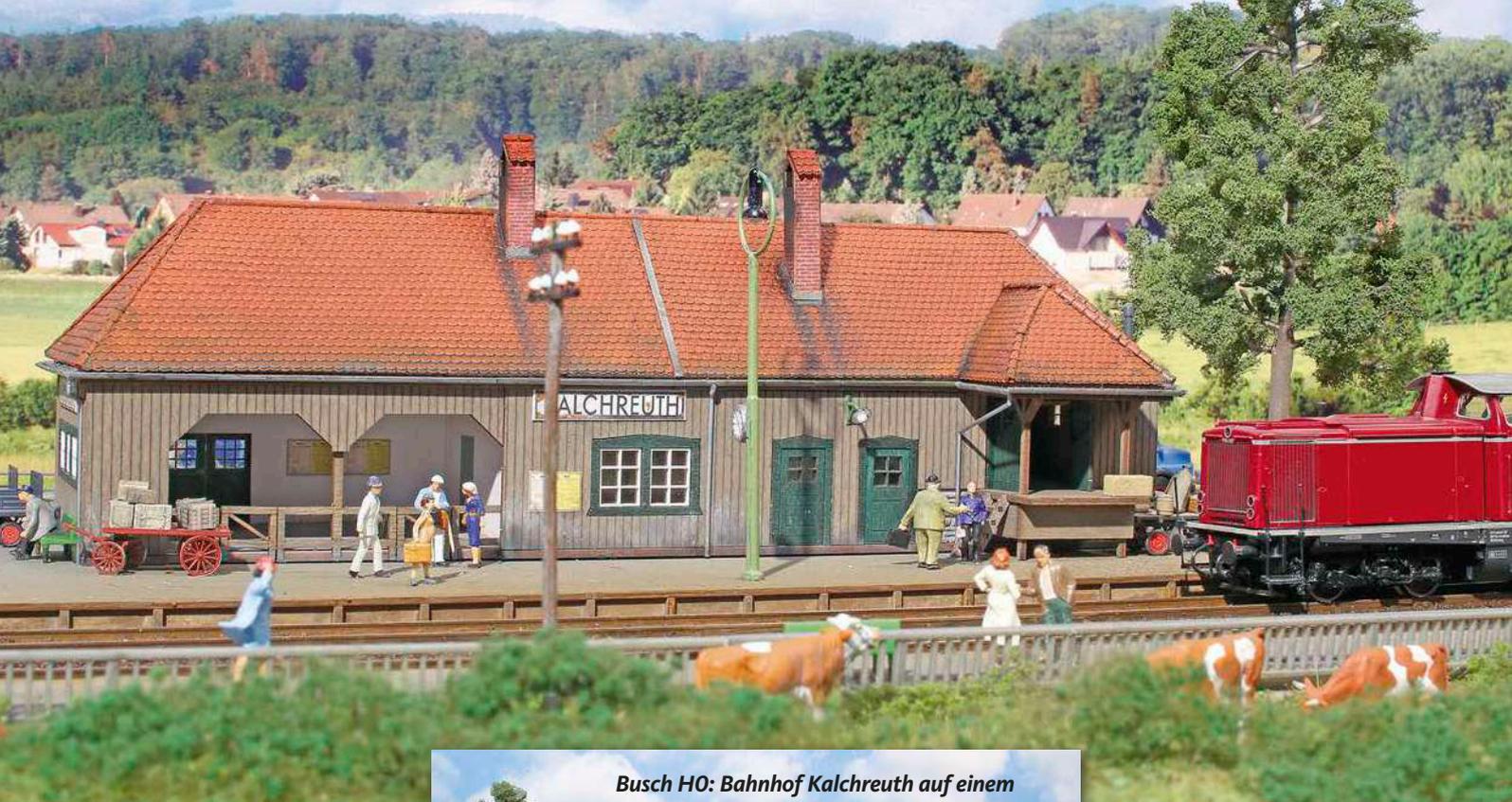
Brekina HO: Ford CLT 9000 und LTL 9000

MM (5)



■ Kleines Empfangsgebäude in H0 von Busch

Bahnhof Kalchreuth



Busch H0: Bahnhof Kalchreuth auf einem Diorama der Epochen III/IV, als beim Original noch zwei Gleise lagen Bruno Kaiser (2)



Als diesjährige Bahnneuerung hat man das Empfangsgebäude Kalchreuth (Artikelnummer 1953/99,99 €) ausgewählt. Das inzwischen unter Denkmalschutz stehende Vorbild an der eingleisigen Gräfbahn in Oberfranken wurde als sogenannter Materialmix-Bausatz herausgebracht. Das Modell besteht aus MDF-, Sperrholz-, Karton- und Kunststoffteilen, die mit dem Laser graviert bzw. ausgeschnitten wurden. Der gut gemachte Bausatz ist noch mit Kunststoff-Regenrinnen, -Fallrohren und -Firstziegeln ausgestattet. Weil alle Bauteile werkseitig schon koloriert wurden, verbleibt dem Modellbauer nur noch, eine leichte Patinierung mit Verwitterungsspuren vorzunehmen, was insbesondere bei den hellen, großflächigen Dachpartien zu empfehlen ist.

Die sechsseitige, farbige Bauanleitung zeigt alle Arbeitsschritte, die sich nicht von anderen Laser-cut-Gebäuden unterscheiden. Aufgrund der unterschiedlichen Materialien

sind jedoch verschiedene Klebstoffe beim Zusammenbau erforderlich, wobei die Fixierung der gummiartigen Biberschwanzziegel-Nachbildungen sich offenbar nur mit Haftklebern dauerhaft ausführen lässt. Nicht vergessen sollte man während der Montage der Innenwände, die beiliegende Papierkulisserie mit „Wandputz“ und aufgedruckten

4

Werkstoffe werden für diesen Gebäude-Bausatz verwendet



Der 1:87-Bausatz besteht aus verschiedenen Materialien

MM

Fahrplänen einzukleben. Etwas ungewöhnlich ist, dass man zuvor noch die markierten Fensteröffnungen ausschneiden muss. Die Abbildungen zeigen ein bereits patiniertes Modell, das obendrein mit einigen Ergänzungen wie Kamineinfassungen, weiteren Fallrohren und Lampen versehen wurde. Je nach optischem Erscheinungsbild lässt sich das Empfangsgebäude ab der Epoche I bis zur Jetztzeit einsetzen. BK



Peco TT: Weichen mit 466 bzw. 922,6 Millimetern Radius sowie ein Flexgleis

■ Peco/Weinert TT Neues Gleissystem

Von vielen Modellbahnern kaum wahrgenommen wurde bislang die Auslieferung des neu entwickelten TT-Gleissystems. Peco vertreibt dieses u. a. über Weinert, weshalb es für Modellbahner hierzulande leicht erhältlich ist. Die ab 23,70 Euro kostenden Weichen (Artikelnummern SL-U1291/-2/-5/-6) werden mit verschiedenen Abzweiggraden, Herzstückwinkeln von 11,25 Grad und ohne Antrieb ausgeliefert. Verpackt sind sie in einer flachen Kartontasche, auf der außen eine Tüte mit drei Isolier- und vier normalen Schienen-



verbindern aufgeklebt ist. Die Stellschwelle rastet jeweils in der Endlage ein, ist aber nicht federnd gelagert. Ein „Aufschneiden“ beim Befahren ist daher nicht möglich. Als Schienen nutzt man Code-55-Profile (1,4 Millimeter Schienenhöhe), an denen die Kleiseisen nur im Außenbereich über den Schienenfuß hervorstehen. Außerdem sind ein 914 Millimeter langes Flexgleis (-00/7,95 €) und eine Kreuzung (-94/21,95 €) mit Holzschwellennachbildung lieferbar. MM

Außerdem...

... bietet **Auhagen 20 Bierfässer** (Artikelnummer 41684/9,50 €) als HO-Ladegut oder für die Ausstattung von Biergärten an



Auhagen HO: Bierfässer Werk

... findet man bei **Modellbahn Union** 60 Milliliter des von **Ammo** hergestellten Laser-cut-Klebstoffs (A10000/6,99 €), der transparent auftröcknet



Modellbahn Union: Ammo-Laser-cut-Klebstoff MM (4)

... sind Kleinwagen wie der **DKW Junior** für Epoche-III-Anlagen unverzichtbar. Aktuell ist in 1:87 von **Wiking** die De-Luxe-Ausführung (12102) erhältlich



Wiking HO: DKW Junior de Luxe

... ist in N von **Noch** das sechsköpfige Bahnpersonal-Set (35200/12,99 €) perfekt für Arbeitsszenen an und auf Dampflok ausgelegt

... fertigt **Miniaturbeton Rocco Meyer** z. B. eine doppelseitige Sitzbank für den Bahnsteig (01-042-041/9,50 €) oder einen Zierbrunnen (-3-041/11 €) aus Polymerbeton in 2

... wird von **K&B Modellbau** ein unlackierter Zweibege-Feuerwehr-Lkw (9928/13,95 €) in N produziert

**Sie haben exzellente Produkte.
Sie bieten den perfekten Service.
Setzen Sie Ihre Firma in Szene!**

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



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



• LANDSCHAFTSBAUMATERIALIEN VON N BIS 0
• GRASFASERN
• REALISTISCHE GRASMATTEN
• NATÜRLICHES BUSCHWERK
• ACKERFLÄCHEN
• LASERGESCHNITTENE BAUSÄTZE
www.model-scene.com



N 1:160

HN6562 - DB AG, 3-tlg. Set Selbstentladewagen der Bauart Fals164, braune Farbgebung, Ep. V

HN6563 - DR, 3-tlg. Set Selbstentladewagen der Bauart Fal-zz ohne Oberkasten, braune Farbgebung, Ep. IV

HN6565 - PKP Cargo, 3-tlg. Set Selbstentladewagen der Bauart Falls in blauer Farbgebung, Ep. VI



Weitere tolle Neuheiten finden Sie bei Ihrem Fachhändler oder auf de.arnoldmodel.com





Der Weg der Stammholzverarbeitung führt von der Laderampe mitten im Wald ...



■ Eine nordamerikanische Waldbahn mit besonderem Gleisoberbau

Ganz schön auf dem Holzweg

Die Yellow Pine Lumber Co. gab es tatsächlich. Sie gehörte im Ausgang des 19. Jahrhunderts zu den typischen Waldbahnen Nordamerikas, die gefällte Bäume abtransportierten. Doch hier gab es eine Besonderheit. Ein toll gestaltetes HOe-Diorama erläutert sie

Die Carolina Sandhills liegen zwischen den Bundesstaaten North und South Carolina. Der sandige Boden hat hier dichte Kiefernwälder entstehen lassen, was

schon früh eine wichtige Rolle für die Entwicklung dieser Gegend spielte. Neben den üblichen Holzprodukten wurde aus dem Kiefernholz auch Terpentin und vor allem Pech

gewonnen, das für die Seefahrt damals wichtig war. So entstanden in dieser Region unzählige Waldeisenbahnen, darunter auch sogenannte Tramroads. Diese einfachen Bahnen fuhrten auf hölzernen Schienen und oft mit Zugpferden, aber es gab auch solche mit Lokomotivbetrieb.

Dampflok auf hölzernem Gleis

Um 1894 herum entstand die Yellow Pine Lumber Co., deren Sägewerk am Ortsrand von Hoffman NC lag. Es war eine Waldbahn mit Gleisen von 30 Zoll Spurweite. Zum Einsatz kam hier der Shay-Loktyp c/n-433. Diese Bahn habe ich als Inspiration für meine Kleinanlage genutzt, um im Modell an diese frühen Waldeisenbahnen zu erinnern. Dargestellt ist der Beginn einer neuen Waldbahnstrecke in Anlehnung an ein historisches Vorbild um 1894. Das Sägewerk hat bereits seinen Betrieb aufgenommen, während sich die Tramroad noch im Aufbau befindet.



Überlieferte Vorbildaufnahme der US-Waldbahn Yellow Pine Lumber Co.

Slg. Marion County Historical Society

Die Gleistrasse führt entlang eines Wasserbehälters, wo Lucky Luke gerade pausiert





... zum Sägewerk, wo die Stämme zu Balken und Brettern geschnitten werden

Die kleine Shay-Lokomotive c/n 433 „Gopher“ bringt Baumstämme von der aktuellen Ladestelle am Waldrand zum Sägewerk und schafft zeitweise auch das Baumaterial für die Streckenerweiterung auf Güterwagen heran.

Lokmodelle mit Fernsteuerung

Da auch im Modell die Gleise komplett aus Holz bestehen und herkömmliche Triebfahrzeugmodelle darauf nicht fahren können, wurden alle HOe-Loks für diese Anlage mit einer RC-Fernsteuerung des Systems Deltang und einem eingebauten Lipo-Akku ausgerüstet. Das Schaustück sollte von Anfang an nur einen kleinen Ausschnitt der Wirklichkeit wiedergeben und wurde aus diesem Grund auf nur drei schmalen Brettchen mit ergänzter Hintergrundkulisse aufgebaut, die über Scharniere zusammenklappbar sind und in einer Holzschatulle staubgeschützt aufbewahrt werden. Durch die Konstruktion der Verbinder ist der Auf- und Abbau binnen weniger Sekunden erledigt. Während meiner letzten Ausstellung zur „Faszination Modellbau“ in Mannheim versetzte das so manchen Besucher ins Staunen... Gerd Ziller



Hinter dieser originellen Kleinanlage steckt der Ideengeber und Modellbauer Gerd Ziller, der die zusammengeklappten drei Teile auf ihrer Holzschatulle in den Händen hält *Tim Wieland*



Gesamtansicht der dreigeteilten Anlage, die nicht einmal einen Meter lang ist und deren Schwellen und Schienen vorbildgetreu aus Holz bestehen *PW (5)*

Anlagen-Steckbrief

Gesamtlänge	930 mm
Segmentgröße	310 mm x 75 mm x 60 mm
Nenngröße	HO _n 30 bzw. HO _e nach NEM
Gleise	Eigenbau aus Lindenholzleisten
Lokomotiven	Shay-Bausätze von Toma Model Works
Wagen	Umbauten aus Feldbahnloren von Roco
Sägewerk	Bausatz von Woodland Scenics
Bäume	Bausätze von Woodland Scenics und Echtholzstämmen
Geländegestaltung	Sand, Gräser und Streumaterialien



■ Interview mit den kreativen Köpfen des niederländischen Herstellers Artitec

Schwerpunktverlagerung auf das Marktgeschehen in Europa

Artitec gehört zu den führenden Modellbahnherstellern in den Niederlanden, hat sein Produktportfolio aber längst auf vielerlei Vertriebsziele in Europa ausgerichtet. Was steckt hinter dem Erfolg des Amsterdamer Teams und wie sehen dessen Zukunftspläne aus? Diederik Tomesen und Peter Jan Haas geben Auskunft darüber



Unsere Interviewpartner: links Diederik Tomesen mit der GeraMond-Ehrung 2023 und rechts Peter Jan Haas mit einer aktuellen Neuheit

Artitec zeigte in den zurückliegenden Jahren eine schwungvolle Entwicklung. Gestartet als Zubehörhersteller, kamen vor knapp 25 Jahren Fahrzeuge der Nenngröße H0 hinzu. Und seit geraumer Zeit werden mit hohem Tempo fein detaillierte und kunstvoll bemalte Figuren in verschiedenen Maßstäben herausgebracht. Hinter all dem Engagement steht neben dem Brüderpaar Tomesen auch ein schlagkräftiges Team, das wir besuchten.

eisenbahn magazin: Ende der 1990er-Jahre entwickelte sich Artitec von einem Zubehörhersteller zu einem Produzenten historischer Eisenbahn-Fahrzeugmodelle. Die gebotene Bandbreite ist enorm, der Erfolg bei der Kundschaft groß. Überrascht Sie das?

Artitec: Natürlich sind wir froh über die gewachsene Kundenakzeptanz. Doch der Markt ist ständig in Bewegung, deshalb ist es auch nicht vorhersehbar, welche Position wir in zehn oder zwanzig Jahren einnehmen werden und wie unsere Sortiment dann ausgerichtet sein wird.

em: Als Sie mit Ihrem Unternehmen an den Start gingen, war das schöne Modell von Doetinchem, der verschwundenen Stadt von 1940, bei Ihnen ausgestellt. Wo ist es geblieben?

Artitec: Dieses Stadtmodell wird schon seit geraumer Zeit im Stadtmuseum Doetinchem präsentiert, wo es Teil der ständigen Sammlung ist. Der Bau solcher Dioramen war ja die Ursprungsidee unseres Unternehmens, woraus schließlich der Gebäudebau im Maßstab 1:87 resultierte.

em: Die Zubehörmodelle von Artitec werden vorrangig aus Resin unter Vakuumbedingungen gegossen. Wo liegen die Vorteile dieses Produktionsprozesses?

Artitec: Der Vorteil von Resinvakuumguss ist vor allem, dass man keine teuren Spritzgussformen anfertigen muss, was mehr Variationen bei geringeren Auflagen ermöglicht. Der Detaillierungsgrad resultiert aus dem Zusammenspiel zwischen Resin und unserer präzisen Ausführung des Basismodells.

em: Die Bausätze für französische Dampfdepots erschienen letztes Jahr für viele überraschend. Wie war die Resonanz auf Brikettstapel und Bw-Personal und weshalb der Fokus auf Frankreich?

Artitec: Angesichts hoher Inflation und wirtschaftlicher Unsicherheit war 2023 recht spannend und trotz aller Widrigkeiten auch erfolgreich für uns. Das neue französische Programm rund

ums Dampfdepot entspricht dem steigenden Interesse aus Frankreich. Ergo muss man das Sortiment breit und abwechslungsreich gestalten. Bereits 2020 gab es ja den Traktor Renault 56, den Citroën Typ A und weitere französische Kraftfahrzeugmodelle. Aktuell nutzen wir unsere Produktionskapazität für neu entwickelte Gebäude im französischen Baustil. Zu diesem Engagement zählen auch unsere Messepräsenz letztes Jahr in Chambéry und unsere Teilnahme demnächst auf dem „Salon International de Modelisme et de la Miniature“ vom 27. bis 29. September in Orléans.

em: Stehen bei Ihnen auch andere Länder im Fokus – beispielsweise Dänemark, Italien, Norwegen oder Polen, für die es zwar genügend Fahrzeugmodelle, aber nur wenig Zubehör gibt?

Artitec: Es gibt etliche Länder, die unsere Aufmerksamkeit genießen, doch alle können wir nicht bedienen. Der Volvo LM 218 mit Schaufel und Palettengabel verkauft sich zum Beispiel in Schweden sehr gut, sodass weitere Modelle in dieser Richtung geplant sind. Polen wird auf alle Fälle einen neuen Schwerpunkt bilden – sowohl im Zubehör- als auch Fahrzeugbereich.

em: Apropos Fahrzeuge, weshalb hat sich Artitec in Sachen rollendes Material zurückgezogen?



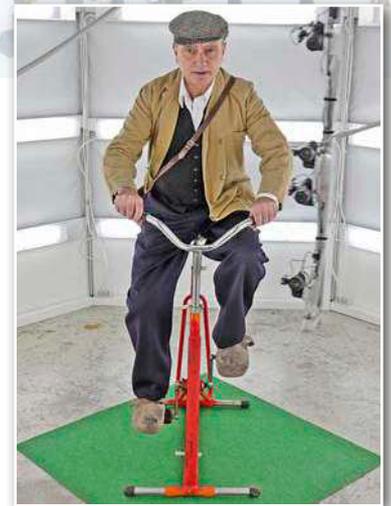
Die Lagerhäuser aus Resin gehören zu den bekanntesten Zubehörartikeln von Artitec, stehen für HO und N zur Verfügung und können sowohl bei maritimen Themen wie hier als auch für bahnbezogene Szenarien in Fabrikanschlüssen oder Güterbahnhöfen genutzt werden



Der Lokschuppen von Enschede wurde in der Gründungszeit von Artitec in einer Auflage von nur zehn Stück gefertigt; die Dampflok der NS-Reihe 3700/6300 brachte es auf eine weitaus höhere Stückzahl



Gebäudemodelle sind ein wichtiger Bestandteil des Artitec-Sortiments, allerdings sind die Vorlagen eher im BeNeLux-Raum angesiedelt



Auch Figuren gehören seit kurzer Zeit zum Repertoire von Artitec. Dafür wurde ein Atelier am Firmensitz eingerichtet, in dem verkleidete Statisten als Formvorlage 3D-gescannt werden Werk

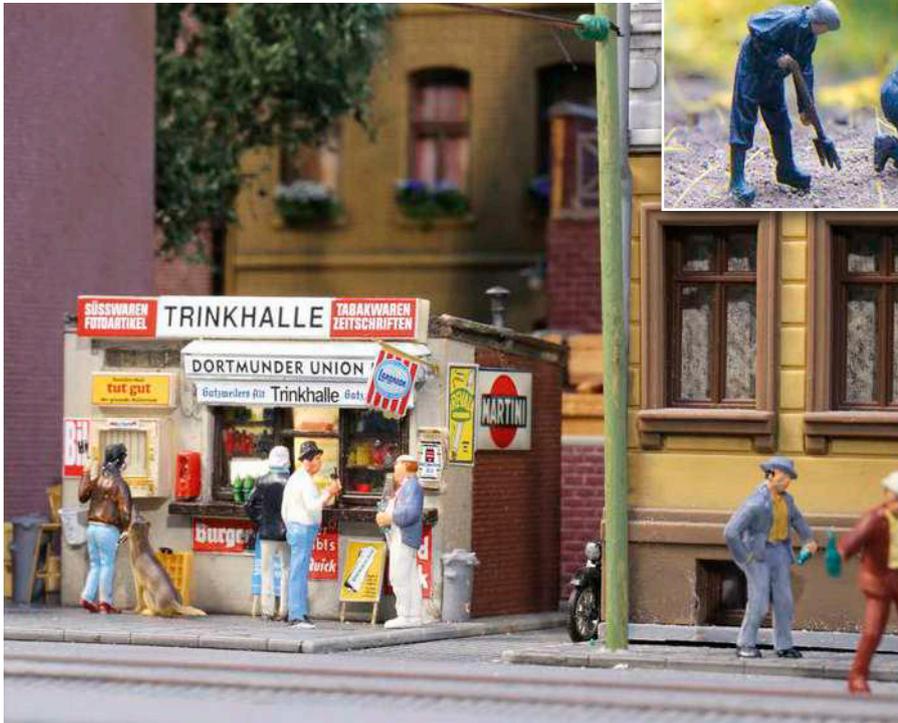


Diese Auswahl an Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen lässt schon vermuten, dass dieses Metier inzwischen ein wichtiges Standbein des Amsterdamer Zubehörherstellers ist

Stark gewachsen ist das Sortiment an HO-Güterwagentypen nach Vorbildern von NS, DB und DR. Hergestellt werden diese schon seit einigen Jahren in Vietnam Guus Ferée (7)



Zubehör-Neuheiten



Im Rahmen seiner Frühjahrsneuheiten stieg Artitec auch mit Figuren der Nenngröße Z ein. Aktuell ausgeliefert werden Maurer (Artikelnummer 5220001) und Feldbauern (-3), die als bemalte Resin-Miniaturen erscheinen und mit feinen Ätzteilen vervollständigt sind; jedes Set kostet 9,90 Euro Trainini

Die im Vorjahr angekündigte Trinkhalle ist kürzlich als HO-Bausatz erschienen (10461/24,90 €). Das gut gelungene Gebäude orientiert sich mit authentischer Werbung zwar an einem typischen Vorbild des Ruhrgebiets, kann aber als Kiosk auch für viele andere Anlagenthemen eingesetzt werden Bruno Kaiser

Werden die kultigen HO-Dampfloks der NS-Reihen 3700 oder 6300 jemals wiederkehren?

Artitec: In puncto Schienenfahrzeuge haben wir über viele Jahre hinweg mit chinesischen Partnern kooperiert. Aktuell lauern dort jedoch allerhand Geschäftsrisiken. Insofern scheuen wir derzeit komplexe Fahrzeugprojekte, die sich meist über mehrere Jahre hinziehen. Einige unserer Güterwagen werden seit geraumer Zeit in Vietnam gefertigt, da wir in Ho-Chi-Minh-Stadt genügend qualifizierte Mitarbeiter gefunden haben, die zuverlässig für uns produzieren.

em: Damit verbunden sind lange, zeitraubende und teure Transportwege per Schiffscontainer. Oder kommt ein Teil der Fracht mit Flugzeugen an?

Artitec: In der gesamten Produktionskette ist der Transport ein relativ geringer Kostenfaktor. Die Lieferung erfolgt fast immer per Containerschiff. Die politischen Probleme im Roten Meer verlängern aktuell manche Route um elf Tage über das Kap der Guten Hoffnung. Aber ein globaler Markt verlangt nun einmal Akzeptanz und Kompromissbereitschaft.

em: Artitec hat 2023 seine Neuheiten über die Monate gestreut verkündet. Werden wir das dieses Jahr erneut erleben?

Artitec: Früher haben wir uns aufgrund der Nürnberger Spielwarenmesse auf das erste Quartal des Jahres konzentriert. Da dieser Messeplatz an Bedeutung verloren hat, entwickeln wir neue Produktideen nun übers Jahr hinweg. Das führt dann dazu, dass wir schon Mitte des Jahres unangekündigte Neuheiten produziert haben, die wir schließlich als sofort lieferbare

Herbstneuheiten offerieren. Das birgt zwei Vorteile: Kunden müssen nicht lange auf die neuen Modelle warten, und sie werfen über zwölf Monate hinweg ein Auge auf uns, um nichts Neues zu verpassen.

em: Neu sind auch Ihre Miniaturfiguren. Wer denkt sich diese kleinen Personen aus, und wie lange dauert es, bis aus einer Idee eine Figur in den verschiedenen Maßstäben wird?

Artitec: Art und Posen der Figuren werden von unseren Produktentwicklern erdacht, wobei wir möglichst in Geschichten denken und diese dann figürlich umsetzen. Zwischen einer Idee und einem ersten gezeichneten Muster vergeht nicht viel Zeit. Das „Abformen“ geschieht in der Regel sehr organisch in unserem Studio mit kostümierten Mitarbeitern, die im 3D-Verfahren gescannt werden. Aktuell konzentrieren wir uns auf die Epochen III und IV, doch sind auch schon Figuren der Epochen II und I angedacht.

» Figuren in weiteren Maßstäben und Kraftfahrzeugmodelle in N sind künftige Projekte

em: Wird es in naher Zukunft auch Figuren in anderen Nenngrößen geben?

Artitec: Auch andere Maßstäbe sind in der Planung, etwa O und 1. Doch um in weitere Nenngrößen einzusteigen, braucht man eine gewisse Masse. Mit nur wenigen Produkten zu beginnen, ergibt keinen Sinn. Man muss schon ein breites

Sortiment im wahrsten Sinne des Wortes auf die Beine stellen – und das braucht eine gewisse Vorlaufzeit.

em: Ein weiteres Artitec-Standbein sind Kraftfahrzeugmodelle, die inzwischen ein hohes Qualitätsniveau erreicht haben. Ist das Ende des Machbaren in Sicht oder wird es bald auch Autos mit beweglichen Türen geben?

Artitec: Bewegliche Türen oder Motorhauben sind wahrscheinlich ein Schritt zu weit. Wir sehen aber den Trend, Licht an bzw. in Autos einzubauen. Doch wir sind kein Elektronikunternehmen und werden das nicht weiter verfolgen. Vorstellen könnten wir uns allerdings, in einige Autos Fahrerfiguren einzusetzen. Konzentrieren möchten wir uns lieber auf die Detailtreue bei den Karosserien. Und eine neue Herausforderung sehen wir in einer größeren Palette an Lkw und Pkw des Maßstabs 1:160.

em: Wie ist trotz anhaltend leichter Rezession in Europa Ihr wirtschaftsstrategischer Ausblick für die nächsten Monate?

Artitec: Natürlich haben wir die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen immer im Blick. Doch grundsätzlich gilt: Optimistisch nach vorn schauen! Dazu gehört es, weitere Nischen zu suchen und nicht alles auf eine Karte zu setzen. So stehen ja beispielsweise noch unsere Fokker-Flugzeugmodelle aus, deren Entwicklung sich leider verzögert hat. Auf diese und viele weitere noch nicht bekannte Neuheiten können sich unsere Fans freuen, wenn sie unseren Stand auf den nächsten Publikumsmessen besuchen.

Das Gespräch führte Guus Ferré

EINSTEIGER-ANGEBOT

© Otto Humbach

Werden Sie zum **SPEZIAL**isten



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

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

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

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

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

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

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

Hier geht's
direkt zum Abo



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

■ Trennungstechnik namens LUISA von Uhlenbrock

Isoliergerät für Digital-Anwendungen



Ein wichtiger Anwendungsfall für LUISA von Uhlenbrock ist die galvanische Trennung. So lassen sich auch die MARCO-Module an anderen Digitalzentralen wie dieser YD7001 von YaMoRC betreiben, ohne dass es zu Schäden an den Zentralen kommt

Der Bottroper Hersteller gehört zu den deutschen Pionieren in Sachen Digitaltechnik und hat neben viel Erfahrung auch ein entsprechend großes Produktportfolio. Wir haben uns das neue Uhlenbrock-Gerät LUISA angeschaut und klären auf, was es ist und was es kann

Wer sich mit digitaler Modellbahn beschäftigt, dem begegnet in irgendeiner Form sicherlich irgendwann das LocoNet. Dieses Modellbahn-Bus-System existiert schon lange und hat sich in den zurückliegenden Jahren enorm verbreitet. Teilweise wird LocoNet auch als L-Net, L-Bus oder Loknetz bezeichnet. Erfinder des LocoNet ist der amerikanische Hersteller Digitrax. Mit Auslieferung der ersten IntelliBox Ende der 1990er-Jahre durch Uhlenbrock verbreitete sich LocoNet auch in Europa. Dazu beigetragen hat entscheidend, dass der ständig wachsende Modellbahnverein FREMO bei seinen Modultreffen LocoNet einsetzt. Die inzwischen rund 2.500 Mitglieder nutzen das LocoNet natürlich auch zu Hause. Neben Uhlenbrock brachten inzwischen zahlreiche andere Hersteller Produkte, die LocoNet unterstützen, so zum Beispiel ESU, Roco, Tams oder YaMoRC.

So funktioniert das LocoNet

LocoNet lässt sich als Modellbahn-Bussystem recht universell einsetzen. Neben dem vor allem im FREMO verbreiteten Anschluss der FRED-Handregler zum Befehligeln von Triebfahrzeugen lassen sich auch alle Elemente einer Anlagensteuerung anschließen – etwa Rück- und Gleisbelegmelder, Booster oder Servo- und Schaltdecoder. Technisch ist LocoNet ein Eindrahtbus, der im Ruhemodus eine Spannung von zwölf Volt aufweist. Zur Datenübertragung wird entsprechend der gesendeten Bits die Spannung jeweils für eine Bitlänge nominell auf null Volt reduziert. Gesendete Nachrichten können von allen angeschlossenen Geräten gleichzeitig gelesen und interpretiert

werden. Grundsätzlich dürfen alle angeschlossenen Geräte jederzeit senden. Das sendende Gerät muss zunächst prüfen, ob kein anderes gerade sendet. Ist das der Fall, muss gewartet werden, bis das LocoNet unbelegt ist. Einige Regeln sorgen dafür, dass die Nachrichten trotzdem ankommen, auch wenn mal zwei Bus-Teilnehmer gleichzeitig anfangen zu senden. Außerdem gibt es für einen LocoNet-Master, der üblicherweise auch gleichzeitig die DCC-Zentrale ist, eine Vorrangregel.

LocoNet benötigt nur relativ einfache Hardware. Grundsätzlich reichen ein Transistor und ein paar Widerstände aus. Das macht die Sache relativ kostengünstig und trug deshalb zur großen Verbreitung bei. Neben der Unterstützung durch die etablierten Hersteller finden sich im Internet zahlreiche Bastelprojekte rings um das LocoNet. Auch bei der beliebten und einfach zu bedienenden Mikrocontrollerplattform Arduino findet sich eine LocoNet-Programmibibliothek mit einigen Beispielen.

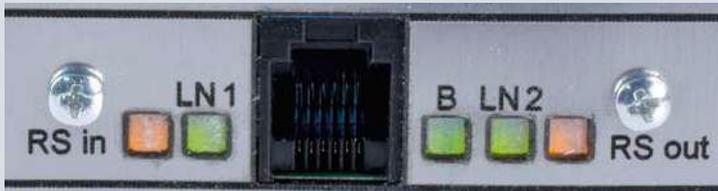


Die LocoNet-Buchse auf der linken Seite ist der Eingang bei dieser Platine. Liegt dort ein LocoNet-B an, wird auf der rechten Seite ein LocoNet-B ausgegeben. Die Buchse vorn und die beiden hinteren stellen ein LocoNet-T im galvanisch getrennten LocoNet bereit. Alle drei Buchsen lassen sich zusammen mit bis zu 500 Milliampere belasten

Die LED links von der Buchse zeigen den Status des LocoNets am Eingang von LUISA an. Die orangefarbene LED signalisiert, dass hier ein LocoNet-B anliegt. Die grüne LED flackert, wenn auf dem LocoNet Daten übertragen werden. Die LED auf der rechten Seite unter „B“ zeigt die Belastung der drei LocoNet-T-Buchsen an, wobei Grün für geringe Belastung steht. Auch hier zeigt die orangefarbene LED an, dass auf der Ausgangsseite ein LocoNet-B bereitsteht. Die grüne LED unter der LN2-Beschriftung flackert ebenfalls, wenn Daten im LocoNet übertragen werden



LUISA wird mit einer Frontblende und dem zugehörigen Befestigungsmaterial zum Einbau am Anlagenrand geliefert. Hier finden sich eine LocoNet-T-Buchse zum Anschluss eines Handreglers und einige Status-LED, die Auskunft über den Zustand des LocoNets geben



Im LocoNet-Kabel befinden sich insgesamt sechs Adern. Bei LocoNet-B wird eine Kopie des Gleissignals als RailSync mitgeführt, um Booster mit den erforderlichen Eingangsdaten zu versorgen

Heiko Herholz (6)



Im LocoNet-Kabel finden sich insgesamt sechs Adern. Die beiden mittleren sind das eigentliche LocoNet. Diese werden von jeweils einem Draht mit einer Masseleitung flankiert. Die beiden Drähte außen können unterschiedlich genutzt werden. Als LocoNet-T liegt hier eine Gleichspannung an, die zur Stromversorgung von LocoNet-Handreglern, Stellpulten und ähnlichen Dingen dienen kann. Als LocoNet-B sind auf diesen beiden äußeren Adern leistungsarme Kopien des Gleissignals zu finden, die auch als RailSync bezeichnet werden. Genutzt wird das zum Anschluss von Boostern.

Grundsätzlich lassen sich an LocoNet-B auch Handregler und andere Geräte betreiben. In diesen Geräten integrierte Gleichrichter erzeugen dabei aus dem RailSync-Signal die erforderliche Versorgungsspannung. Der Vorteil dieser Nutzung ist, dass nur ein LocoNet-Kabel verlegt werden muss und daran sowohl Handregler als auch Booster angeschlossen werden können.

Diese Version wird beispielsweise im FREMO genutzt. Zur Verstärkung des RailSync-Signals werden im FREMO RailSync-Booster eingesetzt. Diese bestehen aus einem handelsüblichen DCC-Booster und einer nachgeschalteten Elektronik mit dem Namen RSCLD, die den Strom im Kabel so begrenzt, dass das Kabel nicht durchbrennen kann. Der Name RSCLD steht für RailSync Current Limiting Device. Bei Heimaufbauten werden meistens nur wenige Booster in relativ kurzer Distanz zur Zentrale verwendet.

Daher ist es unproblematisch, diese über ein direktes Kabel mit LocoNet-B zu verbinden.

Probleme mit der Masse

Beim Anschluss von einigen Uhlenbrock-Gleisbelegmeldern und den MARCo-Modulen an den L-Bus-Anschluss von anderen Zentralen wie zum Beispiel der mc² von Tams oder der schwarzen Z21 von Roco gibt es ein anderes Problem: Uhlenbrock verfolgte bisher das Konzept einer Modellbahnmasse und baute die Endstufen in Boostern und Zentralen entsprechend auf. Dieses Konzept passt leider nicht zu den Endstufen in Boostern und Zentralen anderer Hersteller. Durch die fehlende galvanische Trennung in Uhlenbrock-Belgmeldern und MARCo-Modulen können die Endstufen von Boostern und Zentralen anderer Hersteller beschädigt werden. Lediglich bei ESU muss man nicht aufpassen: Hier wurde im LNet-converter eine galvanische Trennung eingebaut.

LUISA-LocoNet, Isolator, Stromversorgung und Anzeige

Das neue Uhlenbrock-Gerät LUISA zur LocoNet-Entkopplung ist ein universelles Hilfsmittel und bietet sich für die Lösung einiger Probleme an. Die wichtigste Eigenschaft ist, dass LUISA am LocoNet-B-Ausgang eine galvanisch getrennte Version des LocoNet bereitstellt. Setzt man LUISA zwischen Digitalzentrale und Uhlenbrock-Gleisbelegmelder oder MARCo ein, ist der Einsatz dieser Module auch an der schwarzen Z21, der mc² und

der YD7001 von YaMoRC möglich. Der LocoNet-B-Ausgang wirkt grundsätzlich wie ein RSCLD mit nur einem Ausgang. Mit den 50 Milliampere, die hier möglich sind, lässt sich ein kleiner Ast eines FREMO-Arrangements versorgen. Durchaus wichtiger und für Heimwerker weitaus spannender ist, dass der LocoNet-B-Ausgang überwacht wird. Bei einem Problem, wie zum Beispiel einem Kurzschluss auf dem LocoNet, ist nur dieser Ausgang betroffen. Das restliche LocoNet ist weiterhin aktiv. So kann man mit mehreren LUISA-Geräten ein LocoNet aufbauen, das in mehrere Zweige getrennt ist, die bei Problemen nur einzeln ausfallen. Das LocoNet wird so insgesamt stabiler.

Obendrein ist LUISA auch eine LocoNet-T-Stromeinspeisung. An mehreren Buchsen steht direkt am Gerät ein LocoNet-T zur Verfügung, das auch mehrere stromhungrige LocoNet-Geräte wie IB-Control II gleichzeitig versorgen kann. LUISA kann zwar auch als Verteilerplatine unter der Anlage eingesetzt werden, doch bietet es sich eher an, es zusammen mit dem in der Schachtel enthaltenen Frontpanel am Anlagenrand zu platzieren. Hier befindet sich dann auf der Vorderseite eine verstärkte LocoNet-T-Buchse zum direkten Anschluss von Handreglern. Flankiert wird die Buchse von mehreren Leuchtdioden, die den Status des LocoNet und des RailSyncs sowohl auf der Eingangs- als auch der Ausgangsseite anzeigen. So hat man alles direkt im Blick und kann eventuelle Fehler schneller finden. Heiko Herholz

Zuwachs für die Schmidtstraße aus dem HO-Sortiment von Auhagen

Neue Häuser braucht die Stadt!

Das neue Hotel „Schwan“ von Auhagen fügt sich eindrucksvoll in die Schmidtstraße auf der HO-Anlage ein. Die Beleuchtungsoptionen in den Häusern und auf der Straße sorgen für stimmungsvolle Momente während der Blauen Stunde



Ende vergangenen Jahres hat Auhagen zwei neue Gebäude zur Erweiterung seiner HO-Linie „Schmidtstraße“ ausgeliefert. Als Ergänzung sind inzwischen Leuchtreklamen und ein Antrieb für eine Karusselltür erschienen. Wir haben das Hotel „Schwan“ zusammengebaut und um die technischen Zusatzeinrichtungen ergänzt

Nach der vor einigen Jahren erfolgten Spritzgussformen-Übernahme der sogenannten Schmidt-Häuser, aus denen die Straßenbezeichnung entstanden ist, hat Auhagen das Stadthaus-Programm kontinuierlich erweitert. Hierzu gehören auch die beiden neuen Gebäude mit den Hausnummern 39 und 41, die gegenüber den ursprünglichen rheinischen Dreifensterhäusern im Volumen deutlich größer sind, aber auch eine modernisierte Fassadengestaltung zeigen. Hinzugekommen sind technische Ergänzungen wie Leuchtreklame und Drehtürantrieb, die zugekauft werden können. Für den Zusammenbau der Leuchtreklame sind Kenntnisse beim Löten und im Umgang mit elektronischen Bauelementen erforderlich. Außerdem können die Zusatzeinrichtungen nur im Zuge der Bausatzmontage erfolgen; ein nachträglicher Einbau ist nicht möglich. Nicht zuletzt wegen der hier noch vorgesehenen Inneneinrichtung mit Wänden, Decken und Möblierung peppt das neue Hotelgebäude die bisherige Schmidtstraße aufgrund der abweichenden Bauform und des größeren Grundrisses deutlich auf.

Grundkonstruktion des Hotels

Vor dem Zusammenbau des HO-Hotels (Artikelnummer 11471/64,90 €) möchten wir kurz auf

die Konstruktion des Modells eingehen: Das Gebäude ist deutlich breiter und auch tiefer als die Ursprungshäuser der Schmidtstraße aus der Wuppertaler Produktionsphase. Zudem weist es an der Straßenseite einen breiten Erker mit Schmuckgiebel und an der Rückseite einen Vorbau für die Toiletten auf der halben Etage mit Zugang aus dem Treppenhaus auf. Die Eindeckung ist als stattliches Mansardendach ausgebildet.

Im Gebäudeinneren sorgt eine Zwischenwand für die Abschottung des Erdgeschosses, das neben zwei von außen durch große Schaufenster einsehbaren Räumen auch noch den Eingangsbereich mit einer Karusselltür aufweist. Obendrein beinhaltet der Grundbausatz Möbel für die Ausstattung der aus dickerem Papier bestehenden Inneneinrichtung, die Aufnahmen für den motorischen Türantrieb sowie die Installationsmöglichkeit eines Lichtkastens für die Leuchtreklame. Motor und Lichtreklame gehören allerdings nicht zum Bausatzumfang, sondern müssen zugekauft werden.

Problemlose Bausatzmontage

Die Gebäudemontage bereitet aufgrund der gewohnt perfekten Teilepassgenauigkeit keine

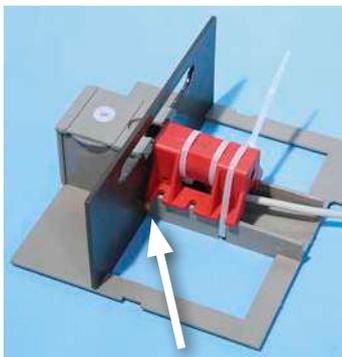


Bausatzinhalt der Auhagen-Packung 11471

Probleme. Soll außer der Türbetätigung und der Leuchtreklame zusätzlich eine Hausbeleuchtung eingebaut werden, sind geringe Änderungen an der Fassade und später am Regenrinnenaufsatz vorzunehmen. Insbesondere Letzterer muss im Bereich des Giebels ohnehin von der durchlaufenden Rinne befreit werden. Wer zudem das Rinnenquadrat entgegen der Bauanleitung erst nach dem Einbau des Giebels vornimmt, muss auch das Verbindungsstück im Giebelbereich heraustrennen.

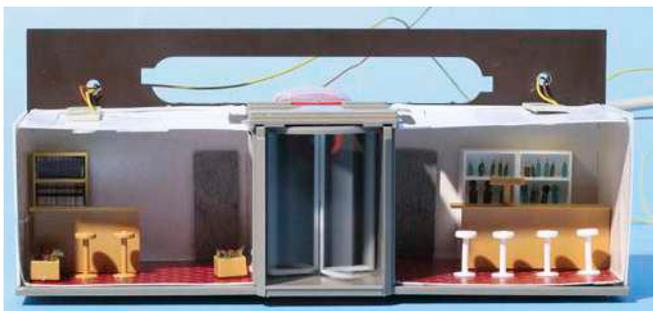
Die Fassaden sind vorn und hinten so gestaltet, dass sie auch ohne Giebel und Vorbau verwendet werden können. Das führt an der Straßenseite zu einem nur knappen Abstand der Giebel Fenster zu den dahinterliegenden Mauerteilen. Es ist empfehlenswert, eben diese Mauerverbindungen zu entfernen, um Platz hinter den Giebel Fenstern zu gewinnen. Diese Maßnahme

Drehtürantrieb

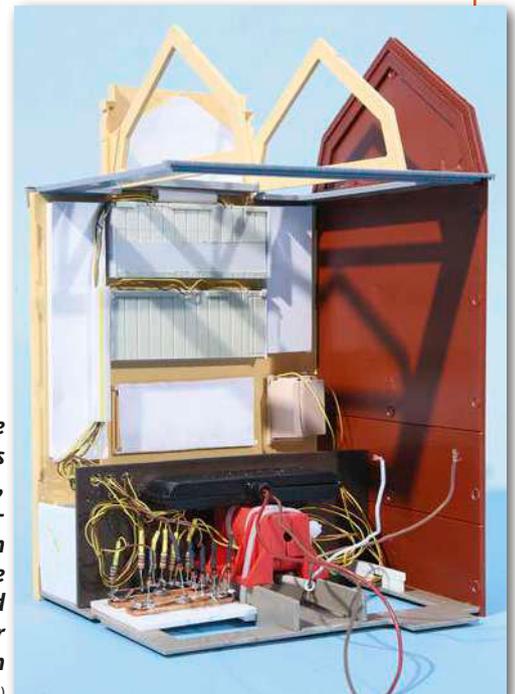


Zur Türbetätigung ist der Motor von Auhagen bereits an der Zwischenwand montiert. Das Vorderteil muss mittels einer untergeschobenen Stecknadel angehoben werden, damit der Reibradantrieb die Drehscheibe der Tür erfasst

Neben der Drehtür beinhaltet der Bausatz auch Mobiliar für Rezeption und Bar als Innenrichtung im Erdgeschoss. In beiden Räumen wurde eine flache SMD-LED von Viessmann zur effektvollen Ausleuchtung eingebaut



Der noch offene Korpus des Hotels zeigt den Aufwand, den die Elektroinstallation erfordert. Doch die sich drehende Karusselltür und Licht in einigen der Hotelräume machen das wett Bruno Kaiser (5)





Auch im Tageslicht macht das Auhagen-Hotel in der Schmidstraße mit der Hausnummer 39 etwas her!

Leuchtreklame



Die Leuchtreklame muss aus neun LED, Widerständen und Schutzdiode auf einer Platine zusammengesetzt werden

Zur Versorgung der Leuchtreklame mit maximal fünf Volt Gleichspannung liegt ein einfacher USB-Stecker bei



So effektiv zeigt sich die Leuchtdiodenkette im Zusammenspiel mit dem Werbeschriftzug für den Hoteleingang



ist dann zwingend notwendig, wenn hier zusätzliche Raum- bzw. Etagenbeleuchtungen eingebaut werden sollen. All das ist natürlich nicht nötig, wenn das Hotel ohne jegliche Zusatzeinrichtungen errichtet wird.

Türmechanik und Leuchtreklame

Passend zum Gebäudebausatz bieten die Marienberger einen Motorantrieb für die Karusselltür (58200/31,50 €) sowie ein Leuchtreklameschild „Hotel Schwan“ (58101/38,90 €) an. Der Motor wird als komplette Baugruppe einschließlich Anschlusskabel mit einfachem USB-Stecker geliefert. Er muss im Gebäudeinneren auf eine hier bereits vorhandene Basis aufgesteckt und mit einem Kabelbinder fixiert werden. Der Antrieb erfolgt über ein mit Gummireifen versehenes Schnurlaufrad, das von unten auf eine oberhalb der Tür montierte Scheibe greift. Um für eine ausreichende Haftung des Reibradantriebs auf dieses Element zu sorgen, ist eine leichte Höhenkorrektur des Motors mittels

einer vorn untergeschobenen Stecknadel erforderlich – eine recht wirkungsvolle Maßnahme.

Die Installation der Leuchtreklame erfordert deutlich mehr Arbeitsaufwand, weil diese als Bausatz geliefert wird. Der Bastler muss neun Leuchtdioden samt Widerständen und einer Schutzdiode auf eine mitgelieferte Platine löten, wobei auf die

korrekte Polung der LED zu achten ist, denn bei einer Verwechslung leuchten die Dioden nicht! Weil diese Leuchtmittel in einen flachen, zweiteiligen Lichtkasten einzubauen sind, ist deren Lageanordnung exakt einzuhalten – andernfalls lässt sich der Kasten nicht ordnungsgemäß schließen und auch nicht im Gebäude montieren. Beim Löten sollte ein zu langes Einwirken der heißen LötKolbenspitze vermieden werden, weil dadurch Bauteile und Platine beschädigt werden könnten. Auch für diese Beleuchtung ist ein USB-Stecker und damit ein Anschlusswert von maximal fünf Volt Gleichspannung vorgesehen.

Licht im Gebäudeinneren

Ein mit den vorgenannten Accessoires ausgestattetes Haus macht schon etwas her. Allerdings sorgt die deutlich in Erscheinung tretende Leuchtreklame dafür, dass das Erdgeschoss mit seinen hübschen Einrichtungen vollends in der Dunkelheit abtaucht, was nicht hinnehmbar ist. Die beiden mit Rezeption und Bar ausgestatteten Räume lassen sich mit je

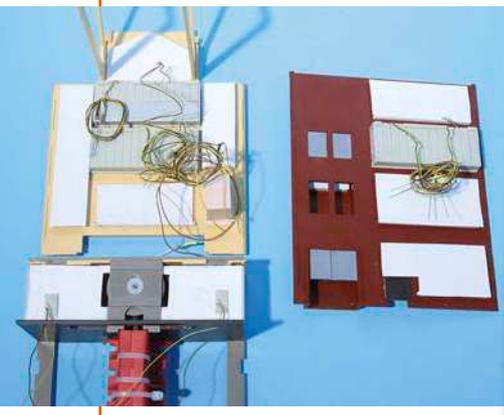
Hotelgebäudemodelle anderer Zubehöranbieter (Auswahl)

Nenngröße	Hersteller	Artikelnummer	Bezeichnung
H0	Faller	130458	Hotel mit Gourmetrestaurant
H0	Faller	130927	Eckhaus Hotel Sonne
H0	Joswood	21069	Hotel Zur Krone
H0	kibri	38827	Hotel Bären
H0	Noch	66407	Romantik-Hotel Schönblick
H0	Vollmer	43772	Grand Hotel
H0/TT	Auhagen	12271	Hotel Thüringer Hof
H0/TT	Auhagen	12348	Hotel Bürgerhaus
N	Noch	63407	Romantik-Hotel Schönblick
N	Vollmer	47652	Romantik-Hotel
Z	kibri	36405	Hotel Zum weißen Ross

Lichteffekte



Für die Beleuchtung der Räume bieten sich Raum- und Etagenbeleuchtungsteile von Viessmann an, die hier teils schon eingebaut sind



Auf der Hinterhausseite führt eine Bahntrasse entlang, was manchen Hotelgast sicherlich stören wird
Bruno Kaiser (9)

einer flachen SMD-LED ausleuchten, die es beispielsweise bei Faller oder Viessmann gibt. Die Leuchtmittel werden dazu in die Raumdecken eingelassen. Diese Installation muss allerdings ausgeführt werden, bevor der darüber liegende Lichtkasten für die Leuchtreklame eingebaut wird, weil er danach nicht mehr erreichbar ist. Obendrein machen sich einzelne Fenster oder gar eine Etage mit Beleuchtung recht gut. Hierfür empfehlen sich Lichtkästen und Etagenbeleuchtungsbauteile von Viessmann (6045/23,50 €). Wie in den Bildern ersichtlich ist, lassen sich mit diesen Elementen auch gleich mehrere Fenster illuminieren. Gegebenenfalls ist hier sogar eine Inneneinrichtung durch eine passende Kulisse statt angebrachter Gardinen empfehlenswert.

Elektronisches Feintuning

Der Einbau der diversen elektrischen Einrichtungen beinhaltet eine Vielzahl von Anschlussleitungen, die zudem mit unterschiedlichen Spannungen belegt sind. Sie besitzen zum größten Teil bereits verlötete Anschlüsse mit Dioden und Vorwiderständen. Um hier keinen chaotischen Kabelverhau zu fabrizieren, sollte von vornherein Ord-

nung geschaffen werden. Das geschieht durch Verlegen von Kabelkanälen, für die beispielsweise Trinkhalme benutzt wurden. Damit lassen sich die Anschlussslitzen sauber bündeln und zu einer Verteilerplatte auf dem Boden des Gebäudes führen. Dort vereinigen sich dann alle mit Vorwiderständen versehenen Raumbeleuchtungslitzen sowie

» Beim Auhagen-Hotel für die Schmidtstraße bietet es sich an, das Innere mit Lichteffekten zu versehen

deren Pendant mit Schutzdioden auf diversen Lötleisten. Separat werden die Anschlüsse für die Leuchtreklame und den Türantrieb auf Lötösen gezogen. Von da aus führen die Anschlussdrähte an die unterschiedlichen Spannungsquellen.

Auhagen hat für den Türantrieb und die Beleuchtung der Hotelreklame fünf Volt Gleichspannung vorgesehen und dazu einfache USB-Stecker beigelegt. Wer genügend USB-Anschlüsse an seiner Anlage oder seinem Diorama besitzt, ist

damit schnell fertig. Die meisten Modellbahner haben jedoch nur einen gewöhnlichen Zubehör-Trafo zur Verfügung wie etwa jenen von Faller (180641/99 €), der fünf bis zwölf Volt Gleichspannung abgibt. In diesem Fall müssen die USB-Stecker lediglich gegen Anschlussdrähte getauscht werden. Wer hingegen die üblichen zwölf Volt Gleich- oder 16 Volt Wechselspannung zur Verfügung hat, kann die erforderliche Spannungsreduzierung durch zusätzliche Vorwiderstände erzielen. Wie uns vom Elektronikexperten Gerhard Peter ausgerechnet wurde, erfordert ein Zwölf-Volt-Gleichspannungsanschluss einen Vorwiderstand von 56 Ohm in der Versorgungsleitung, der allerdings mit einem Watt belastbar sein muss. Bei Anschluss von Wechselspannung muss zusätzlich ein Gleichrichter zwischengeschaltet werden.

Im Fazit betrachtet ist das neue Auhagen-Hotelgebäude für die Schmidtstraße kein Projekt für Modellbauanfänger. Trotz des hohen Montageaufwands beschert es ein attraktives Arrangement, das aufgrund der Beleuchtungsoptionen für eine besondere Stimmung auf der Modellbahnanlage sorgt.
Bruno Kaiser

■ Bastel-Empfehlungen von Lesern für Leser

Wertvolle Tipps aus der Modellbahn-Praxis

Mit wenigen Handgriffen kann man Modelle optimieren oder gar selbst nachbauen, preiswerte Elektronikteile für die Modellbahn nutzen oder wertvolle Sammlerstücke schützen. Wir geben die entsprechenden Basteltipps

Verraten auch Sie Ihre Basteltipps!

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

Sie Ihr Material mit dem Betreff „Tipps & Kniffe“ per E-Mail bitte an redaktion@eisenbahn-magazin.de oder per Post an die Münchner Redaktionsadresse.

Neue Modelleinlagen

Kampf gegen den Schaum des Grauens

Die Lackierung wertvoller Modelle kann durch nicht alterungsbeständige Schaumstoffeinlagen unwiederbringlich zerstört werden. Das Material löst sich in Brösel auf und kann sich im Endstadium mit der Lackierung der Modelle verbinden. Der häufig verwendete hellgraue Schaum zeigt als erstes Warnzeichen bräunliche oder grünliche Verfärbungen und den Verlust der Elastizität. Wird der Schaum durch Berührung komprimiert, so verbleiben Druckstellen oder er bricht. Der Umkarton und die Beipackzettel sind in der Regel nicht betroffen.

Die Lösung ist, eine geeignete neue Schaumstoffeinlage anzufertigen, bei der die untere Schicht vollflächig den Kartonboden bedeckt. Auf dieser liegt das Modell auf. Die zweite Schicht hat eine ausgestanzte Kontur für das

jeweilige Modell und hindert dieses am Verutschen in der Verpackung. Eine weitere Lage liegt unter dem Kartondeckel. Für die zweite Schicht mit der Modellkontur empfiehlt sich für HO eine Stärke von 40 Millimetern, damit das Modell nicht oben herausragt.

Meine Recherchen führten mich zu sogenanntem Rasterschaum. Die vorgestanzten Raster sind durch die Flexibilität des Schaumes von oben auf den ersten Blick nicht zu erkennen. Der Zuschnitt wird jedoch erheblich vereinfacht, da nur die Stege getrennt werden müssen. Für unsere Zwecke sollte ein feines Raster gewählt werden, beispielsweise 12,5 Millimeter. Durch die Klebeschicht auf der Unterseite bleiben an der Klinge Klebstoffrückstände haften. Diese müssen vor jedem Schnitt entfernt werden.

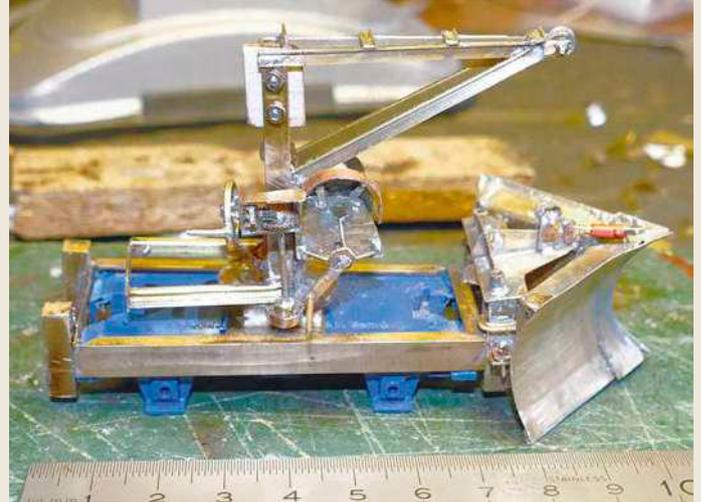
Begonnen wird mit dem Zuschnitt der ersten und dritten Schicht aus normalen Schaumstoffplatten. Die Schnitte müssen von innen nach außen zur Kante geführt werden. Schneidet man von der Kante aus, gibt der Schaumstoff nach, und der Schnitt wird an der Ecke unsauber. Als Nächstes wird das Mittelteil mit der Modellkontur erstellt. Diese lässt sich auf der Rückseite des Rasterschaums spiegelverkehrt mit einem wasserfesten Stift auf die Schutzfolie der Klebeschicht übertragen. Dabei sollten auch Eingriffsöffnungen zum Entnehmen des Modells bedacht werden. Wenn der Ausschnitt passt, kann die Schutzfolie abgezogen und alles verklebt werden. *Alexander Busch*



Anhand der Rasterung wird die Kontur der Modelle angezeichnet und der Schaumstoff entsprechend ausgeschnitten *Alexander Busch (2)*

Fahrzeugbau

Schneepflug mit Kran



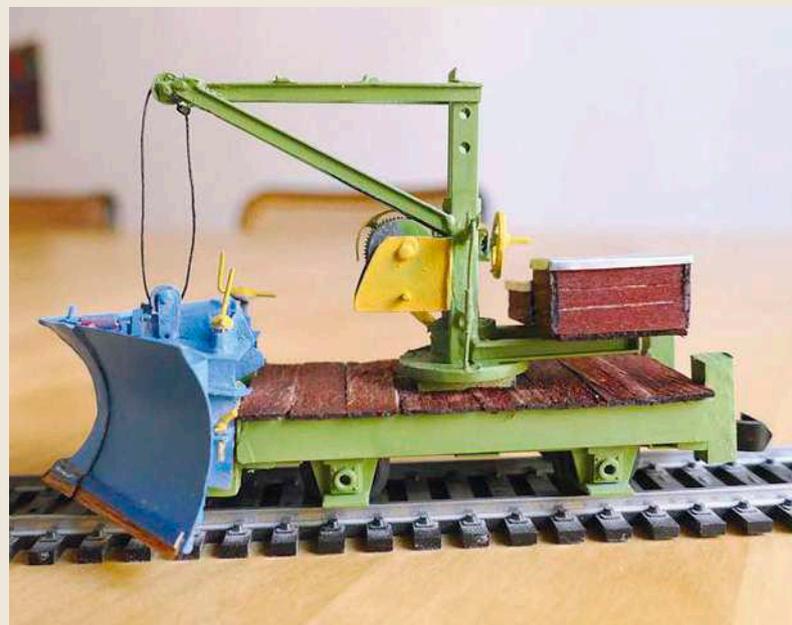
Original und Oe-Modell eines schmalspurigen Schneepfluges, der einen Kranaufbau zum Umsetzen des Pfluges besitzt

Urban Niehues (3)

Bei mehreren Besuchen der Rheinregulierungsbahn in Lustenau ist mir immer wieder deren Schneepflug aufgefallen. Bei meinem Faible für Schneepflüge aller Art entstand der Wunsch, auch einen solchen Typ in meiner Sammlung zu haben. Ich konnte vor Ort zahlreiche Fotos machen, sogar von der Aufarbeitung in der Werkstatt, und die Maße aufnehmen. Mit diesen Unterlagen plante ich den Nachbau, allerdings nicht im exakten Maßstab, sondern nur „typähnlich“. Und da ich auch einige Fleischmann-Modelle der Marke MagicTrain besitze, entschloss ich mich für die Nenngröße Oe. Als Basis und damit Bezugsgröße diente das Fahrgestell einer Kipplore, nach deren Proportion ich Kran und Schneepflug plante.

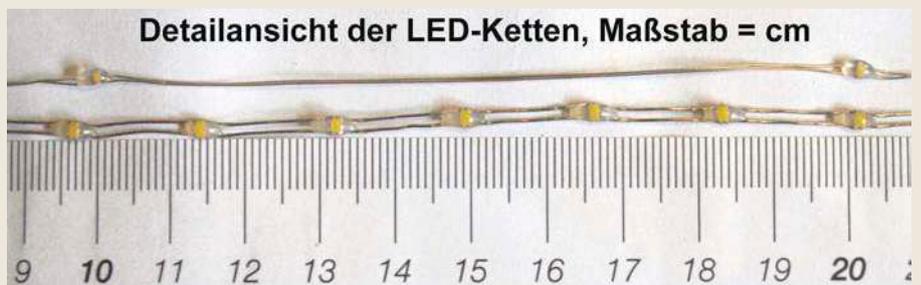
Als Baumaterial beschaffte ich Messingbleche und -profile sowie Echtholz und Zahnräder aus der Bastelkiste. Nach Möglichkeit wurde gelötet, in Einzelfällen auch geklebt. Da es beim Bau keine festgelegten Maße gab, musste ich hin und wieder Bauteile korrigieren, um die Proportionen einzuhalten. Zum Schluss erfolgte eine Airbrush-Lackierung. So gelang ein Modell, das die Möglichkeit des Vorbildes nachbildet, mittels des Krans den Schneepflug umzusetzen sowie die Höhe des Pflugs einzustellen, da auch die Gewindespindeln funktionieren. Zusammen mit der Diesellok von MagicTrain ergibt es eine fast vorbildentsprechende Zugkomposition.

Urban Niehues



LED-Lichterketten: Beleuchtung aus dem Baumarkt

Auf der Suche nach einer Lichterkette stieß ich auf einige interessante Baumarkt-Produkte, die meines Erachtens gut für Modellbahnzwecke geeignet sind. Es handelt sich um aus Mini-Leuchtdioden bestehende Lichterketten, die mit dünnem Kupferlackdraht verbunden sind. Die LED sind parallelgeschaltet, sodass man sie einzeln oder in der Kette verwenden kann. Die erste Beleuchtung besteht aus 15 Ketten, jeweils bestückt mit 20 LED im Abstand von zehn Zentimetern, also in Summe 300 LED. Die zweite Kette ist interessant für die Beleuchtung von HO-Personenwagen. Hierbei handelt es sich um eine 350 Zentimeter lange Kette, die alle 17,5 Millimeter eine Mini-LED enthält,



Detailansicht der LED-Ketten, Maßstab = cm

LED-Lichterkette mit unterschiedlichen Rastermaßen

Hans Albertsen

insgesamt also 200 LED. Der LED-Abstand entspricht in etwa der Abteilgröße, sodass diese ideal als Wagenbeleuchtung nutzbar ist. Die elektrischen Daten der warmweiß bis weiß leuchtenden LED: Span-

nung je nach Helligkeit 2,5 bis 2,8 Volt, Strombedarf je LED 0,8 bis 1,2 Milliampère. Der Preis ist moderat: Ich habe pro Einheit einschließlich Netzteil weniger als 20 Euro ausgegeben.

Hans Albertsen

■ Test der HO-Behelfsgepäckwagen von Brawa, Märklin und Roco

Alles andere als eine *HO-Notlösung*



Die vierachsigen Gepäckwagen der Gattung MPw 4yge sind ein echtes Kind der frühen Nachkriegsjahre. Zur Behebung des großen Mangels an in Fernschnellzügen einsetzbaren Gepäckwagen ließ die DB sie aus zwei Wagenkästen zweiachsiger Behelfspersonenwagen der Gattung MCi 43 zusammenbauen. Wir haben uns die vergleichbaren HO-Modelle von Brawa, Märklin und Roco genauer angeschaut

Verlegenheitslösungen können sich sehr lange halten. Im Falle der hier vorgestellten Behelfspackwagen trifft das allemal zu: Die letzten MPw 4ge-Exemplare waren noch bis zum Ende der Epoche IV im Betrieb. Grundlage des zu Beginn der 1950er-Jahre initiierten Umbaus bildeten etwa 600 zweiachsige Behelfspersonenwagen der Gattung MCi 43. Im Rahmen eines DB-Umbauprogramms entstanden aus ihnen 294 Fahrzeuge für den Gepäck- und Expressgutverkehr sowie den Pkw-Transport. Um sie auch in Fernschnellzügen einsetzen zu können, wurden die Wagen für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zugelassen. Mit dem Aufkommen von Neubautypen wanderten sie ab den späten 1950er-Jahren in untergeordnete Reisezugdienste ab.

Auf einer Modellbahnanlage, die in den Epochen III und IV im Bereich der alten Bundesrepublik angesiedelt ist, können die Behelfspackwagen der verschiedenen Bauformen jeden Reisezug beleben. Auch ein aus mehreren dieser Fahrzeuge gebildeter Expressgut-Ganzzug gehörte damals zum alltäglichen Bild und stellt eine Bereicherung dar. Zwischenzeitlich mit Plattenwänden und in Gummiprofilen gefassten Fenstern modernisiert,

überdauerten einige von ihnen beim Vorbild auch noch das Jahr 1989. In verschiedenen Umläufen kamen sie damit sogar noch auf dem Gebiet der (D)DR im Expressgutverkehr zum Einsatz. Somit erweitern sich ihr Modelleinsatzgebiet sowie die Kombinationsmöglichkeiten sogar noch bis in die frühe Epoche V hinein. Heutzutage sind aus dieser Wagengeneration nur noch die ebenfalls aus zwei MCi entstandenen Einheitshilfs-

gerätewagen in modernisierter Form bundesweit im Einsatz.

Drei Testkandidaten

Das weitaus älteste Modell im Testreigen kommt in diesem Falle von Roco. Als Röwa-Konstruktion von 1972 liegt sein Ursprung sogar noch vor der erstmaligen Vorstellung im Roco-Katalog von 1976. In seiner Produktionszeit von über 50 Jahren wurde es sowohl als Wagen mit offenen stirnseitigen Übergängen (Epoche-III-Bezeichnung der ersten Serie MPw 4ie-50) als auch als MPw 4yge-57 mit geschlossenen Übergängen und Gummiwülsten mit Beschriftungen für die Epochen III und IV produziert. Zusätzlich war auch die Hilfsgerätewagen-Version für beide Epochen erhältlich. Dabei unterzog Roco den Wagen einer steten Modellpflege. Der Gepäckwagen mit Gummiwülsten wurde zu-

Fakten zu den HO-Modellen

Hersteller	Brawa	Märklin	Roco
Artikelnummer	46250/-55*	43491	74415/-010**
Bahngesellschaft/Epoche	DB/III	DB/IV***	DB/IV
Eigenmasse	111 g	135 g	157 g
Preis (UVP)****	95,90 €	57,90 €	39,90 €

* modernere Wagenversion mit Plattenwänden; ** Personenzugset „Freilassung 1“ mit MDyge²⁸⁶ bzw. MPw 4yge-57; *** Wagen nur in modernisierter Form mit Plattenwänden lieferbar; **** gemäß letztem Katalogeintrag

letzt im Neuheitenprospekt 2018 als Epoche-IV-Einzelmodell unter der Artikelnummer 74415 angekündigt. Im Neuheitenprospekt 2023 findet man einen Epoche-IV-MDyge⁹⁸⁶ als Bestandteil des dreiteiligen Personenzugsets 1 „Freilassing“ (74010).

Als jüngsten Testkandidaten brachte Brawa 2016 seine neu konstruierten HO-Gepäckwagen-Modelle als MPw 4yg-57 mit einfachen „Tunnelübergängen“ sowie mit geschlossenen Übergängen und Gummiwülsten heraus. Lieferbar waren sowohl Einzelwagen (46250) als auch ein Zweiwagen-Set der Epoche III (-2). Im darauffolgenden Jahr erschien neben einem Epoche-IV-Wagen mit „Tunnel“ auch die modernisierte Form mit Plattenwänden, gummi-gefassten Fenstern und Gummiwulst-Übergängen als Neuheit (-5). 2018 kamen weitere Bedruckungsvarianten hinzu. 2023 folgten schließlich eine Epoche-III-Ausführung (46264) mit Bretterwänden als Bedruckungsvariante sowie eine späte Epoche-IV-Version mit Plattenwänden und orientroten DB-Signets (-6). Im Neuheitenprospekt 2024 ist die Epoche-III-Ausführung nur mit „Tunnel“ ohne Gummiwülste als MPw 4ie „113 845 Kassel“ (46273) sowie ein Plattenwandwagen in einer weiteren Epoche-IV-Variante (-65) avisiert.

Bei Märklin ist hingegen ausschließlich die modernisierte Gepäckwagen-Version mit Plattenwänden erhältlich. Sie tauchte erstmalig 2014 in einem MHI-Eilzugwagenset im Betriebszustand um 1975 auf (43990). Das gleiche Set gab es ein Jahr später auch bei Trix (23499). Seitdem war der Wagen nur in wenigen weiteren Bedruckungsvarianten im Handel erhältlich. Für Eurotrain-Händler wurde 2015 als Sondermodell eine späte Epoche-IV-Version aufgelegt (43991) – erkennbar am seit 1987 beim Vorbild verwendeten orientroten „DB-Keks“ – als Arztwagen für Lazarettzüge. Als Herbstneuheit 2016 folgte ein MDyge⁹⁸⁶ mit eingebauter Innenbeleuchtung und umfangreichen Soundfunktionen (-2).

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Brawa – Der chromoxidgrün lackierte Wagenkasten des Behelfspackwagens besteht aus

Kunststoffspritzguss. Entsprechend der Epoche III verfügt sein Aufbau über eine Längsverbreiterung. Der Grundkorpus besteht aus den Seiten- und Stirnwänden sowie dem tiefschwarz lackierten Wagenboden; an den Stirnwänden sind die Übergangstunnel mit oder ohne Gummiwülste angebracht.

Durch den Kunstgriff mit an den Tunneln angespritzten senkrechten Stirnwandprofilen ist die Klipsverbindung zum Gehäuse so gut wie nicht erkennbar. Ebenfalls daran befestigt sind die vorbildlich grün eingefärbten Spritzgussteile der Bühnengeländer. Bei den Fenstereinsätzen wurden die auch beim Vorbild von außen kaum sichtbaren senkrechten Fensterschutzgitter nicht eingraviert, dafür wurde aber das Toilettenfenster von innen vorbildgerecht weiß lackiert. Damit man gegebenenfalls eine Beleuchtungsplatine montieren kann, ist das Dach auf den Wagenkasten aufgeklipst. Die Inneneinrichtung

det. Die Puffer sind vorbildgemäß oben und unten abgeflachte Kunststoff-Steckteile. Beide Bühnen und das Toilettenabflussrohr werden bei Brawa ebenfalls als Steckteile ausgebildet, aber mit Sekundenkleber befestigt. Die Schwanenhals-Drehgestelle entsprechen in ihrer genieteten Bauform mit Gleitachslagern und Vierfach-Blattfederung dem Epoche-III-Vorbild der schweren Ausführung BA 180. Die Radsätze mit einer Spitzenweite von 23 Millimetern lagern – wie bei Brawa üblich – in mit eingepressten Vertiefungen versehenen Achslagerblechen, die sich hinter den Kunststofflagern befinden. Als Zurüstteile liegen die der Optik halber unbedingt zu montierenden Elektroleitungen, Bremschlauch- und Kupplungsattrappen bei.

Märklin – Im Gegensatz zu den beiden anderen Testmodellen bildet der Kunststoffspritzguss-Aufbau der Göppinger die modernisierte Version des Behelfs-

lediglich als Relief vorhanden. Die beim Vorbild gummi-gefassten Fenster wurden als Fenstereinsatz mit schwarz lackierter Umrandung nachgebildet und sitzen vorbildgemäß plan und fast spaltenfrei in den Seitenwänden. Wie bei allen anderen Modellen ist das lackierte Dach durch Rastnasen mit dem Wagengehäuse verbunden. Eine Inneneinrichtung ist andeutungsweise vorhanden, allerdings liegt der Fußboden nur wenig unterhalb der Fensterunterkante; darunter verbergen sich anstatt einer dünnen Metallplatte zwei als Block ausgebildete Gewichte.

Das ebenfalls aus Kunststoffspritzguss bestehende Untergestell gibt bei seitlicher Ansicht die Vorbildkonstruktion wieder. Beim Blick unter den Wagen offenbart sich allerdings eine gegenüber den anderen Kandidaten recht spartanische Wiedergabe des Vorbilds. Auf dem glatten Wagenunterboden ohne



Die größten Unterschiede zeigen die Behelfspackwagenmodelle an ihren Stirnseiten mit den verschiedenen Übergängen und Gummiwülsten

Dirk Rohde/Oliver Strüber (2)

wurde ebenfalls dem Vorbild entsprechend umgesetzt. Freistehende Griffstangen aus lackiertem, dünnem Draht vervollständigen den Wagenaufbau. Das ebenfalls aufgeklipste Untergestell mit seinem angespritzten Sprengwerk und Batteriekasten sowie den freistehenden Bauteilen der Hildebrand-Knorr Hik-GP-Bremsanlage gibt die Vorbildkonstruktion authentisch wieder. Es besteht bis auf die Verbindungsstangen zwischen den Bremsumstellern aus leicht elastischem und damit bruchfestem ABS-Kunststoff. An den Pufferträgern wurden auch die Konsolen für die Aufspannplatten nachgebil-

det. Die Puffer sind vorbildgemäß oben und unten abgeflachte Kunststoff-Steckteile. Beide Bühnen und das Toilettenabflussrohr werden bei Brawa ebenfalls als Steckteile ausgebildet, aber mit Sekundenkleber befestigt. Die Schwanenhals-Drehgestelle entsprechen in ihrer genieteten Bauform mit Gleitachslagern und Vierfach-Blattfederung dem Epoche-III-Vorbild der schweren Ausführung BA 180. Die Radsätze mit einer Spitzenweite von 23 Millimetern lagern – wie bei Brawa üblich – in mit eingepressten Vertiefungen versehenen Achslagerblechen, die sich hinter den Kunststofflagern befinden. Als Zurüstteile liegen die der Optik halber unbedingt zu montierenden Elektroleitungen, Bremschlauch- und Kupplungsattrappen bei.

jede Andeutung der inneren Profilkonstruktion des Untergestells ist die Bremsanlage einfach mit angespritzt worden. Dem Batteriekasten fehlt jegliches Volumen, er ist nur als Silhouette dargestellt. Systembedingt (und noch der damaligen Philosophie des Herstellers entsprechend) kommt der Wagen deutlich hochbeiniger als seine beiden Konkurrenten daher. Die nur halbstufige Nachbildung der unteren Bühnenauftritte ist optisch wenig zielführend, auch wenn sie dem kleinsten zu befahrenden Märklin-Gleisradius geschuldet ist und die Kurzkupplungen deswegen bis unter die Puffer ausschlagen müssen.

Fakten zum Vorbild

Notlösungen mit langem Bestand

Hinter der Zuglok 50 2404 des P 2414 – aufgenommen am 5. Juni 1963 auf der Ruhr-Sieg-Strecke bei Pasel – ist ein Gepäckwagen der Behelfsbauart mit Tunnelübergängen eingereicht Carl Bellingrodt/Slg. Brinker



Da bei der DB in den frühen 1950er-Jahren vierachsige Gepäckwagen rar waren, entschloss man sich, aus 600 im Zweiten Weltkrieg gebauten zweiachsigen Behelfspersonenwagen der Gattung MCi 43 Wagen für den Gepäck- und Expressgutverkehr aufzubauen

Aus den Spenderwagen entstanden in einer ersten Serie 100 Fahrzeuge, bei deren Bau folgende Waggonbaufirmen beteiligt waren: Eisenbahnbedarf AG in Siegen, Graaff in Elze, Hansa Waggonbau in Bremen sowie die Waggonfabrik in Rastatt. Später stellte auch das Ausbesserungswerk Siegen weitere Wagen her. Diese erhielten zunächst die Gattungsbezeichnung MPw 4i(e)-50 mit den Nummern 113 701 bis 944.

Nach dem Umbau von 24 Wagen in geschlossene Autotransportwagen wurden die noch verbliebenen 220 Fahrzeuge ab 1966 zu MDie⁹⁶ mit Nummern von 50 80 92-11 432-6 bis 605-7. Sie bewährten sich zwar im Betrieb, zeigten jedoch Nachteile wie fehlende geschlossene Stirnübergänge zu den Nachbarwagen oder

nicht vorhandene Einrichtungen zur Fixierung des Ladeguts im Gepäckraum. Die DB reihte diese während der laufenden Produktion weiterentwickelten 50 Wagen als MPw 4yg(e)-57 mit Nummern von 113 945 bis 994 ein. Ab 1966 bezeichnete man sie als MDyg⁹⁶, und sie wurden im Nummernkreis 50 80 92-11 300-2 ff. eingereiht. In der ersten Hälfte der 1980er-Jahre blieb der Bestand mit etwa 300 Wagen konstant. Danach musterte man sie planmäßig aus, sodass 1993 die letzten – seit 1992 als MD⁹⁶ bezeichnet – aus dem Wagenpark der Bundesbahn ausschieden und somit kein Exemplar zur DB AG gelangte. Einige Wagen blieben allerdings bei Eisenbahnmuseen und Museumseisenbahnen erhalten.

Aus zwei mach einen

Der Einfachheit halber wurde bei allen Wagen die Untergestellkonstruktion von den Spender-Behelfspersonenwagen übernommen, die zweiachsigen Laufwerke entfernt und angepasst. So fügte man zur Befestigung der Drehgestelle zwei neue Hauptquerträger ein und verstärkte die Außenlangträger durch Sprengwerke. An beiden Stirnseiten sind zudem Übergangsbühnen mit Trittstufen sowie ein Bühnengeländer angefügt worden. Erst als offene Bühnen

ausgeführt, wurden später einfache tunnelartige Überdachungen aus Blech mit seitlichen Drehtüren angebaut. Bei den MPw 4yg(e)-57 befestigte man daran später die Gummiwülste. Zusätzlich wurden die Wagen auch mit beweglichen Übergangsblechen nachgerüstet. Als Stoßeinrichtung erhielten alle Fahrzeuge Hülsenpuffer mit Ringfedern. Drehgestelle amerikanischer Bauart in genieteter Bauform mit Schwanenhalsträgern und Gleitachslagern der preußischen Bauart A 02 aus Länderbahn-Reisezugwagen dienten als Laufwerk. Abgebremst wurden die Wagen durch eine Druckluftbremse der Bauart Hildebrand-Knorr mit GP-Lastwechsel (Hik-GP).

Die Wagenkästen bestanden aus einem Kastengerippe aus gewalzten Stahlprofilen mit zusätzlich in den Seitenwänden als Versteifung eingefügten Diagonalstreben. Von innen wurde dann das Stahlgerippe mit waagerechten Holzbrettern verkleidet. Die Dachkonstruktion bespannte man zunächst mit imprägniertem Segeltuch, was später durch Blechdächer ersetzt wurde. Zum Be- und Entladen verfügte der Laderaum auf beiden Seiten über jeweils zwei manuell bedienbare, doppelte Drehfalttüren. Außerdem sorgten nicht zu öffnende, in Holz-

rahmen gefasste sowie von innen vergitterte Seitenfenster für ausreichend Tageslicht im mit einem Holzfußboden ausgestatteten Innenraum. Dieser wurde fast komplett als Laderaum genutzt. Gepäckablagen und bewegliche Gittertrennwände dienten zum Verstauen des Ladeguts. Zusätzlich war außerdem eine Blechwanne zur Aufnahme von Fischkörben installiert. An einem Wagenende befand sich das von der Toilette abgetrennte Dienstabteil für Zugführer und Ladeschaffner mit drei Sitz- sowie zwei Schreibgelegenheiten. Außerdem konnten in Regalen und Fächern Papiere sowie Utensilien abgelegt werden.

Für eine angenehme Temperierung der Räumlichkeiten sorgten Dampf- und elektrische Heizung. Die Belüftung der Innenräume übernahmen jalousieartige Öffnungen oberhalb der stirnseitigen Übergänge sowie gegebenenfalls die teilweise geöffneten Laderaumtüren. Die Stromversorgung für die Beleuchtung (Glühlampen bzw. Leuchtstoffröhren) wurde über an den Drehgestellen befestigte und über Flachriemen angetriebene Generatoren gewährleistet. Sie speisten außerdem über einen Gleichrichter



Mit einem weiteren der 24 in Autotransportwagen MDyge⁹⁸¹ umgebauten Behelfsgepäckwagen steht dieses Exemplar eingereicht in einen Güterzug in Hamburg-Wilhelmsburg in den 1970er-Jahren zur Abfahrt bereit

Benno Wiesmüller (2)

die an Außenlangträger und Wagenunterboden aufgehängten Batterien. Der Farbanstrich der Wagenkästen wurde zunächst flaschengrün (RAL-Ton 6007) ausgeführt. Ab ca. 1961 erhielten sie dann einen Anstrich in Chromoxidgrün (6020). Rahmen und Unterstell samt den Drehgestellen waren tiefschwarz (9005) lackiert. Die Dächer hatten zunächst einen weißaluminiumfarbenen Anstrich (9006), ab den 1970er-Jahren einen in Umbragrau (7022). Erwähnenswert ist, dass einige Wagen noch das orientrote DB-Emblem nach dem Farbkonzept von 1987 erhielten.

Spätere Umbauten

Bis Anfang der 1980er-Jahre wurden alle Wagen mit offenen Stirnübergängen (MDi⁹⁹⁶) mit Gummiwülsten versehen und in MDyge⁹⁸⁶ umgezeichnet. Alle nicht umgebauten Wagen mussten die DB bis Mitte des Jahrzehnts aus. Auch die MDyge⁹⁸⁶ wurden einer Modernisierung

unterzogen. Auffällig war dabei vor allem der Ersatz der Bretterverkleidung durch verdichtete Spanplatten. Außerdem bekamen die Wagen gummigefasste und innen vergitterte, feststehende Seitenfenster, wobei sich deren Anzahl verringerte. Zugführerabteil und Toilette erhielten Übersetz- bzw. Klappfenster. Die hölzernen Laderaum-Falttüren ersetzte man durch entsprechende aus Blech, wobei jedes Türelement mit einem gummigefassten Fenster versehen wurde. Außerdem wurden an den Stirnseiten feste elektrische Zugschlussleuchten eingebaut; die Drehgestelle erhielten zum Teil Rollenlager. Die Umbauten wurden allerdings nicht konsequent umgesetzt, sodass es auch Wagen mit altem Wagenkasten und neuen Türen und umgekehrt gab. Einige Fahrzeuge erhielten zudem eine Zulassung für 140 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Einheitshilfsgerätewagen

Bis Ende der 1950er-Jahre bestanden die Hilfsfahrzeuge bei der DB,

die bei Unfällen wie zum Beispiel Entgleisungen ausrückten und Werkzeug und Material mitführten, aus verschiedenen Altbauwagengattungen. Zur Vereinheitlichung entwickelte die DB zusammen mit dem BZA Minden einen Einheitshilfsgerätewagen. Wie bei den Hilfsgepäckwagen wurden als Basis zwei Wagenkästen des Behelfspersonenwagens MCI 43 verwendet, die man auf zwei vierachsige Schwanenhals-Drehgestelle setzte. So entstanden zwischen 1962 und 1966 insgesamt 100 Wagen. Schon ab 1969 ersetzte man vielfach die Bretterwände durch solche aus Hartfaserplatten und tauschte die Fallfenster gegen Fenster mit Gummidichtung aus. Seit der Epoche IV werden die Wagen unter der Bezeichnung EHG 388 geführt.

Der Großteil der sich bis heute im Einsatz befindlichen Wagen blieb bis auf die Änderung der Farbgebung – ursprünglich Chromoxidgrün RAL 6020 (Epochen III/IV), dann Goldgelb RAL 1004 (IV/V) und heute Verkehrsrot RAL 3020 (VI) – äußerlich nahezu unverändert. In Modell war die Ursprungsausführung des Einheitshilfsgerätewagens bei Roco letztendlich vor über einem Jahrzehnt erhältlich. Es stammte ebenfalls aus Röwa-Zeiten. Dabei entsprechen die Ausführung der Tritte sowie Größe und Anordnung der Rollläden nicht genau dem Original, da diese entgegen dem Vorbild gleich groß ausgeführt sind. Die modernisierte Bauform ist bei Pullman/ESU zu haben (siehe Folgekasten). DR



Ein Behelfspackwagen mit einer verschlissenen Dachdecke aus Segeltuch und Übergängen ohne Gummiwulst, während der Epoche IV als MDyge⁹⁸⁶ bezeichnet, steht im März 1971 in Hamburg-Altona auf dem Bereitstellungsleis

Die genieteten Schwanenhals-Drehgestelle mit ihrer vierfachen Blattfederung und Gleitachslagern entsprechen allerdings nicht einer modernisierten Ausführung – passend zum Wagenaufbau müssten sie über Rollenachslager verfügen. Die zu einem Steckteil zusammengefassten Tritte unter den Gepäckraumtüren sind an einem zurückspringenden Ausschnitt in den Außenlangträgern angebracht. Diese Art der Befestigung kann schon zum Konstruktionsdatum als nicht mehr zeitgemäß bewertet werden.

Roco – Das Erscheinungsbild eines DB-Hilfsgepäckwagens wurde äußerlich vorbildgerecht im Kunststoff-Spritzgussverfahren umgesetzt. Mit seinen an den Wagenkastenseitenwandenden fehlenden Verstärkungsprofilen gibt das Modell eine bauartfrühe Epoche-III/IV-Variante wieder. Trotz seiner über 50 Jahre zurückliegenden Konstruktion genügt es mit kleinen Abstrichen konstruktiv auch noch heutigen Ansprüchen. Der lackierte Wagenkasten besteht als Vertreter der klassischen Wagenaufbau-Bauweise nur aus Seiten- und Stirnwänden, in die das Unterstell mit dem Wagenboden einrastet.

Die Übergangstunnel sind – wie beim Brawa-Modell – als Steckteile ausgeführt, sie sitzen allerdings neben den Stirnprofilen auf. Das ist darauf zurückzuführen, dass bei Roco früher auch die Variante nur mit Bühnen im Angebot war. Aus demselben Grund ist auch das Bühnengeländer durchgängig ausgeführt. Die aufgesteckten Gummiwülste verdecken dabei die senkrechten Streben, und der obere Holm dient als Absperrkettenattrappe. Die beiden Bühnen samt Geländer sowie die beiliegenden und extra zu montierenden Tritte unter den Gepäckraum-Falttüren sind aus einem bruchsicheren und begrenzt elastischen Kunststoff gefertigt. An den Wagenecken sind freistehende Griffstangen und Schlusscheibenhalter angespritzt. Alle anderen Griffstangen wurden als Relief nachgebildet.

In die etwas zu tief sitzenden Fensereinsätze sind die senkrechten Schutzgitter eingraviert. Das Dach ist mit dem Wagenkasten durch



Das Brawa-Modell in der Variante mit den ursprünglichen Bretterwänden ist das beste Modell des Testfeldes, aber mit Abstand auch das teuerste

Brawa



Das Märklin-Modell als zweitbestes Modell dieses Vergleichs sticht natürlich aufgrund seiner vorbildgerechten Lazarett-Beschriftung optisch deutlich hervor

Märklin



Der aus Röwa-Formen stammende Roco-Vierachser schlägt sich in unserem Test überraschend bravourös und überzeugt zudem mit einem fairen Preis Dirk Rohde/Oliver Strüber (6)

ROCO

Rastnasen verbunden, auch um eine Nachrüstung mit einer Innenbeleuchtung zu ermöglichen. Eine Nachbildung der Inneneinrichtung ist ebenfalls vorhanden. Das Untergestell samt Wagenboden sowie die Bühnen und Drehgestelle sind aus tiefschwarz eingefärbtem, bruchsicherem Kunststoff gefertigt. Die beim Vorbild erst auf den zweiten Blick erkennbare Höhenverdickung der Außenlangträger zur Mitte hin wurde nicht nachgebildet. Die Hik-GP-Bremsenachbildung ist als ein einziges Ansteckteil inklusive der Verbindungsstangen zwischen den Bremsumstellern aus einem elastischeren Kunststoff gespritzt. Als Nachbildung der Schwanenhals-Drehgestelle aus genietetem Pressblech mit Gleitachslagern wurde die leichte Ausführung mit Dreifach-Federung (BA 170) gewählt. Als selbst zu montierende Zurüstteile liegen die Tritte unter den Gepäckraumtüren bei.

kann wegen seiner so gut wie gar nicht vorhandenen Maßabweichungen mit Fug und Recht als die maßstäblichste HO-Umsetzung des Vorbilds bezeichnet werden.

Aufgrund der hauseigenen spitzengelagerten Radsätze mit 23 Millimetern sind die Schwanenhals-Drehgestelle so schmal wie möglich ausgefallen. Auch ihre HO-Länge von 42 Millimetern entspricht dem Vorbild. Kleinere Maßabweichungen gibt es lediglich bei den mit 13 statt 11,5 Milli-

metern zu großen Abständen der senkrechten Stirnwandprofile zueinander bei einer Platzierung der Profile im Bereich der geraden Tunneldecke und nicht auf den Abrundungen.

Märklin – Der Wagen kam zwei Jahre früher als die Modelle von Mitbewerber Brawa in die Geschäfte. Auch er überzeugt mit weitestgehend stimmigen Maßen. Allerdings fällt der Wagenkasten einen knappen halben Millimeter zu breit aus. Im positiven Sinne

weist das Modell trotz der bislang systembedingten, um 0,6 Millimeter zu hohen Puffermitte die korrekte Vorbildgesamthöhe auf. Die verwendeten Radsätze mit 10,5 Millimetern Durchmesser weichen dabei nur geringfügig vom Vorbildmaß ab.

Roco – Dieses Modell kann in puncto Maßstäblichkeit mit nur geringfügigen Abstrichen mithalten. Auffallend ist der um 2,5 Millimeter zu große Drehzapfenabstand der Schwanenhals-Drehgestelle. Auch die Breite weicht mit 24,5 Millimetern genauso wie die Länge von 44 Millimetern vom 1:87-Umrechnungsmaß ab. Diese Diskrepanz ist der Verwendung der bei Roco üblichen Radsätze mit einer Spitzenweite von 24,7 Millimetern sowie den zur Entstehungszeit üblichen Materialstärken beim Kunststoff-Spritzgussverfahren geschuldet.

Laufeigenschaften

Brawa – Das mit seiner Eigenmasse von 111 Gramm für einen vierachsigen Wagen ausreichend schwere Fahrzeug ist im Vergleichstest das bei Weitem leichteste Modell. Die sehr guten Laufeigenschaften und die Leichtläufigkeit der Radsätze werden durch deren präzise Spitzenlagerung in zusätzlich hinter den eigentlichen Achslagern angeordneten Metallagerschalen gewährleistet. Damit erreicht der Wagen nach der Testparcours-Schräge die größte Ausrollweite in der Ebene.

Märklin – Mit einer Masse von 135 Gramm liegt der Wagen aus Göppingen gewichtsmäßig zwischen seinen Konkurrenten. Auch hier gefällt sein gutes sowie leichtläufiges Fahrverhalten trotz der direkt in den Kunststoffachslagern spitzengelagerten Radsätze. Dadurch legt er einen nur geringfügig kürzeren Auslaufweg als die Mitbewerbermodelle zurück.

Roco – Mit einer Masse von 157 Gramm ist dieser Wagen das schwerste Modell im Testfeld. Trotzdem kann er mit einem leichtgängigen Laufverhalten aufwarten. Seine Auslauflänge liegt zwischen den beiden Mitbewerbern. Gegenüber den zwei anderen Fahrzeugen sind die Spitzen der Radsätze in Kunststoffachshaltern gelagert,

Maßgenauigkeit

Brawa – Das 2016 auf den Markt gekommene Modell

Maßtabelle Behelfsgepäckwagen MPw 4yge-57 der DB					
Maße in mm	Vorbild	1:87	Brawa	Märklin	Roco
Länge über Puffer	23.014	264,5	264,5	264,0	264,0
Untergestelllänge*	21.714	249,6	249,5	249,5	249,5
Wagenkastenlänge	21.414	246,1	246,1	246,2	246,0
Drehzapfenabstand	15.500	178,2	178,5	178,5	181,0
Drehgestellachsstand	2.150	24,7	24,7	24,7	24,8
Wagenkastenbreite	2.812	32,3	32,3	32,7	32,3
Bühnenbreite	600	6,9	6,9	6,4	6,7
Wagenkastenlänge über SO	4.080	46,9	46,8	47,0	46,7
Puffermittenhöhe über SO	1.060	12,2	12,2	12,8**	12,1
Raddurchmesser	940	10,8	10,9	10,5	11,0

* einschließlich Pufferkonsolen; ** systembedingter Wert

was bei Dauerbetrieb zu einer Verformung der Lager führen kann.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

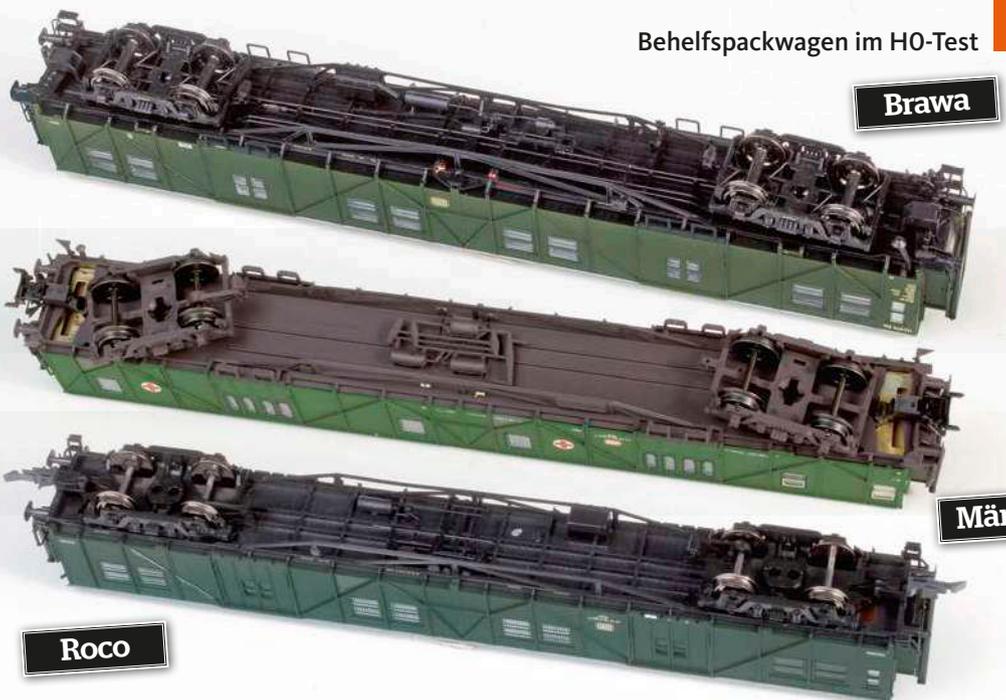
Brawa	↑ (1,3)
Märklin	↗ (2,0)
Roco	→ (2,7)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

↑ Brawa – Der Epoche-III-Wagen hinterlässt mit seiner hochgradigen Detaillierung einen sehr guten Gesamteindruck, selbst die fischbauchartige Verbreiterung der Außenlangträger zur Untergestellmitte hin wurde nachgebildet. Das gilt ebenfalls für alle Anbauteile wie Hik-GP-Bremsanlage, Bühnen, freistehende Griffstangen, das Toilettenfallrohr sowie die selbst zu montierenden Zurüstteile. Auch die Absperrketten in den Übergangstunneln wurden nicht vergessen. Ebenfalls vorhanden sind die Lichtmaschinenattrappen an den Drehgestellen, allerdings ohne Nachbildung der Riemenscheiben auf den inneren Achsen und den Antriebsriemen. Nicht realisiert wurde wie bei allen vorhergehenden Personenwagen des Herstellers der Lösezug für die Bremsanlage. Auffällig ist allerdings der zu breit geratene Abstand der Stirnwandprofile, was wohl auf den „Kunstgriff“ mit den daran angespritzten Übergangstunneln zurückgeht. Bei der vergleichsweise herangezogenen Epoche-IV-Variante mit den glatten Wänden fehlen die beim Vorbild in der Regel vorhandenen stirnseitigen Zugschlussleuchten.

↗ Märklin – Dieses Modell der modernisierten Ausführung gibt auf den ersten Blick einen Vorbildwagen der späten Epoche IV wieder. Auch die stirnseitigen Zugschlussleuchten sind vorhanden. Bei genauerem Hinsehen fällt besonders das für das Erscheinungsdatum nicht mehr zeitgemäße und spartanisch ausgeführte Untergestell mit seinen zu niedrigen und zur Mitte hin voluminösen Außenlangträgern und den nur reliefartig wiedergegebenen Batteriekästen ins Auge. Konstruktiv veraltet



In der Unteransicht der drei Wagenmodelle wird deutlich, was das Brawa-Modell so teuer macht, denn hier sind selbst am Wagenboden unzählige Details und beispielsweise jede Kleinigkeit der Bremsanlage vorhanden. Die meisten Modellbahner werden mit den schlichteren Fahrwerken von Märklin und Roco zufrieden sein

ESU-Modelle in H0

Messwagen aus EHG 388 und Pullman-Normalversion

Beruhend auf der modernisierten Form des Einheitshilfsgerätewagen EHG 388 bietet ESU seit 2014 als H0-Modell einen Messwagen an. Mithilfe eines in einem der Drehgestelle installierten Wegstreckenzählers lassen sich sowohl die Geschwindigkeit als auch die zurückgelegte Strecke auf der Modellbahnanlage verfolgen. Angezeigt werden die Werte auf beidseitig in Wagenkastenmitte eingebauten beleuchteten LCD-Anzeigen, die sich hinter herausnehmbaren, magnetisch befestigten Wandteilen befinden. Die Messelektronik funktioniert auch auf analogen Gleich- und Wechselstrom-Anlagen. Durch Abziehen des Schleifers sowie Umschalten des im Wagenboden verbauten Schiebeschalters kann man von

Mittelleiter/Wechselstrom auf Zweileiter/Gleichstrom wechseln. Zusätzlich verfügt der Wagen über eine funktionsfähige Außen- und Innenraumbeleuchtung sowie einen weiß/roten Lichtwechsel der Zugschlussignale. Außerdem ist der Einheitshilfsgerätewagen bei Pullman als Normalversion erhältlich. Angeboten wird der Wagen mit epochengerechten Bedruckungen und Farbgebungen ab der späten Epoche III bis zur V. Die geringere LÜP von drei Millimetern gegenüber dem Vorbild sowie bei der Wagenkasten- und Untergestelllänge muss man tolerieren. Mehr zum Thema Hilfs- und Dienstzüge der DB bietet übrigens die nächste *em*-Ausgabe in einem umfangreichen *Fokus*-Beitrag. DR/OS



ESU hat seinen Einheitshilfsgerätewagen EHG 388 nicht nur als grünes DB-Modell aufgelegt, sondern auch in einer technisch aufwendigen Version als Messwagen zur Ermittlung von Lok- bzw. Zugfahrwerten auf der H0-Anlage

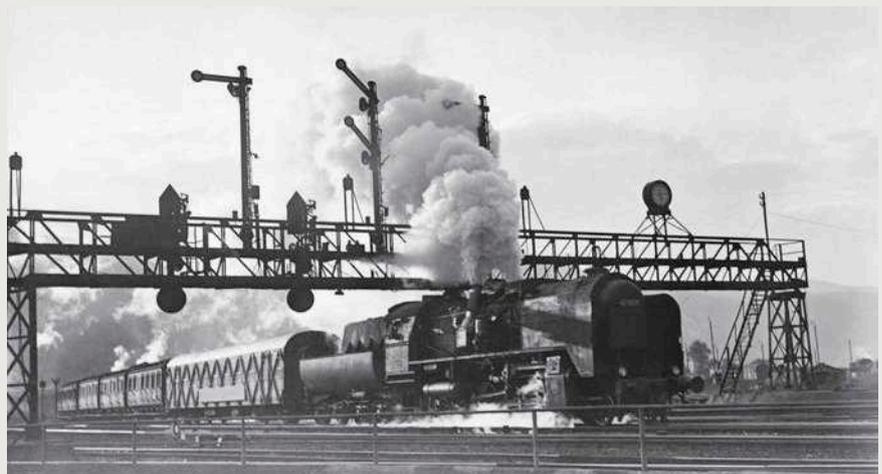
Oliver Strüber

Heris-Vorbild & Modell

Landser-Schlafwagen der Gattung MC 4i-44

Die Gattung MC 4i-44 wird auch als Beihelfsschnellzugwagen der Kriegsbauart bezeichnet. Bei der Konstruktion des hölzernen Wagenkastens mit seinen auf den Seitenwänden befindlichen, sich kreuzenden Verstrebungen (Rautenfachwerk) aus L- sowie Hut-Profilen orientierte man sich an der Bauweise des von Lindner Ende 1942 gebauten Versuchswagens „Bln 028“ für die Drehgestell-Güterwagen des Gattungsbezirkes Bromberg, der später bei der DB als GGths 43 185 014 geführt wurde. Etwa in Höhe der Drehgestellaufnahmen wurden außerdem zusätzliche senkrechte Profile als Verstärkung angebracht. Stirnseitige, 900 Millimeter breite Bühnen ermöglichten den Zugang ins Wageninnere. Das Untergestell war als stabile Rahmenkonstruktion mit in der Seitenwandebene liegenden Außenlangträgern ausgeführt. Drehzapfenabstand und LüP orientierten sich an den damaligen Maßen für vierachsige Reisezugwagen, sodass die Vermutung naheliegt, dass neben den Drehgestellen Görlitzer Bauart auch die Untergestelle kriegsbeschädigter Reisezugwagen angepasst und wiederverwendet wurden. Alle Wagen waren zur Belüftung der Abteile mit Dachlüftern der Bauart Kuckuck ausgestattet. Ebenfalls waren bei allen Wagen als beidseitiger Abschluss der Abteilerreihe Toiletten (in den Zeichnungen als Aborte bezeichnet) eingebaut. Der Wagenkasten einschließlich der Dächer erhielt ursprünglich eine schwarzgraue (RAL-Ton 7021), das Fahrgestell eine tiefschwarze Lackierung (9005). Der Innenanstrich wurde in Braunbeige (1011) ausgeführt.

Die MC 4i-44 wurden in verschiedenen Ausführungen gefertigt: als Schlafwagen mit 18 Abteilen und 54 Schlafplätzen beidseitig an einem Z-förmigen Mittelgang angeordnet, als Seitengang-Liegewagen mit sieben Abteilen und 49 Schlafplätzen sowie sich in Richtung der beiden Bühnen anschließenden Waschräumen, als Sitzwagen mit Seitengang, neun Abteilen und 72 Sitzplätzen sowie als Bürowagen. Von Mitte 1943 bis Kriegsende sollten 1.000 Wagen produziert werden. In der Literatur geht man von etwa 100 gebauten Exemplaren aus. Fotografisch belegt sind jedoch nur Fahrzeuge bis zur Nummer 320 063. Zahlreiche Wagen überlebten den Zweiten Weltkrieg und wurden bei DB und DR sowie mehreren europäischen Bahnverwaltungen weiterverwendet. Bei der DB erlebten sie als Wohn-/Schlafwagen in Bauzügen sogar



Hinter 42 9000 läuft im P 1346 in Bingerbrück der zum Gesellschaftswagen „Rollender Weinkeller“ umgebaute MC 4i-44 mit
 Carl Bellingrodt/Slg. Brinker



Noch 1975 befanden sich einzelne zu Aufenthaltswagen hergerichtete MC 4i-44 in Bauzügen im Einsatz – hier in Hamm/Westfalen
 Benno Wiesmüller



Zwei verschiedene Versionen der von Heris in H0 umgesetzten Gattung MC 4i-44 Oliver Strüber

noch die 1970er-, vereinzelt gar die 1980er-Jahre. Auch als Gesellschaftswagen „Rollender Weinkeller“ wurde ein Exemplar bei der DB genutzt. Vier Wagen baute man in gedeckte Pkw-Autotransportwagen der Gattung MPw 4yg(e)-60 um. Diese liefen in Autotoreisezügen der 1950er- und frühen 1960er-Jahre. Aus dem Bestand der DR ist ein Wagen erhalten geblieben.

Bislang hat allein Heris den auch als „Landerschlafwagen“ bezeichneten MC 4i-44 in verschiedenen Ausführungen als maßstäbliches H0-Modell im Programm. Die Palette reicht von der ursprünglichen Form als Sitz-, Schlaf- oder Liegewagen über die zum „Rollenden Weinkeller“ ausgebaute Version bis hin zu der von der DB umgebauten Variante als Autotransportwagen. DR/OS

mutet besonders die Steckbefestigung der Auftritte unter den Packraumtüren an. Für sie wurden die Langträger an den entsprechenden Stellen unterbrochen und nach hinten ausgenommen. Dazu gehören auch die wenig detaillierten Schwanenhalsdrehgestelle ohne eine Nachbildung der Bremsgestänge. Ebenso wurde auf die Verbindungsstangen zwischen den Bremsumstellern verzichtet. Dafür sind aber die Lichtmaschinen ähnlich denen des Roco-Wagens ausgeführt.

Roco – Das für das hohe Alter der Grundkonstruktion gut detaillierte und alle fahrzeugspezifischen Feinheiten wiedergebende Kunststoffmodell kann mit heutigen Produkten durchaus mithalten. Gegenüber den beiden anderen Testkandidaten fiel bei der Vorbildauswahl die Entscheidung für ein Fahrzeug, bei dem die Diagonalstreben des Stahlgerippes nicht bis zu den Endfeldern reichen. Entgegen vieler anderer älterer Roco-Modelle beschränken sich die selbst zu montierenden Bauteile auf die Tritte unter den Gepäckraumtüren. Auf die Bremsgestänge zwischen den Bremsklötzen in den stabil ausgeführten Schwanenhals-Drehgestellen wurde verzichtet. Dafür wurden die Lichtmaschinen samt Antriebsriemen und Riemenscheiben nachgebildet. Auch die Hik-GP-Bremse ist als Steckteil unter dem Wagenboden vorhanden.

Farbgebung

Brawa – Entsprechend dem Farbschema der Epoche III ist der Wagenkasten samt den Bühnengeländern seidenmatt in Chromoxidgrün nach dem RAL-Ton 6020 lackiert. Das Dach hat einen leicht abgetönten, weißaluminiumfarbenen Anstrich (9006) erhalten. Der gegenüber dem Originalfarbton etwas dunklere Eindruck gleicht dem einer geringen Nutzungszeit nach einer Vollrevision. Die Farbgebung des Untergestells samt Bühnen entspricht mit Tiefschwarz (9005) der Epoche III. Die Anbauteile der Bremsanlage sowie die Puffer bestehen aus eingefärbten, bruchsicheren Kunststoffteilen. Die Umstellhebel der Hik-GP-Bremse sind vorbildentsprechend in Weiß, Rot bzw. Gelb ausgelegt.



Auch hinsichtlich Farbgebung und Beschriftung ist das Brawa-Modell ein Spitzenprodukt, doch die Modelle von Märklin und Roco rangieren in diesen Testkriterien dicht dahinter Dirk Rohde/Oliver Strüber (3)

Märklin – Beim Märklin-Wagen ist der Aufbau gemäß der Vorbildepoche chromoxidgrün lackiert. Die umbragraue Dachfarbe (7022) ist für die endende Epoche IV ebenfalls stimmig. Vorbildrichtig für die DB nach 1987 sind Untergestell, Drehgestelle, die Bühnen sowie die Tritte unter den Gepäckraumtüren als graubraun (8019) eingefärbte Kunststoffteile ausgeführt. Die Bühnengeländer hätten vorbildgerecht einen chromoxidgrünen Anstrich getragen. Die Bremsumstellhebel sind korrekterweise mit weißer sowie rot/gelber Farbe ausgelegt.

Roco – Die Lackierung des Wagenkastens beim Roco-Modell entspricht mit Chromoxidgrün dem Epoche-IV-Farbschema. Das gilt genauso für das weißaluminiumfarbene Dach (9006). Das Untergestell samt Drehgestellen und Bühnen sowie die Zurüsttritte unter den Gepäckraumtüren wurden als tiefschwarz eingefärbte Kunststoffteile produziert. Dadurch fehlt den Bühnengeländern der epoche richtige grüne Anstrich. Die Bremsumstellhebel der Hik-GP-Bremse wurden farblich nicht hervorgehoben.

Beschriftung

Brawa – Die sauber und farblich richtig aufgedruckte Epoche-III-Beschriftung samt „DB-Keks“ entspricht der eines Bundesbahn-Fahrzeugs dieses Zeitraumes. Sie ist großformatig und vollständig einschließlich der Beschriftung auf den Stirnseiten des Wagenkastens sowie der Übergangsbleche unterhalb der Gummiwulstübergänge. Sogar das korrekte Kennzeichen für die Wassereinfüllstutzen unterhalb der Toilette ist vorhanden.

Märklin – Die ausschließlich auf dem Wagenkasten zu findende und sauber ausgeführte Epoche-IV-Beschriftung ist farb- und großformatig vollständig vorhanden sowie lupenrein lesbar. Das DB-Zeichen wurde entsprechend dem Farbkonzept von 1987 mit verkehrsweißer RAL-9016-Schrift auf orientiertem RAL-3031-Grund ausgeführt. Ein kleiner Wermutstropfen ist die fehlende Beschriftung auf den Batteriekästen. Zusätzlich sind bei unserem Testmodell – dem Arztwagen eines Lazarettzuges – beidseitig auf den Wagenkasten-Seitenwänden die vorbildgerechten Rot-Kreuz-Embleme in der korrekten Größe aufgedruckt.

Roco – Die lupenreine Epoche-IV-Beschriftung ist drucktechnisch sauber und großformatig auf Wagenkasten und Langträger aufgebracht. Die Bedruckung der Stirnseiten hat man sich dagegen gespart. Da – wie beim Märklin-Wagen – das Toilettenfallrohr fehlt, sind auch keine Kennzeichen der Wassereinfüllstutzen vorhanden.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Brawa	↑ (1,0)
Märklin	↗ (2,0)
Roco	↗ (2,0)

FAZIT DES TESTERS

Brawa (1,2) – Beim teuersten und sich an der Grenze zur oberen Preisklasse bewegenden Gepäckwagen-Modell bleiben trotz kleiner Schwächen so gut wie keine Wünsche offen. Das Preis-/Leistungsverhältnis ist – wenn man sich die für ein Großserienmodell sehr weitreichende Detaillierung vor Augen hält – auf jeden Fall als gut zu bewerten. Auch für den vorbildorientierten Betriebsmodellbauer ist das Siegermodell dieses Tests trotz der relativ geringen Eigenmasse bestens geeignet.

Märklin (2,0) – Beim im preislichen Mittelfeld liegenden Modell fallen besonders die Schwächen bei der Detaillierung des Untergestells und dessen vorbildgetreue Umsetzung zugunsten einer robusteren Ausführung ins Gewicht. Dafür erhält der praxisorientierte Betriebsbahner ein brauchbares Modell.

Roco (2,3) – Das erstmals vor über 50 Jahren erschienene und somit mit weitem Abstand älteste Modell kann trotz seiner kleinen Schwächen mit einer vorbildnahen und stabilen Ausführung punkten. Gegenüber den teureren Mitbewerbermodellen rangiert das Roco-Fahrzeug im deutlich günstigeren Preissegment. Für jene Modellbauer, die mehr Wert auf Robustheit im Anlagenbetrieb legen sowie auf eine den Geldbeutel schonende Zusammenstellung von Zuggarnituren bedacht sind, ist es die erste Wahl. Dirk Rohde

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 - HO - 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

MBS Modell + Spiel GmbH
 Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de



www.Beckert-Modellbau.de
 Gebergrundblick 16, 01728 Bannwitz OT Gaustritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
 eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen Spurweiten!
 Farblich bereits fertig
 Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

Handarbeitsmodelle




MÄRKLIN & SPIELWAREN

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

100 Jahre Seit über 100 Jahren für Sie da! 100 Jahre

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

Passagierschiff TS Hanseatic (1955) Eisenbahnfähre Deutschland (1953) und 6 Portalkräne (Columbuskaje Bremerhaven 1930) zu verkaufen. Alle Infos unter ernst-osthues@outlook.com

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 o. 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

www.modellbahn-kepler.de

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für HO, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe HO, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab.

Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Suche 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.carocar.com

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/HO, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder red_dust61@web.de.

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 HO

Suche und verkaufe: US - Messinglokomotiven z.B.: UP Big Boy von Tenshodo € 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500 DRG 06 001 von Lemaco € 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

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

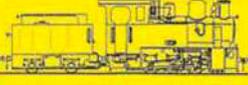
Märklin Sondermodelle HO. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

Verkaufe Güterwagen Spur HO. Anfragen: vandersanden.hl@gmail.com.

Verkaufe von privat wegen Auflösung meiner HO Modellbahn Sammlung Gleich- und Wechselstrom Loks und Wagen. Bitte Wunschmodelle von Firma, Artikel-Nr. oder Bezeichnung schriftlich anfragen unter der E-Mail: richard-welsch@t-online.de

Märklin HO-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.: 030/3449367, Fax: 030/3456509



modellbahnen & modellautos **Turberg**
47 Jahre

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche! Günstige Preise bei qualifizierter Beratung! Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!

Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr - Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 - 10789 Berlin - Tel. 030/2199900 - Fax 21999099 - www.turberg.de



Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 030/706 77 77
www.modellbahn-pietsch.de

Märklin - Auslaufmodelle zum Sonderpreis - Ho

26573 K.W.St.E. Württemberger Zug 1859 statt 599,99 EUR nur 449,99 EUR

Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorkasse (+ 6,99 € Versand)



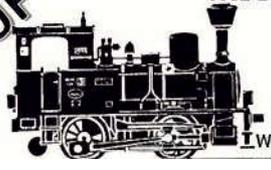
haar
MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
e-mail: info@haar-lilienthal.de

Richtig beraten von Anfang an!

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.lokraritaetenstuebchen.de

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. 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, Lokomotiven und Wagen, Gleichstrom H0, Vitrienen-Modelle zu verkaufen, Liste anfordern unter gpete2477@yahoo.de.

127 Schienen H0 ungebraucht. Auf diesen Schienen laufen alle 2-Leiter - Gleichstrom; z. B. Roco, Trix, Fleischmann, Lima, Brawa, Rivarossi. € 0,30 pro Schiene. Abholung in Haßloch/Pfalz möglich. Tel.: 0173-3075036; w.kamb@web.de

Digitale Großanlage 7x4 m; 7 Segmente 200x100mm, 1 Segment 150x150mm; 12 Weichen 12 x Servo; ca. 45m Gleis; ca. 22m Schattenbahnhof. Steuerung über Märklin MS 2 und/oder Rocrail manuell/halbau-tomatisch/automatisch); 1 Gateway, 3 Booster, USB mit allen Daten und Rocrail Lizenz. ca. 20m Faller Car Strecke mit Traffic Control, 3 x Parkplatz

Car System, 6 Stoppstellen Car System (2 Bushaltstellen), 4 Abzweigungen Car System, Steuerung über Faller. Lasercutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle, 5999 Euro. martinrichter@gmx.de

Gesuche H0

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

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garan-

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

tiert. Tel. 0951/2 23 47, E-Mail: 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 H0, gut erhalten, aus den Jahren 1966-1982. Sammlungen und Einzelstücke wie seriöse Händlerangebote willkommen. Tel.: 0171/4868086 oder Thomas_Korff@web.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder 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-An-

kauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Telefon: 02235-468525 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, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de. G

www.menzels-lokschuppen.de

Nächster Anzeigenschluss:
10. 07. 2024

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!

Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

Modellbahn Apitz
 günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten

Heckinghauser Str. 218
 42289 Wuppertal
 Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

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 1983-2023

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

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

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

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de -

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modellmanufaktur.de

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, alblue@t-online.de.

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

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

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren

Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich.

Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesbaden, Telefon: 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
Und mehr ... vieles mehr

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und HO

Kein Internet? Listen kostenlos! • www.lohag.de
Tel.: 02331-404453 • D-58135 Hagen, Vogelsanger Str. 40

WWW.MODELLBAHNMODULE.DE
 +49 (3562) 693490

**MODELLBAHN
MODULE**

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

ESSEN	STUTTGART
Limbecker Platz 11 0201.74758544	Löffelstr. 22 0711.75864339
Modellbahn West Modelleisenbahnen	märklin Store VERSAND + REPARATUR www.modellbahn-west.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

DIE Gelegenheit

märklin
 Stuttgarter Hauptbahnhof
 Blech – HO/0 – Top-Zustand!
Preis auf Anfrage

Spur 1 Speisewagen
 verschiedene Ausführungen
Preis auf Anfrage

Alle Sammler aufgepasst!

ee-spielwaren.de

 SPIELWAREN FACHMARKT
 ★★★★★

Wilhelm-Enßle-Str. 40, 73630 Remshalden, Tel. 07151-71691, www.ee-spielwaren.de

Kleine Bahn-Börse

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

Verkäufe

Literatur, Bild und Ton

www.eisenbahnuecher-online.de
 Verkäufe Modelleisenbahner: MEB 1/1952 – 2024; MEB 1956 – 1989 gebunden; MEB Schule 1- 50, Spezial 1-27; Eisenbahnmagazin 1/1990 – 2024; TT-Kurier 2001 bis 2015 unter E-Mail: kaguesa@gmx.de; Tel. 03416897633

www.modelleisenbahn.com

VERSCHENKE an Selbstaholder 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“

www.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert

www.bahnundbuch.de

Gesuche

Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808 oder per E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies und Das

www.Railio.de Sammlungsverwaltung
 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, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

www.d-i-e-t-z.de

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei.
 Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, 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. Jörg Buschmann, München, tel. 089-8546 6877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote: hvo@gmx.com.

Verschiedenes

www.modellbahnservice-dr.de

Automodelle Roco-Bundeswehr HO, Opelsammlung 1:43, Feuerwehrautos 1:72 zu verkaufen. Jeweils Liste anfordern unter gpeter2477@yahoo.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/gayebahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
 Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Nächster Anzeigenschluss: 10. 07. 2024

RITTER
RESTAURATIONEN
REPLIKA
ERSATZTEILDienst



Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de

- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
 - Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935-1958
 - Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
 - Flugzeug Ju 52
- Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

MÄRKLIN
Oma's und Opa's Spielzeugladen
Österreichs größtes Märklingsgeschäft

A-5020 Salzburg, Auerspergstraße 55, Tel.: 0662-876045, Fax: 875238
omas-opas.spielzeugladen@aon.at

Unsere Öffnungszeiten: Mo. – Sa. 9.00 – 12 Uhr u. Mo. – Fr. 14.30 – 18.00 Uhr.

Wir führen von **MÄRKLIN**:
alt und neu, Spur H0, I und Z, Primex, Hobby, Alpha, Digital, Exclusiv (Mhi), Insider, Ersatzteile sowie alle weltweiten Sondermodelle. Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Liliput, Tillig, Pitz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Falter, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

Kleine Bahn-Börse

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 Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100.

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
09.06. Berlin Freizeitforum Marzahn
www.modellbahnboerse-berndt.de

29./30. Juni, Burbach-Niederdresselndorf
Ausstellung des Modellbahn Siegerland e.V.
Info: www.modellbahn-siegerland.de

Termine für 2024
Eisenbahnfreunde Taunus e.V.
30.06. Eschborn Eschenplatz, 11-15 Uhr, Modellbahn-Kofferraum-Tauschmarkt
27.10. Eschborn Hauptstraße 14, 11-16 Uhr, Modellbahn-Ausstellung
info@eisenbahnfreunde-taunus.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 Wilgermein
Tel. 089/13 06 99 52
bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Bitte beachten Sie auch die Termine für die nächsten Ausgaben

Ausgabe	Erscheinungstermin	Anzeigenschluss
09/24	09. 08. 2024	10. 07. 2024
10/24	06. 09. 2024	06. 08. 2024
11/24	11. 10. 2024	10. 09. 2024

ABENTEUER VERGÄNGLICHKEIT

Dieser außerordentliche Bildband bietet Wehmutsfutter: Die verlassenen Lokomotiven und ruhenden Waggons, die Drehscheiben, Bahnhöfe, Brücken, Werkstätten – alles zeugt von der Genialität der Erfinder und Ingenieure der Bahngeschichte sowie der Bedeutung des Schienenverkehrs. Die Fotografien erzählen aber auch vom Niedergang so mancher Strecke und vom Schicksal so mancher Fahrzeuge.

192 Seiten · ca. 190 Abb.
Best.-Nr. 53252
€ (D) 39,99



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

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.



VGB | GeraMond
VERLAGSGRUPPE BAHN



Echtes Bahnerlebnis

4 April 2024 – 62. Jahrgang, Heft Nr. 682

eisenbahn
Modellbahn magazin

Magdeburger Spezialitäten

Vorbild & Modell: 74⁰⁻³ und 74⁴⁻¹³
T 11 und T 12
Warum die Stadtbahn-Tenderloks
später nicht nur in Berlin fahren

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

Wirkungsvolle Ladegüter

Popwagen-Exoten
Eurofima-Prototypen der DB
Schlepptriebwagen
Im Test: Harzbahn-T 3 in 2m
Durch die Cevennen
Bahn-Abenteuer in Frankreich

Diesel-I
Kleie – N
Modell
den letz

Marktübersicht
Selbstbau-Tipps
Gestaltungsmöglichkeiten

Nur
€ 94,90
statt € 100,80*

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

Jetzt *eisenbahn magazin*
im Jahres-Abo lesen und
aktuellen Buch-Bestseller
gratis erhalten.

* gegenüber dem Kioskpreis.

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt das Vorteilsabo bestellen unter
www.eisenbahnmagazin.de/abo

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.bus-und-bahn-und-mehr.de

Termine

23. Juni, Solms: Dieselfahrten mit Schmiedetag im Museum. Info: www.felddahn-fortuna.de

23. Juni, Strasshof/Österreich: Dampftag im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

23. Juni, Bornum: Fahrten auf der Nettetalbahn. Info: www.dampfzug-betriebsgemeinschaft.de

23. Juni, 7./13./28. Juli, Bochum: Fahrten auf der Ruhrtalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

23. Juni, 14. Juli, Wiehl: Dampffahrten auf der Wiehltalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de

23. Juni, 14./28. Juli, Viechtach: Wanderbahn nach Gotteszell. Info: www.wanderbahn.de

23. Juni, 28. Juli, Karlsruhe: Fahrten nach Bad Herrenalb. Info: www.albtal-dampfzug.de

Göppingen

Aktionen am Märklineum

Zum dreijährigen Jubiläum begrüßt das „Märklineum“ alle Besucher mit einem besonderen Rahmenprogramm samt Blick in den Produktionsalltag. In der Jubiläumswoche vom 18. bis 23. Juni steht in Göppingen alles unter dem Motto „Märklineum & Friends“. Dabei gibt es ein attraktives „2 für 1“-Angebot für den Besuch. Des Weiteren bedankt sich das Märklin-Team bei seinen Freunden und Fans mit zehn Prozent Jubiläumsrabatt im Märklineum-Store. Info: www.maerklineum.de

30. Juni, 7. Juli, Neresheim: Betriebstage der Härtsfeld-Museumsbahn. Info: www.hmb-ev.de

30. Juni, Limburg: Modellbahn-Ausstellung im Clubheim. Info: www.mec-limburg-hadamard.de

30. Juni, 7./21. Juli, Essen: Fahrtage der Hespertalbahn. Info: www.hespertalbahn.de

30. Juni, 14./21./28. Juli, Neustadt (Weinstraße): Dampfbetrieb nach Elmstein. Info: www.kuckucksbaehnel.de

1. Juli bis 1. September, Schönberger Strand: Fahrten an jedem Mittwoch, Samstag und Sonntag. Info: www.vvm-museumsbahn.de

6. Juli, Wismar: Tag der offenen Tür im Lokschuppen. Info: www.lokschuppen-wismar.de

6. Juli, Frankfurt (Main): Sonderzug zur „Nacht des Feuerzaubers“ in Rüdesheim. Info: www.historische-eisenbahn-frankfurt.de

6. Juli, Berlin: Mit 119 158 nach Binz auf Rügen. Info: www.berlin-macht-dampf.com

6. Juli, Treysa: Mosel-Express nach Trier. Info: www.eftreysa.de

6. Juli, Stuttgart: Mit dem VT 12.5 zum Tegernsee. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

6./7. Juli, Mesendorf: Dampftage beim „Pollo“. Info: www.pollo.de

6./7. Juli, Wittenberge: Dampf im Lokschuppen. Info: www.dampflok-wittenberge.de

6./7. Juli, Nördlingen: Rieser Oldtimertreffen. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

6./7. Juli, Blankenburg (Harz): Fahrten mit 95 027 nach Rübeland. Info: www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de

6./20. Juli, Dresden: Museumstag im Eisenbahnmuseum. Info: www.igbwddresden-altstadt.de

6./20. Juli, Haselünne: Fahrtag mit der Diesellok HKB L2. Info: www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

7. Juli, Weissach: Der „Feurige Elias“ fährt zum Oldtimertreffen. Info: www.ges-ev.de

7. Juli, Karlsruhe: Fahrten auf der Murgtalbahn. Info: www.murgtal-dampfzug.de

7. Juli, Philippsburg: Historische Baustelle mit Felddahn-betrieb im Kieswerk Brecht. Info: www.ighb.de

7. Juli, Landshut: Mit E 69 05 zum Kloster Weltenburg. Info: www.blv-online.eu

7./21. Juli, Ottweiler (Saar): Museumsverkehr nach Schwarz-erden. Info: www.ostertalbahn.de

7./21. Juli, Hüinghausen: Fahrtage der Sauerländer Kleinbahn mit Oldtimertreffen. Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de

Treffen von Oldtimern auf Straße und Schiene in Hüinghausen, wobei es immer wieder zu Begegnungen beider Verkehrsträger kommt MM (2)





7./21. Juli, Syke: Der „Kaffkieker“ fährt über Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup. Info: www.vgh-hoya.de

7./21. Juli, Harpstedt: Museumsfahrten nach Delmenhorst. Info: www.jan-harpstedt.de

7./28. Juli, Gütersloh: Fahrtage bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth. Info: www.dkbm.de

13. Juli, Chemnitz: Fahrt nach Oberwiesenthal. Info: www.sem-chemnitz.de

13. Juli, Luckau: Pendelfahrten zur Kohnnacht. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

13./14. Juli, Wangen: Tag der offenen Tür bei den Modellbahnfreunden. Info: www.mefwangen.de

13./14. Juli, Zwickau: Fahrtage auf der Kohlebahn. Info: www.brueckenbergbahn.de

13./14./27./28. Juli, Brohl: Dampftage auf der Brohltalbahn. Info: www.vulkan-express.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 11:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen.

Für Juli sind keine neuen Folgen geplant.

14. Juli, Schönheide: Dieseltag auf der Museumsbahn. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

14. Juli, Minden: Fahrten mit der T 9.3 „Kattowitz 7348“. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

14. Juli, Amstetten: Dampfzug nach Gerstetten. Info: www.uef-lokalbahn.de

14. Juli, Hanau: Kinderfest im Bahnbetriebswerk. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

14. Juli, Kassel: Dampfzugfahrten nach Naumburg. Info: www.hessencourrier.de

14. Juli, Verden: Kleinbahn-Express nach Stemmen. Info: www.kleinbahnexpress.de

14. Juli, Rottweil: Tunnelfahrten mit 52 7596. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

14. Juli, Chemnitz: Tag des Rangierbahnhofs. Info: www.schauplatz-eisenbahn.de

14. Juli, Hrádek/Tschechien: Mit dem M152.0604 zum Straßenbahndepot in Liberec und weiter über die Zahnradbahn bis Kofenov. Info: www.osef.de

14./21./28. Juli, Augsburg: Fahrtage der Ammersee-Dampfbahn. Info: www.bahnpark-augsburg.de

14./28. Juli, Kammerl: Besichtigungen des historischen Bahnwasser-

Bahnreisen

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 Dampflok 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.

28.11. – 02.12. Adventsreise München & Luxon-Panoramazugfahrt

Am 1. Advent nach München. Höhepunkte sind unsere Sonderzugreisen im Luxon-Panoramawagen und im Nostalgiezug an den Chiemsee mit Besuch des heimeligen Weihnachtsmarktes auf der Fraueninsel.

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 rückzusichern.

Jede Zeile € 3,10 (zzgl. MwSt.)

Kontakt: Bettina Wilgermeir, Tel. 089/130699-523, Fax -529, E-Mail: bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

kraftwerks. Info: www.historisches-bahnwasserkraftwerk-kammerl.de

19.–21. Juli, Waren (Müritz): Modellbahnausstellung in der „Feldsteinscheune Bollewick“. Info: www.warener-eisenbahnfreunde.de

20./21. Juli, Weimar: Sommerfest mit Modellbahnen im Eisenbahnmuseum. Info: www.eisenbahnmuseum-weimar.de

25.–28. Juli, Rügen: Historischer Nahverkehr mit „Ferkeltaxi“, Baureihen 86 und V100, Info: www.pressnitztalbahn.com

27. Juli, München: Mit E 69 05 zu den Dampftagen im Bahnpark Augsburg. Info: www.blv-online.eu

27./28. Juli, Riedlhütte: Glosafest im Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-riedlhuette.de

27./28. Juli, Gramzow (Uckermark): Bahnhofsfest mit Museumszugfahrten. Info: www.eisenbahnmuseumgramzow.de

28. Juli, Bremen: Kleinbahnfahrten nach Thedinghausen. Info: www.pingelheini.de

Ein Modell erzählt Geschichte(n)



Das bin ich, der SVT 877, wie mich normalerweise niemand sieht, denn Trix hatte seinerzeit die Angewohnheit, nur eine Seite seiner Messe-Handmuster im angenäherten Fertiglack (rechts) zu zeigen

■ Neue Trix-Produktausstellung im Märklineum

Nürnberger Miniaturbahnen in einer überzeugenden Präsentation

Trix und Märklin waren ab 1935 bei den OO-Tischbahnen erbitterte Konkurrenten. Trotz gleicher Nenngröße wurde 1937 mit der Modellserien-Vorstellung bei Trix der Maßstab 1:90 die Regel. Zur Kundenbindung ging auch in der technischen Ausführung jeder seine eigenen Wege

Es war purer Zufall, dass ich, das OO-Handmuster des Reichsbahn-Schnelltriebwagens SVT 877, in den Resten des ehemaligen Nürnberger Modellarchivs entdeckt wurde. Nachdem Trix zur Märklin-Familie hinzustieß, kam dieser Fundus aus Platzgründen nach Göppingen. Ich entstand 1936 bei Trix als Mustermodell nach jenem Vorbild, das seit 1933 zwischen Berlin und Hamburg die damals weltweit schnellste Zugverbindung mit großer Popularität bildete. Im Volksmund wurde dieser moderne Triebzug mit dieelelektrischem Antrieb „Fliegender Hamburger“ genannt. Auf der Leipziger Herbstmesse sollte ich einem auch von Märklin bereits geplanten Schnelltriebwagenmodell Paroli bieten, das aber erst 1939

als TW 800 zum Verkauf gelangte. Die mir zugeordnete Artikelnummer 20/58 erhielt 1937 das bekannte zweiteilige Trix-Express-Modell im Aussehen der Reichsbahn-Einheitstriebwagen. Ihm wurde mit seinen beidseitigen Kupplungen ein größerer Spielwert zugesprochen, woraufhin ich eingemottet wurde. So überstand ich die langen Jahre bis heute.

Seit der Eröffnung des Märklineums zeigte sich die Trix-Ausstellung versteckt auf beengten Platzverhältnissen eher spärlich. Nach gründlicher Sichtung der im Fundus vorhandenen Modelle in Nenngröße OO/H0 wird jetzt – wie auf den Bildern ersichtlich – ein schöner Querschnitt aus der Trix-Produktion gezeigt. Hierzu gehören

außer mir weitere Musterartikel sowie bekannte Nürnberger Modelle als auch die Ergebnisse der Zusammenarbeit in vergangener Zeit mit Trix Twin Railway (TTR) aus Großbritannien, Distler, Röwa sowie Rivarossi aus Italien. Zwar würden die vorhandenen Exponate mit etwas mehr Platz sicherlich besser zur Geltung kommen, doch dafür wird den Museumsbesuchern auch eine breite Palette des erfolgreichen Minitrix-N-Angebots in einer weiteren Vitrine präsentiert. Sicher sind Sie neugierig geworden? Ein Abstecher nach Göppingen in die schöne württembergische Voralb-Landschaft lohnt schließlich immer! Besuchen Sie mich und meine Trix-Verwandten doch einmal oder schauen Sie online bei uns vorbei: www.maerklineum.de *Manfred Scheiing*



In der großen Vitrine sind vorwiegend Trix-Express-Fahrzeuge aus den zurückliegenden 30er-Jahren der Nürnberger Produktionszeit zu bewundern



Der obere Teil der Trix-Express-Vitrine in der sogenannten Wandnische

Im unteren Teil werden auch Produkte ehemaliger Partnerfirmen gezeigt Manfred Scheihing (4)





Die Gütergleise von Lemhau liegen auf zwei unterschiedlichen Höhen. Ein zusätzliches Anschlussgleis in der Ausfahrt erweitert die vielfältigen Rangiermöglichkeiten. Da eine direkte Ausfahrt von Zügen aus dem Güterbereich nicht vorgesehen ist, müssen fertig zusammengestellte Züge erst auf Gleis 3 (rechts vom Stellwerk) des Bahnhofs zurückgedrückt werden

■ HO-Vereinsanlage des Modelleisenbahnclubs Aachen

Fahrbetrieb und Technik wie bei der Bundesbahn

Die in Teilbereichen seit Jahrzehnten betriebene, mehrmals umgezogene und regelmäßig nach Fahrplan betriebene Clubanlage ist an kein konkretes Vorbild angelehnt, lediglich ein Kopfbahnhof entspricht stilistisch der vor der Tür liegenden Eifel-Landschaft

Seit Vereinsgründung ist es das Ziel der Aachener, maßstäblich in HO zu bauen. Da das vor 65 Jahren mit den damaligen Zubehörsätzen kaum möglich war, ist seitdem der Eigenbau der Gleisanlagen, Gebäude und Landschaftsteile fester Bestandteil des Vereinslebens. Vieles, was damals entstand, existiert noch heute. Trotz mehrerer Umzüge gelang es immer wieder, die Anlage anzupassen und mit zunehmenden Raumgrößen zu erweitern. Der letzte Umzug aus dem Dachgeschoss eines Kasernengebäudes in den Keller einer Schulaula erfolgte 2014. Dazu musste die großflächige Anlage zerlegt werden. Weil die Unterkonstruktion nicht für ein planvolles und schonendes Zerlegen geeignet war, konnte nicht alles erhalten bleiben

und im neuen Raum weiterverwendet werden. Parallel zur Renovierung des Schulkellers erfolgte die Planung der neuen Anlage, in der möglichst viele gerettete Landschaftsteile integriert werden sollten. Da sie deutlich kleiner werden musste, war ein frisches Konzept erforderlich.

Zentrale Fixpunkte des neuen HO-Schaustücks sollten die erhaltenen Landschaftsteile mit dem Hauptbahnhof Marktweiler und dem Kopfbahnhof Lemhau der Nebenbahn bilden. Letzterer stammt aus den 1960er-Jahren und konnte seit seiner Entstehung bis heute immer wieder integriert werden. Inzwischen hatten wir dazugelernt und wollten auf verdeckte Bereiche möglichst verzichten. So wurde der Streckenverlauf zwar dreidimensional mit bewegter Landschaft und leichten Höhenunterschieden in den Trassen, aber fast vollständig auf einer Betriebsebene geplant. Auch die Schattenbahnhöfe sollten in gleicher Ebene offen zugänglich sein. Um diese funktionalen Bereiche von den gestalteten zu trennen, wurden Hinter-





Der aktuell im Umbau befindliche Hauptbahnhof Marktweiler verfügt über umfangreiche Gleisanlagen. Im hinteren Bereich schließt sich rechts das Bw mit Drehscheibe an

grundkulissen vorgesehen. Mit diesen Vorgaben kristallisierte sich bald ein Konzept in Form eines gedrehten „E“ heraus, wobei alle Anlagen-teile von zwei Seiten erreichbar sind.

Kleine Streckenkunde

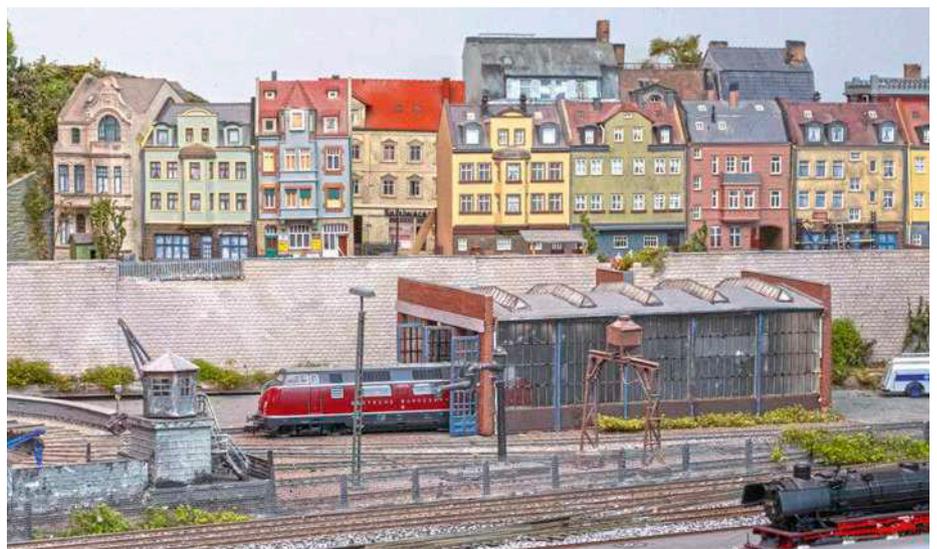
Das Streckennetz besteht aus einer zweigleisigen, nicht elektrifizierten Hauptbahn und einer ebenfalls nicht elektrifizierten Nebenbahn. Der Schattenbahnhof der Hauptbahn weist zwei mal vier Richtungsgleise mit einer Länge von jeweils fünf Metern auf, sodass vorbildgerechte Personen- und Güterzüge eingesetzt werden können. Der zweigleisige Rundkurs führt vom Schattenbahnhof durch den siebengleisigen Hauptbahnhof Marktweiler und wieder zurück zum Schattenbahnhof. Außerdem sind umfangreiche Gütergleise sowie ein Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe und siebenständigem Lokschuppen angeschlossen.

Die Nebenbahn, die vom fünfgleisigen Schattenbahnhof Schoberhausen West mit Gleislängen zwischen zwei und vier Metern kommend in Marktweiler mit der Hauptbahn verknüpft ist, führt weiter über den Haltepunkt Frenz und die zweigleisige Betriebsstelle Petersbusch mit zwei Werkanschlüssen zum dreigleisigen Kopfbahnhof Lemhau. Dort sorgen ein kleines Bahnbetriebswerk, vier Gütergleise und ein weiterer Werkanschluss für rege Rangiertätigkeiten. Eine zweite Nebenbahnstrecke führt von hier über den dreigleisigen Bahnhof Neumühl (Güter-schuppen, Lokschuppen, Werkanschluss), den Bahnhof Wilhelmsruh, den Anschluss eines Steinbruchs und den dreigleisigen Bahnhof Breitscheid (Bw, Ladegleis, Abstellgleis) zum Schattenbahnhof Schoberhausen Ost.

Die beiden Endbahnhöfe der Nebenbahn bilden baulich eine Einheit und sind nur namentlich getrennt, was aber einen Fahrplanbetrieb „von A nach B“ ermöglicht. Der Kopfbahnhof Lemhau kann über eine Umfahrung zwischen Marktweiler und Wilhelmsruh umgangen werden, sodass eine weitere Strecke gewählt werden kann. Die Hauptbahn besitzt zudem im Schattenbahnhof



Der Ringlokschuppen verfügt über sieben Schuppengleise, die alle über die Drehscheibe erreicht werden. Im Vordergrund befinden sich die Lokbehandlungsanlagen mit Kohlebasen



Der Traktionswechsel ist schon im Gang, am neuen Rechteckschuppen des Bahnbetriebswerkes Marktweiler wartet die blitzsaubere V 200 034 auf Arbeit

MEC Aachen (4)



Ein aus Eurofima-Wagen von ÖBB und FS gebildete Schnellzug überquert den Hangviadukt. Trotz fehlender Oberleitung dürfen die Mitglieder auch ihre Elloks mitbringen und auf der Anlage einsetzen

Der rechte Anlagenschenkel mit Burg erinnert an die Bahnanlagen im Rheintal. Im Mittelteil befindet sich ein Steinbruch, auf der Paradestrecke fährt eine DB AG-Ludmilla mit ihrem Stahlzug Richtung Schattenbahnhof

eine Kehrschleife, damit hier Züge aus beiden Richtungen gewendet werden können.

Unterschiedliche Steuerungen

Die betrieblichen Ansprüche haben sich geändert, obwohl die Mitglieder weiterhin ihre analogen Fahrzeuge über die Anlage fahren lassen. Doch die Digitaltechnik hat auch ihren Reiz – und so wurde ein Kompromiss gefunden: Die Hauptbahn wird analog mit automatisierter Blocksteuerung von Gahler + Ringstmeier betrieben, während der Nebenbahnbetrieb digital erfolgt. Der analoge Teil ist dank der Blocksteuerung automatisierbar, was derzeit allerdings nicht genutzt wird. In Marktweiler und Lemhau werden die Fahrstraßen (Weichen und Signale) vom Stellpult mit Start/Ziel-Tasten gesteuert. Das ist in Marktweiler mit Gahler + Ringstmeier realisiert, in Lemhau über eine Intellibox und SwitchControl-Einheiten von Uhlenbrock. In Petersbusch und Neumühl werden die Weichen von Hand mit Schiebestangen gestellt, in Schoberhausen und Breitscheid elektrisch mit Kippshaltern.

So sind also ganz verschiedene Steuerungskonzepte umgesetzt, die sich auch unterschiedlich





– wie viele Vereine hierzulande – das Problem haben, kaum junge Mitstreiter zu finden. Inzwischen haben wir es aber geschafft, die Hauptbahn für die analogen Zuggarnituren nutzen zu können. Und die digitale Nebenbahn ist so weit fertiggestellt, dass überall Betrieb möglich ist.

» Der vorbildgerechte Betrieb nach Fahrplan ist für alle Mitglieder eine Herausforderung

Im vergangenen Jahr kam eine neue Spielidee hinzu: Betrieb nach Fahrplan. Das war für viele Clubmitglieder ein neuer Aspekt. Vor allem das Fahren von Güterzügen mit Wagenkarten, sprich definierten Transportaufgaben, ist eine echte Herausforderung. Zu den meist einmal im Monat stattfindenden Fahrplantagen werden mindestens sieben Mitspieler benötigt. Es gibt die Rollen der Fahrdienstleiter und der Triebfahrzeugführer, wobei wir uns vorgenommen haben, alle Mitspieler für alle Rollen anzulernen. Dabei stellen sich bei neuen Mitspielern und rotierenden Aufgaben für jeden von uns stets neue Herausforderungen. Streckenkunde haben die meisten, alle kennen die Namen der Betriebsstellen und fahren nicht mehr von „mir“ nach „zu Dir“. Seit Neuestem telefonieren die Fahrdienstleiter für Zugmeldungen und Zuganfragen miteinander.

Eingesetzte Materialien

Das Gleismaterial stammt von verschiedenen Herstellern und ist meist alt. Die Mehrzahl der noch mit Postrelais geschalteten Weichen entstand im Eigenbau, was individuelle Gleisverläufe und ein vorbildnahes Gesamtbild ermöglicht. Bei der Überarbeitung des Bahnhofs Lemhau wurden die Weichen- und Signalantriebe bereits auf digital ansprechende Servos umgestellt. Das Rollmaterial ist ebenfalls heterogen: Die vereinseigenen, recht alten Lok- und Wagenmodelle entstammen den bekanntesten Sortimenten und wurden teils technisch verbes-

bewahren. Dabei haben wir die Erfahrung gemacht, dass elektronische Lösungen gut sind, die Fehlersuche aber komplizierter ist als bei einfachen Techniken. Meist bleibt solch eine Suche an den wenigen Fachleuten im Verein hängen, und wenn diese nicht zugegen sind, kommen die anderen nicht weiter. Auch das Alter vieler Elektrobauteile und die in die Jahre gekommene elektronische Steuerung mit Spezialplatinen verursachen eine hohe Fehlerrate. Daher sind oftmals mühsame Fehlerfahndungen und -behebungen erforderlich, bevor der Fahrspaß wieder einsetzt. Dass Anlage und

Steuerung in einem ungeheizten Raum untergebracht sind, führt obendrein zu so mancher „Verwerfung“.

Betrieb nach Fahrplan

Während die Hauptbahn vornehmlich der Präsentation von Zuggarnituren auf der langen Parodestrecke dient, eröffnet die Nebenbahn mit ihren Betriebsstellen viele Möglichkeiten zum Rangieren. Für die bis zu zehn aktiven Mitglieder sind die Vervollständigung und der Betrieb der großflächigen Anlage ein ambitioniertes Arbeitspensum – das umso mehr, als wir

Im rechten Anlagenteil überquert die Hauptstrecke die Nebenbahn. Hier begegnen sich ein internationaler Schnellzug mit einem russischen Schlafwagen an der Zugspitze sowie ein Eilzug MEC Aachen (3)





Am kleinen Ausflugsbahnhof Wilhelmsruh hält nur selten ein Personenzug. Alle höherwertigen Züge rauschen vorbei

Der Kopfbahnhof Lemhau, der aus den 1960er-Jahren stammt, befindet sich auf dem mittleren Anlagenschenkel. Die historische Zuggarnitur, gezogen von 86 457, ist bereit zur Ausfahrt

sert. Ein Teil der Loks wurde nachträglich digitalisiert. Besonders im Güterwagenpark befinden sich auch Eigenbauten und vor allem viele patinierte und mit Ladegütern versehenen Waggons. Da die Clubanlage auch als Laufsteg für die Fahrzeuge der Vereinsmitglieder dienen soll, darf von der Handhebeldraisine bis zum ICE alles fahren. Gerade auf der Nebenbahn kommen mit der Zeit immer mehr hochwertige digi-



In Petersbusch verfügen die FRAROLINX-Werke über ein langes Verladegleis mit eigener Werklok. Die Betriebsstelle verfügt nur über ein Überholgleis, was das Rangieren oftmals schwierig macht, da immer für durchfahrende Züge Platz bleiben muss





Betrieb nach Fahrplan

tale Fahrzeuge zum Einsatz, die mit ihren Licht- und Soundeffekten eine neue Dimension unseres Hobbys zeigen. Zu den Fahrplanfahrten werden meist stilreine Garnituren der Epochen III und IV eingesetzt.

Individuelle Bauwerke

Viele Gebäude und die Bäume entstanden komplett in Eigenbau. Die Häuser stammen

überwiegend aus den 1960er- und 70er-Jahren, als es kaum maßstäbliche HO-Gebäude zu kaufen gab. Sie haben trotz aller Vereinfachungen immer noch eine überzeugende Wirkung. Dabei zeigt sich, dass die heute gerade von Dioramen bekannte Superdetaillierung bei einem Abstand von rund einem Meter nicht mehr auf Anhieb zu erkennen ist. Daher sind viele der alten Papphäuschen durchaus noch

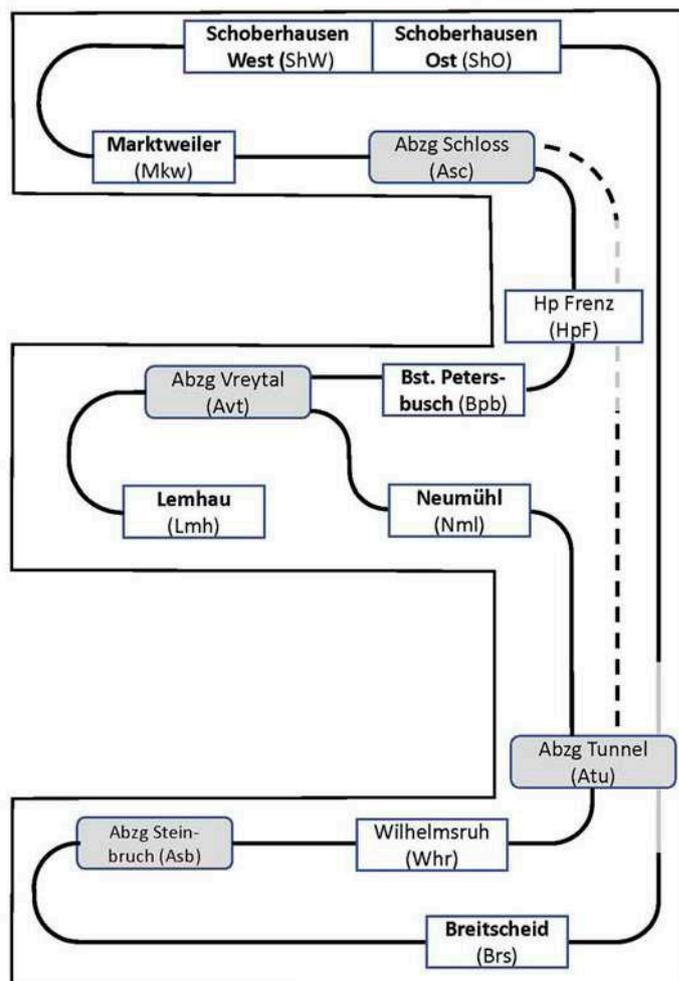
Die Waggonfabrik „Thönnas“ in Neumühl verfügt über vier Gleise, auf denen immer etwas los ist. Gerade werden neue Stahlplatten angeliefert

MEC Aachen (5)

Der schematische Gleisplan zeigt die einzelnen Betriebsstellen der zungenförmigen HO-Anlage



Betriebsstellen mec aachen - Nebenbahn





Ein Eilzug mit „Silberlingen“ verlässt Lemhau. Bevor er in den Wendeltunnel einfährt, wird auf einem Viadukt noch die Landstraßenzufahrt überquert



Der Wasserturm preußischer Bauart versorgt auch das unterhalb des Bahnhofs liegende kleine Bw Lemhau und sorgt an den Wasserkranen für genügend Druck

sehenswert, da sie sich als Unikate wohlthuend von Großserienprodukten abheben. Natürlich ist die Clubanlage noch lange nicht fertiggestellt. Vor allem das Bahnhofsareal von Marktweiler muss landschaftlich noch ausgestaltet werden; andere Anlagenbereiche erfordern eine weitere Detaillierung.

Neue Projekte

Uns ist es aber wichtig, nicht die Perfektion anzustreben, sondern nach den vielen Jahren des Bauens endlich ausgiebig fahren zu können. Darüber hinaus haben wir mit dem Entwurf und Bau einer neuen Ausstellungsanlage begonnen. Diese ist in ihrer Größe an die Zahl der aktiven Clubmitglieder angepasst und soll aus nur vier leicht zu transportierenden Segmenten bestehen. Wir hoffen, auch weiterhin unsere nun 65 Jahre erfolgreich betriebenen Ziele mit dem großen Engagement unserer Mitglieder und vor allem jüngeren Interessierten fortsetzen zu können! *Hartmut Ziegler*

Links ist der Bahnhof Marktweiler mit seinem Bahnbetriebswerk und auf dem mittleren Anlagenschenkel der Eifelbahnhof Lemhau zu erkennen

MEC Aachen (3)



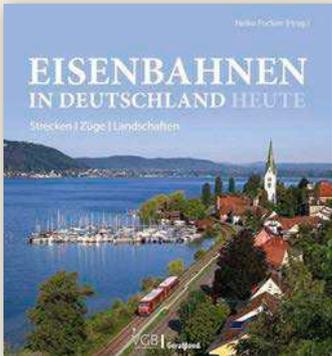
Service

Besucher-Infos

Der MEC Aachen wurde im Jahr 1959 gegründet und baut seit dieser Zeit an maßstäblichen Anlagen. Seit dieser Zeit gab es eine wechselvolle Geschichte mit Höhen und Tiefen. Stets war aber der Bau einer betriebsfähigen H0-Gleichstrom-Anlage ein wesentlicher Bestandteil des Clublebens. Wer neugierig geworden ist und gerne mitmachen möchte, findet unter www.mec-aachen.de weitere Infos und Kontaktdaten. *HZ*

Buch & Film

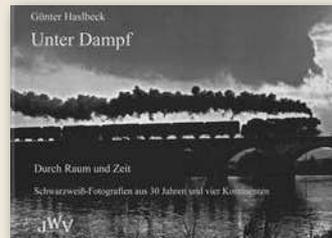
Eisenbahnen in Deutschland, Strecken/Züge/Landschaften – Heiko Focken – 192 S., 169 Farb-Abb. – 45,00 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-96453-646-4



Bildbände über den aktuellen Bahnbetrieb erscheinen in schöner Regelmäßigkeit – mal sind es gute, mal weniger ansprechende Werke. Das beste derzeitige Buch zum Thema liegt nun vor. Es sind mehrere Dinge, die es auszeichnen: Da ist zum einen die hervorragende Wiedergabe- und Druckqualität, die über jeden Zweifel erhaben ist. Zum anderen hat der Herausgeber der Versuchung widerstanden, nur eigene Aufnahmen im Buch zu verarbeiten. Insgesamt 25 Fotografien haben ihre Aufnahmen zur Verfügung gestellt, was eine abwechslungsreiche Bildmischung ergibt, da jeder Lichtbildner ja seine eigene Vorstellung in puncto Bildgestaltung hat. So finden sich in dem Buch neben klassischen „Zug in der Landschaft“-Bildern mit perfekter Ausleuchtung von schräg hinten à la Bellingrodt auch viele Motive, die von diesem Standard abweichen und umso sehenswerter sind. Selbst Menschen wie Bahnmitarbeiter oder Reisende sind zu entdecken, und es scheint auch nicht immer die Sonne. Gerade derartige Alltagsbilder sind es, die den Reiz des Werkes ausmachen. Nur ein Beispiel: Die Auf-

nahme auf Seite 131 zeigt die Einfahrt eines schnöden Talent-2-Triebzuges in den Bahnhof Neef aus der Sicht eines Reisenden, der hier mit weiteren Passagieren auf den Zug wartet. Wie schön zu sehen, dass es hier noch ein altes hölzernes Wartehäuschen gibt und eine nicht genormte Bahnsteigkante, an der vor 50 Jahren auch Dampfzüge hielten – es gibt sie also noch, die Relikte der alten Bahn. Lob verdienen auch die Bildbeschreibungen, die deutlich über das klassische „Zug X mit Lok Y im Bahnhof Z am...“ hinausgehen und präzise und vielfach unbekannte Zusatzinformationen zur jeweiligen Aufnahme vermitteln. So blättert man immer wieder gerne in diesem Buch, zumal das Spektrum der abgebildeten Züge vom Schmalspurdampfzug in Sachsen bis zur neuesten ICE-Generation reicht. MW

Unter Dampf, Durch Raum und Zeit, Schwarzweiß-Fotografien aus 30 Jahren und vier Kontinenten – Günter Haslbeck – 176 S., 180 Schwarzweiß-Abb. – 29,90 € – Johannes Wiemann Verlag, Nürnberg – ISBN 978-3-9821018-7-3



Schon das Titelbild – eine 44er auf der Regenbrücke bei Regenstau im abendlichen Gegenlicht – macht neugierig auf das Buch. Und man wird nicht enttäuscht! Der Eisenbahnfotograf Günter Haslbeck nimmt einen mit auf seine zahlreichen Reisen, zu denen er in den 1970er- und 1980er-Jahren aufgebrochen ist, um die damals noch auf dem Globus verkehrenden Dampflokomotiven aufzuspüren.

Dabei entführt er den Betrachter auch auf den Kürbismarkt im sudanesischen Kosti, wo eine Dampflok sich qualmend ihren Weg an Händlern und Kühen vorbei bahnt, oder ins Bahnbetriebswerk Tanjungem in Südsudatma, wo eine Schar Kinder sein Tun bestaunt. Weitere Stationen sind unter anderem türkische Gebirgsbahnen, Kondensender-Lokomotiven in Südafrika, eine Kohlebahn in Brasilien und die Zuckerrohrbahnen auf Java. Selbst den Dampfbetrieb in Myanmar, Pakistan und Paraguay hat der Autor für die Nachwelt festgehalten. Neben vielen berausenden Landschaftsbildern wirft er den Blick immer wieder in Lokdepots und auf Bahnhöfe. Alle Bilder sind in Schwarzweiß gehalten – einer Ästhetik, die dem Sujet Dampflokomotive sehr zugutekommt und die Atmosphäre dieser versunkenen Welt aufleben lässt. Den Rezensenten begeistern jene Aufnahmen am meisten, die zu den Maschinen und Zügen auch noch viel Lokalkolorit und Menschen abbilden. Dank ausführlicher Bildunterschriften erhält der Leser auch wichtige Informationen zum Dampflokbetrieb und über die Maschinen auf den Fotos. Wer einen Blick über den Zaun in die einst weite Welt der Dampftraktion werfen will, kommt mit diesem Buch auf seine Kosten. „Nie waren Eisenbahnen lebendiger als zur Dampflokzeit“, schreibt der Autor – dem ist nichts hinzuzufügen. PS

Elektrolokomotiven der ÖBB I – Autorenteam – 144 S., 28 Farb-/89 Schwarzweiß-Abb. – 40,50 € – BAHNmedien.at, Wien/Österreich – ISBN 978-3-903177-40-6

In diesem Bildband werden alle Elloks mit Stangenantrieb der Österreichischen Bundesbahnen vorgestellt. Es handelt sich also um die ältesten Loks



Österreichs, die teilweise schon in der Monarchie unterwegs waren oder spätestens von den BBÖ beschafft wurden, aber oft bis in die 1980er-Jahre aktiv waren. Von den gezeigten Reihen sind Fotos zwischen 1950 und 1980 abgedruckt, was die Evolution der einzelnen Typen dokumentiert. Obendrein wurden Abbildungen ausgewählt, die die Loks in typischen Betriebssituationen zeigen. Aber auch ungewöhnliche Szenen sind dabei, die beweisen, dass beispielsweise ein Miteinander von Dampf- und Elloks gar nicht so selten in Österreich war. Nacheinander werden die Reihen 1060 und 1072 mit Alt- und Neubaukästen vorgestellt, gefolgt von 1089/1198. Den großrädigen 1073ern schließen sich die Reihen 1080/1180/1280 an, ehe die Rangierloks 1061/1161 und 1062 porträtiert werden. In der Einleitung wird auch auf Sondertypen wie 1470.001 und 1180.001 oder 1082.01 hingewiesen. Selbst die schmalspurige Mariazellerbahn-1099 samt Alt- und Neubaukästen fehlt nicht. WB

Das Lasercut-Handbuch, Grundlagen, Technik, Tipps und Beispiele für den Modellbau – Hans-Dieter Kienitz – 164 S., 363 Farb-/12 Schwarzweiß-Abb. – 29,90 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-010-0

Seit knapp zwei Jahrzehnten haben sich Lasercut-Modelle einen zunächst kleinen, später immer größeren Raum

Weiterhin erreichen uns:

Meine Märklin-Modellbahn, Eine kleine Philosophie zur Spur 00 (Reprint von 1949) – Ing. Dr. Walter Strauss – 107 S., 1 Farb-/111 Schwarzweiß-Abb. – 24,99 € – GeraMond Media, München – ISBN 978-3-7654-7313-5

Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 2024 –

Autorenteam – 180 S., 6 Farb-/25 Schwarzweiß-Abb. – 8,50 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6844-5

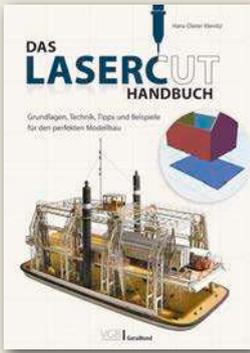
Zeitreise durchs BOGESTRA-Land, Band 3: 125 Jahre „flott und freundlich durchs Revier“ – Andreas Halwer – 160 S., 230 Farb-/Schwarzweiß-Abb. – 29,80 € – DGEG Medien, Mönchengladbach – ISBN 978-3-946594-22-2

Reichsbahnflair, Bahnland DDR – Günther Feuereisen – 160 S., 209 Farb-/1 Schwarzweiß-Abb. – 29,90 € – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71702-2

Erz, Sand/Wismut, Starkenberger, Eisenbahn im Wandel des Ronneburger Reviers – Hans-Jürgen Barteld – 156 S., 218 Farb-/39 Schwarzweiß-Abb. – 24,90 € – Verlag Barteld, Berga (Elster) – ISBN 978-3-935961-30-1

Faszination Spur 1 (Modellbahn-Kurier Special 47) – Autorenteam – 84 S., 301 Farb-/1 Schwarzweiß-Abb. – 19,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-1960-7

Faszination TT, Vom Einstieg bis zur Perfektion (ModellEisenbahner Extra Nr. 8) – Autorenteam – 84 S., 354 Farb-/6 Schwarzweiß-Abb. – 12,90 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-067-4



bei den Modellbausätzen erobert. Nicht nur Gebäude, sondern auch alle möglichen anderen Ausgestaltungs-elemente können heute mit hoher Präzision im Laserstrahl-Lichtschneidverfahren vornehmlich aus Architekturkarton oder Echtholzplatten bzw. seltener aus Acrylglas oder gar Metall hergestellt werden. Mit dem vorliegenden Handbuch ist nun erstmals eine umfassende Publikation zu diesem Thema erschienen. Der Autor zeigt darin das gesamte Spektrum des Möglichen auf und erklärt anschaulich die Grundlagen des Verfahrens sowie die dabei verwendbaren Materialien. Den Hauptteil des Buches nehmen seine eigenen Konstruktionen und der Bau selbst hergestellter Modelle ein.

Die Grundlage bilden am PC per Zeichenprogramm und CAD-Software erstellte Vorgaben für den Schneidvorgang für die neben bekannten Kaufprogrammen auch Freeware mit entsprechenden Optionen zur Verfügung steht. Anhand mehrerer Beispiele aus unterschiedlichen Modellbau-Bereichen werden die weiteren Abläufe geschildert: Als klassisch gelten ein Bahnhofsgebäude wie jenes von Taufkirchen/Vils oder die Hamburger Pfeilerbahn, deutlich ungewöhnlicher, aber mit ein wenig Erfahrung ebenso realisierbar war das Köhlbrand-Trajekt der Hansestadt. Ja sogar Weichgrundkörper lassen sich per Laser-cut erstellen, wie das Buch lehrt. Den Abschluss des Ratgebers bilden Hinweise zum Zusammenbau lasergeschnittener Bauwerke, zu geeigneten Klebstoffen und zur Oberflächenbehandlung. Wer sich mit der Thematik Laser-cut näher auseinandersetzen will, wird um den Kauf des empfehlenswerten Buches kaum herumkommen. OS

Bundesbahn-Fotoalbum, Band 4: 1974 bis 1985 – Helmut Bittner – 191 S., 296 Farb-Abb. – 34,80 € – DGEG-Medien, Mönchengladbach – ISBN 978-3-94694-28-4



Mit diesem vierten Buch wird die Reihe der Bittner-Bildbände abgeschlossen. Erstmals dominieren die modernen Traktionsarten, die der Autor in qualitativ einwandfreien und gut gedruckten Aufnahmen verewigt hat. Und immer wieder trifft man in dem Buch auf die letzten Dampflok der DB, die damals schon in Reservaten zusammengefasst waren und einen sehenswerten Kontrast zu den seinerzeit modernen Diesel- und Elloks sowie Triebzügen darstellten und trotzdem immer unverzichtbar waren. Bittners Vorliebe für den Dampfbetrieb wird bei einem Exkurs zu den DR-Gleisen sichtbar, wo ihm so einige schöne Aufnahmen gelungen sind. Szenen von bemerkenswerten Sonderfahrten – und zwar nicht nur anlässlich der Feierlichkeiten zum 150-jährigen Geburtstag der Eisenbahn in Deutschland – runden das sehenswerte Buch ab, das nicht nur bei Besitzern der ersten drei Bände Anklang finden dürfte. MW

Schmalspur-Album Sachsen, Deutsche Reichsbahn 1945–1985: Thumer Schmalspurnetz, Bahnhof Thum, Thum – Schönfeld-Wiesa – Ingo Neidhardt/Holger Drosdeck – 256 S., 370 Farb-/401 Schwarzweiß-Abb. – 54,00 € – SOEG Verlag/SSB Medien, Zittau – ISBN 978-3-00-076523-0



Das nächste Buch aus der „roten Reihe“ ist erschienen und beschreibt den Bahnbetrieb in und um Thum zwischen Nachkriegszeit und DR-Ende. Fast 800 Aufnahmen sind es, knapp hälftig farbig und schwarzweiß, die den Betrachter in die vermeintlich heile Welt der (D)DR-

Schmalspurzeit versetzen. In der Tat ist es erstaunlich, welche Menschenmengen in den 1960er-Jahren täglich mit den kleinen Zügen unterwegs waren. Das belegen unter anderem zahlreiche Aufnahmen von Fotoamateuren, denen es nicht nur um die eingesetzten Lokomotiven ging.

Sicherlich kann man darüber streiten, ob die eine oder andere Aufnahme wirklich in ein solches Buch gehört, aber insgesamt vermittelt die Bildauswahl sehr gut das Flair der damaligen Zeit, zumal viele Aufnahmen qualitativ hochwertig sind und die teilweise großformatige Wiedergabe rechtfertigen. Ausführlich eingegangen wird auch auf die Abschiedsfahrten auf dem seit 1967 ständig schrumpfenden Thumer Netz. Sogar die letzten Fahrten auf der Anschlussstrecke zwischen Schönfeld-Wiesa und der Papierfabrik Schönfeld im Frühjahr 1985 werden gewürdigt. Insgesamt wieder ein Buch, das sich der Sachsen-Fan gern beschaffen wird. Doch eine Anregung zum Schluss: Wie wäre es bei künftigen Bänden mit einigen Informationen und Bildern, wie es heute aussieht? Denn nach dem Betrachten des Buches stellen sich Fragen wie „Steht das EG von Thum heute noch?“ oder „Was ist aus den Schmalspur-Bahnanlagen von Schönfeld-Wiesa geworden?“ MW

Locomotives of China (Lokomotiven Chinas), The Pacifics – Robin Gibbons – 340 S., 126 Farb-/394 Schwarzweiß-Abb. – 79,00 € – Tynedale Publishing, Plumtree/Großbritannien – ISBN 978-0-9934-1924-9

Dieser bereits fünfte Band der Buchreihe über chinesische Lokonstruktionen stellt sämtliche Bauarten der Pacific-Achsanordnung 2'C1' vor. Wie gewohnt werden alle Lokomotiv-Reihen in Wort und Bild porträtiert, wobei mittels zahlreicher Detailfotos die Unterschiede innerhalb einer Bauart aufgezeigt werden.

Der Autor hat sich obendrein in seiner ausführlichen Statistik bemüht, zu jedem einzelnen Fahrzeugtyp auch den Verbleib aller dazugehörigen Maschinen nachzuvollziehen. Ein Nachtrag bietet Ergänzungen und Erweiterungen zu den ersten vier Bänden. Insofern ist dieses Buch eine unverzichtbare Lektüre für alle Fans asiatischer Bahnen. WB

Leserbriefe

■ **Baureihe 55 im HO-Test, em 3/24**

Unakzeptable Lok/Tender-Lücke

Seit 1977 lese ich das *em*, und jeden Monat freue ich mich auf das neue Heft. Sehr gut gefällt mir die Rubrik *Verglichen & gemessen*, die mir schon bei so mancher Modellkaufentscheidung hilfreich war. Im HO-Test der Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ ist für mich das Modell von Roco der Testsieger, auch wenn es bedingt durch das Konstruktionsalter nur den dritten Platz belegt hat. Denn was bei jeder Schleppenderlok für den stimmigen Gesamteindruck sorgt, ist ein geringer Abstand zwischen Lok und Tender. Bei Märklin und Rivarossi beträgt die Lok/Tender-Lücke aufs Vorbild umgerechnet rund 70 Zentimeter. Da fällt der (Modell-)Heizer beim Kohleschippen doch glatt ins Gleisbett. Das mag bei Modellentwicklungen vor 60 Jahren noch akzeptabel gewesen sein, aber heute nicht mehr. Von Fleischmann bzw. zuletzt Roco wurde dieses optische Detail bedeutend besser umgesetzt.

Stefan Ebinghaus, Paguera/Spainen

■ **Ladegüter, em 4/24**

Zwei Anbieter unterschlagen

Die tabellarische Übersicht zum Thema Ladegüter im Modell ist klasse gemacht, jedoch nicht ganz vollständig. Es fehlen zwei Anbieter, die in letzter Zeit von sich Reden machten: Weinert Modellbau hat aktuell ein 1:87-Frachtangebot unter den Artikelnummern 32421 bis -27 am Start: Säcke, Sackstapel, Tabakballen und -fässer, Baumwollballen, Tee- und Apfelsinenkisten. Und während der Modellbahnmessen im März in Mannheim und im April in Dortmund stellte Ladegut Büttner aus Klosterlechfeld seine Produkte vor: Ladeguteinsätze für Güterwagen diverser Nenngrößen. Horst Stöcker, Solingen

■ **Cevannenbahn, em 4/24**

Kuriose Streckensicherung

2009 hatte ich das Vergnügen, die Teilstrecke von Langogne bis Langeac auf Hin- und Rückfahrt in Regelleitungen zu genießen. Bei diesen Fahrten habe ich eine Trassensicherung kennenlernen dürfen, die im Artikel nicht erwähnt wurde. Auf besonders exponierten Streckenabschnitten wird der Zug von einer bis zu zwan-

zigadrigen Drahtleitung hoch über dem bzw. hangseitig entlang des Bahnkörpers begleitet. Diese in Fahrtrichtung verlaufende Streckensicherung hat nach Aussage eines „Chef de la Gare“ folgenden Hintergrund: Die abschnittsweise installierten Drahtleitungen werden mit einem Schwachstrom beaufschlagt und zu einem Stromkreis verbunden. Bei einem kleinen Steinschlag fällt das Material zwischen oder auf die Drähte, ohne diese zu beschädigen oder den Stromfluss zu unterbrechen. Erfolgt dagegen ein veritabler Felssturz, werden die Drähte durchschlagen, folglich wird der Stromkreis unterbrochen. Über eine Schaltung wird dann beim nächstgelegenen Fahrdienstleiter Alarm ausgelöst und der Streckenabschnitt gesperrt. In Marsch gesetzt wird daraufhin auf dem Schienenweg ein Reparaturtrupp zur Schadensbegutachtung und -behebung. Noch ein Reisetipp am Rande: Im Massif Central (Cevennen) kann man viele museal erhaltene und landschaftlich toll gelegene normal- und schmalspurige Eisenbahnen bis zum heutigen Tage besichtigen und befahren!
Karl-Heinz Sybertz, Bergisch Gladbach

■ **Triebwagentest, em 4/23**
Problematik Stromabnahme

Als langjähriger Gartenbahner habe ich bezüglich der Stromabnahme diverse Erfahrungen gesammelt. Grundsätzlich sind Haftreifen im Außenbetrieb nutzlos, weil sich an ihnen nach kurzer Zeit ein Schmierfilm vom Schienenschmutz bildet und die Haftreibung dann schlechter ist als beim blanken Metallrad. Wichtiger als Haftreifen sind eine hohe Fahrzeugmasse und damit ein guter Kontakt zwischen Rad und Schiene. Aus diesem Grund ist die Stromaufnahme beim sechs Kilogramm wiegenden Kiss-Triebwagen besser als beim dreieinhalb Kilogramm leichten LGB-Pendant, wobei dessen Haftreifen nicht zur Stromabnahme beitragen. Dessen Radschleifer sind fast nutzlos, weil sie nur einen geringen Druck auf die Schienen ausüben und sich ab und an in den Führungshülsen verklemmen. Allerdings sind sie nützlich, um kleine Fremdkörper von der Schienenoberfläche zu entfernen. Das kann natürlich ein unter einem Wagen montierter LGB-Schienenreiniger viel besser, zumal da der Kontaktdruck größer ist und das Schleifmaterial keinen Kurzschluss verursachen kann.

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**



**Martin Menke,
 Redaktion
 Modellbahn**



**Florian Dürr,
 Redaktion
 Eisenbahn**



**Thomas Hanna-Daoud,
 Redaktion
 Eisenbahn**



Tenderlokomotive der preußischen Gattung T 12 in den 1920er-Jahren im Einsatz auf dem Bahnhof Siegen
Slg. Günther Klebes



VT 33 mit Beiwagen in HO von Piko sowie die daraus abgeleitete Fantasieversion eines Elektrotriebzuges
Slg. Gerald Wohlfahrt (2)

Ein weiterer wichtiger Aspekt bei Gartenbahnen ist das Material der Räder. Neben dem anhaftenden Schmutz entstehen auf den Radlaufflächen auch Brandstellen durch schlechten Kontakt zur Schienenoberfläche. Die von Kiss verwendeten Edelstahlräder können problemlos gereinigt werden und halten ewig, während LGB noch immer verchromte Messingräder verwendet, die nach einer gewissen Einsatzzeit blank sind und ausgetauscht werden müssen. Eigentlich ist es unverständlich, weshalb LGB an diesen Rädern festhält, denn der Preisunterschied zu Edelstahl dürfte nicht sehr groß sein. Meine LGB-Triebfahrzeuge haben nach Rädertausch keine Haftreifen mehr, dafür aber ein eingebautes Zusatzgewicht. Vor jeder Inbetriebnahme meiner Gartenbahn werden die Edelstahlgleise gereinigt, sodass es nahezu keine Kontaktprobleme gibt und die Räder lange sauber bleiben.
Klaus Himmelreich, Sprockhövel

■ **Baureihe 74 im Fokus, em 4/24**
Schatz aus dem Album

Ergänzend zum Beitrag über die preußischen Tenderlok-Gattungen T 11 und 12 möchte ich eine weitere Grußpostkarte beisteuern, die aus den frühen 1930er-Jahren stammt und den Einsatz der 1'C-Tenderlok-Konstruktion im Bahnhof Siegen zeigt, wohin es diese T 12 um 1920 verschlagen hatte, nachdem sie auf der S-Bahn Berlin aufgrund deren Elektrifizierung überflüssig geworden war.
Günther Klebes, Erlangen

■ **VT 137 im Fokus, em 5/24**
Piko-Triebzug

Der interessante Artikel zeigt auch ein Foto vom alten Piko-VT 33 aus den 1960er-Jahren. Wie der Autor schon richtig vermutet, entspricht das abgebildete Modell keineswegs dem ursprünglichen Auslieferungszustand. Der Triebwagen hatte immer Drehgestellblenden am Motordrehgestell. Das war ein Blechstückteil mit seitlich montierten Blenden aus Duroplast. Der Antrieb des VT glich übrigens jenem der Piko-E 44/44⁵/46. Der rot/beigefarbene Piko-VT 33 ist häufig anzutreffen, auch als Packung samt Beiwagen wie abgebildet. Weitaus seltener ist die Variante als Elektrotriebzug.
Gerald Wohlfahrt, Gispersleben

Der Inhalt der Leserbriefe spiegelt nicht zwangsläufig die Ansichten der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich das Recht vor, die Leserbriefe zu kürzen.



Nicht verpassen:
Das neue Heft erscheint am
5. Juli 2024



Benno Wiesmüller/Oliver Strüber

Im Fokus: Hilfszüge der Deutschen Bundesbahn *Unterwegs für den Streckenerhalt*

Wenn mal was schiefeht, war die Bahn immer schon gut gerüstet: Sei es eine kleine Entgleisung oder ein schwerer Unfall, ein Weichen-, Signal- oder Oberleitungsproblem – für all das hatte die DB an zentralen Verkehrspunkten entsprechende Hilfszüge stationiert, die bei Bedarf sofort ausrücken konnten. Auf umgebaute Altbauwagen folgten die Einheitshilfsgeräthewagen. Wir schauen auf dieses Kapitel Bahngeschichte zurück und führen auf, welche Modelle es zu dieser Thematik gibt.

Fahrzeuge: HO-Test zweier Tenderloks der Einheitsbauart *Piko-Neuheit trifft auf Liliput-Oldie*

Vor wenigen Wochen erschien Pikos formneue HO-Tenderloks der Baureihe 62. Unser Test geht der Frage nach, wie gut sich das Sonneberger Modell (links) gegen das Liliput-Pendant aus früheren Produktionsjahren (rechts) schlägt.



Jürgen Gottwald



Ralf Händeler

Baureihe 151 *Ende bei DB Cargo?*

Am 30. Juni 2024 läuft der Vertrag für die von Railpool angemieteten Loks der Baureihe 151 von DB Cargo aus. Damit endet die Epoche der Bundesbahn-Sechschacher bei der Deutschen Bahn. Ein Lokführer erzählt, warum er die „Dickens“ vermissen wird.

Anlage: Ein Abschnitt der Weserbahn als HO-Umsetzung *Rund um Hessisch Oldendorf*

Persönliche Erinnerungen veranlassen *em*-Leser Harry Bolkesteijn, den DB-Bahnhof Hessisch Oldendorf samt passender Gebäude aus der Weser-Renaissance in 1:87 nachzubauen sowie authentische Züge der Weserbahn einzusetzen.



Guus Ferrée

* 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 7/2024, Nummer 685, 62. Jahrgang
Editorial Director: Michael Hofbauer
Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)
Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schricker (Vorbild, fr); Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)
Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Wolfgang Bdinke, Dr. Dietmar Beckmann, Michael Dostal, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Felix Förster, Christoph Grimm, Heiko Herholz, Josef Högemann, Stefan Högemann, Dr. Jürgen Hörstel, Bruno Kaiser, Rico Kummerlöwe, Egon Pempelforth, Dirk Rohde, Manfred Schelling, Gunnar Selbmann, Holger Späing, Oliver Strüber, Martin Weltner, Alexander Wilkens, Hartmut Ziegler, Gerd Ziller
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: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)
Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2024, GeraMond Media GmbH. ISSN 0342-1902
Gerichtsstand ist München.
Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.
Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.
Für unverlangt eingesandenes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.



KUNDENSERVICE, ABO und EINZELHEFTBESTELLUNG

✉ **EISENBahn MAGAZIN ABO-SERVICE**
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching

☎ +49 (0)89/46 22 00 01

Unser Kundenservice ist Mo.-Fr. 08.00-18.00 Uhr telefonisch erreichbar.

@ leserservice@eisenbahnmagazin.de

🌐 www.eisenbahnmagazin.de
Zugang zum *em*-Jahrgangsarchiv unter www.eisenbahnmagazin.de/download

Preise: Einzelheft 8,40 € (D), 9,20 € (A), 13,50 CHF (CH), 9,70 € (Be, Lux), 9,90 € (NL), 90,95 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 94,80 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter www.eisenbahnmagazin.de/abo

Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE632Z00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Eisenbahn Magazin erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten Eisenbahn Magazin (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im 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-Erinnerungen im opulenten Großformat

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



nur
€14,90
statt € 27,80

2 Ausgaben
portofrei ins Haus
Sie sparen jetzt über
gegenüber dem Kioskpreis **46%**

3 gute Gründe, das neue
BahnExtra zu testen:

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt noch breitere Themenmischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen
- ✓ Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie *Bahn Extra* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 12,60* (statt € 13,90) alle 2 Monate frei Haus.

Ausgabe BahnExtra 3/24
Jetzt im VGB-Shop oder am Kiosk



S-Bahn Berlin – Wie alles begann

Anno 2024 feiert Berlins Vorortverkehr Jubiläum: 100 Jahre ist es her, dass auf der ersten Verbindung der elektrische Betrieb eröffnet wurde und die Reichsbahn den Grundstein für das wegweisende Verkehrsmittel der Stadt legte – die S-Bahn. Wir dokumentieren diese epochale Entwicklung in Bahn Extra 3/24. Erfahren Sie, welche Projekte auf den Weg gebracht wurden, wie Bau und Betrieb der ersten

Strecken vonstatten gingen, welche rasante Entwicklung das System in der Folge nahm und welchen tiefen Einschnitt der Zweite Weltkrieg bedeutete. Wie alles begann und wie sich das System bis 1945 entwickelte, haben Berliner Fachautoren mit vielen Daten, Fakten und Details zusammengetragen.

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





Die BR 62 der Deutschen Bundesbahn rollt an!

Das PIKO H0 Modell der schnellen Zweizylinder-Heißdampf-Tenderlokomotive der Baureihe 62 begeistert durch seine formvollendete, maßstabsgetreue Umsetzung.

FORM NEU
2024



Dampflokomotive BR 62 DB Ep. III

50700 Gleichstrom

379,00 €*

50702 Gleichstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**[®] onboard

489,00 €*

50703 Wechselstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**[®] onboard

489,00 €*

Expert Plus Version der DB Maschine:

55924 XP Gleichstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**[®] onboard

579,00 €*

55925 XP Wechselstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**[®] onboard

579,00 €*

Expert Plus Version
mit gepulstem
Verdampfer!



* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt bei PIKO. Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen und alle PIKO Neuheiten 2024 entdecken.