

eisenbahn Modellbahn magazin

Topaktuell
Baureihe 151



Abschied bei DB Cargo: Ein Lokführer berichtet über die letzten Einsätze



H0-Modelle der Baureihe 62 im Test

Die kleinen 01er

Was eine Formneuheit von einem Klassiker unterscheidet

Verglichen & gemessen

62 002 der Bundesbahn
von Piko und Liliput



Wandlung einer Reko-G12

Wie 58 3049 von der DR-Heizlok zur VSE-Museumslok wurde



Hilfszüge der DB
Vorbildfahrzeuge & Modelle
Per Kahn zur Bahn
Stationen mit Fähranschluss
Digitale Praxistipps
Wackelkontakte verhindern
DB-Bahnhof Hessisch Oldendorf

Anlagenbau nach Vorbild



Erinnerungen in 1:87 an den

© Otto Humbach

Werden Sie zum **SPEZIAL**isten



2 für
nur
€12,90
(statt €25,80
bei Einzelkauf)

- ✓ **2für1-Angebot:**
Sie sparen die Hälfte!
- ✓ **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 €12,90 pro Heft sechsmal im Jahr frei Haus.

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter
www.miba.de/spezial

Was wird aus den touristischen Intercitys?

Im Norden hängt der Haussegen derzeit schief. Die Deutsche Bahn plant, die Fernverkehrsverbindungen nach Dagebüll Mole ab Ende 2026 einzustellen. Bisher werden in Niebüll mehrmals täglich Kurswagen aus IC-Zügen nach Westerland (Sylt) abgehängt und von der Norddeutschen Eisenbahn Niebüll GmbH (neg) nach Dagebüll Mole überführt. Die bislang eingesetzten Intercity 1-Wagen wird DB Fernverkehr ab Ende 2026 bundesweit jedoch nicht mehr einsetzen. Dann sollen ICE L-Züge auf der Marschbahn bis Westerland (Sylt) fahren, die nicht halbzugfähig sind und keine Zugteilung mehr ermöglichen. Geplant war stattdessen die Führung zweier Zugpaare nach Dagebüll Mole.

Kurswagen entfällt

Das scheint nun vor allem wegen zu kurzer Bahnsteige und einer fehlenden Elektrifizierung vom Tisch zu sein. Wer auf die Nordseeinseln Föhr und Amrum will, wird zukünftig in Niebüll in einen Regionalzug umsteigen müssen. Das ist ärgerlich, denn das Land Schleswig-Holstein und die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll (Neg) hatten bereits damit begonnen, die Bahnsteige an der Strecke Niebüll – Dagebüll auszubauen und die Elektrifizierung zu planen. Gut 1,5 Millionen Euro sind nach Angaben des schleswig-holsteinischen Verkehrsministeriums dafür schon geflossen. Die Deutsche Bahn betont, dass eine Anbindung von Dagebüll für DB Fernverkehr weiterhin ein wichtiges langfristiges Ziel sei. Man prüfe derzeit in Abstimmung mit regionalen Vertretern mögliche Szenarien ab dem Fahrplan 2027, berichtet eine DB-Sprecherin.

Den Kommunen vor Ort helfen solche vagen Perspektiven nicht. Für die touristischen Betriebe seien möglichst viele direkte Fernverkehrsverbindungen von wirtschaftlicher Bedeutung, sagt der Bundestagsabgeordnete Stefan Seidler vom Südschleswigschen Wählerverband (SWW). Hoffnung auf eine Wende in der Angelegenheit hat er offenbar nicht. Er fordert stattdessen ein Ersatzkonzept – mit bahnsteiggleichem Übergang in Niebüll, barrierefreien Fahrzeugen und abgestimmten Fahrplänen von Zug und Fähre in Dagebüll Mole. Und auch das Land Schleswig-Holstein



Der ICE L kommt später als geplant (siehe Seite 29), aber er kommt. Wie wird sich die Einführung auf die touristischen Verbindungen auswirken? Volker Emersleben/DB AG

ist von den Plänen der DB AG nicht begeistert; es droht mit Konsequenzen bei der Finanzierung der Elektrifizierung der Marschbahn, wie die regionale Presse berichtete. Ob die Drohungen und Forderungen von Land und Politikern nur ein Sturm im Wasserglas sind, muss die Zukunft zeigen.

ICE L-Doppel in den Süden?

Die fehlende Halbzugfähigkeit dürfte auch auf anderen Verbindungen problematisch sein. Was wird wohl werden aus den IC „Königsee“ und „Nebelhorn“ (IC 2082/2084 bzw. IC 2083/2085), die derzeit noch eine gerne von Touristen genutzte Verbindung zwischen Hamburg-Altona, Oberstdorf und Berchtesgaden herstellen? Zwei ICE L-Garnituren bringen es auf eine stattliche Länge von fast 500 Metern (inkl. einer Lokomotive). Das dürfte auch für viele Zwischenstationen deutlich zu lang sein. Und es ist zu bezweifeln, dass sich die getrennte Führung zweier Garnituren von der Elbe in die Alpen für DB Fernverkehr wirklich lohnt. Jetzt wäre es an der Zeit, Klartext über die Zukunft dieser Verbindungen zu sprechen. Die Einführung des ICE-L ist seit Längerem bekannt. Hat denn niemand von den Plänen bei der DB AG die Konsequenzen in Dagebüll und Immenstadt/Allgäu vor Augen gehabt und über Alternativen nachgedacht? Zugegeben, beide Regionen befinden sich am Rande des Streckennetzes, das DB Fernverkehr bedient. Aber dürfen sie deshalb auch am Rande der Interessen liegen?

Florian Dürr, Chefredakteur



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



10–21 Vorbild & Modell: Hilfszüge der Bundesbahn Oliver Strüber

■ Im Fokus

10 Hilfszüge im Dienst der Deutschen Bundesbahn

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. Wir schauen auf dieses interessante Kapitel Bahngeschichte und führen auf, welche Modelle es zu dieser Thematik gibt

■ Eisenbahn

6 Bunte Garnituren für den „Hetzerather“

Mit ihren vielseitigen Bespannungen sorgt die Saisonleistung „Eurostrand Fun Express“ von Nordrhein-Westfalen nach Hetzerath für einen gern gesehenen Farbtupfer auf der Moselstrecke

22 NoHAB-Treffen in Wittenberge

Bunte Rundnasen-Vielfalt am Wittenberger Rundschuppen im Bild des Monats

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Abschied von der DB-151

Ende Juni 2024 lief der Mietvertrag von DB Cargo mit Railpool für die verbliebenen Loks der Baureihe 151 aus. Damit schieden die letzten Maschinen dieser Bundesbahn-Baureihe aus dem Betriebsdienst bei der Deutschen Bahn aus. Lokführer Ralf Händler fuhr bis zuletzt auf den „Schaukelpferdchen“ und erinnert sich gerne daran

46 Museumslokomotive 58 3049

Die Schleptenderlok fungierte als Schuppenheizlok im Bw Glauchau. Später retteten Eisenbahnfreunde die Reko-G 12 und arbeiteten sie auf

50 Kleinfahren an Haltepunkten und Bahnhöfen

Oft liegen Bahnstationen auf der einen Seite des Flusses, der Ort auf der anderen. Aber nicht immer schwingt sich eine Brücke über das Gewässer. Dann bleibt nur der Wasserweg – in manchen Fällen bis heute. Für den Bahnkunden lustig bis lästig, gibt dies dem Modellbahner verlockende Inspiration

■ Modellbahn

56 Eisenbahnfreunde unterwegs

Impressionen vom 65. Verbandstag des BDEF in der Region Hannover mit Vorbildmotiven und sehenswerten Modellbahnanlagen

60 Einheitsellok für alle Fälle

Elektrolokomotive E 40 101 der Deutschen Bundesbahn und die H0- und N-Triebfahrzeugmodelle von Trix und Minitrix

90-95

*H0-Test der
Dampflok-Bau-
reihe 62 von
Liliput (rechts)
und Piko (unten)*

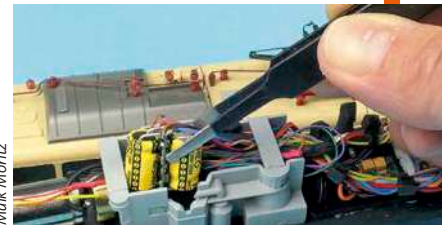


Jürgen Gottwald



76-79

*Energiespeicher
helfen dabei,
die Fahreigen-
schaften von
Triebfahrzeugen
zu verbessern*



Mark Möritz

36-44

*Ralf Händeler erinnert sich an die
letzten Monate der 151 bei DB Cargo*

Ralf Händeler

50-55

*Mancherorts kam (und kommt)
man nur mit Fähre zur Bahnstation*



Eisenbahnstiftung



Rainer Heinrich

46-48

*58 3049 ist eine
der wenigen
erhaltenen
Reko-G 12. So
wurde sie zur
VSE-Museumslok*

108-113

*Rangierarbeiten im Bahnhof
Hessisch Oldendorf*



Gilus Ferrie

64 Reisen auf der Peloponnes

Die griechische Halbinsel war einst Pilgerort für Schmalspurfans aus aller Welt. In Erinnerung an die frühere Bahnvielfalt entstand ein H0-Diorama einer Bergstation

68 Neu im Schaufenster

Trotz Ferienzeit liefern die Modellbahnhersteller zahlreiche Produktneuheiten aus, die wir in Kurzporträts vorstellen

76 Kampf gegen Wackelkontakte

Wir erläutern den Einbau von Stützelkos und Energiespeichern in digitale Fahrzeuge

80 Wismarer VT-Vielfalt in TT

Eigenbaumodelle des Wismarer Fußbodenanlagen aufbauen, steckt mehr dahinter als nur das Spielen mit der Bahn

84 Preiser in Feierlaune

Das 75-jährige Firmenjubiläum bewegte Preiser, in seinen Steinsfelder Räumlichkeiten eine Sonderausstellung zu gestalten

87 Hackathon als Studienform

Wenn Eisenbahn- und Informatik-Studenten Fußbodenanlagen aufbauen, steckt mehr dahinter als nur das Spielen mit der Bahn

90 Piko-62 versus Liliput-Oldie

Unser H0-Test geht der Frage nach, wie gut sich die Sonneberger Tenderlok-Formneuheit gegen das Liliput-Pendant aus früheren Produktionsjahren schlägt

108 Rund um Hessisch Oldendorf

Persönliche Rückblicke bildeten die Grundlage zum Bau dieses DB-Bahnhofs samt passender Gebäude in 1:87 und für den Betrieb mit authentischen Zugarnituren



Jürgen Gottwald

Titelbild: Vorbildgerecht im Anlagenbetrieb unterwegs sind die beiden H0-Dampflokmodelle von Liliput (oben) und Piko (unten) am besten mit vierachsigen Reisezugwagen der Deutschen Bundesbahn im Eil- oder D-Zugdienst

Service

- 96 Kleine Bahn-Börse
- 96 Fachgeschäfte
- 102 Veranstaltungen/
Termine/TV-Tipps
- 104 Buch & Film
- 105 Leserbrief
- 114 Vorschau/Impressum



Der Lack von Re 4/4I 10019 ist am 28. September 2001 noch feucht, als die ehemalige Schweizerin mit DB-Zulassung Hatzenport an der Mosel durchfährt. Die großen seitlichen Eurostrand-Poster der angehängten „Feiglingswagen“ erleichtern den Feierwilligen, den richtigen Zug zu finden Alle Bilder: Egon Pempelforth

■ Sonderzug „Eurostrand Fun Express“

Bunte Garnituren für den „Hetzerather“

Sein Leumund ist nicht unbescholten, dennoch fasziniert der Sonderzug „Eurostrand Fun Express“ alljährlich Eisenbahnfreunde. Mit seinen vielseitigen Bespannungen sorgt die Saisonleistung von Nordrhein-Westfalen nach Hetzerath für einen gern gesehenen Farbtupfer auf der Moselstrecke

Das Moseltal mit seinen markanten Flussschleifen, steilen Weinhängen und idyllischen Örtchen ist seit Jahrzehnten ein beliebtes Ziel von Ausflüglern und Touristen. Schon in den 1930er-Jahren fuhren Ausflugszüge an den Nebenfluss des Rheins. In den 50er-Jahren kam zum Beispiel der „Gläserne“ VT 90.5 an die Mosel und befuhr auch die Gleise des „Saufbähnchens“, jener Privatbahn von Bullay nach Trier, die ihren Namen auch gewissen Touristenströmen verdankte, die sie nutzten.

Als Ende 1998 das Resort „Moseltal“ in Leiwern eröffnet wurde, war der Tourismus längst eine der Haupteinnahmequellen der Region. An einer Moselschleife, nicht weit von Trier, ent-

standen 80 Ferienhäuser, 80 Studios und Suiten für bis zu 680 Gäste. Ein Pool-Sauna-Wellenbereich, das Open-Air-Zentrum, Restaurants und eine großzügige Lounge lassen

» Seit mehr als 20 Jahren ist der „Hetzerather“ ein Garant für variantenreiche Bespannungen

in Verbindung mit dem angebotenen Entertainment-Programm keine Langeweile aufkommen. Zu dieser Zeit setzte die DB noch zahlreiche Sonderzüge ein, um die Besucher zu den Weinfesten an der Mosel zu fahren. Von

Diese Bespannung sorgte für Aufsehen bei Eisenbahnfreunden: Am 11. Mai 2003 führt 194 158 den Leerreisezug (Lr) 84238 bei Neef durchs Moseltal





Die Burgruine Hammerstein erhebt sich bei Leutesdorf über dem Rheintal. Unterhalb davon rollt am 5. Mai 2006 die Vorserienmaschine E 03 001 mit dem „Hetzerather“ Richtung Moseltal





Herbstlich bunt sind die Blätter der Weinreben am 28. Oktober 2005 verfärbt, als 110 348 mit 91641 bei Lehmen (Mosel) unterwegs ist. Die Feierwilligen im Zug ziehen erfahrungsgemäß Bier und Drinks den Erzeugnissen der regionalen Winzer vor

Ende August bis Oktober konnte man diese als D-Züge deklarierten Leistungen auch im Kursbuch finden. Die Moselstrecke von Köln nach Trier liegt in unmittelbarer Nähe der Freizeitanlage, der Bahnhof Hetzerath ist nur zehn Kilometer entfernt. Was lag da näher, als einen Zubringerzug einzurichten, der aus dem Ruhrgebiet, Düsseldorf und Köln die Feierwilligen bis vor die „Haustür“ im Bahnhof Hatzenport bringt.

Zunächst übernahm die Centralbahn AG mit der Re 4/4' 10019 diese Aufgabe. Die angehängten Reisezugwagen mit der vollflächigen Werbung für den damals sehr beliebten „Kleinen Feigling“ (Wodka/Feige) sowie die Hinweise auf das Fahrziel „Eurostrand“ sorgten bald dafür, dass nicht nur Eisenbahnfreunde den Zug schnell zum „Säuerzug“ abstempelten. Bald danach kam mit der 194 158 ein weiterer Lok-Oldie zum Einsatz. 1944 gebaut und 1997 von der Lokführerin

1042 520 „GeraMond“ wird mit dem Partyzug am 25. Oktober 2010 gleich Düsseldorf Hbf erreichen. Nach einer durchgezogenen Regenfront sorgt die tief stehende Herbstsonne für entsprechende Disco-Beleuchtung ...



Barbara Pirch vom Schrottplatz geholt, lockte die Maschine zahlreiche Bahnfans an die Mosel. Da die Leerwagengarnitur am Freitag in Linz/Rhein abgestellt wurde, waren zwei zusätzliche Planfahrten notwendig. Insbesondere der Lr 84238 am Sonntagmorgen erlaubte zahlreiche Sonnenbilder an Fotostellen, die ansonsten mit dem „Hetze“ nicht möglich waren.

2003 kamen auch noch die 142 der WAB zum Einsatz. Das änderte sich 2004, denn da übernahm die DB die Leistungen. Doch auch sie setzte auf Abwechslung bei der Traktion und griff in vielen Fällen auf Museums-Maschinen zurück. So kamen auch 110 348, E 18 47 oder 103 001 an die Mosel. 2006 wurde 110 121 zur Stammlok. Folglich erhielt die Lok im April 2006 eine Generalinstandsetzung mit Fristverlängerung. Zugleich verlor die DB den Beförderungsauftrag für den „Hetze“ und die Privaten kamen wieder zum Zuge. Jetzt waren der Fahrzeugvielfalt endgültig keine Grenzen mehr gesetzt. So kamen mit Re 4/4I, Re 4/4II (beide Ex-SBB), 1042, 1142 (Ex-ÖBB), E 42 151 (Ex-DR) oder 139 der Firma Lokomotion Baureihen an Rhein und Mosel, die man dort bis dahin nicht gesehen hatte.



Sonderzug „Eurostrand Fun Express“

Die vielen, insbesondere von der DB eingesetzten Saison-Züge zu den Weinfesten an der Mosel gibt es nicht mehr. Einzig der „Eurostrand Fun Express“ ist geblieben. Allerdings dürfte sich der Weinkonsum des anreisenden Publikums in Grenzen halten. Da sind eher Bier und Party-Drinks angesagt. Die Feierwilligen haben ihren Spaß im Zug, ebenso wie die an der Strecke lauernden Eisenbahnfans, die bereits über 20 Jahre ihre Freude am abwechslungsreichen Erscheinungsbild des Hetzerather haben.

Egon Pempelforth

2022 beförderten Loks von DB Gebrauchtzug den Hetzerather. Passend zur Aufgabe führt die im Touristikzug-Design lackierte 111 074 den MSM 1850 am 16. September 2022 durch Düsseldorf-Derendorf

Ein klassisches Motiv der Strecke Koblenz – Trier ist die Moselbrücke in Bullay. Am 15. Oktober 2006 überquert E 10 121 mit dem Partyzug das bemerkenswerte Stahlgitter-Bauwerk, über das im Untergeschoss auch eine Straße über den Fluss geführt wird





■ Hilfszüge bei der DB in Vorbild und Modell

Einheitstypen und individuelle Umbauten

Jahrzehntelang gehörten sie zum üblichen Bild großer Bahnbetriebswerke an wichtigen Verkehrsknoten, standen auf Abruf bereit, wenn sie denn im Falle des Falles benötigt wurden: Die Rede ist von den Hilfszügen der DB, die je nach Wichtigkeit ihrer Heimatdienststellen und der von diesen abgedeckten Strecken aus verschiedenen Hilfsfahrzeugen zusammengestellt waren. Ihre heutigen modernen Nachfolger sind auf nur noch wenige Standorte verteilt

Zum Eisenbahnbetrieb gehören seit jeher auch Einrichtungen für den innerbetrieblichen Hilfsdienst, die immer dann zum Einsatz kamen, wenn kleinere oder größere Störungen den Eisenbahnbetrieb be- oder gar verhinderten. Schon seit etwa 1860 wurden von den ersten Bahnverwaltungen für die Beseitigung bei einem Betriebsunfall entstandener Sachschäden sogenannte Gerätewagen – auch als Werkstatt- oder Werkzeugwagen bezeichnet – vorgehalten, die in ihrem Inneren mit diversen Geräten und Werkzeugen,

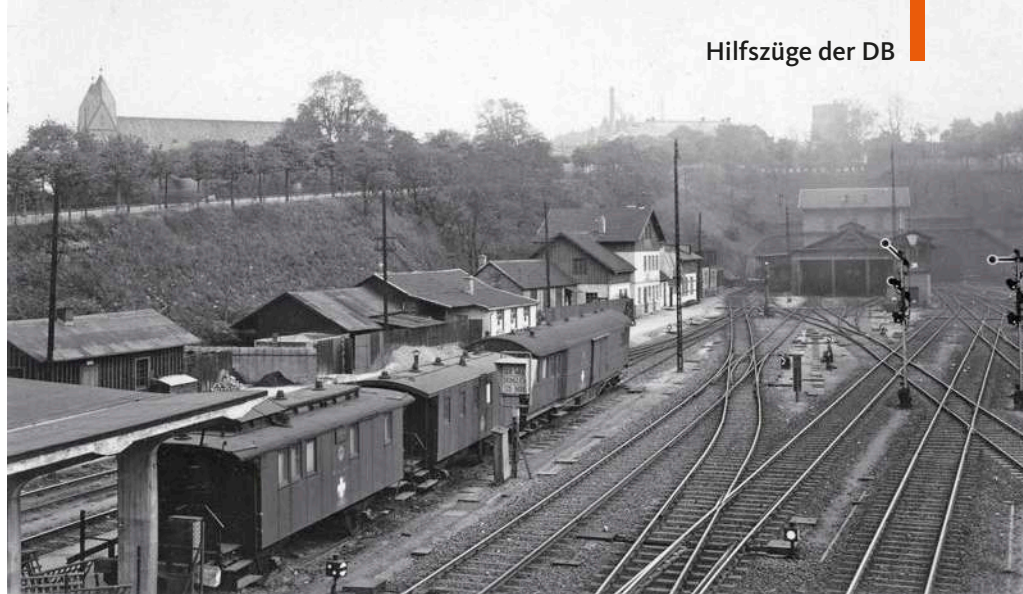
vor allem Winden und Böcken für das Aufgleisen von Fahrzeugen, ausgestattet waren.

Ein Blick zurück

Den ersten deutschen Gerätewagen stellte die Braunschweigische Staatsbahn bereits 1869 als Umbau aus einem dreiachsigen Personenwagen mit Postabteil auf die Schienen. Bei diesem „Werkzeugwagen“ handelte es sich um ein kombiniertes Fahrzeug: Die eine Wagenseite nahmen zwei Abteile für die Hilfsmannschaft ein, die andere ein Abteil für das Aufsichtspersonal. Dazwi-

Die Arbeit ist fast vollendet: Mithilfe der hydraulischen Aufgleisvorrichtung hat 141 205 ihren Weg zurück ins Gleis gefunden. Dank der breiten Geräteraumtore konnten die dafür benötigten Utensilien schnell und bequem aus- und wieder eingeladen werden Wolf-Dietmar Loos

schen befand sich der große, durch ein- und zwei-flügelige Türen zugängliche Geräteraum, dessen Ausstattung auf alle Eventualitäten zugeschnitten war. Er beinhaltete als feste Einbauten eine Werkbank, einen großen Schraubstock sowie einen Ofen; die mitgeführte Ausrüstung bestand aus Schlitten-, Schrauben- und Zahnstangenwinden verschiedener Größe, Brechstangen, Spitzhacken, Spaten, Vorschlagshämmern, Beilen, Ketten, Tauen und Fackeln. Unter dem Wagenboden wurden Schienenstücke mitgeführt, unter den Sitzbänken der Mannschaftsabteile Holz-



In Mainz war in den 1930er-Jahren dieser aus verschiedensten Altbauwagen zusammenge-
stellte Hilfszug stationiert
Hermann Maey/Slg. OS

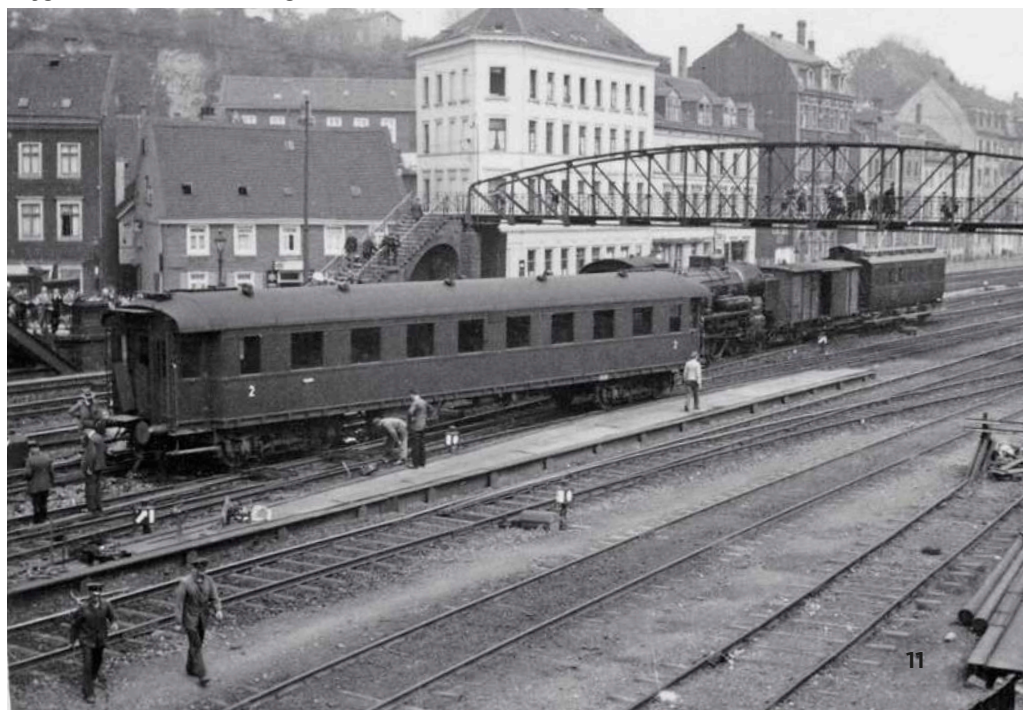


In den 1930er-Jahren rückt der in Hamburg Hbf stationierte dreiteilige Hilfszug zu einem
Einsatz aus. Hinter der Baureihe 78 ist der Mannschaftswagen eingereiht, dahinter folgen
der auf Basis eines vierachsigen Gepäckwagens entstandene Geräte- sowie der Arztwagen.
Ein solch buntes Bild boten die Hilfszüge auch noch zwei Jahrzehnte später
Slg. Gerd Neumann

bohlen. Damit war bereits damals die auch später beibehaltene Grundausrüstung vorhanden.

Die Gerätewagen wurden in den folgenden Jahrzehnten weiterentwickelt und mit zusätzlichen Werkzeugen und Geräten ausgestattet. Neben Aufgleis- und Feuerlöschgeräten kamen Rettungskästen und Flaschengas zum Brennen und Schweißen hinzu, auch die Zahl der mitgeführten Holzbohlen wurden vergrößert. Schwenkbare Drehkrane erleichterten das Ein- und Ausladen der schweren und unhandlichen Gerätschaften. Aufgrund des damit erheblich gestiegenen Platzbedarfs wurden für das Rettungspersonal daher separate Mannschaftswagen bereitgestellt, die neben den Sitzbänken auch über Schränke, eine Waschegelegenheit sowie einen Herd verfügten. Bedingt durch die längst deutlich schwerer gewordenen Lokomotiven wurden die zum „Hilfszug“ zusammengestellten Geräte- und Mannschaftswagen teilweise auch durch Kranwagen ergänzt. Um die Jahrhundertwende schließlich kamen anstelle der bislang im Gerätewagen mitgeführten Sanitätsgerätschaften noch spezielle Arztwagen für die schnelle Versorgung von Verletzten am Unfallort dazu. Bei der Preußischen Staatsbahn wurden die ersten davon 1901 auf Anordnung von Kaiser Wilhelm II. hergerichtet. Damit war der Hilfszug zur Dreiwageneinheit ge-

Ein leichter Betriebsunfall: Mitte der 1930er-Jahre entgleiste an einer Weiche in Wuppertal-Oberbarmen ein vierachsiger 2.-Klasse-Wagen. Die in Dortmund Hbf stationierte 38 2953 ist mit dem im Hintergrund zu sehenden Hilfszug angerückt; die Arbeiten zum Aufgleisen haben bereits begonnen
Carl Bellingrodt/Slg. OS





Neugierig bestaunt wird 1948 in Hamburg-Altona die Abladung des per Straßenroller angelieferten, auf Basis eines dreiaxigen Sitzwagens neu aufgebauten Arztwagens „Hamburg 70143“ für den dortigen Hilfszug

Slg. Gerd Neumann

worden. Um 1910 besaßen die Preußischen Staatsbahnen 80 Hilfszüge, die über ihr gesamtes Netz verteilt an den wichtigsten Bahnhöfen bzw. Knotenpunkten vorgehalten wurden. Daneben gab es noch 180 Hilfsgerätewagen in Bereitschaft, die in kleineren Stationen beheimatet waren. Auch die anderen Länderbahnen hatten analog dazu Fahrzeuge für den Hilfsdienst beschafft.

Bunte Vielfalt aus Altfahrzeugen

Die Hilfszugwagen wurden fast immer in den Hauptwerkstätten aus älteren Personen-, Ge-

päck- und gedeckten Güterwagen hergerichtet. Deutlich seltener vertreten waren die von einigen Bahnen neu beschafften Hilfsfahrzeuge. So erhielten die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen 1905 von MAN zwölf neue dreiaxige Hilfsgerätewagen. Die Badischen Staatsbahnen beschafften 1912 sechs neue, einheitlich ausgeführte Hilfszüge, die jeweils aus einem Arzt-, einem Geräte- und einem Mannschaftswagen bestanden.

Der Großteil des Hilfszug-Fahrzeugbestandes basierte jedoch auf Altfahrzeugen, die aus den diver-

sen Gründen – meist ihr hohes Alter oder eine nur in kleinen Stückzahlen vorhandene, von der Norm abweichende Bauart – nicht mehr im Regelpersonen- oder -güterverkehr eingesetzt werden konnten oder sollten. Der Grundstock für die in den bahneigenen Werkstätten selbst umgebauten Fahrzeuge war dabei breit gestreut: Für die Gerätewagen kamen in der Regel ältere gedeckte Güter- oder Gepäckwagen zur Verwendung. Die Arztwagen hingegen wurden vielfach aus ausgedienten ehemaligen Zweiaxsern 3. Klasse (Ci-Wagen) hergerichtet, auch die Mannschaftswagen wurden nach Möglichkeit aus alten Sitzwagen umgerüstet. Später wurden auch C4i-Wagen, also vierachsige Reisezugwagen, zu Arztwagen. Um die Tragen für die Verwundeten in die Wagen bringen zu können, waren teils größere Umbauten nötig. So wurden die Stirntüren an den aus Ci-Wagen hergerichteten Arztwagen doppelflügelig und die Bühnengeländer umklappbar ausgeführt und bei den aus vierachsigen Einheits-Eilzugwagen hergerichteten Arztwagen waren die Mittelsäulen der Doppeltüren umlegbar. Im Inneren verfügten alle Arztwagen über einen Verbands- und Operationsraum, der mit den erforderlichen ärztlichen Geräten ausgerüstet war.

1939 zählte die Deutsche Reichsbahn in ihrem Bestand 149 Arztwagen, 285 Gerätewagen (davon zwölf für ihre Schmalspurbahnen), 92 Ortsgerätewagen (davon 13 schmalspurige) sowie insgesamt fast 270 Mannschaftswagen. Bei den ältesten von ihnen handelte es sich zumeist um zwei- oder dreiaxige Fahrzeuge, denen aber in der Zwischenzeit bereits verschiedene vierachsige Wagen modernerer Typen zur Seite gestellt worden waren. Nur vereinzelt kamen auch Sechs-



Auch wenn sie eher in DB-Bauzügen anzutreffen waren, könnte selbst ein Gerätewagen auf Basis eines G 10 (Roco-Modell 43009 von 1976) in den 1950er-Jahren Dienst in einem HO-Hilfszug verrichtet haben



Ein vierachsiger Württemberger von Märklin und ein Gepäckwagen mit Mittelkanzel von Liliput wurden für den HO-Hilfszug umbeschriftet

Benno Wiesmüller

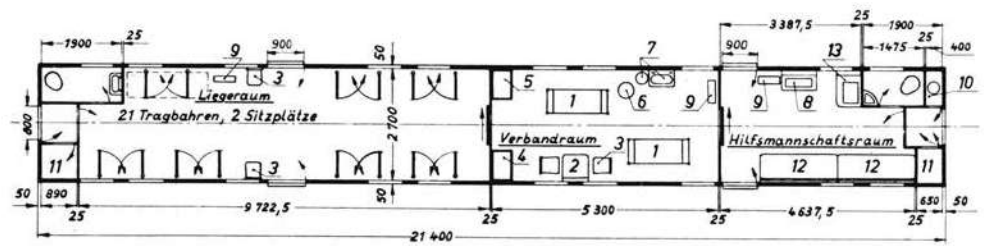
Der um 1950 zur Fortbildung der Mitarbeiter genutzte Hilfszug Lübeck lässt sich auch in Modell gut nachbilden: ganz rechts der Arztwagen, dahinter der Mannschaftswagen und schließlich zwei unterschiedliche Gerätewagen, der kürzere entstand bereits auf Basis eines MCI-43

Slg. Benno Wiesmüller



1. Verbandgestell
2. Klapptisch
3. Stuhl
4. Verbandmittelschrank
5. Klierschrank
6. Abfallbehälter
7. Waschbecken mit Warmwasserbereiter
8. Schrank mit Propangasherd
9. Radiator
10. Raum für Propangasflasche
11. Geräteraum
12. Sitzbank mit hochklappbarer Rückenlehne
13. Abwaschtisch mit Becken

Arzt- und Krankenwagen für Hilfszüge, gebaut 1957 für die Deutsche Bundesbahn

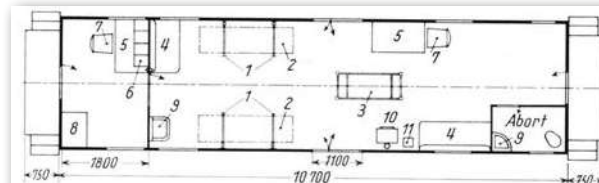


Auf der Basis zweier zweiachsiger MCI-Behelfspersonenwagen ließ die DB ab 1957 mehrere Arzt- und Krankenwagen für Hilfszüge aufbauen

achser zum Einsatz, wie zum Beispiel in Potsdam und Breslau Hbf, die in den 1930er-Jahren sechsachsige Mannschaftswagen vorhielten. Darüber hinaus standen der Reichsbahn zu diesem Zeitpunkt für den Hilfsdienst noch 49 Fahrleitungsgerätemwagen, 117 Kran- und Schutzwagen, zwei schmalspurige Kranwagen, 26 Drehgestellwagen und 45 sonstige Regelspurfahrzeuge wie Fahrleitungsuntersuchungs-, Trommel- oder Mastaufstellwagen zur Verfügung. Von den 273 regelspurigen Gerätemwagen-Einheiten bestanden einige aus mehreren, fest miteinander gekuppelten, aber unter nur einer gemeinsamen Wagennummer geführten Fahrzeugen, sodass die Anzahl der Einzelfahrzeuge dadurch sogar noch höher war. Das war vor allem in der kurzen Bauform der kleinen zwei- und dreiachsigen Wagen begründet, in denen die für die Hilfszugeinsätze benötigten Geräte häufig nicht alle in einem Fahrzeug untergebracht werden konnten.

Standard und Ausnahmen

Üblicherweise setzte sich ein Hilfszug damals aus einem Arzt-, einem Geräte- und einem Mannschaftswagen zusammen; diese waren in der Re-



Sanitätswagen der DB, 1958

- | | |
|--|----------------------------|
| 1. 4 Tragstützen | 6. 1 Regal |
| 2. 6 Tragbahnen mit Auflagematrizen und Keilkissen | 7. 2 Stühle |
| 3. 1 Verbandgestell | 8. 1 großer Rettungskasten |
| 4. 2 Bänke (klappbar) | 9. 2 Waschbecken |
| 5. 2 Tische | 10. 1 Ofen |
| | 11. 1 Kohlenfüller |

gel auch in dieser Reihenfolge miteinander gekuppelt. Darüber hinaus gab es aber auch Hilfszüge in abweichender Zusammenstellung, die beispielsweise außer dem Arzt- und dem Mannschaftswagen aus zwei Gerätemwagen bestanden. Seltener waren Kombinationen mit drei Gerätemwagen oder mit zwei Geräte- und zwei Mannschaftswagen. Auch Hilfszüge ohne Arztwagen, also nur aus Geräte- und Mannschaftswagen bestehend, standen im Einsatz, wobei auch

Nur in kleiner Stückzahl wurden 1958 zweiachsige MCI zu Sanitätswagen für Hilfszüge umgerüstet; dank des sich schnell verbessernden Rettungsdienstes auf der Straße konnte innerhalb weniger Jahre auf diese Fahrzeuge verzichtet werden Slg. OS (4)

hier jeweils noch die Anzahl der Wagen variieren konnte. Gerade in kleineren Dienststellen gab es oft auch nur einen einzelnen Gerätemwagen.

Zum Teil führten Hilfszüge auch noch weitere Beiwagen mit, etwa Hilfsdrehgestellwagen, zu einigen Hilfszügen gehörten wie erwähnt auch Kranwagen. Als Beispiel hierfür mag der Bahnhof Essen Hbf dienen, wo in der Vorkriegszeit ein vierachsiger Gerätemwagen, ein sechsach-

Farbgebung

Bis in die 1970er-Jahre hatten die Arzt-, Geräte- und Mannschaftswagen der Hilfszüge ebenso wie die meisten anderen Bahndienstwagen in Reisezug- oder gedeckter Güterwagenbauart einen grünen Außenanstrich. Die Arztwagen waren zudem noch bis in die 1950er-Jahre hinein zusätzlich mit

einem weißen Kreuz im roten Kreis gekennzeichnet. In den 1970er-Jahren ging man dazu über, die Gerätemwagen bei der nächsten anstehenden Hauptuntersuchung mit einem auffälligeren gelben Anstrich zu versehen, wie ihn fortan auch die Bahndienst-Triebfahrzeuge trugen. Außerdem wurde bei

den Wagen nach und nach die Verbletterung der Außenwände durch eine Plattenbekleidung ersetzt, dabei wurden unter anderem auch die Fenster erneuert. Seit Ende der 1990er-Jahre wurden die Hilfszüge (EHZ) und Einheitshilfsgerätemwagen (EHG) verkehrsrot lackiert. BW



Im Laufe der Jahrzehnte der Programmzugehörigkeit wurde der Einheitsgerätemwagen bei Roco in allen drei beim Vorbild vorkommenden Farbgebungen produziert OS

Seit 1971 gab es bei Röwa das HO-Modell des Hilfszug-Einheitsgerätemagens der DB; ab 1976 war es dann bei Roco erhältlich. Entgegen dem Vorbild waren beide Rollalousien gleich breit ausgeführt





Auch solche Kombinationen gab es: 798 770 hat den vierachsigen Hilfszug-Gerätewagen im März 1976 nach Hamburg-Wilhelmsburg gebracht – eine schöne, nicht alltägliche Anregung für Modellbahner

Benno Wiesmüller

siger 90-t-Kran mit zwei zweiachsigen Schutzwagen und drei weiteren Beiwagen stationiert waren. Der Verschiebebahnhof Dortmund verfügte über einen dreiachsigen Gerätewagen, einen ebenfalls dreiachsigen Mannschaftswagen, einen zweiachsigen 7,5-t-Kran und einen sechsachsigen 50-t-Kran mit Schutzwagen. Darüber hinaus waren dem Hilfsdienst auch Schneeräumfahrzeuge, Fahrleitungsgerätewagen sowie speziell dafür bereitgehaltene Lokomotiven (ebfalls meist älterer Bauart) zugeteilt.

Neben den oben beschriebenen Hilfszügen, die bei Unfällen oder Betriebsstörungen im Streckennetz ausrückten, verfügte die Deutsche Reichsbahn kurz vor dem Zweiten Weltkrieg noch über etwa 80 Ortsgerätewagen, die zum größten Teil Einzelfahrzeuge waren und meistens auf Rangierbahnhöfen stationiert waren. Gerade im Verschiebebetrieb konnte es häufiger einmal zu kleineren Entgleisungen kommen, die meist ohne große Schäden abliefen und sich mithilfe der vorgehaltenen Gerätewagen

schnell wieder beheben ließen. Wie ihr Name schon sagt, dienten die Ortsgerätewagen in der Regel für die schnelle Unfallhilfe vor Ort, daher waren sie in der Regel auch nur als Bahnhofswagen (mit deutlich geringeren Anforderungen an Unterhaltungsaufwand und Fristuntersuchungen) eingestellt. Mit einer Laufbescheinigung konnten sie bei Bedarf aber auch auf Nachbarbahnhöfen eingesetzt werden.

Wenig Optionen in Modell

Um Modellnachbildungen früher Gerätewagen für Hilfszüge war und ist es seitens der großen Modellbahnhersteller eher schlecht gestellt, wenngleich es immer wieder auch einmal rühmliche Ausnahmen gab. So hatte beispielsweise Roco schon 1976 einen grünen Gerätewagen auf Basis eines G 10 im H0-Programm (43009), der beim Vorbild durchaus auch als Bestandteil eines Hilfszuges seine letzten Dienstjahre für die DB verbracht haben könnte. Ein ähnliches Modell gab es vier Jahrzehnte später bei Brawa als Wohn-/Gerätewagen Stuttgart 9649 für die Epoche III (49783). Auch der ebenfalls grün lackierte Gerätewagen 5639 Nürnberg, den Fleischmann 2002 als Sonderserie anbot (5290), lässt sich gut als Bestandteil eines Hilfszuges der frühen Nachkriegsjahre nutzen. Der Großteil der anderen bislang als Bahndienstwagen angebotenen Modellfahrzeuge gehört aber eher in den Bereich Bauzugwagen. So ist der Modellbahner in vielen Fällen nach wie vor auf den Eigenbau angewiesen, kann dort in gewissen Bereichen aber auch seiner Fantasie etwas Raum gewähren, handelte es sich doch auch bei den meisten Vorbildfahr-

Eisenbahn-Lehrbücherei

Besetzung des Einheitsgerätewagens

Über das übliche Begleitpersonal des Gerätewagens gibt der Band 38 der „Eisenbahn-Lehrbücherei der Deutschen Bundesbahn“ mit dem Titel „Bahnbetriebsunfälle und Unfallhilfe“, verfasst von Hans Rockelmann und in der 2. Auflage erschienen 1967 im Josef Keller Verlag in Starnberg Auskunft:



arbeiten und in der Bergung Verletzter besonders ausgebildet sind. Mindestens einer der Bediensteten muß die mitgeführten Geräte (Schneidbrenner, Deutschlandgeräte, Lichtmaschine, tragbare Fernsprecher, Funksprechgeräte usw.) bedienen können. Mindestens 2 Begleiter sollen ausgebildete Sanitäter sein.

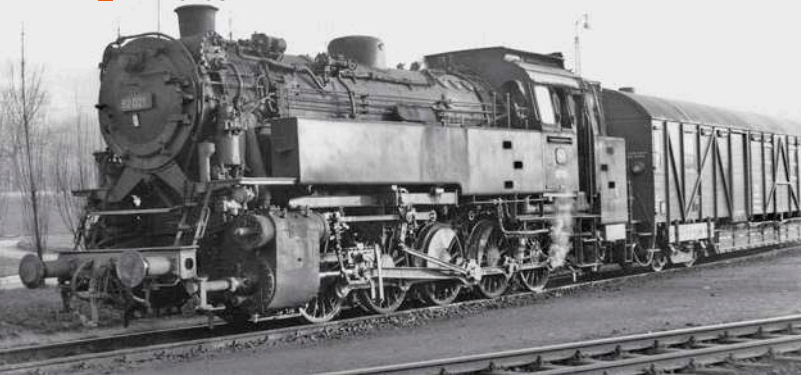
c) andere Bedienstete, die auch dem Bau-, Betriebs- oder Verkehrsdienst angehören können.

d) auf Anforderung der Unfallmeldestelle (...) ein erfahrener Beamter des Bahnhofs-aufsichtsdienstes zu deren Unterstützung.“

„Den Gerätewagen begleiten

a) ein erfahrener maschinentechnischer Beamter als Leiter,

b) mindestens fünf Bedienstete des maschinentechnischen Dienstes, die in Räumungs-



Um im Bedarfsfall schnell ausrücken zu können, stand die für den Hilfszugdienst vorgesehene Dampflokomotive stets unter Dampf vor dem Zug. Am 28. März 1968 war 82 021 im Bw Koblenz Hbf für diesen Dienst eingeteilt
Hans Schmidt/Slg. Brinker (2)



Auf elektrifizierten Strecken waren Elloks für den Hilfszugdienst zuständig. Vor dem Hilfszug des Bw Freilassing stand 194 183 am 8. Januar 1974 mit einem Einheitsgerätewagen in Bereitschaft, am anderen Ende des Zuges ist eine 144⁵ angekuppelt

beide Bereiche voneinander ab. Im Zuge der sich stetig verbessernden Ausstattung der Rettungsdienste mit Straßenfahrzeugen und deren besserer Flächenverteilung wurde diese Konstruktion nicht mehr forciert und es blieb bei wenigen umgebauten Fahrzeugen. Vorgehalten wurden sie hauptsächlich für solche Streckenabschnitte, die von der Straße aus nur schwer zugänglich waren.

Vereinheitlichung der Gerätewagen

Noch dringlicher als die Indienststellung neuer Arztwagen war für die DB die längst fällige Ver-

einheitlichung der Hilfszuggerätewagen und damit einhergehend die Schaffung eines „Einheits-hilfszuges“. Schon seit Ende der 1940er-Jahre betrieb die Bundesbahn zur Aus- und Weiterbildung ihrer eigenen Mitarbeiter sowie von Vertretern der Berufs- und Freiwilligen Feuerwehren einen Lehrhilfszug, der bei der BD Essen im Bw Hamm (Westf) stationiert war und die DB-Dienststellen im gesamten Bundesgebiet bereiste. In ihm fanden sich außer den Unterrichtswagen auch verschiedene Wagentypen für den Hilfsdienst, zum realitätsnahen Üben gehörte

auch eine „Umschmeißlok“ (zunächst eine preußische G 12, später die E 44 501). Basierend auf den dort – auch im direkten Austausch mit den Feuerwehren – erlangten Erkenntnissen entstand 1959 in enger Abstimmung mit dem Bundesbahn-Zentralamt Minden der sogenannte „Einheitsgerätewagen“. Mit ihm sollten innerhalb kurzer Zeit der Großteil der alten, zum Teil noch aus der Länderbahnzeit stammenden Gerätewagen der Hilfszüge abgelöst werden. Wegen des großen Nachholbedarfs wurde er ab 1960 serienmäßig in beträchtlicher Stückzahl gefertigt.

Aus der Bahnbetriebsunfallvorschrift

Anforderung der Fahrzeuge für die Unfallhilfe

In ihrer Bahnbetriebsunfallvorschrift (BU-VO-DV/DS 423) regelte die Bundesbahn das Anfordern und den Einsatz der jeweiligen Hilfsfahrzeuge. In der vom 1. Dezember 1980 an gültigen DS 423 heißt es sinngemäß unter § 10:

„(1) a) Gerätewagen werden beim Heimatbahnhof oder bei der von der BD bestimmten Stelle angefordert. Diese Stellen unterrichten die Oberzugleitung über den Einsatz von Gerätewagen. Ist der angeforderte Gerätewagen nicht verfügbar, so gibt die angerufene Stelle die Anforderung sofort an die Oberzugleitung weiter. Die Oberzugleitung (Lokdienst) entscheidet, welcher Gerätewagen eingesetzt wird (...), sie sorgt für seine Anforderung und die Verständigung der anfordernden Stellen.

b) Gerätewagen werden ‚dringlich‘ oder ‚nicht dringlich‘ angefordert, nicht dringlich jedoch nur dann, wenn die pünktliche Abwicklung des Eisenbahnbetriebes nicht beeinträchtigt ist. Bei nicht dringlicher Anforderung wird der Gerätewagen während der allgemeinen Arbeitszeit eingesetzt; bei der Anforderung kann angegeben werden, bis wann der Gerätewagen spätestens eintreffen soll.

c) Müssen bei umfangreichen Bergungs- und Räumungsarbeiten weitere Gerätewagen eingesetzt werden, sind sie – in der Regel vom

Vorstand des MA – bei der Oberzugleitung als ‚zweiter (ggf. dritter usw.) Gerätewagen‘ anzufordern.

d) Bei der Anforderung sind, soweit möglich, Art und Umfang der erforderlichen Hilfe anzugeben. Als Ziel ist der Bahnhof anzugeben, der Gerätewagen als Sperrfahrt oder Rangierfahrt an die Unfallstelle leitet. Müssen diese Fahrzeuge auf einem anderen als auf dem üblichen Wege zum Zielbahnhof durchgeführt werden, so ist dies in der Anforderung zu sagen.

(2) Über den Einsatz von Fahrleitungsgerätewagen entscheidet die für den Streckenabschnitt zuständige technische Dienststelle. Sie bestimmt über die Dringlichkeit des Einsatzes und ordnet an, welcher Fahrleitungsgerätewagen eingesetzt wird. (...)

(3) Technische Sonderfahrzeuge werden nach den von der BD getroffenen Regelungen angefordert. Sie bestimmt die Stelle, die im jeweiligen Einsatzfall über die Dringlichkeit des Einsatzes entscheidet. Kranwagen fordert der für die Bergungs- und Räumungsarbeiten zuständige Vorstand des MA an.

(4) Fahrzeuge für Unfallhilfe sind dem Bahnhof zuzuführen, der sie als Sperrfahrt oder Rangierfahrt an die Unfallstelle leitet.

(5) Dringliche Hilfszüge im Sinne der Fahrdienstvorschrift – DS 408 – sind

a) dringlich angeforderte Gerätewagen,

b) Fahrleitungsgerätewagen und technische Sonderfahrzeuge auf Anordnung der nach Abs. 2 und 3 zuständigen Stelle.

(6) Dringliche Hilfszüge fahren nach dem Buchfahrplan für dringliche Hilfszüge. Fahrzeuge für Unfallhilfe, die ‚nicht dringlich‘ angefordert werden oder vom Einsatzort zurückfahren, erhalten einen Fahrplan nach den Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift – DS 408 –.

(7) Der Zielbahnhof trifft rechtzeitig alle Maßnahmen, um Fahrzeuge für Unfallhilfe unverzüglich zur Unfallstelle weiterführen zu können.

(8) Für Rangierbewegungen ist ein Rangierleiter zu bestimmen; ist er nicht ortskundig, muß er sich über seine örtlichen Aufgaben beim zuständigen Fahrdienstleiter erkundigen.“



So könnte eine Hilfszug-Bereitschaft in HO aussehen: Vor Rocos grünem Einheitsgerätewagen wartet eine Köf 2 auf eventuelle Einsätze OS



Ähnlich wie zuvor schon bei den Behelfsgepäckwagen MD4i und MD4y und den Arztwagen bildeten je zwei der bei der DB nun endgültig zur Ausmusterung anstehenden zweiaxigen Behelfspersonenwagen der letzten Kriegsjahre (MCI) die Basis des Einheitsgerätewagens. Dafür wurden deren Untergestelle und Kastengerippe aneinandergeschweißt und die hölzernen Aufbauten unter Wegfall jeweils einer Stirnwand zusammengefügt. Der nun 21,41 Meter lange Wagenkasten wurde auf altbrauchbare Drehgestelle amerikanischer Bauart gesetzt und durch Stegbleche und ein Sprengwerk verstärkt. Der mit nur 2,15 Metern besonders kurze Radstand dieser Drehgestelle und das entsprechend abgewandelte Sprengwerk erlaubten es, in den mit Klappen verschlossenen Staufächern unter dem Wagenboden die modernsten Geräte der Aufgleistechnik unterzubringen, die aufgrund ihres Gewichtes nur eine möglichst geringe Hubarbeit beim Aus- und Einladen verursachen sollten und auf Rollenbahnen oder Gleitschienen möglichst bequem auf den geöffneten Klappen herausziehbar angeordnet wurden. Hierzu gehörten neben dem überwiegend benötigten Abschleppgerät Heber und Hebergürtel, Zuggeräte, Winden, Stufen- und Teleskopheber, Aufgleisschuhe, Kästen für Holzkeile, Seile und Kabeltrommeln, Brennstoffkanister und Wälzswagen für die Verschiebepresse. Ebenfalls in der Griffhöhe über dem Drehgestell wurde die Aufgleisbrücke in Leichtmetallausführung befestigt, erkennbar an ihren seitlichen rechteckigen Öffnungen. Statt des in vielen älteren Gerätewagen noch mitgeführten und mit Druckwasser betriebenen hydraulischen Aufgleisgerätes – nach der es ab 1928 herstellenden Maschinenfabrik Deutschland auch als „Deutschlandgerät“ bezeichnet – kamen in den 1960er Jahren modernere, ölhydraulische Typen zum



In Hamburg-Wilhelmsburg ist im November 1980 eine Lok der Baureihe 260 vor dem Schotterzug entgleist. Mit dem gelben Hilfszug-Gerätewagen ist die „Säcke-Köf“ 323 302 zu ihrer Bergung eingetroffen

Für die Tunnelstrecken der S-Bahn hielt die BD Hamburg zwei spezielle Hilfszuggerätewagen vor, die mit ihrem flacheren Dach in das kleinere Lichtraumprofil passten. In Hamburg-Eidelstedt stehen am 8. Juni 2005 die Wagen 60 80 99-11 121-3 (links) und 60 80 99-11 163-5 (rechts) in Bereitschaft

Benno Wiesmüller (2)





Im Pullman-Programm von ESU gab es ab 2015 eine absolut maßstäbliche und weitestgehend detaillierte Nachbildung des Hilfszug-Einheitsgerätewagens für die Epochen III, IV und V. In der Engineering Edition war der Wagen als HighTech-Produkt mit verschiedenen Lichtfunktionen und funktionsfähiger Tempomesseinrichtung verfügbar

OS (2)



Bei Märklin gab es 2018 einen auf Basis des MDyge⁹⁸⁶ entstandenen Werkstatt-Gerätewagen mit umfangreichen Geräuschfunktionen

Werk

Moderne und deutlich flexibler einzusetzende Zweibege-Fahrzeuge läuteten ab den 1960er-Jahren die Nachfolge der Einheitsgerätewagen der DB ein. Dieser Unimog 1850 L mit Doppelkabine kam 1996 auf der Hamburger Hafenbahn zum Aufgleisen eines verunglückten Güterwagens zum Einsatz

Benno Wiesmüller



Röwa N

super-detailliert wie HO



DB-Behelfspackwagen MD4ie

genaue maßstäbliche Nachbildung aller Einzelheiten einschließlich Wagenunterseite, Ausführung mit beiderseits offener Bühne, Beschriftung, Inneneinrichtung, Schwanenhals-Drehgestelle mit eingesetzter Lichtmaschine und Bremsanlagen, beleuchtbar.

8211 DM 12.-

DB-Hilfsgerätezugwagen, sonst wie Nr. 8211.
8212 DM 12.50

1971 kündigte Röwa als N-Neuheit sowohl den Behelfspackwagen MD4ie als auch den Hilfszuggerätewagen an – letztlich erschienen sind beide nicht mehr. Ab 1981 gab es das Modell dann aber bei Roco

Einsatz. Die DB setzte hier seit etwa 1958 auf die bis zu 400 Tonnen anhebende LUKAS-Aufgleis-ausrüstung in Leichtmetallausführung.

Modernste Einrichtung

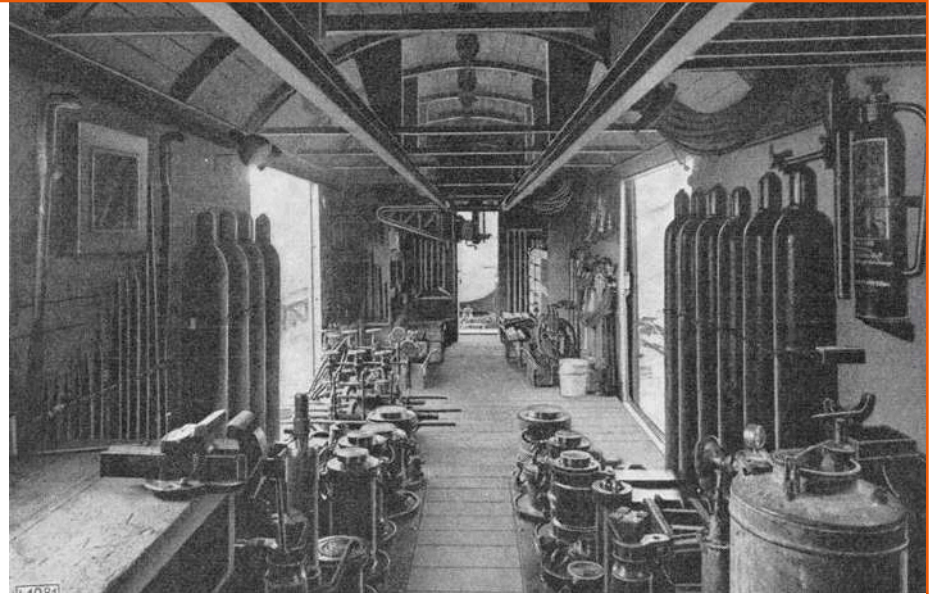
In den neuen Einheitsgerätewagen konnten nun endlich alle für den Einsatz auf der freien Strecke erforderlichen Geräte und Werkzeuge untergebracht werden. Darüber hinaus war in den meisten der auf diese Weise neu entstandenen Wagen an der einen Stirnseite auch noch ein 5,5 Meter langer Mannschaftsraum vorhanden, in dem sich unter anderem sechs Zweiplatz-Sitzbänke, drei Tische, mehrere Hänge- und vier Kleiderschränke, ein zweiflammiger Propanherd und ein Propanofen, ein Waschbecken und eine Trockenkammer für nasse Kleidung befanden. Alle übrigen zu Hilfszwecken erforderlichen Maschinen, Werkzeuge, Geräte und Stoffe für die Bergung Verunglückter, zur Feuerlöschung, zum Aufgleisen von Fahrzeugen, zum Aufräumen und Beleuchten der Unfallstelle waren im 43 m² messenden Geräte-raum (Grundfläche 15,85 x 2,72 m) untergebracht. Dessen Gerätschaften waren dank zweier in den Seitenwänden platzierter Rolljalousien von je 1,20 bzw. 1,80 Metern Breite bequem zugänglich. Seinen normalen Zugang hingegen bildete der mittige Übergang vom Mannschaftsraum bzw. die Stirnwandtür zur von der Ursprungsbauart beibehaltenen Einstiegsbühne (die es in gleicher Weise auch auf der anderen Wagenseite gab).

Die Einrichtung des Geräte- und Mannschaftsraums folgte einem durchdachten Raumkonzept: Auf der einen Wagenlängsseite waren unter anderem Pressluftwerkzeuge, Azetylen- und Sauerstoffflaschen, Handwinden, eine Werkbank mit darüber befestigtem Trockenlöscher, ein Ersatzteilschrank, Rettungskästen, Handpumpen, Holzbohlen, Lichtstative und Leuchtstofflampen sowie ein 10-kVA-Dieselgenerator untergebracht, den Abschluss bildete ein Toilettenraum. Auf der gegen-

Einheitsgerätewagen Bauart 388 der DB

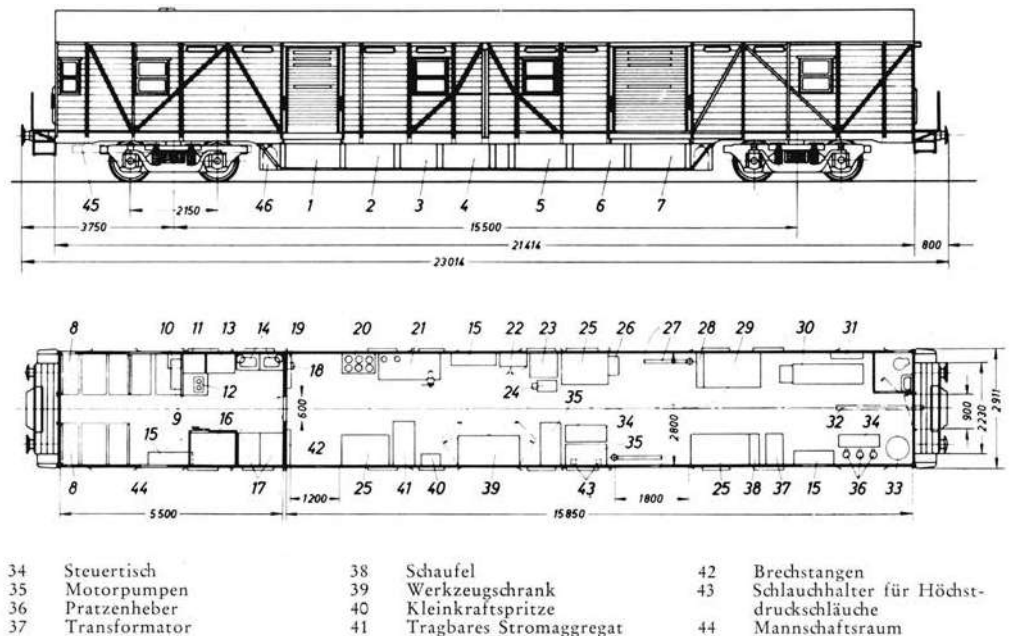
Länge über Puffer	23.014 mm
Länge des Wagenkastens	21.414 mm
Drehzapfenabstand	15.500 mm
Drehgestellachsstand	2.150 mm
Bremsbauart	KE-GP
Nutzlast	12 t
Gewicht (vollausgestattet)	ca. 30 t
Bauzeitraum	1959/60–1966

Ab 1959 ließ die DB in großer Stückzahl die im normalen Betriebsdienst nicht mehr benötigten, zweiachsigen Behelfspersonenwagen der Kriegsbauart zu vierachsigen Einheitsgerätewagen mit Schwanenhals-Drehgestellen umbauen. Sein nach den bisherigen Betriebserfahrungen funktional gestaltetes Inneres gliederte sich in einen kleinen Mannschafts- und den großen Geräteraum. Slg. OS (3)



1–7 Gerätekästen im Sprengwerk

- 8 Sitzbänke
- 9 Schrank
- 10 Tisch
- 11 Schrank
- 12 Propanherd
- 13 Kleiderschrank
- 14 Waschbecken
- 15 Propanheizkörper
- 16 Trockenkammer
- 17 Kleiderschränke
- 18 Preßluftwerkzeuge
- 19 Handwinden
- 20 Azetylen- und Sauerstoffflaschen
- 21 Werkbank, darüber Trockenlöscher
- 22 Ersatzteilschrank
- 23 Großer Rettungskasten
- 24 Handpumpe
- 25 Holzbohlenstapel
- 26 Schlauchhalter
- 27 Schwenkkran, 250 kg Tragfähigkeit
- 28 Lichtstative
- 29 Schrank für Leuchtstofflampen und Verteilerkästen
- 30 Dieselgenerator 10 kVA Leistung
- 31 Schalttafel
- 32 Ausfahrbare Kranbahn
- 33 Kettentrommel



überliegenden Seite waren Brechstangen, weitere Holzbohlen, ein tragbares Stromaggregat und eine Kleinkraftspritze, ein großer Werkzeugschrank, Schlauchhalter für Höchstdruckschläuche, Motorpumpen, Schaufeln und Pratzeneheber sowie eine Kettentrommel untergebracht. Ebenfalls im Geräteraum mitgeführt wurden für die Bergung von Verletzten Krankentragen und Decken, dazu kamen noch Leitern und Erdungsstangen, Signalmittel, Standleuchten und Scheinwerfer. Ein tragbarer Fernsprecher mit Ortsbatterie (OB-Fernsprecher), später auch tragbare Funk-sprechgeräte, sorgten für die Sprechverbindung mit den DB-Dienststellen. Zur Standardausrüstung gehörten darüber hinaus auch Verpflegung für die Begleiter sowie Armbinden für die Helfer, die nicht durch ihre Dienstkleidung kenntlich waren. Zum Bewegen bzw. Ausladen der schweren Gerätschaften war hinter beiden großen Roll-jalousien je ein Schwenkkran für Lasten von bis zu

250 Kilogramm angeordnet. Für die an der Wagenstirnwand untergebrachten Geräte stand eine über die Einstiegsbühne hinaus ausfahrbare Kranbahn mit Elektrozug zur Verfügung.

Einheitsgerätewagen in Modell

Erst relativ spät gab es die ersten HO-Nachbildungen des Einheitsgerätewagens – kein Wunder, handelte es sich doch in den Augen der Modellbahnindustrie „nur“ um ein Bahndienstfahrzeug. Mit dem von Röwa 1970 vorgestellten und maßstäblich in 1:87 ausgeführten Behelfsge-päckwagen der Bauart MD4i/MD4y und dem daraus abgeleiteten Expressgut-Gepäckwagen MPw4 (siehe em 7/24) stand dann aber das passende Grundmodell zur Verfügung, um daraus – mit neuem Aufbau und den nötigen Veränderungen am Wagenunterbau einen Einheitsge-rätewagen der DB zu gestalten. Schon 1971 fand sich die entsprechende Ankündigung im Röwa-

Neuheitenprospekt. Das unter der Artikelnum-mer 2220 angebotene Modell in Epoche-IV-Beschriftung zeigte alle relevanten Details des Vorbilds, die den Gerätewagen von seinen beiden Geschwistern unterschieden. Leider aber gab es – wohl der besseren Symmetrie wegen – auf jeder Seitenwand zwei gleich breite, in Modell al-lerdings nicht zu öffnende Rolljalousien (anstatt je einer schmalen und einer breiten). Doch fiel das damals (und sicherlich bis heute) nur einem ganz kleinen Teil der Modellbahner auf, viel zu froh war man, endlich einen Bahndienstwagen sein Eigen nennen zu können, der sich nicht nur im Strecken-einsatz, sondern vor allem auf einem Abstellgleis im Bahnhof oder Bw gut machte. Nach dem Röwa-Ende fand sich der Hilfszug-Gerätewagen praktisch unverändert ab 1976 im Roco-Pro-gramm (4359); der Käufer musste nur noch selbst die beiliegenden Außenlampen sowie die Auf-gleisvorrichtungen montieren.



Eine solche kleine Entgleisungsszenerie kann auf der Modellbahn für interessante Akzente sorgen. Die Mannschaft des gerade eingetroffenen Einheitsgerätewagens (ESU) schaut sich den Schaden erst einmal genauer an

Am 2. April 2006 ist in Minden ein n-Wagen vom rechten Weg abgekommen. Der Hilfszug ist vor Ort und sorgt mit der hydraulischen Aufgleisvorrichtung für das Anheben und seitliche Verschieben des Reisezugwagens

MM

Dank hydraulischer Aufgleisvorrichtungen lassen sich kleinere Havarien schnell beseitigen

Benno Wiesmüller



Den Farbwechsel von Grün auf Gelb vollzog man bei Roco im Jahre 1978, als der Gerätewagen zusätzlich zum weiterhin erhältlichen grünen Modell (jetzt 4359A) auch im neuen Anstrichschema erhältlich war (4359B). Mit Einführung der fünfstelligen Artikelnummern wurde der grüne Wagen fortan (und noch bis 1986/87) unter 46211 geführt, sein gelber Bruder unter 46212. Bis 2005 sollte letzterer noch steter Begleiter im Roco-Gesamtkatalog bleiben. Für *Idee & Spiel* folgte schließlich der nur kurze Zeit lieferbare verkehrsrote Hilfszug-Gerätewagen der DB Netz Notfalltechnik mit Standort Lübeck (47330).

1971, im gleichen Jahr wie das HO-Pendant, kündigte Röwa auch das entsprechende N-Modell an (8212). In die Realität umgesetzt wurde das auch in N lang ersehnte Modell jedoch nicht, bei Röwa gab man dem HO-Programm und den Bestrebungen um die Wiederbelebung des Rokal-TT-Sortiments den Vorzug, letztlich erfolglos. Dafür durf-

ten sich N-Bahner dann 1980 freuen, als das Modell des Einheitshilfsgerätewagens zusammen mit dem Behelfsgepäck- und dem Expressgutwagen in Rocos Neuheitenprospekt als „in Vorbereitung“ angekündigt wurde (2371A). Dem grünen Erstling wurde 1983 ein Geschwisterchen in der damals neuen gelben Farbgebung der DB-Bahndienstfahrzeuge zur Seite gestellt (2371B). Ab 1985 waren sie unter den neuen Nummern 25130 bzw. 25131 verfügbar. Ab dem Jahr 2000 war für kurze Zeit auch eine verkehrsrote Ausführung lieferbar (25482).

Mit der ESU-Wagenmarke Pullman trat 2014 ein neuer Mitbewerber in den heiß umkämpften HO-Markt ein. 2015 stellten die Ulmer ihr Modell des Einheitsgerätewagens der Bauart 388 vor, den man in kompromisslos maßstäblicher Umsetzung und mit vielen extra angesetzten Teilen zu den Kunden brachte. Gegenüber dem vier Jahrzehnte älteren Roco-Modell verfügte er über Plat-

tenwände, auch zeigten sich sowohl die Detaillierung wie auch die Bedruckung auf einem absolut zeitgemäßen Stand der Technik. Lieferbar war der Wagen zugleich in allen drei Vorbildfarbvarianten: in Grün (36372) und Gelb (-70) mit DB-Keks sowie im Verkehrsrot der DB AG (-71). In der ESU-eigenen Engineering Edition waren alle drei Modelle zudem auch in HighEnd-Ausführung mit fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel, Innenraum- und Arbeitslampenbeleuchtung außen, steckbarem Mittelschleifer für das Wechselstromsystem sowie beidseitig in Wagenmitte befindlichen, abdeckbaren Displays zur Anzeige der gerade aktuell gefahrenen, der Maximal- und der Durchschnittsgeschwindigkeit ausgestattet (36032/-30/-31).

Der derzeit neueste Vertreter in der Reihe der Einheitshilfsgerätewagen kommt von Märklin. Unter der Artikelnummer 49967 ist dort ein gelber Werkstatt-Gerätewagen der Bahnbau-

gruppe für die Epoche V erhältlich. Das Modell entbehrt jedoch eines konkreten Vorbildes – darauf weist Märklin explizit hin, zeigt jedoch sehr schön, wie ein solcher, auf Basis eines ausgemusterten MDyge⁹⁸⁶ entstandener Wagen heute aussehen könnte. Wer es mit der absoluten Vorbildtreue nicht zu eng sieht, wird sicherlich auch daran seine Freude haben.

Neue Alternativen

Die sich stetig verbessernde Ausrüstung des Sanitätsdienstes auf der Straße mit wendigen und schnelleren Krankentransportwagen hatte bei der DB bereits frühzeitig die Abkehr vom Arzt- und kombinierten Mannschafts-/Sanitätswagen eingeläutet. Schon Ende der 1960er-Jahre waren die ersten von ihnen bereits wieder aus dem Bestand ausgeschieden; der letzte Arztwagen wurde schließlich 1975 abgestellt.

In ähnlicher Weise verlief auch die Entwicklung bei den Einheitsgerätewagen: In den 1960er-Jahren beschaffte die DB für ihren Hilfsdienst – dem erfolgreichen Beispiel der Dänischen Staatsbahnen (DSB) folgend – eine größere Stückzahl an teils auch geländegängigen Lkw, die über die wichtigsten Einrichtungen für den

» Die DB AG arbeitet bei Unfällen heute eng mit örtlichen Hilfsorganisationen zusammen

Einsatz nach Eisenbahnunfällen verfügten. Diese konnten nun gerade dort, wo bislang auch nur einzelne Gerätewagen (und keine Hilfszüge) stationiert waren, im Zusammenspiel mit den örtlichen Rettungsdiensten eingesetzt werden. Nachdem der Bedarf an neuen Gerätewagen gedeckt war, lief das auf 100 Wagen angelegte Umbauprogramm 1966 aus – auch, weil kaum noch Spenderfahrzeuge zur Verfügung standen.

Doch wirklich verzichten konnte und wollte die DB auf ihre Einheitsgerätewagen nicht. Anfang 1985 besaß sie noch 58 im Einsatz befindliche, unter der neuen Bauartnummer 388 zusammengefasste und jetzt als „Einheitshilfsgerätewagen“ bezeichnete Fahrzeuge; im AW Limburg standen noch drei weitere Gerätewagen gleicher Bauart in Reserve. Außerdem gab es zum gleichen Zeitpunkt in der BD Hamburg einen sehr eng verwandten Gerätewagen der Bauart 389, dem später noch ein zweites Fahrzeug mit der Bauartnummer 387 folgte. Diese beiden Gerätewagen waren grundsätzlich baugleich mit denen der Bauart 388, hatten aber ein flacheres Dach, um auch auf der Tunnelstrecke der Hamburger S-Bahn eingesetzt werden zu können.

Im Gegensatz zur DB hatte man bei der Deutschen Reichsbahn viel länger an der bisherigen Lösung mit der Weiternutzung im normalen Betriebsdienst ausgemustelter Altbaufahrzeuge



In Mannheim Hbf ist eine der modernen AOC-Hilfszug-Einheiten mit Zuglok 714 103 stationiert. Martin Menke



Für ihre Neubaustrecken konzipierte die DB in den 1980er-Jahren sechs spezielle Tunnelrettungszüge, die an jedem Ende von einer Diesellok der Baureihe 714 bespannt waren OS (2)

festgehalten. Eine Erneuerung und Vereinheitlichung der Hilfszüge wurde dort erst ab den 1970er-Jahren durchgeführt. Abgesehen von einem vorab fertiggestellten Versuchszug stellte die DR von 1977 bis 1979 insgesamt 50 neue dreiteilige Hilfszüge in Dienst. Sie bestanden jeweils aus einem kombinierten Mannschafts- und Aufenthaltswagen, der aus einem Drehgestell-Rekoreisezugwagen (Bghw) hergerichtet war, sowie aus zwei umgebauten zweiachsigen Güterwagen (Gbs), von denen der in der Mitte der dreiteiligen Einheit laufende der Gerätewagen, der andere der Energieversorgungswagen war. Diese drei Fahrzeuge bildeten den Einheitshilfszug der DR und waren untereinander durch UIC-Übergänge fest verbunden. Ferner waren die Hilfszüge an beiden Enden der Einheit für den Wendezugbetrieb mit vereinfachter, zum Teil auch mit vollständiger Wendezugsteuerung sowie mit Spitzen- und Zugschlussignal ausgestattet.

Nach dem Mauerfall 1989, der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten 1991, der Zusammenlegung der DB und DR zur DB AG zum 1. Januar 1994 und der anschließenden Organisationsreform kamen die Hilfszüge schließlich zum Geschäftsbereich DB Netz AG.

Im Jahre 2013 standen für den Notfall-Dienst bei der DB Netz AG noch 17 Einheitshilfszüge (EHZ), 33 Einheits-Hilfsgerätewagen (EHG) sowie ein Zweibege-Hilfsgerätewagen (ZHW) bereit. Zweibegefahrzeuge sind auch heute noch auf einigen größeren Rangierbahnhöfen zum Aufgleisen von Güterwagen im Einsatz.

Ab dem Jahr 2013 wurden die Einheits-Gerätewagen der DB und die Einheitshilfszüge der ehemaligen DR nach und nach durch die neuen Einheits-Hilfszugwagen AOC (Modulare Trägerfahrzeuge mit Anwendungsorientierten Containern) ersetzt, die an 49 Standorten einsatzbereit sind. 2017 schieden daher die letzten Altfahrzeuge aus dem Betrieb aus. Die neuen Hilfszüge bestehen aus den Trägerwagen mit gekröpfter Ladefläche und den darauf aufgesetzten Wechselaufbauten (Containern) mit einem durchgehend geraden Boden. Zwischen den Aufbauten und der Tiefladefläche sind verschiedene Staukästen eingebaut. Während die Hilfszüge bei Einsätzen bisher von speziell dafür ausgebildeten, meistens DB- Werkstatt-Mitarbeitern besetzt wurden, werden einige dieser neuen Hilfszüge seit einiger Zeit von der DB AG gemeinsam mit dem THW betrieben.

Benno Wiesmüller/OS

Bild des Monats



Rundnasen am Rundschuppen

Publikum aus nah und fern lockte das NoHAB-Treffen Anfang Juni 2024 nach Wittenberge. Auf Initiative des Vereins NoHAB-GM-Gruppe Deutschland hatten sich am 1. und 2. Juni insgesamt zehn Diesellokomotiven des schwedischen Herstellers Nydqvist och Holm AB (NoHAB) im Historischen Lokschuppen Wittenberge versammelt. Anlass bot ein Doppeljubiläum: Die erste Lok des ausgestellten Typs wurde vor 70 Jahren gebaut;

und seit 25 Jahren fahren zudem einige der Diesellokomotiven auch für deutsche Unternehmen. Am 1. Juni gab es bunte Rundnasen-Vielfalt am Wittenberger Rundschuppen: Auf der Drehscheibe sonnt sich MY 1151 der Cargo Logistik Rail Service GmbH, hinten drei Gastloks aus Dänemark (MY 1101, MY 1126 und MY 1135), rechts daneben MY 1155 und 1131 der Altmark-Rail sowie die weiße Front der MY 1147 der Strabag. *Jürgen Hörstel*





Abdruckbetrieb in München Nord Rbf: Einzelwagenverkehr ist in der Produktion aufwendig. Jetzt genehmigte die EU Zuschüsse vom Bund für das defizitäre Geschäft

Moritz Leipinger

■ DB Cargo

EU genehmigt Einzelwagenförderung

„Grünes Licht“ gab es im Mai von den Prüfern der EU-Kommission für die deutsche Bundesregierung zur umstrittenen finanziellen Unterstützung des Einzelwagenverkehrs (EWW). Seit 21. Mai 2024 liegt die hierfür notwendige Genehmigung durch die Europäische Kommission vor. Realisiert wurde sie ab 1. Juni 2024. In den nächsten fünf Jahren darf der Gütertransport durch den Bund mit 1,7 Milliarden Euro staatlich unterstützt werden. Im Jahr 2024 sollen hierfür noch 290 Millionen Euro investiert werden. Die jährliche Unterstützung darf den Betrag von 320 Millionen Euro nicht übersteigen. Die Hilfe soll insbesondere dem defizitären Einzelwagenverkehr zugutekommen, der aufgrund der vielen damit zusammenhängenden Abläufe besonders

arbeits- und kostenintensiv ist. Der unwirtschaftliche Einzelwagenverkehr wird größtenteils von DB Cargo betrieben.

Sträflich vernachlässigt

Bund und Bahn hatten dringlich auf das grüne Signal aus Brüssel für das Förderpaket gewartet. Die Bundesregierung betrachtet den Einzelwa-

genverkehr mit etwa 1.400 bedienten Güterverkehrspunkten als Rückgrat des Schienengüterverkehrs. Eine Förderung dieses Systems wurde jedoch seit Jahren sträflich vernachlässigt – insbesondere auch durch den Bund, der mehrere Sanierungs- und Sparwellen bei DB Cargo kommentarlos hinnahm. Genannt sei hier nur das Projekt

„MORAC“, das flächendeckend zum Rückbau von Gleisanschlüssen und zur Einstellung von Güterverkehr in die Fläche führte. Durch die nun genehmigte Milliardenförderung will man den Klimaschutzziele näherkommen und mehr Ladungen von der Straße auf die Schiene bringen. Ob dies gelingt, bleibt abzuwarten.

DB Schenker: Fortschritte beim Verkauf

Auch beim geplanten Verkauf von DB Schenker gibt es Fortschritte. Nach der Abgabe von verbindlichen Angeboten für den Erwerb der Logistiktochter der DB AG wird mit vier Interessenten weiterverhandelt. Neben privaten Investoren gehören dazu auch Interessenten aus Europa und dem arabischen Raum. Laut einer Nachrichtenagentur gibt es ein Angebot über 15 Milliarden

Euro. Alle Angebote sollen sehr attraktiv und für die finanziell gebeutelte DB AG wirtschaftlich sein. Der Verkauf wird seit Jahren von Bahnkritikern gefordert, weil Schenker zum großen Teil mit Straßen- und Schiffstransporten bzw. Luftfracht seinen Umsatz tätigt. Dies passt nicht in das Portfolio eines Bahnunternehmens, das sich auf den Schienenweg konzentrieren soll.

PG

Auf Kritik stößt die Förderung bei Konkurrenzunternehmen der Deutschen Bahn. Die im Verband „Die Güterbahnen“ vereinten Eisenbahnunternehmen fordern eine Unterstützung für alle Güterbahnen, etwa durch einen staatlichen Zuschuss für alle Bahnen für die kürzlich stark angehobenen Streckennutzungsgebühren. Der Einzelwagenverkehr ist laut Verband mit nur 15 Prozent ein kleiner Teil des Schienengüterverkehrs, der zu 90 Prozent von der DB Cargo abgewickelt wird. Dass sich die „private“ Konkurrenz zum großen Teil im lukrativen Ganzzug-Geschäft tummelt, wird jedoch verschwiegen.

Ausgleich für hohe Kosten

Dabei will die Bundesregierung den Einzelwagenverkehr mit dem Paket der finanziellen Förderung gerade auch NE-Bahnen schmackhaft machen und so wieder die Frachtraten auf der Schiene in diesem Verkehrssektor steigern. Die Mittel des Bundes sollen Bahnunternehmen entlasten und die hohen Betriebskosten bei der Beförderung einzelner oder weniger Wagen ausgleichen.

Die Bundesnetzagentur und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wurden bei der Konzeption der EWW-Förderung mit beteiligt. Alle in- und ausländischen Bahnunternehmen, die in dieser Gütersparte aktiv sind, können einen Antrag für die finanzielle Entlastung beim EBA stellen. Aufgeteilt

1,7

**Milliarden Euro
beträgt die Unterstützung
des Einzelwagenverkehrs**

wurde die Unterstützung in zwei Förderlinien. In der Förderlinie 1 ist der sogenannte „last bzw. first mile“-Verkehr von Güterwagen enthalten, also die Beförderung ohne den Hauptlauf. Hierdurch soll die Bedienung von Gleisanschlüssen in der Fläche gesichert werden. Durch die degressive Staffelung gibt es mehr Geld, je weniger Wagen jährlich befördert werden. Werden mehr als 2.000 Wagen jährlich zugestellt, entfällt die Unterstützung. Die Förderlinie 2 betrifft den Hauptlauf der Güterwagen zwischen den Rangierbahnhöfen. Hier erfolgt über die Trassenkilometer die Festlegung der Förderung. Der Zeitraum für die Förderung ist bis zum 31. Mai 2029 festgelegt.

PG

■ DB InfraGO Bäderbahn bleibt

Die DB InfraGO hat ihr Stilllegungsverfahren für die Bäderbahn Lübeck – Neustadt (Holst) überraschend beendet. Noch im vergangenen Jahr bekräftigte das Unternehmen und das Land Schleswig-Holstein die Stilllegung im Zuge der für 2029 geplanten Eröffnung durch die autobahnnahe Neubaustrecke für die Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung. Die DB will vorhandene Infrastruktur nicht mehr verkaufen, „um alle Türen offen zu halten und auch in Zukunft Strecken zu befahren“. Pläne für eine mögliche Nachnutzung soll es nicht vor der Neubaustreckeneröffnung geben.

AWA

■ Bayern/Baden-Württemberg Unwetter behindert Bahn

Aufgrund von anhaltenden Regenfällen kam es ab 1. Juni 2024 zu erheblichen Unwetterschäden in Bayern und Baden-Württemberg. Betroffen davon war auch der Bahnbetrieb, der in weiten Teilen stark beeinträchtigt wurde. Bei Schwäbisch Gmünd entgleiste der ICE 510 infolge eines Hangrutschs und Schlamm auf den Gleisen. Auf vielen Strecken musste der Betrieb eingestellt werden. Besonders hart traf es die Strecke Nürnberg – Würzburg, die in Kitzingen nach einem Hangrutsch unterbrochen wurde. Daraufhin musste der Zugbetrieb zum Teil großräumig über Schweinfurt und Ansbach umgeleitet werden.

MMÜ/em

■ Stuttgart 21 Eröffnung erst im Jahr 2026

DB InfraGO hat die für Dezember 2025 geplante Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs komplett abgesagt. Das umstrittene Bahnprojekt Stuttgart 21 wird damit frühestens im Dezember 2026 in Betrieb gehen. Ab Ende 2025 sollen stufenweise alle Anlagen und Ausrüstungen in Betrieb genommen werden. Für den Fahrplan 2026 hat dies bundesweit Auswirkungen, da geplante Fahrplanänderungen von DB Fernverkehr nicht oder in verändertem Umfang umgesetzt werden können und das Unternehmen diesbezüglich bislang keinerlei konkreten Plan hat.

RM



Volker Thalhäuser

Doppelstockzüge zum Hessentag

Der Hessentag 2024 wurde Ende Mai im nordhessischen Fritzlar gefeiert. Dafür wurde der Fahrplan der Strecke Wabern – Bad Wildungen umgestellt. Anstelle der dort planmäßig fahrenden Triebzüge der Baureihe 642 fuhren vorübergehend Doppelstockzüge mit 218. Die Loks und Wagen kamen aus dem gesamten Bundesgebiet. Es waren die 218 419, 218 424, 218 452 und 218 453 im Einsatz. Letztere verlässt am 26. Mai 2024 den Bahnhof Fritzlar, im Hintergrund der über der Stadt thronende Dom Sankt Peter

■ NEB Betriebsgesellschaft Tesla-Shuttle zeitweise eingestellt

Wegen Fahrzeugmangel musste die NEB Betriebsgesellschaft zum 14. Juni 2024 den Tesla-Shuttle zwischen Erkner und dem Tesla-Werk Grünheide vorerst einstellen. Die dort eingesetzten Talent-Dieseltriebzüge wurden bereits in den Monaten zuvor schmerzhaft auf den regulären SPNV-Linien der NEB vermisst. Da im Juni

sechs Pesa LINK wegen abgelaufener Fristen abgestellt werden mussten, konnte nun der Betrieb des Shuttles nicht mehr aufrechterhalten werden. Im Sommer soll der Verkehr mit einem akkuelektischen Mireo Plus B des Siemens-eigenen Leasingunternehmens Smart Train Lease wieder aufgenommen werden. Die Pesa

LINK rücken unterdessen zur Hauptuntersuchung ein. Weder Hersteller Pesa noch eine deutsche Werkstatt hatte Interesse an dem Auftrag. Mit Modatrans hat die NEB nun ein polnisches Unternehmen gefunden. Wegen Fahrzeugmangels setzt die NEB zudem seit Kurzem drei GTW 2/6 der ODEG ein.

AWA



■ Pfalznetz

Verzögerungen beim Bau von Ladeinfrastrukturen

Dieselfahrzeuge (Foto mit 643 001 am 20. Juni 2020 bei Schopp) sollen in der Pfalz bald ausgedient haben. Doch die Inbetriebnahme der BEMU-Ladeinfrastruktur verzögert sich Jan Luca Herrmann

Fehlende Infrastruktur und Geldmangel sorgen in Rheinland-Pfalz dafür, dass sich der Einsatz der neuen akkuelektischen Züge teils um Jahre verzögert. Der neue Verkehrsvertrag im Pfalznetz startet zweistufig im Dezember 2025 und Dezember 2026. Für den Einsatz der Akkuzüge ist der Bau von mehreren Oberleitungsinseln und Gleis-Elektrifizierungen erforderlich. Die Kosten für die Oberleitungsinseln, die zur Schnellladung der Fahrzeuge erforderlich sind, haben sich von der Vorentwurfsplanung bis zur Entwurfsplanung innerhalb zweieinhalb Jahren verdoppelt. Die aktuelle Kostenprognose für die Bau- und Planungskosten liegt derzeit bei 119 Millionen Euro. Nach den bei DB InfraGO üblichen Regularien werden keine Bau- und Planungskosten vorfinanziert. Vor diesem Hintergrund kann die Ausschreibung der Bauleistungen der Ladeinfrastruktur erst dann erfolgen, wenn der Förderantrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes bewilligt ist. Somit bestand die Forderung seitens der DB InfraGO, 119 Millionen Euro durch das Land Rheinland-Pfalz vorzufinanzieren.

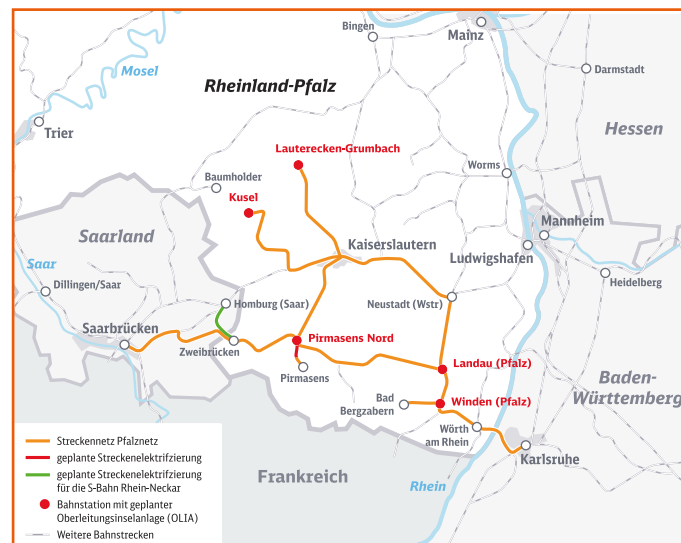
Angesichts der aktuellen finanziellen Situation wurde dies seitens des Landes Rheinland-Pfalz als nicht möglich erachtet.

Warten auf den Bund

Zugesagt werden konnten seitens des Landes nur zwölf Millionen Euro. Der Betrag ermöglicht es, in Zwei-

brücken Hbf die Elektrifizierung des Gleises 3 zeitgleich mit der Reaktivierung der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken (Dezember 2028) auszuschreiben und umzusetzen sowie die vollständige Elektrifizierung des Gleises 39 in Kaiserslautern Hbf bis Dezember 2026 zu realisieren. Die Oberleitungsinseln in

Landau, Winden, Pirmasens Nord, Lauterecken und Kusel sowie der zu elektrifizierende Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Pirmasens Nord bis vor den Fehrbacher Tunnel können allerdings erst dann gebaut werden, wenn der Förderantrag nach dem Bundes-GVFG Programm bewilligt ist. Dieser wird derzeit seitens der DB InfraGO vorbereitet.



Im 240 Kilometer langen Pfalznetz sind insgesamt fünf Oberleitungsinseln für die FLIRT Akku geplant

Grafik: DB AG

Ersatzkonzept nötig

Während in anderen Bundesländern oftmals die Infrastruktur für neue Verkehre fertig ist und die Fahrzeuge fehlen, gestaltet sich die Situation in Rheinland-Pfalz zum aktuellen Stand genau andersherum. Die FLIRT Akku sollen wie geplant im Jahr 2025 und 2026 an den Ausschreibungsgewinner DB Regio ausgeliefert werden, finden aber nicht die für den Einsatz erforderliche Infrastruktur vor. Um dennoch weitgehend das geplante Programm fahren zu können, wurde ein betriebliches und technisches Übergangskonzept entwickelt, das es ermöglicht, einen Großteil des bisherigen Zeitplans für die Einführung der Akkuzüge in der West- und Südpfalz zu halten.

Das Ersatzkonzept sieht vor, dass im Dezember 2025 der RE und die RB Neustadt – Landau – Karlsruhe von Diesel- auf Akkuzüge umgestellt wird. Hier benötigt es keine zusätzliche Infrastruktur. Anders sieht es auf der RB-Linie Saarbrücken – Zweibrücken – Pirmasens Hbf aus. Ersatzweise werden zur Ermöglichung des Akkuzug-Einsatzes kurzfristig in Pirmasens bis zur Realisierung der Oberleitungsinselanlage 1.000-V-Elektanten errichtet. Da die Ladezeit jedoch erheblich länger als bei einer Oberleitungsinselanlage ist, benötigt es eine überschlagene Wende, wodurch mehr Fahrzeuge und Personal benötigt werden. Das Prinzip der überschlagenen Wende wird ab Dezember 2026 auch bei den RB-Linien Kaiserslautern Hbf – Lauterecken-Grumbach und Kaiserslautern Hbf – Pirmasens zur Anwendung kommen. Hier erfolgt die Aufladung in Kaiserslautern unter einem elektrifizierten Gleis. Für die nächtliche Abstellung werden in Lauterecken sowie für die RB Kaiserslautern Hbf – Kusel in Kusel 1.000-V-Elektanten installiert.

Doch Diesel statt Akku

Auf zwei Strecken wird jedoch bis auf Weiteres weiter gedieselt, da selbst mit einer überschlagenen Wende oder 1.000-V-Elektanten ein Akku-Betrieb nicht möglich ist. Dies betrifft die RB Landau – Annweiler – Pirmasens Hbf und die RB Winden – Bad Bergzabern. Das Land Rheinland-Pfalz geht aktuell von einer um ein bis zwei Jahren verzögerten Inbetriebnahme des elektrifizierten Fehrbacher Tunnels und der Oberleitungsinselanlagen aus.

Spannend zu beobachten wird sein, wie mit dem bundesweiten Problem des Personalmangels umgegangen wird, denn dieser macht auch vor fehlender Infrastruktur nicht halt. Das im Übergangskonzept benötigte Personal fehlt entsprechend an anderer Stelle, sodass die verspätete Infrastruktur indirekt zu Zugausfällen führen dürfte. Gleichzeitig wird das Land Rheinland-Pfalz erhebliche zusätzliche Finanzmittel in die Hand nehmen müssen. Wenn die 44 FLIRT Akku pünktlich geliefert, nicht aber vertragsgemäß eingesetzt werden können und gleichzeitig weiter Dieselfahrzeuge vorgehalten werden müssen, so wird DB Regio branchenüblich Nachforderungen geltend machen, die das Land trotz mangelnder Regionalisierungsmittel aufbringen muss. RM



■ Hanseatische Eisenbahn Saisonverkehr nach Mukran

Seit 18. Mai 2024 verkehrt wieder der Regionalexpress RE27 zwischen Bergen auf Rügen und Sassnitz-Mukran Fährhafen. Bis zum 19. Oktober 2024 (vom 30. Juni bis 29. September auch

sonntags) fährt die Hanseatische Eisenbahn (HANS) zwei Zugpaare. Die Fahrzeiten ab Bergen können sich bei verspäteten Fern- und Zubringerzügen verzögern. Die Rückfahrt ab Mu-

Saisonverkehr nach Mukran: HANS-672 914 als RE 27 in Lietzow am 24. Mai 2024 Axel Witzke

kran erfolgt dagegen auch schon mal deutlich vor Plan in Abhängigkeit zu den Fahrverbindungen. Gefahren wird derzeit mit dem HANS-LVT/S 672 914. AW

■ Leer – Groningen Neue Friesenbrücke verspätet sich

Die neugebaute Friesenbrücke bei Weener (Strecke Leer – Groningen) wird nicht wie geplant im Dezember 2024 in Betrieb genommen. DB InfraGO hat die Eröffnung um mindestens ein halbes Jahr verschoben. Als Gründe nennt das Unternehmen

Engpässe in der Bauindustrie und schlechte Bodenverhältnisse infolge Starkregens. Damit wird auch im zehnten Jahr nach der Zerstörung durch ein Schiff der deutsch-niederländische Grenzverkehr im SEV abgewickelt. RM

■ DB Cargo Weitere DE 18 gehen in Betrieb

Seit April 2024 erhält DB Cargo schrittweise 20 fabrikneue Lokomotiven des Typs DE18 Stage V, die bei Vossloh Rolling Stock angemietet werden. Alle Fahrzeuge erhalten ein spezielles DB Cargo-Design, wobei 4185 119 am 30. April in Mainz-Bischofsheim als erste Lok direkt ab Werk entsprechend foliert übergeben wurde. Die Fahrzeuge wer-

den auf die Einsatzregionen Nürnberg/Weiden, Koblenz/Limburg, Ulm und Seelze verteilt. Hervorzuheben sind die flexiblen Einsatzmöglichkeiten, denn mit einer Leistung von 1.600 Kilowatt (kW) am Rad, bis zu 300 Kilonewton (kN) Anfahrzugkraft und einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h eignen sich die doppeltraktionsfä-

higen DE 18 nicht nur für klassische Rangieraufgaben, sondern sind ebenso in der Lage, anspruchsvolle Dieselstreckenleistungen zu übernehmen. Von Seelze aus kommen bei DB Cargo seit rund drei Jahren bereits insgesamt 15 vergleichbare Lokomotiven (DE18 Stage IIIa/G18 und DE12) anderer Vermieter zum Einsatz. SKO

Am 30. April 2024 wird 4185 119 in Mainz-Bischofsheim an DB Cargo übergeben

Georg Lochner



■ Staudenbahn Langenneufnach – Gessertshausen

Reaktivierungs-Plan steht

Seitdem die Staudenbahn im vergangenen Jahr von der BBG Stauden an die Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm (SWU) übergang, schreiten die Planungen für die Reaktivierungen in einem bisher unbekannten Tempo voran. Mit der Expertise der Reaktivierung Senden – Weißenhorn möchte die SWU die rund 30 Kilometer weiter östlich gelegene Strecke Langenneufnach – Gessertshausen, den 13 Kilometer langen Nordabschnitt der Staudenbahn, für den Schienenpersonennahverkehr reaktivieren. Das im Freistaat Bayern erforderliche „1.000er-Kriterium“, d. h. im Durchschnitt 1.000 Personenkilometer pro Streckenkilometer, wird mit einem Wert von 1.329 deutlich übererfüllt. Auch der Nutzen-Kosten-Indikator liegt über der erforderlichen 1,0.

Zeitplan steht

Unter Federführung der BBG Stauden war die Reaktivierung bis Dezember 2024 geplant. Unter dieser Prämisse integrierte die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) die Strecke in die Ausschreibung Augsburger Netze Los 2. Nun gibt es die kuriose Situation, dass die Fahrzeuge (neue LINT 41) vorhanden wären und die Verkehrsleistungen bei der Bayerischen Regiobahn (BRB) bestellt sind, aber die damit zu befahrende Strecke quasi nicht existiert. Gemäß der Anfang Juni 2024 von der SWU

vorgestellten Plänen soll der Verkehr nun im Dezember 2027 aufgenommen werden. Derzeit laufen die Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie die Fachplanungen. Im Dezember sollen die Anträge für die Planfeststellung und die Förderung eingereicht werden, damit bis Mai 2026 Planfeststellungsbeschluss und Fördermittelbescheid vorliegen. Die Baumaßnahmen sind für August 2026 bis Oktober 2027 vorgesehen.

Elektro statt Diesel?

Die SWU wird die Strecke direkt elektrifizieren. Dies führt zur spannenden Frage, wie das Betriebskonzept aussieht, insbesondere in den ersten Jahren. Denn Elektrofahrzeuge sind – im Gegensatz zu den genannten LINT 41 – weder vorhanden noch vertraglich einfach möglich. Auch die Planungen zur Haltekonzeption und zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit haben sich mittlerweile erheblich geändert. Zwischen Gessertshausen und Fischach sind 140 km/h vorgesehen, im Abschnitt Fischach – Wollmetshofen 110 km/h und für Wollmetshofen – Langenneufnach 90 km/h. Geplant sind sechs Stationen. Jeweils zwei Stationen sind in Langenneufnach (rund 1.600 Einwohner) und Fischach (rund 5.000 Einwohner inkl. Teilorte) vorgesehen, jeweils im Abstand von unter einem Kilometer, was den Fahrzeitgewinn durch die Beschleunigung schmälert. Hinzu kommen Margerts-

hausen (ca. 650 Einwohner) und Wollmetshofen (ca. 300 Einwohner, Ortsteil von Fischach). Die Bahnsteige werden mit 155 Meter Länge und 76 Zentimeter Höhe gebaut.

Nur wenige Durchbindungen

Noch völlig unklar ist die Linienkonzeption. Augsburg ist fraglos das Ziel der allermeisten Fahrgäste, das in rund 40 Minuten von Langenneufnach aus erreicht werden soll. Wichtig für die Akzeptanz des neuen Angebots sind Direktverbindungen, die es aber gemäß den Planungen der BEG nur vereinzelt in der Hauptverkehrszeit geben wird. Ansonsten ist Umsteigen in Gessertshausen in die unzuverlässigen Go-Ahead-Züge der Linien Ulm – Augsburg (– München) und Dinkelscherben – Augsburg – München angesagt. Hintergrund ist einerseits die dichte Auslastung der zweigleisigen Hauptstrecke. Außerdem möchte die BEG weder zusätzliche Fahrten bestellen noch vom Halbstundentakt nach Dinkelscherben abrücken. Im Abzweigbahnhof Gessertshausen baut DB InfraGO ein Stumpfgleis für die Staudenbahn-Züge.

Attraktiver für Güterverkehr

Durch die Elektrifizierung erhofft sich die SWU, dass die Staudenbahn auch für den Güterverkehr attraktiver wird.

Mitten im Wald zwischen Fischach und Margertshausen soll der viergleisige Betriebsbahnhof Reitenbuch entstehen. Dort sollen aus Lärmschutzgründen nachts die SPNV-Fahrzeuge abgestellt werden, außerplanmäßige Zugkreuzungen stattfinden und eine Holzladestelle entstehen, die heute in kleiner Dimensionierung ganz in der Nähe bereits vorhanden ist.

Schon heute gibt es im kleinen Umfang Güterverkehr auf der Staudenbahn. Ein besonderer Transport fand am 21. Mai 2024 statt. Der Ulmer Straßenbahnwagen 61 befand sich bis zuletzt in Wegberg-Wildenrath zur Instandsetzung nach einem schweren Unfall. Der Rücktransport nach Ulm erfolgte diesmal auf der Schiene, genauer auf zwei Spezialwagen der Spedition Kübler. In Fischach erfolgte die Umladung auf einen Lkw.

Die Fahrt mit Zuglok 218 399 von Kübler diente als Test, der aus Sicht der Beteiligten erfolgreich verlief. Die SWU Verkehr wird ihre Ulmer Straßenbahnwagen des Typs Avenio M von 31 auf 43 Meter verlängern. Ab 2026 müssen daher alle 18 Züge nach Wegberg-Wildenrath transportiert werden. Dort werden sie mit zwei weiteren Modulen ausgestattet. Der An- und Abtransport ist aufgrund der Länge nicht mehr auf dem Ulmer Betriebshof möglich, weshalb dort nun das Industriegleis ausgebaut wird. RM

Güterverkehr auf der Staudenbahn: Am 21. Mai 2024 bringt 218 399 von Kübler Heavy Rail einen Avenio für die Stadtwerke Ulm nach Fischach SWU





Ein Siemens Desiro HC der Baureihe ET 4462 als „Franken-Thüringen-Express“ auf der Schnellfahrstrecke durch den Thüringer Wald (Erfurt – Ebensfeld, VDE 8). Oelzetalbrücke, hinten Tunnel Silberberg Frank Barteld/DB AG

■ DB Regio

Start des neuen RE Nürnberg – Coburg

DB Regio nahm am 9. Juni 2024 den Betrieb des neuen RE 29 Nürnberg – Coburg – Erfurt auf. Zwischen Ebensfeld und Erfurt nutzt die Linie die Schnellfahrstrecke VDE 8.1. Zum Einsatz kommen 190 km/h schnelle, druckertüchtigte Desiro HC, die bereits am 4. Juni 2024 in den Planbetrieb gingen. Am 7. Juni 2024 fand zwischen Coburg und Erfurt die offizielle Premierenfahrt statt. Zum Ein-

satz kam 4462 003. Zwischen Nürnberg und Coburg wird nun im schnellen Stundentakt gefahren. Die Verlängerung bis Erfurt wird fünfmal täglich angeboten. Zusammen mit den ICE-Verbindungen gibt es einen Zweistundentakt im Nordabschnitt. In Coburg ist die Linie in den Knoten zur Minute 30 eingebunden mit optimalen Anschlüssen aus Richtung Sonneberg, Lichtenfels und Bad Ro-

dach. Mit einer Reisezeit von knapp unter zwei Stunden ist die Linie auch für Langstreckenreisende mit Deutschlandticket attraktiv. Bereits in den ersten Tagen waren die sechsteiligen Züge sehr gut ausgelastet. Mit dem Einsatzstart der Züge endeten die Einsätze der mit Vectron bespannten Dosto-Garnituren und der Talent 2 im Netz Franken-Südthüringen. AWA

■ DB Cargo

Eloks der Baureihe 145 seit 10. Juni 2024 abgestellt

DB Cargo hat am 10. Juni 2024 kurzentschlossen alle Maschinen der Baureihe 145 abgestellt. In einer internen Verfügung hieß es, dass der Einsatz der Loks auch bei Fahrzeugmangel untersagt sei. Die Fahrzeuge waren bei Redaktionsschluss zur Abstellung im Stillstandsmanagement Leipzig-Engelsdorf vorgesehen. Zu den Gründen äußert sich die Deutsche Bahn erst auf mehrfache Nachfrage knapp. Der Einsatz von Loks erfolge bei DB Cargo nach einer ganzheitlichen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, teile ein Sprecher mit und ergänzte: „Danach steuern wir entsprechend die Traktionsleistungen.“ Mutmaßungen, dass DB Cargo rund 100 Loks zu viel im Betriebsbestand habe, halten Beschäftigte der Güterbahn für abwegig, weil der Schadbestand hoch sei und die Werke mit der Behebung

kaum nachkämen. DB Cargo vermietete nach der Abstellung einige Maschinen an Wedler Franz Logistik, das die Maschinen im S-Bahn-Ersatzverkehr in Hannover einsetzt. Die Baureihe 145 wurde 1997 bis 2002 von Adtranz gebaut. Die insgesamt 103

Maschinen sind neben DB Cargo auch bei den Töchtern MEG und RBH im Dienst. Dass auch die Tochterunternehmen ihre Maschinen bis Ende 2024 abstellen werden, konnte bis Redaktionsschluss nicht bestätigt werden. FD

DB Cargo hat am 10. Juni alle Loks der Baureihe 145 (Foto mit 145 049 am 15. Juli 2022 in Ludwigsau-Friedlos) abgestellt

 Florian Dürr


In Kürze

ICE L-Einsatz verzögert sich

Der Einsatz der neuen ICE L-Garnituren, welcher ursprünglich mit Start in 2024 geplant war, verschiebt sich um ein Jahr. Zunächst soll die IC-Linie Berlin – Amsterdam auf die neuen ICE L-Züge umgestellt werden. Es folgen die Verbindungen nach Westerland (Sylt) sowie nach Oberstdorf im Allgäu. Auf Strecken ohne Oberleitung sollen Vectron Dual Mode die Züge befördern. JMÜ/MMÜ

Giruno bis Frankfurt

Seit 8. Juni 2024 kommen die Giruno (RABe 501) der SBB planmäßig nach Deutschland. Die 250 km/h schnellen Stadler-Züge haben beim Zugpaar 151/472 (Frankfurt – Zürich v.v.) den ETR 610 abgelöst. AWA

TRI mit Dosto

Bei TRI Train Rental sind seit 10. Juni 2024 die ersten eigenen Dosto im Einsatz. Die erste Garnitur pendelt auf der RB 17 zwischen Bruchsal und Bretten. Die niederflurigen, klimatisierten Wagen haben das blau/weiße TRI-Firmendesign erhalten. AWA

IC-Umleiter im Norden

Aufgrund der Sperrung Hagenow Land – Büchen – Hamburg ergibt sich vom 17. August bis 29. September 2024 ein neues Einsatzgebiet für die Baureihe 218. Zur Anbindung von Mecklenburg-Vorpommern fährt DB Fernverkehr ein IC-Zugpaar (IC 2263/8) Hamburg – Ostseebad Binz über Lübeck. Zum Einsatz kommt eine 101 mit fünf IC-Wagen. Im nicht-elektrifizierten Abschnitt Lübeck – Bad Kleinen wird eine 218 vorgespannt. AWA

Aus für Tchibo-Zug nach Bögl

Der jahrelang nach Neumarkt (Oberpfalz) und weiter in die Schlierseeheide zur Firma Max Bögl verkehrende samstägliche Tchibozug gehört der Vergangenheit an. Zuletzt übernahm die V 60 der Firma Max Bögl im Regelfall die Zustellung der mit Überseecontainern beladenen Wagen ab Neumarkt (Oberpfalz). Mittlerweile verkehrt der Zug nach Regensburg. Die Zustellung der Container von dort in die Schlierseeheide erfolgt per Lastwagen. JMÜ

Die neuen Anlagen in Putbus bieten alle notwendigen Voraussetzungen für eine umfangreiche Instandsetzung aller RüBB-Fahrzeuge. Am 12. Mai 2024 steht die inzwischen wieder altrot lackierte PRESS-Lok 251 903 vor der neuen Werkstatt.

Zeno Pillmann



■ Eisenbahn- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn

Eisenbahn-Erlebnislandschaft auf Rügen eröffnet

Am 24. Mai 2024 wurde in Putbus die Eisenbahn-Erlebnislandschaft feierlich eröffnet. Bereits seit dem 22. April waren die neuen Werkstattgebäude inoffiziell in Betrieb. Die Feierlichkeiten setzten sich am darauffolgenden Wochenende mit einem großen Bahnhofsfest fort, bei dem zahlreiche Sonderzüge zum Einsatz kamen.

Neue Werkstätten

Die Eisenbahn- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) betreibt unter der Marke Rügenschke Bäderbahn (RüBB) seit 2008 die Schmalspurbahnstrecke Lauterbach Mole – Putbus – Göhren sowie seit 2014 die normalspurige Strecke von Bergen nach Lauterbach Mole. Die neuen Werkstatt- und Betriebsgebäude bieten alle notwendigen Voraussetzungen für eine umfangreiche Instandsetzung aller RüBB-Fahrzeuge. Die Anlage umfasst eine Dampflok- und Wagenwerkstatt, eine zweigleisige Wagenhalle mit Waschanlage. Auch der zwischen Bergen und Lauterbach Mole pendelnde normalspurige RegioShuttle 650 032 kann hier geschützt abgestellt werden. Es gibt eine Metallbearbeitungswerkstatt mit Schweißerei und Gießerei; ferner



Der Bau der Eisenbahn-Erlebnislandschaft wurde unter anderem von Kreis, Land und EU gefördert

Zeno Pillmann

Zahlreiche historische Sonderzüge

Zwei Sonderzüge verkehrten am Festwochenende zwischen Putbus und Binz LB. Der erste Zug bestand aus historischen Wagen der Rügenschken Kleinbahnen, gezogen von der Lok 53 Mh, der zweite Zug, mit zweiachsigen Wagen, wurde von der Lok 99 4652 geführt. Auch auf der normalspurigen Strecke Bergen auf Rügen – Putbus – Lauterbach Mole wurden

historische Züge eingesetzt. Am Vormittag und Nachmittag zogen die Loks 86 1333 und 142 001 die Züge, mittags und abends kam der Schienenbus 172 140 mit dem Steuerwagen 772 141 zum Einsatz. Besonders spannend war die Fahrt eines Sonderzugs aus Leipzig, der über Berlin nach Putbus fuhr und von den Loks 01 0509 und 202 885 gezogen wurde. ZP

sind in diesem Gebäude Büro- und Sozialräume vorhanden.

Für Besucher bietet die Eisenbahn-Erlebnislandschaft viele spannende Erlebnisse. Auf dem Gelände wurde ein Wasserturm errichtet, den man besteigen kann, um einen Überblick über das Betriebsgelände zu bekommen. Das restaurierte Bahnhofsgebäude mit Wartehalle, Fahrkartenverkauf und Gaststätte lädt zum Verweilen ein. Die Bahnsteige sind neu gepflastert und historische Schranken sichern die Zugänge. Ein Museumsgleis präsentiert historische Fahrzeuge, die man aus der Nähe betrachten kann. Ein besonderes Highlight ist die barrierefreie Aussichtsplattform in der Wagenhalle. Von dort aus können Besucher die Betriebsabläufe beobachten. Der Eintritt zur Aussichtsplattform und zum Rundgang auf dem Wasserturm ist kostenfrei, was den Besuch besonders attraktiv macht.

Der Bau der Eisenbahn-Erlebnislandschaft wurde umfassend gefördert. Unter anderem steuerten der Landkreis, der europäische Fonds für regionale Entwicklung und das Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern Mittel dazu bei. ZP/em

■ Ulmer Eisenbahnfreunde

Kein Zugverkehr auf dem Alb-Bähnle

Die Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) mussten den Saisonstart 2024 aufgrund verschiedener Faktoren verschieben. Hauptgrund für die hoffentlich vorübergehende Betriebseinstellung ist eine kleine Drehscheibe vor der Fahrzeughalle der Museumsbahn, die noch aus Zeiten der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) stammt. „Nachdem man seit einiger Zeit für Ingenieursbauwerke eine turnusgemäße Prüfung durch einen Fachmann benötigt, waren wir auf der Suche nach einem Baustatiker, der unsere stillgelegte Drehscheibe vor dem Loksuppen nachrechnet“, erklärt Bernd Scherer, der erste Vorsitzende der Ulmer Eisenbahnfreunde. Da sich dieses Vorhaben verzögerte und der Verein auch keine Möglichkeit fand, die Fahrzeuge auf die andere Seite der Drehscheibe zu transportie-



Alb-Bähnle Amstetten (Württ) – Oppingen: Vorerst ist wegen anstehender Arbeiten kein Betrieb möglich

Korbinian Fleischer

ren, wurden sowohl die Bauarbeiten als auch die Saison 2024 nicht aufgenommen. Sobald der Verein wieder auf die Strecke kann, werden die Ar-

beiten nachgeholt. Aufgrund der umfangreichen Arbeiten ist eine Betriebsaufnahme vor Herbst allerdings unwahrscheinlich. KF

■ Jagsttalbahnfreunde e. V.

Neuer Streckenabschnitt eröffnet

Am 8. Juni 2024 wurde im Beisein von Politik, Spendern und Aktiven des Vereins Jagsttalbahnfreunde e. V. ein neuer Streckenabschnitt der Jagsttalbahn feierlich eröffnet. Nach Jahrzehnten des Stillstands verkehren nun wieder Züge bis zum Bahnübergang der Marie-Curie Straße am Ortseingang von Dörzbach. Ziel der Streckenertüchtigung, die einem Neubau gleichkommt, ist der Bahnhof Krautheim. Die Blockadehaltung der Gemeinde ist inzwi-

schen außergerichtlich beigelegt und die Trasse vom Verein gepachtet. Als Zwischenstopp ist Klepsau vorgesehen. Um den Bau finanzieren zu können, haben die Eisenbahnfreunde die Aktion „Gleisbaustein“ ins Leben gerufen. Der Gesamtbetrieb auf der 39 Kilometer langen Jagsttalbahn wurde aufgrund von Oberbaumängeln im Dezember 1988 eingestellt. Versuche, auf Teilstücken den Betrieb wieder aufzunehmen, sind gescheitert. KF



Christoph Grimm

Besonderer Vorspann für den Passauer Schienenbus

Krokodil mit Schienenbus – hat man das schon mal gesehen? Eine Sonderfahrt zum Jubiläum „50 Jahre Passauer Eisenbahnfreunde“ führte den vereinseigenen Schienenbus am 11. Mai 2024 ins oberbayerische Berchtesgaden. Ab Freilassing erhielt die Uerdinger-Garnitur Vorspann durch 1020.18. Gemeinsam bewältigten sie die folgende Steilstrecke hinauf nach Berchtesgaden

In Kürze

Sonderfahrten Lüneburg – Soltau

Auf der zum SinON-Netz gehörenden Gebirgsbahn, der wohl topographisch anspruchsvollsten ehemaligen OHE-Strecke, finden in den Sommermonaten bis 11. September jeden Mittwoch Sonderfahrten zwischen Lüneburg und Soltau statt. Gefahren werden jeweils zwei Zugpaare. MMÜ

628 auf Granitbahn

Seit Mai gelangt erstmalig an Sonn- und Feiertagen ein VT 628 auf die Granitbahn. Der Zug ist von Freyung durchgebunden und erreicht am späten Nachmittag Passau-Lindau. Zehn Minuten später tritt der Zug die Rückfahrt nach Freyung an. Bei Bedarf hält der Zug auch in Passau-Rosenau. JMÜ

DBK: Neulack für V 100 2084

Die seit Jahren vom DB Museum an den DBK Historische Bahn e. V. verliehene V 100 2084 hat jüngst einen Neulack in Alttrot erhalten. Die Lok ist für die Bespannung der Dieselszüge auf der Schwäbischen Waldbahn Schorndorf – Welzheim zuständig. Seit 2. Juni ist die Strecke allerdings aufgrund von Hochwasser-Schäden auf unbestimmte Zeit unbefahrbar. AWA

DB Regio: 798 652 verunfallt

Nicht einmal einen Monat nach seiner Hauptuntersuchung wurde der von DB Regio für den Ausflugsverkehr auf der Krebsbachtalbahn mustergültig aufgearbeitete 798 652 schwer beschädigt. An einem technisch gesicherten Bahnübergang in Neckarbischofsheim kam es zu einer Kollision mit einem Pkw. Ob und wann der altrote Schienenbus wieder fahren kann, ist noch ungewiss. AWA

BEM: EMMA aufgearbeitet

Pünktlich zum Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn in Nördlingen“ präsentierte das Bayerische Eisenbahnmuseum e. V. (BEM) Mitte Mai 2024 im Bahnbetriebswerk Nördlingen seine Lok 10 „EMMA“ nach abgeschlossener Restaurierung. Die Maschine erhielt in Anlehnung an ein Werks-Ablieferungsfoto einen Fotografieranstrich. RM



Seltene Begegnung in Preda, aufgenommen am 8. Juni 2024, am Tag der offiziellen Eröffnung des Tunnels Albula II: Links zu sehen ist das Nordportal des neuen Tunnels mit der Ge 4/4^{III} 647 vor einem Shuttle-Zug für Gäste der Eröffnungsfeier, rechts der Steuerwagen At 57803 am Schluss eines von Chur nach St. Moritz fahrenden Interregio-Zuges, in den alten Tunnel einfahrend Bernhard Studer (2)

möglich gewesen, aber nur bei stark eingeschränktem Bahnbetrieb.

Weil bei den Sanierungsarbeiten des alten Tunnels wochen- oder sogar monatelange Betriebsunterbrechungen zu befürchten gewesen wären, prüften die RhB-Ingenieure als Alternative gleich auch den Bau eines vollständig neuen Tunnels, 30 Meter neben dem bestehenden. Die nicht ganz einfachen geologischen Verhältnisse waren bestens bekannt, weil die Erbauer des alten Tunnels eine sehr gute Dokumentation erstellt hatten.

Der RhB gelang es, mit allen Interessenvertretern der Denkmalpflege, der UNESCO und des Naturschutzes partnerschaftliche Lösungen zu finden. 2011 begann die definitive Bauprojektplanung, am 25. Juni 2014 erfolgte in Preda der offizielle erste Spatenstich für den Bau des Tunnels Albula II.

Der Bau des Tunnels

Der Tunnel wurde von beiden Seiten her mittels Sprengvortrieb erstellt. Am 2. Oktober 2018 feierten die beteiligten Unternehmen, die RhB und die politische Prominenz ungefähr in der Mitte des Tunnels den Durchschlag. Die Fertigstellung des Bauwerks sowie der Neubau der beiden Bahnhöfe Preda und Spinas dauerte weitere fast vier Jahre, sodass der Tunnel nun erst, nach zehnjähriger Bauzeit, dem Betrieb übergeben werden konnte. Im neuen Tunnel, der vier Meter kürzer ist als der alte, sind die Gleise auf einer schotterlosen festen Fahrbahn verlegt. An der Tunneldecke hängt kein normaler Fahrdräht, sondern eine Stromschiene. Im Abstand von jeweils 450 Metern bestehen insgesamt zwölf Querverbindungen zum künftigen Sicherheitsstollen. Im neuen Tunnel fahren die meterspurigen RhB-Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. **BS**

■ Schweiz

Albula-Tunnel: Neue Röhre in Betrieb

Seit dem 12. Juni 2024 fahren die Züge der Rhätischen Bahn (RhB) auf der UNESCO-Welterbestrecke Albula-Bernina durch den neuen, 5.860 Meter langen Tunnel Albula II. Der alte, 1903 eröffnete und parallel zum neuen Tunnel verlaufende Albula-Tunnel zwischen Preda und Spinas wurde außer Betrieb gesetzt und wird nun, in den kommenden zwei Jahren, zum Sicherheitstunnel umgebaut.

Am 8. Juni 2024 feierte die Rhätische Bahn (RhB) die offizielle Eröffnung des Tunnels Albula II. Vor und nach diesem Feiertag fanden verschiedene Anlässe für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der RhB sowie für Eisenbahnfreunde aus Nah und Fern statt. Und so durften die ersten Reisenden bereits anfangs Juni durch den neuen Tunnel fahren.

Weshalb ein neuer Tunnel?

2006 wurden bei einer Zustands-Erfassung des Albula-Tunnels schwere Mängel festgestellt: Mehr als die Hälfte der 5.864 Meter langen Röhre des von 1898 bis 1903 gebauten Tunnels

befand sich in schlechtem oder sogar sehr schlechtem Zustand, zudem erfüllte der enge Tunnel-Querschnitt die heute geltenden Sicherheits-Anforderungen nicht mehr vollständig. Eine Sanierung des Tunnels wäre

Albulatunnel – Zahlen und Fakten

Planung und Ausführung	14 Jahre (2011 – 2024)
Bauzeit	10 Jahre
Länge Albulatunnel II (Neubau)	5 860 m
Länge Albulatunnel I (bestehender Tunnel)	5 864 m
Querverbindungen zum Sicherheitstunnel	12
Tunnelhöhe ab Schienenoberkante	5,44 m
Tunnelbreite Innenmaß (Ausbruch)	5,76 m
Scheitelhöhe	1 821 m ü. M.
Mögliche Höchstgeschwindigkeit im Tunnel	120 km / h
Gesamtprojektkosten	CHF 407 Mio.
Züge pro Jahr	15.215



In der seit 17. Mai 2024 gültigen Zugbildung ist IC 1019 nach Wien Hbf. am 18. Mai 2024 bei Altmünster am Traunsee unterwegs *Manuel Leitner*

■ Österreich

DB-Wagen im Salzkammergut

Die ÖBB Personenverkehr AG hat zuletzt insgesamt 33 2. Klasse-Wagen von Leo Mobility angemietet. Bei diesen Wagen handelt es sich um ehemalige Wagen der DB AG, die beim „IC Mod“-Programm vor rund zehn Jahren (zum Teil mangels Bedarfs, zum Teil wegen des schlechten Zustandes) ausgelassen wurden. Der Wagenhalter ist die Vienna Rail-

way Maintenance Support GmbH. Die Wagen bekamen zunächst eine Auffrischung und wurden folglich ab April ohne Planleistungen in Verstärkerzügen auf der Westbahn eingesetzt. Sie sollen voraussichtlich bis 2028 im Bestand bleiben und den Wagenmangel bei der ÖBB PV AG mildern. Seit dem 10. Mai 2024 kommen in einem ersten Schritt vier sol-

cher 2. Klasse-Mietwagen planmäßig im IC 1018/1019 „Salzkammergut“ zum Einsatz. Der 1. Klasse-Wagen wird weiterhin von der ÖBB PV AG gestellt. Bei diesem Zug kam bereits von 2008 bis 2010 planmäßig jeweils ein Bimz-Mietwagen der DB zum Einsatz. Im vergangenen Jahr zeitweise sogar ein 1. Klasse-Wagen der SBB. *MLE*

■ Österreich

Neuer Fahrradzug auf der Tauernbahn

Der neue Fahrradzug „ÖBB Tauernsprinter“ Villach – Schwarzach-St. Veit bzw. Schwarzach-St. Veit – Mallnitz-Obervellach verbindet als REX 1824/1825 das Salzburger Land mit den Stationen des Ciclovía-Alpe-Adria-Radweges. Er verkehrt seit 30. Mai und ist bis 6. Juli an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen unterwegs. Während der Sommerferien in Salzburg und Kärnten fährt der Zug täglich. Am 8. September ist der Zug zum letzten Mal unterwegs. *JMÜ*

ÖBB Tauernsprinter*

REX 1824 Villach Hbf 8:15 – Bad Gastein 9:41 – Schwarzach-St. Veit 10:09

REX 1885 Schwarzach-St. Veit 10:21 – Bad Gastein 11:01 – Mallnitz-Obervellach 11:14

REX 1825 Mallnitz-Obervellach 16:24 – Villach Hbf 17:23

*Fahrtage: Samstags, sonntags und Feiertag ab 30. Mai 2024, 6. Juli bis 8. September 2024 täglich



Markus Inderst

Golden Eagle Danube Express fährt wieder

Seit Mitte Mai 2024 fährt der Golden Eagle Danube Express wieder. Ein englisches Reisebüro bietet alljährlich Touren in speziell hergerichteten Salon- und Deluxe-Schlafwagen an. Der Preis für die Mehrtagesfahrten über verschiedene Reiserouten liegt bei mindestens 16.000 Euro. 1142 635 von ProLoK bespannt den Zug am 20. Mai 2024 kurz vor der Haltestelle Stans bei Schwaz

In Kürze

GKB sucht Elloks

Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb (GKB) sucht derzeit per europaweiter Ausschreibung nach sieben Elloks zur Anmietung. Diese sollen ab Mai 2025 bis voraussichtlich Dezember 2028 auf der Strecke Graz – Wies-Eibiswald im Regionalverkehr zusammen mit Ex-DB-Doppelstockwagen zum Einsatz kommen. *AWA*

RCG expandiert

Die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) setzt ihren Internationalisierungskurs fort und hat zum 31. Mai 2024 das niederländische Eisenbahnverkehrsunternehmen Captrain Netherlands B.V. übernommen. *AWA*

GoldenPass Express:

Neue Niederflurwagen im Einsatz

Seit Mai 2024 verkehren in den GoldenPass Express-Zügen Montreux – Interlaken nun auch behindertengerechte Niederflurwagen. Die Kompositionen wurden damit auf fünf Wagen (Montreux – Zweisimmen) bzw. sechs Wagen (Zweisimmen – Interlaken) erweitert. Es können 39 zusätzliche 2. Klasse-Sitzplätze angeboten werden. *FFÖ*

BLS: Modernisierung der „Lötschberger“-Flotte

Die BLS stellte im Mai 2024 den ersten modernisierten „Lötschberger“-Triebzug RAbe 535 101 vor. In den kommenden drei Jahren werden in der BLS-Werkstatt Böningen alle weiteren 24 Einheiten einem umfassenden Refit unterzogen. Die seit 2009 im Einsatz stehenden Triebzüge sollen so noch bis 2037 verkehren. *FFÖ*

Schweiz: Pünktliche Züge vor allem im Regionalverkehr

Nach einem Bericht des Bundesamts für Verkehr waren im Jahr 2023 rund 94,5 Prozent aller Züge im Schweizer Regionalverkehr weniger als drei Minuten verspätet (2022: 95 Prozent). Die Pünktlichkeit war dabei in den S-Bahn-Netzen und im Regionalverkehr in den ländlichen Gebieten und Bergregionen am höchsten. Im Schnell- und Regio-Express-Verkehr nahm die Pünktlichkeit derweil ab. *FFÖ*



Auf der Strecke Brüssel – London St. Pancras durch den Kanaltunnel kommen seit einigen Jahren neue blau-gelbe Eurostar-Züge von Siemens zum Einsatz, hier 4021 vor der Abfahrt in Brüssel-Midi

Wolfgang O. Hugo

■ Eurostar

Flottenerweiterung bis 2030

Eurostar möchte künftig nachhaltiger und komfortabler unterwegs sein. 2023 steigerte Eurostar mit seinen Verbindungen durch den Kanaltunnel nach London sowie von Paris in Richtung Brüssel, Köln und Amsterdam seinen Umsatz auf mehr als zwei Milliarden Euro. Die Zahl der Fahrgäste stieg von 14,8 Millionen (2022) auf 18,6 Millionen (2023). Ziel von Eurostar sind 30 Millionen Fahrgäste im Jahr 2030. Bis dahin will Eurostar seine Flotte von 51 Züge auf 67 Züge erweitern, dafür rund zwei Milliarden Euro investieren. Die neuen Züge sollen auch ein Beitrag zu

mehr nachhaltigem Reisen in Europa sein.

Fusion mit Thalys

Eurostar betreibt das größte HGV-Netz in Europa, das fünf Länder mit insgesamt 245 Millionen Einwohnern durchquert. Die Fusion von Eurostar (Paris und Brüssel – London) und Thalys (Paris – Brüssel – Amsterdam – Köln) wurde seit 1999 angestrebt, aber finanzielle Schwierigkeiten und die Covid-19-Pandemie verzögerten die Umsetzung bis zum Frühjahr 2023. Neuer, gemeinsamer Name: Eurostar, weil er eingängiger ist als der Kunstname Thalys. Die 25 Eurostar-Züge behielten ihre blau-gelbe Livrée, die

26 roten Thalys-Züge erhielten einen Eurostar-Stern auf Fronthaube und Seitenteilen. Inzwischen sind Treueprogramme und Reservierungssysteme zusammengeführt. Der Zusammenschluss erleichtert Direkt- und Umsteige-Verbindungen mit London. Reisende aus Großbritannien erreichen Fahrziele in Deutschland, vor allem Köln, leichter.

Anteile an der neuen Eurostar-Group halten: SNCF Voyages Développement (55,75%), die kanadische CDPQ* (Caisse de dépôt et placement du Québec, 19,31%), die belgische Staatsbahn SNCB (18,50%) und Hermes Infrastructure (6,44%). **WOH**

In Kürze

Italien: Riggertalschleife kommt 2025

Für den Bau der Riggertalschleife wird die Pustertalbahn Franzensfeste – Innichen im gesamten Fahrplanjahr 2025 gesperrt. Im Zuge der Baumaßnahme werden auch weitere Arbeiten entlang der Strecke durchgeführt, etwa die Erneuerung der Oberleitung oder die Installation von ETCS. Der genaue Sperrabschnitt wird derzeit noch ausgearbeitet. Mit der Riggertalschleife kann der Fahrtrichtungswechsel in Franzensfeste eingespart werden. Dadurch verkürzt sich die Fahrt in die Landeshauptstadt Bozen um 17 Minuten. **AWA**

Tschechien: Schweres Zugunglück

Anfang Juni kam es im tschechischen Pardubice zu einem schweren Zugunglück mit vier Toten und 22 Verletzten. Der RegioJet-Personenzug Ex 1021 Prag – Chop kollidierte dabei mit einem entgegenkommenden Güterzug. Gemäß der tschechischen Eisenbahninspektion hat der Lokführer des RegioJet-Zuges offenbar ein Signal in Fahrverbotstellung übersehen. Unklar blieb zunächst, ob es sich um einen menschlichen oder technischen Fehler handelte. **FFÖ**

Griechenland: Neubaustrecke nach Mazedonien

In Griechenland soll Anfang 2025 der Bau einer neuen Strecke zwischen Toxote (Strecke Thessaloniki – Alexandroupoli) und Nea Karvali (Hafen) starten. Die Vorarbeiten sind bereits abgeschlossen. Die 37 Kilometer lange und 212 Mio. Euro teure Strecke wird durch EU mitfinanziert und soll 2028 in Betrieb gehen. **FFÖ**

Estland: Finanzmittel für Elektrifizierungen

Die Regierung in Estland hat mittlerweile insgesamt 387 Millionen Euro für die Elektrifizierung diverser Bahnstrecken und den punktuellen Infrastrukturausbau beschlossen. Wichtigste Projekte sind die Elektrifizierung der Strecken Tallinn – Tartu, Tapa – Narva und Lagedi – Muuga. Außerdem soll die Linie Kilti – Väga wiederaufgebaut werden, auf anderen Strecken sollen diverse Kurvenbegradigungen erfolgen. **FFÖ**



Michael Kochens

Triebwagen-Oldies in Rumänien

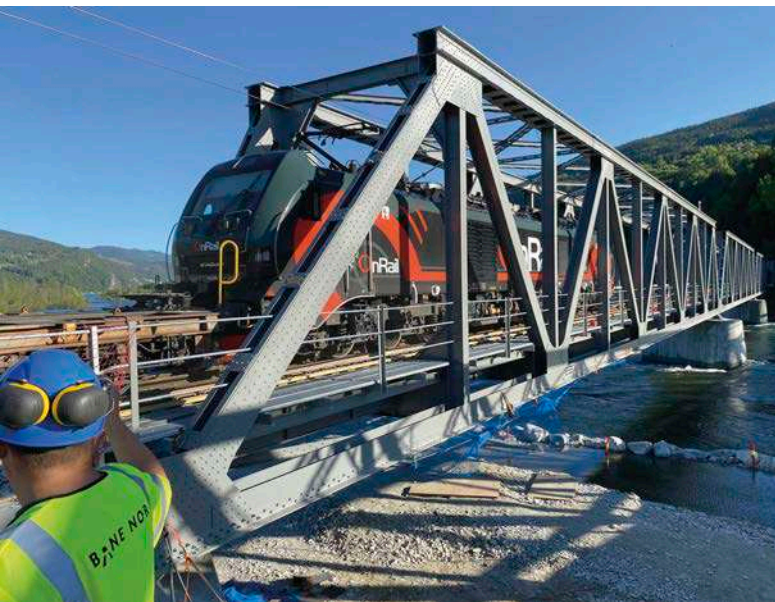
In Rumänien werden noch immer die inzwischen auch schon über 80 Jahre alten Malaxa-Triebwagen eingesetzt. Unbestätigten Angaben zufolge werden noch bis zu zwei Umläufe täglich auf der Strecke von Timisoara in Richtung Moravita gefahren. Am 16. April 2024 erreicht ein solches Fahrzeug den Bahnhof Jebel

■ Norwegen

Dovrebahn wieder in Betrieb

Mit der Wiedereröffnung der Randklev bru bei Ringebu ist die Dovrebahn wieder durchgängig befahrbar. Die Brücke war bei einem Unwetter am 14. August 2023 eingestürzt, nachdem Hochwasser und starke Strömung einen Brückenpfeiler zuerst unterspült und dann weggerissen hatten. Daraufhin waren zwei Brückenelemente in den Fluss gestürzt. Diese konnten später mithilfe eines Kranes geborgen und wieder instand gesetzt werden, sodass der Wiederaufbau einigermaßen zügig vorstatten-

ging. Weil der Güterverkehr auf der Dovrebahn wieder aufgenommen wird, kann der Umleiterverkehr auf der Rørosbahn wieder eingestellt werden. Dafür können wieder öfter Personenzüge fahren, die nach dem August zurückstecken mussten. Auf der Raumabahn, die von Åndalsnes kommend in Dombås an die Dovrebahn anschließt, kann Onrail den Güterverkehr ebenfalls wiederaufnehmen. Dieser konnte aus Kapazitätsgründen nicht auch noch über die Rørosbahn umgeleitet werden. RHZ



Belastungstest an der Randklev bru: Das instand gesetzte Bauwerk ist inzwischen wieder dem Betrieb übergeben worden Bane Nor/Eivind Hamre

NEU

bei uns im Sortiment:

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



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

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

eisenbahn magazin

**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

★

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

WWW.BRAWA.DE

■ Lokführer-Erinnerungen an die DB-Baureihe 151

Adieu, liebes

Schaukelpferdchen

Ende Juni 2024 lief der Mietvertrag von DB Cargo mit Railpool für die verbliebenen Loks der Baureihe 151 aus. Damit schieden die letzten Maschinen dieser Bundesbahn-Baureihe aus dem Betriebsdienst bei der Deutschen Bahn. Lokführer Ralf Händler fuhr bis zuletzt auf den „Schaukelpferdchen“ und erinnert sich gerne daran



Zuletzt macht sich die Baureihe 151 vor allem in Nordrhein-Westfalen stark. Am 2. Mai 2023 führt 151 155 den „Präsident-Pendel“ von Oberhausen West nach Bochum-Präsident Alle Fotos, sofern nicht anders angegeben: Ralf Händler



Im Bewerbungsgespräch bei DB-Cargo in Hagen erwähnte ich scherzhaft, dass ich nur wechsele, wenn ich auch die 151 bekomme, was mit einem „das wird sich wohl einrichten lassen“ schmunzelnd zur Kenntnis genommen wurde. Damals, noch zu Bundesbahnzeiten, hatten wir beim Bw Wuppertal auch Dienste mit den „dicken Loks“, aber als leidenschaftlicher „V-Mann“ hatte ich genug auf Dieselloks zu tun. Zudem waren mit „den Dicken“ vorwiegend Nachtdienste zu fahren, deswegen hielt sich mein Interesse vorerst in Grenzen. Aber die Situation ist nun eine andere, ich fahre schon lange keine Dieselloks mehr, mit der 111 habe ich im Oktober 2020 die letzten Runden auf dem RE 4 in Nordrhein-Westfalen gedreht. Jetzt ist die 151 die letzte Einheits-Ellok; und auf Maschinen mit Fahrswitcherhandrad fühle ich mich zu Hause. Interessant fand ich die 151 schon immer, auch beim Fotografieren war ich über die Baureihe stets höchst erfreut.

» Die 151 ist in meinen Augen eine kraftvoll-elegante Erscheinung

Die 151 ist in meinen Augen eine kraftvoll-elegante Erscheinung. Sie bringt geballte 118 Tonnen auf sechs Achsen auf die Gleiswaage, verteilt auf einer Länge von knapp 20 Metern. Die Front ist gefällig, das Verhältnis von Lüftern und Maschinenraumfenstern in den leicht gesickten Seitenwänden der Hauben wohlproportioniert. Im Laufe der 50 Einsatzjahre hat sich das Erscheinungsbild mehrmals geändert, von Erdberröt über Verkehrsrot zu ausgebleichtem „Schweinchenrosa“ mit nachlackierten Flecken und Schattierungen, mit überklebten und wieder abgeknibbelten Eigentümerhinweisen, versehen die Loks ziemlich glanz- und farblos ihre letzten Dienste. Ob der Verkauf der letzten DB-Maschinen an Railpool und deren Rückanmietung durch DB Cargo im Ende 2016 für den Pflegezustand der Loks förderlich war? In Seelze stand kürzlich eine Lok in der Waschkabine. Ich fragte den Mitarbeiter, ob er die Lok jetzt waschen würde. Nein, antwortete er, nur die Drehgestelle würden für Wartungsarbeiten gesäubert. „Obenrum waschen wir die nicht mehr.“

Heiß im Sommer, kalt im Winter

Zugegeben: Ein bisschen verrückt muss man schon sein, um gerne auf der 151 zu fahren. Den meisten Kollegen fehlt dafür jegliches Verständnis, für sie wäre ein bekannter Altmotorenverwerter aus Opladen das richtige Ziel für die letzten Loks. Die fehlende Klimaanlage, kalt im Winter, heiß im Sommer, undichte Türen und Fenster, die lauten Lüfter und der enge und schmutzige Maschinenraum, die unregelmäßige Anordnung der Trittstufen sowie vermehrt auftretende Störungen durch eine mittlerweile auf das Notwendigste beschränkte Wartung und Pflege schränken das Vergnügen schon ein.



Sonderdesign zum Abschied: Eine Gruppe von begeisterten Eisenbahnern hat in Zusammenarbeit mit Piko und Railpool im Mai 2024 der Ellok 151 129 eine Sonderlackierung spendiert. Am 29. Mai 2024 wurde die Maschine in Hagen-Vorhalle vorgestellt

Durch die häufig während der Fahrt und unmittelbar nach einer Bremsung auftretenden Schaukelbewegungen mit begleitenden knarrenden und quietschenden Lauten bekam die 151 den Spitznamen „Schaukelpferdchen“. Doch es verhalten sich beileibe nicht alle Loks gleich. Einige liegen wie ein Brett auf dem Gleis, andere Maschinen bocken wie ein Esel und es gibt tatsächlich welche, die nur in eine Fahrtrichtung den Lokführer vom Hocker werfen wollen. So etwas erlebt man auf den Drehstromloks gewiss nicht, ein geräumiger Führerstand mit Klimaanlage, ein sauberer, aufgeräumter Maschinenraum mit einem breiten Gang und ein ruhiges Fahrverhalten bieten natürlich deutlich mehr Komfort.

Von der Entwicklung her befindet sich die 151 zwischen der 110/140 und der 111. Erstmals wurden Anfahrüberwachungsgeräte eingebaut (es wurden drei verschiedene Geräte verbaut). Diese überwachen beim Aufschalten, dass die Grenzwerte von Motorstrom, Motorspannung und Oberstrom nicht überschritten werden, zudem verhinderten einige Geräte das Schleudern der Lok durch Abschalten der Leistung, bis sich auch der letzte Radsatz wieder „fängt“. Das modernste Gerät schaltet zusätzlich die Schleuderschutzbremse ein. Solche Geräte hatten die älteren Loks, zum Beispiel 110 und 140, nicht, hier war der Lokführer das Überwachungsgerät höchstselbst.



Einige Lokleiter schreiben lustige Kommentare zum Dienstsantritt

Technische Daten Baureihe 151

Hersteller mech. Teil	Henschel, Krauss-Maffei, Krupp
Hersteller elektr. Teil	Siemens, AEG
Dienstmasse	118 t
Indienststellung	1973-1977
Radsatzfolge	Co'Co'
Länge über Puffer	19.490 mm
Stromsystem	15 kV/16 2/3 Hz
Nennleistung	6.288 kW bei 92,3 km/h
Anzahl der Motoren	6
Dauerfahrstufen	28
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anzahl der Maschinen	170

Beim Anfahren tut sich die 151 zuerst etwas schwer. Man muss vorsichtig zwei bis drei Stufen aufschalten, um den Zug zu strecken und ins Rollen zu bringen. Ist die Zugkraft etwas gefallen, kann man weiter aufschalten. Schaltet man zu viel Leistung auf, kann die Lok bei schlechten Reibungsverhältnissen durch die Zugkraftsprünge ins Schleudern kommen. Das ist möglichst zu verhindern, um mechanische Schäden wie verdrehte Radreifen zu vermeiden. Aber ab etwa 20 km/h kommt die 151 erstmal richtig in Fahrt. Und dann ist sie in ihrem Element.

Unterschiede zu den Drehstromern

Zu den Drehstromloks gibt es bei der Bedienung einige Unterschiede. Bei der Anfahrt ist bei den älteren Loks darauf zu achten, dass sich die Lok innerhalb von fünf Sekunden in Bewegung setzt, ansonsten ist wieder abzuschalten, um Schäden an den Fahrmotoren zu vermeiden. Hier haben die Drehstromer den Vorteil, dass sie im Stillstand mit voll aufgeschalteter Leistung belastbar sind. Bei der Fahrt reguliert und verhindert die elektronische Steuerung das Schleudern und Gleiten der Radsätze entsprechend der Reibungsverhältnisse. Bremsungen bei schlechten Reibungsverhältnissen sind nach Möglichkeit vorausschauend einzuleiten, um ein Blockieren der Radsätze und somit Flachstellen zu vermeiden.

Beim Abschlussdienst A1 ist unter anderem auf den Bremskolbenhub, die Bremsklötze, verdreh-

te Radreifen sowie weitere, augenscheinlich erkennbare mechanische Schäden zu achten, zudem ist die Druckluftanlage zu entwässern und der einwandfreie Zustand der Stromabnehmer zu kontrollieren.

So kam ich zur 151

Nach dem Wechsel von DB Regio zu DB Cargo begann an meinem neuen Standort Hagen-Vorhalle am 1. November 2020 die siebenmonatige Ausbildung, um für den Güterverkehr gut geschult zu sein. Nach den betrieblich-technischen Lehrgängen erhielten wir Schulungen auf den Baureihen 185, 189, 152 und 145. Damit ist man erstmal ganz gut aufgestellt. Doch waren nicht genügend Lokomotiven auf dem Hof, kam stets die Frage: „Hast Du auch 151?“

Nachdem im April 2020, außer den für die Erzverkehre zwischen Hamburg und Beddingen benötigten sechs Loks mit automatischer Kuppelung (AK) alle 151 durch coronabedingte Leistungsrückgänge abgestellt wurden, führte akuter Lokmangel im November 2021 zur Reaktivierung von über 30 Loks. Der Enttäuschung wich in mir bald die Hoffnung, vielleicht doch noch auf die 151 zu kommen.

Durch stetig bekundetes Interesse beim Gruppenleiter und Disponenten erhielten mein langjähriger Freund Andreas und ich die höchst erfreuliche Nachricht, dass am 15. September 2021 die zweiwöchige Ausbildung beginnt. Es war der erste Lehrgang seit Längerem, denn eigentlich sollte nicht mehr auf der Sechssachserin ausgebildet werden. Die Ausbildung war kein Hexenwerk, denn wir hatten langjährige Erfahrung auf den gängigen Einheitsloks der Baureihen 110/140 und auf der 111, viele Bauteile sind gleich und mit unserem Ausbilder Ralf hatten wir eine nette Zeit. Das war übrigens nicht der letzte Lehrgang, in Oberhausen und Hagen wurden bis vor Kurzem noch weitere Kollegen auf der 151 ausgebildet, um eine flexible Lokplanung zu gewährleisten.

Die erste Fahrt

Meine erste Fahrt mit der 151 hatte ich am 1. Oktober 2021 mit dem „Mittagszug“ nach Gremberg. Zuerst war eine 187 für diesen Zug vorgesehen, aber für diese Baureihe fehlte mir noch die Berechtigung und so hieß es: Dann musst Du eben 151031 nehmen, was anderes habe ich nicht mehr. Na also, eine andere Lok wollte ich doch gar nicht. Der Zug war mit knapp 1.650 Tonnen fast ausgereizt. Anstandslos beschleunigte die 151 die Steigung hoch zum Block Martfeld bei Schwelm, ich war begeistert von dieser Kraft!

Schiebedienst im Sauerland ...

Ich war am, 19. Oktober 2022 als Gastfahrer auf der Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen) unterwegs nach Kreuztal, als der Lokdienst anrief und fragte, ob ich einen Zug von Altenhundem nach Welschen-Ennest nachschieben könne, denn die



Planmäßig schob DB Cargo den „Hohenlimburger“ von Wanne-Eickel nach Hagen-Vorhalle über die Bochumer Berge nach. Der Blick fällt aus dem Führerstand der 151 auf den von einer Class 77 geführten Stahlzug 60817. Inzwischen hat TKSE diese Leistung genommen

Schiebelok sei noch nicht besetzt. „Der Sonderzug 98564 ist aber erst in Altenessen“, hieß es. „Ja okay, dann steige ich in Altenhundem aus und rüste die Schiebelok auf“, versicherte ich. „Das Problem ist, dass die Lok noch in Kreuztal steht, du musst die Lok dort holen und als Lokzug nach Altenhundem bringen“, wies mich der Lokdienst an.

Und ich tat, wie mir geheißen. In Kreuztal stieg ich aus und fuhr mit „Methusalem“ 151 002 als Triebfahrzeugfahrt über den Berg zurück nach Altenhundem. Auf Gleis 1 wartete ich noch etwa 30 Minuten und rangierte die Lok kurz vor Ankunft des mit schweren Stahlcoils beladenen Zugs in die Lauerstellung. Der ebenfalls von einer 151 geführte, fast 2.000 Tonnen schwere „Rollmopszug“ rollte kurz danach an mir vorbei.

Nachdem der Zug zum Halten gekommen war, bekam ich Sh1 und fuhr bei. Der Oberhausener Kollege von der Zuglok baute zwischenzeitlich

eine Funkkonferenz zur Verständigung auf. Zwischen Altenhundem und Welschen-Ennest wird ungekuppelt nachgeschoben, die Höchstgeschwindigkeit hierfür beträgt normalerweise 60 km/h. Aber weil ich eine Lok mit LZB hatte, ist auch bei eingelegttem Störschalter eine Geschwindigkeitsüberwachung aktiv, sodass nur mit 45 km/h geschoben werden kann. Nach einer kurzen Verständigung mit dem Kollegen meldete dieser uns beim Fahrdienstleiter fahrbereit. Kurz darauf kam von vorne: „Du kannst jetzt schieben, wir haben Ausfahrt“. Wichtig ist es, dass die Schiebelok zuerst aktiv wird, denn dranbleiben ist die wichtigste Devise. Mit vereinten Kräften sind bereits vor Kirchhundem die 45 km/h erreicht. Die kurvenreiche Fahrt entlang des namensgebenden Olpe-Baches hinauf durch die Ortschaften Hofolpe und Benolpe zum Scheitelpunkt nach Welschen-Ennest verlief problemlos. In Welschen-Ennest schaltete ich ab, schaute den da-

Die 151 103 hält sich wacker als letzte AK-Lok. Sie war bereits im DB-Museum Koblenz, kam aber zurück, nachdem DB-Cargo die Veranstaltung „50 Jahre 151“ abgesagt hatte



Geschichte der Baureihe 151

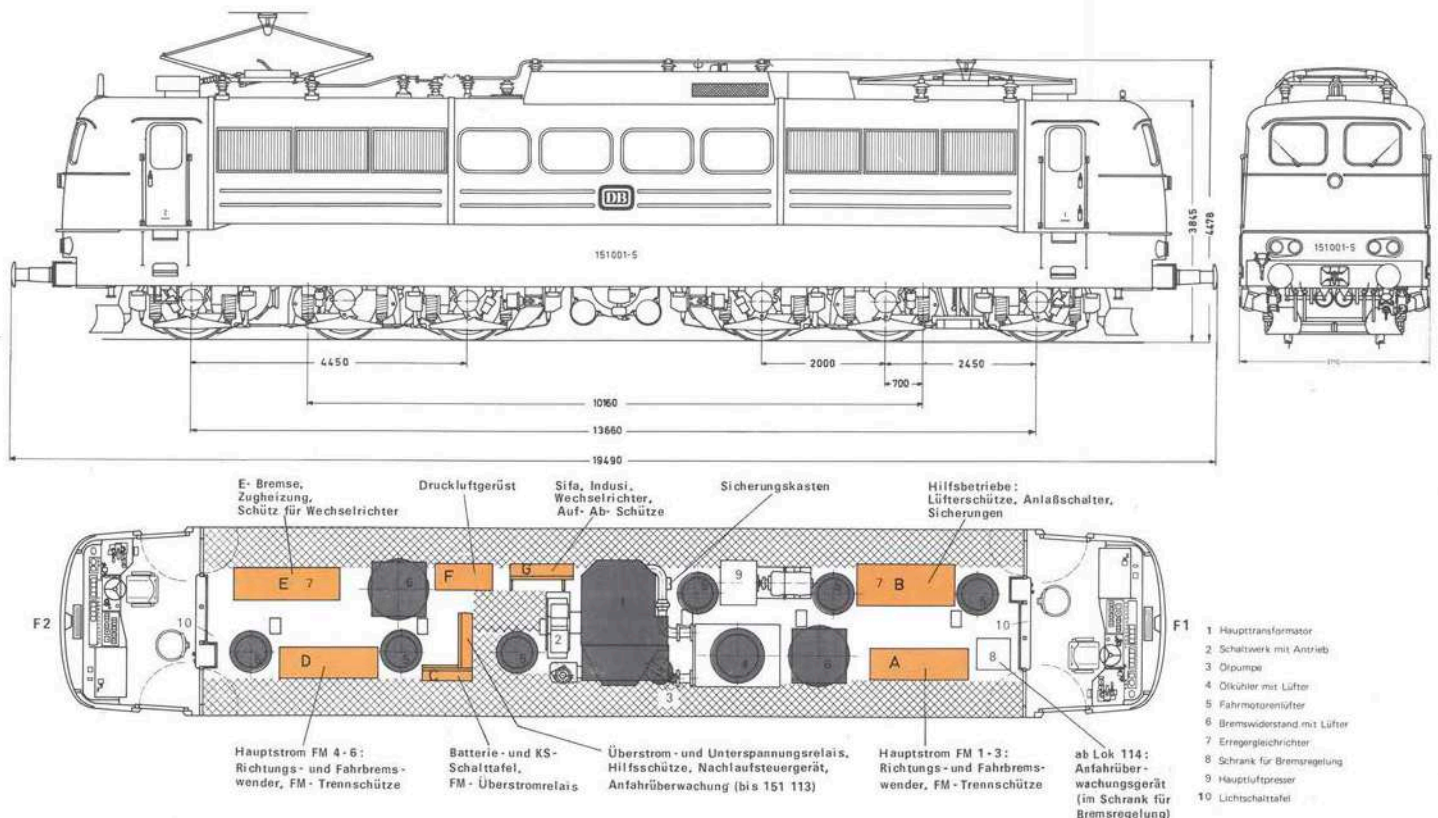
Das Kraftpaket der Bundesbahn

Die ersten Loks erhielten ein grünes Farbleid: 151 002 steht am 15. März 1973 in München-Freimann

Christian Tietze/Archiv ALBA

Mit 151 001 nahm die Deutsche Bundesbahn im Jahr 1973 die erste Maschine einer neuen Serie leistungsstarker Lokomotiven für die Beförderung von Güterzügen auf Steigungsstrecken in Betrieb. Die 118 Tonnen schweren Loks wurden zugelassen für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Ihre Entwicklung begann bereits in den 1960er-Jahren.

Die Konstruktion der Baureihe 151 basierte unter anderem auf bewährten Komponenten anderer Bundesbahn-Elloks. So setzte man zum Beispiel auf die Motoren der Baureihen 110 und 140. Die beiden dreiachsigen Drehgestelle dieser neuen Baureihe wurden zwar neu entwickelt, die Radsätze entsprachen aber denen der Baureihe 110. Die Kraftübertragung vom Fahrmotor zum Treibsatz erfolgte ebenfalls analog zur Baureihe 110 über einen Gummiringfederantrieb mit zweiseitigem Stirnradgetriebe. Zur Kühlung der Fahrmotoren und des Ölkühlers des Haupttransformators (übrigens eine Weiterentwicklung des bei der Baureihe 103 eingesetzten Typs) wurden Lüfter wie bei den Einheitselock-Baureihen 110, 112, 139 und 140 verwendet. An die Baureihen



DB-Zeichnung: Ansicht, Draufsicht und Hauptbaugruppen der Baureihe 151 Archiv GM



Prädestiniert für schwere Leistungen: Mit einem 4.200-Tonnen-Erzzug nach Dillingen (Saar) sind 151 098 und 151 122 am 10. Juli 1999 bei Neef im Moseltal unterwegs. Die Loks sind mit einer automatischen Kupplung ausgestattet

Peter Vögele/Archiv ALBA

103 und 181 erinnert der selbsttragende Brückenrahmen der Baureihe 151 mit Aufbauten für die Führerstände; der Maschinenraum wurde von drei abnehmbaren Hauben überdeckt. Bei den Sicherheitsvorkehrungen wurde besonderen Wert auf eine verbesserte Sicherheitsfahrschaltung und die Vorbereitung für den späteren Einbau des Zugbahnfunks gelegt.

Wendezug- und Doppeltraktionssteuerung

Im November 1972 wurde die erste Maschine 151 an die DB abgeliefert, mit Indienststellung von 151 162 stand die neue Güterzug-Baureihe am 12. Oktober 1977 der Bundesbahn vollständig zur Verfügung. Von Werk aus war eine Wendezug- und Doppeltraktionssteuerung eingebaut. Letztere qualifizierte die 151 für die Beförderung schwerer Züge, etwa im Montanverkehr. Für die Traction schwerster Erzzüge erhielten ab 1976 zunächst 20 Maschinen eine automatische Mittelpufferkupplung (AK69e), später folgten weitere Maschinen. Die Wendezugsteuerung wurde tatsächlich nur selten eingesetzt, Einsätze der 151 im Reisezugdienst hatte es aber immer wieder und auch planmäßig gegeben. Selbst vor Schnellzügen

machten die Sechssachser eine gute Figur. Erinnert sei an die Einsätze vor Interzonenzügen auf der Frankenwaldbahn zwischen Nürnberg und Probstzella.

Erstaunliches Tagespensum

Die Baureihe 151 war zu Bundesbahnzeiten lange schwerpunktmäßig in Hagen-Eckesey und Nürnberg Rbf stationiert. Auch die DB AG unterhielt die schweren Güterzugloks in Nürnberg Rbf. Zu ihren besten Zeiten erreichten die Elloks der Baureihe 151 mit vielen Langläufen ein bemerkenswertes Tagespensum von bis zu 1.750 Kilometern. Ab 1997 schieden die ersten Maschinen unfallbedingt aus dem Bestand der DB AG. Schon Mitte der 2010er-Jahre war das Einsatzende der 151 besiegelt, doch bis zuletzt blieben die Maschinen unverzichtbar. Als Win-Win-Situation bezeichnete die DB AG den Verkauf von 200 Lokomotiven der Baureihen 151 und 155 an Railpool. Von dem Münchner Leasingunternehmen mietete die Güterbahn DB Cargo die Loks nach Bedarf nun an. Nachdem die 155 bereits vor Jahren aus dem DB AG-Einsatz schied, folgte die 151 mit dem Auslaufen des Mietvertrages im Sommer 2024. Railpool stellt alle aus dem Dienst ausgeschiedenen Maschinen zum Kauf. *FD*

vonfahrenden Rollmöpsen hinterher, blieb stehen und verabschiedete mich von dem Kollegen an der Zugspitze. Für die Lz zurück nach Altenhundem muss ich nach dem Einschalten des Zugschlusses den Führerraum wechseln, die PZB wieder einschalten und die Zugdaten eingeben. Meistens steht auch schon die Ausfahrt. In Altenhundem angekommen rüstete ich die Lok ab und fuhr meinen Plandienst zu Ende. Das war eine spontan-nette Aktion!

... und in den Bochumer Bergen

In einigen Schichten hatten wir planmäßig den „Hohenlimburger“ von Wanne-Eickel nach Hagen-Vorhalle über die Bochumer Berge nachzuschieben, oft auch mit einer 151. Der Zug kam von den Hüttenwerken Krupp Mannesmann (HKM) in Duisburg mit einer Class 66, für den steigungsreichen Abschnitt von Bochum-Riemke über Bochum Nord zum Abzweig Prinz von Preußen reichte die Leistung der Diesellok nicht aus. Im Gegensatz zum Schiebedienst im Sauerland haben wir gekuppelt nachgeschoben, somit sind 80 km/h erlaubt, da die PZB/LZB komplett ausgeschaltet wird. Diese Leistungen haben wir inzwischen leider nicht mehr, jetzt fährt Thyssenkrupp Steel Europe (TKSE) diese Züge im Auftrag von DB-Cargo.

Seit der Ausbildung wollte ich natürlich möglichst oft 151 fahren, und so fragte ich zum Dienstbeginn bei passenden Schichten nach einer sechssachsigen Lokomotive. Aus der anfänglichen Verwun-



Am 7. Mai 2024 werden 151 112, 151 028, 151 109 zusammen mit 152 003 als Lokzug 62650 von Wanne-Eickel nach Hagen-Vorhalle gefahren. Später an diesem Tag geht es für einige von ihnen zusammen mit allen AK-Loks nach Seelze und weiter in die Abstellung nach Leipzig-Engelsdorf

derung, dass ich tatsächlich gerne 151 fahre, wurden von einigen Lokleitern, soweit es denn möglich war, direkt die favorisierte Maschine auf meine Züge gedreht. Einen anderen Kollegen freute es umso mehr, vom Dienst auf der 151 verschont zu werden. An dieser Stelle herzlichen Dank an die aufmerksamen Kollegen von der heimatischen Lokleitung! Außer den Planleistungen zwischen Seelze und Hagen-Vorhalle war die 151 der Notnagel für alles, die Einsätze erfolgen oft spontan und „vogelwild“. Es gab Tage, an denen zehn 151 „auf dem Hof“ standen.

Zuverlässiges Zugpferd

Besonders gerne fuhr ich über die Ruhr-Sieg-Strecke entlang der Lenne nach Plettenberg, Finnentrop oder Kreuztal, Langläufer nach Osnabrück und Seelze, hier am liebsten über Altenbeken. Es macht schon Spaß, mit dieser Lok und „ordentlich was hintendran“ zu fahren. Während die 185 zum Beispiel von Wuppertal-Oberbarmen nach Schwelm hinauf mit Grenzlast (1.915 Tonnen) etwa 10 km/h verliert, zieht die 151 in Fahrstufe 24 mit 90 km/h einfach durch. Auf einer Fahrt nach Seelze meldete sich die Zugüberwachung (ZÜ), „wenn Du flott bist, lassen wir Dich vor der S-Bahn fahren, die hast Du sonst bis Hannover davor“. Das muss mir niemand zweimal sagen! Und so fuhr ich vier Minuten vor der S-Bahn in Paderborn mit 90 km/h am Bahnsteig vorbei hinauf nach Altenbeken.

Ebenfalls eine Herausforderung sind die Schwerwagenzüge nach Kreuztal. Diese Züge mit einer besonderen Beförderungsanordnung führen Wagen mit einer erhöhten Radsatzlast mit und haben daher einen besonderen Fahrplan, welcher auch die langsame Überfahrt von mehreren Lenne-Brücken – zwei mit 20 km/h und eine mit 40 km/h zum Schutz der Bauwerke – beinhaltet. Nach der Überfahrt gilt es, diese Züge mit 2.000 Tonnen Grenzlast wieder zu beschleunigen, denn alle Streckenabschnitte liegen in bewaldeten Steigungen und insbesondere bei widrigen Witterungsverhältnissen kann das herausfordernd sein. Meiner Meinung nach ist die 151 mit ihren sechs Achsen hier gegenüber den Drehstromloks klar im Vorteil, denn sie ist bei Weitem nicht so schleudernfällig.

Aber es muss nicht immer Grenzlast sein. Einen leichteren Zug vermag sie ruckzuck auf Höchstgeschwindigkeit zu beschleunigen. Und bei Triebfahrzeugfahrten (Tfzf) ist die 151 in wenigen Sekunden von null auf hundert. Das macht schon Spaß!

Unbeliebte AK-Loks

Nachdem die Erzverkehre zwischen Hamburg und Beddingen auf die Baureihe 189 umgestellt wurden, waren die bisher dort eingesetzten 151 mit automatischer Kupplung übrig und liefen fortan in den normalen Einsatzgebieten mit. Dies sorgte anfangs insbesondere in unserer Re-

gion für etwas Irritation und Aufregung, weil es doch immer hieß: „Die kommen hier nicht hin, ihr braucht keine Einweisung für die AK.“

Ich bekam die Einweisung während einer Tätigkeitsunterbrechung in Hamm von meinem Gruppenleiter. Es ist kein Hexenwerk, aber man muss es wenigstens einmal gesehen haben. Für den Betrieb mit normaler Zug- und Stoßeinrichtung benötigt man eine der beiden Gemischt-

» Einige liegen wie ein Brett auf dem Gleis, andere bocken wie ein Esel

zugkupplungen, diese hängen auf beiden Seiten unter dem Fahrzeugrahmen in einer Halterung. Sowohl beim Aus- und auch Einhängen sollte man vorsichtig sein, man kann sich böse die Finger klemmen. Diese nicht ganz leichte Kupplung wird in die AK eingehängt, nach der Beifahrt an den Zug legt man den Bügel in den Zughaken des Wagens und kuppelt anschließend die Lasche kurz. Zum Abkuppeln gibt es zwei Varianten: Entweder werden mit einem Taster auf dem Führerraum die Einsatzstückhälften der Kupplung entriegelt oder mit dem seitlich an der Pufferbohle angebrachten Entriegelungshebel. Die Gemischtzugkupplung fällt dabei heraus und bleibt im Zughaken des ersten Fahrzeuges hän-



Schiebedienst im Sauerland: Die im Railpool-Design beklebte 151 062 hilft am 31. März 2021 dem 60761 von Wanne-Eickel nach Kreuztal bei Hofolpe hinauf nach Welschen-Ennest

Railpool-Modelle

Als Helmut Petrovitsch unter *Im Fokus* in *Eisenbahn magazin* 1/15 die Modelle der Baureihe 151 groß vorstellte, wurden nur die klassischen Farbgebungen der DB- bzw. DB AG-Elloks behandelt. Sie findet bzw. fand man in den H0-Sortimenten von *ESU*, *Fleischmann*, *Märklin*, *Piko*, *Primex*, *Roco*, *Röwa* und *Trix*.

Doch sucht man in den Katalogen vergeblich nach Modellen mit dem Railpool-Schriftzug. Einzig bei Roco wird man fündig: Die 151 062 gab es als digitales Gleich- (Artikelnummer 73407) und Wechselstrommodell (79407) sowie in der analogen Ausführung (73406).

In TT wagte sich nach *Beckmann* auch *Piko* an die DB-Maschine und brachte auch die 151 075 von Railpool mit der seitlichen Aufschrift „Zukunft mit Tradition – jetzt kaufen“.

Im Maßstab 1:160 hat *Minitrix* unzählige Varianten der sechsachsigen Ellok produziert, aber leider boten die Göppinger wie in H0 nur die Baureihe 193 in der schicken, silberfarbigen Lackierung an. *Fleischmann* dagegen fertigte für seine Kunden mit der 151 062 von Railpool sowohl eine analoge (738092) als auch eine digitale N-Variante mit Sound (-12). In Z bietet *Märklin* zwar das Grundmodell immer wieder an,

auch in einer Epoche VI-Lackierung, allerdings nicht im Railpool-Design. In der Regel werden in den Nenngrößen 1 und 0 von formneuen Modellen gleich mehrere Farb- und Beschriftungsvarianten angeboten.

Daher findet man das einzige derzeit ab Werk lieferbare Modell (13058) auch bei *Wunder*. Die 1:32-Ellok 151 075 mit digitaler Vollausstattung, heb- und senkbaren Einholm-Stromabnehmer, nachgebildeter Inneneinrichtung, zu öffnenden Türen und rechteckigen Puffern ist für 3.790 Euro erhältlich, wogegen die DB-Maschinen bereits ausverkauft sind. MM

Mit etwas Glück findet man auf Modellbahnbörsen oder im Internet noch die 151 062 in H0 von Roco bzw. in N von Fleischmann

Werk



Über den Autor **Ralf Händeler**

Ralf Händeler ist Lokführer bei DB Cargo. Seine Ausbildung absolvierte er noch bei der Deutschen Bundesbahn beim Bw Wuppertal. Später beförderte er Reisezüge für DB Regio NRW. Seit November 2020 fährt er bei der DB-Güterbahn. Er war stets höchst erfreut, wenn ihm die Lokleitung eine 151 für seinen Dienst bereithielt.

**Unser Autor
Ralf Händeler fährt
gerne auf der 151**

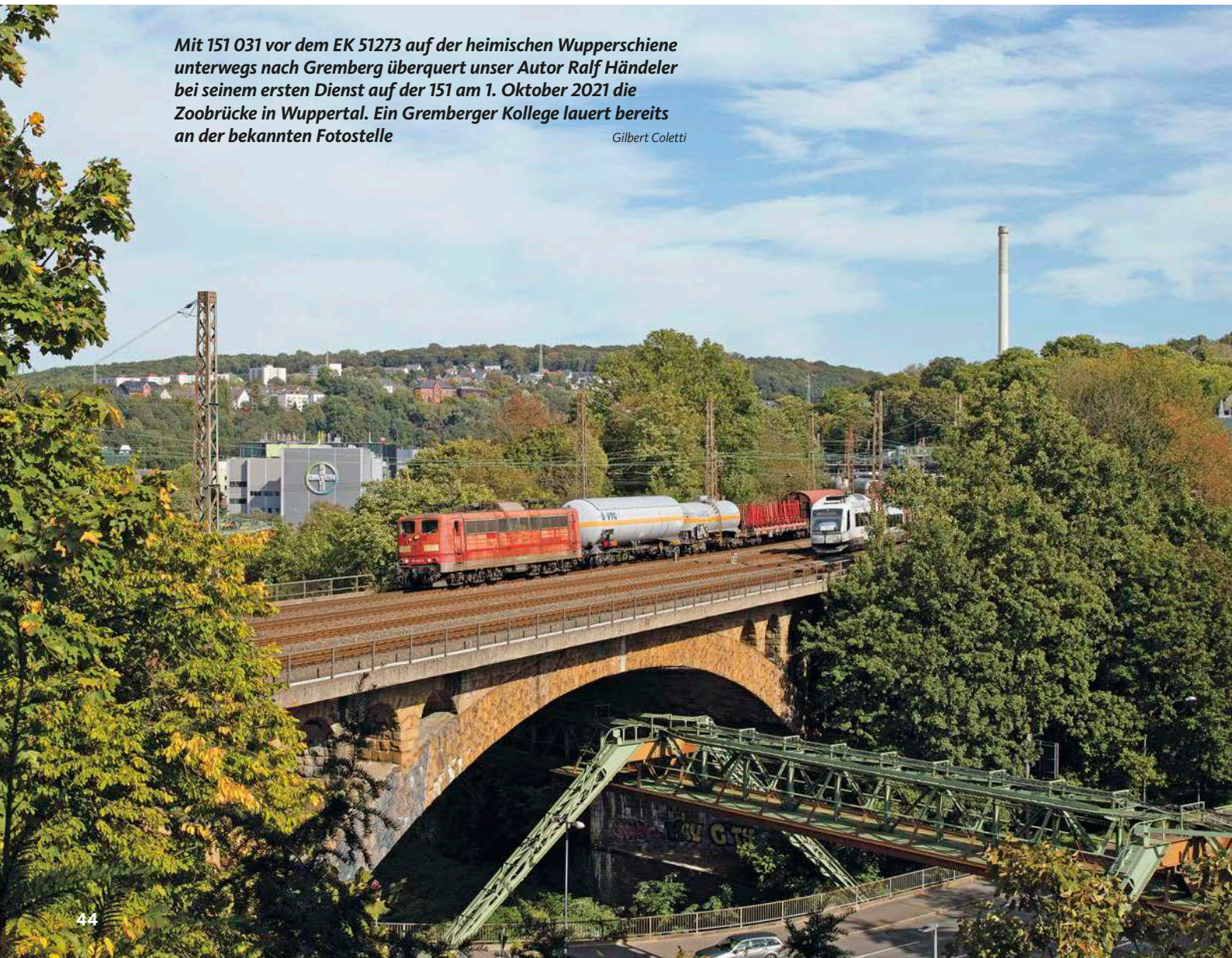


gen. Generell sind die AK-Loks sehr unbeliebt, weil diese Einrichtung den Platz zum Kuppeln sehr verengt. Die Bestimmungen des „Berner Raums“ zum Kuppeln von Fahrzeugen gelten in diesem Fall nicht.

Nun scheint das Ende der Baureihe 151 bei DB-Cargo absehbar. Bei Redaktionsschluss war geplant, dass der Mietvertrag mit Railpool am 30. Juni 2024 ausläuft. Eine mögliche Verlängerung war nicht absehbar. Von den einst 30 Loks, die im November 2020 zurück auf die Gleise geholt wurden, waren Mitte Mai gerade noch zwölf Loks im Bestand. Am 8. Mai 2024 wurden bereits viele AK-151 aus dem Verkehr gezogen und nach Leipzig-Engelsdorf zum Stillstandsmanagement überführt. Einige Loks hatten größere Schäden oder Fristablauf, bei vielen läuft die einjährige Verlängerung der Hauptuntersuchung aus. Fast drei Jahre bin ich auf der 151 gefahren, ich habe viele schöne und interessante Dienste mit der 151 geleistet. In meiner Erinnerung bleiben im wahrsten Sinne viele großartige Erfahrungen mit dem „Schaukelpferdchen“, es war mir immer ein Vergnügen! *Ralf Händeler*

Mit 151 031 vor dem EK 51273 auf der heimischen Wupperschiene unterwegs nach Gremberg überquert unser Autor Ralf Händeler bei seinem ersten Dienst auf der 151 am 1. Oktober 2021 die Zoobrücke in Wuppertal. Ein Gremberger Kollege lauert bereits an der bekannten Fotostelle

Gilbert Coletti



Streifzug durch Berlin

NEU

Noch agierte die Reichsbahn „in zwei Welten“. In Ost-Berlin mischte sich ins alte Flair die Moderne: Der Fahrdrabt und nagelneue Elloks erreichten das Stadtgebiet, aber noch bis 1985 planmäßig auch Dampflok. In West-Berlin übernahm 1984 die BVG das S-Bahn-Rumpfnetz. Doch blieb die DR im Fern- und Güterverkehr auch im Westen präsent, wo „Privatbahnen“ zahlreiche Gleisanschlüsse bedienten. Nach dem Mauerfall setzte 1990 ein epochaler Wandel ein.

144 Seiten · ca. 170 Abb.
Best.-Nr. 53544
€ (D) 32,99



NEU



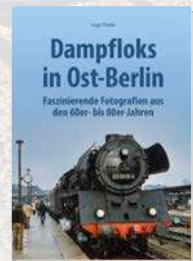
Best.-Nr. 02059



Best.-Nr. 53300



Best.-Nr. 53297



Best.-Nr. 03382

NEU ab 10/2024



Best.-Nr. 45297



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



■ Museumslokomotive 58 3049

Eine Reko-G12 **mit bewegter Geschichte**

Die Schlepptenderlok 58 3049 fungierte nach ihrem Ausscheiden aus dem DR-Betriebspark als stationäre Schuppenheizlok im Bw Glauchau. Später retteten Eisenbahnfreunde die Reko-G12 und arbeiteten sie zum nicht betriebsfähigen Ausstellungsstück auf. Dabei war so manche Ersatzteilbeschaffung nötig

Das Eisenbahnmuseum des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE) kann auf eine interessante Fahrzeugsammlung verweisen, die seit Anfang der 90er-Jahre im Lokschuppen des ehemaligen Bw Schwarzenberg ihren Platz gefunden hat. Unter den Exponaten befindet sich seit 1992 auch die Güterzuglokomotive 58 3049, die bis 3. April 1992 im Bw Glauchau als stationäre Schuppenheizlok verwendet wurde. Nachdem es dem VSE leider nicht gelungen war, eine für die Erzgebirgsregion typische G 12 für ihr Museum zu bekommen, wollte man sich wenigstens die letzte Reko-G12 für die Fahrzeugsammlung sichern, die 1981 nach Ausscheiden der Baurei-



Am 24. September 1980 steht 58 3049 noch im Dienste der DR. Mit P 6074 nach Gößnitz verlässt sie an jenem Tag den Bahnhof Glauchau Alle Bilder: Rainer Heinrich

he 58³⁰ aus dem Betriebspark der Deutschen Reichsbahn nochmals zehn Jahre als Dampfsponder überlebt hatte.

In einer Zeit des Ausverkaufs an Dampflokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn gab es merkwürdigerweise keinen Interessenten für den „Torso“ der Glauchauer Heizlok. Damit die Lok dem Schrottplatz entging, übernahm der VSE die Heizlok am 10. September 1992 zu einem günstigen Kaufpreis. Die Überführung der Heizlok von

Betriebsbuchauszug 58 3049/58 3049-2, Rekonstruiert aus 58 1725, Hanomag/1920

Rekonstruiert Raw Zwickau

Probefahrt 28.10.1961 Zwickau-Lengenfeld u.z.	Raw Zwickau	06.09.61 - 31.10.61	Reko
Riesa 01.11.61 - 01.12.61			
Engelsdorf 02.12.61 -	Raw Zwickau	01.11.62 - 29.11.62	L2
	Raw Zwickau	06.12.62 - 19.12.62	L0
Engelsdorf 20.12.62 -	Raw Zwickau	12.01.64 - 04.02.64	L2
Engelsdorf 05.02.64 - 31.03.64	Bw Leipzig Süd	01.04.64 - 21.04.64	L0
Engelsdorf 22.04.64 - 06.08.64	Bw Leipzig Süd	07.08.64 - 03.09.64	L0
Engelsdorf 03.09.64 - 17.01.65	Raw Zwickau	18.01.65 - 11.03.65	L3
Engelsdorf 12.03.65 - 19.05.65	Raw Zwickau	19.06.65 - 03.07.65	L0
Engelsdorf 04.07.65 - 10.02.66	Raw Zwickau	12.02.66 - 25.03.66	L2
Engelsdorf 26.03.66 - 08.03.67	Raw Zwickau	09.03.67 - 29.04.67	L2
Engelsdorf 30.04.67 - 05.06.68	Raw Zwickau	06.06.68 - 31.07.68	L2
Engelsdorf 01.08.68 - 09.09.68	Raw Zwickau	09.09.68 - 19.11.68	L0
Engelsdorf 20.11.68 - 03.01.69	Bw Engelsdorf	04.01.69 - 14.01.69	L0
Engelsdorf 15.01.69 - 30.01.69	Raw Meiningen	31.01.69 - 21.02.69	L0
Engelsdorf 22.02.69 - 13.03.69	Raw Meiningen	14.03.69 - 25.04.69	L0
Engelsdorf 26.04.69 - 29.08.69	Raw Meiningen	29.08.69 - 09.10.69	L2/K4
Engelsdorf 10.10.69 - 14.11.69	Raw Meiningen	15.11.69 - 26.11.69	L0
Engelsdorf 27.11.69 - 30.03.70	Raw Meiningen	31.03.70 - 11.04.70	L0
Engelsdorf 12.04.70 -			
Saalfeld 09.06.70 -	Raw Meiningen	15.10.70 - 13.11.70	L2
Saalfeld 14.11.70 - 05.04.71	Bw Vacha	06.04.71 - 08.06.71	L0
Saalfeld 09.06.71 - 19.06.72	Raw Meiningen	27.06.72 - 26.07.72	L6
Saalfeld 27.07.72 -			
Gotha 11.10.72 - 26.11.73	Raw Meiningen	26.11.73 - 28.12.73	L5
Gera 29.12.73 - 03.06.75	Raw Meiningen	05.06.75 - 14.07.75	11
Gera 15.07.75 - 22.10.75			
Glauchau 23.10.75 - 26.04.76	Raw Meiningen	27.04.76 - 02.09.76	L0
Glauchau 03.09.76 - 03.04.77	Raw Meiningen	04.04.77 - 26.04.77	L5
Glauchau 27.04.77 - 22.02.78	Raw Meiningen	23.02.78 - 17.05.78	L0
Glauchau 18.05.78 - 18.04.79	Raw Meiningen	19.04.79 - 22.05.79	L5
Glauchau 23.05.79 - 09.03.80	Raw Meiningen	10.03.80 - 14.04.80	L6
Glauchau 17.04.80 - 09.09.86	Raw Meiningen	10.09.86 - 16.10.86 (Umbau zum Dampfsponder)	L7
Glauchau 17.10.86 - 21.06.90	Raw Meiningen	22.06.90 - 31.07.90	L6/0
Glauchau 01.08.90 - 09.09.92			
Schwarzenberg seit 10.10.92 -			
Kesselverzeichnis			
1	70	30.10.61	Raw Zwickau
2	72	19.02.65	Raw Zwickau
Tender			
Bauart 2'2' T 28, VEB Lokomotivbau „Karl Marx“, Babelsberg			
Nr. 143 219/1961			
Beschaffungspreis 89200,- Mark			
Vertrag T/1001 M II-8 vom 19.10./02.11.1959			
Abnahme 21.03.1961, an Lok 58 3049 ab 31.10.1961 Raw Zwickau			

Glauchau über Zwickau nach Schwarzenberg erfolgte am 17. September 1992 mit einer Diesellok der Baureihe 202. Berechtigt sprach man anfangs von einem „fahrenden Schrotthaufen“, denn für die Verwendung als Heizlok ab Oktober 1981 gingen der 58 3049 bei Raw-Untersuchungen immer

mehr Teile verloren. Bei der L7-Hauptuntersuchung vom 10. September 1986 bis 16. Oktober 1986 im Raw Meiningen baute man die Lok zum Dampfsponder um. Dabei wurden das Triebwerk, die Stangen, die Kuppelzapfen, die Lokbremse, Sandkästen und Sandrohre, die Vorwärmeranla-



Keine Bremse, die Stangen, Kuppelzapfen, Sandkästen und Sandrohre und die Vorwärmanlage sind abgebaut. So präsentierte sich 58 3049 am 14. April 1992 als Heizlok im Bw Glauchau



Während die zugehörige Lok in Glauchau heizte, stand der Tender der 58 3049 im Mai 1987 im Lbf Oelsnitz abgestellt

Heute steht 58 3049 als wiederaufgebaute, nicht betriebsfähige Museumslok im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg (Foto neben 52 8183 am 10. Mai 2013)



ge und weitere zum Heizbetrieb nicht erforderliche Teile abgebaut. Außerdem erhielt 58 3049 folgenden Vermerk im Betriebsbuch: „Lok ist nur noch für Heizzwecke zu verwenden. Sie darf nicht mehr mit eigener Kraft bewegt werden. Lok ist mit zwei Strahlpumpen ausgerüstet. Durchgehende Luftleitung angebaut. Tender dient als Bremsfahrzeug“

Glauchauer Besonderheiten

Die meisten Heizlokomotiven der Deutschen Reichsbahn waren nach Umbau als Dampfspender der dem jeweiligen Bahnbetriebswerk angegliederten TA-Gruppe (TA=Technische Anlagen) unterstellt. Anders bei der 58 3049 des Bw Glauchau: Auch als Heizlok blieb die Werkstatt der Triebfahrzeugunterhaltung für die Wartung zuständig. Eine weitere Besonderheit der Glauchauer Heizloks war, dass während des Heizlokbetriebes im Lokschuppen der jeweiligen Maschine der Baureihe 58³⁰ aus Platzgründen immer ein dreiachsiger 3T20-Tender (der alten G 12) beigestellt war.

Aber gerade in der Wiederbeschaffung der „verloren gegangenen“ Teile bestand die Schwierigkeit des Vereins, die Lok möglichst wieder als komplettes, nicht betriebsfähiges Ausstellungsstück aufzuarbeiten. Nach Wiedereinbau eines Mischvorwärmers und der Sandkästen von der im Bw Adorf zerlegten 52 8143, dem Anbau der Windleitbleche und der für die Lokbaureihe typischen Lage der Hauptluftbehälter über den Zylindern präsentiert sich die Lok seit Mai 1994 wieder mit ihrem vertrauten Gesicht im Schwarzenberger Lokschuppen. Entsprechend der Möglichkeiten konnten in den vergangenen Jahren weitere Teile an der Lok komplettiert werden, sodass die 58 3049 heute für Museumsbesucher in einem akzeptablen Zustand als „Reko-58“ zu bewundern ist.

Preußischer Tender

Der Neubautender (LKM 143219/1961), mit dem die Lok seit ihrer Rekonstruktion im Jahr 1961 gekuppelt ist, befindet sich ebenfalls in Schwarzenberg. Um die Attraktivität der 58 3049 zu erhöhen, hat man für die Lok den preußischen Tender 2'T T 31,5, Fabrik Nummer 0115 (vmtl. Raw Leipzig), der Heizlok 44 1623 des Bw Görlitz beschafft. Dieser alte P 10-Tender, mit dem eine Reihe 58³⁰ ausgerüstet waren, befindet sich seit Dezember 1993 an 58 3049. Die im Mai 1995 begonnene Aufarbeitung des Tenders konnte 1996 abgeschlossen werden.

Die bisher einzige Begegnung zwischen den Museumsloks 58 3047 (von der die Firma Gützold unter den Art.-Nr.: 58050/58052/58054 übrigens ein Modell aufgelegt hat) und 58 3049 im Bw Schwarzenberg kam am 10. Dezember 1994 anlässlich der Nikolaus-Sonderfahrt zum Schwarzenberger Weihnachtsmarkt zustande. Seitdem wird die 58 3049 alljährlich zu den Schwarzenberger Dampfploktagen im Mai und September präsentiert.

Rainer Heinrich

AUF SCHMALSPUR DURCH ÖSTERREICH



**Jetzt NEU
am Kiosk!**

**Alles über
österreichische
Schmalspurbahnen:**

- Geschichte
- Aktueller Betrieb
- Wertvolle Reisetipps
- Idealer Begleiter im nächsten Urlaub

mit Gratis-Stream:
Legendäre Mariazellerbahn

mit tollem Gewinnspiel:
Wertvolle Preise von LGB,
Liliput und Roco

Best.Nr.: 02124
119 Seiten - €14,90

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt unter

modelleisenbahner.de/extra



Modell Eisenbahner

■ Kleinfähren an Haltepunkten und Bahnhöfen

Mit dem Kahn zur Eisenbahn

Oft liegen Bahnstationen auf der einen Seite des Flusses, der Ort auf der anderen. Aber nicht immer schwingt sich eine Brücke über das Gewässer. Dann bleibt nur der Wasserweg – in manchen Fällen bis heute. Für den Bahnkunden lustig bis lästig, gibt dies dem Modellbahner verlockende Inspiration



Sanft plätschernd gleitet der Nachen durch das strömende Nass des Flusses. Kraftvoll stemmt sich der Fährmann gegen das Ruder. Mit einem weichen Schubs legt sich das Boot an den zierlichen Anlegesteg. Gewandt verlassen die Insassen das Wasserfahrzeug und besteigen den Fußpfad die Böschung hinauf. Oberhalb davon, auf der Stützmauer, schimmert ein metallener Strang im flachen Licht: das Bahngleis, das hinter der Bergnase im Dunst des Gewässers verschwindet. Gelassen erwarten die Reisenden in der winzigen Unterstandsbude oder direkt auf dem Bahnsteig das Nahen des Zuges. Da rollt er auch schon heran: „Anschluss zur Fähre“, ruft der Schaffner.

Eine solche Szene bildete für die Nutzer von einem oder zwei Dutzend Bahnstationen in Deutschland für Jahrzehnte einen ganz gewöhnlichen Teil ihres Tagesablaufs, sei es als Berufspendler oder Schüler, sei es als Gelegenheits-

reisende: „multimodaler“ Verkehr nicht per Fahrrad oder Bus, sondern über das Wasser. Denn Brücken zu bauen, ist spätestens seit der Zeit der alten Römer kein großes technisches Problem mehr – wohl aber ein wirtschaftliches. Wo am Ufer vielleicht gerade Platz für ein Bahngleis ist, aber kaum für eine Straße und schon gar nicht für eine Siedlung, da lohnt sich eben oft auch kein Querungsbauwerk über das Gewässer. Die Dörfer hatten dafür kein Geld, die Eisenbahn war nicht zuständig. Naturgemäß ist diese Situation eher auf die Mittelgebirge beschränkt. Sie kommt aber nicht nur an Zweigstrecken vor, es sind sogar oft Hauptbahnlinien betroffen. Im Extremfall fand sich der dem Zug entstiegene Fahrgast unverhofft auf einem schmalen steilen Gelände wieder, an einem kalten und nebligen Flussufer, neben einer weder beheizten noch beleuchteten Mini-Wartehalle – und dabei kein Haus, keine Straße und manchmal eigentlich auch kein Weg.

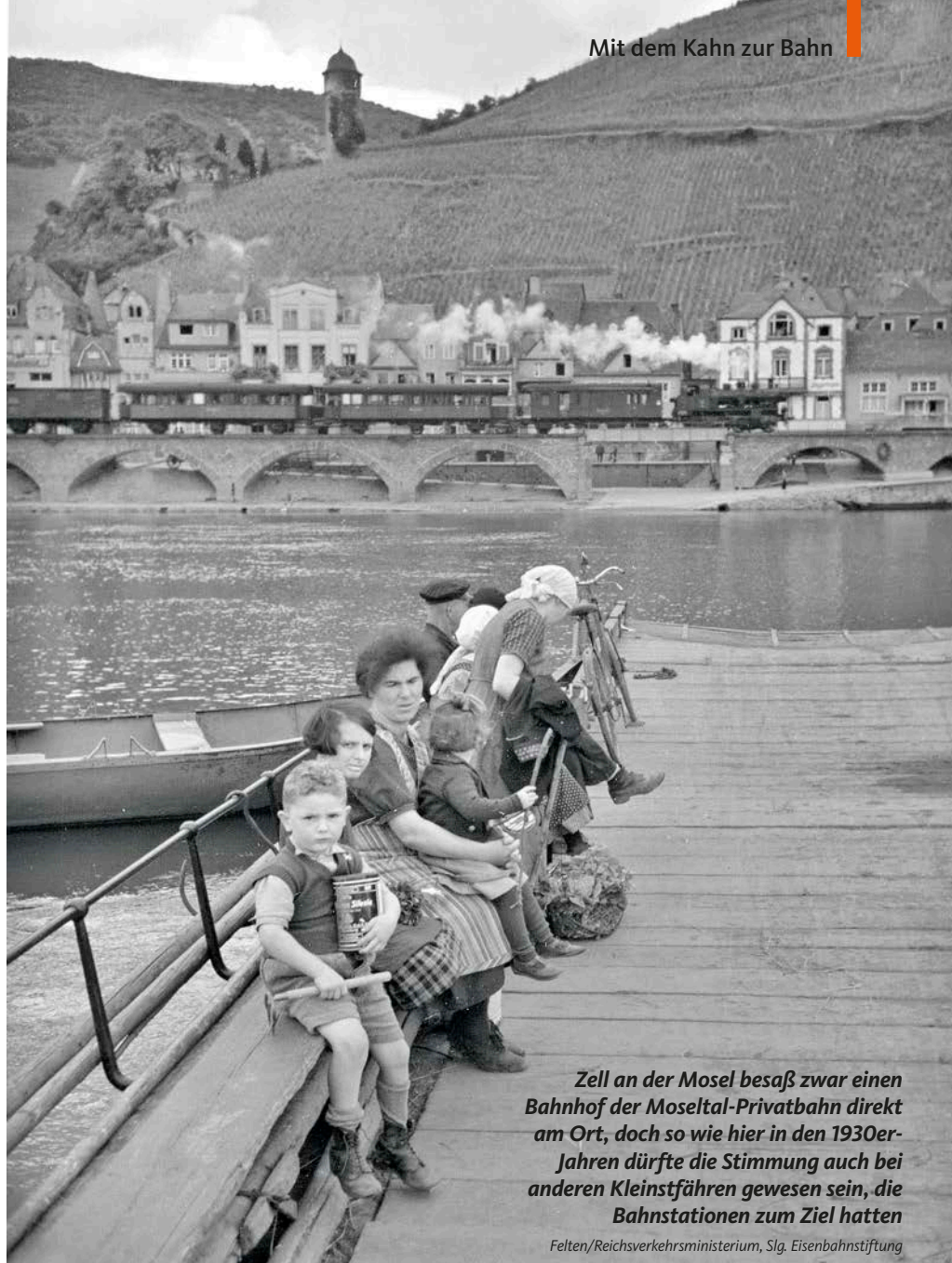
Für diesen Beitrag haben wir uns als Kriterium gewählt, solche Bahnstationen vorzustellen, bei denen der Ort, nach welcher die Bahnstation benannt ist – oder eine der beiden namensgebenden Örtlichkeiten – gänzlich oder weitgehend auf dem anderen Flussufer liegt und von der Schiene aus nur per Wasserweg erreichbar war oder ist. Die Existenz solcher Minifähren war vor 80 oder über 100 Jahren völlig normal, wie Eintragungen auf der topografischen Karte wie „W.F.“ (Wagenfähre) oder „K.F.“ (Kahnfähre) bestätigen. Ein ordinäres Ruderboot oder ein sehr bescheidenes flaches Schiffelein, das ein Fuhrwerk aufnehmen konnte, besorgten also die Verbindung. Bei Letzteren handelte es sich oft um sogenannte Gierfähren, die an einem unter Wasser verlegten Seil geführt werden und für deren Antrieb nur die Strömung des Wassers sorgt.

Sie konnten zueinander nicht kommen

Bis zum Wirtschaftswunder nach dem Zweiten Weltkrieg, der Einführung des kommunalen Fi-



Haltepunkt Neckarhausen bei Neckarsteinach: In Bildmitte gleitet die Fähre zum Neckarhäuserhof (Sommer 2023). Der einstige Bahnhof ist allerdings längst aufgelöst. *Hans-Joachim Knupfer*



Zell an der Mosel besaß zwar einen Bahnhof der Moseltal-Privatbahn direkt am Ort, doch so wie hier in den 1930er-Jahren dürfte die Stimmung auch bei anderen Kleinstfähren gewesen sein, die Bahnstationen zum Ziel hatten

Felten/Reichsverkehrsministerium, Slg. Eisenbahnstiftung

nanzausgleichs und Förderprogrammen durch Bund und Länder waren viele kleinere Kommunen bettelarm und konnten sich weder bessere Straßen noch überhaupt habhafte Flussbrücken leisten. Wenn sich also nicht gerade „sowieso“ eine Staatsstraße an der entscheidenden Stelle

über den Strom schwang, lagen viele Dörfer auf ihrer Seite des Gestades isoliert von den Möglichkeiten und Anbindungen des anderen Ufers. Nur das älteste Verkehrsmittel der Menschheit, das Boot, konnte somit die Verbindung vermitteln. Seit dem Mittelalter hatte man bei beson-

ders professionellen Anwendungen – wie an der Mosel – zunächst Fährtürme genutzt, die an beiden Ufern errichtet wurden und nur den Zweck hatten, ein Führungsseil hoch über der Wasseroberfläche zu straffen.

Mit dem Aufkommen der modernen, durch künstliche Treibkraft motorisierten Binnenschifffahrt im 19. Jahrhundert wurde der Brückenbau auch noch durch die Auflage erschwert, größere Durchfahrtsbreiten und -höhen für die Frachtschiffe freizuhalten. Selbst für das kleinste Dorf war es aber fast unerträglich, auf dem anderen Ufer das Züglein dahinzuckeln zu sehen, ohne dieses erreichen zu können. Außerdem waren besonders an regionalen Strecken die Bahnbetreiber bestrebt, die kilometrische Auslastung ihrer Linien zu steigern. Was lag also näher, als am „Bahnufer“ ein Stationsschild aufzustellen und der Gemeinde einen Mini-Fährverkehr vorzuschlagen.

Schmales Ufer – ideal im Kleinen

Für den Modellbahner bildet die Situation „Bahnhof an der Kleinfähre“ nicht nur eine willkommene und reizvolle Auflockerung und Ergänzung eines Anlagenthemas, die nicht viel Fläche braucht. Sie bietet sich sogar als hervorragende „Ausrede“ an, gerade wenn wenig Platz und Raumtiefe verfügbar sind, etwa bei Regalanlagen. Denn wie unsere Darstellung zeigt, können selbst komplette, wenn auch bescheidene Bahnstationen am Flussufer vorbildgerecht sein, ohne

dass man dazu eine Siedlung oder auch nur eine Gebäudekulisse gruppieren müsste. Das gegen den Hintergrund meist sofort stark ansteigende Gelände kommt der Anlagengestaltung zusätzlich entgegen wie die oft anzutreffende Lage auf einem Uferdamm oder einer Böschung über dem Gewässer – denn dann lässt sich unter dem sichtbaren Bereich dieses Anlagenteils gut ein darunter verdeckter Streckenabschnitt oder eine Zufahrt zum Schattenbahnhof platzieren.



Bahnhof Trittenheim der privaten Moselbahn, April 1957: Die nach rechts abzweigende Straße führt über die Moselbrücke zum Ort Trittenheim, die einst die Fähre ersetzte. Mit dem Derrickkran wurden Weinfässer in offene Güterwagen gehievt de Jongh, Slg. Hans-Dieter Jahr/Eisenbahnstiftung



Die Bürger von Fremersdorf an der Saar hatten Glück: Der Haltepunkt wird noch heute bedient. Schon im Mai 1968, als der Schülerzug P 2834 Merzig – Saarbrücken in Fremersdorf Station macht, gab es statt der Fähre längst einen Fußgängersteg über den Strom John Carter/Eisenbahnstiftung

Keine Fähre mehr – kein Bahnhof

Schwankend über das funkelnde Wasser Richtung Bahnstation zu gleiten, war allerdings bei Kälte oder Regen gar nicht angenehm, zumal der Zug nicht wartete. Bei Sturm, Hochwasser oder Eisgang war die Kunst des Fährmanns am Ende, der Reisende kehrte unverrichteter Dinge in sein Haus zurück oder – dümmere noch – stand verlassen am Bahnsteig, weitab der „Zivilisati-

on“. Außerdem musste zusätzlich zur Bahnreise der Schiffer bezahlt werden. Spätestens ab den 1950er-Jahren nahm die Zahl der Bahnhaltepunkte mit Fähre rasch ab. Motorisierung und Straßenbau, aber auch Ausbau der Flüsse zu effizienten Wasserstraßen sorgten für zahlreiche neue oder zusätzliche Brücken, Buslinien erschlossen die „Fährorte“ direkt entlang des passenden Ufers. So erlosch für manchen Bahnhof

an der Fähre schlagartig jede Bedeutung, oder er wurde wegen geringer Frequenz sowieso geschlossen.

Solche Bahnstationen direkt am Wasser – meist etwas abgeschnitten von der restlichen Welt – sind kulturhistorisch wie auch für den Modellbahner interessant. Daher unternehmen wir einen Streifzug zu diesen spannenden Örtlichkeiten, ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Topografisch bedingt betrifft unsere Betrachtung das mittlere und südliche Deutschland, da im Norden die unser Thema bedingende topografisch-wirtschaftliche Situation zumeist wohl nicht vorlag. Um die Auswahl überschaubarer zu machen, sind die Stationen, die wir ausfindig machen konnten, in einer Tabelle zusammengefasst. Der Reigen der „Bahnsteigkante mit Kleinstfähre“ reicht vom oberen Elbtal östlich von Dresden über Main, Mosel, Saar, Neckar und Donau bis zum wildromantischen Fluss Regen im Bayrischen Wald. Nicht finden wird der Betrachter in unserer Liste Bahnhöfe wie Königstein in der Sächsischen Schweiz oder Kurort

Rathen – auch dort tuckern Fähren, aber die Bahnstation heißt so wie der Ort auf dem gleichen Ufer. Daher passt dies nicht zu den hier gefragten Sonderfällen, wo der Stationsname auf das jeweilige Gestade verweist.

Noch in Betrieb

Zunächst: Es gibt sie noch, die Kleinstfähren (fast) „ab Bahnsteig“, wenn auch nicht mehr viele. Gleich zwei auf einem Haufen liegen an der Elbtalbahn direkt bei der Grenze nach Böhmen, nämlich die Haltepunkte Schmilka-Hirschmühle und Schöna, von wo aus es jeweils in einer Minute im halboffenen Motorboot über die Elbe geht. Fast schon mondän wirken hingegen die Fähren ab den nicht weit entfernten, weitaus bekannteren Bahnhöfen Bad Schandau (wo inzwischen auch eine Straßenbrücke existiert) und Stadt Wehlen. Auch im Südwesten treiben noch zwei Wagenfähren ihr Wesen: Ein gutes Stück vom Haltepunkt Maintal West entfernt, an der Hauptbahn Frankfurt – Hanau, führt eine private Autofähre noch immer über den Main, in Richtung zum einst für den Bahnhofspunkt namensgebenden Ort Rumpenheim. Am badi-

» Es gibt sie noch heute, die Fluss-Kleinstfähren, die fast am Bahnsteig ablegen

schen Neckar östlich von Heidelberg schippert nach wie vor eine Wagenfähre vom wiedereröffneten Haltepunkt Neckarhausen der S-Bahn Rhein-Neckar von der kleinen „Bahnhofsiedlung“, die nur dank der Eisenbahn entstand, zum ebenso winzigen Wohnplatz Neckarhäuserhof am Südufer – dort endet eine sehr schmale Landstraße aus dem Kleinen Odenwald. Wenig flussaufwärts, im nordbadischen Binnenschifferörtchen Haßmersheim, wurde die gemeindliche Neckarfähre erst 2014 durch einen Fußgängersteg abgelöst, als die S-Bahn auf der Neckartallinie erschien.

Ausgesetzt am steilen Berg

Landschaftlich-betrieblich pointiert präsentierte sich die Station Matting an der Donautalbahn nahe Regensburg: Am engen Donauufer „bewachte“ ein Bahnwärterhaus, malerisch unter hohen Felsen, die bis heute betriebene eingleisige und elektrifizierte Hauptstrecke nach Ingolstadt. Nachdem eine Kleinfähre das auf dem Südufer liegende Dorf Matting anschloss, avancierte der Wärterposten zum Haltepunktgebäude mit zusätzlicher Wartehalle. Nicht zu verwechseln war und ist der Haltepunkt mit dem gleichnamigen, gut einen Kilometer flussaufwärts gelegenen zweigleisigen Betriebsbahnhof Matting. Dieser wurde an die schmalste und steilste Stelle des Flussufers geklebt, besitzt als einziges Gebäude ein kleines Stellwerk und wird bis heute genutzt. Haltepunkt und Wärterpos-

Mit dem Kahn zur Bahn



Im Juli 1983 hielten im Haltepunkt Matting noch Züge, nicht allerdings E 3161 nach Regensburg. Die hölzerne Wartehalle musste den Reisenden genügen, die Fähre befand (und befindet) sich eine Zuglänge flussabwärts

Günter Tscharn

Schöna-Herrnskretschen

Das Vorbild als Modellbahn-Schaubühne



Blick von Böhmen nach Sachsen, um 1910: Geschäftig mutet der Grenzbahnhof Schöna-Herrnskretschen an. Heute sieht es fast noch genauso aus, nur die Fahrzeuge auf Schiene und Wasser sind moderner geworden

Slg. Hans-Joachim Knupfer

Die Station Schöna im sächsischen Elbtal trug bis 1945 nach der böhmischen Siedlung auf dem rechten Flussufer den Zusatz „-Herrnskretschen“. Noch heute darf sie als Prototyp einer „Bahn-Fährhaltestelle“ gelten, denn: Außer dem Bahnhofsgebäude und drei unter die hohe Felswand gequetschten, betagt-stilvollen Wohnhäusern gibt es dort keine Siedlung. Noch immer führt nur ein sehr schmaler gepflasterter Fahrweg, der als Sackgasse endet, von der Hochfläche durch den Wald herunter. Unter der talseitigen Bahnsteigwartehalle liegt der Bootsanleger. Am anderen Ende der Bahnhofsanlage – wo sich

einst sogar ein kurzes Güterladegleis befand – schließt sich sozusagen mitten im Grünen die Welt. Im Gegensatz dazu stehen die roten Zugarnituren der S-Bahn Dresden, die hier wenden, und der rege Schnellzug- und Güterzugverkehr nach Tschechien. Ein Stumpfwendegleis für die S-Bahn, ganz einsam entfernt vom Haltepunkt am bergseitigen Steilhang – einst das Anschlussgleis eines Steinbruchs – komplettiert heute die Gleisanlagen. Ein Modellbahner könnte diese wie auf einer Schaubühne auf engstem Platz komprimierte, fast unglaubliche Szenerie nicht besser erfinden!

H.-J. Knupfer

Bahnhöfen mit Bootsverbindung zu einer namensgebenden Ortschaft (Auswahl)

Name	Strecke	Fluss	ursprüngl. Art	Hinweis
Hp Stadt Wehlen	Dresden - Děčín	Elbe	Wagenfähre	heute Personenfähre
Bf Bad Schandau	Dresden - Děčín	Elbe	Personenfähre	heute Personenfähre (und Straßenbrücke)
Hp Schmilka-Hirschmühle	Dresden - Děčín	Elbe	Personenfähre	Hp und Fähre in Betrieb
Bf Schöna (-Herrnskretschen)	Dresden - Děčín	Elbe	Personenfähre	Fähre in Betrieb (1)
Maintal West	Frankfurt - Hanau	Main	Wagenfähre	Hp und Fähre in Betrieb (2)
Bf Treis-Karden	Koblenz - Trier	Mosel	Wagenfähre	nach 1935 durch Brücke ersetzt
Hp Burgen	Koblenz - Trier	Mosel	Wagenfähre	Station aufgelassen, Fähre 1994 eingestellt
Hp Löw-Brodenbach	Koblenz - Trier	Mosel	Wagenfähre	1972 Fähre eingestellt (3)
Hp Burg (Mosel)	Pünderich – Traben-Trarbach	Mosel	Kahnfähre	1905 durch Bf Burg (Mosel) der Moselbahn ersetzt (4)
Hp Kövenig (Bf Enkirch)	Pünderich – Traben-Trarbach	Mosel	Wagenfähre	1905 Eröffnung Bf Enkirch der Moselbahn (Privatbahn) (5) Fähre in Betrieb
Bf Lieser-Mülheim	Wengerohr – Bernkastel-Kues	Mosel	Wagenfähre	1968 durch Brücke ersetzt
Bf Schweich Süd	Moselbahn	Mosel	Personenfähre	1906 durch Brücke ersetzt (6)
Bf Mehring	Moselbahn	Mosel	Personenfähre	1905 durch Brücke ersetzt (7)
Bf Köwerich-Klüsserath	Moselbahn	Mosel	Personenfähre	1963 durch Brücke ersetzt (8)
Hp Tritenheim	Moselbahn	Mosel	Personenfähre	1909 durch Brücke ersetzt (9)
Hp Minheim	Moselbahn	Mosel	Wagenfähre	(10)
Bf Kesten-Monzel	Moselbahn	Mosel	Wagenfähre	(11)
Hp Wehlen	Moselbahn	Mosel	Wagenfähre	1915 durch Brücke ersetzt (12)
Hp Ürzig Süd	Moselbahn	Mosel	Personenfähre	(13)
Bf Löslich-Kinheim	Moselbahn	Mosel	Wagenfähre	(14)
Hp Kröv	Moselbahn	Mosel	Wagenfähre	(15)
Hp Reil Ost	Moselbahn	Mosel	Wagenfähre	vgl. Hp Reil DB
Hp Fremersdorf	Trier - Saarbrücken	Saar	Wagenfähre	1964 durch Fußgängersteg ersetzt
Hp Bettingberg (Bettingen)	Lohr - Wertheim	Main	Personenfähre	1960 aufgelassen (16)
Hp Grünenwört	Wertheim - Miltenberg	Main	Personenfähre	1960 Hp aufgelassen (17)
Bf Freudenberg (-Kirschfurt)	Wertheim – Miltenberg	Main	Wagenfähre	1906 Bf eröffnet. Fähre 1907 durch Brücke ersetzt (18)
Bf Bürgstadt	Wertheim - Miltenberg	Main	Wagenfähre	Station 1964 aufgelassen, Fähre eingestellt
Hp Haßmersheim	Heidelberg - Heilbronn	Neckar	Wagenfähre	Fähre 2014 durch Fußgängersteg ersetzt (19)
Hp Neckarhausen	Heidelberg - Heilbronn	Neckar	Wagenfähre	2003 Hp wiedereröffnet. Fähre in Betrieb (20)
Bf Eberbach-Pleutersbach	Heidelberg - Heilbronn	Neckar	Wagenfähre	Hp und Fähre nach 1971 aufgelassen (21)
Hp Hochhausen (Neckar)	Heidelberg - Heilbronn	Neckar	Fähre	Hp 1964 geschlossen, Fähre eingestellt
Hp Heinsheim	Heidelberg - Heilbronn	Neckar	Personenfähre	Hp nach 1971 aufgelassen, Fähre eingestellt
Hp Schalding	Plattling - Passau	Donau	Wagenfähre	Fähre 1940 aufgelassen. Haltepunkt weiter existent
Hp Matting	Regensburg - Ingolstadt	Donau	Wagenfähre	1991 Hp aufgelassen. Fähre weiter in Betrieb. (22)
Hp Böbrach	Gotteszell - Viechtach	Regen	Kahnfähre	Fahren um 1960 eingestellt. Hp heute nur touristisch bedient (23)
Hp Nußberg-Schönau	Gotteszell - Viechtach	Regen	Kahnfähre	Fähre um 1978 eingestellt. Hp heute nur touristisch bedient (24)

Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt; Kahnfähre = nicht für Fahrzeuge; Personenfähre = nicht näher bezeichnete Bauart, nur zur Personenbeförderung
fett = Hauptbahn (ansonsten: Nebenbahn). unterstrichen = angebundene Ortschaft am gegenüberliegenden Ufer. *kursiv* = Privatbahn. **orange** = noch in Betrieb.

(1) Grenzüberschreitende private Fährverbindung Sachsen ./ Böhmen (heute Tschechien) seit mindestens 1885. Seit 1921 Stationsname Schöna-Herrnskretschen. Seit 1946 Stationsname wieder Schöna (Entfall des Zusatzes Herrnskretschen, seit 1946 Hrensko genannt). | (2) Ursprünglich Hp Bischofsheim-Rumpenheim. Heutiger Stationsname Maintal West. | (3) Ursprünglich Seilfähre. Nach 1973 Wegfall Hp-Zusatz „Brodenbach“ | (4) 1940 noch immer als Hp an Staatsbahn eingetragen | (5) 1914 als „Bf Enkirch“ an der Staatsbahn verzeichnet | (6) Seilfähre | (7) Seilfähre. | (8) Ursprünglich Personenfähre (Nachen). Ab 1909 Pontonfähre (Wagenfähre). 1963 Eröffnung Straßenbrücke Thörnrich bei Köwerich. 1964 Entfall Fähre wegen Moselkanalisierung. 1966 Stilllegung Bahnverbindung. | (9) Ursprünglich Seilfähre. Brücke 1945 gesprengt, nochmals Fährbetrieb. Ab 1948 neue Brücke. | (10) 1962 Stilllegung Bahnverbindung. 1979 Fähre durch Straßenbrücke (1,2 km entfernt) ersetzt. | (11) 1962 Stilllegung Bahnverbindung. 1967 Fähre aufgelassen. | (12) 1920 – 1926 und 1945 – 1949 nochmals Fährverkehr | (13) Auch Hp Ürzigermühle genannt. 1962 Stilllegung Bahnverbindung. Staatsbahnhof Ürzig 1,5 km vom Ort entfernt sowie 70 m Höhenunterschied. | (14) 1962 Stilllegung Bahnverbindung. 1966 Fähre durch Brücke ersetzt. | (15) 1962 Stilllegung Bahnverbindung. Fähre eingestellt. | (16) Fähre über Landesgrenze Bayern/Baden. Hp nachträglich eingerichtet, zunächst Bettingen genannt. Vor 1944 in Bettingen umbenannt. | (17) Fähre über Landesgrenze Bayern/Baden. Vor 1944 Schreibweise Grünenwörth. 1964 – 1995 Kiesverladung als Betriebsbahnhof Grünenwörth. | (18) Fähre über Landesgrenze Bayern/Baden. Seit 2008 Namenszusatz „-Kirschfurt“ | (19) Fähre seit Mittelalter in Betrieb. Um 1870 Gierseilfähre, 1935 Motorfähre, 1951 Elektrofähre über Stromseil. DB-Personal des Haltepunktes fährt kostenfrei mit. Fähre wartet auf Züge. | (20) Fähre über Landesgrenze Hessen/Baden. Zeitweise Status als Bf, da auch Blockstelle/Gleiswechsel. Hp nach 1971 geschlossen. | (21) Zeitweise Status als Bf, da auch Blockstelle sowie Privatgleisanschluss. | (22) Hp 1913 bei km 11+4 eingerichtet. Gebäude 2015 abgetragen. Lage der Betriebsausweiche Matting in km 12+4 | (23) Ort Böbrach 1,5 km entfernt, 150 m Höhenunterschied. Ort Nußberg 1,8 km entfernt, 150 m Höhenunterschied. | (24) Wirtshaus am Haltepunkt um 1960 abgebrochen wegen geplanter Errichtung eines Stausees.

Mehr der Kuriositäten: Die Bewohner der Mosel-Örtlein Reil, Ürzig oder Schweich hatten gar die Wahl, sich jeweils zwischen zwei Bahnstationen und sogar zwei Bahnverwaltungen entscheiden zu können. Auf der „bewohnten“ Seite des Flusses lagen die Bahnhöfe der Staatsbahn. Wer hingegen dem Fährmann folgte, kam an den einsam gelegenen Haltepunkten Reil Ost, Ürzig Süd/Ürziger Mühle oder Kleinbahnhof Schweich (später Schweich Süd) der privaten

Nach jedem Hauch an Verkehrspotenzial greifen mussten die Erbauer der privaten Regentalbahn Gotteszell – Viechtach. Im fast straßen- und wegelosen Tal des Flusses Regen, weitab



Hans-Joachim Knupfer



Hans-Joachim Knupfer/Slg. Inqolf Aschenbrenner

1770. 1771		Hessen, Bayern		1771		Lohr-Wertheim (Bayern, Staatsh.)		p. s. Kt.						
F. 1. Mai 1814														
Km. Lothr. 1770/81	6 34	9 36	12 44	10 55	11 F	7 28	9 42	Wörtheim 1748/51	1 57	30 10	25 20	20 55	25 7	11 F
2 Lohr Stadt	6 35	8 40	12 45	15 15	16 F	7 29	9 43	Kreuzwertheim	1 58	36 10	31 22	26 55	31 F	
3 Rodenbach	6 45	8 50	12 54	15 24	26 F	7 30	9 44	Bettingberg	1 59	42 10	37 22	32 55	37 F	
4 Neustadt	6 53	8 58	1 08	13 34	30 F	7 31	9 45	Langfort-Freundsh.	2 00	48 10	43 23	38 55	43 F	
5 Rothenfels	7 06	9 10	1 14	14 45	40 F	7 32	9 46	Wachbachfeld	2 01	54 10	49 23	44 55	49 F	
16 Hafenslohr	7 12	9 16	1 20	15 52	52 F	7 33	9 47	Hafenslohr	2 02	58 10	53 23	48 55	53 F	
18 Machtscheidfeld	7 20	9 24	1 27	16 00	01 F	7 34	9 48	Rothenfels	2 03	59 10	54 23	49 55	54 F	
25 Langfort-Freundsh.	7 33	9 38	1 39	16 12	12 F	7 35	9 49	Neustadt	2 04	59 10	54 23	49 55	54 F	
31 Bettingberg	7 44	9 48	1 49	16 24	24 F	7 36	9 50	Rodenbach	2 05	59 10	54 23	49 55	54 F	
33 Kreuzwertheim	7 50	9 54	1 55	16 30	30 F	7 37	9 51	Lohr Stadt	2 06	59 10	54 23	49 55	54 F	
38 Wörtheim 1751 an	7 56	10 00	2 00	16 36	36 F	7 38	9 52	Lohr Bth. 1770/81	2 07	59 10	54 23	49 55	54 F	

Hans-Joachim Knupfer



Der ehemalige Bundesbahner Helmut Ehlen hat auf dem Stellwerk Lehrte Lpf gearbeitet und konnte den Teilnehmern die Stellwerkstechnik, die Abfertigung der Züge sowie die Wartung der teilweise über 100 Jahre alten Technik gut erklären

■ Verbandstag des BDEF in der Region Hannover

Bahnerlebnisse in Groß und Klein

Zu seinem 65. Verbandstag hatte der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) über das Himmelfahrt-Wochenende in die Region Hannover eingeladen. Rund um die Landeshauptstadt gab es interessante Bahnerlebnisse, verkehrspolitische Aktivitäten und natürlich Modellbahnanlagen

Gleich mehrere Modellbahnclubs aus der Region Hannover präsentierten im Kulturzentrum ihre transportablen HO-Anlagen, auf denen überwiegend der aktuelle Schienen- und Straßenverkehr vorgeführt wird



Für Modellbahn- und Eisenbahnfreunde ist es immer wieder interessant, auch einmal über den Tellerrand zu schauen und sich über die Aktivitäten anderer Schienenverkehrsfans zu informieren. Jedes Jahr im Frühling bietet der BDEF-Verbandstag mit seinem meist fünf-tägigen Rahmenprogramm in einer anderen Stadt dazu Gelegenheit. In diesem Jahr lud die Region Hannover zur Erkundung ein. Die niedersächsische Landeshauptstadt war bereits 1966 und 1997 der Gastgeber. Einige Teilnehmer und der Autor dieser Zeilen erinnern sich noch gut an Besichtigungspunkte, die nun nach 27 Jahren nicht mehr erlebbar sind. Doch das macht den Reiz der Verbandstage aus: Man erlebt hautnah die Veränderungen an der Infrastruktur, den eingesetzten Fahrzeugen und den vorgeführten Modellbahnanlagen. Die Besichtigung des Straßenbahnmuseums Hannover (www.tram-museum.de) gehörte damals wie heute zum Programm. In dieser Zeit haben die Ehrenamtlichen Unglaubliches geschafft und unzählige Straßen-



Dank der offenen Führerstände war für interessierte Fahrteilnehmer ein Blick auf die Strecke oder den Triebfahrzeugführer möglich, der über Mikro auch auf sehenswerte Betriebsstellen oder die Ausbaupläne hinwies ...

... wie im Bahnhof Beckedorf: Mit dem sehenswerten Lokschuppen samt Wasserturm kann man überall die neuen Weichen und Gleise erkennen. Die Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH (SinON) investiert kräftig in das ehemalige OHE-Netz

Mit dem 1955 von MaK gebauten GDT 0518 wurde das ehemalige Streckennetz der Ost-hannoverschen Eisenbahn AG (OHE) bereist. Kurz vor Soderstorf pausierte er am Bahn-übergang für einen Fotohalt. Von Wiekra gab es vor Jahren ein passendes HO-Modell MM (6)





Zum Abschluss der Besichtigung stellten sich die Triebwagen 227 mit Beiwagen 1072 (ÜSTRA), 2625 mit Beiwagen 1606 (Wien) und 5964 (Berlin) für ein Gruppenfoto auf. Letzterer bedient die ehemalige Anschlussbahn



Viele historische Straßenbahnen und Arbeitswagen aus Hannover findet man im Straßenbahnmuseum in Wehmingen. Einige davon sind im Maßstab 1:87 auch auf der großen Modell-Straßenbahnanlage regelmäßig im Einsatz.

bahnen aus vielen europäischen Städten aufgearbeitet, neue Hallen errichtet und historische Gebäude saniert. Trotzdem bleibt für die nächsten Jahrzehnte genügend Arbeitsvorrat, auch an den großen Straßenbahnanlagen in H0 und 2m/G, die einmal im Monat vorgeführt werden.

Bahn-Exkursion über das OHE-Netz

Eine positive Veränderung war auch auf dem ehemaligen Schienennetz der OHE (www.ohe-ag.de) zu erkennen: Anfang 2022 hatte die Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH (SinON) das Streckennetz übernommen (www.sinon-gmbh.de). Die hundertprozentige Tochter des Landes Niedersachsen investiert seitdem in die Strecken Celle – Soltau und Soltau – Lüneburg. Viele Weichen und komplette Gleisabschnitte wurden bereits erneuert, damit Güter- und Sonderzüge die Strecken nutzen können. Allerdings verdient man auch mit dem Abstellen von derzeit nicht benötigten Güterwagen privater Unternehmen gutes Geld. Mit einer Höchstgeschwindigkeit

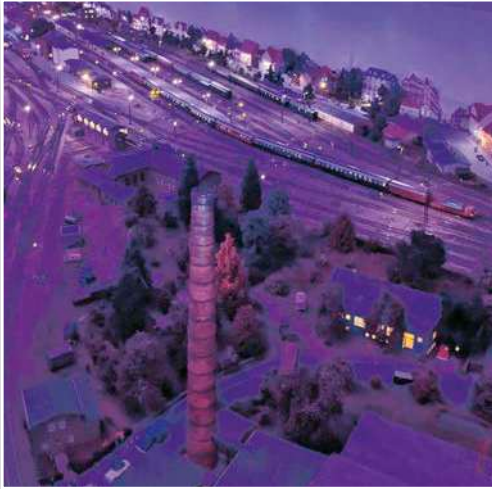
von maximal 70 km/h ist der 1955 von Mak gebaute GDT 0518 der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg (www.heide-express.de) hier regelmäßig unterwegs. Für die Reaktivierung des Personenverkehrs bis 2029 stehen in den nächsten Monaten weitere Streckensperrungen an, damit diese anschließend mit 100 km/h befahren werden können.

Etwas weiter südlich, in Barsinghausen, ist dagegen vom umfangreichen Gleisnetz der Steinkohlebergwerke kaum noch etwas zu erkennen. Während einer Führung gab es aber hierzu interessante Hinweise, sodass wir einen separaten Beitrag dazu planen. Ins Bergwerk einfahren kann man aber immer noch. 1986 gründete sich eine Arbeitsgemeinschaft, die den Klosterstollen (www.klosterstollen.de) wieder zugänglich machte und die Besucher mit einer fast 1,5 Kilometer langen Grubenbahn bis an die ehemaligen Abbaugebiete bringt. Hier hat man eine lebendige Ausstellung mit Exponaten aus



Mit dem von einer Akkulok gezogenen Zug ging es in den Klosterstollen, wo für die Modellbahn etwas Steinkohle gefördert werden durfte MM (6)





Der MEC Lehrte erinnert mit seiner H0-Nachbildung der örtlichen Bahn-Anlagen an die große Zeit der Eisenbahn. Alle Gebäude wurden nachgebaut, sodass Besucher einen Bahnbetrieb wie in den 1960er-Jahren erleben können – und zwar bei Tag und bei Nacht SM (2)

verschiedenen Epochen geschaffen, die auch vorgeführt werden.

Sehenswerte H0-Anlage in Lehrte

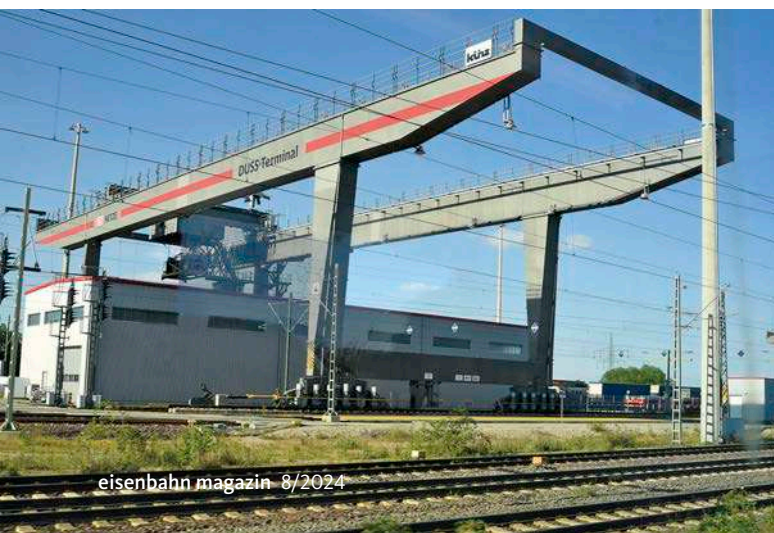
Östlich von Hannover, im Bahnknoten Lehrte, betreibt der örtliche Modellbahnclub (www.mev-lehrte.de) nicht nur seine sehenswerte H0-Anlage mit den heimatlichen Bahnanlagen im Betriebszustand von 1960, sondern auch das mechanische Stellwerk Lpf. Im Stellwerksraum ist die komplette Technik von 1912 vorhanden und kann vorgeführt werden. Mit dem, was heute per Tastendruck am Computer oder sogar vollautomatisch geschieht, waren bis 1986 fünf Bedienstete beschäftigt. Wer genau hinschaut, entdeckt auch das Stellwerk in 1:87, das damals noch vorhandene Bahnbetriebswerk, den Rangier- und Güterbahnhof sowie die umfangreichen Anlagen für den Personenverkehr. Alle Gebäude entstanden dabei im Eigenbau aus unterschiedlichen Materialien. Der Fahrbetrieb wird inzwischen digital abgewickelt, wobei meh-

re Schattenbahnhöfe dafür sorgen, dass stets andere Züge während der Vorführungen unterwegs sind. Vorbildgerecht sind dabei die aus Wolfsburg kommenden Autozüge mit VW beladen, die in der Gegenrichtung fahrenden dementsprechend leer. Mehr über die Schauanlage erfahren Sie in einem separaten Beitrag.

Welche Hürden sich auftun, wenn Strecken reaktiviert werden sollen, erläuterte Prof. Dr. Axel Prieb von der Akademie für Raumentwicklung (www.arl-net.de). Andere Programmpunkte des Verbandstages führten zum MegaHub in Lehrte (<https://megahub-lehrte.deutschebahn.com>),

der als Umschlaganlage auf einen schnellen Umstieg von Ladeeinheiten zwischen Zügen spezialisiert ist und zu Cargo-Kunden, die noch im Einzelwagenverkehr aktiv sind. In Modell konnte man das u. a. auf den Betriebsanlagen bzw. Modulen des Märklin-Insider-Stammtisch Hildesheim (www.mist-hi.de), des MEC Barsinghausen (www.nord-modul.de) und des MEC Luthe (www.mec-luthe.de) erleben. Was zum 66. BDEF-Verbandstag vom 28. Mai bis 1. Juni 2025 im österreichischen Linz geboten wird, wird man im nächsten Frühjahr auf der Internetseite des BDEF (www.bdef.de) erfahren. MM

Mit drei Schienenportalkranen, die je sechs Gleise überspannen, vernetzt der MegaHub in Lehrte unterschiedliche Zugsysteme



Wer am westlichen Bahnhofsausgang in Lehrte hinter die Lärmschutzwände schaute, konnte die Denkmallokomotive 52 3464 entdecken




TRIX EXPRESS

■ Elektrolokomotive E 40 101 der DB und die H0- und N-Modelle von Trix

Im Jahre 1959 begann das E 40-Zeitalter bei Trix mit der für die damalige Zeit durchaus ansprechend detaillierten E 40 101 als H0-Express-Modell. Ab 1964 war sie auch als Gleichstrom-Ellok verfügbar Oliver Strüber

Einheitsellok für allerlei Einsatzfälle

Mit 879 zwischen 1957 und 1973 gebauten Exemplaren war die E 40 die meistgebaute Einheitsellok-Baureihe der DB. Auf fast sämtlichen elektrifizierten Strecken war sie vor Güter- und Reisezügen unterwegs. Das machte die E 40 auch für Modellbahner attraktiv. 1959 zeigte Trix sein Modell der E 40 101 im Maßstab 1:87

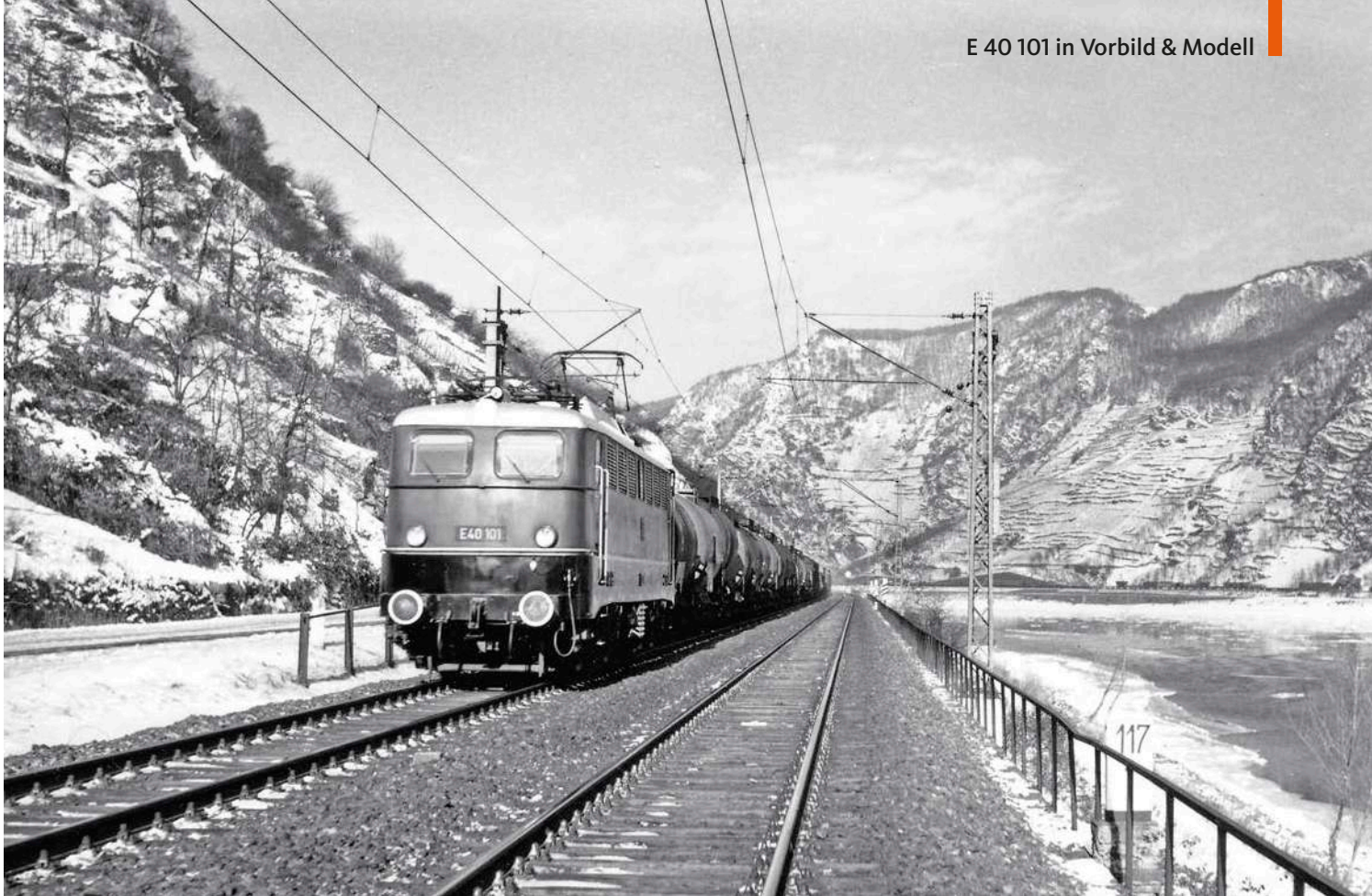


Eine solch moderne Lokfamilie wie die neuen Einheitselloks der Deutschen Bundesbahn machte Eindruck. Nicht nur bei den Reisenden und Güterverkehrskunden der Bahn, auch bei den Modellbahnherstellern stießen die neuen Loks rasch auf große Gegenliebe – vor allem als klar war, dass die Maschinen in Großserie von mehreren hundert Stück auf die DB-Gleise rollen sollten. Einen ersten Vorstoß in H0 hatte es bereits gegeben: Trix bot ab 1955 mit dem H0-Modell der blauen E 10 003 eine Vertreterin der fünf Prototypen in seinem Programm an. Sie und ihre Schwestern schufen schließlich die Grundlagen für den Serienbau, unterschieden sich optisch jedoch deutlich. Also lag es nahe, auch die neue Generation ins Modell umzusetzen. Für die Nürnberger stellte sich nun noch die Frage: Welche nehmen? Eine E 10, wenn auch als Vorserienlok, hatte man ja schon – übrig blieben also noch die Baureihen E 40, 41 und 50.

Die Wahl fiel letztlich auf gleich zwei Baureihen: die große E 50 als Vertreterin für den schweren Güterverkehr und die E 40 als Mehrzwecklok mit der vorwiegenden Nutzung vor Güterzügen. Das ergab für Trix einen schönen Nebeneffekt, denn



Anfangs präsentierte Trix sein Modell der E 40 101 zusammen mit der seit 1955 lieferbaren E 10 003 auf einer Seite des Katalogs in der erstmals farbigen Ausgabe 1960/61, ehe ab 1964 eine auf Basis der E 40 entstandene Serien-E 10 die Prototyplok ersetzte Slg. Oliver Strüber



beide waren in Vorbild und Modell grün lackiert und gewährleisteten eine Abrundung des haus-eigenen Programms aktueller Bundesbahn-Triebfahrzeuge: Neben dem Dampflo-Schwarz, dem E 10-Stahlblau und dem V 200-Rot komplet-tierten sie den modernen „Farbkosmos“ der DB. Beide Ellokommodelle wurden 1959 auf der Nürn-berger Spielwarenmesse vorgestellt, zusammen mit der 42 555 (siehe *em* 9/23) und der V 36 257 (*em* 11/21). Zugegeben: Die wuchtige E 50 009 (*em* 6/20) machte auch in Modell viel her, doch das schmälerte den Wert der kleineren E 40 eher unerheblich – nicht nur in Anbetracht des letztlich aufgerufenen Preises, der auch dem kleineren Modell seine Käuferschaft sicherte (E 40: 46 DM; E 50: 67 DM). Wer die moderne Bundesbahn auf seiner Trix-Anlage nachbilden wollte, brauchte sowieso beide Baureihen.

Erste Heimat Frankfurt am Main

Als Trix die neue E 40 im Jahre 1959 als Express-Modell vorstellte, war der Hersteller damit nicht allein, denn auch Fleischmann als zweite große Nürnberger HO-Firma realisierte in jenem Jahr ein Modell dieser Baureihe – allerdings in der Zweischienen-Zweileiter-Gleichstrom-Version. Während Fleischmann sich mit der E 40 034 eine der ersten noch Ende 1957 abgenommenen Originalloks zum Vorbild nahm, bot Trix die ein halbes Jahr jüngere E 40 101 an. Im Mai 1958 hatte die DB die von Krupp (Fahrzeugteil) und AEG (elektrischer Teil) gefertigte Lok beim Bw Frankfurt (Main) 1 in Dienst gestellt. Die Lok war ein typischer Vertreter der ersten Bauserie

Technische Daten zur DB-Baureihe E 40

Achsfolge	Bo'Bo'
Länge über Puffer	16.490 mm
Drehzapfenabstand	7.900 mm
Drehgestellachsstand	3.400 mm
Treibraddurchmesser	1.250 mm
Höchstgeschwindigk.	100, ab 1969 110 km/h
Dauerleistung	3.700 kW
Leistungsübertragung	Gummiringfeder
Dienstmasse	83 t
mittlere Achslast	21 t

der E 40 mit chromoxydgrünem Anstrich, silbernem Dach, umlaufender Regenrinne, die gleichzeitig als Farbtrennkante diente, großen Stirnlampen mit integrierten Schlussleuchten, Lamellenlüftungsgittern der Bauart Schweiger und Maschinenraumfenstern zum Öffnen – Details, in denen sich frühe E 40 von später gebau-ten Loks unterschieden. Technisch gesehen stellte die E 40 aber nichts anderes dar als eine E 10 ohne elektrische Bremse und mit geänder-ter Getriebeabstufung, um eine höhere Zug-kraft bei verringerter Höchstgeschwindigkeit zu erreichen. Optisch auseinanderhalten konn-te man sie vor allem anhand der Farbgebung.

HO-Ellokommodell von Trix

Bei Trix sah das etwas anders aus: Zwar hatten die Nürnberger einige Komponenten ihrer Pro-totyp-E 10 für die E 40 101 übernehmen können, vor allem die Technik, doch waren andere Bau-

Mit einem langen Güterzug am Haken befährt E 40 101 am 20. Januar 1963 die linke Rheinstrecke zwischen Bad Salzbig und Hirzenach in süd-licher Richtung Hans Schmidt/Slg. Brinker

teile wie der schwere Spritzgussaufbau neu konstruiert worden. Und das war den Entwick-lern sehr gut gelungen; nicht umsonst rühmte die MIBA sie in ihrer Messe-Ausgabe 5/59 als „superdetailliert“. Zwei der vier Radsätze wur-den über den Perma-Einheitsmotor angetrie-ben, „Plastikreifen“ sorgten für eine bessere Traktion. Beidseitig waren alle drei Stirnlampen beleuchtet. Die Fenster waren nur mit Cellon als Scheibenimitation hinterlegt, dafür saßen auf dem Dach funktionsfähige, federnde Strom-abnehmer in für die damalige Zeit durchaus ansprechender Bauform. Ergo war das rund 540 Gramm wiegende Modell „ein Prachtstück für jeden Modelleisenbahner“, wie es der Trix-Katalog von 1959 bewarb. „Jeder Modelleisen-bahner“ war damals allerdings gleichbedeutend mit „jeder Trix-Express-Modellbahner“, denn nur für diese war die neue Lok unter der Artikel-nummer 234 verfügbar.

Ab dem Katalogjahr 1960/61 ergänzte die 81 DM kostende Zugpackung 516 „Modell-Eilzug“ das Trix-Programm und enthielt neben der E 40 101 auch drei Mitteleinstiegswagen (392). 1962 än-derte sich die Artikelnummer des Einzelmodells nach Umstellung des Systems auf vierstellige Nummern in 2234. Zwei Jahre später war die Lok auch für das internationale Gleichstromsystem



Ein ausschwenkender Pufferträger war Ende der 1950er-Jahre nicht nur bei HO-Lokomotiven von Trix üblich, um enge Gleisradien durchfahren zu können. Die Beschriftung des Modells beschränkte sich seitlich auf das erhabene DB-Logo und die Loknummer

„Trix Express International“ verfügbar (2434). Die Verkaufszahlen waren anscheinend auch im Hinblick auf das etablierte Fleischmann-Modell nicht so gut, denn im Katalog 1970/71 war diese Variante letztmalig aufgeführt. Aber auch für das am Ende für 69,50 DM unter der ergänzten Artikelnummer 53 2234 00 angebotene, optisch aber bereits etwas in die Jahre gekommene Express-Modell war ein Jahr später Dienstschluss.

Einsätze quer durch die Republik

Vom Dienstschluss war die Vorbildlok noch weit entfernt. Nur ein knappes halbes Jahr verblieb E 40 101 nach ihrer Ablieferung in Frankfurt, wo sie eingefahren wurde und auf neu elektrifizierten Strecken als Vertreterin der modernen DB eingesetzt wurde. Noch im Herbst 1958 wechselte sie für vier Wochen zum Bw Bamberg, bis mit Koblenz-Mosel ein langjähriges Heimat-Bw für die Ellok gefunden war. Immerhin bis 1972 blieb die Lok diesem Betriebswerk treu. Hier boten sich reichhaltige Einsatzmöglichkeiten sowohl im Reise- als auch im Güterzugdienst, unter anderem auf den beiden Rheinstrecken, wodurch Leistungen bis ins Ruhrgebiet möglich wurden. Bildlich belegt ist am Rhein der planmäßige Einsatz der E 40 auch vor Personenzügen aus den damals noch fast neuen Umbau-Dreieckern, teilweise sogar mit Leervorspann durch Dampflok. 1969 wurde die Höchstgeschwindigkeit der Baureihe E 40 auf 110 km/h erhöht, was den Einsatz der Loks im schneller gewordenen Reisezugverkehr erleichterte. In

E 40 101

Fabriknummer/Baujahr	3.805/1958 (AEG-Nummer 7.600)
Hersteller mechanischer Teil	Krupp
Hersteller elektrischer Teil	AEG
Abnahme	9. Mai 1958
Stationierungen	
Frankfurt (Main) 1	
	9. Mai 1958 bis 26. September 1958
Bamberg	
	27. September 1958 bis 26. Oktober 1958
Koblenz-Mosel	
	27. Oktober 1958 bis 27. Mai 1972
Oberhausen-Osterfeld Süd	
	28. Mai 1972 bis 15. Januar 1975
Saarbrücken	
	16. Januar 1975 bis 22. Mai 1993
Dortmund Bbf	
	23. Mai 1993 bis 31. Juli 1995
Hagen-Eckesey	
	1. August 1995 bis 8. Februar 2002
z-Stellung/Ausmusterung	
	8. Februar 2002
Verschrottung	
	5. August 2002, Firma Bender/Leverkusen-Opladen

die Koblenzer Zeit fällt auch noch die EDV-gerechte Umzeichnung der Lok 1968 in 140 101.

Ein „Kuckuckskind“ in N

1965 hatte das Trix'sche HO-Modell ein Schwesterchen in 1:160 bekommen. Für das im Vorjahr neu offerierte Minitrix-electric-Programm als Nachfolger der „Schiebetrax“-Modelle strebte man im Hause Trix gleich von Anfang an nach einem breit aufgestellten Fahrzeugprogramm für „die vollwertige Modellbahn auf kleinstem Raum“. So sollten ab 1965 neben einem Schienenbus auch gleich drei Ellok-Modelle das Sortiment bereichern. Was lag da näher, als sich wie die DB für die Einheitseloks zu entscheiden? Der Katalog jenes Jahres zeigte sie untereinander aufgereiht: eine blaue E 10, eine beige/blaue „Rheingold“-E 10¹² und eine grüne E 40 – und alle scheinbar mit Kastenaufbau ausgestattet. Doch man entschied sich bei Minitrix um und wählte statt des Kastenaufbaus die brandaktuelle „Bügelalten“-Optik. Für E 10 und E 10¹² machte dies Sinn, denn damit war man wie das Vorbild up to date, denn Kasten-E 10¹² für „Rheingold“ und „Rheinfeil“ galten bei der DB als kurzzeitige Interimslösungen. Was aber tun bezüglich der E 40? Einen neuen Aufbau zu konstruieren, scheute man – verständlich, denn zunächst wollte man die Akzeptanz der elektrischen N-Bahn bei der Kundschaft ausloten. So wurde der modern-gepfeilte Aufbau der Einfachheit halber auch für die grüne Güterzuglok genutzt. Und wer weiß: Vielleicht würden die

künftig noch abzuliefernden Loks dieser Baureihe diesen auch bekommen, ebenso wie die „normalen“ E 10? Da war man in Modell der Zeit lieber schon einmal einen Schritt voraus.

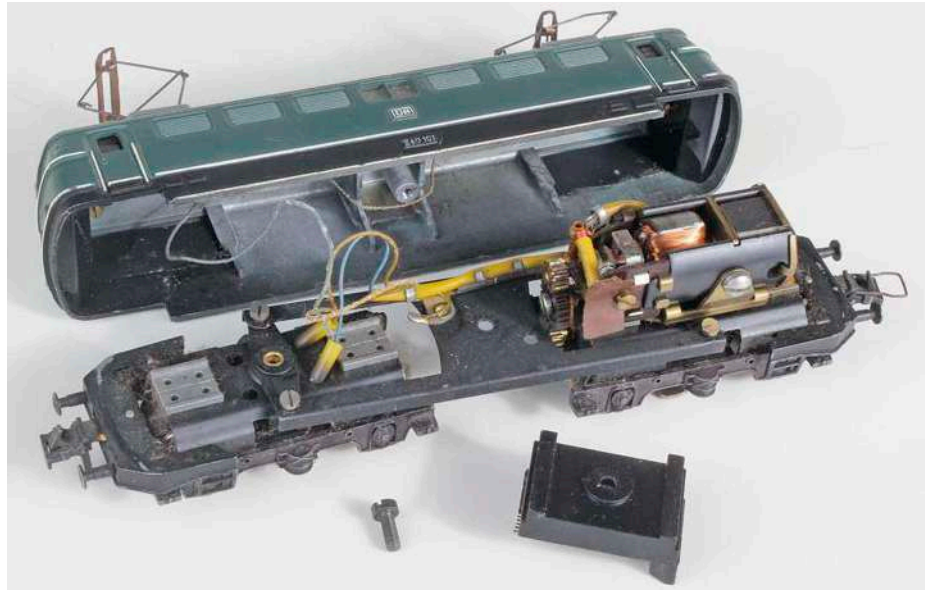
Wie später auch andere Hersteller wählte man bei Trix angelehnt an das HO-Modell die Betriebsnummer E 40 101 – wohlwissend, dass das zwar nicht dem Vorbild entsprach, aber für die angepeilte Kundschaft völlig ausreichend war, speziell in der kleinen Nenngröße. So rollte die Minitrix-E 40 im Herbst 1965 mit schnittiger „Bügelalte“ unter der Artikelnummer 2932 in die Ladenlokale. Gekauft wurde die Lok trotzdem. Statt der anfangs noch aufgerufenen 29,50 DM kostete sie 1967 bereits 37,50 DM, bot dafür aber neben einer ansprechenden optischen Gestaltung auch eine mit der Fahrtrichtung automatisch wechselnde Beleuchtung. Auch in N setzte Trix auf einen schweren Metall-druckguss-Aufbau, was dem Modell ausreichend Zugkraft verlieh. Ab 1969 war das Modell unter der neuen Artikelnummer 51 2932 00 verfügbar, doch auch für die grüne „Bügelalte“ kam bald das Aus: 1975/76 war ihr letztes Jahr im Minitrix-Sortiment. Der Grund lag auf der Hand: Nicht nur, dass ab 1976 die neue Baureihe 151 als modernste Güterzug-Elokomotive der DB das Minitrix-Sortiment bereichern sollte, auch die Kundschaft war anspruchsvoller geworden: Eine E 40 mit aerodynamischerem Aufbau wollte vielen Käufern nicht mehr so recht schmecken...

Vorrangig im Westen aktiv

Auch bei der Vorbildlok hatte sich inzwischen einiges getan: Nach über einem Jahrzehnt Mittelrhein-Verbundenheit wurde zwischen 1972 und 1975 das Bw Oberhausen-Osterfeld Süd die neue Heimat der E 40 101, das die Lok vor allem auf dem dichten Streckennetz des Ruhrgebietes einsetzte – unter anderem im Montanverkehr. 18 Jahre verbrachte die Lok anschließend beim Bw Saarbrücken, ab 1988 übrigens in ozeanblau/beigefarbenem Lack, der anlässlich einer Hauptuntersuchung im Ausbesserungswerk Opladen aufgetragen wurde. Von der Saarland-Metropole aus fuhr die



Beim Blick von unten sind gut die vier Stromabnehmer der Express-Version zu sehen. Der Lokaufbau ist mit nur einer Schraube am Unterboden fixiert. Im Inneren der E 40 101 verbaut ist der 1954 eingeführte und zwei Radsätze antreibende Perma-Standardmotor



Lok nicht nur zu deutsch/französischen Grenzbahnhöfen, sondern über Trier auch auf der seit 1973 elektrifizierte Moselstrecke bis Koblenz, ihrer alten Heimat. 1993 verabschiedete sich 140 101 aus Saarbrücken und fand in Dortmund Bbf für zwei Jahre neue Aufgaben, bis sie 1995 zum Bw Hagen-Eckesey wechselte, wo sie schließlich im Februar 2002 nach beachtlichen 44 Dienstjahren z-gestellt und ausgemustert wurde. Schon ein halbes Jahr später fand die Lok beim Schrotthändler Bender in Leverkusen-Opladen ihr Ende.

Bei Trix Express-Fahrern genießt die E 40 101 bis heute eine recht große Beliebtheit, was den meisten Modellen optisch durchaus anzusehen ist. Aber dafür wurde mit ihnen auch intensiv gespielt. Und die „Bügelalten“-E 40 ist zumindest modellgeschichtlich ein nettes Ausrufezeichen für jede gepflegte N-Sammlung. Sie erinnert an eine Zeit, in der es mehr auf die Farbgebung einer Lok und deren damit verbundenen Einsatzzweck ankam als auf die exakte Nachbildung des Vorbilds. Oliver Strüber/Martin Weltner



Seltsam anmutende Minitrix-E 40 101, die vom Ursprungsbesitzer mit den Schwenkvorbauten der ozeanblau/beigefarbenen Schwesterlokomotive ausgestattet wurde. Dennoch erkennt man gut das schnittige Design der N-Güterzuglok, das es beim Vorbild in dieser Form nicht gab

Oliver Strüber (5)



Im Katalog 1965 wurden die drei neuen Einheitseloks für das Minitrix-electric-Sortiment noch mit Kastenaufbauten vorgestellt – zur Auslieferung kamen sie so jedoch nie

Slg. Oliver Strüber



■ Diorama der griechischen Bahnstation Zachlorou/Mega Spileon

H0e-Diorama des griechischen Bahnhofs Zachlorou/Mega Spileon – entstanden aufgrund von Urlaubserinnerungen und umgesetzt mit Eigenbaufahrzeugen

Hommage an eine eindruckliche Reise auf die Peloponnes

Die griechische Halbinsel ist nicht nur ein beliebtes Reiseziel, sondern war bis vor wenigen Jahren ein Pilgerort für Schmalspurfans aus aller Welt. In Erinnerung an die einstige Bahnvielfalt entstand dieses Betriebsdiorama einer typischen Station in den Bergen



Der Triebzug verlässt den mit Zahnstange ausgestatteten Steilstreckenabschnitt, was beim Vorbild einen Kilometer vorher passiert, und fährt in den Bahnhof ein

Dietmund Schwarz (4)

Griechenland im Sommer ist immer ein Urlaubsgarant für Sonne, konstante Wärme und Meer, aber natürlich auch für zahlreiche kulinarische Spezialitäten wie Mousaka, Pastitsio oder Choriati in den zahlreichen Tavernen entlang der Uferpromenaden und auf den Plätzen der Dörfer und Städte. Griechenland und speziell die Halbinsel Peloponnes sind aber auch Geschichte pur: Fast überall trifft der Besucher auf Zeugnisse längst vergangener Epochen, schließlich sind antike Orte wie Olympia, Mykene, Epidaurus oder Korinth auf der ganzen Welt bekannt. Geradezu archäologische Entdeckungen bietet inzwischen auch das bis vor wenigen Jahren noch durchgängig betriebene peloponnesische Schmalspurnetz, das neben Nahverkehrszügen auch Intercity- und Nachtzüge im Fahrplan aufwies. Am 19. April 1882 wurde der Bau dreier Eisenbahnstrecken auf der Peloponnes

Details am Rande

Im Gebirge rollt ein Bus der Bahngesellschaft OSE talwärts



Bauer und Muli bringen die Ernte nach Hause



Unter Olivenbäumen nahe des Bahnhofs grasende Ziegenherde



Wandern ist hier die touristische Hauptbeschäftigung

Andrang so groß, dass nicht jeder Reisewillige aus der Fahrkartenschlange mitfahren konnte.

Modellvorlage Mega Spileon

An der Zwischenstation Mega Spileon, gelegen auf 600 Metern über dem Meeresspiegel, beschlossen wir spontan auszusteigen, um bis zur Ankunft des nächsten Zuges in Richtung Kalavrita zum gleichnamigen Felsenkloster hinaufzuwandern und der Anlage einen Besuch abzustatten. Als wir später zurück am Bahnhof waren, hatten wir laut Fahrplan noch genügend Zeit, um in der beidseitig der Gleise liegenden Taverne einen griechischen Kaffee zu genießen. Schon da ging mir der Gedanke durch den Kopf, diese Bahnstation fast im Nirgendwo und doch voller Leben einmal in Modell nachzubauen. Ich nutzte die Gunst der Stunde, erkundete die Station und ihre Umgebung und hielt alles in unzähligen Fotos fest. Meine Exkursion wurde von Motorbrummen unterbrochen. Von Kalavrita her kam ein Triebzug aus je zwei kompletten Zugteilen mit jeweils eigenem Motorwagen herauf. Diese Doppeltraktion wurde vor der Einfahrweiche zur Station Mega Spileon geteilt. Während der eine Zug auf das Gleis am Hausbahnsteig fuhr, rangierte der zweite Zug nach dem Umlegen der Weiche auf das Ausweichgleis zum Mittelbahnsteig. Fahrplanmäßig fuhr der erste Triebzug talwärts Richtung Diakopto. Der Triebzug am

Mittelbahnsteig fuhr nach dem Seitenwechsel des Triebwagenführers leer zurück nach Kalavrita. Auf Nachfrage beim Zugpersonal durften wir mitfahren. Als Dokument gibt es leider nur ein schnell gemachtes Foto vor Abfahrt des Zuges. Immerhin kamen wir so in den Genuss, den letzten zehn Kilometer langen Streckenabschnitt außerfahrplanmäßig und mit 350 PS (Billard) bzw. 500 PS (Decauville) ganz für uns alleine zu haben.

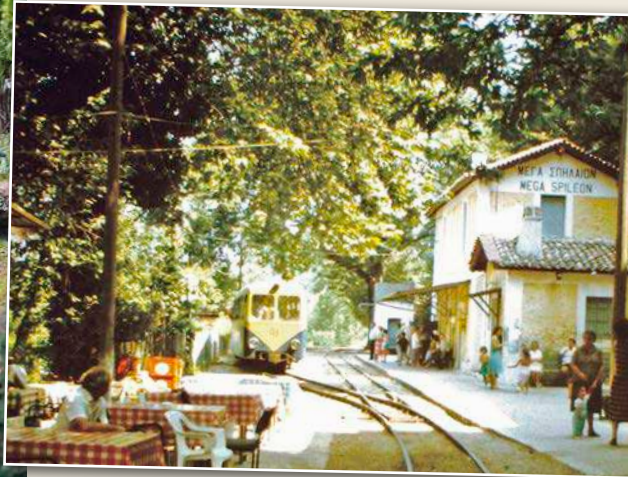
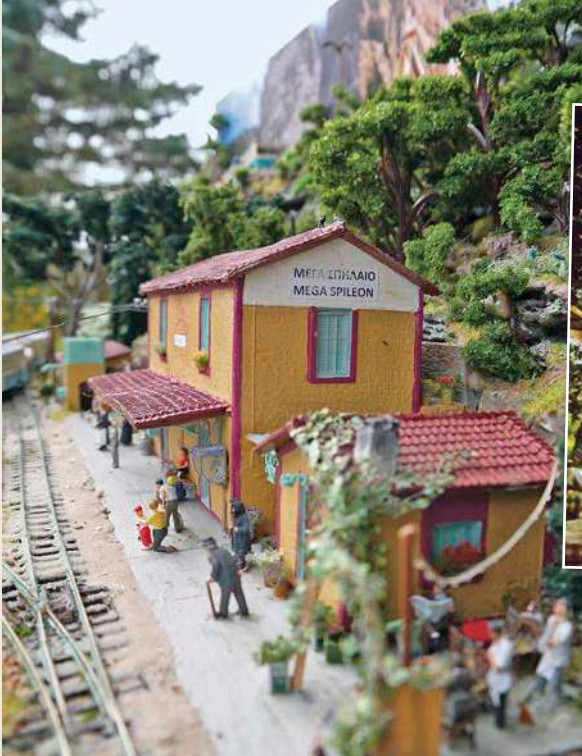
» Ein erlebtes Bahnabenteuer gaben den Ausschlag für die Gestaltung dieses H0e-Dioramas

Die drei Zahnradabschnitte dieser spektakulären, 22,4 Kilometer langen und durch enge Gleisbögen sowie zahlreiche Tunnel führenden Bahnstrecke von fast Meereshöhe am Bahnhof Diakopton auf 714 Höhenmeter über Normalnull in Kalavrita lagen da allerdings schon hinter uns. Beständiges Hupen des Zuges sorgte dafür, dass die zahlreichen Wanderer – die Bahnstrecke durch die Voraikosschlucht dient auch als äußerst beliebter Wanderweg – rechtzeitig vor dem herannahenden Zug gewarnt wurden und eine Ausweichstelle aufsuchen konnten. In Kalavrita angekommen, ließen wir uns vom Bahnhofsvorstand für die Rückfahrt sofort Sitz-

plätze reservieren, denn wir brauchten einen bestimmten Zug, um unseren Anschluss in Diakopto nicht zu verpassen. Kalavrita, einer jener im Zweiten Weltkrieg von Deutschen brutal heimgesuchten Orte, ist heute eine lebendige und schöne Gemeinde. Die Rückfahrt am Nachmittag klappte reibungslos, und diesmal waren unsere Platzkarten Gold wert, denn wer keine hatte, kam nicht mit. In Diakopto gab es dann wieder eine Überraschung: Unser Zug fiel wegen Streik einiger Lokführer aus. Doch auch diesmal hatten wir Glück: Ein IC von Kalamata über Patras nach Athen wurde vom Bahnhofsvorstand angehalten, und wir kamen so in den Genuss, mit solch einem vornehmen Zug reisen zu dürfen – sogar Essen gab es an Bord. Beim nächsten Halt in Korinth mussten wir aussteigen, denn in Isthmia hielt der Zug nicht. Mit einem bestellten Taxi ging es spätabends nach diesem Bahnabenteuer zurück ins Quartier.

Internetfund als Anstoß zum Bauen

Vor einigen Jahren entdeckte ich bei einer Internetrecherche, dass von einem Athener Modellbahngeschäft die Bahnstation Zachlorou/Mega Spileon als H0-Resinmodell ohne Bemalung angeboten wurde. Das war die Gelegenheit, den schon lange gehegten Gedanken eines Dioramas dieser Station endlich umsetzen zu können. Neben dem Stationsmodell konnte ich auch lan-



Während im Vordergrund einige Touristen einen Kaffee oder Retsina genießen, warten andere am Bahnsteig auf den angekündigten Zug, um wieder nach Hause zu fahren – nicht anders war es beim Besuch des Autors im Sommer 1988

destypische Figuren und Ausstattungselemente im Maßstab 1:87 erwerben. Aus mehreren Landschaftsfotos der Bahnhofsumgebung, darunter eines vom steil an der Felswand hängenden Kloster Mega Spoleon, entstand mithilfe eines Bildbearbeitungsprogramms ein maßstabsgerechtes Hintergrundmotiv. Nach dem Ausdrucken diente es als Grundlage für die Größe des Dioramas mit den Maßen 74 mal 35 Zentimeter. Somit war klar, dass die Gleistrassierung wie auch die Anlage des Bahnhofes stark gestaucht und auf ein Minimum reduziert dargestellt werden musste.

Gebaut wie erlebt

Die wesentlichen Elemente der Station entsprechen in ihrer Darstellung der damaligen Zeit. Nachdem die Resin-Teile passend nach Bildvorlage bemalt, zusammengebaut und zugeordnet waren, wurden die HOe-Gleise, zwei Roco-Weichen, eine Peco-Kurzweiche und das Roco-Flexgleis passend zugeschnitten und in die landschaftlich vorgeformte Anlage mit rückwärtig zum Hintergrundbild passenden Felsformationen eingefügt. Ein kurzes Stück einer Fleischmann-Zahnstange auf der Ausfahrtseite Richtung Diakopto deutet an, dass diese Station an einer Zahnradbahntrasse liegt. In der Realität endet der letzte Zahnstangenabschnitt etwa einen Kilometer vor dem Bahnhof. Die noch im Stationsbereich auf der Seite in Richtung Kalavrita liegende Tavernenterrasse mit Tischen bis dicht an das Gleis heran habe ich im Modell neben das Bahnhofsgebäude platziert – allerdings mit etwas mehr Abstand zu den Gleisen. Wanderweg- und Bahnschilder sowie der Fahrplan sind aus passend verkleinerten Fotos entstanden. Der Wanderweg zum Kloster hinauf verliert sich richtungsmäßig am steil aufsteigenden Berg, so wie ich es in Erinnerung habe.

Da diese nordöstlich etwas außerhalb des Ortes Zachlorou liegende Bahnstation neben den Ein-



Am Abend erstrahlt der Bahnhof im Licht zahlreicher Laternen. Der letzte Zug des Tages fährt ein und bringt die Ausflügler in ihre Quartiere

Dietmund Schwarz (7)

heimischen vor allem von zahlreichen Wandern und Touristen genutzt wird, erlebt der Bahnhof bei Ankunft und Abfahrt von Zügen eine rege Nutzung, was im Modell umgesetzt wurde. Schwierig war es, einen geeigneten Zug für das Diorama zu finden, denn ein HOe-Modell des Billards/Decauville-Zahnradtriebwagens nebst Motorwagen gibt es nicht. Nach langem Suchen fand ich Fahrzeuge von Tomytec, die hinsichtlich Form, Farbgebung und Spurweite den Originaltriebwagen ähneln und entsprechend umgebaut und angepasst wurden. Der Motorwagen ist ein kompletter Eigenbau, für den ich auch die Farben passend anmischen musste. Zudem habe ich den Triebzug mit Personen bestückt und mit Beleuchtung versehen. An Bäumen wurden Oliven, Platanen und Zypressen aufgestellt und um mediterrane Pflanzen verschiedener Zubehöherhersteller ergänzt.

Der zu Beginn ziemlich schnell voranschreitende Modellbau hat sich letztendlich doch drei Jahre bis zur Fertigstellung hingezogen, da vor allem die Vor- und Konstruktionsüberlegungen zum Um- und Neubau des Triebwagens sowie ein Teil der Elektrik recht aufwendig und zeitintensiv waren. Nun ist das Diorama der Bahnstation Zachlorou/Mega Spoleon vorzeigereif und entspricht meinen Erinnerungen aus den späten 1980er-Jahren. Ich bin froh, dass diese Station an dieser ungewöhnlichen Bahnstrecke nach wie vor in Betrieb ist. Daher ist dieses Diorama nicht nur ein Ergebnis meiner Erlebnisse, sondern auch eine Hommage an die Hartnäckigkeit und das Durchhaltevermögen der Bahnmitarbeiter sowie an den wirtschaftlichen Betrieb, der nicht wie die meisten Bahnstrecken der Peloponnes Opfer der Sparmaßnahmen während der griechischen Staatsschuldenkrise 2011 wurde. *Dietmund Schwarz*

■ Baureihe 249 in H0 von Piko

Zweikraftlok von DB Cargo



Piko H0: Die Zweikraftlok kann auch in Modell auf Strecken mit und ohne Fahrleitung eingesetzt werden

Modellbahner, die mangels Fahrdraht auf der Anlage keine Elloks einsetzen können, bekommen mit der formneuen Baureihe 249 eine zweckdienliche Alternative. Die Optik des Vectron Dual Mode entspricht der einer modernen Ellok, im Inneren ist aber auch ein Fahrdieselmotor untergebracht. So kann das analoge Modell (Artikelnummer 51160/199 €) vorbildgerecht auch auf nicht elektrifizierten Strecken und Werkschienen eingesetzt werden. Wer sich die Originale genauer anschaut, wird zwischen dem reinen Diesel-Vectron der Baureihe 247 sowie der von Piko

umgesetzten Light-Version der Baureihe 249 mehrere Unterschiede entdecken. Durch Verkleinerung des Tanks wurde bei der elektrischen Version Platz für den Haupttransformator geschaffen, was am Modell gut nachzuvollziehen ist. Nicht sichtbar sind dagegen die Differenzen bei der Traktionsleistung, der Höchstgeschwindigkeit und beim Einsatzradius, was in 1:87 natürlich keine Rolle spielt.

Gute Traktion

Die Neukonstruktion mit Mittelmotor, Schwungmassen, vier angetriebenen Radsätzen, zwei diagonal versetzten

Haftreifen und einer Reibungsmasse von 491 Gramm schafft an der Federwaage problemlos 1,7 Newton Zugkraft. Auch im Rangierbetrieb mit umgerechnet weniger als drei km/h sowie auf der Strecke mit 161 km/h kann die Zweikraftlok überzeugen. Attraktiv ist auch das Äußere mit den unterschiedlich hohen Dachhauben, dem einseitig montierten, feinen Scherenstromabnehmer und den geätzten Gittern mit dem darunter drehbar gelagerten Lüfterrad. An den glatten Seitenflächen gibt es große, vergitterte Bereiche, hinter denen man Teile des Maschinenraums erkennen kann. Auf-

wendig sind auch die durch die großen Frontscheiben gut einsehbaren Führerstände gestaltet. Die Scheibenwischer und weitere Details sind separat angesetzt. Auch der graue Bereich mit den plastisch gestalteten Drehgestellen und Aggregaten kann überzeugen, zumal auch hier viele Details und Piktogramme farblich hervorgehoben sind. Wer die 309 Euro kostenden digitalen Varianten (-62/-63) nutzt, kann neben zahlreichen Betriebs- und Zusatzgeräuschen auch die Führerstands- und Führerpultbeleuchtungen separat zuschalten. Bei Nachtbetrieb besonders attraktiv ist die indirekte Maschinenraumbeleuchtung in Kombination mit den seitlichen Lüftungsgittern. Gut gelungen ist auch die mehrfarbige Lackierung bzw. Bedruckung der Zweikraftlok. MM



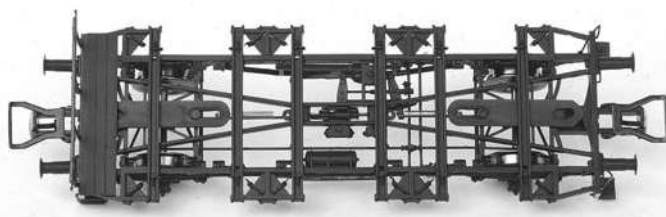
Die Drehgestelle sind wie Tank und Haupttransformator vorbildgerecht umgesetzt

Sowohl seitlich als auch im Dachbereich ermöglichen die geätzten Gitter einen Blick ins Innere. An der Front ist eine automatische Rangierkupplung montiert



■ **Brawa HO****Bts 30 „Von Haus zu Haus“**

Der zweiachsige Behältertragwagen Btmms 58 erschien erstmals 2019 im Neuheitenprospekt. Seit dieser Zeit wurde die gelungene Konstruktion mit vielen unterschiedlichen Behältern angeboten. 2022 folgte die Ankündigung des formneuen BTs 30, der im Original zu Beginn der Epoche III auf Basis vorhandener Fahrgestelle gebaut wurde – z. B. des Omm 34. Diese für drei pa-Behälter ausgelegten DB-Güterwagen wurden noch in Lb(r)s⁵⁷ umgezeichnet, aber bereits zu Beginn der Epoche IV ausgemustert. Die Modelle mit Dreipunktlagerung, Bremsbacken in Radebene, durchbrochenen Wagenkastenstützen, angesetzten Achsbremsgestängen, Achslagerdeckeln, Griffstangen und Tritte zeigen alle Details der Ori-



Brawa HO: Behältertragwagen mit Bühne, drei Ekr²¹² und einem detaillierten Kunststoff-Fahrgestell sowie ein vierachsiger Krupp-Kesselwagen der DRG

ginale. Dank Metallachshalter rollen die nur 13 Gramm wiegenden und etwas instabil wirkenden Zweiachser sehr gut. Als Muster stand uns

der BTs 30 mit drei „Von Haus zu Haus“-Behältern Ekr²¹² (Artikelnummer 50595/62,50 €) zur Verfügung. Parallel hierzu erscheinen weitere

Epoche-II- bis -IV-Varianten des vierachsigen Großkesselwagens der Bauart Krupp wie z. B. der ZZ der DRG mit Hugo-Stinnes-Bedruckung (48513) oder ein bei der DB eingestellter VTG-Kesselwagen (-16) für je 47,50 Euro. **MM**



Rivarossi HO: gut detaillierte, zweiachsige Gaskesselwagen mit (rechts) und ohne Wärmeschutzdach (links) **MM (7)**

■ **Rivarossi HO****Zweiachsige BASF- und VTG-Gaskesselwagen**

Mit den zweiachsigen Gaskesselwagen bringt Hornby weitere formneue Kesselwagen der Epochen IV/V. Für Fans der DBAG sind dabei besonders interessant die Doppelsätze mit zwei in Ludwigshafen beheimateten BASF-Modellen (Artikelnummer 6618), die Ammoniak transportieren. Optisch nahezu identisch sind die ebenfalls 85 Euro kostenden VTG-Wagen aus Maschen, die allerdings

zusätzlich ein Wärmeschutzdach haben (-19). Laut mehrfarbig sauber aufgetragenen Anschriften wird in ihnen Methylchlorid transportiert. Beide 54 Gramm wiegenden Neukonstruktionen haben eine Bremserbühne, beidseitige Be- und Entladeeinrichtungen, zahlreiche angesetzte Bauteile sowie mehrere freistehende Leitungen und auf Radebene nachgebildete Bremsen. **MM**

■ **Märklin Z****Sechssachsiger Schweizer Kraftprotz Re 6/6**

Obwohl bereits im Mai 2022 ein Muster aus Serienteilen gezeigt werden konnte, kam die rote Re 6/6 der SBB (Artikelnummer 88240/299 €) erst jetzt in den Fachhandel. Das Modell ist seidenmatt lackiert und lupenrein bedruckt; die Revisionsdaten stammen vom Frühjahr 1999. Die Vorbildmaße werden mit Ausnahme der Höhe gut eingehalten, was auf

die sichtbar überproportionierten Stromabnehmer samt vorbildwidrigem Sockel zurückzuführen ist. Maschinenraumnachbildung und Führerstandseinrichtung sind dagegen Pluspunkte des Modells. Dank Glockenanker-Motor fährt die Re 6/6 sanft und leise, nur die Zugkraft ist im Vergleich zum Vorbild bestenfalls durchschnittlich zu bewerten. **HSP**



Märklin Z: Re 6/6 11666 in roter SBB-Lackierung

Trainini

■ **Jägerndorfer HO****Zweiachsige ÖBB-Spantenwagen mit sechs Fenstern**

Spantenwagen der ÖBB gab es bisher nur in fünf- und siebenfenstriger Ausführung von Klein Modellbahn und Roco. Jägerndorfer Collection hat nun den sechsfenstrigen Typ in vier verschiedenen Dreiersätzen (Artikelnummern 77100/-200/-300/-400) zu je 189 Euro aufgelegt, wobei jeweils zwei Sets in der Ausführung für die Epoche III bzw. IV sind und hierbei auf die Ganz- und Halbfenstervariante gesetzt wurde. Die hochwertigen Mo-

delle haben eine eingebaute LED-Innenbeleuchtung und im Dachbereich eine sechspolige Digitalschnittstelle nach NEM 651. Ein Missgeschick infolge von Recherchefehlern ist bei den Modellen mit Übersetzfenstern in der Umsetzung der Plattformen und der

Auswahl der Wagennummern passiert. Hierbei hat man sich leider an einem ÖGEG-Museumswagen mit nachträglich geänderten Aufstiegsbereichen für den Einsatz auf DB-Strecken und einer anderen Achslagerbauart orientiert. Auch bei den

Anschriften existieren Ungenauigkeiten, weil die Wagen bei den ÖBB nie Klassenziffern aufgedruckt hatten, am Langträger wesentliche Betriebsanschriften fehlen und selbst die angebrachten Piktogramme nicht epoche-rein ausgeführt sind. **MI**

Jägerndorfer Collection HO: Spantenwagen der ÖBB mit sechs Fenstern **Markus Inderst**



■ Schwedische-Dampflok in H0 von Märklin/Trix

Museumslok des SJ-Typs F 1200



Märklin/Trix H0:
Die Aufbauten
sind plastisch
graviert und mit
vielen Anbauteilen
versehen



Der Tenderabstand
lässt dich verstellen, der Führerstand
ist mehrfarbig gestaltet

Die ab 1914 für schwere Züge in Richtung Trelleborg von Nohab beschaffte Reihe F galt als größte Dampflok Schwedens. Sie sollte ältere Maschinen ersetzen, die es nicht schafften, 360-Tonnen-Züge auf den langen Steigungen in Richtung Ostsee bzw. Fährhafen mit mindestens 60 km/h zu befördern. In Trelleborg wurden die Züge dann auf die Fährschiffe nach Sassnitz rangiert. Doch bereits 1937 entfiel für die Vierzylinder-Verbundloks dieser anspruchsvolle Dienst, da die Strecken elektrifiziert wurden. Das Vorbild des

Märklin- (Artikelnummer 39490) bzw. Trix-Modells (25490) wurde 1918 bei einem Eisenbahnunfall nahe Getå schwer beschädigt, aber wieder aufgebaut. Nachdem die Lok in Schweden nicht mehr benötigt wurde, gelangte sie 1937 nach Dänemark. Als man auch dort auf ihre Dienste verzichten konnte, kam sie als betriebsfähige Museumslok zurück nach Schweden.

Eine ähnliche Entwicklung hat auch die nun vorgestellte Göppinger Neukonstruktion hinter sich, die man zunächst als Litra E zum 175-jährigen

Jubiläum der dänischen Eisenbahn brachte. Nun folgt für 679 Euro die F 1200 der Schwedischen Staatsbahnen (SJ) im Zustand der betriebsfähigen, in Gävle beheimateten Museumslok. Dafür mussten die Formen der Metallkonstruktion geändert werden. Herausgekommen ist ein stimmiges Modell, das sich u. a. aufgrund der anderen Kesselan- und -aufbauten, dem Führerhausdach, der unterschiedlichen Lampen, der fehlenden Schneeräumer, unterschiedlicher Aggregate und Details unterhalb des Umlaufs sowie eines anderen Tendraufbaus deutlich von der DSB-Loks unterscheidet. Optisch besonders ansprechend ist dabei die deutlich aufwendigere, mehrfarbige Lackierung gegenüber dem schwarzen Modell aus dem skandinavischen Nachbarland.

Nicht verändert wurde die bereits in em 6/22 vorgestellte Technik mit serienmäßig eingebautem Rauchgene-

rator, Führerstandbeleuchtung, Feuerflackern in der Feuerbüchse sowie separat schaltbarer Laterne an der Rauchkammertür. Die Fahrgenossenschaften sind in allen Geschwindigkeitsbereichen gut, wobei die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit im NEM-Bereich über den 90 km/h des Vorbilds liegt. Je nach genutzten Gleisradien lässt sich die Kupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender einstellen. Diverse Ansteckteile wie die Aufstiegstritte im Schwenkbereich des Vorlaufgestells, Schneepflüge, Bremsschläuche, Rohrleitungen und Schraubenkupplungsimitationen für den Pufferträger des Tenders liegen bei. Die Front ohne Modellkupplung ist bereits ab Werk zugerüstet. Vorbildgerecht ist auch die mehrsprachige und hochwertig gedruckte sowie mit vielen Explosionszeichnungen gestaltete Betriebsanleitung.

MM

Märklin/Trix H0: Die Museumslok F 1200 wirkt aufgrund ihrer zweifarbigten Lackierung besonders attraktiv





■ KM 1

Speisewagen WR4ü-28

Eine Ergänzung für Reisezüge – insbesondere jene aus den hauseigenen D 36- und D 28-Schnellzugwagen gebildeten – ist der vierachsige Speisewagen der Gattung WR4ü-28. KM 1 fertigt ihn als DRG- (Artikelnummer 202831) sowie frühes DB-Modell (-32)

mit Dachtritten, Holztrittstufen, runden DRG-Puffern sowie Gleitlagern. Der Farbton des roten Mitropa- bzw. DSG-Wagens wechselte dabei von RAL 3005 auf RAL 3003. Die späteren DB-Modelle rollen dagegen im RAL-Ton 3004 vor. Das leicht modernisier-

KM 1: Der DSG-Speisewagen WR4ü-28 ist laut Zuglaufschild zwischen Hamburg und München unterwegs Werk (2)



■ Piko HO

SBB-Reihe Ae 6/6

Kurz vor Redaktionsschluss erhielten wir aus Sonneberg das erste Serienmuster der Ae 6/6 11402 (Artikelnummer 97220/479 €), das exklusiv für den Schweizer Markt zuvor schon über Arwico erhältlich war. Das Vorbild wird heute von SBB Historic gepflegt, sodass auch das gelungene Modell entsprechend der Epoche VI beschriftet ist. Wie gut die Konstruktion gelungen ist, werden wir demnächst im Vergleich zu den Modellen von ESU und Märklin/Trix testen.

MM

Piko HO: formgeänderte SBB-Ellok Ae 6/6 11402 MM (5)



■ Robo HO

PKP-Kesselwagen 406R



Robo HO: Zaes-x mit grauem und Uahs mit silbernem Kessel Markus Inderst

Der polnische Kleinserienhersteller erweitert sein Sortiment um vierachsige Kesselwagen der PKP-Bauart 406R. Genau genommen werden die Epoche-IV-Ausführungen 406Ra und -b produziert, die im Original vom ZBK Babryka Wagonów in Swidnica gefertigt wurden. Die Bauart fällt vor allem durch die gedrungene Ausführung und durch die zweifachen Längsbänder um den Kessel auf, die mit dem Rahmen verbunden sind. Die derzeit lieferbaren, fein detaillierten Modelle

sind als Privatwagen ausgeführt und mit zahlreichen Anbauteilen, geätzten Laufgittern am Kesselscheitel, vollständig nachgebildeten Bremsanlagen, NEM-Kurzkupplungskulissen sowie der Gattungsbezeichnung Zaes-x für die späte bzw. Uahs oder Uahs (RRyh) für die frühe Epoche IV versehen. Die vier je 60 Euro kostenden Zaes-x (Artikelnummer 110430) bzw. Uahs (-40) sind mit grauer und die Uahs/RRyh (120430) bzw. Uahs/RRyh (-61) mit silbernem Kessel bestückt. MI

■ Train Line 45

RhB-Ellok Ge 4/6 353 für Gartenbahner

Schon seit Längerem warten die Gartenbahnfans auf die Auslieferung der formneuen RhB-Museumslok Ge 4/6. Gegenüber den längst vergriffenen Kleinserienmodellen durchfährt die Neukonstruktion auch den engsten LGB-Gleisradius mit 600 Millimetern. Alle vier Radsätze sind angetrieben, sodass dank der serienmäßigen Speicherkondensatoren auch gute Fahreigenschaften garantiert sind. Inzwischen bei Train Line üblich ist, dass alle Modelle für den Soundbetrieb vorbereitet sind. Wer Betriebsgeräusche

mag, kann diese gegen eine Gebühr auch nachträglich freischalten lassen. Weitere technische Parameter sind Radreifen aus Edelstahl, zu öffnende Türen, mittels Getriebemotor heb- und senkbare Stromabnehmer und viele Lichtfunktionen. Doch auch die Optik mit der vorbildgerechten Lackierung, filigranen Handläufen sowie den zahlreichen Anbauteilen kann überzeugen. Die analoge Ge 4/6 (Artikelnummer 2050000) ist für 1.139, die digitale Soundvariante (-12) für 1.469 Euro erhältlich. MM

Train Line 45 2m: RhB-Museumslok mit digital heb- und senkbaren Scherenstromabnehmern



■ RhB-Gartenbahnmodell in 2m von Innolutions

Berninatriebwagen ABe 4/4^{III}



Bei der Rhätischen Bahn ein Auslaufmodell, auf der Gartenbahn zunehmend präsent: Nach ESU/Pullman hat sich jetzt die Modellbauabteilung des schweizerischen Bahntechnikunternehmens Innolutions (www.modellbau.innolutions.ch) dem Berninatriebwagen der Fünzfziger-Reihe angenommen. Die Nachbildung des ABe 4/4^{III} baut auf einem gelaserten Metallgehäuse auf und ist mit zwei sogenannten B-Getrieben aus Großserienfertigung motorisiert. Achsblenden und Anbauteile sowie das Dach samt Aufbauten stellt Innolutions mittels hochwertigem 3D-Druck her, auch Kleinteile zur Dekoration der Stirnfronten. Bündig eingesetzte Scheiben aus klarem Acrylglas mit Randeinfassungen und gegenläufig dargestellten Scheibenwischern sowie Steckdosen zeugen von Akkuratheit. Die Schlauchverbindungen sind unter Einsatz von flexiblem Gummi gestaltet und stabil geformt, schließlich ist der Triebwagen auch für den Außeneinsatz konzipiert wor-

Innolutions 2m:
In Kleinserienqualität gefertigter
ABe 4/4^{III} „Poschiavo“ Hans-Joachim Gilbert (2)



Vorbildgerecht mehrfarbig gestalteter Führerstand

den. Modellkupplungen können bei Austausch des geschlossenen Schienenräumers montiert werden. So kann das 5,9 Kilogramm wiegende Modell seiner Aufgabe als Schlepptriebwagen vorbildgetreu entspre-

chen, zumal die Zugkraft bei ca. 15 Newton liegt. Ein Bernina-Express mit sechs Wagen kann der ABe 4/4^{III} daher solo ziehen. Der Praxisaspekt berücksichtigt, dass der leicht verkürzte und in ca. 1:24 nachgebildete

Triebwagen auch den Radius R 1 (600 mm) befahren kann. Die Inneneinrichtung bietet unterschiedliche Sitzbezüge, die Seitenscheiben mit oben nachgebildeten Griffen sitzen in einer Schale aus Kunststoff, die auch die Innenverkleidung der Wände in den Passagierabteilen darstellt. Zur Beleuchtung werden warmweiße LED verwendet. Im Toilettenabteil ist eine per Servo bediente Mechanik untergebracht, die den Wechsel der seitlichen analogen Zugzielanzeige Tirano/St. Moritz ermöglicht. Zur Serienausstattung gehören eingesetzte Passagiere sowie der Lokführer Curdin, der vom Figurendesigner Volker Bauer geschaffen wurde und an einem vorbildlich dekorierte Führerstandstisch sitzt. Die 2.750 CHF kostenden analogen bzw. die für 3.100 CHF angebotenen digitalen Modelle entstehen in Kleinserie als Schweizer Handarbeit. HJG



Minitrix N: 103 222 in Achat-/Verkehrsgrau im Betriebszustand um 2018

■ Minitrix N RailAdventure 103

Als technische Variante mit metallgefülltem Kunststoffgehäuse, digital heb- und senkbaren Pantografen, LED-Beleuchtung und vielen Betriebsgeräuschen wurde die nun 125 Gramm wiegende 103 222 (Artikelnummer 16346/449 €) mit farbenfroher RailAdventure-Lackierung ausgeliefert. MM



Sudexpress HO: Kesselwagen mit Tiermotiven

Wolfgang Bdinke

■ Sudexpress HO

Neue Kesselwagen mit Tiermotiven

Aus Portugal erreichten uns formneue Kesselwagenmodelle der Gattung Zacns. Die von Feldbinder gebauten Aluminiumfahrzeuge BTAN 95.4-1 RID werden vom österreichischen Logistik-Spezialisten Modern Alternativ Direkt (M.A.D.) genutzt. Mehrere Wagen wurden mit Motiven des Künstlers Erwin Kastner beklebt, um die Naturverbundenheit des Unternehmens zu unter-

streichen. Jeder trägt neben dem Firmenlogo eine Abbildung eines Tiers – vom Adler bis zum Zebra. Insgesamt fünf je 149,90 Euro kostende Dreiersets (Artikelnummern 783901 bis -5) mit unterschiedlichen Motiven werden angeboten, wobei letzteres nur die Logos des Verkehrsträgers zeigt. Die Modelle mit Drehgestellen der Bauart Y25 Lsi(f)-C verfügen über einen durchge-

henden Rahmen, auf dem sich der Kessel abstützt. Füll- bzw. Entleerungsarmaturen und die Bremsanlage sind gut wiedergegeben. Der glatte Kessel zeigt nur die Nahtstellen der einzelnen Schüsse und den Laufsteg mit kleinmaschig wiedergegebenen Gittern. Feine Rangierergriffe und die Bremserbühne samt detaillierter Bühne runden das gefällige Bild ab. WB



NMJ HO: schwedischer Schwerkleinwagen mit Schneeflug

■ NMJ HO

MTR mit Schneeflug

Mitte der 1950er-Jahre erhielten die SJ neue Schwerkleinwagen mit HIAB-Kran, Pritsche und Stahlführerhaus. Einige davon wurden 1954 mit einem großen Schneeflug ausgestattet. Genau solch ein formneues Modell erscheint in der Superline-Serie. Der MTR 56 3108 (Artikelnummer 3108/700 €) bietet zahlreiche Details und ausgewogene Fahreigenschaften. MM



■ Exact-Train HO

Gs in vielen Varianten

Die Gattung Gs gehört zu den bekanntesten geschlossenen Einheitsgüterwagen, die in den 1950er-Jahren unter dem Verband UIC gebaut wurden. Es handelt sich um 10,58 Meter lange Wagen, die eine Bodenfläche von 25,2 m² aufweisen. Charakter-

istisch sind die mit Blechen verschließbaren Lüftungsgitter. Die 122 Millimeter langen Modelle sind in mehreren Varianten erhältlich. Alle Wagen haben ein Metallchassis, gefederte Puffer, zu öffnende Türen und Metallgriffe. Wir erhielten für diese

Exact-Train HO: patinierte Gs der DB und DR (rechts) mit offenen bzw. geschlossenen Lüftungsgittern

Besprechung einen patinierten Gs²¹¹ mit geschlossenen (Artikelnummer EX21052) und einen Gs²¹³ der DB mit geöffneten, rostigen Lüftungsgittern (EX21013) sowie einen ebenfalls 55,95 Euro kostenden GS 1210 der DR (EX20993). GF

■ Fleischmann N

Strukton-Rungenwagen



Das Wagenset mit Anschriften des niederländischen Eisenbahnunternehmens Strukton Rail (Artikelnummer 88090/96,90 €) enthält einen gelben, vierachsigen

Rungenwagen Res, dessen Rungen heruntergeklappt werden können, und einen zweiachsigen, mit einem Container von Strukton beladen Rungenwagen Kbs. GF

Außerdem...

... hat Liliput in N ein Epoche-V-Set mit drei großräumigen Güterwagen Hbbks (Artikelnummer 260159/112 €) ausgeliefert, die für G+H ISOVER auf Schienen unterwegs sind



Liliput N: Güterwagen der Gattung Hbbks MM (3)

... kündigten Albert Modell/EYRO als Neukonstruktion den bulgarischen Rungenwagen der Gattung Res/Rs mit Wascosa-, Nacco- und VTG-Anschriften (39001 ff.) als HO-Modelle für 49 CHF an

... lieferte MU-Modellbau in TT die sächsischen Abteilwagen der Länderbahn-Bauarten Ctr Sa 16 und Ci Sa 17 als 75 Euro kostende Komplettbausätze für die Epochen I bis III aus



MU-Modellbau TT: sächsischer Abteilwagen Werk

... kündigten Märklin und Trix mit der V 200 002 (38200/25500) der DB ihr formneues, 429 Euro kostendes HO-Clubmodell 2024 an, das bis zum 17. August vorbestellt werden kann

... bietet Quack & Salber in TT zwei offene Epoche-I-Wagen mit Beschriftung der Sächsisch-Böhmischen Portland-Cement-Fabrik (1-0115550-44/89,90 €) an

... rollt von Arnold in N die 232 483 (25995/304,90 €) in typischer DR-Lackierung und mit Beschriftung der Epoche IV vor

... liefert Lenz in O derzeit zweiachsige Güterwagen der Gattungen Glr 22 „Dresden“ (42212-09/149 €) und G 10 mit DRG- (42210-14) DB- (-10) sowie DR-Beschriftung (-11) für je 129,50 Euro aus.

... kündigte Halling am 26. Mai an, einen Räumungsverkauf zu starten, da der Betrieb eingestellt wird



■ Gebäude ohne Funktion in H0 und TT von Busch

Marodes Stellwerk

Ab der späten Epoche IV wurden immer mehr Bahnstrecken und damit auch viele Stellwerke stillgelegt. Da sie oft an schlecht zugänglichen Stellen standen, verzichtete man auf deren Abriss und überließ deren weiteres Schicksal der Natur. Während die massiven Wände die Jahrzehnte meist unbeschadet überstanden, wurden die Scheiben schnell zerstört. Nach einigen Jahren und mehreren Herbststürmen wurde oft auch das Dach undicht und waren immer mehr Ziegel ins Gebäude bzw. davor gefallen. Solch ein Szenario hat Busch nun als Modell umgesetzt.

Man muss keinen neuwertigen Bausatz mehr mühevoll auf alt trimmen, denn diese Aufgabe haben die Konstrukteure des in H0 (Artikelnummer 1949/73,49 €) und TT (8783/59,99 €) erhältlichen Laser-cut-Bausatzes bereits erledigt. Unser Stellwerk in 1:87 besteht aus zwei MDF-, drei Echtholz- und drei Karton-Platten sowie einem transparenten Fensterbogen, auf denen die einzelnen Bauteile jeweils übersichtlich angeordnet sind. Ebenfalls nur mittels eines kleinen Steges noch am bedruckten Papier befestigt sind die stark verwitterten Wandteile mit den Fensteröffnungen. Einziges Kunststoffteil ist die

Busch H0: Dieser Bausatz eines stillgelegten Stellwerkes enthält zer Schlagene Scheiben, verwittertes Holz und Bauschutt



„Metalltür“. Zur Ausschmückung gibt es ferner noch einen Beutel mit Holzresten, Ziegelsteinen und Bauschutt sowie einen farbigen Ausdruck mit zahlreichen H0/TT-Schildern und Verkehrszeichen. Da die vier Teile des Holzfachwerks auf die MDF-Unterkonstruktion geklebt wird, kann man diese ggf. auch leicht

umfärben. Das Mauerwerk besteht dagegen aus einzelnen Kartonstücken und den farbig bedruckten Putzflächen, die jeweils einzeln eingeklebt werden. Bevor man die Holzplatte mit den gravierten Bohlen aufklebt, kann man noch den Stellwerksraum einrichten bzw. mit Bauschutt und Pflanzen gestalten. **MM**

Merten H0: sitzende Damen und Passanten im Regen



■ Merten H0
Warten im Regen

In der Regel regnet es auf der Modellbahnanlage recht selten, trotzdem sind die je zwei Erwachsenen und Kinder mit Regenschirmen äußerst attraktiv. Zusätzlich enthält das Set (Artikelnummer 212186) noch ein Kind mit Schultasche auf dem Kopf und einen Mann in Regenjacke. Offensichtlich im Trockenen sitzen sechs wartende Damen (210853) für ebenfalls 10,90 Euro. **MM**

■ *Noch HO***Historischer Milchpilz**

Für viele Bahnhofsvor- oder Marktplätze ist der neue Milchpilz (Artikelnummer 66450/14,99 €) eine optische Bereicherung. Die weißgepunkteten und von Anton Waldner entwickelten Originale wurden ab den 1950er-Jahren europaweit verkauft. Da einige sich bis heute hielten, sind die Modelle mit einem Fundamentdurchmesser von 36 Millimetern bis hin zur Epoche VI nutzbar. Das attraktive Fertigmodell sollte noch mit einer Inneneinrichtung, Figuren, Plakaten usw. bestückt werden. MM/BK

Noch HO: Auf der Landesgartenschau in Wangen ist ein solcher Milchpilz im Original zu bestaunen

Bruno Kaiser

**Wiking-Nutzfahrzeuge**

Für den Einsatz an HO-Ladestraßen sind der Magirus-Prütschenkipper (042495), dreiachsige Magirus-Eckhauber mit Plane (Artikelnummer 042701), Langholztransporter mit Mercedes LPS 1317 (039012) und Henschel Kurier als Kastenwagen (034401) sowie der DKW F 89 (012203) von Wiking gut geeignet. Die Modelle kosten zwischen 17 und 23 Euro

■ *kibri HO***Unterstand für Bauernhöfe**

Als Unterstellmöglichkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge oder als überdachter Lagerplatz kann der in klassischer Kunststoffspritztechnik gefertigte und 193 mal 65 Millimeter Grundfläche benötigende Unterstand (Artikelnummer 38349/16,95 €) genutzt werden. Die glänzenden „Holzteile“ sollte man aber ebenso wie das mit „Blechplatten“ eingedeckte Dach patinieren. Da es vorbildgerecht keine Grundplatte gibt, stehen die senkrechten Balken auf kleinen „Betonfundamenten“. MM



kibri HO: Der landwirtschaftliche Unterstand passt zu Bauernhöfen ab der Epoche III MM (7)

Außerdem...

... hat Joswood Bastelplatten mit rissigen Beton- (Artikelnummer 40259/13 €) und mit maroden Gehwegplatten (-469/6 €) ausgeliefert



Joswood HO: Gehweg- und Betonplatten aus Karton

... ist der ab 1962 von der NVA beschaffte Spähpanzerwagen SPW-40P2 ohne und mit Geschütz als Formneuheit in HO (210104000/-1), TT (211104680/-1) und N (211104670/-1) von Mehlhose über Busch erhältlich



Mehlhose HO: SPW-40P2

... bietet Laffont Modellbau für Z (Z9301), N (N-) und TT (TT-) einen einständigen Fachwerk-Lokschuppen als Bausatz ab 29,50 Euro an



Laffont Modellbau TT-Z: Laser-cut-Lokschuppen Werk

N 1:160

HR2889/HR2889ACS/HR2889S

DB, Dampflokomotive Baureihe 56.20, dreidomiger Kessel, in schwarz/roter Lackierung, Ep. III

**HR2890/HR2890S**

DR, Dampflokomotive Baureihe 56.20, dreidomiger Kessel, in schwarz/roter Lackierung, Ep. III

**HR2891/HR2891ACS/HR2891S**

DRG, Dampflokomotive Baureihe 56.20, dreidomiger Kessel, in schwarz/roter Lackierung, Ep. II





■ Einbau von Stützelkos und Energiespeichern in Digitalfahrzeuge

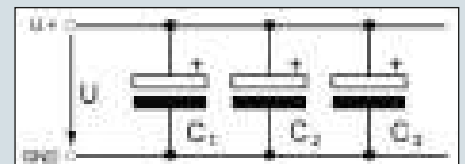
Kampf gegen ungeliebte *Wackelkontakte*

Moderne Digitaldecoder garantieren in den damit ausgerüsteten Triebfahrzeugmodellen meist erstklassige Fahreigenschaften und eine Vielzahl interessanter Sonderfunktionen. Die Freude wird jedoch schnell getrübt, wenn Kontaktprobleme zwischen Schienen und Rädern für stotternde Motoren, Tonaussetzer oder Flackerlicht sorgen. Abhilfe schaffen Stützelkos oder Energiespeicher

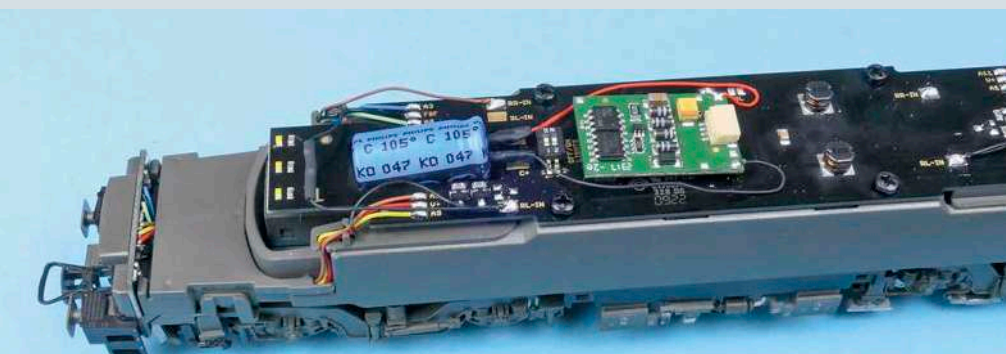
Verschmutzte Schienenköpfe oder Fahrstromkontakte in den Triebfahrzeugmodellen sorgen im Digitalbetrieb nicht selten für flackernde Lichter, Tonaussetzer und ruckelndes Fahren. Die meisten Probleme lassen sich durch den nachträglichen Einbau von Energiespeichern lösen



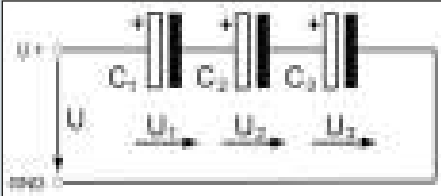
Elektrolytkondensatoren (Elkos bzw. wie hier Stützelkos) werden in verschiedenen Ausführungen und Größen angeboten. Für Loks und Züge kleiner Nenngrößen eignen sich die SMD-Bauteile, wie sie beispielsweise bei Zimo geführt werden



Zur Erhöhung des Speichervermögens bzw. der elektrischen Kapazität können mehrere Elkos auch parallelgeschaltet werden. An allen Bauteilen liegt dann die gleiche Spannung (U) an. Die Gesamtkapazität ergibt sich als Summe der Einzelkapazitäten ($C_{\text{gesamt}} = C_1 + C_2 + C_3 \dots$)



Viele Digitalhersteller rüsten ihre Produkte, hier der Tams-Lokdecoder LD-G-43, mit entsprechenden Löt pads zum Anschluss von Stützelkos aus. Beim Einbau ins Fahrzeug müssen Polung, Spannungsfestigkeit und Gesamtkapazität beachtet werden



Da Doppelschichtkondensatoren eine nur geringe Spannungsfestigkeit aufweisen, werden sie oft in Reihe geschaltet. Die Spannung teilt sich auf die Bauteile auf. Die Gesamtkapazität wird in Farad (F) gemessen und verringert sich bei Reihenschaltung entsprechend $\frac{1}{C_{\text{gesamt}}} = \frac{1}{C_1} + \frac{1}{C_2} + \frac{1}{C_3}$

Doppelschichtkondensatoren sind bei hoher Speicherkapazität deutlich kompakter als klassische Elkos. Aufgrund der schnellen Lade- und Entladezeiten eignen sie sich gut zur Überbrückung von Spannungsausfällen und werden daher oft als Energiespeicher genutzt

Lokomotiven und Züge auf der Modellbahn-Anlage sind im Regelfall auf einen guten und dauerhaften Kontakt zu den Schienen angewiesen. Verschmutzte Radkontakte und Schleifer, aber auch abgenutzte oder verdreckte Schienenköpfe behindern nicht selten die zufriedenstellende Stromaufnahme für den unbeschwereten Fahrbetrieb. Das gilt vor allem für Lokomotiven mit wenigen stromabnehmenden Radsätzen, sodass langsame Rangierfahrten oder Befahrungen von

Weichen mit stromlosen Herzstücken selbst bei intakten und regelmäßig gereinigten Gleisen oft zum Glücksspiel werden. Abhängig von der Dauer und dem Umfang der Kontaktschwierigkeiten sind flackernde Lichter oder ruckelnde Motoren bis hin zum Stillstand der Lokomotiven bzw. Züge vorprogrammiert. Bei digitalen Sounddecodern wirken sich oft sogar schon kleinere Kontaktprobleme nahezu sofort in Form von Tonaussetzern auf die Soundwiedergabe aus. Um die im regel-

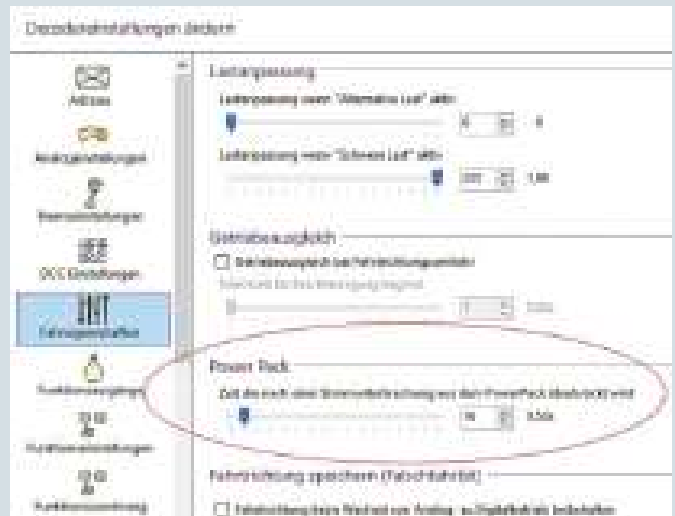
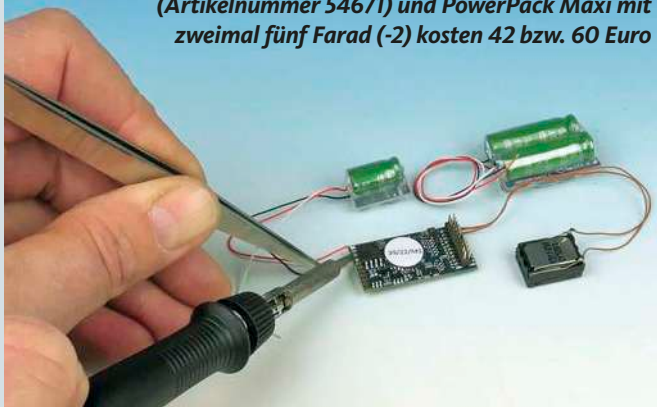
mäßigen Fahrbetrieb nur schwer vermeidbaren Kontaktschwierigkeiten zwischen Fahrzeug und Schienen auszugleichen, bieten sich für den digitalen Modellbahner verschiedene Lösungen an.

Stützelkos gegen Stromausfälle

Kurzzeitige Spannungsunterbrechungen lassen sich bei vielen Digitaldecodern recht einfach durch den Einsatz eines Elektrolytkondensators (Abkürzung Elko) überbrücken. Viele Digitalher-

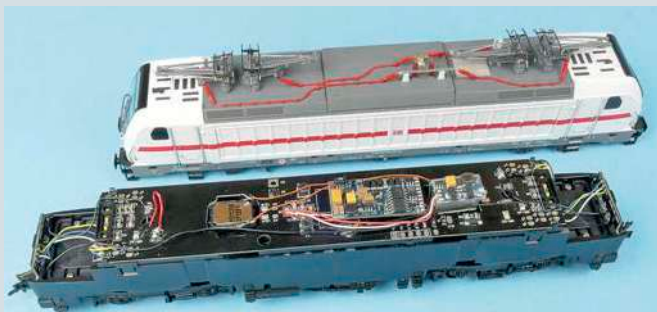
ESU-Komponenten

Die Energiespeicher von ESU müssen mit drei Kabeln an die hauseigenen LokSound- oder LokPilot-Decoder angelötet werden. Die Bausteine PowerPack Mini mit einem Farad (Artikelnummer 54671) und PowerPack Maxi mit zweimal fünf Farad (-2) kosten 42 bzw. 60 Euro



Wer den ESU-LokProgrammer (53451) zur Programmierung benutzt, kann bei den Einstellungen der Fahrzeigeneigenschaften am PC die Zeit festlegen, die nach einer Stromunterbrechung durch den PowerPack maximal überbrückt werden soll

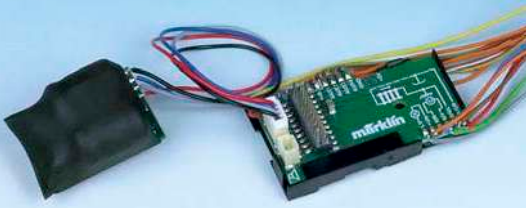
Maik Möritz (10)



Der PowerPack Mini von ESU passt mit seinen geringen Abmessungen auch in moderne HO-Digitalfahrzeuge hinein wie hier am Beispiel der Piko-Ellok-Baureihe 147.5 mit einem ESU-LokSound-5-Decoder in der PluX22-Schnittstelle demonstriert



Auch für die ESU-Wageninnenbeleuchtungen werden unter der Artikelnummer 50710 spezielle PowerPacks mit 0,22 Farad angeboten. Diese können direkt an die vorgesehenen Löt pads gelötet werden. Ein Set mit zwei Stück kostet rund sieben Euro



Märklin bietet mit der Pufferelektronik 60974 einen Energiespeicher an, der direkt in die Susi-Schnittstelle der mLD3- und mSD3-Decoder eingesteckt werden kann. Dieser Baustein besitzt zwei Kondensatoren von jeweils einem Farad. Per CV-Programmierung

können alle wichtigen Parameter wie die zu puffernden Funktionen oder die Überbrückungszeit eingestellt werden. Die im schwarzen Schrumpfschlauch verpackte Pufferelektronik passt hier perfekt in die mittige Aussparung des Ellok-Fahrgestells

steller rüsten ihre Digitaldecoder bereits mit entsprechenden Anschlussmöglichkeiten aus oder liefern im besten Fall gleich einen passenden Stützkel mit. Beim elektrischen Anschluss sind unbedingt die Hinweise der Betriebsanleitung des jeweiligen Decoderherstellers zu beachten, da für die einzusetzenden Bauteile bestimmte elektrische Grenzwerte einzuhalten sind. Das Verhältnis zwischen dem Platzbedarf und der Kapazität eines Stützkelos fällt leider nicht günstig aus, sodass sich Elkos mit hoher Kapazität kaum in den üblichen Modellbahnfahrzeugen unterbringen lassen. Bei Lokomotiven mit einer normalen Stromaufnahme bzw. im Zusammenhang mit deutlichen Kontaktproblemen bei der Fahrstromabnahme werden mit Stützkelos in der Praxis leider nur geringe Wirkungen erzielt. Selbst mit gro-

ßen Kapazitäten lassen sich Loks oder Züge kaum dazu bewegen, kurze stromlose Gleisabschnitte ohne Ruckeln oder Stehenbleiben zu befahren.

Elkos in Parallelschaltung

Dennoch können Stützkelos bei der Stromversorgung sinnvoll sein, wenn es beispielsweise nur darum geht, die flackernde Beleuchtung an Lok oder Wagen zu unterbinden oder Soundaussetzer bei sehr kurzen Fahrstromunterbrechungen zu vermeiden. Dabei ist es durchaus möglich, zur Erhöhung des Speichervermögens mehrere Elkos parallel zu schalten und diese je nach dem zur Verfügung stehenden Platz in der Lokomotive oder dem gesamten Zug zu verteilen. An allen Kondensatoren liegt dann dieselbe Spannung an, währenddessen sich der Strom dazwischen aufteilt.

Da ausschließlich der Strom für das Laden und Entladen der Elkos sorgt, ist die Gesamtkapazität aller Kondensatoren bei der Parallelschaltung größer als bei einem Einzelkondensator. Die Gesamtkapazität entspricht dabei genau der Summe aller einzelnen Kapazitäten. Wer die ab Werk vorgesehenen Anschluss pads der Lokdecoder benutzen möchte, muss zwingend die Angaben in der Bedienungsanleitung des jeweiligen Digitalherstellers beachten und sowohl die Polung der Elkos als auch die empfohlenen maximalen Kapazitäten und minimalen Spannungsfestigkeiten einhalten.

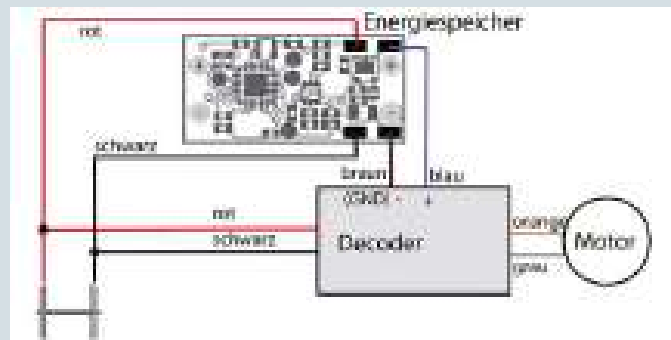
Gold-Caps als Spannungsbrücke

Um größere Unterbrechungen in der Stromversorgung zu überwinden, bieten sich anstelle von Stützkelos besonders Doppelschichtkondensa-

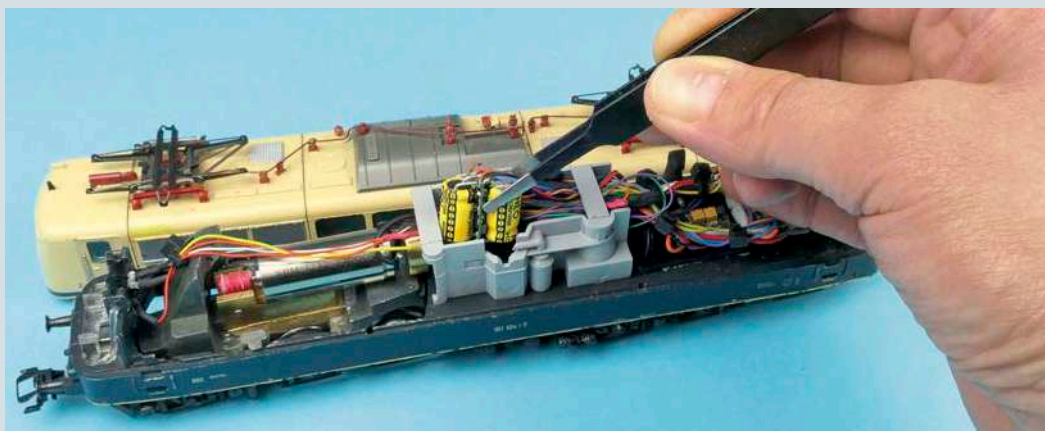
Uhlenbrock-Technik



Die IntelliDrive-Energiespeicher von Uhlenbrock werden in den Ausführungen ein, zwei und 6,6 Farad angeboten und eignen sich für jene Digitaldecoder, die über Anschlüsse für Decodermasse (GND) und Decoder-Plus (U+) nach der Gleichrichtung verfügen



Vier Anschlusskabel verbinden den Uhlenbrock-Energiespeicher mit Decoder und Fahrstrom. Dank der eingebauten Microprozessorstuerung werden Überlastungen des Fahrstroms sogar beim gleichzeitigen Aufladen der Energiespeicher in mehreren Loks verhindert



Die Energiespeicher werden je nach Lokmodell und zur Verfügung stehendem Platz ausgewählt. Für die Märklin-HO-151 empfiehlt sich z. B. die Zwei-Farad-Ausführung. Alle wichtigen Parameter sind bei den IntelliDrive-Energiespeichern über die CV-Programmierung einstellbar



Kontaktprobleme zwischen Fahrzeug und Schienen sorgen im Betrieb meistens für flackernde Lichter an den Lokomotiven und in den beleuchteten Wagen. Das macht die Illusion einer liebevoll und authentisch gestalteten Modellbahnwelt schnell zunichte. Wer seine Züge mit geeigneten Energiespeichern ausrüstet, wird im modernen Digitalbetrieb nicht nur mit einer dauerhaften Beleuchtung ohne lästige Unterbrechungen belohnt, sondern erreicht damit in der Praxis auch eine deutlich höhere Betriebssicherheit

Maik Möritz (6)

toren an. Diese werden oft als Gold-Caps, Ultra-Caps oder Super-Caps bezeichnet und benötigen trotz eines hohen Speichervermögens relativ wenig Platz. Doppelschichtkondensatoren kombinieren die Schnelligkeit beim Laden und Entladen mit einer verhältnismäßig hohen Kapazität. Sie sind von den elektrischen Eigenschaften her zwischen Elektrolytkondensatoren und wiederaufladbaren Akkus einzuordnen und eignen sich mit ihren elektrischen Eigenschaften hervorragend zur Überbrückung von Kontaktschwierigkeiten bei der Spannungsversorgung empfindlicher Elektronik- oder Digitalbausteine. Da die Spannungsfestigkeit einzelner Doppelschichtkondensatoren bei nur wenigen Volt liegt, werden in den Pufferspeichern für Modellbahnzwecke oft mehrere Doppelschichtkondensatoren in Reihe geschaltet und zusätzlich spezielle elektronisch geregelte Lade- bzw. Entladeschaltungen eingesetzt. Bei der Reihenschaltung von Kondensatoren macht man sich den Vorteil der geringeren Teilspannungen zunutze. Rein rechnerisch teilt sich die Gesamtspannung an allen in Reihe geschalteten Bauteilen auf, während sich die Gesamtkapazität reduziert. Der Kehrwert der Gesamtkapazität aller in Reihe geschalteten Kondensatoren ergibt sich dabei aus der Summe ihrer einzelnen Kehrwerte.

Plug & Play: Energiespeicher

Fertige Pufferschaltungen oder Energiespeicher mit Gold-Caps oder in vergleichbarer Bauweise werden heutzutage von verschiedenen Digitalherstellern angeboten und sind in vielen Fällen auf die hauseigenen Digitaldecoder, Wageninnenbeleuchtungen usw. abgestimmt. Dabei lassen sich die individuellen Eigenschaften wie die maximale Dauer der Spannungsüberbrückung oft sogar im Rahmen der Decoderprogrammierung den eigenen Wünschen und Notwendigkeiten anpassen. Einige Digital- und Elektronik-Hersteller bieten praktischerweise aber auch

universell einsetzbare Baugruppen an, die in der Regel über vier Leitungen angeschlossen werden und mit den meisten marktüblichen Fremddecodern kompatibel sind. Der gepufferte Spannungsausgang muss dabei zwischen der Decoder-Masse (GND) und dem Decoder-Plus (U+) nach der Gleichrichterschaltung angelötet werden. Die anderen beiden Leitungen werden mit der Stromaufnahme des betreffenden Fahrzeuges verbunden. Die Energiespeicher besitzen eine

eigene Ladeschaltung, die meist von einem Microprozessor kontrolliert wird und dafür sorgt, dass es beim Aufladen zu keinen Stromspitzen und damit zu einem Auslösen der Kurzschlussüberwachung von Boostern und Digitalzentralen kommen kann. Selbst das Programmieren des Lokdecoders ist mit eingebautem Energiespeicher problemlos möglich, da beim Programmiervorgang die Ladeschaltung in der Regel automatisch abgeschaltet wird.

Maik Möritz

Buch-Empfehlung

Ein ganzer Schwung Tipps für Digitalnahrüstungen

Nach dem Buch „Loks und Wagen fit für den Digitalbetrieb“ von 2021 erscheint vom Autor dieses *em*-Beitrages aktuell ein Praxisratgeber zu konkreten Umbauten in puncto Triebfahrzeuge, Gebäude und Gleise. Das Buch **21 Digitalumbauten für die Modellbahn**, *Spannende Projekte für Fahrzeuge, Gebäude, Gleisanlagen* umfasst 132 Seiten mit 247 Farb- und 14 Schwarzweiß-Abbildungen, kostet 28,99 Euro und erschien kürzlich unter der ISBN 978-3-96453-604-4 bei der Münchner Verlagsgruppe Bahn von GeraMond Media. Der quadratische Paperbackband möchte helfen, eine Anlage für den digitalen Betriebsablauf umzurüsten. Gegliedert ist er dafür in sechs Kapitel mit jeweils vier Beiträgen zu Dampf- und Diesellokomotiven, Triebfahrzeugen der E-Traktion, Triebwagen und Wendezügen, Gleisanlagen sowie Funktionsmodellen aus dem Zubehörbereich. Viele der Beispiele sind natürlich nur exemplarisch aufgeführt und können technisch durchaus auch auf andere Modelle übertragen werden. Um alles zu verstehen, benötigt



der Leser allerdings Grundlagenkenntnisse, denn das Wissen über die unterschiedlichen Digitalformate und -steuerungen wird hier vorausgesetzt. Gut gelungen sind die Materialübersichten am Ende der Beiträge. Und überaus lobenswert ist, dass Produkte verschiedener namhafter Hersteller herangezogen wurden. PW

■ Wismarer Triebwagen der Bauart Hannover als TT-Modelle

Schienenbusse mit Zittauer Lkw-Motoren

Die liebevoll Schweineschnäuzchen oder Ameisenbär genannten Triebwagen vom Typ Wismar mit ihren typischen Motorvorbauten sind noch bei so mancher Museumsbahn im Einsatz und auch bei Modellbahnern beliebt. Unsere TT-Eigenbautipps sind natürlich auch auf andere Nenngrößen übertragbar

Zwischen 1932 und 1941 entstanden in der Waggonfabrik Wismar insgesamt 57 Schienenbusse der Bauart Hannover in ganz unterschiedlichen Ausführungen und Spurweiten. Erstaunlich viele dieser Trieb-

wagen sind museal erhalten geblieben, einige davon sogar betriebsfähig. Kaum ein Eisenbahnfreund kann sich der Faszination dieser eigenwilligen Fahrzeuge entziehen. Doch leider gibt es bisher in TT kein Großserienmodell des Wismarer Schienenbusses. Bekannt sind lediglich 1:120-Kleinserienmodelle von Beckmann, Peresvet sowie ein Kartonbastelbogen von MB Modellbau. Deshalb habe ich mich für den Eigenbau dieses Zweiachsers ent-

schieden. Für den Einsatz auf meiner Modulanlage, die thematisch im „platten Land“ des deutschen Nordens angesiedelt ist, sind diese Fahrzeuge bestens geeignet.

Festlegung auf ein Vorbild

Einige dieser Schienenbusse gelangten 1949 mit Übernahme der Privatbahnen zur Deutschen Reichsbahn. Am bekanntesten sind sicherlich die beiden Triebwagen des Prignitzer Schmalspurnetzes, die bis Ende der 1960er-Jahre im Dienst standen. Nicht ganz so lange haben die normalspurigen Schienenbusse der DR durchgehalten. Die meisten wurden Ende der 1950er-, Anfang der 1960er-Jahre abgestellt. Charakteristisch für die Reichsbahn-Fahrzeuge waren die mit Luftschlitzen versehenen Motorvorbauten nach Einbau eines luftgekühlten Motors der Phänomen- bzw. später Robur-Werke Zittau. Das machte den Wasserkühler



überflüssig. Entsprechend änderte sich das Aussehen der beiden Vorbauten.

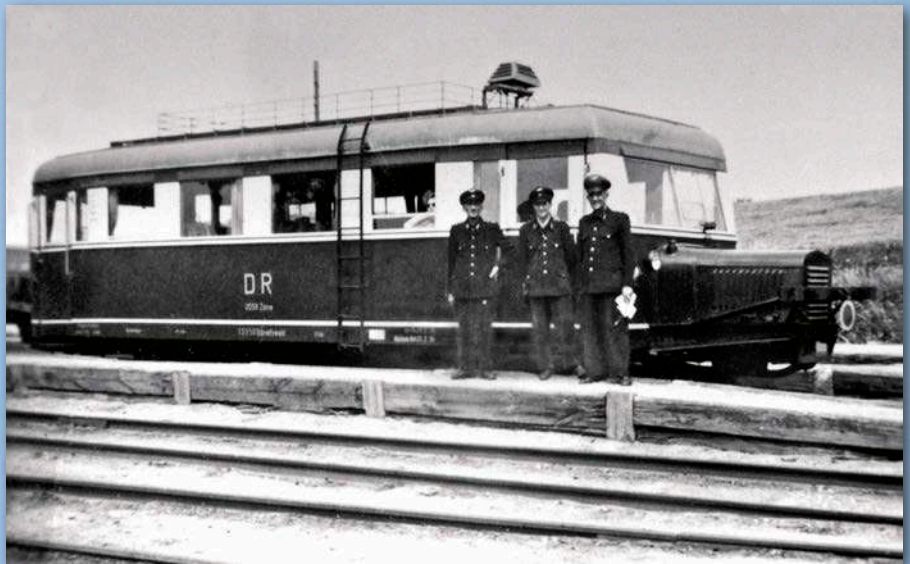
Die Langversion VT 133 509/510

Nachdem ich schon Erfahrungen mit dem Bau des VT 133 513 gesammelt hatte (einer von nur drei Exemplaren mit Schlag- anstelle der üblichen Schiebetüren und ursprünglich für die Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn gebaut), lotete ich meine Möglichkeiten aus, was am „Schweineschnäuzchen“ weiter zu verbessern wäre. So bot es sich bei einer Neuauflage an, eine andere Variante zu wählen: Ein Schienenbus mit längerem Wagenkasten und größerem Achsstand sollte es werden. Als Vorbilder wählte ich die beiden VT 133 509 und 510, die 1936 bzw. 1938 an die Königswusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner Eisenbahn geliefert wurden. Der VT 133 509 entstand in einer Variante der frühen 1950er-Jahre mit der Bezeichnung UdSSR-Zone sowie als Triebwagen der 1960er-Jahre am Ende seiner Dienstzeit. Dazu gab es einige Vorbildfotos, nach denen sich die Unterschiede nachvollziehen ließen. Der Triebwagen VT 133 510 wurde im Zustand Ende der 1950er-Jahre gestaltet.

Frästeile und Industriefahrwerk

Meine Art der Grundkonstruktion mit den gefrästen Teilen aus Polystyrol, nach meinen Vorgaben bestellt bei www.meinmodellhaus.de, und einem Fahrwerk von profi modell thyrow (Artikelnummer 72405) wurde beibehalten. Der Achsstand passt nahezu perfekt, allerdings waren die Radscheiben zu groß. Deshalb entschied ich, einen Teil der Radscheiben vom Wagenkasten verdecken zu lassen.

Freilich hätte ich vom Durchmesser her kleinere Räder montieren können, allerdings wäre dann kaum noch der Durchblick unterhalb des Fahrzeuges möglich gewesen. Da meine Fahrzeuge überwiegend auf Modulanlagen mit einer Schienenoberkante von 130 Zentimetern über dem Boden eingesetzt werden, war mir dieser Durchblick aber wichtig. Die ersten Bilder zeigen die Entstehung des Wagenkastens, des

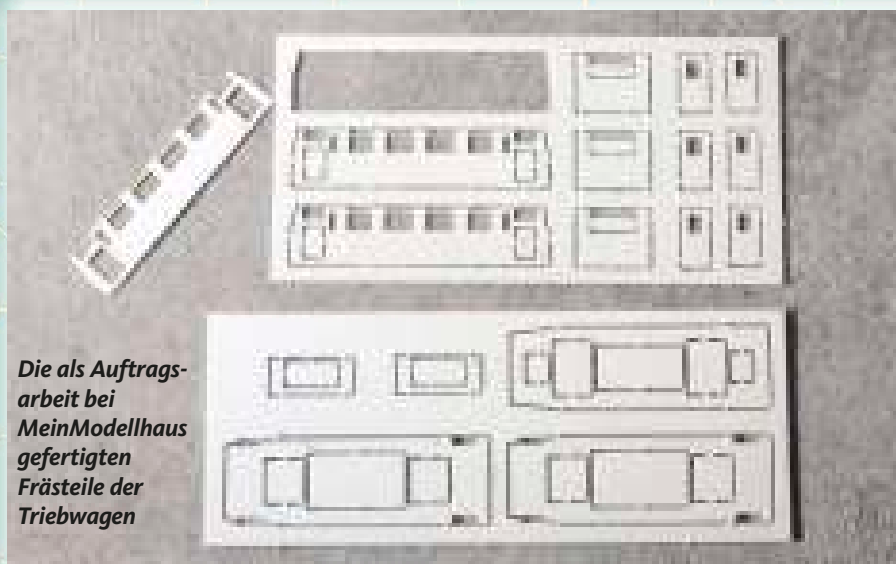


Der im Eigenbau entstandene TT-Zweiachser VT 133 509 rollt am Haltepunkt Petershagen ein (unten). Das als Bauvorlage dienende Vorbildfoto (oben) entstand in den 1950er-Jahren im Bahnhof Damme in der Uckermark

Slg. Wolf-Dietrich Machel

Christoph Möller-Titel





Die als Auftragsarbeit bei MeinModellhaus gefertigten Frästeile der Triebwagen

Zwischenrahmens mit den Achshalterblenden und des Daches. Die Leitern und die Reling fand ich bei Saemann-Ätztechnik.

Unzufrieden war ich mit meinen bislang gefertigten Motorvorbauten aus Holz. Mittlerweile bot sich bei einem Hobbyfreund die Möglichkeit, einen 3D-Drucker für diese Teile zu nutzen. Da dies ein recht einfaches Gerät ist, wurden die gedruckten Korpusteile mit Ätzblechen für die Lüftungsöffnungen sowie mit Draht und kleinen Blechen aufgewertet. Die Vorbauten wurden mit dem Tragahmenteil und dem Stoßbügel als Baugruppe verklebt.

Türen als separate Bauteile

Durch den Bau von diversen Beiwagen mit Schiebetüren nach Wismarer Vorbild habe ich meine Technologie nach und nach verbessert. Die Seitenwände weisen bei den Aussparun-



Herausgetrennte und verputzte Einzelteile für die Gehäusemontage



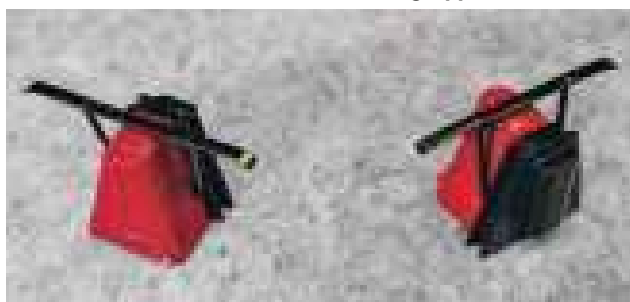
Antriebsblock von profi modell thyrow und selbst gefertigter Rahmen



Fahrzeugaufbau noch ohne die Vorbauten, aber schon mit Holzdach



Die 3D-Druckteile für die Motorvorbauten samt angesetzter Ätzbleche (links) sowie als lackierte Baugruppen (unten)

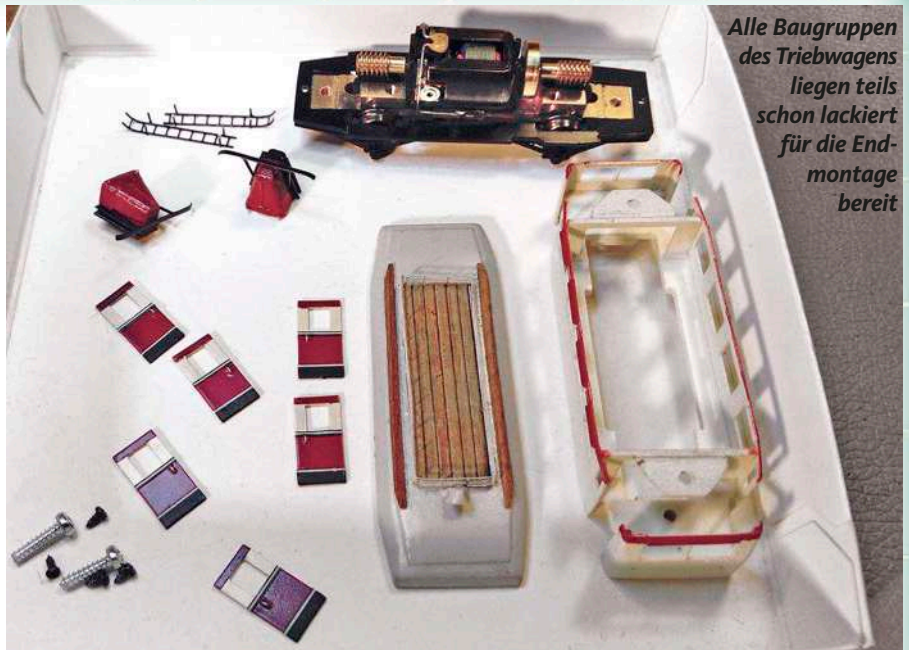


gen für die Türen zwei Hilfsstreben auf, die erst nach dem Zusammenkleben des Gehäuses entfernt werden. Damit ist eine exakte Ausrichtung der Teile leicht möglich. Die Schiebetüren fertige ich grundsätzlich separat an.

» Auch wenn hier ein TT-Eigenbau-VT gezeigt wird, dienen die Tipps für alle Nenngrößen

Damit umgehe ich die Schwierigkeiten beim Abkleben und Lackieren der Vertiefungen. Zudem lassen sich so die Zierliniendecals leichter aufbringen. Meist fertige ich je eine Tür mehr und verwende dann die gut gelungenen.

Nach der Farbgebung des Gehäuses werden auch hier die Zierlinien aufgezo-gen. Durch die noch fehlenden Türen lassen sie sich schön um die Ecken legen. Anschriften, Griffstangen, Scheibenwischer, Leitern usw. vervollständigen die Modelle. Natürlich wirken die Triebwagen erst in der passenden Modelllandschaft richtig gut. Diese Kleinbahnatmosphäre habe ich versucht, auf meinen Modulen einzufangen. Die Gleise liegen in Kiesbettung, als Stationsgebäude gibt es nur eine Wellblechbude. Die Strecke verläuft durch Wiesen und Felder und wird von Telegrafmasten gesäumt. Steigen Sie ein in den Wismarer VT und kommen Sie mit auf die Reise! *Christoph Möller-Titel*



Alle Baugruppen des Triebwagens liegen teils schon lackiert für die Endmontage bereit

Vergleich der beiden unterschiedlichen VT 133 509 als Versionen der späten Epoche II (links) bzw. der DR-Epoche III der 1960er-Jahre (rechts)

Christoph Möller-Titel (9)



VT 133 510 unterwegs im Kleinbahn-Dienst auf einer DR-Epoche-III-Anlage

Preiser-Produkte der 1950er-Jahre: handgeschnittene Figuren aus Lindenholz (rechts) und kleine Dioramen wie der Heustadel 1047 (unten)

Manfred Scheihing (2)



■ Preiser in Feierlaune: Vor 75 Jahren startete dieser Modellbahnhersteller durch

Zubehörspezialist mit dem Schwerpunkt Figuren

Fällt der Name Preiser, denken die meisten Modellbahner in erster Linie an Miniaturfiguren für die Modellbahnanlage.

Doch das Sortiment umfasst weit mehr, was in der neu gestalteten Ausstellung des Unternehmens sichtbar wird



Was auf eine schön gestaltete Modellbahnanlage gehört, dürfte klar sein: Neben Landschaft, Gebäuden und selbstverständlich Schienenwegen vor allem Lokomotiven und Waggonen. Auch Autos sollten sich auf den Straßen wiederfinden – zumindest bei Anlagen der jüngeren Epochen – und natürlich das eine oder andere hübsche Ausschmückungselement. Aber würde dann trotzdem nicht noch etwas fehlen, sozusagen der letzten Endes erst alles Belebende und die Anlage damit wirklich glaubhaft machende „menschliche Faktor“? Genau – es braucht Figuren, sozusagen uns selbst im Kleinform! Ein bekanntes Unternehmen aus Franken ist seit Jahrzehnten der unbestrittene Marktführer in diesem Bereich. Seine Miniaturmenschen sind derart populär, dass eine aus dem Firmennamen abgeleitete Bezeichnung längst zum Synonym für sämtliche Miniaturfiguren im Markt geworden ist: Preiserlein.

Neue Ausstellung in Steinsfeld

Die Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, wie das 1949 gegründete

Die beiden Geschäftsführer der Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser, Jürgen (links) und Volker Preiser (rechts), führten die Gäste durch die Jubiläumsausstellung und wussten so manche Episode aus der 75-jährigen Firmengeschichte zu erzählen



Unternehmen korrekt heißt, begehen in diesem Jahr ein stolzes Jubiläum: Die Spezialisten für die Miniaturisierung alles Menschlichen und Tierischen feiern ihren 75. Firmengeburtstag. Aus diesem Anlass wurde am 15. Mai eine Sonderausstellung in den Firmenräumen eröffnet. Die beiden heutigen Geschäftsführer, Jürgen und Volker Preiser, luden dazu einen ausgewählten

» Während die ersten Figuren aus Holz gefertigt wurden, kam bald schon Kunststoff ins Spiel

Kreis an Kunden, Partnern und Medienvertretern zu einer „Figuren-Vernissage“ an den Stammsitz des Unternehmens in Steinsfeld bei Rothenburg ob der Tauber ein.

Volker Preiser betonte bei seiner Begrüßungsrede, wie sehr das Unternehmen mit der Region verbunden sei. Die Familie des aus dem Badischen Stammenden Paul M. Preiser ließ sich nach dem Zweiten Weltkrieg in Steinsfeld



Im Untergeschoss des Preiser-Verwaltungsgebäudes am Stammsitz in Steinsfeld wurden die in den zurückliegenden Jahrzehnten entstandenen Messedioramen aufgestellt, auf denen „Preiserlein“ unterschiedlicher Maßstäbe präsentiert werden



Im Obergeschoss des Firmensitzes wurde ein Ausstellungsronde errichtet, das verschiedene figürliche Darstellungen von Menschen aus allen Kulturkreisen und Epochen zeigt – von Spielzeugen bis hin zu wahren Kunstwerken

Alexander Bergner (3)

nieder. Ab 1947 entwarf Preiser seine ersten Figuren, damals noch aus Lindenholz, die trotz aller nachkriegsbedingter Nöte durchaus Käufer fanden. Damit legte er den Grundstein für die ab 1952 in einem eigenen Firmengebäude aufgenommene Miniaturfiguren-Massenfertigung. Auch Kraftfahrzeugmodelle aus Holz wurden produziert. Dank des rasch aufblühenden Modellbahnmarktes wuchs das Unternehmen kontinuierlich. Die liebenswert-charmanten Figuren aus den frühen Jahren sind nun im Rahmen der Son-

derausstellung am Unternehmenssitz in zahlreichen Vitrinen zu bewundern.

Bald auch Figuren aus Kunststoff

Gegen Mitte der 1950er-Jahre sorgte der Sohn des damaligen Firmenchefs, Horst Preiser, für den nächsten Innovationsschub: Erstmals wurden neue Figurenmodelle nicht mehr in Handarbeit aus Holz, sondern im modernen Spritzgussverfahren aus Kunststoff hergestellt. Dieser Schritt erwies sich als richtig, denn bis heute ist es bei dieser Produktionsweise für alle Preiser-



Die noch aus den 1950er-Jahren stammenden und von Hand aus Holz geschnitzten HO-Figuren hatten es vielen Besuchern während der Jubiläumsfeier angetan. Die vergleichsweise feine Wiedergabe der Miniaturmenschen beeindruckt noch heute



Von ernst bis heiter, von bieder bis sexy – so kommen die unzähligen Miniaturfiguren bei Preiser daher. In dieser Vitrine mit besonders fein modellierten Gartenbahn-Figuren stehen laszive Damen ganz unschuldig neben geistlichen Würdenträgern

Figuren geblieben. Um Kosten zu sparen und die steigende Nachfrage befriedigen zu können, wurde die Figurenbemalung 1967 nach Indien und ab 1980 nach Mauritius verlagert. Auf dem Inselstaat im Indischen Ozean befindet sich bis heute die wichtigste Fertigungsstätte der Firma Preiser. 2019 kam ein weiteres Produktionszentrum auf der Nachbarinsel Madagaskar hinzu. Vor 30 Jahren wurde auch der Firmensitz in Steinsfeld ausgebaut – neben der Verwaltung findet dort die Figuren-Modellierung samt anschließendem Werkzeugbau statt. 1983 über-



Auch Kraftfahrzeugmodelle im Maßstab 1:87 gehören zum umfangreichen Preiser-Sortiment. Jahrelang waren beispielsweise Feuerwehrautos ein wichtiges Standbein, das in letzter Zeit etwas vernachlässigt wurde. In Zukunft soll sich das wieder ändern

Alexander Bergner (4)

» Es ist zu wünschen, dass die Preiser-Sonderausstellung bald schon allen Interessenten offensteht

nahm Preiser die Elastolin-Figuren der früheren Firma O. & M. Hauser aus Neustadt bei Coburg und 1996 den bis dahin wichtigsten Mitbewerber im Bereich der Modellbahn-Figuren: Merten.

Die zum 75. Geburtstag des Figuren-Platzhirsches eröffnete Sonderausstellung, die neben einer Chronologie aller jemals von Preiser angebotenen Figuren auch zahlreiche der detailliert gestalteten Messedioramen zeigt, wird im Laufe des Jahres auch für angemeldete Besuchergruppen zugänglich sein. Der genaue Zeitpunkt und weitere Details hierzu werden zu gegebener Zeit auf der Firmenhomepage bekannt gegeben (www.preiserfiguren.de). Über die Unternehmensgeschichte und die unendlichen Gestaltungsmöglichkeiten mit den Produkten aus dem Hause Preiser informiert zudem das vom Zubehörhersteller 2022 unter der ISBN 978-3-00-026965-3 herausgegebene Buch „Preiser-Figuren – zum Verlieben schön“, das wir bereits in em 5/23 rezensierten. Alexander Bergner



Die mit viel Liebe zum Detail gestalteten Preiser-Messedioramen – hier eines nach österreichischen Schmalspurmotiven in 1:45 – sind unter ihren Plexiglashauben gut geschützt. Die Figuren vermitteln ein lebensechtes Bild



■ Digitale Modellbahn-Experimente als Mittel der Berufsausbildung

Frische Ideen in der Eisenbahn-Lehre

Die Bahn von morgen braucht Spezialisten, die sich sowohl mit Schienenverkehrstechnik als auch Informatik auskennen. Eine dazu ins Leben gerufene Arbeitsgruppe vereint Studenten verschiedener deutscher Universitäten, die mit Modellbahn-Digitaltechnik auf die künftigen Herausforderungen vorbereitet werden

Das Problem des Fachkräftemangels ist bekannt und macht auch vor der Bahn nicht halt. Bei der DB AG und auch privaten Betreibern herrscht in allen Bereichen ein hoher Personalbedarf. Um dem Eisenbahnermangel etwas entgegenzusetzen, gibt es zahlreiche Initiativen und Aktionen. Unter anderem wird die Digitalisierung des Bahnsystems vorangetrieben – und zwar in allen Disziplinen und Fachbereichen. Dazu bedarf es Spezialisten, die sich mit Bahn und Informatik auskennen – beides Disziplinen, die in der Hochschullandschaft bislang nicht viel miteinander zu tun hatten. Auf Initiative von Andreas Polze, Informatik-Professor am Hasso-Plattner-Institut in Potsdam, wurde die Arbeitsgruppe Eisenbahninformatik gegründet, die sich zum Ziel gesetzt hat, in diesem Bereich aktiv zu sein. Ein sichtbarer

Baustein ist die Lehrveranstaltung DigitalRail, die als universitätsübergreifendes Modul inzwischen gemeinsam von acht Universitäten jeweils im Sommersemester veranstaltet wird. Ergänzend dazu hat in den zurückliegenden fünf Jahren eine Summerschool im Erzgebirge stattgefunden. Hier haben sich neben den Unis weitere Akteure beteiligt – unter anderem auch verschiedene Signalbauunternehmen und DB AG-Konzernteile. Besonders engagiert war hier die DB Systel als IT-Dienstleister der Bahn.

Gartenbahn-Teststrecke

Bei der letzten Summerschool war ein Programmteil für die Studenten der unterschiedlichen Fachrichtungen ein sogenannter Hackathon als ein in der Software-Szene bekanntes Format. Die Wortschöpfung wird von Hacken

Studenten bei der Justierung von Sensoren für die Heißläufererkennung; die Radsätze der Gartenbahnfahrzeuge wurden für diesen Versuch mit Metallachsen ausgestattet und mit einer Flamme erhitzt

Heiko Herholz

(Programmieren) und Marathon abgeleitet. Hackathons dauern meist mehrere Stunden, manchmal aber auch Tage. Sie haben das Ziel, in unterschiedlichen Teams Software zu generieren. Mitarbeiter der DB Systel und der TU Berlin hatten die Idee, dieses Format mit Gartenbahnen und einer Mikrocontroller-Plattform als Bestandteil einer Summerschool durchzuführen.

Die Maßstabsangabe G steht zwar für Groß- oder Gartenbahn, man könnte es aber auch als Kürzel für „Gummimaßstab“ deuten. Die Umrechnung ist eigentlich 1:22,5 und wird offiziell als 2m bezeichnet, hat also die Nachbildung von Meterpurbahnen in der Nenngröße 2 zum Thema. Dafür gibt es zahlreiche passende und durchaus maßstabsgetreue Fahrzeugmodelle zu kaufen, doch ist auch allerhand Material im Umlauf, das auf Schmalspurgleisen eigentlich nichts zu suchen hat. Speziell bei Piko gibt es Triebfahrzeuge wie eine Baureihe 218, einen Schienenbus oder eine E 94 und dazu passende Wagen.

Dieser Maßstab bewegt sich mehr in Richtung Nenngröße 1, ist aber bei diesen Fahrzeugen von Piko einheitlich. Die Loks wirken recht stimmig und bringen einen hohen Wiedererkennungswert. Die Baugröße ist ideal, wenn es beim



Herz der Tinkerforge-Technik ist ein Masterbrick, der vier Anschlüsse für Bricklets aufweist. Über weitere Steckverbinder können Extensions aufgesetzt werden

Verschiedene Tinkerforge-Bricklets im Überblick: links oben ein Potentiometer, darunter ein Beschleunigungssensor und rechts ein Infrarot-Distanzsensor



So sieht das System im Verbund aus; oben links ist zusätzlich ein Ein-/Ausgabe-Baustein zu sehen, an den man Leuchtdioden oder Gleisbelegtmelder anschließen kann

Betrieb auf Robustheit ankommt und man Versuche mit Elektroniksensoren machen möchte. Daher hatten wir uns beim Hackathon für G-Fahrzeuge entschieden und entsprechendes Material beschafft. Für den Einsatz von fahrzeugseitigen Sensoren wurden Piko-Klemmbausteinwagen besorgt und vorab passende Adapter für die Sensortechnik von Tinkerforge hergestellt.

Abgestimmte Digitalsteuerung

Für jedes Hackathon-Team wurden ein passender Gleisaufbau und geeignete Gartenbahnfahrzeuge bereitgestellt. Eine Gruppe hatte eine Aufgabe bekommen, bei der kein Steuerungseingriff nötig war. Daher wurde dieses Team mit einer Batterielok ausgestattet, die sich mittels einer einfachen Piko-Funkfernbedienung steuern ließ. Für die anderen Gruppen wurde jeweils eine Digitalsteuerung installiert. Zum Einsatz gelangten eine Intelli-

box 2neo und eine Daisy-II-Zentrale; Letztere wurde um ein WLAN-Interface ergänzt. Zur Stromversorgung der Gartenbahn-Fahrzeuge wurden mehrere Power-70-Booster angeschlossen. Fast alle Digitalkomponenten stammten von Uhlenbrock, lediglich die Weichendecoder wurden passend zu den Weichenantrieben von Piko beschafft.

Für die Sensorik hatten wir die Tinkerforge-Plattform ausgewählt, da diese universell einsetzbar und einfach nutzbar ist. Basis des Systems sind sogenannte Masterbricks, die einen Prozessor enthalten und per USB an einen PC angeschlossen werden können. Ergänzt wurden die Masterbricks durch sogenannte Bricklets. Hierfür ist bei Tinkerforge eine breite Auswahl an Sensoren, Eingabe- und Ausgabebausteinen erhältlich. Bricklets und Bricks wurden mit fertig konfektionierten Kabeln verbunden. Zusätzliche Master-

extensions ermöglichten es, die Masterbricks auch per Ethernet oder WLAN fernzusteuern.

Als Treiberunterstützung wurde ein Brickdaemon auf dem PC installiert. Dieses Programm ist für alle Betriebssysteme erhältlich. Es war sinnvoll, bei der Gelegenheit auch das Programm Brickviewer aufzuspielen. Dadurch war es möglich, nach Programmstart sofort mit den angeschlossenen Tinkerforge-Komponenten zu korrespondieren. Diese wurden automatisch erkannt und passende Anzeigen für jedes Bricklet geladen. So konnte man beispielsweise sofort die Daten sehen, die ein Infrarot-Distanzsensor erfasst hatte, und schnell entscheiden, ob der gewählte Sensor für die vorgesehene Aufgabe geeignet war.

Richtig spannend wurde es, wenn man über selbst geschriebene Programme die Sensordaten auswertete. Passend dafür gibt es bei

Das während des Hackerthons eingesetzte Gartenbahnmateriale bewährte sich bestens. Eine der drei Gruppen arbeitete mit einer Daisy-II-Zentrale und WLAN-Interface von Uhlenbrock. Für das Vorbereitungsteam war es überraschend, dass hier das Loconet-over-TCP-Protokoll zum Einsatz kam. Hiermit wurden Aufgaben gelöst wie das Auslesen eines NFC-Tags als Markierung einer Langsamfahrstelle



Tinkerforge Beispieldateien und Programminterfaces für viele Programmiersprachen. Wir hatten uns für Python entschieden – eine Skriptsprache, die weit verbreitet ist. Zum Erstellen von Programmtexten benötigt man wenigstens noch einen Editor. Besser ist es, wenn man gleich eine integrierte Entwicklungsumgebung (IDE) verwendet. Auch hier unterstützt Tinkerforge eine große Auswahl. Für den Hackathon entschieden wir uns für Visual Studio Code – eine Plattform, die für alle Betriebssysteme kostenlos erhältlich ist (<https://code.visualstudio.com>).

Verschiedene Aufgabenstellungen

Vom Vorbereitungsteam wurden für den Hackathon die bereitgestellten Rechner eingerichtet, die Modellbahnanlage wurde auf dem Fußboden aufgebaut und das Digitalsystem angeschlossen. Jede Gruppe bekam zusammen mit der individuellen Aufgabenstellung eine Kiste mit geeigneten Bricks und Bricklets sowie weitere Materialien, die für die Lösung der Aufgabenstellung vom Vorbereitungsteam als sinnvoll angesehen wurden. Zusätzlich gab es einen Materialtisch, auf dem auch Klemmbausteine und Klebestreifen bereitlagen, die bei der Montage der Sensoren halfen.

Jedes Team erhielt mehrere Aufgaben, bei denen unterschiedliche Aspekte des Bahnwesens im Vordergrund standen. So hatte eine Gruppe Lösungen zu suchen, die sich mit dem Rad/Schiene-System beschäftigten. Hier sollten unter anderem Heißläufer-Ortungen gebaut und Schienenfehler durch Sensorik detektiert werden. Die zu befahrene defekte Schiene wurde vom Vorbereitungsteam passend präpariert.

Ein anderes Team hatte den Auftrag, einen Achszähler auf Sensorbasis zu realisieren. Außerdem sollte ein Zug über das Lesen eines Radiofrequenztags erkannt werden und in einer Langsamfahrstelle die Geschwindigkeit minimieren. Dazu musste eine Verbindung zwischen Sensorik und Modellbahnanlage geschaffen werden, was durch das Einbinden einer WiThrottle-Bibliothek gelöst werden sollte – so zumindest der Plan des Vorbereitungsteams. Die Gruppe hat diesen Aufgabenteil aber anders gelöst und eine Verbindung zur Intellibox per Loconet-over-TCP-Protokoll aufgebaut.

Die dritte Gruppe sollte Hindernisse im Gleis erkennen, was aktuell bei der großen Bahn ein angesagtes Thema vor allem in jenem Forschungsbereich darstellt, wo ein Betrieb ohne Lokführer geplant ist. Aufbauend darauf musste dieses Team eine Abstandsfahrt realisieren, bei der ein zweiter Zug einem vorausfahrenden Zug im Bremswegabstand folgen sollte. Auch hier war eine Anbindung des Uhlenbrock-Digitalsystems an die Sensortechnik erforderlich.

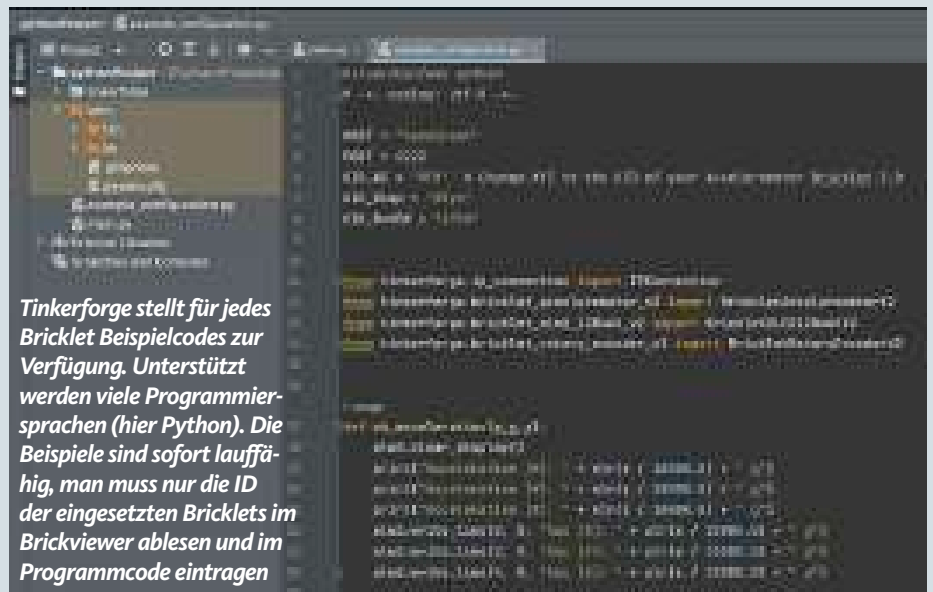
Überraschende Problemlösungen

Alle Aufgaben wurden erfolgreich gelöst, wobei die unterschiedlichen Herangehensweisen der Teams interessant waren. Eine Gruppe hatte die



Dieses Team meisterte in enger Zusammenarbeit die Erkennung von Hindernissen und eine Fahrt im Bremswegabstand. Dafür wurden Infrarotsensoren verwendet, die eine erstaunliche Genauigkeit aufweisen. Die Ansteuerung der Uhlenbrock-Intellibox 2neo erfolgte über das WiThrottle-Protokoll direkt vom Masterbrick aus

Heiko Herholz (6)



Tinkerforge stellt für jedes Bricklet Beispieldates zur Verfügung. Unterstützt werden viele Programmiersprachen (hier Python). Die Beispiele sind sofort lauffähig, man muss nur die ID der eingesetzten Bricklets im Brickviewer ablesen und im Programmcode eintragen

Aufgaben entsprechend den Fähigkeiten der Teammitglieder verteilt. Eine andere hatte sich in Unterteams gesplittet, und die dritte Gruppe hat alle Arbeitsschritte gemeinsam gelöst. Der Hackathon ging über eineinhalb Tage und bereitete allen Beteiligten viel Spaß. Für die meisten Bahnstudenten war diese Veranstaltung nicht nur der erste Kontakt mit Informatik, sondern auch mit der Gartenbahn. Den Informatikstudenten erging es ähnlich: Neben dem Bahnaspekt war es für viele das erste Mal, dass IT-Lösungen mittels Hardware geschaffen wurden. Die Idee für diesen Hackathon kam so gut an, dass er bereits mit anderen Teilnehmern im Rahmen einer Recruiting-Maßnahme wiederholt wurde. Ein weiterer Durchlauf ist für den Tag der Schiene im September geplant. Damit sollen Oberschüler für Bahn und Informatik begeistert werden.

Das Tinkerforge-System (www.tinkerforge.com/de) ist übrigens auch für kleinere Nenngrößen interessant. Die etwas höheren Anschaffungskosten als vergleichbare Arduino-Systeme machen sich bei den enorm schnell praktikierbaren Programmlösungen mit dem Tinkerforge-Sortiment durchaus bezahlt. Die Einsatzzwecke bei der Modellbahn sind vielfältig, lassen sich doch viele Dinge automatisieren oder überwachen. So ist es z. B. möglich, mit einem Stromsensor die Funktion von Weichen- oder Signalantrieben zu überprüfen. Steigt der Stromverbrauch über einen Schwellenwert, ist eine Inspektion angesagt, weil der Antrieb schwergängig arbeitet. Anhand der gemessenen Polarität lässt sich auch die Weichenlage überprüfen. Auch das waren Aufgaben, die von den Studenten recht zügig und eher nebenbei gelöst wurden. Heiko Herholz

■ HO-Tenderloks der DB-Baureihe 62 in H0 von Liliput und Piko

Piko-Neuheit

trifft Liliput-Oldie

Verglichen
& gemessen

Vor wenigen Wochen erschien Pikos formneue HO-Tenderlok der Baureihe 62. Unser Test geht der Frage nach, wie gut sich das Sonneberger Triebfahrzeugmodell gegen das Liliput-Pendant aus früheren Produktionsjahren schlägt

Die wichtigste Neuheit des Sonneberger Herstellers in diesem Jahr dürfte die Baureihe 62 sein, die von Piko vor Kurzem als formneues HO-Modell der DB-Epoche III ausgeliefert wurde. Liliput hatte bereits vor 28 Jahren eine HO-62er am Start, die für jene Zeit wegweisend war und viele Jahre im Programm der Altdorfer Marke unter Bachmann-Regie enthalten war. Nun stellt sich für manchen Modellbahner die Frage, ob er das alte Modell aufs Abstellgleis schicken und in die neue Piko-Maschine investieren soll?

Wir haben beide Modelle sorgfältig unter die Lupe genommen und möchten unseren Lesern somit die Qual der Wahl erleichtern.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Liliput – Dieses Modell hat ein Lokfahrwerk, einen Kessel und ein Führerhaus samt Kohle-/Wasserkasten vollständig aus Metalldruckguss. Der Antrieb der Tenderlok sitzt im hinteren Teil des Führerhauses. Der fünfpolige Motor mit dicker Schwungmasse treibt über

ein Schnecke/Stirnrad-Getriebe den dritten Kuppelradsatz an. Treib- und vorderer Kuppelradsatz werden über die Kuppelstangen mitbewegt. Die Kuppelradsätze haben keine Haftreifen. Im starren Lokrahmen sind die Achsen seitenverschiebbar gelagert, die mittlere ist vertikal abgefedert. Vor- und Nachlaufgestell sind seitenverschiebbar und radial drehbar angelenkt und abgefedert. Die Lok hat vorn und hinten eine kulissengeführte Kupplungsaufnahme sowie im Inneren eine Digitalschnittstelle nach NEM 652. Ein Rauchgenerator ist nachrüstbar.

Piko – Lokfahrwerk, Kessel und Führerhaus sind aus Druckguss gefertigt. Umläufe und andere Anbauteile bestehen aus Kunststoff. Der schlanke, fünfpolige Motor mit Schwungmasse sitzt im Kessel und treibt über ein Schnecke/Stirnrad-Getriebe den dritten Kuppelradsatz an, der zwei Haftreifen trägt. Die anderen Kuppelradsätze werden über das Gestänge in Bewegung gesetzt. Das Lokfahrwerk ist klassisch mit seitenverschiebbar im Rahmen gelagerten Kuppelradsätzen und je einem Vor- und Nachlaufgestell mit Kulissenführung aufge-



Piko

Liliput

baut. Der mittige Treibradsatz ist vertikal abgefedert. Die Radsätze in den Vor- und Nachläufern sind abgefedert. Die Lok hat vorn und hinten NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. Die Platine mit PluX22-Schnittstelle befindet sich unter dem einzeln demontierbaren Führerhaus mit Wasser-/Kohlekasten. Der Einbau eines flachen Lautsprechers ist unter der Führerhausdecke vorgesehen, auch ein Rauchgenerator kann nachgerüstet werden.

Maßgenauigkeit

↑ Liliput/Piko – Beide Tenderlokomotive sind absolut maßstäblich in den wesentlichen Kriterien ausgeführt. Kleinere Abweichungen im Zehntelmillimeterbereich sollten toleriert werden und können auch auf Messtoleranzen zurückzuführen sein.

Langsamfahrtverhalten

Für die Fahrttests wurden konventionelle Gleichspannungsfahrregler verwendet. Die Geschwindigkeitsmessungen erfolgten über

Vorbildgerecht im Anlagenbetrieb unterwegs sind die beiden H0-Modelle von Liliput (oben) und Piko (unten) am besten mit vierachsigen Reisezugwagen im Eil- oder D-Zugdienst



Fakten zu den Modellen

	Liliput 62 002 DB	Piko 62 002 DB
Artikelnummer	106201	50700
erstes Baujahr	1996	2024
System der geprüften Modelle	NEM-Zweileiter-Gleichstrom	NEM-Zweileiter-Gleichstrom
Digitalschnittstelle	NEM 652	PluX22
Motor/Schwungmasse	fünfpolig in der Lok/1	fünfpolig in der Lok/1
Kraftübertragung	Schnecke/Stirnrad-Getriebe	Schnecke/Stirnrad-Getriebe
angetriebene Radsätze/Haftreifen	3/0	3/2
Eigenmasse	477 g	394 g
Preis (UvP)	200,00 bis 270,00 €*	379,00 €

*Secondhand-Preise in neuwertigem Zustand



Speziell das mit freiem Durchblick aufwartende Fahrwerk und die Heusinger Steuerung der Piko-Tenderlok verdienen eine vergrößerte Darstellung zum Erfassen sämtlicher Details Jürgen Gottwald (2)

Zeit/Weg-Messungen. Die Fahrzeuge wurden vor den Messreihen etwa eine halbe Stunde in beide Fahrtrichtungen eingefahren.

↑ Liliput – Die Lok fährt zwar bei umgerechnet etwa drei km/h an, doch in Gleisbögen oder auf Weichenstraßen muss aufgrund einer fehlenden Lastregelung etwas nachgesteuert werden. Die Regeleigenschaften sind im unteren Geschwindigkeitsbereich sehr gut. Dabei läuft die Lok beinahe geräuschlos.

↑ Piko – Die Lok setzt sich mit etwa vier km/h in Bewegung. Diese geringe Geschwindigkeit hält das Modell auf sauberen Gleisen stetig bei. In Gleisbögen und auf Weichenstraßen muss geringfügig nachgeregelt werden. Die Geschwindigkeit beim Rangieren lässt sich gut justieren, wobei die Lok fast geräuschlos rollt.

Streckenfahrtverhalten

↑ Liliput – Die Lok zieht gleichmäßig und ruhig ihre Runden über den Testparcours und durchfährt Weichenkombinationen ohne Probleme. Bei voll aufgedrehtem

Regler rollt sie mit umgerechnet 125 km/h Maximalgeschwindigkeit über die Gleise. Sie durchfährt Gleisrampen bis hinunter zu 360 Millimetern – jedoch ohne eingesteckte Kolbenstangenschutzrohre. Das Fahrgeräusch ist in allen Geschwindigkeitsbereichen relativ gering.

↑ Piko – Die Maschine durchfährt Weichenstraßen mit Roco-Line-, Roco-Standard und Peco-Gleisen ruhig und entgleisungssicher und durchfährt Gleisbögen mit minimal 360 Millimetern Radius, allerdings ohne montierte Zurüstteile.

Bei voll aufgedrehtem Regler erreicht die Tenderlok eine Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 130 km/h. Das Fahrgeräusch ist in allen Tempobereichen gering.

Ausrollverhalten

→ Liliput – Der Antrieb mit der dicken, ausgewuchteten Schwungmasse von 17 Millimetern bringt 14 Zentimeter Auslauf aus Maximal- bzw. zehn aus Vorbildhöchstgeschwindigkeit nach Abschaltung der Fahrspannung. Das ist nicht optimal, überbrückt in Fahrt aber kurze Stromaussetzer.

→ Piko – Die kleine Schwungscheibe und das gut dimensionierte Getriebe sorgen für einen Auslauf bei Spannungsunterbrechung von 15 Zentimetern aus der Vorbildgeschwindigkeit. Bei Höchstgeschwindigkeit beträgt der Auslauf sechs Zentimeter mehr. Das ist für den normalen Anlagenbetrieb bei kleinen Stromaussetzern oder als Ausrollweg vor Halt zeigenden Signalen recht betriebssicher.

Zugkraft

Die Zuglastwerte der Modelle wurden über eine Seilrolle mit Federwaage ermittelt.

→ Liliput – Die Lok hat keine Haftreifen, aber eine relativ hohe Eigenmasse. Die Zuglast beträgt in der Ebene 80 Gramm. In Steigungsabschnitten bis 3,5 Prozent zieht die Lok etwa 70 Gramm. Auf der Testanlage konnte sie problemlos einen Zug mit sieben vierachsigen Schnellzugwagen durch den Gleiswendel im 600er-Radius ziehen. Die Antriebsräder drehen bei Maximalbelastung durch.

→ Piko – Das Modell zieht maximal 100 Gramm Anhängelast über die Seilrolle. Auf der Anlage schleppt die Lok anstandslos längere Güterzüge von 40 Achsen – und zwar auch über Steigungen mit 3,5 Prozent Neigung. Bei maximaler Belastung schleudert der Antrieb.

Stromabnahme

↑ Liliput – Die Stromabnahme erfolgt beidseits von allen drei Kuppelradsätzen. Das Vorlaufgestell liefert über beide Radsätze ein Potenzial, der Nachläufer das gegenüberliegende. Insofern sind keine Probleme mit der Stromversorgung aufgetreten oder zu befürchten.

↑ Piko – Vor- und Nachläufer sind mit Federblechstreifen von allen Rädern für beide Polaritäten ausgerüstet. Bei den Kuppelradsätzen werden die beiden Radpaare auf den Achsen eins und zwei herangezogen. Aufgrund dieser langen Stromabnahmebasis kam es während der Testzeit zu keinerlei Kontaktaussetzern.

Wartungsfreundlichkeit

→ Liliput – Die Betriebsanleitung im DIN-A5-Format geht auf die möglichen Wartungsarbeiten ein, zeigt die Position der weni-



Lokführer- und Heizerseite der Liliput-HO-Tenderlokkonstruktion mit den sichtbaren Rahmenausparungen, aber auch den großen Abständen zwischen den Vor- und Nachlaufträgern und dem Rahmen darüber. Die Detaillierung des Aufbaus indes lässt kaum Kritik zu

Liliput



gen Zurüstteile und die Demontage der Lok in Explosionszeichnungen. Eine Ersatzteilliste ist nicht vorhanden. Das Lokgehäuse kann nach dem Lösen von fünf Schrauben, die sich unter den Zylindern, unter dem Führerhaus und einer unter dem Fahrgestell befinden, abgehoben werden. Die Beleuchtung vorn und hinten erfolgt durch konventionelle Glühlämpchen, die bei Ausfall ab- und später wieder angelötet werden müssen, was unpraktisch ist.

↑ Piko – Die Betriebsanleitung veranschaulicht die wesentliche Wartung der Lok und die Montage der beiliegenden Zurüstteile in Explosionszeichnungen. Auch eine Ersatzteilliste ist enthalten. Die Demontage des Führerhauses ermöglicht den Zugriff auf die Digital-schnittstelle und ist einfach durch das Lösen von vier Schrauben von unten zu bewerkstelligen. Nach Lösen von drei weiteren Schrauben kann der Kessel nach oben abgezogen werden. Die LED-Beleuchtung vorn und hinten ist wartungsfrei. Zum Haftreifenwechsel lassen sich die Kuppelstangenbolzen des dritten Radsatzes abschrauben.

onen im Vergleich zum Original stimmig. Fast alle Kesselleitungen, Armaturen und Aggregate sind freistehend ausgeführt bzw. extra angesetzt. Feine Kesselspeiseventile mit nicht durchbrochenen Handrädern, zierliche Halter für die Stell- und Griffstangen am Kessel und dünne Sandfallrohre begeistern. Doppelverbundluft- und Wasserspeisepumpe sind mit Anschlussrohren nachgebildet. Die Lok ist mit einem Zweilicht-Spitzensignal an Front und Tender mit recht zierlichen Laternen versehen. Auch das Führerhaus mit Kohle-/Wasser-

kasten ist in den Abmessungen und Proportionen exakt verkleinert. Handstangen und Handgriffe sind nur teilweise freistehend umgesetzt, die Leitungen und Armaturen des Vorbildes unter den Umläufen nur rudimentär nachgebildet.

Das Modell zeigt die korrekte flache Rauchkammertür mit einem zusätzlichen Schild, welches das Vorbild in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg auch trug und auf den Einsatz im Nah-Schnellverkehr hinweist.

↑ Piko – Das Lokgehäuse ist absolut vorbildgerecht ausge-

führt. Die Proportionen der schlanken Originallok sind sehr gut getroffen. Fast alle Kesselleitungen, Armaturen und Aggregate sind freistehend ausgeführt bzw. extra angesetzt. Sogar die Betätigungszüge zu den Ackermann-Sicherheitsventilen auf dem Kesselscheitel sind separat montiert. Die Umläufe tragen feine Riffelblechnachbildungen mit Wartungsklappen über den Steuerungsschwingen. Die zierlichen Handräder der Speiseventile sind durchbrochen. Die Doppelverbundluft- und die Speisepumpe sitzen hinter den Witte-Windleitblechen und zeigen eine korrekte Leitungsführung. Die zehn Sandfallrohre sind zierlich, freistehend und werden optisch bis zur Radlauf-fläche weitergeführt. Das Führerhaus mit Wasser- und Kohlekasten ist in den Dimensionen korrekt nachgebildet und mit freistehenden Handgriffen ausgerüstet – sogar in der Nische unter den Führerhausfenstern. Die 62 002 hatte in den 1950er-Jahren eine flache Behelfs-rauchkammertür, die Piko berücksichtigt hat. Alle Loklaternen sind

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

Liliput **↑** (2,0)
Piko **↑** (1,3)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

↑ Liliput – Kessel und Führerhaus sind sauber ausgeführt und in allen wesentlichen Proporti-

Maßtabelle	Dampfloks der DB-Baureihe 62			
Maße in mm	Vorbild	1:87	Liliput	Piko
Länge über Puffer	17.140	197,0	197,0	197,0
Lokgesamtachsstand	13.300	152,9	153,0	153,5
Kuppelachsstand	5.000	57,5	57,1	57,3
Gesamthöhe über SO	4.550	52,3	52,7	52,7
Pufferhöhe über SO	1.025	11,8	12,2	12,3
Kuppelraddurchmesser	1.750	20,1	20,1	20,1
Lauftraddurchmesser	850	9,8	9,8	9,8
Spurkranzhöhe der Kuppel- und Laufträder	–	–	1,0	1,0



Piko

Auch bei der Piko-Maschine zeigen die beiden Ansichten deutlich, dass die Rahmenausschnitte über den Vor- und Nachlaufgestellen recht groß ausgefallen sind, um allen Betriebssituationen gerecht zu werden. Ansonsten gibt es nichts an dieser H0-Tenderlokomotive auszusetzen Jürgen Gottwald (6)



zierlich und freistehend platziert. Speziell die Verrohrung und die Armaturen unter den Umläufen wirken sehr fein und authentisch.

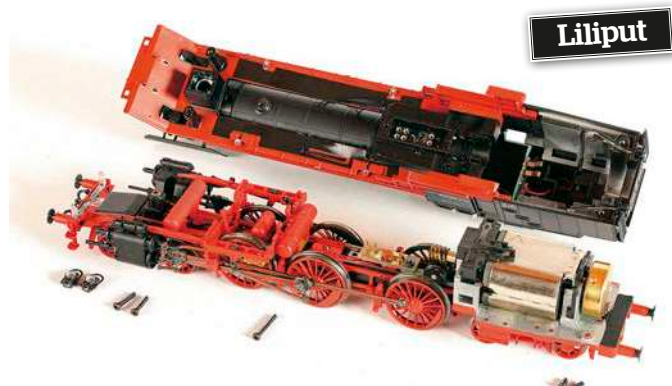
Fahrgestell

Liliput – Die Liliput-Konstrukteure haben seinerzeit den Barrenrahmen mit Durchbrüchen nachgebildet. Allerdings ist der Durchblick im Bereich des zweiten und dritten Kuppelradsatzes durch das dahinterliegende Getriebe verwehrt. Die Rahmenausschnitte über den Vorlaufgestellen sind im

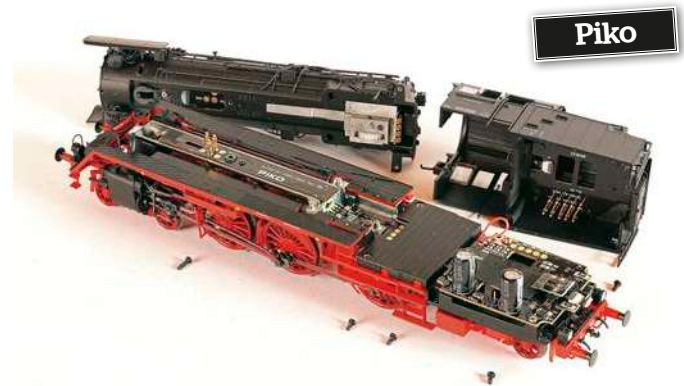
Vergleich zum Vorbild viel zu groß bemessen. Das Fahrwerk ist hinsichtlich der Menge der Details und der Feinheit der Teile wesentlich einfacher ausgeführt als beim Testpendant. Nietnachbildungen und freistehende Umsetzungen der Bremsen und des Bremsgestänges sind vorhanden, aber wichtige Teile wie etwa die Abstützungen der Umläufe zwischen zweitem und drittem Kuppelradsatz sucht man vergebens. Man vermisst auch die Nachbildung der Sandfallrohre im Fahrwerksbereich. Die Pufferbohlen

kann man mit Bremsschläuchen und Originalkupplungsimitationen aufrüsten. Eine Kupplungsmöglichkeit ist vorn und hinten durch kullisengeführte NEM-Aufnahmen möglich. Die gut detaillierte Heusinger Steuerung aus Metallgussteilen ist vollständig ausgeführt. Die Puffer der vorderen Pufferträger sind gefedert, hinten nicht. Die Nachbildung der Druckausgleicher auf den Zylindern ist für die 62 002 in der Nachkriegszeit überflüssig. Rangiergriffe unter den Pufferträgern sind nicht vorhanden.

Piko – Die Lok verfügt über eine Nachbildung des Barrenrahmens. Der Rahmen zeigt auch vorbildgerecht die Durchbrüche, am hinteren Kuppelradsatz ist aber der Durchblick wegen des hier platzierten Getriebes nicht möglich. Leider sind die Rahmenausschnitte über den Laufträgern recht üppig ausgefallen. Aber das Modell soll ja auch bei unexakter Gleislage auf der Anlage entgleisungssicher fahren. Das Fahrwerk ist aufwendig mit Nietnachbildungen, durchbrochenen Kesselstützen, Luftkessel, eng anliegenden Bremsbacken und Sandfallrohren detailliert. Alles ist auf dem gleichen hohen Niveau wie beim Gehäuse ausgeführt. Der Pufferträger kann mit den mitgelieferten Bremsschläuchen aufgerüstet werden. Kolbenstangenschutzrohre können je nach Gleisradien montiert werden. Die beiliegenden Rangiergriffe an den beiden Pufferbohlen sind nur für die Vitrinenpräsentation geeignet, da sie die Beweglichkeit der Kupplungsaufnahme einschränken. Eine Kupplungsmöglichkeit ist vorn und hinten mit NEM-Schacht vorhanden. Die Steuerung der Lok



Liliput



Piko

Beide Tenderlokmodelle lassen sich relativ einfach öffnen, um Wartungsarbeiten durchzuführen oder einen Digitaldecoder nachzurüsten

Blick zum Vorbild

Baureihe 62 – die kleine 01



Die als Modell von Liliput und Piko als frühe DB-Maschine umgesetzte 62 002 wurde am 4. Juli 1950 von Carl Bellingrodt im Bahnbetriebswerk Dortmund abgelichtet *Slg. Brinker*

So nannte man die Baureihe 62 bei ihrem Erscheinen im Zuge des Einheitslokomotivprogramms der Deutschen-Reichsbahn-Gesellschaft. Zwischen 1928 und 1932 entstanden lediglich 15 solcher Tenderloks der Bauart 2'C2' h2 bzw. der Gattung Pt 37.20. Damit war die über 17 Meter lange Maschinen klar als Personenzuglokomotive eingeordnet, was die Bahngesellschaften über die Jahrzehnte hinweg jedoch nicht davon abhielt, die bis zu 100 km/h fahrenden Loks auch vor höherwertigen Reisezügen einzusetzen – bei der DR in den Nachkriegsjahren sogar vor den seinerzeit neuen

Doppelstockwendezügen im Ostseeraum. Als letzte ihrer Art bei der Bundesbahn wurde 62 003 im Jahre 1972 in Mülheim an der Ruhr verschrottet. Seitens der DR avancierte 62 015 zur Traditionslokomotive und wurde viele Jahre auf Ausstellungen gezeigt. Sie ist heute im Besitz von DB Museum und wird im Bw Dresden-Alttstadt gepflegt. Bundesweit bekannt wurde diese Maschine, als sie 1997/98 an einigen Wochenenden auf der Ahrtal-Strecke Remagen – Kreuzberg als Touristiklinie der Deutschen Bahn verkehrte und zahlreiche Reisende als auch Fotografen anlockte. *PW*



Mit einem guten Dutzend Reisezugwagen am Haken hatte die Museumslokomotive 62 015 am 26. Oktober 1996 bei der Ausfahrt in Remagen Richtung Ahrtal gut zu tun *Egon Pempelforth*

ist aus gestanzten Metall- und Kunststoffteilen gefertigt und sehr fein ausgeführt. Auf der Heizerseite unter dem Führerhaus ist sogar ein beweglicher Schmierpumpenantrieb nachgebildet.

Räder

Liliput – Das Modell verfügt über Metallradsätze, die alle den korrekten Durchmesser haben. Die Gegengewichte an den Treib- und Kuppelrädern sind richtig wiedergegeben, und die Speichenzahl ist mit 18 bzw. sieben korrekt. Die Spurkränze haben eine Höhe von einem Millimeter und entsprechen der NEM-Norm.

Piko – Die Metallräder sind im Durchmesser der Treib- und Kuppelräder und der Vor- bzw. Nachläufer maßstäblich verkleinert. Die Räder sind sehr fein ausgeführt und in der Anzahl der Speichen vorbildgerecht. Auch die unterschiedliche Speichenanzahl von sieben und neun im Nachläufer ist vorbildgerecht. Man hat beim Vorbild die Maschinen nämlich je nach Radsatzverfügbarkeit damit ausgerüstet. Die Spurkränze entsprechen der NEM-Norm.

Farbgebung

Liliput – Das Lokgehäuse ist seidenglänzend schwarz mit kleinen Glanzunterschieden zwischen den Metall- und Kunststoffkomponenten lackiert. Das Rot des Fahrwerks mit etwas dick lackierten Metallteilen, Rädern und unlackierten Kunststoffteilen weist kleine Farb- und Glanzunterschiede auf. Die Laufkränze der Räder sind dunkel vernickelt, und die Steuerung mit gestanzten Metallkuppelstangen gibt gut den Eindruck öligen Stahls wieder.

Piko – Der Lokaufbau ist seidenglänzend schwarz lackiert, wobei der deutlich attraktivere Glanzgrad der Farben als bei früheren Piko-Loks zu loben ist. Unterschiede im Schwarz der Metall- und Kunststoffteile sind kaum festzustellen.

Der rote Farbton des Fahrwerks ist gut gewählt. Hier sind geringe Glanzunterschiede zwischen den lackierten und den Kunststoffteilen sichtbar. Die Laufkränze der Räder sind dunkel vernickelt. Die Steuerung ist in dunklem Silber gehalten.

Beschriftung

↑ Liliput – Die Beschriftung der 62 002 zur frühen Epoche III mit der Beheimatung Bw Dortmund Hbf der Eisenbahn-Direktion Essen ist größenrichtig, vollständig und mit den richtigen Schrifttypen ausgeführt. Sie ist sauber in Weiß aufgedruckt und einwandfrei unter der Lupe lesbar. Die Loknummern in Messing an der Rauchkammertür und hinten sind beim Vorbild eher unwahrscheinlich gewesen. Die Beschriftung ist korrekterweise nicht erhaben gedruckt. Als Untersuchungsdatum ist der 27. Juli 1949 angeschrieben und auch auf den Pufferträgern zu lesen. Zum Beschriften des Schildes an der Rauchkammertür liegen „Nah-Schnellverkehr“-Schilder bei. Zudem gibt es einen Messingätzschildersatz, der bei Interesse montiert werden kann, aber nur für die Epoche II vorbildgerecht ist. Die Beschriftung erwies sich über den Testzeitraum als griffest.

↑ Piko – Die Lok mit der Betriebsnummer 62 002 ist entsprechend der frühen Epoche III der Deutschen Bundesbahn beschriftet. Als Untersuchungsdatum ist der 27. Juni 1952 angeschrieben. Beheimatet ist diese Maschine im Bw Krefeld der ED Köln. Die Beschriftung ist typografisch und in der Größe richtig wiedergegeben. Die Schrift ist sauber und konturenscharf aufgedruckt und gut lesbar. Loknummer, Bundesbahn-Schild und andere Aufschriften sind vorbildgerecht nicht erhaben auf den Führerhausseitenwänden gedruckt. Das Untersuchungsdatum ist auch auf den Pufferträgern sichtbar. Die Beschriftung erwies sich über den Testzeitraum als griffresistent.

Beleuchtung

↗ Liliput – Die Lok verfügt vorbildgerecht über ein Zweilicht-Spitzensignal, das mit der Fahrtrichtung wechselt. Die Lichtübertragung von den Glühlämpchen in der Lok zu den Laternen erfolgt über Lichtleitelemente. Leider kommt davon bei den Laternen nicht mehr viel an, was zu einer deutlichen Abwertung führt.

Erst ab mittlerer Geschwindigkeit ist ein zarter Lichtschein zu erkennen. Ein netter Gag ist die schaltbare Fahrwerksbeleuchtung: Unter dem Fahrgestell ist ein Drehschalter



Im Vergleich der beiden Unteransichten werden die ähnlichen Antriebskonzepte klar. Piko hat sich für zwei Haftreifen auf dem angetriebenen Kuppelradsatz entschieden. Hinsichtlich Bremsnachbildung war man vor 28 Jahren bei Liliput weitaus spartanischer als bei der aktuellen Neukonstruktion



Piko

Fahrwertetabelle (Analogbetrieb)

	Liliput 62 002 DB	Piko 62 002 DB
Langsamfahrtverhalten v_{min}	4 km/h bei 2,1 V/75 mA	4 km/h bei 2,4 V/85 mA
Streckenfahrverhalten		
$v_{Vorbild}$	100 km/h bei 9,8 V/100 mA	100 km/h bei 9,7 V/140 mA
v_{max}	125 km/h bei 12,0 V/110 mA	130 km/h bei 12,0 V/150 mA
Zuglast Ebene	80 g bei 12,0 V/200 mA	100 g bei 12,0 V/300 mA
Zuglast 3,5 % Steigung	70 g bei 12,0 V/200 mA	80 g bei 12,0 V/300 mA
Ausrollweg aus $v_{Vorbild}$	10 cm	15 cm
Ausrollweg aus v_{max}	14 cm	21 cm

Einer kleinen Sensation glich 1996 bei Erscheinen des Liliput-Lokmodells die Möglichkeit zum Öffnen der Rauchkammertür Jürgen Gottwald (3)

angebracht, mit dem diese und die Front- und Heckbeleuchtung eingeschaltet werden können. Der Antrieb ist dann aber ausgeschaltet.

↑ Piko – Die Zweilicht-Spitzensignale vorn und hinten werden durch warmweißes Leuchtdioden erzeugt. Das Licht ist ab der Anfahrtschwindigkeit gut sichtbar und wechselt mit der Fahrtrichtung von Weiß auf Rot. Die Ausführung der Stirn- und Tenderlaternen ist relativ zierlich.

genden Jahren in puncto Optik und Technik so einiges getan hat.

Insofern ist die Piko-62 mit großem Abstand Testsieger dieses Modellvergleichs und zeigt auch nur in drei Testkriterien leichte Schwächen.

↗ Liliput (2,1) – Für ein Modell, dass vor 28 Jahren erstmals verkauft wurde, macht die Einheitstenderlok noch heute eine gute Figur. Die Detailsausstattung ist reichhaltig, Antrieb und Fahreigenschaften sind noch immer zufriedenstellend. Für den Betriebsbahner ist das Modell durchaus empfehlenswert und im Zweitmarkt sogar noch recht günstig zu bekommen.

↑ Piko (1,2) – Das formneue Tenderlokomodell ist hervorragend gelungen. Eine überzeugende Optik, die kaum noch steigerungsfähig für ein erschwingliches Modell ist, und der durch Zugkraft und sehr gute Fahreigenschaften begeisternde Antrieb zeichnen diesen Gewinner

typ aus. In den Digitalversionen (50702/-3) verfügt das Modell über weitere Features wie zahlreiche Sound- und Lichtfunktionen, hat dann aber auch einen entsprechenden Mehrpreis. Jürgen Gottwald

So haben wir bewertet:

Die einzelnen Testkriterien werden mit Qualitätspfeilen bewertet:

↑ entspricht der Schulnote Sehr gut (1), **↗** Gut (2), **→** Befriedigend (3), **↘** Genügend (4) sowie **↓** Ungenügend (5).

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



Liliput

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Liliput	↗ (2,2)
Piko	↑ (1,2)

FAZIT DES TESTERS

Natürlich kann die beinahe drei Jahrzehnte alte Liliput-Konstruktion mit dem formneuen Piko-Modell nicht mithalten. Man sieht schon, dass sich in den zurücklie-

Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.

Anzeigenpreise 4C-€ 140,-; zzgl. MwSt.

Kontakt: Bettina Wilgermein, Tel. 089/130 69 95 23, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

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

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



www.elriwa.de

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo.-Fr. 08:00-18:00 Uhr | Sa. 10:00-16:00 Uhr

mein-MBS.de

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

mein-mbs.de

www.Beckert-Modellbau.de

Gebergrundblick 16, 01728 Bannwitz OT Gaustritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



Handarbeitsmodelle

MÄRKLIN & SPIELWAREN

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



Seit über 100 Jahren für Sie da!



Wilmsdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00 Uhr

Kleine Bahn-Börse

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht.
Bitte senden Sie ihre Mail an: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren
Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

Passagierschiff TS Hanseatic (1955) Eisenbahnfähre Deutschland (1953) und 6 Portalkräne (Columbuskaje Bremerhaven 1930) zu verkaufen. Alle Infos unter ernst-osthues@outlook.com

Gestaltete TT-Anlage an Selbstabbauer zu verschenken! Ca. 4 m², Motiv DR, einschl. Rollmaterial (3 analoge Dieselloks m. Wagen) und Zubehör (ca. 15 el. Weichen, Signale, div. Gebäude, Fahrzeuge, Figuren, Beleuchtung). Region nördliches Schleswig-Holstein. Anfragen per E-Mail unter tt-abbau@gmx.de

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur Z oder N Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

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

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung.

Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

www.modellbahn-keppler.de

Modellbahnen Ankauf – Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für H0, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.carocar.com

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per E-Mail oder Tel. 09171-9588790 oder red_dust61@web.de.

www.Modellbau-Gloekner.de

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

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

Verkäufe H0

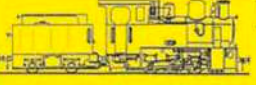
Suche und verkaufe: US – Messinglokomotiven z.B.: UP Big Boy von Tenshodo € 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500 DRG 06 001 von Lemaco € 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

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

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

Verkaufe Güterwagen Spur H0. Anfragen: vandersanden.hl@gmail.com.

Nächster Anzeigenschluss:
5. August 2024



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



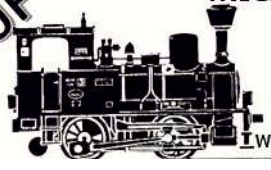
modellbahnen & modellautos Turberg
 Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche! Günstige Preise bei qualifizierter Beratung! Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!
 Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr - Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
 Lietzenburger Str. 51 - 10789 Berlin - Tel. 030/2199900 - 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
 Bei uns wird **Fachberatung** groß geschrieben!
 Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr



MICHAS BAHNHOF
 Nürnberger Str. 24a 10789 Berlin
 Tel 030 - 218 66 11 Fax 030 - 218 26 46
 Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr www.michas-bahnhof.de
 Sammlungen Einzelstücke Raritäten **ANKAUF**



Train & Play
 Modelleisenbahnen - Modellautos - Modellflugzeuge
 Hildesheimer Str. 428 b 30519 Hannover Tel. (0511) 2712701 www.trainplay.de
DENKEN SIE AN DIE NEUE ADRESSE!
 SEIT ANFANG SEPTEMBER SIND WIR IN DER HILDESHEIMER STR. 428 B, 30519 HANNOVER

Kleine Bahn-Börse

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 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 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 OO/HO. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

www.modellbahn-kepler.de

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

Lokomotiven und Wagen, Gleichstrom HO, Vitrinen-Modelle zu ver-

kaufen, eine Liste anfordern unter gpeter2477@yahoo.de.

127 Schienen HO 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/halbbautomatisch/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 Bushaltestellen), 4 Abzweigungen Car System, Steuerung über Faller. Lasercutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. 5999 EUR martinrichter@gmx.de

Märklin/Trix TEE-Turbinenriebzug VT602, Katalog Nr. 22202/23315, 7-teilig für Gleichstrom/Digital DCC. Fabrikneu verpackt, nicht gelaufen. Neuwert € 1.200.-; Tel. 07545-2297

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Ich möchte bei Ihnen folgende Kleinanzeige inserieren: Verkaufe meine selbstgebaute Modelleisenbahn-Anlage Märklin HO, C-Gleise, Epoche 3 L x B 2,79x 1,54m auf Rahmengestell, ist in 2 Segmente teilbar, mit Schattenbahf., Gleiswendel, ca.30m Gleise, 11 Weichen (alle mit Handbetrieb, elektrisch nachrüstbar). Die Anlage wird analog mit 3 Stromkreise bedient =3 Trafos. Einige Teilstrecken sind über Schaltpläne separat abschaltbar. Die Gelände-Gebäudebeleuchtung erfolgt über separaten Trafo, bzw. Netzteil. Preis: 3.000 € Tel.:02743/9324634

Gesuche HO

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für HO, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe HO, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. erhalten, aus den Jahren 1966-1982. Sammlungen und Einzelstücke wie seriöse Händlerangebote willkommen. Tel.: 0171/4868086 oder Thomas_Korff@web.de

www.mbs-dd.com

Sammler aus Bielefeld sucht Märklin HO, 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-l@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 Mo-

Modellbahnsonderpostenmarkt
 Modelleisenbahnen, Modellautos, Modellbahnzubehör und, und, ...
 Sonderposten, Auslaufmodelle, Einzelstücke, Restposten und, und, ...

TRIX T22890 BR 78.10 DIGITAL M. SOUND 439,99
 MÄRKLIN 39781 BR 78.10 DIGITAL M. SOUND 439,99
 MÄRKLIN 39650 BR 65 DB III DIGITAL M. SOUND 419,99

Weitere Angebote unter www.trainplaysonderposten.de
 Train & Play KG, 30519 Hannover, Hildesheimer Str. 428 b, Tel: 0511/2712701,
 E-Mail: info@trainplaysonderposten.de

Riesig!

■ 450 qm Ladenlokal
 ■ 70 Hersteller
 ■ 40 Jahre Erfahrung!
 ■ An- & Verkauf
 ■ Reparatur & Digitalisierung

Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

Modellbahn Apitz
 günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten
 Heckinghauser Str. 218
 42289 Wuppertal
 Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

Das Fachgeschäft
 auf über 500 qm • Seit 1978
Der Online-Shop
www.menzels-lokschuppen.de
 Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²
 – Seit 1978 –
MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI
 DIE MEGASTORES IN DORTMUND
 Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de

Märkische Str. 227
 44141 Dortmund
 Telefon 0231/ 41 29 20
info@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

YouTube Facebook

Hünerbein
 Modell Center Aachen
www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Markt 9-15
 52062 Aachen
 Tel. 0241-3 39 21
 Fax 0241-2 80 13

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

Kleine Bahn-Börse

dellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrum-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

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

gen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), zschoche.nic@web.de – Danke.

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, Telefon: 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modell-manufaktur.de

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

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

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, albue@t-online.de.

Verkäufe Große Spuren

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

www.modellbahn-keppler.de

Biete Echtdampflok 3,5 Zoll – BJ vermutlich 70'er Jahre, englische Handarbeit, funktionstüchtig. Preis VB Kontakt Heinz Zirnstein Tel: 0172-9040903

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 -

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
Und mehr ... vieles mehr

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? Listen kostenlos! • www.lohag.de
Tel.: 02331-404453 • D-58135 Hagen, Vogelsanger Str. 40

Viele fertige **Schiffs-Ätzteile** von M1:20-1:700, Reling, Treppen, Gitter, Leitern, Relingstützen, Handräder, Stühle, Liegestühle, Rautenbleche....
 Miniatur- u. Ankerketten mit Steg, **alles zum Selbstätzen**,
 Messing- und Neusilberbleche ab 0,1mm,
 Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Schwarzbeizen
 für verschiedene Metalle, Chemikalien,
Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

Ätztechnik

Ausführlicher und informativer **Katalog**
 gegen € 5,- Schein oder Überweisung
 (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
www.saemann-aetztechnik.de • saemann-aetztechnik@t-online.de

WERST
 MODELL BAHN UND BAU

WIR LEBEN MODELLBAHN

**Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck
 für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen**
Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de

eisenbahn
Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.
 Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

PATERNOSTER

Vitrine
Schattenbahnhof
Individuell
 (Fertigung nach Kundenwunsch,
 alle Spurweiten ab N bis Spur IIm)
Platz sparend
alle Züge sofort verfügbar

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
 Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
 Tel. 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

Kleine Bahn-Börse

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 Waggonen insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesbaden, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schüller 0831-87683 G

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

delle. Telefon: 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

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

Verkäufe

Literatur, Bild und Ton

www.eisenbahnuecher-online.de

Verkaufe Modelleisenbahnen: MEB 1/1952 – 2024; MEB 1956 – 1989 gebunden; MEB Schule 1- 50, Spezial 1-27; Eisenbahnmagazin 1/1990 – 2024; TT-Kurier 2001- 2015; E- Mail: kagusa@gmx.de; Tel. 03416897633

www.modelleisenbahn.com

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert“

www.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Band 2+3+4 „Die Fahrzeuge der Rhätischen Bahn“ alle Wagen und

Fahrzeuge bis zum Jahr 2000 als Gesamtpaket für 30,- € + 6,99 Versandgebühren. w.m.kegel@t.onlin.de (Tel. 06841-759309)

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, 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, 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

Nächster Anzeigenschluss: 5. August 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, Exklusiv (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

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089-854 66877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote: hvo@gmx.com.

www.modellbahnservice-dr.de

Automodelle Roco-Bundeswehr H0, 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/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
 Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

der 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. G

FeWo im Mittelrheintal - für Bahn- und Rheinfreunde (Panoramablick), für 2 Personen pro Nacht € 80. info@schlossfuerstenberg.de; Tel.: 06743/2448

Börse

Auktionen und Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de

11. August 2024, Bad Ems: Geführte Wanderung auf der Trasse der ehemaligen Emser Werksbahn (1000 mm). Info: www.emser-bergbaumuseum.de

15.09.BUTZBACH Modelleisenbahn- + Spielzeugbörse, 10-16 h, Bürgerhaus 35510 Butzbach, Baum, 01590 1487459. Nächster geplanter Termin: 24.11.24

Ausstellung Modelleisenbahner Soest MES03, 25. August 2024, Fahrbetrieb und Börse, von 11:00–17:00 Uhr, Grilltes und Getränke, Kaffee und Kuchen, Vereinsheim Neuengeseke, Neuengeseke Heide 1

Verschiedenes

Original Dampflokchild BR 52 -2168, seit 40 Jahren im Familienbesitz, 70,1 x 20,4 cm lang, 4 Löcher. Toller Hingucker! Top erhalten. Rückseite: die Original-Patina. Höchstbietend abzugeben. Nur ernstgemeinte Zuschriften bekommen eine Fotoreihe. dampflokchild@weidekamp.de

Urlaub

Reisen und Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich. Preis auf Anfrage. inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kin-

Bitte beachten Sie auch die Termine für die nächsten Ausgaben

Ausgabe	Erscheinungstermin	Anzeigenschluss
10/24	06. 09. 2024	06. 08. 2024
11/24	11. 10. 2024	10. 09. 2024
12/24	08. 11. 2024	17. 10. 2024

ABENTEUER VERGÄNGLICHKEIT

Dieser außerordentliche Bildband bietet Wehmutsfutter: Die verlassenen Lokomotiven und ruhenden Waggonen, 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.



© Johannes Glückner · GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

VGB | GeraMond
 [VERLAGSGRUPPE BAHN]

ZAHN UM ZAHN STEIL BERGAUF



NEU

Auf 14 Zahnradbahnen in Europa – insbesondere in den Alpen – werden heute noch Dampflokomotiven eingesetzt. Dieses Buch porträtiert eindrucksvoll diese Loks und Strecken.

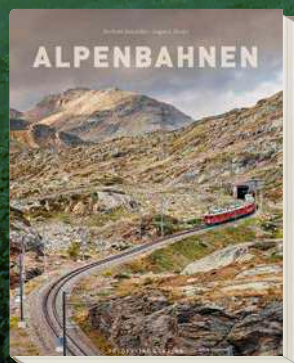
- Reiseführer zu den letzten Zahnradampfloks in Europa
- Alle Strecken im Porträt
- Übersicht über die heute noch erhaltenen Lokomotiven

128 Seiten · ca. 160 Abb.
Best.-Nr. 53656
€ (D) 24,99

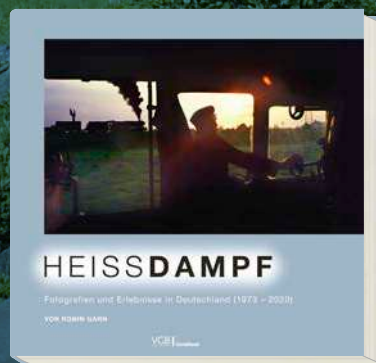
GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



Best.-Nr. 53286



Best.-Nr. 16281



Best.-Nr. 53287



Best.-Nr. 68104



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.

VGBI | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.bus-und-bahn-und-mehr.de

Termine

ab Juli, Wiehe: Die Modellbahn-Ganzjahresschau ist wieder von montags bis sonntags geöffnet. Info: www.modellbahn-wiehe.de

20. Juli, 3./17./31. August, Haselünne: Fahrten mit der Diesel-lok HKB L2 nach Lönningen. Info: www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

20. Juli, 3./24. August, Dresden: Museumstag im Eisenbahnmuseum. Info: www.igbwddresden-altstadt.de

21. Juli, 4./18. August, Syke: Der „Kaffkieker“ fährt nach Eyrstrup. Info: www.vgh-hoya.de

21. Juli, 4./18. August, Harpstedt: Museumsfahrten nach Delmenhorst. Info: www.jan-harpstedt.de

21. Juli, 4./18. August, Hüdinghausen: Fahrtage auf der Sauerländer Kleinbahn. Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de

21. Juli, 4./18. August, Essen: Fahrtage der Hespertalbahn. Info: www.hespertalbahn.de

21. Juli, 11. August, Ottweiler (Saar): Museumsverkehr nach Schwarz-erden. Info: www.ostertalbahn.de

21./28. Juli, 4./11./18. August, Neustadt (Weinstraße): Dampfbetrieb nach Elmstein. Info: www.kuckucksbaehnel.de

27./28. Juli, 17./18. August, Brohl: Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn. Info: www.vulkan-express.de

28. Juli, 4./10./25. August, Bochum: Fahrtage der Ruhrtalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

28. Juli, 4./11./25. August, Viechtach: Wanderbahn nach Gotteszell. Info: www.wanderbahn.de

28. Juli, 18. August, Gütersloh: Fahrtage bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstoth. Info: www.dkbm.de

28. Juli, 25. August, Karlsruhe: Fahrten nach Bad Herrenalb. Info: www.albtal-dampfzug.de

2.–4. August, Zittau: Dampfbahn-und Oldtimerwochenende „Historik Mobil“. Info: www.zittauer-schmalspurbahn.de

3. August, Leipzig/Riesa/Dresden: Sonderzug zur „Historik Mobil“ in Zittau. Info: www.dampfbahnmuseum.de

3. August, Balingen (Württ): Pendelfahrten mit 52 7596 nach Schömborg. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

3. August, Neumünster: Mit V 160 002 und 012 104 über die Marschbahn nach Sylt. Info: www.helev.de

3. August, Augsburg: Mit 41 018 nach Lindau. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

3. August, Wismar: Museumslokschuppen geöffnet. Info: www.lokschuppen-wismar.de

3./4. August, Mesendorf: Dampffahrten beim Pollo. Info: www.pollo.de

3./4. August, Nördlingen: Kinder-tage, freier Eintritt für alle bis 14 Jahre, die ihren Teddybär dabei haben. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

3./4. August, Wesel: Sonderfahrten zum Stadtfest. Info: www.hsw-wesel.de

3./4. August, Bruchhausen-Vilsen: Tage des Eisenbahn-freundes mit Rahmenprogramm. Info: www.museumseisenbahn.de

4. August, Karlsruhe: Fahrten auf der Murgtalbahn. Info: www.murgtal-dampfzug.de

4. August, Bornum am Harz: Fahrten auf der Nettetalbahn. Info: www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de

4. August, Lengerich-Hohne: Pendelfahrten mit TWE-VT 03. Info: www.eisenbahn-tradition.de

4. August, Gera: Mit dem Schienenbus der Wisentaltalbahn nach Kulmbach. Info: www.wisentaltalbahn.de

4. August, Osnabrück: Tag der offenen Tür im Zechen-bahnhof Piesberg. Info: www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

4. August, Hanau: Themenführung durch das historische Bahnbetriebswerk. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

4. August, Hechingen: Pendelfahrten mit 52 7596 auf der Zollernbahn. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

4./10./11. August, Neresheim: Betriebstage bzw. Bahnhofs-hocketse mit Oldtimerausstellung. Info: www.hmb-ev.de

4./25. August, Schöneheide: Fahrtage auf der Museumsbahn. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

4./25. August, Dieringhausen: Dampffahrten auf der Wiehltalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de

4./25. August, Strasshof (Öster-reich): Dampftag im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

10. August, Amstetten: Dampfzug nach Gerstetten. Info: www.uef-lokalbahn.de

10. August, Stuttgart: Mit 52 7596 und 140 797 zum Konstanzer Seenachtsfest. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

10. August, Berlin/Cottbus/Halle/Leipzig: Mit 119 158 bzw. 243 005 nach Warnemünde zur Hanse Sail oder Bäderbahn Molli. Info: www.berlin-macht-dampf.com
www.lausitzerdampflokclub.de
www.bw-halle-p.de

10. August, Chemnitz/Zwickau: Mit E 11 013 zur Hanse Sail in Warnemünde. Info: www.sem-chemnitz.de

10. August, Nürnberg: Fahrtag im „Feldbahn-Museum 500“ mit Dampf- und Diesellok. Info: www.feldbahn500.de

11. August, Minden: Fahrten in mit der Dampflok T 9³ „Kattowitz 7348“. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

11. August, Verden: Kleinbahn-express nach Stemmen. Info: www.kleinbahnexpress.de

11. August, Lengerich: Aktionen im Feldbahnmuseum. Info: www.eisenbahnfreunde-lengerich.de

15. August, München: Sonderzug auf den Spuren der Fußballlegende Gerd Müller in seinen Geburtsort Nördlingen. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

Beim DEV wird regelmäßig die Verladung von Regelspur-wagen auf Rollböcke vorgeführt MM (2)



Bahnreisen



Feldbahnbetrieb im Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

15.–18. August, Nördlingen: Rieser Dampftage mit Fahrzeugschau und Seenlandexpress nach Harburg und Gunzenhausen. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

17. August, Cottbus: Mit 233 450 und 52 8141 nach Liberec bzw. Frýdlant v Cechách (Tschechien). Info: www.lausitzerdampfklubclub.de

17. August, Frankfurt/Main: Mit E 10 239 nach Trier. Info: www.historische-eisenbahn-frankfurt.de

17./18. August, Zwickau: Fahrtage der Kohlebahn. Info: www.brueckenbergbahn.de

17./18. August, Oschatz: Fahrten mit Dampf. Info: www.doellnitzbahn.de

17./18. August, Annaberg-Buchholz: Pendelfahrten im Stil der frühen 1990er-Jahre zum Altstadtfest in Schwarzenberg. Info: www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de

18. August, Chemnitz: Mit zwei „Ferkeltaxen“ über Güterzugstrecken in Westsachsen. Info: www.pressnitztalbahn.com

18. August, Aumühle: Familientag im Loksuppen mit Fahrzeugschau, Filmvorführungen, Modellstraßenbahnen. Info: www.vvm-museumsbahn.de

18./25. August, Rottweil: Tunnelfahrten mit 52 7596 auf der Schwarzwaldbahn. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

23.–25. August, Chemnitz-Hilbersdorf: Heizhausfest mit Modellbahnen, Nachtfotoveranstaltung und Sonderfahrten. Info: www.sem-chemnitz.de, www.schauplatz-eisenbahn.de

24. August, Bebra: Mit E 94 088 entlang von Neckar, Rhein, Mosel und Saar nach Trier. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

24. August, Bielefeld: Mit 110 350 zur Küstenbahn Norden – Dornum. Info: www.bielefelder-eisenbahnfreunde.de

24. August, Halle: Familienfest der Eisenbahn im DB Museum. Info: www.dbmuseum.de

24./25. August, Bohmte: Fahrten auf der Wittlager Kreisbahn zum Historischen Markt in Bad Essen. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

24./25. August, Freilassing: Modellbahnen in allen Nenngrößen in der Lokwelt. Info: www.lokwelt.freilassing.de

25. August, Soest: Modellbahn-Ausstellung im Vereinsheim. Info: www.mes03soest.de

25. August, Ibbenbüren: Pendelfahrten mit 78 468 und TWE-VT 03 auf der nördlichen Teutoburger-Wald-Eisenbahn. Info: www.eisenbahn-tradition.de

25. August, Hamm: Mit V 60 615 oder 212 079 zum Lippborger Markt. Info: www.museumseisenbahn-hamm.de

25. August, Zwettl: Museumsfahrten nach Waldhausen. Info: www.lokalbahnverein.at

31. August, Pforzheim: Fahrten auf der Enztalbahn nach Bad Wildbad. Info: www.enztal-dampfzug.de

31. August, Naumburg/Sangerhausen/Staßfurt: Mit 41 1144 zum Sachsen-Anhalt-Tag nach Stendal, dort Drehfahrt nach Oebisfelde. Info: www.bw-halle-p.de, www.loksuppen-stassfurt.de

07.08. – 11.08.2024 ALPENKREUZFAHRT VON DER ALBULA ZUM PILATUS

Kurzurlaub in der Schweiz mit Fahrten auf der Albulalinie der RhB, dem historischen Zug durch die Zügenschlucht, Salonwagenfahrt von Davos nach Andermatt, Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee und Fahrt mit der weltweit steilsten Zahnradbahn auf den Pilatus.

08.09.2024 MIT HISTORISCHEM GELENK- TRIEBWAGEN DURCH ESSEN

Sonderfahrt mit dem hist. Tw 1753 der EVAG kreuz und quer durch Essen.

28.10. – 01.11.2024 IM SCHIENENBUS DURCH DEUTSCHLAND

Schienenbusreise ab Linz/Rh, Koblenz, Limburg und Frankfurt Süd durch den Spessart und Unterfranken nach Nürnberg. Tagesausflüge nach Bayreuth, Neuenmarkt-Wirsberg und grenznahe Strecken in Tschechien.

02.11. – 11.11.2024 BAHNEN SÜDLICH DER ALPEN

Reise zu Bahnen in Italien und Frankreich. Sonderfahrt mit dem hist. Schnelltriebwagen Arlecchino von Mailand nach Genua und Dampfsonderfahrt auf der Pedemonte ab Sacile. Bereisung der Tendabahn nach Ventimiglia und Nizza. Fahrt auf der CP ab Nizza, teilweise in Sonderfahrt mit hist. Renault-VT. Besichtigung von Eisenbahnmuseen, Straßenbahnsonderfahrten in Mailand und Turin.

Informationen durch
DGEG Bahnreisen GmbH,
Postfach 102045, 47443 Moers,
Tel. 0173 / 5362698,
Fax. 02841/56012, Mail:
reisen@dgeg.de, www.dgeg.de

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!

16. – 21.10. Historische & moderne Bahn- erlebnisse 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.

05. – 09.12. Adventsreise nach Berlin

Dampfzugfahrt rund um Berlin, Dampf-Sonderzugfahrt nach Rheinsberg, Sonderzug Buckower Kleinbahn, Stadtbesichtigung mit Reichstag.

Infos und Buchung:
Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2,
79856 Hinterzarten.
Tel. 07652/917581, e-mail:
info@bahnreisen-sutter.de
Internet: www.bahnen.info

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 11:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen.

Für August sind keine neuen Folgen geplant.

In der Anzeigenrubrik **Bahnreisen und Termine** werden Veranstaltungen von Eisenbahnclubs, Vereinen und Reiseveranstaltern veröffentlicht.

Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr. Wir empfehlen Ihnen, sich vor Besuch beim Veranstalter rückzuversichern.

Jede Zeile € 3,10 (zzgl. MwSt.)

Kontakt: Bettina Wilgermein,
Tel. 089/130699-523, Fax -529, E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de

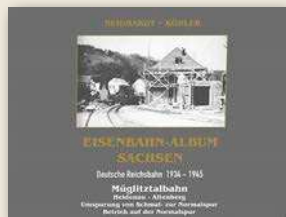
Buch & Film

Hauptbahnen in Nordrhein-Westfalen, Strecken/Unternehmen/Fahrzeuge 1980 bis heute – Christoph Riedel – 119 S., 138 Farb-/3 Schwarzweiß-Abb. – 24,99 € – Sutton Verlag, Tübingen – ISBN 978-3-96303-426-8



Ein solides Buch über den Bahnbetrieb auf den Hauptstrecken in NRW in den letzten 40 Jahren liegt mit diesem Titel vor. Neben Streckenkarten findet der Leser Texte über die Bahnlinien, die Unternehmen, die den Betrieb dort bewältigen, sowie die wichtigsten Fahrzeuge. Die Fotos dokumentieren alles im Bild, wobei sämtliche Aufnahmen qualitativ einwandfrei und gut gedruckt sind, man sich manchmal aber etwas andere Bildausschnitte gewünscht hätte. Irgendwelche Highlights sucht man allerdings vergeblich. Gezeigt wird lediglich der Alltagsbetrieb der Gegenwart sowie der jüngeren Vergangenheit. MW

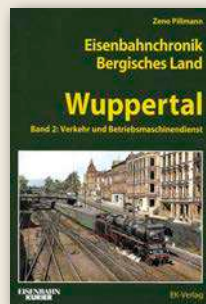
Eisenbahn-Album Sachsen, Deutsche Reichsbahn 1934–1945: Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg, Umspurung von Schmal- auf Normalspur, Betrieb auf der Normalspur – Ingo Neidhardt/Dr. Jörg Köhler – 215 S., 23 Farb-/724 Schwarzweiß-Abb. – 54,00 € – SOEG Verlag/SSB Medien, Zittau – ISBN 978-3-00-076524-7



SSB Medien hat in den letzten Jahren nicht nur zahlreiche Bücher über sächsische Schmalspurbahnen publiziert, sondern widmet sich ab und an auch der Normalspur. So wird in diesem umfangreichen Band mit interessanten Texten und über 700 Fotos die Umspurung der Müglitztalbahn von Heidenau nach Altenberg von Schmal- auf Normalspur vorgestellt, die aufgrund des ständig steigenden Verkehrsaufkommens notwendig wurde. Besagte Fotos in unterschiedlicher Qualität zeigen deutlich, was sich vor rund 80 Jahren am Flüssen Müglitz tat. Besonders interessant sind die Luftbilder, die sowohl die alte als auch die neue Strecke zeigen. Hunderte Aufnahmen vom Umbau schildern, wie seinerzeit solche Infrastrukturmaßnahmen in Angriff genommen und vollendet wurden. Auch auf die neuen Lokomotiven der Baureihe 84 für die umgespurte Strecke wird ausführlich eingegangen. Summa summarum ein Buch für Spezialisten und ausgesprochene Müglitztalbahn-Freunde sowie Fans der bulligen Tenderloks der Baureihe 84 mit ihren interessanten Antrieben. MW

Wuppertal, Band 2: Verkehr und Betriebsmaschinendienst – Zeno Pilmann – 304 S., 114 Farb-/298 Schwarzweiß-Abb. – 49,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6431-7

Als Ergänzung zu Band 1 (siehe em 3/24) legt der Autor diesmal das



Augenmerk auf Verkehr und Betriebsmaschinendienst im Bergischen Land. Wie schon das vorige Buch startet auch dieser Titel mit dem Betrieb der Frühzeit auf Strecken wie Düsseldorf – Wuppertal – Hagen oder Elberfeld – Hagen, unterlegt mit mehreren Seiten aus dem damaligen Kursbuch und einigen passenden Bildern. Es folgt der Fern- und Ruhr-Schnellverkehr sowie Gütertransportwege der Zwischenkriegszeit. Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges werden auch behandelt, um anschließend auf den bunten und vielfältigen Betrieb der Bundesbahn und auf die heutigen Verkehre einzugehen. Neben den Magistralen kommen auch die Nebestrecken dieser Region nicht zu kurz.

Das zweite große Kapitel behandelt den Betriebsmaschinendienst. Übersichtlich geordnet nach Epochen werden nacheinander Dampfloks, elektrische Lokomotiven und Triebwagen sowie Verbrennungsschienenfahrzeuge porträtiert, die dort zum Einsatz kamen. Selbst Kleinbahnen und der Nahverkehr werden behandelt – etwa Betrieb und Fahrzeuge der originellen Tal- und Pferdebahn Barmen – Elberfeld. Es folgen die Barmer und Elberfelder Straßenbahnen sowie einige Bergische Schmalspurbahnen. Und die berühmte Wuppertaler Schwebebahn fehlt natürlich auch nicht. Der Band endet mit der Vorstellung von

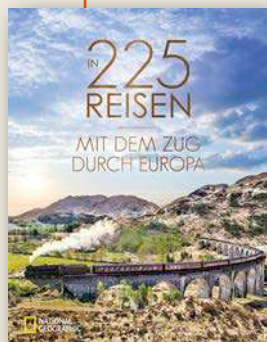
Eisenbahn-Persönlichkeiten und erhaltenen Wuppertaler Triebfahrzeugen. Zur Vervollständigung der nunmehr vierteiligen „Eisenbahnchronik Bergisches Land“ ist dieses Buch eine lohnende Anschaffung. WB

Zug um Zug durch Europa, Von Nachtzügen, Speisewagen und den schönsten Bahnhöfen – Jaroslav Rudis – 256 S., 159 Farb-/1 Schwarzweiß-Abb./2 Karten – 30,00 € – Piper Verlag, München – ISBN 978-3-89029-585-5



Es gibt sie noch, die „Eisenbahn-Lesebücher“ – und hier liegt ein besonders gutes Exemplar vor. Der tschechische Autor, der wegen einer Sehschwäche nie Eisenbahner werden konnte, beschreibt Eisenbahnreisen durch ganz Europa. Dabei informiert er über Strecken und sehenswerte Landschaften, Bahnhöfe und Bahnhofsgaststätten und gibt Einblicke in das Rollmaterial verschiedener europäischer Bahnen, wobei besondere „ganz normale“ Lokomotiven und Wagen recht anschaulich und auch für den Laien verständlich vorgestellt werden. Sehenswert sind die meisten der illustrierenden Fotos – zumeist keine klassischen Eisenbahn-in-der-Landschaft-Bilder, sondern Eindrücke von den Reisen des Autors vermittelnde und wohl komponierte Schnappschüsse. Insgesamt ein Buch, das man immer wieder gerne zur Hand nimmt und das einen interessanten Kontrast zu den vielen

Weiterhin erreichen uns:



In 225 Reisen mit dem Zug durch Europa – Autorenteam – 288 S., 337 Farb-Abb. – 45,00 € – National Geographic Buchverlag, München – ISBN 978-3-86690-822-2

Eisenbahnfreunde unterwegs – Region Hannover (BDEF-Jahrbuch 2024) – Autorenteam – 236 S., 65 Farb-/10 Schwarzweiß-Abb. – 5,00 € – Bundesverband

Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V., Spittelmahderweg 9, 87600 Kaufbeuren; Bezug: bdef@bdef.de

Marschbahn, Die Magistrale Hamburg – Sylt (EK Special 153) – Josef Mauerer/Uwe Keil – 100 S., 122 Farb-/85 Schwarzweiß-Abb. – 13,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-7046-2

Der Brandleitertunnel, Die Geschichte des längsten Tunnels der DR sowie der Bahnhöfe Oberhof und Gehlberg – Stefan Wespa – 96 S., 29 Farb-/76 Schwarzweiß-Abb. – 18,50 € – Verlag Endisch, Stendal – ISBN 978-3-947691-67-8

Deutsche Bahnpostwagen seit 1945 – Peter Wagner/Joachim Deppmeyer – 143 S., 129 Schwarzweiß-Abb. – 19,95 € – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71709-1

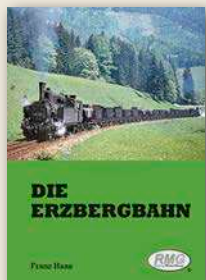
Von Buchholz nach Schwarzenberg – Siegfried Bergelt – 240 S., 329 Farb-/216 Schwarzweiß-Abb. – 34,80 € – Bildverlag Böttger, Witzschdorf – ISBN 978-3-96564-010-8

Die RhB im Modell, Vom Vorbild zur detaillierten Kompaktanlage (MIBA Spezial 146) – Autorenteam – 100 S., 327 Farb-/3 Schwarzweiß-Abb. – 12,90 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-097-1

Linienstern Mühldorf, Mit Dieselloks und Triebwagen durch Südostbayern – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € – EK-Verlag, Munzinger Straße 5a, 79111 Freiburg

Baureihen-Büchern darstellt, die in der letzten Zeit auf den Markt gekommen sind. MW

Die Erzbergbahn – Franz Haas – 64 S., 45 Farb-/61 Schwarzweiß-Abb. – 17,00 € – RMG Verlag, Wien/Österreich – ISBN 978-3-902-89447-2



Dieses informative Druckwerk erzählt in kompakter Form die Geschichte dieser einzigartigen Gebirgsbahn, die abschnittsweise mit Zahnstangen ausgerüstet war. Auch von den Hintergründen, die zum Bau führten, sowie über den Ersten und Zweiten Weltkrieg, die für extreme Belastungen sorgten, wird berichtet. Einschneidend war die Umstellung auf reinen Adhäsionsbetrieb ab 1971, als die Dampfloks überflüssig wurden und die Diesellok-Reihe 2043 den Dienst übernahm. 1986 war der Erztransport über den Präbichl Geschichte, 1988 wurde der Personenverkehr eingestellt. Als Museumsbahn kam der Betrieb ab 1990 wieder in Gang. Auch sämtliche Triebfahrzeuge und Wagen werden vorgestellt. Viele Fotos aus allen Epochen des k.u.k. St.b-Dampfbetriebes wechseln sich ab mit Farbfotos aus späteren Diesel-Betriebsjahren der ÖBB. WB

Erinnerungen eines Fahrdienstleiters, Mittelformatfotografie von 1969 bis 1978 – Michael Weininger – 144 S., 84 Farb-/58 Schwarzweiß-Abb. – 37,90 € – BAHNmedien.at, Wien/Österreich – ISBN 978-3-903-17754-3



Dieser Band basiert auf den persönlichen Erlebnissen eines Fahrdienstleiters, der seine ersten Fotos 1969 bei Eintritt ins Berufsleben schoss. Klar,

dass die ersten Aufnahmen aus der Umgebung seines ursprünglichen Wirkungskreises im Waldviertel stammten. Doch viele packende Bilder fing er auf seinen Ausflügen quer durch Österreich ein. Neben Standardszenen mit der Reihe 77 bei der Ausfahrt von Wien-Praterstern oder mit 93ern unterwegs im Waldviertel blieb auch viel Platz für Besonderes: Da ist ein DB-Schienenprüfzug bei der Arbeit im Bahnhof Korneuburg ebenso zu bewundern wie die ausgediente 15.13 als Vorheizanlage in Wien Ost. Obendrein stattete er auch den Waldviertler Schmalspurbahnen einen Besuch ab und fotografierte Loks der Reihe 399 oder die Diesellok 2092.04. Auch Fahrzeuge, die aus der benachbarten Tschechoslowakei zu Besuch kamen, waren ihm einige Aufnahmen wert. Sogar auf Abstellgleisen trieb er sich herum und lichtete schrottreife Fahrzeuge in Strasshof, Stadlau oder bei der Graz-Köflacher Bahn ab. Kaum eine Facette des ausklingenden Dampfbetriebes blieb in Weiningers Wirken unberücksichtigt, weshalb man über die teils schwache Bildqualität hinwegsehen und sich an der ÖBB-Fahrzeugvielfalt erfreuen sollte. WB

Kauko Kuosma, Fotos aus den Jahren 1954–1964 – Juhani Katajisto – 122 S., 23 Farb-/144 Schwarzweiß-Abb. – 38,00 € – Kustantaja Laaksonen, Helsinki/Finnland – ISBN 978-9-527-26028-9



Eine neue Buchserie befasst sich mit den besten Eisenbahnfotos Finnlands. Der erste Band ist Kauko Kuosma gewidmet. In zahlreichen abwechslungsreichen Szenen wurde mit der Kamera alles eingefangen, was zwischen 1954 bis 1964 über finnische Gleise rollte. Am Ende des Werkes wird auch der Straßenbahnbetrieb der Großstädte beleuchtet, und einige Bilder führen sogar nach Österreich. Die letzten Seiten zeigen ein weiteres Hobby des Porträtierten: Er war auch begeisterter HO-Modellbahner, der zahlreiche Eigenbau-Fahrzeugmodelle schuf. WB

Leserbriefe

■ Müngstener Brücke, em 3/24 Attraktiver Touristenmag-net im Bergischen Land

Dem Leserbriefschreiber, der sich auf das *Im Gespräch* aus em 12/23 bezieht, mag die Brücke zwar bekannt sein, kennen kann er sie aber nicht – sonst wüsste er, dass die Leute in unserer Bergischen Region im Städtedreieck Wuppertal/Remscheid/Solingen mit diesem historischen Bauwerk leben und es lieben! Sich in arroganter Art über die hier lebenden Menschen zu echauffieren und diese als „Kletteraffen“ zu beleidigen, finde ich inakzeptabel. Außerdem sollte er wissen, dass der stählerne Viadukt kurz vor dem Abriss stand und beinahe einer Betonbrücke hätte weichen müssen. Das wäre dem Tourismus nicht gut bekommen. Heinz Heidtfeld, Haan

Anm. d. Red.: Inzwischen sind weitere Pläne für die touristische Nutzung der Brücke herangereift. Während ein Radweg zwischen Solingen und Remscheid unter dem Brückentrog für eher nicht realisierbar gilt, halten das beauftragte Planungsbüro und die Biologische Station Mittlere Wupper nun einen Skywalk für möglich. Alternativ zieht die Studie auch einen Baumwipfelpfad unter Einbeziehung der Brückenkonstruktion in Betracht. PW

■ Neubaustrecken, em 4/24 Parallele zu Sachsen

Der Erfolg der Bürgerinitiative in Sachsen zur Konzeption einer Neu-

baustrecke zwischen Dresden und Prag motiviert mich zu folgendem Vorschlag: Gründung einer BI unter dem Namen „Grundlegende Überarbeitung der Eisenbahnstrecken im Städtedreieck Bremen – Hamburg – Hannover“, sofern eine solche noch nicht existiert. Meine Vorschläge wären folgende:

- Neubau einer HGV-Strecke in Anlehnung an den Entwurf von Markus Gröbe (Plädoyer für eine Neukonzeption, 2018) mit Ausweich- und Zwischenhalt bei der Kreuzung Soltau Ost, Ausbau für 840 Meter lange Güterzüge, insgesamt drei Überholbahnhöfe.
- Ausbau der „Amerika-Linie“ für 160 km/h und Wiederherstellung der Zweigleisigkeit Langwedel – Uelzen (–Stendal); östlich Soltau Verbindung mit der HGV-Strecke und dem Turmbahnhof Soltau Ost.
- Ausbau der Infrastruktur SinON/OHE zwischen Soltau und Lüneburg bzw. Soltau und Celle sowie zwischen Bremerhaven, Bremerförde und Rothenburg (Wümme).
- Ausbau der Verbindungen Rothenburg (Wümme) – Verden und Nienburg – Minden sowie Bremen – Verden – Nienburg – Hannover sowie Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Lübeck – Lüneburg, um einen Teil des Skandinavien-Verkehrs gen Süden ableiten zu können.
- Grundsanierung der bestehenden Hauptbahn HH – LG – UE – CE – Hannover/Lehrte.

Bilderfund im Internet



Nicht nur Magnus in der Nenngröße 2 hat eine Version der Baureihe 06 in dem nie verwirklichten DB-Umbauzustand geschaffen, wie in em 6/24 abgebildet. Einer unserer Leser machte uns auf einen Bilderfund aus dem Internet aufmerksam, der eine private HO-Umbaulokomotive zeigt, die auf der Basis von zwei Märklin-O1-Modellen entstanden sein soll und eine gute Vorstellung vermittelt, wie dieser 2'D2'-Lokgigant ohne die windschnittige Komplettverkleidung im Bundesbahn-Einsatz ausgesehen hätte. In diesem Zustand ist das Modell natürlich ein reines Fantasieobjekt. em

Natürlich würden all diese Maßnahmen Geld kosten, doch schichten wir einfach die Mittel im Bundeshaushalt des Ministeriums für Verkehr um vom Autobahn- zum Eisenbahnbau!

Bernd Kontiokari, Georgsmarienhütte

■ Schiebebetrieb, em 5/24 Oft beobachtete Szenerie

Zum Titelfoto und zur Schwerpunkt-Geschichte „Nachschiebebetrieb“ möchte ich anmerken, dass 150 139 mit ihrem Kesselwagenzug nicht in den Bahnhof Laufach einfährt, wie es im Bildtext auf Seite 5 vermerkt ist, sondern den Bahnhof in Richtung Aschaffenburg verlässt. Hinter der Kesselwagenreihe erkennt man einen Teil der Dächer des ehemaligen Lokschuppens für die Schiebeloks zum Dampflokzeit (siehe Seite 44). Die rechts stehende Schiebelok 194 583 wartet auf dem Schiebelokgleis für die nächste Leistung in der Gegenrichtung, sprich zum Schwarzkopftunnel (siehe MWB-1020 041 auf Seite 44 unten). Mit meinem Bruder Gerd und früher auch mit unserem Vater waren wir oft zu Besuch in Laufach, um den Schiebebetrieb zu beobachten.

Claus Harbers, Kronberg

■ VT 137 im Fokus, em 5/34 Unerwähnte Modelle

Das spannende Thema VT 137 ist in 00 weitaus früher umgesetzt worden als im Beitrag vermerkt. Schon 1937 erschien im Trix-Sortiment unter der Artikelnummer 20/58 ein zweiteiliger Triebzug „diesel-elektrischer Triebwagen“ als Tin-plate-Wechselstromzug. Weit voraus für die damalige Zeit waren die elektrische Verbindung zwischen Motor- und Steuerwagen und der rot/weiße Lichtwechsel bei Änderung der Fahrtrichtung. Das anfangs in Rot/Beige lackierte Fahrzeug gab es bis 1953. Danach war bis 1955 der rote VT 50 der Deutschen Bundesbahn im Programm, der nach einem umfassenden Facelifting als Gleichstrommodell verfügbar war.

Auch in der DDR war der im Artikel erwähnte Piko-Triebwagen nicht das Debütmodell, denn von Hruska wurde bereits 1949 ein VT 137 angeboten. Als Antrieb diente ein verfügbarer Motor aus Wehrmachts-

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, 9. Juli und Dienstag, 23. Juli

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**



Mit entsprechendem Wechselspannungsaufkleber versehene Liliput-Packung des VT 25/VS 145 der DB, wie sie in den 1980er-Jahren verkauft wurde *Stefan Bückmann*



Die ersten VT 137-Modelle in 00 kamen 1937 von Trix-Express aus Nürnberg (unten rechts) und 1949 von Hruska aus Glashütte (u. links). Das Trix-Modell wurde in den 1950er-Jahren auch als VT 50 der DB (l.) aufgelegt *Klemens Wesolowski (2)*



beständen. Ausgeliefert wurden seinerzeit zwei- und dreiteilige Einheiten.

Klemens Wesolowski, Neuburg

Treffend bemerkt der Autor des Artikels, dass das Baureihen Kürzel VT 137 eher eine Sammel- als eine Typenbezeichnung ist. In der ansonsten recht akribischen Aufstellung fehlt jenes HO-Modell, das Fleischmann zwischen 1955 und 1960 unter der Artikelnummer 1371 in verschiedenen Varianten angeboten hatte. Zwar deutet weder die ausführliche Beschreibung in den zeitgenössischen Fleischmann-Katalogen noch die Beschriftung am Modell selbst auf ein Vorbild aus der VT-137-Familie hin, dennoch ist die Verwandtschaft unverkennbar. Am Fleischmann-Modell wechseln sogar Scheinwerfer und Schlusslicht automatisch mit der Fahrtrichtung. Das Modell ist heute eine Rarität und wird bei gutem Erhaltungszustand sowie vorhandener Originalverpackung zu hohen Preisen gehandelt.

Wolfram Gäbisch, Nürnberg

Bei den Beschreibungen der Modellvarianten wurde im Beitrag übersehen, dass es sehr wohl eine Wechselstrom-Versionen von Liliput gegeben hat. Ich besitze das werkseitig mit Skischleifern ausgerüstete Liliput-Modell des blauen Bundesbahn-VT 25/VS 145 mit der Liliput-Artikelnummer 125 08.

Stefan Bückmann, Mettmann

■ DB-Baureihe 701, em 5/24 Erinnerungen an die Lüneburger Dienstzeit

Ich habe mich gefreut, unseren ehemaligen Arbeitstriebwagen 701 095 der früheren Oberleitungswerkstatt Lüneburg als Farbzeichnung im Beitrag zu entdecken. Leider hat dieses Fahrzeug die Zeit nicht überlebt. Wir hatten ihn zuletzt noch mit weißen Pufferringen sowie innen und außen mit alten Raucher-/Nichtraucher-Schildern in geschriebener Form aufgehübscht, doch das konnte ihn nicht retten. Er besaß übrigens keine Sifa und musste grundsätzlich unter Begleitung eines befähigten Beimanntes gefahren werden. In meinem Keller hängt noch ein Bild dieses TVT auf dem ehemaligen Lokschuppen-gleis in Lüneburg, doch auch dieses Gebäude ist längst Geschichte.

Michael Schwirtz, Schnackenburg

Echtes Bahnerlebnis



3 für
nur € **12,60**
statt € 27,60

- ✓ Sie sparen die Hälfte!
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Das *eisenbahn magazin* kommt bequem frei Haus*

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
- ✓ Nur *eisenbahn magazin* bietet als besonderes Extra Ausklappseiten mit attraktiven Lokzeichnungen, Anlagen- oder Zugbildungsplänen. Echtes Bahnerlebnis in Vorbild und Modell!

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich das *eisenbahn magazin* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 9,20 pro Heft monatlich frei Haus.

■ HO-Anlagenmotive mit persönlichen Erinnerungen

Hessisch Oldendorf

in den 1960ern



Nur wenigen Menschen gelingt es, einen Bahnhof genauso nachzubauen, wie er einmal war. Harry Bolkesteijn hat es dank guter Ortskenntnisse geschafft, der Bundesbahn-Station Hessisch Oldendorf ein Denkmal in HO zu setzen

Zwei Fotografen eilen zu einer Ecke in der Nähe des Bahnübergangs. In wenigen Minuten wird hier ein 44er mit einem schweren Güterzug vorbeifahren. Und wenn es keine Verspätungen gibt, wird eine 01 aus dem Bw Hannover in 22 Minuten mit einem Eilzug den Bahnhof verlassen. Bis dahin hat das Duo genug Zeit, den geparkten DKW Junior am Bahnübergang umzusetzen. Schauplatz dieser Handlung ist der Bahnhof Hessisch Oldendorf. Die Miniaturmenschen stellen eine fiktive Szene dar, aber das Bahnhofsgebäude, der Güterschuppen, das auffällig gelb gestrichene Stellwerk, der berühmte „Münchhausenhof“ aus der Weser-Renaissance, das Bahnwärterhaus sowie andere Gebäude sind stimmig im Maßstab 1:87 umgesetzt.

Persönliche Erinnerungen

Der 76-jährige gebürtige Almeloer, der diese sechseinhalb Meter lange und 70 Zentimeter tiefe Modellbahnanlage in acht Jahren gebaut hat, besuchte diesen Teil Deutschlands schon in den 1950er-Jahren als kleiner Junge mit seiner Familie. „Meine Eltern waren 1954 Mitglieder

des Gesangsvereins „Stem des Volks“ in Almelo. Irgendwann gab es einen Austausch mit einem Club aus Rinteln an der Weser, und sie freunden sich mit der Familie Nolting an. Ich erinnere mich gut daran, dass sie direkt gegenüber dem Empfangsgebäude in der Friedrichstraße wohnte. Im Bahnhof lernte ich als Neunjähriger zum ersten Mal die Pracht der deutschen Dampftraktion kennen. Eine faszinierende Welt für mich.“

Irgendwann heiratete die älteste Tochter Ingrid den Eisenbahner Willie Weiss. Das junge Paar zog nach Hessisch Oldendorf, 15 Kilometer von Rinteln entfernt. Eines führte zum anderen, und nachdem Harry Bolkesteijn allein reisen konnte, zog er in ein Haus in der Fabrikstraße, das zufällig auch in der Nähe des Bahnhofs lag. Von hier aus war er also schnell auf dem Bahnsteig. „Es

waren hauptsächlich 38er aus dem Bw Hameln, die vorbeifuhren. Aber ich erinnere mich auch an die 01er aus dem Bw Hannover, 03er, 44er, 50er und ebenso an 93er und 94er. Das war ein großes Fest für mich. Das Schöne ist, dass auf meiner sechstägigen Segmentanlage die 01 104 von Roco fährt. Die habe ich in Hessisch Oldendorf in echt erlebt. Der Bahnhof befand sich an der zweigleisigen Strecke von Hameln nach Löhne, der sogenannten Weserbahn.

Das war eine ziemlich stark frequentierte Verbindung. Da Willi bei der Bundesbahn in Hameln arbeitete, konnte ich das Stellwerk und das Bahnbetriebswerk ganz einfach besuchen. Im Bw warf einmal jemand ein Werkzeug nach mir. Der Grund: Während ein paar Männer in der Untersuchungsgrube etwas an einer Dampflo-



komotive reparierten, zog ich im Führerhaus an der Pfeife. Das Dach ist fast abgefallen, solch einen Lärm gab es. „Das ist der verdammte Holländer!“, schallte es durch den Lokschruppen, ehe das Werkzeug durch die Luft sauste. Ich durfte auch einmal einen ganzen Tag lang mit einer Baureihe 44 aus Paderborn fahren. Erst da habe ich begriffen, wie anstrengend die Arbeit eines Heizers ist. Der Lokführer ließ mich auch tüchtig schaufeln, sodass ich abends tiefschwarz bei Ingrid und Willi ankam.“

Harry hat seine deutschen Freunde schon lange nicht mehr besucht, aber die dritte Generation trifft sich immer noch regelmäßig. Als er neulich noch einmal nach Hessisch Oldendorf kam, gab es kein Wiedererkennungsfest. Das Empfangsgebäude ist nicht mehr in Betrieb und dient als Wohnhaus, das Toilettenhäuschen wurde längst abgerissen, ebenso das Gebäude des Bahnwärters. Das Stellwerk ist noch da, aber seine hübsche ockergelbe Farbgebung ist einem tristen Grau gewichen.

Anlagenbau nach Vorbild

Diese Modellbahnanlage ist also eine Hommage an die schöne Zeit der späten 1950er- und frühen 1960er-Jahre in Hessisch Oldendorf. Das Gleisareal wurde mit Roco-Line-Material gebaut. Die Schienenflanken wurden dann mit einem Pinsel dunkelbraun lackiert. Das Gleis-

planum besteht aus einem Gemisch aus grauem Schotter von Woodland Scenics und Kalksplitt von Jeweha – eine Arbeit, die erst nach einem Tag des Rührens und Mischens das gewünschte Ergebnis brachte.

Das Empfangsgebäude ist eine originalgetreue Kopie des Vorbilds. Harry Bolkesteijn erhielt Zeichnungen davon, als ein Eisenbahnarchiv ausgeräumt wurde. Diese dienten als Basis, den Rest der Gebäude hat er selbst vermessen. Dazu fertigte er einen ein Meter langen Stab, lackierte ihn weiß und positionierte ihn an einer Wand. Dann stellte er sich ein paar Meter davon entfernt hin, um die Höhe einschätzen zu können, und fotografierte das Motiv.

Auch den berühmten „Münchhausenhof“, eine der größten Stadtburgen des Schaumburger Adels, wurde auf diese Weise dokumentiert. Dazu wurden dünne Styrodurplatten verwendet und Schicht für Schicht aufgeklebt. Die Dachziegel stammen von Auhagen. Die Bleileisten sind dünne Bleistreifen, die zum Schutz von Schaltern vor Strahlung verwendet werden.

Stolz weist der passionierte Modellbahnfan auf die Seiten der Fenster des Dachausbaus. Die anmutig geschwungenen Ornamente sind das eigentliche Markenzeichen der Weser-Renaissance. Typisch für diese Zeit

sind der Treppenturm mit schräg eingesetzten Fenstern sowie reich verzierte Giebel mit Kugeln, Voluten und Dacherker. Mit dem Bau in diesem Stil wurde 1583 begonnen, während bereits im 14. Jahrhundert ein schlossähnliches Gebäude dort stand. Seit 1947 ist der historische Gutshof übrigens nicht mehr im Besitz der Familie von Münchhausen.

Zurück zum Bahnbetrieb

Ein Güterzug aus vierachsigen Selbstentladewagen rollt langsam durch den leeren Bahnhof. Er wird diesmal vom Enkel Joost gesteuert, der selbst Besitzer einiger Live-steam-Loks ist. Zugkompositionen sind sein Spezialgebiet. Die DB-Lok ist digitalisiert – wie auch die übrigen 35 Dampf- und Diesellokmodelle. Die Decoder steuern Zimo, ESU und Lenz bei. Das Digitalsystem stammt von der letztgenannten Marke,



Exakt nach dem Original von Hessisch Oldendorf sind alle Gebäude und Straßenzüge nachgebaut

Guus Ferrée

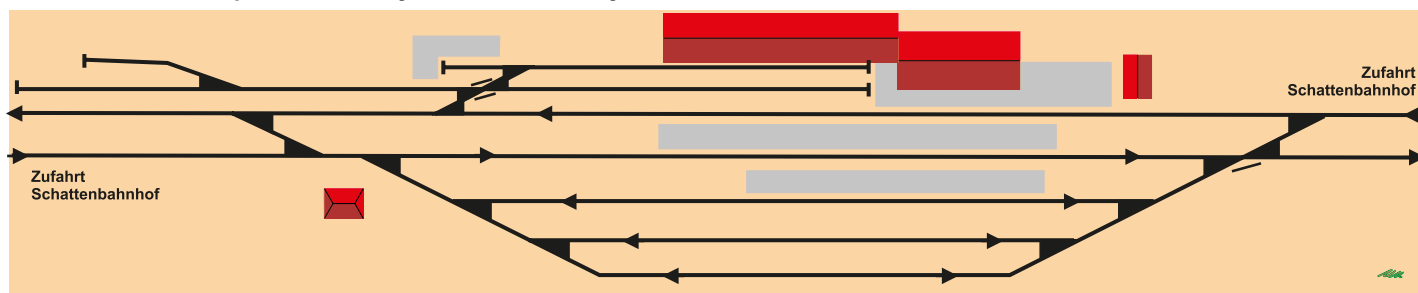


Die durch Hessisch Oldendorf fahrende 01 104 hat Harry Bolkesteijn dort persönlich erlebt, weshalb die Fotografen auch am Bahnübergang stehen (rechts)



Mit einem Sonderzug passiert die 03 1010 der DR, die für einige Wochen anlässlich der Feierlichkeiten zum 150-jährigen Eisenbahnjubiläum in den Niederlanden war, am 23. Juli 1989 Hessisch Oldendorf Josef Högemann

Schematischer Gleisplan des Bahnhofs Hessisch Oldendorf MM





Die 58 2059 von Roco ist die älteste auf der Anlage eingesetzte Dampfloks. Mit einem Güterzug fährt sie am Münchhausenhof vorbei

Guus Ferrée (6)

Hinten einem Wohnhaus mit Garage fahren die Züge in den rechten Schattenbahnhof



funktioniert gut und ist zuverlässig. Auch die Weichen werden auf diese Weise ferngesteuert.

Es fällt auf, dass die Anlage sehr authentisch wirkt. Die Gleisanlage sind dem Vorbild nachempfunden. Filigrane Laternen von Brawa und Weinert passen perfekt zur dezenten Landschaftsgestaltung. Die beiden Bahnübergänge sind aus Bausätzen von Weinert gefertigt. Eine arbeitsintensive Arbeit zwar, aber Harry Bolkes-teijn ist froh, dass er sie bewältigt hat, denn das Endergebnis war es wert. Auch der Begrünung entlang der Gleise hat er viel Aufmerksamkeit gewidmet. Eine gewisse Vorliebe für gelbe und violette Lupinen kann der gebürtige Almeloer nicht leugnen. Die Bepflanzung unter und neben einer kleinen Eisenbahnbrücke ist sogar von außerordentlicher Pracht!

Ein einziges Gebäude ist Fiktion, doch das hat eine eigene Geschichte: Es handelt sich um eine Brauerei, die am Ende der Modellbahnanlage auf der linken Seite des Bahnhofes steht. Basis war ein Bausatz von Walthers. Das Gebäude nordameri-



Die Post nutzte eigene V 60-Dieselloks für die Zustellung ihrer Wagen. Nicht belegt ist, dass diese Maschinen auch einmal an der Weser waren





Die Brücke über den Hollenbach und alle Gebäude sind im Eigenbau entstanden

Die Brauerei mit eigenem Anschlussgleis gab es vor Ort nicht, sorgt aber im Modell für zusätzliches Frachtaufkommen





Das Stellwerk existiert noch immer, ist inzwischen aber grau gestrichen (rechts). Die Kabelkanäle für die Weichen und Signale sind authentisch nachgebildet (oben)

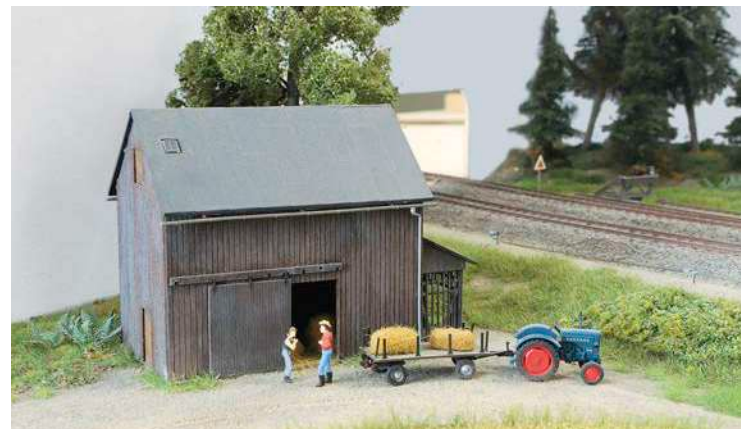


Das direkt am Bahnsteig angrenzende Haus steht im Original auch heute noch

An den Segmentübergängen sind die RocoLine-Gleise sowie die Seilzüge der Signale und Weichen unterbrochen



Die Ladestraße mit der kleinen, eingezäunten Kopframpe wird an manchen Tagen für die Viehverladung genutzt



Die Einfahrt zum linken Schattenbahnhof wird von einer kleinen, hölzernen Scheune verdeckt

Guus Ferrée (8)

kanischen Ursprungs ähnelt durchaus dem der Zuckerfabrik, die einst hinter dem Bahnhof stand. Deutsche Architekten sind wie ihre niederländischen Kollegen in den 1920er- und 1930er-Jahren in großer Zahl in die Vereinigten Staaten ausgewandert. Dort kopierten sie den deutschen Baustil und entwickelten ihn weiter. Harry Bolkesteijn hat die fiktive Brauerei „Baxmann“ genannt. Das war im 17. Jahrhundert eine berühmte Figur in

dieser Region. Seine Nachfahren betreiben hier ein renommiertes Hotel.

Details nach Vorbild

Die 94 713 von Fleischmann fährt langsam mit einem Nahgüterzug in den Bahnhof ein. Erst jetzt fällt den Reisenden auf, wie braun die Bahnhofsvorhänge sind. Darauf aufmerksam gemacht, zaubert Harry ein breites Lächeln auf sein Ge-

sicht: „Die Gaststätte war früher ein Ort, an dem die hier stationierten niederländischen Soldaten viel Bier tranken und stark rauchten. Deshalb habe ich Gardinen aus braunem Backpapier angefertigt, so sahen die Fenster früher wirklich aus.“ Anhand dieses Details wird klar, dass hier jemand am Werke war, der seine Umwelt bewusst wahrnimmt, um alles möglichst authentisch wiedergeben zu können.

Guus Ferrée



Nicht vergessen:
Das neue Heft
erscheint am
**9. August
2024**

■ Im Fokus: Dieselloks der DB-Baureihe 291

Loktyp von MaK in Staatsbahn-Diensten

100 Lokomotiven der Baureihe 291 ließ die DB zwischen 1974 und 1978 bauen – die norddeutsche Antwort auf die bewährte V 90. Doch beinahe hätte es diese Loks nicht gegeben, denn hinter den Kulissen wurde zwischen dem Hersteller MaK, der DB-Hauptverwaltung und dem BZA München kräftig um die 291 gerungen. Unser Fahrzeugporträt wird von einer Modellübersicht abgerundet.

Malte Werning

■ Fahrzeuge: 18 201 in HO von Märklin und Roco

Test zweier DR-Schnellfahrlokomotiven

Wie beliebt diese Dampflok der Pacifik-Bauart ist, unterstreicht die Leserauszeichnung „Das Goldene Gleis“ für die Märklin/Trix-Maschine. Doch ist sie wirklich besser als das Roco-Pendant?



Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Joachim Bertsch

■ Altbau-Elloks in Würzburg

Auslauf-Dienststelle

Laufpläne der Baureihen 118, 144 und 145 waren vor 40 Jahren ein begehrtes Gut bei Eisenbahnfoto-grafen. Die letzten Loks dieser Baureihen waren seinerzeit in Würzburg stationiert. Dort verabschiedete man die Altbau-Maschinen standesgemäß

■ Anlagen: Innsbruck und seine alpine Umgebung Reisetipp für eine Exkursion in Wien

In unmittelbarer Nähe des Naschmarktes und gut erreichbar mit der U-Bahn-Linie 4 liegt in der Franzensgasse 18 des fünften Wiener Gemeindebezirkes das „Tirolerland“. Es entführt die Besucher in eine faszinierende HO-Traumwelt.



Wolfgang Bänka

* Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen vorbehalten

Damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen: Scannen Sie den QR-Code, um die nächsten drei Hefte im günstigen Mini-Abo für nur 12,60 Euro (4,20 Euro pro Heft) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind und sparen 50 Prozent!
www.eisenbahnmagazin.de/abo



**Sie sparen die Hälfte:
3 x für nur
12,60 Euro!**

eisenbahn
Modellbahn magazin

vereint mit
Eisenbahn
JOURNAL

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 8/2024, Nummer 686, 62. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schriker (Vorbild, fr); Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Wolfgang Bänka, Alexander Bergner, Guus Ferrée, Felix Förster, Peter Garke, Jürgen Gottwald, Ralf Händeler, Rainer Heinrich, Heiko Herholz, Wolfgang O. Hugo, Hans-Joachim Knapfer, Christoph Möller-Titel, Maik Moritz, Egon Pempelforth, Manfred Scheining, Dietmund Schwarz, Oliver Strüder, Bernhard Studer, Martin Weltner, Alexander Wilkens, Benno Wiesmüller

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
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau

+49 (0)89/46 22 00 01

Unser Kundenservice ist Montag bis Freitag von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr für Sie da.

@ service@verlagshaus24.com

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) 100,80 € (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,
INFANTERISTRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN

+49 (0)89/13 06 99 724

+49 (0)89/13 06 99 100

@ redaktion@eisenbahnmagazin.de

www.eisenbahnmagazin.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

@ anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: www.media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2024



märklin TRIX

*Mit Schalldämpfer sowjetischer Bauart
und aufwendig gestalteten Drehgestellen*



Taigatrommel oder einfach nur „Wumme“

*Jetzt erhältlich bei
Ihrem Fachhändler!*



39201 Diesellokomotive Baureihe 220

Vorbild: Diesellokomotive BR 220 der Deutschen Bahn AG (DB AG), auch bekannt unter dem Spitznamen „Taigatrommel“. Mit Schalldämpfer sowjetischer Bauart, Ansauggitter mit senkrechten Lamellen und Kühlerlüfter mit Flatterlamellen. Betriebszustand 1994. Betriebsnummer 220 274.

Alle weiteren Informationen
zum Modell finden Sie Online
unter www.maerklin.de.



Ab August ebenfalls für Trix erhältlich!

25201 Diesellokomotive Baureihe 220



€ 419,-*

Mit Echtholzbeladung

47154 Rungenwagen-Set Holztransport

Vorbild: Fünf Doppelrungenwagen Snps 719 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Eingesetzt zum Transport von Holz.

€ 299,-*



47154

39201/25201

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

 www.maerklin.de
www.trix.de

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



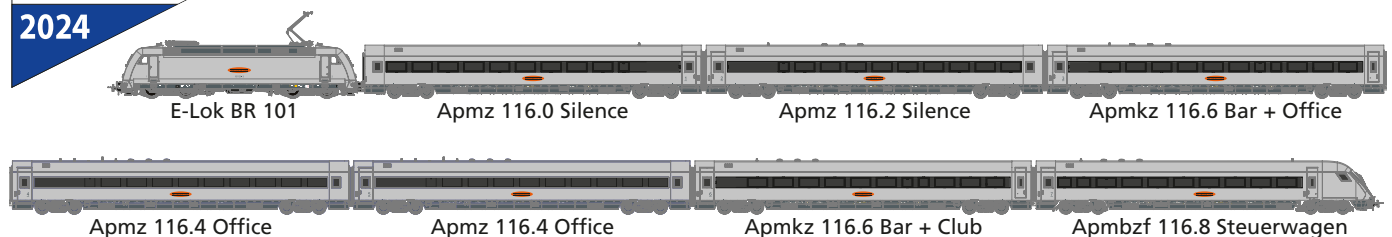
PIKO



Luxuriöser Schnellzugverkehr zwischen Köln und Hamburg!

*Innovative, indirekte
Wagen-Innenbeleuchtung
patentiert von PIKO!*

FORM NEU
2024



Zugset Metropolitan DB AG Ep. V

- 58150 Gleichstrom
- 58151 Gleichstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound® onboard**

649,00 €*
759,00 €*
649,00 €*
759,00 €*

Zugset bestehend aus:

- Elektrolok BR 101
- Personenwagen Apmz 116.0
- Personenwagen Apmz 116.6
- Steuerwagen Apmz 116.8

Wagenset Metropolitan DB AG Ep. V

- 28350 4tlg. Personenwagen-Set

399,00 €*
399,00 €*

Wagenset bestehend aus:

- Personenwagen Apmz 116.2
- 2 x Personenwagen Apmz 116.4
- Personenwagen Apmz 116.6



* 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. Jetzt direkt bei Ihrem PIKO Modellbahnfachhändler vorbestellen!

