

# eisenbahn Modellbahn magazin

18 201 im H0-Vergleichstest



Märklin

Roco

Epoche-IV- und Museumslok-Variante:  
DR-Dampflokmstar unter der Lupe

## E 18 und E 44, letzter Akt



So endete die Bundesbahn-  
Ära dieser legendären Altbau-Elloks



4 194539 108408

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



Rangierdiesel für den Norden



DB-Baureihe 291: Wo sie fuhr  
und welche Modelle es gibt

Vorbildgetreu fahren  
H0-Betrieb mit Buchfahrplan  
Wismarer DT 0511  
Einzelstück soll wieder fahren  
Keks, Werbung, Loks  
Das war typisch Bundesbahn

Tipps & Tricks vom Profi



Schrottverladung: So wird die  
Bausatz-Neuheit zum Blickfang

Unser 2. H0-Clubmodell 2024

# Eine Vorserienlok wird zum Kultobjekt

# märklin TRIX

Vorbildgerecht umgesetzte  
Führerstandsfenster  
und digital schaltbare Führer-  
standsbeleuchtung.

Originalgetreu mit runden  
Lampen und fehlenden  
Lüftungseinlassgittern.

Komplett neu konstruiert und  
hochdetailliert umgesetzt.

Mit digital schaltbaren Lüfter-  
rädern und korrekter Wieder-  
gabe des Daches mit Klappen,  
Lufteinlässen und Stanzungen.

Der Maschinenraum mit zusätzlicher  
dritten LED je Seite und zweifarbigem  
Innenaufbau.  
Inneneinrichtung und Leitungen sind  
verschiedenfarbig umgesetzt.



Kinematikgeführte Kurzkupplungen  
und Pufferhöhe nach NEM.

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

Detaillierte Drehgestellblenden mit  
frei stehendem Bremsgestänge und  
Bremsbacken, Indusi und angesteckten  
Sandfallrohren.

Erfahren Sie mehr über dieses Modell:  
[www.maerklin.de/insidermodelle](http://www.maerklin.de/insidermodelle)  
[www.trix.de/clubmodelle](http://www.trix.de/clubmodelle)

Das passende Wagenset „F41 Senator“ zum Mythos V 200 und  
den legendären F-Zügen finden Sie unter den Artikelnummern:

**43233 | 23233**

€ 399,-\*



**Bestellschluss 30. August 2024**

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



## märklin HO

Wechselstrom



**38200 Diesellokomotive Baureihe V 200 (Vorserie) € 429,-\***

Gleichstrom



**25500 Diesellokomotive Baureihe V 200 (Vorserie) € 429,-\***

## TRIX HO

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

w  [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)  
[www.trix.de](http://www.trix.de)

f [www.facebook.com/maerklin](https://www.facebook.com/maerklin)  
[www.facebook.com/trix](https://www.facebook.com/trix)

# Die Kidults kommen!

## Wie Spielspaß für Erwachsene künftig generiert werden soll

In den Nachrichten der Nürnberger Spielwarenmesse e. G. war passend zum Motto „Life's a playground“ der zurückliegenden Ausstellung ein interessanter Bericht über die Ergebnisse einer Studie eines Meinungsforschungsinstituts zu lesen. Es geht darum, dass „Kidults“ (eine Wortkombination aus kid = Kind und adult = Erwachsener), also erwachsene Menschen, die Freude an Aktivitäten haben, die normalerweise mit der Kindheit verbunden sind, durch geschickte Werbung dazu animiert werden sollen, in lokalen Geschäften Spielzeug zu kaufen. Dies soll die Spielwarenbranche nicht nur im Online-Handel, sondern auch im stationären Handel stärken.

Die Strategie richtet sich auf drei Hauptgruppen im „Kidult“-Markt: Die Enthusiasten, die erste Gruppe, besteht aus fleißigen Sammlern, die mindestens sechs verschiedene Arten von Spielzeug besitzen und das Rückgrat der Kidult-Community bilden. Die zweite Gruppe, die Gelegenheitsstäter oder Casual Kidults, verfügen über eine bescheidene Kollektion von vier oder fünf Spielzeugtypen und verbinden ihre Freizeitgestaltung mit ihrer Sammelleidenschaft. Die dritte Gruppe, die Wählerischen oder Selective Kidults, konzentriert sich auf zwei bis drei Spielzeugtypen und besteht meist aus Nostalgikern.

Diese Zielgruppen-Unterteilungen sind für das Segment der Modellbahner allerdings völlig ungeeignet, hinsichtlich ihrer Charakterisierung wirken sie sogar abstoßend. Modellbahner haben meist spezifische Inte-



**Der Autor Manfred Scheihing sammelt nicht nur historische Modellbahnen, sondern widmet sich gern auch dem Erhalt der großen Eisenbahn** Renate Scheihing

ressen. Einige lieben die Beschäftigung mit ihrer Gartenbahn, andere sind mit Anlagenbau oder -planung glücklich. Dabei sind die jeweilige Nenngröße und das Betriebssystem oft gar nicht von Belang. Modellbahnfirmen können mit diesem Personenkreis nach wie vor gute Umsätze machen.

Die Verkaufsmöglichkeit von Neuware an den großen Kreis der Sammler historischer Spielzeug- oder Modellbahnen ist hingegen eher gering einzuschätzen. Digitalisierte Neuauflagen

von Modellen aus der Vergangenheit, die bei Herstellern immer noch beliebt sind, bringen bei dieser Zielgruppe wenig Erfolg, da die Sammler keine Preissteigerung zu erwarten haben. Solche in geringer Stückzahl hergestellten Neuauflagen dienen primär dem Marketing.

Anders sieht es bei Neuschöpfungen aus. Selbst in Deutschland unbekannte Baureihen werden weltweit gut verkauft. Bei finanziell überschaubaren Entwicklungskosten können Modellbahner auch mit Fahrzeug-Formneuei-

### » Was Marketingstrategen der Spielwarenbranche erforschen, kann Endverbrauchern egal sein

ten angesprochen werden. Das Hobby Eisenbahn an sich ist ansteckend und fesselt viele immer wieder aufs Neue. Auch durch unsere Berichterstattung im em bleibt es vor allem für Erwachsene ein Bestandteil der Lebensfreude.

Insofern sollten wir uns von den Analysen und Strategien der Meinungsforscher nicht irritieren lassen, sondern uns auch weiterhin der (Modell-)Bahn widmen, wie es uns gefällt. Denn am Ende des Tages sind es nicht Kategorien oder Marketingstrategien, die unser Hobby definieren, sondern die Leidenschaft und Freude, die wir in unseren spezifischen Interessen finden. Wir hoffen, einen Teil davon auch mit dieser em-Ausgabe wieder abdecken zu können. Manfred Scheihing

**Train**  
**Safe**®

## Die perfekte Vitrine für deine Züge!

Präsentieren. Aufbewahren.  
Schützen. Transportieren.



[www.mein-train-safe.de](http://www.mein-train-safe.de)

# 12–23 Nordlichter der Baureihe 291/295 im Überblick Malte Werning



## ■ Im Fokus

### 12 Rangiermeister aus nördlichen Gefilden

Rund 40 Jahre lang leistete die Bundesbahn-Baureihe 291 auf norddeutschen Bahnhöfen zuverlässige Dienste. Diese spezielle Verwandte der V 90 geht auf eine MaK-Lokomotiventwicklung zurück, wurde mit Funkfernsteuerung weiterentwickelt und ist heute noch in einigen deutschen Häfen unterwegs

### 20 Zweite Wahl auch bei den Modellumsetzungen

So schwerfällig, wie die DB beim Einbau von MaK-Motoren für die V 90 P agierte, zeigte sich auch die Modellbahn-Industrie in puncto Baureihe 291/295

## ■ Eisenbahn

### 6 Typisch Bundesbahn?

Vor 75 Jahren wurde aus der Deutschen Reichsbahn der Westzonen die Deutsche

Bundesbahn. Was genau machte die DB aus? Wir blicken zurück

### 24 Bild des Monats

212 133 am 16. Juni 2024 im Bahnhof Ober-Widdersheim

### 26 Entlang der Schiene

Kurzinformationen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

### 38 Das Ende einer Ära

Das Bahnbetriebswerk Würzburg wurde in den 1970er- und 1980er-Jahren zur Auslaufdienststelle für Elektrolokomotiven der Baureihen 118, 144 und 145. Warum fiel die Wahl auf Würzburg? Ein Blick in die Geschichte dieses bedeutenden Bahnknotens gibt darüber Aufschluss

### 46 Umbau auf Borkum

Die Borkumer Kleinbahn investiert: Mehr Gleise und neue Bahnsteige ermöglichen mehr Flexibilität in der Betriebsführung

### 48 Bemerkenswerte Historie

Karriere ohne Ende: Ein C4ü-Schnellzugswagen wird zum Messwagen für elektrische Triebfahrzeuge und Fahrleitungen. Als solcher steht er noch heute in Kroatien im Einsatz

### 52 Wismarer mit Fristablauf

Kürzlich absolvierte der Wismarer Triebwagen DT 0511 der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg seine letzten Fahrten. Eine neuerliche Aufarbeitung ist allerdings geplant

### 55 Der besondere Zug

Der Alibizug auf der Ratinger Westbahn diente 1983 überwiegend DB-Beschäftigten

## ■ Modellbahn

### 56 Schmalspur-Fünfkuppler

Die sächsische Tenderlokomotive 99 694 aus der Kooperation von Herr und Zeuke in H0m und ihr Vorbildpendant VI K

Michael U. Kratzsch-Leichsenring



## 90-95

Dampflokomotiven 18 201 von Märklin und 02 0201 von Roco im spannenden HO-Vergleichstest

## 52-54

DT 0511 der AVL hat Fristablauf. Der Wismarer soll aber wieder fahren



Bruno Kaiser

Joachim Bertsch



## 74-77

Vollmer-Schrott-Umschlagplatz auf einem 1:87-Diorama sowie Tipps für passende Ladegüter als Auftakt zu einer neuen em-Serie

## 38-44

118 und 144 in der BD Nürnberg: 1984 stellte die Bundesbahn sie ab

## 108-113

Um diese HO-Heimanlage aus dem Frankenwald zu bedienen, braucht es mehrere im Team

Gaëlle Ferrée



Gernot Dieterl



### 60 Neu im Schaufenster

Fahrzeug-, Zubehör- und Technik-Neuheiten, die der Fachhandel aktuell anbietet

### 68 Ausflugstipp für Wien-Reisende

Die alpine Bergwelt Tirols und das Großstadtflair von Innsbruck auf einer beeindruckenden HO-Schauanlage

### 74 Umschlag von Alteisen

Auf der Basis eines Vollmer-Bausatzes entstandenes HO-Diorama mit einem Schrottplatz samt Gleisanschluss

### 78 Auf den Leim gegangen

Werkstatt-Tipps für die Anschaffung spezieller Klebstoffe zur Montage von Laser-cut-Bausätzen sowie Parxisempfehlungen für den richtigen Umgang damit

### 80 Power-Box in neuer Version

Tams hat seine Digitalzentrale mc<sup>2</sup> überarbeitet und bietet gleich vier Varianten an, wobei auch der Vorgängertyp mit einem Upgrade auf den neuesten technischen Stand gebracht werden kann

### 87 Tag der offenen Tür bei Piko

Das 75-jährige Firmenjubiläum bot den Sonnebergern Ende Juni einen passenden Anlass, zusammen mit den Fans zu feiern. Wir waren dabei und berichten darüber

### 90 Grün, schnell, beliebt: 18 201

Die Reichsbahn-Schnellfahrlok gehört zu den beliebtesten deutschen Dampfloks und fuhr als HO-Modell von Märklin und Roco über unseren Testparcours

### 104 Modellbahn-Fahrzeuge aus Como

Im Jahre 1946 begann die Unternehmensgeschichte der italienischen Marke Rivarossi, deren Anfangsjahrzehnte wir in diesem ersten Teil Revue passieren lassen

### 108 Vorbildgerechter Fahrplanbetrieb

Wenn auf der HO-Anlage „Frankenwaldbahn“ ein Betriebstag durchgespielt wird, geschieht das nach Uhr und Buchfahrplan sowie mit Wagen- und Frachtzetteln



Joachim Bertsch

**Titelbild:** Die ozeanblau-beigen 144 021 und 118 013 zeigen sich am 22. Juli 1984 nebeneinander im Bw Würzburg

## Service

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

■ Die Ära der DB

# *Typisch Bundesbahn*

## – was war das eigentlich?

*Vor 75 Jahren, am 7. September 1949, wurde aus der Deutschen Reichsbahn der Westzonen die Deutsche Bundesbahn. Es begann eine 44-jährige Ära, die Generationen von Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden geprägt hat. Was genau machte nun die Bundesbahn aus? Redaktionsmitglieder und -mitarbeiter blicken zurück*



**Rechts:** Die blauen Fernschnellzüge des Inlandsverkehrs sind das Top-Angebot der jungen Bundesbahn. In einigen von ihnen wie dem „Rheingold-Express“ laufen auch aufgearbeitete Schürzenwagen der Vorkriegszeit; das Werbe-foto stammt von 1954

Reinhold Palm/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

**Links:** Am 14. Mai 1965 nimmt die Bundesbahn den elektrischen Betrieb auf der Ruhr-Sieg-Strecke auf. Zur Feier des Tages stellt sie das Beste, was sie seinerzeit hat: Als Eröffnungszug rollt eine geschmückte Garnitur des F-Zugs „Rheingold“ mit E 10<sup>12</sup>, Aussichtswagen und „Buckelspeisewagen“ heran (Bild bei Lenhausen) C. Bellingrodt/Slg. Strüber



**F**rankfurt (Main) Hauptbahnhof, was verbindet man nicht alles mit diesem Namen? Trubel, viele Reisende, unentwegte Ein- und Ausfahrten der Züge. Aber die Station bietet noch mehr, nämlich Ausflüge in die Vergangenheit. Da wäre die majestätische Bahnhofshalle aus Kaisers Zeiten, da wäre das markante Stellwerk, das die Deutsche Bundesbahn 1957 vor den Bahnsteigen in Betrieb nahm – und da ist manches kleine Überbleibsel. Gehen

Sie mal auf dem Bahnsteig von Gleis 16 und 17 nach vorn, in Richtung des Stellwerks. Wenn Sie an der Stelle stehen, an der die Halle abschließt, werfen Sie einen Blick zur Bahnsteigüberdachung.

### In Frankfurt hängt noch ein „Keks“

Dort hängen Bahnsteiguhren im klassischen Design. Rundes Gehäuse, schwarze Zeiger, die mütlich korrekt vorwärts rücken – und auf dem

**Fantreffen für den Nachwuchs: der „Pfiff-Klub“ der DB mit seiner Klubzeit-schrift (Titel von 1979)**

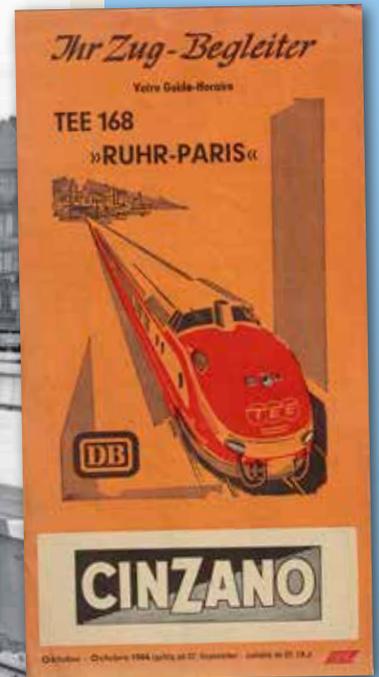
Slg. Oliver Strüber



**Noch heute in Frankfurt (M) Hbf zu sehen: Bahnsteiguhr mit Bundesbahn-Ziffernblatt, hier an Gleis 17 (Juni 2024)**

Tim Himmighofen





Zifferblatt prangt an Gleis 16/17 (und bei einigen weiteren) noch das rote Kürzel „DB“ als Bundesbahn-Emblem – „Der Keks“: Klein, doch unübersehbar. Mit seinen Bögen und Kanten so vertraut wie einst, selbst im Hier und Jetzt der Deutschen Bahn AG.

Die Bahngesellschaft, die dieses Zeichen schuf, entstand vor nunmehr 75 Jahren. Ein Telegramm, mehr brauchte es nicht, um am 7. September 1949 aus der Deutschen Reichsbahn (West) die Deutsche Bundesbahn zu machen. Es war ja bloß eine Umbenennung. Aber mit welchem Nachhall: 44 Jahre Existenz folgten, 44 Jahre, in denen diese Staatsbahn, das zeitweilig größte Unternehmen der alten Bundesrepublik, bald eigene Wege einschlug – nicht allein mit dem erwähnten Signet

**Alt und neu nebeneinander, das war lange bei der DB geradezu stilprägend. Im Bahnhof Hamburg-Altona steht am 29. Juli 1963 die moderne Diesellok V 200 078 mit F-Zug „Gambrinus“; daneben dampft die ältere Traktion in Gestalt einer O3 mit einem weiteren Reisezug vor sich hin** *Slg. Oliver Strüber*

**Rechts: Das ist einer der großen Streckenneubauten der DB: Ab 1963 kommen Fernreisezüge auf der Vogelfluglinie nach Fehmarn und schneller von Westdeutschland nach Skandinavien. 25 Jahre nach der Eröffnung bringt eine 218-Diesellok den „Skandia-Express“ Hamburg – Kopenhagen – Oslo über die Fehmarnsundbrücke nach Norden** *Michael Hubrich*

**Nebenbahn-Alltag in Floß in der Oberpfalz im Juli 1969: Der „Bubikopf“ 064 424-5, eine Tenderlok aus Reichsbahnzeiten, und ein Schienenbus 795/995 bewältigen den Reiseverkehr. Hinten erledigt eine Köf den Güterverkehr** *Dieter Höltge/Slg. Michael Höltge*

**Mit dem VT 115 steuert die DB ein Paradedfahrzeug zum 1957 eingeführten TEE-System bei**  
*Slg. Oskar Grodecke*



wie in Frankfurt (Main) Hbf, das aus den 1950ern stammt. Die Bundesbahn bewegte Generationen von Bundesbürgern, Eisenbahnern, Eisenbahnfreunden, wortwörtlich und im übertragenen Sinne. Sie beschäftigte bis zu einer halben Million Menschen, unterhielt Tausende Kilometer Strecke, Abertausende Lokomotiven, Wagen und Bahnhöfe. Außerdem war die Bundesbahn ein weit verzweigter Verkehrsträger, ein (gelegentlich unterschätzter) Wirtschaftsfaktor, ein Ort der Innovation und bisweilen eine Welt für sich. Von all dem blieb irgendwie irgendwas in Erinnerung. Also haben wir uns zum 75. umgehört in der Redaktion und bei Mitarbeitern. Wir haben gefragt nach den typischen Eindrücken, welche die Bundesbahn hinterlassen hat. Solche wie bei dem Emblem vom Bahnsteiguhren-Ziffernblatt.

### Fahrzeuge und andere Aushängeschilder

Das einzig Stetige ist der Wandel, lautet eine Redensart. Das kann man für die Bundesbahn geradewegs übernehmen. Ihr Wirken war gespickt mit Änderungen, einesteils offenkundig, anderenteils schleichend, hier ambitioniert, dort mit Verzögerung. Nehmen Sie nur den Fahrzeugbestand. In den ersten beiden Jahrzehnten dominierten häufig noch Reichsbahn-Loks und -Wagen das Bild. Einheitsdampfloks wie 01, 03 oder 44 mit Witte-Windleitblechen waren ein gängiges Motiv. Unterdessen wuchs die Zahl der Neubeschaffungen an, immer mehr „Eigengewächse“ der Bundesbahn kamen dazu. Die Neubaudampfloks mochten da noch eine



**Hier mit Flügelrad, das DB-Emblem (der „Keks“) kam erst 1956: Werbeprospekt um 1953 mit VT 10 und einem Güterzug** Slg. MHZ

relativ kleine Gruppe stellen – Randerscheinungen in einer bald auf Abruf angelegten Traktionsart. Wie viel mehr Moderne verkörperten dagegen Dieselfahrzeuge: die V 200, die Schienenbusse, die V 60, der VT 115 oder die Familie der V 160! Enorme Breitenwirkung hatten die Einheitsloks, allen voran die E 10, und später die 103, die wie die Dieselnulinge gerade neben „Reichsbahn-Relikten“ besonders glänzten. Repräsentierten Umbauwagen, Silberlinge, neue

D-Zug-Wagen und Kleinodien wie der F-Zug „Rheingold“ nicht ebenso ein neues, fortschrittliches Bahnzeitalter? Ob in dieser Frühzeit oder danach mit 218, 403, 111, 628 oder ICE 1 – jeder, der sich für die Bundesbahn interessiert, kann typische DB-Fahrzeuge im Schlaf aufzählen, Lieblinge und Favoriten gleich mit. Als Kennzeichen der Bahn gingen sie quasi in Fleisch und Blut über. Zudem entwickelte das DB-Potpourri auf der Schiene manche Eigenheit. Keine andere Bahngesellschaft favorisierte derart konsequent die dieselhydraulische Kraftübertragung.

Das Streben nach Moderne galt nicht den Fahrzeugen allein. Die Elektrifizierung erfasste vor allem bei Magistralen Kilometer um Kilometer, Betriebseröffnungen unter Fahrdracht feierte die DB zuhauf. Die Einweihung der Vogelfluglinie 1963 stellte den Skandinavien-Verkehr (mit Diesel) auf eine neue Basis, die Inbetriebnahme der ersten Schnellfahrstrecke 25 Jahre später (elektrisch) gab Fernreisen auf der Schiene eine Zukunft. Ausgeklügelte Konzepte wie die Inlands-F-Züge 1951 oder IC '79 setzten Maßstäbe im Reiseverkehr, genauso wie eine Reihe neuer S-Bahn-Systeme. Und verschiedentlich errichtete die DB neue Bahnhofsgebäude, sei es als Ersatz für im Krieg zerstörte Bauten, sei es als Ausdruck einer neuen Gestaltungsform.

All diese Entwicklungen begleitete die Bundesbahn medial bis interaktiv. Die Kundenzeitung „Blickpunkt“, vormals „Rad und Schiene“, warb seit den 1960ern unentwegt für die DB. Die Auslegekörbchen mit der neuesten Ausgabe waren





**Mehr optische als betriebliche Wirksamkeit entfalten die Neubaudampfloks. Die Baureihe 10 kommt zu spät, am 25. Juli 1968 steht 10 001 abgestellt in Kassel (r.). Noch im Einsatz befindet sich 23 049; sie wird bis 1973 Verwendung finden**

Johannes Glöckner/Eisenbahnstiftung

in den 1970ern und 1980ern in den Bahnhöfen so selbstverständlich wie der Fahrkartenschalter oder der Gepäckdienst. Speziell für den Nachwuchs hob die DB den „Pfiff-Klub“ aus der Taufe, eine Art Mitmach-Fan-Kommune. Wie viele Eisenbahnfreunde dort ihr Hobby ausübt oder erst dazu gefunden haben?

### Ereignisreiche Zeiten

Wer an die Bundesbahn zurückdenkt, stößt früher oder später auf deren Sonderveranstaltungen. Die Eröffnungsfeiern bei elektrischen Inbetriebnahmen gehören dazu, es ging aber noch größer. Bei Verkehrsausstellungen (wie 1953 in München, 1979 in Hamburg) präsentierte sich die DB mit vielen Fahrzeugen, bei den Jubiläumsfeiern für die deutschen Eisenbahnen (125 Jahre 1960, 150 Jahre 1985) bot sie ein umfassendes Programm. Jeder dieser Anlässe mauserte sich zu einem Spektakel, das mächtige Resonanz erzielte. Die Schiene im Allgemeinen und die Bundesbahn im Besonderen rückten ins Rampenlicht. Die nagelneue Diesellok V 200 anno 1953, die 200-km/h-Fahrten mit der Ellok E 03 anno 1965 gingen in die Geschichte des bundesdeut-

schen Verkehrswesens ein. Eigentlich ist auch das typisch DB.

Unterdessen versuchte die bundesdeutsche Staatsbahn, mit Werbung mehr Aufmerksamkeit zu erringen. Die Botschaften klangen mal pfiffig, mal griffig und manchmal ganz schön selbstbewusst. „Wir gewöhnen unseren Loks das Rauchen ab!“ verkündete die Bundesbahn Ende der 1960er. „Alle reden vom Wetter – wir nicht“ lautete ein weiterer markiger Slogan, der sich sogar im allgemeinen Sprachgebrauch verfestigte. In den frühen 1980ern machte die DB dann mit einer originellen Kampagne von sich reden. Schon die Titelfigur fiel auf: Ein rosaroter Elefant, der auf Plakaten, Drucksachen, Bannern die Betrachter anlächelte und vergü-

tigte Fahrpreise auslobte. Die monatelange Aktion – die in der Tat deutliche Einsparmöglichkeiten umfasste – fand so viel Interesse, dass die Bundesbahn sie mehrfach wiederholte. Im Gedächtnis haften blieb das Ganze oben-drein. Fragen Sie mal bei Freunden und Bekannten der Jahrgänge 1960 bis 1980 nach dem pinkfarbenen Dickhäuter. Ein wissendes Nicken ist Ihnen nahezu sicher.

Mehr Präsenz als von dem Werbeelefanten konnte man seinerzeit wahrscheinlich nur von den Bundesbahnern selbst erwarten. Denn das gehörte zu den Bahnjahren 1949 bis 1993 zwischen Flensburg und Garmisch ebenfalls dazu: Fast überall bei der DB fand man einen Ansprechpartner. Der ältere Herr mit einer Frage zu den Anschlusszügen, die junge Familie, die ihr Reisegepäck aufgeben wollte, die beiden Eisenbahnfreunde, die in der Hoffnung auf Dampfloktos im Bahnbetriebswerk vorsprachen – meist konnte ihnen geholfen werden. Oft in jovialer, freundlicher Art und Weise.

### Von „ja“ und „nein“

Also alles positiv mit dieser Bahngesellschaft? Äh, nein, das nun wieder nicht. Bei der Betrachtung

**Mit dem rosaroten Elefanten startet die DB 1983 eine erfolgreiche Kampagne für günstige Fahrkarten** Slg. Oliver Strüber



**Eine erfolgreiche Werbung und (fast) immer wahr: Die Wetter-Kampagne der späten 1960er**

Slg. DB Museum Nürnberg



**Mehrere Farbkonzepte sieht man im Juli 1981 in Wiesbaden: 103 führt mit IC 624 rot-beige (1.-Klasse-) und blau-beige (2.-Klasse-)Wagen, die S-Bahn-420 links vertreten die Popfarben der frühen 1970er. Das Dampf-Bw (M.) ist inzwischen verwaist** Joachim Bügel/Eisenbahnstiftung

der DB muss man stets auch Wasser zu dem Wein gießen. Die Schmähung als „Behördenbahn“ war eine herbe Verunglimpfung, allerdings nicht ganz aus der Luft gegriffen. Wenn die DB schwerfällig zu agieren schien, wenn Mitarbeiter (vornehmlich in gehobener Position) Reisende von oben herab behandelten – dann verspielte die Staatsbahn viel Kredit. Apropos Kredit: Den brauchte die Bundesbahn im Lauf der Jahre immer dringender, denn das finanzielle Defizit

## » Das Verhältnis zwischen DB und Bahnfreunden bekam über die Jahre Kratzer und Beulen

wuchs und wuchs. In der Öffentlichkeit brachte ihr das reichlich Kritik, manchmal sogar Hämie ein. Wen kümmerte es da, dass die „Schuldenbahn“ ihr Minus nicht zuletzt mangelnder politischer Rückendeckung verdankte und dass die meisten Regierungen der Republik die DB ansahen wie ein ungeliebtes Kind?

Einen schweren Stand hatte die Staatsbahn noch andernorts. Das Verhältnis zu Eisenbahnfreunden erlitt mit den Jahren Kratzer und Beulen, durchaus verursacht von beiden Seiten. Nicht immer empfanden Bundesbahner die Fans als kooperativ. Umgekehrt stellten nicht alle Entscheidungen der Bahn jene zufrieden. Das Aus für die Dampflok 1977 und vor allem das damit verhängte und über Jahre vehement verfochtene Dampflokverbot vergaulten viele

Sympathisanten. Nicht alle konnte die Bundesbahn versöhnen, als sie 1985 mit den sensationellen Dampfloksonderfahrten zum Bahn-Jubiläum die Rolle rückwärts praktizierte. Der Rückzug aus der Fläche – verbunden mit der Stilllegung zahlreicher Nebenbahnen – irritierte weithin, nicht nur in Fankreisen. Oft war das Vorgehen den klammen Finanzen der DB geschuldet. Doch zeigte sich später bei der Initiative Dritter oder selbst unter der Ägide der DB AG, dass die eine oder andere Strecke durchaus hätte erfolgreich entwickelt werden können.

Dazu kam das dauerhafte Gezänk um, sagen wir, Ansichtssachen. Die 1968 eingeführten neuen Loknummern mit Computerprüfziffer brachten eine neue Systematik, begeisterten Eisenbahnfreunde

jedoch so sehr wie fünf Seiten Latein-Vokabeln oder zehn Lektionen Lineare Algebra. Dass sich über Geschmack trefflich streiten lässt, zeigten ab den 1970ern die neuen Farbkonzepte der Bundesbahn. Spätestens seit Ozeanblau-Beige löste jedes neue Farbschema in der Fanszene hitzige Diskussionen aus, meist getragen von leidenschaftlicher Ablehnung. Der Argwohn bestand selbst dann, wenn sich eine Sorge als unbegründet erwies. Ja, der uniforme D-Zug mit blau-beiger Lok vorne und blau-beigen Wagen hinten war öde Eisenbahn-Monokultur. Aber keines der seit den 1970ern eingeführten Farbkonzepte hat die DB komplett umgesetzt. Es blieben immer Lücken und Ausnahmen, die das Betriebsgeschehen farblich belebten.

Heute, 31 Jahre nach dem Ende der Bundesbahn, wirkt vieles von damals nostalgisch. Der Rückblick berührt, fasziniert und macht deutlich, dass die DB oft nicht so schlecht war wie von einigen behauptet. Die Züge fuhren verlässlich – es hieß „pünktlich wie die Bundesbahn“. Und selbst bei schwindender Bedeutung trug die DB noch zur Entwicklung des Landes bei. Andererseits finden sich in den 44 Jahren ihres Bestehens mehrfach Widersprüche und Anlass zu Skepsis. Wie auch immer man diese Ära betrachten mag, in der westdeutschen Geschichte hat sie ihren festen Platz. Womit wir Sie nochmals zum Kürzel „DB“ festnageln möchten. Gewiss, heute meint es die DB AG. Viele Westdeutsche verstehen darunter – und unter Eisenbahn überhaupt – aber immer noch die Deutsche Bundesbahn. *Georg Müller*



**Neuzeitliche DB: Im Juni 1991 beginnt mit dem ICE der Hochgeschwindigkeitsverkehr** Slg. Oliver Strüber



■ Strecken- und Rangier-Diesellokomotiven der Bundesbahn-Baureihe 291

# *Rangiermeister* aus nördlichen Gefilden

*Rund 40 Jahre lang gehörte die Baureihe 291 zu norddeutschen Küstenbahnhöfen wie Möwen zum Hafen und Krabbenbrötchen zum Bahnhofskiosk. Die spezielle Variante der V 90 hat eine bewegte Vergangenheit und basiert auf einer MaK-Entwicklung. Noch heute sind einige Exemplare in Hamburg, Bremen und Niedersachsen unterwegs*



**291 902 gehört zu den drei Vorausloks, die MaK 1965 auf eigene Rechnung baute und zur Erprobung an die DB vermietete. Am 25. März 1989 dreht die Maschine im Bw Bremen Rbf. Der blau-beigefarbene Lack war zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr aktuell** *Malte Werning*

**D**ie Geburtsstunde der 291 schlug im Januar 1963 mit einem Vertrag, den die DB – vertreten durch das Bundesbahn-Zentralamt München – mit dem Maschinenbau Kiel (MaK) in Kiel-Friedrichsort schloss. Darin ging es um die Entwicklung und Konstruktion einer schweren dieselhydraulischen Rangierlokomotive V 90 nach der Grundkonzeption der Streckendiesellok V 100. MaK hatte Letztere bereits gemeinsam mit dem BZA für den Haupt- und Nebenbahndienst entwickelt, die ab 1961 in großen Stückzahlen auf dem DB-Schienennetz zum Einsatz kam. Für den schweren Verschubdienst auf Rangierbahnhöfen war die leichte V 100 allerdings weniger geeignet. Um für die ihr zugeachtete Aufgabe genügend Masse aufs Gleis zu bringen, wünschte sich die DB eine Radsatzlast von 20 Tonnen. Mit der V 100 1003 wurden 1961 Versuche durchgeführt, bei denen die Lok mit Ballast beschwert wurde; allerdings erreichte man dadurch nur 17 Tonnen Radsatzlast. Für schleuderfreie Einsätze auf Ablaufbergen genügte das jedoch nicht.

### Schwerer als eine V 100

Als die Konstrukteure an ihre Zeichentische zurückkehrten, entwarfen sie unter Beibehaltung der wesentlichen Konstruktion der V 100 eine neue Rangierlok mit einer Dienstmasse von 80 Tonnen, die auch in anderen Aspekten für das spezielle Einsatzgebiet optimiert wurde: Die neue V 90 erhielt einen besonders schweren und stabilen Rahmen. Die Vorbauten wurden deutlich schmaler ausgeführt, um für den Lokführer eine gute Sicht zu gewährleisten. Charakteristisch sind die Frontleuchten in den Ecksäulen, durch die das Rangierpersonal auf den Rangiererbühnen nicht das Spitzenlicht verdecken konnten. Die DB gab in ihren Baurichtlinien vor, dass möglichst viele bewährte Konstruktionselemente in Hinblick auf eine wirtschaftliche Fahrzeugunterhaltung übernommen werden sollten. Dazu gehörte auch der auf 1.100 PS Leistung gedrosselte Mercedes-Benz-Motor MB 835 Ab (später als MD 12 V 652 TZ 10 DE bezeichnet), der bereits in der V 100 (Baureihen 211 bis 213) sowie der V 200<sup>1</sup> (Baureihe 221) zum Einsatz kam.

Im Vertragswerk einigten sich DB und MaK ebenfalls darauf, wie die gemeinsam erarbeiteten Konstruktionsunterlagen künftig verwendet werden sollten. Die DB durfte die Zeichnungssätze zur Deckung ihres Eigenbedarfs an diesem Loktyp auch an andere Hersteller weiterreichen, wobei MaK vertraglich eine Mindestlieferungsmenge zugesichert bekam. MaK durfte die Zeichnungssätze jedoch ohne Einschränkungen für Dritte verwenden. Dem Kieler Hersteller stand damit der Weg offen, die neue V 90 auch anderen Kunden anzubieten. Da MaK selbst Dieselmotoren herstellte, lag es auf der Hand, die neuen Loks mit dem hauseigenen Motor 8 M 282 AK mit 1.100 PS Leistung

zu bestücken, der als Mittelschnellläufer mit deutlich geringerer Drehzahl arbeitete.

### Die Serie V 90 P entsteht

Ab Sommer 1964 wurde eine Vorserie von 20 Lokomotiven der neuen Reihe V 90 bei MaK fertiggestellt und bis in das Jahr 1965 hinein an die DB ausgeliefert. Parallel dazu arbeitete der Hersteller bereits an seiner eigenen Überarbeitung der Maschinen mit eigenem Motor, die MaK schlichtweg „V 90 P“ nannte, wobei das „P“ für Privatbahnausführung stand. Ob hier wirklich der damals überschaubare deutsche Privatbahnmarkt als Zielgruppe im Fokus stand, muss allerdings bezweifelt werden.

MaK hatte seinerzeit die Internationale Verkehrsausstellung IVA 1965 von Juni bis Oktober 1965 in München im Blick, um die V 90 P zu präsentieren und kräftig die Werbetrommel zu rühren. Dafür wurden in Kiel vier Prototypen auf eigene Rechnung gebaut, die optisch erst einmal kaum von der DB-V 90 zu unterscheiden waren und allesamt die gleiche purpurrote Lackierung erhielten. Lediglich der MaK-

### » Die Testfahrten der neuen V 90 P erfolgten auf den Gleisen von OHE und der Staatsbahn Schwedens

Schriftzug anstelle des DB-Emblems wies auf die Besonderheit hin. Eine fünfte Lok kam als Torso mit komplettem Antriebsstrang zu Demonstrationzwecken hinzu und wurde erst 1966 zur V 90 P 05 komplettiert.

Während V 90 P 01 und der Torso auf der IVA 1965 ausgestellt waren, wurden V 90 P 03 und 04 im Herbst 1965 im schweren Einsatz bei der Ostthüringischen Eisenbahn (OHE) und über den Jahreswechsel 1965/66 bei den Schwedischen Staatsbahnen (SJ) getestet. Dabei wurde den Loks bei eisigen Minustemperaturen einiges abverlangt. In ihren Berichten waren sowohl die Schweden als auch die OHE von den neuen Loks angetan. Zu einer Beschaffung konnten sich die SJ allerdings nicht durchringen. Während V 90 P 01 und 02 in den Jahren 1966/67 an die Dortmunder Eisenbahn verkauft werden konnten, ergab sich für die übrigen drei Loks zunächst kein Vorführgebiet. Die Kieler gingen daraufhin direkt auf die DB zu und boten ihr an, trotz der anlaufenden Serienbeschaffung der V 90 auch die V 90 P unter Praxisbedingungen zu testen.

### Überzeugungsarbeit bei der DB

Man darf davon ausgehen, dass MaK bei der wenig experimentierfreudigen DB umfangreiche Überzeugungsarbeit leisten musste. Zwar hatte die Bundesbahn großen Bedarf an den neuen Maschinen, aber man scheute die von der Serie abweichende Technik mit all ihren Unwägbarkeiten. Dennoch wurde noch 1966



**Mit MaK-Emblem, aber im roten DB-Lack wurde der Prototyp V 90 P 01 während der IVA 1965 in München als Pendant zur Bundesbahn-Lok V 90 020 gezeigt** DB-Bildstelle/Slg. Malte Werning

ein Mietvertrag mit einer Laufzeit von vier Jahren geschlossen, in dem zum Stichtag 1. November die bisherigen V 90 P 03, 04 und 05 an die DB übergangen und in einem Langzeittest erprobt werden konnten. Die Maschinen erhielten die neuen Nummern V 90 901 bis 903 sowie DB-Embleme und wurden dem Bw Hamburg-Harburg für den schweren Rangierdienst in den Hamburger Häfen zugeteilt, wo sie vor allem die Dampflok der Baureihe 94<sup>5-17</sup> (pr. T 16') ablösten. Zum 1. Januar 1968 erhielten auch die V 90<sup>9</sup> die neuen EDV-lesbaren Nummern und wurden als 291901 bis 291903 zu den ersten drei Exemplaren der Baureihe 291.

Die ab 1968 als Baureihe 290 bezeichnete V 90 geriet zu einem großen Erfolg. 1968 und 1969 wurde bereits die zweite und dritte Bauserie ausgeliefert, an deren Fertigung MaK mit immerhin 80 von 140 Maschinen beteiligt war.

### » Obwohl MaK einen guten Motor offerierte, bevorzugte die DB bei der V 90 Mercedes-Benz

Doch was die „Herzen“ der Loks anging, also den Motor, blieb die Hauptverwaltung der Bundesbahn den altbewährten Mercedes-Benz-Motoren treu – und das, obwohl man aus Hamburg und Delmenhorst viel Gutes von den drei 291-Probeloks mit den MaK-Motoren zu hören bekam: hohe Zuverlässigkeit und ein deutlich günstigerer Diesel- und Schmierölverbrauch. Die Rede war von einer Kraftstoffersparnis bis zu zehn Prozent.

Immerhin trug die Überzeugungsarbeit von MaK zumindest bei einigen BZA-München-Mitarbeitern Früchte, die sich gegenüber den Kieler Motoren aufgeschlossen zeigten. Zum Jahresende 1970 sollte der Mietvertrag über die drei 291er auslaufen. Die MaK hatte kein Interesse an einer Fortsetzung des Vertrages; vielmehr wollte sie die drei Vorführmaschinen endlich weiterverkaufen. Einen Ankauf durch die DB lehnte die HVB

**291 017, 018 und 019 rangieren am 30. November 1975 eine der elf 44er des Bw Gelsenkirchen-Bismarck an der Süderelbebrücke in Hamburg** Wolfgang Bügel/Slg. Eisenbahnstiftung

**Neun Jahre liegen zwischen der Serienlok 291 057 von 1976 und dem Prototypen 291 901 von 1965 – aufgenommen im März 2006 in Bremen; die 057 wurde 2004 auf Funkfernsteuerung umgebaut und erhielt die neue Baureihenbezeichnung 295**

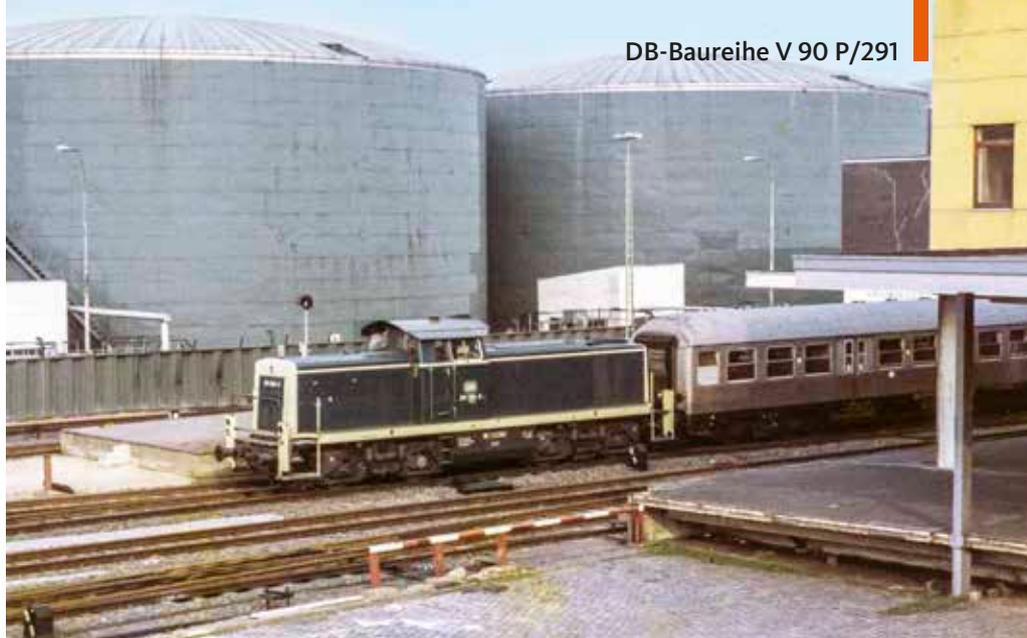


Technischen Daten zur MaK-V 90 P bzw. DB-Baureihe 291		
	V 90 P/291.9	291.0/295
Stückzahl	3	100
Baujahre	1965	1974–1978
Radsatzanordnung	B'B'	B'B'
Länge über Puffer	14.320 mm	14.320 mm
Gesamtachsstand	9.500 mm	9.500 mm
Drehgestellmittenabstand	7.000 mm	7.000 mm
Drehgestellachsstand	2.500 mm	2.500 mm
Höhe ohne Antennen	4.400 mm	4.400 mm
Breite	3.100 mm	3.100 mm
Raddurchmesser	1.100 mm	1.100 mm
Dienstmasse	90 t	80 t
Dieselmotortyp	MaK 8M 282 AK	MaK 8M 282 AK B
Leistung	1.100 PS/809 kW	1.100 PS/809 kW
Drehzahl	930 min <sup>-1</sup>	930 min <sup>-1</sup>
Kraftübertragung	hydrodynamisch mit Gelenkwellen	
Getriebe	Voith L 206 rsb U 2	Voith L 206 rsb U 2
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	80 km/h
Anfahrzugkraft	235 kN	235 kN
Kraftstoffvorrat	3.650 l	3.650 l
Streusandvorrat	450 kg	450 kg

jedoch ab und stellte sich mit dem Hinweis auf die Entstehung einer weiteren Motoren-Splittergattung und möglichen entstehenden Wartungskosten gegen die Einführung von MaK-Motoren. Der in den drei 291 verwendete 8 M 282 AK ließe sich – anders als der Mercedes-Motor – auch nicht leistungsrosseln, um die Lebenszeit zu verlängern, oder auf eine höhere Leistung einstellen.

### 291.9-Mietloks in DB-Diensten

Bei MaK war allerdings die Entwicklungsarbeit bei den Motoren nicht stehengeblieben. Mittlerweile stand der weiterentwickelte 8 M 282 AK B zur Verfügung, der eine Leistung von nunmehr 1.350 PS bot, also das Leistungsspektrum des Mercedes-Benz-Motors exakt abdeckte. Die DB forderte für ihn allerdings den Nachweis eines Prüflaufs nach UIC-Vorgaben, den es zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht gab. Die Alternative, einen zweijährigen Versuchseinsatz



**Wenn Kreuzfahrtschiffe an der Columbuskaje in Bremerhaven anlegten, kamen 291er für die Fahrt durch die ausgedehnten Hafenanlagen gelegentlich auch im Reisezugdienst vor Sonderzügen zum Einsatz wie hier 291 085 am 5. Mai 1984**

**MaK hatte zwar einen Lieferdeal mit der Bundesbahn vereinbart, ging aber trotzdem mit ihrer Lokentwicklung auf einen breiten Werbefeldzug** Werk/Slg. Oliver Strüber

**Die 291 blieben stets ihrer norddeutschen Heimat treu, wechselten aber zeitweise auch an die Ostseeküste. Am 10. Juni 2000 steht die 291 057 im kurzlebigen orientrot-lichtgrauen Lack im Rostocker Seehafen bereit** Malte Werning (3)

## **MaK** DIESEL HYDRAULISCHE LOKOMOTIVEN

V 90 P





**Zwischen Lagerhallen und Ozeanriesen fanden die Baureihen 291 und 295 im weitverzweigten Gleisnetz der großen Seehäfen ein ideales Einsatzgebiet. 295 009 rangiert am 13. August 2005 mit zwei schweizerischen Hbbills-Kühlwagen in Bremerhaven**

unter Praxisbedingungen, konnte sich MaK aus zeitlichen Gründen nicht leisten: Schon 1971/72 wurde die vierte Bauserie der Baureihe 290 ausgeliefert (97 Loks, davon 77 von MaK) – und immer noch wurden die Loks wie selbstverständlich mit dem Mercedes-Motor ausgestattet.

Schließlich machte MaK ein Angebot mit weitreichenden Zugeständnissen für den Fall, dass die DB die drei 291 901 bis 903 in ihr Eigentum übernehmen würde: Die Loks sollten mit dem neuen Motor ausgestattet werden, für

den der UIC-Prüflauf nachgeholt werden sollte. MaK verpflichtete sich außerdem dazu, in den Heimat-Bahnbetriebswerken ein Ersatzteillager einzurichten und Instandhaltungsarbeiten in den AW zum Selbstkostenpreis zu erledigen. Im Dezember 1971 wurde der Vertrag geschlossen, und zum Jahresanfang 1972 gingen die bisherigen Mietloks 291 901 bis 903 in das Eigentum der Bundesbahn über.

Zu diesem Zeitpunkt waren auch bereits die Aufträge für den Bau der fünften Bauserie der

290 mit weiteren 100 Loks vergeben. Doch im BZA München zeigte man sich mittlerweile deutlich aufgeschlossener gegenüber den MaK-Motoren. Das lag nicht nur an den guten Testergebnissen, sondern auch an der Marktentwicklung. Die etablierten Motorlieferanten Maybach und Mercedes-Benz hatten sich schon 1966 zu einem Unternehmen zusammengeschlossen und sich 1969 in die Motoren- und Turbinen-Union (MTU) Friedrichshafen umbenannt. Die DB sah sich nun einem Quasi-Monopolisten gegenüber, wenn es um die Beschaffung neuer Dieselmotoren ging. Der alternative Motor von MaK kam gerade recht, der DB eine gewisse Unabhängigkeit von MTU-Motoren zu verschaffen.

**Die „Erstlingslok“ 295 001 ist am 8. April 2006 im Containerterminal Bremerhaven mit seinen imposanten Kranen im Einsatz, um die schweren Ganzzüge zu rangieren**



### Die 291 geht in Serie

Ganz offen ging das BZA München mit der MaK zum Jahresanfang 1972 in die Gespräche für die sechste Bauserie der 290, aus der nunmehr die Serienbeschaffung der 291 werden sollte – verbunden mit den fortgeschrittenen Standards, die der Serienbau der 290 bislang mit sich brachte. In die laufenden Gespräche platzte die Nachricht, dass die Frankfurter HVB umgehend die Beschaffung der sechsten 290-Bauserie verfügen würde – und zwar ohne eine Veränderung der Leistungsverzeichnisse. In den kommenden Wochen wurde der MaK klar, dass sowohl das BZA München als auch die HVB ohne notwendige interne Abstimmungen gehandelt hatten.

Die Kieler konnten zumindest erreichen, dass die DB ihre Ausschreibung so verfasste, dass die technischen Details zur Motorisierung der sechsten Bauserie offen blieben. Beim Bieterwettbewerb kam es dadurch zur bemerkenswerten Situation, dass eine mögliche sechste Bauserie der 290 mit MTU-Motor gegen eine erste Bauserie der 291 mit MaK-Motor antrat.

Die Submission konnte MaK für sich entscheiden. Damit war es klar, dass das langjährige Bemühen der Kieler für die Akzeptanz ihres Motors endlich Früchte trug. Im Herbst 1972 fiel die finale Entscheidung, dass 50 Serienloks der Baureihe 291 bestellt werden. Davon sollte MaK 40 Loks 291 001 bis 040 komplett bauen; weite-

## » Nach insgesamt 513 entstandenen Fahrzeugen endete 1978 der Bau der V 90-Lokomotivfamilie

re zehn Maschinen 291 041 bis 050 sollten bei Jung vom Band laufen. Noch während die Aufträge finalisiert wurden, schrieb die DB noch einmal weitere 50 Loks aus. Diesen Auftrag über die Loks 291 051 bis 100 übernahm MaK komplett. Mit diesen Maschinen sollte 1978 der Bau der 291 und auch der gesamten V 90-Familie nach 513 gebauten Exemplaren enden.

### Waschechte Nordlichter

Im März 1974 wurde mit der 291 001 zunächst eine einzige Maschine ausgeliefert und dem Bw Hamburg-Harburg zugeteilt. In den kommenden Monaten stellte MaK noch bis in den September hinein die letzten 290 der fünften Bauserie fertig, ehe dann ab Oktober 1974 die Auslieferung der 291er in Serie – angenähert eine Lok pro Woche – begann. Bis Anfang April 1975, bis zur Abnahme der 291 020, wurden die Loks dabei im traditionellen purpurroten Diesellok-Lack gestrichen. Doch inzwischen hatte die DB auf ihr neues Farbschema Ozeanblau-Beige umgestellt, das bislang an den Loks der V 90-Familie noch nicht angewendet worden war.

Am 24. April 1975 lieferte Jung als erste Maschine in den neuen Farben die 291 041 aus seinem Lieferlos aus, zwei Wochen später verließen auch die MaK-Loks 291 021 und 022 (und alle nachfolgenden) die Kieler Werkhallen im neuen Farbleid. Dabei gab es durchaus einige Varianten hinsichtlich der genauen Aufteilung der Farbbereiche, denn die elfenbeinfarbenen Stege an den Vorbauten wurden bei den Loks 291 023 bis 054 noch deutlich schmaler ausgeführt – bei 291 021, 022 und 041 nur am kurzen Vorbau –, ehe man sich ab der 291 055 für die endgültige Variante mit etwas breiteren hellen Farbflächen entschied.

Alle 291.0 bis zur Nummer 045 wurden anfänglich im Bw Hamburg-Harburg stationiert, wo die



*In Voslapp bei Wilhelmshaven bunkern in einem Tanklager 1,3 Millionen Kubikmeter Mineralölprodukte. 295 054 rangiert hier am 10. Mai 2006 einige Kesselwagen*



*In langen Reihen stehen am 10. Mai 2007 neben vielen Elektroloks auch einige 295 und 291 abgestellt in Maschen und warten auf ihre nächsten Rangieraufgaben*

*Mit einigen Güterwagen am Haken hat 295 052 am 26. März 2007 nahe der Straße Hansator in der Überseestadt in Bremen-Walle nicht viel Last zu schleppen*

*Malte Werning (5)*





**Noch lange kein altes Eisen: 2012 übernahm B&V Leipzig gleich 20 Loks der Baureihe 295 und arbeitete die Loks auf. 295 014 und 295 025 gingen an die EAH Eisenbahn-Anlagen-Handel in Duisburg-Duisern und wurden einige Jahre bei Duisport eingesetzt**



**Führerstand mit dem auf Funkfernsteuerung umgebauten Steuerpult der 295 014. Am Fenster ist der Fahrshalterhebel als Joystick zu sehen, der das bisherige Schaltrrad ersetzt**

Maschinen die 290er verdrängten, die wiederum an südlichere Betriebswerke weitergereicht wurden. Dabei wurden die Loks 291 031 bis 038 ab Werk mit dem so genannten „Bergfunk“ für den Maschener Rangierbahnhof ausgerüstet, durch den die Loks beim Abdrücken von Wagen auf dem Ablaufberg direkt vom Stellwerk aus ferngesteuert werden konnten. Diese Loks blieben dem riesigen Verschiebebahnhof über Jahrzehnte treu.

Die drei 291.9 hatte das Bw Harburg schon im Februar 1969 an das Bw Delmenhorst für den Einsatz in den Bremer Häfen abgegeben. Von dort aus gelangten die Loks im November 1973 zum Bw Bremen Rbf. Beginnend mit der 291 046 erhielt Bremen ab Oktober 1975 weitere Loks direkt ab Werk. Während 291 046 bis 050

in den Jahren 1977 und 1978 ebenfalls nach Hamburg-Harburg abgegeben wurden, bildeten die Loks 291 051 bis 081 und 901 bis 903 über viele Jahre den festen Bremer 291-Bestand.

Die letzten Loks 291 082 bis 089 wurden dem Bw Bremerhaven zugeteilt, 291 090 bis 093 dem Bw Emden und 291 094 bis 291 100 – erstmals abseits der großen Hafenanlagen – dem Bw Osnabrück. Die Auslieferung der Loks wurde zuletzt zeitlich etwas gestreckt. Die 291 100 als letztgebautes Exemplar der V 90-Familie verließ erst im August 1978 die Kieler Werkttore.

Von kleineren Verschiebungen einzelner Loks und dem Wechsel der Harburger Maschinen am 1. Januar 1980 zum Bw Hamburg-Wilhelmsburg abgesehen, blieben die 291er zunächst ausge-

sprochen standorttreu und bis Mitte der 1990er-Jahre in dieser Verteilung. Am 20. März 1990 verließ die 291 006 als erste Lok ihrer Baureihe das AW Bremen nach einer B3-Hauptuntersuchung in den neuen „Produktfarben“ Orientrot-Lichtgrau. Vor allem die älteren 291er mit dem purpurroten Lack bekamen zwischen 1990 und 1995 konsequent Lackauffrischungen in den aktuellen Farben. Ab 1997 wurden die Maschinen verkehrsrot lackiert und erhielten die mehrmals wechselnden Anschriften der DB-Gütersparte.

### Aus der 291 wird die 295

Seit den 1980er-Jahren experimentierte die DB mit Funkfernsteuerungen an einigen Rangierloks – vor allem an Kleinloks. 1995 fiel der Entschluss, die Baureihe 290 wie auch die 291 in ein Umbauprogramm einzubeziehen, bei dem die Loks auf einen Fernsteuerbetrieb umgerüstet werden sollten. Mit einem Kostenaufwand von rund 180.000 DM pro Lok erhielten die Maschinen die KM-Direktsteuerung, die Krauss-Maffei gemeinsam mit Theimeg entwickelt hatte und die den Rangierlokführer in die Lage versetzte, mittels „Bauchladen“ auf der Rangiererbühne oder neben dem Zugstehend seine Maschine fernzusteuern. Dazu mussten im Führerhaus die meisten Bedienelemente ausgetauscht werden, damit sie elektronisch steuerbar waren.

### » Eine Besonderheit der weiterentwickelten 295 ist die Fernbedienbarkeit durch den Lokführer

Im Werk Bremen wurde die bisherige 291 062 am 12. Dezember 1995 gemeinsam mit der ebenfalls umgebauten 290 212 bei einer Feierstunde vorgestellt. Parallel zum Umbau änderte sich die Baureihenbezeichnung von 291 in 295 bzw. bei der 290 in 294. Die DB plante seinerzeit, monatlich bis zu 16 Loks umzubauen. Tatsächlich zogen sich die Umrüstungen über viele Jahre hin. Zum Jahreswechsel am 1. Januar 2000 befanden sich immer noch 37 Loks der Baureihe 291 im DB-Bestand, die nach wie vor mit Fahrstufenhandrad und Richtungsschalthebel bedient wurden. Letztlich wurden bis 2003 90 Maschinen der Reihe 291 umgebaut. Nur die Maschener „Bergloks“ sowie 291 010, 011 und die drei 291.9 blieben vom Umbau ausgenommen.

### Einbau neuer MTU-Motoren

Durch die neuen Einsatzmöglichkeiten der Funkfernsteuer-295, aber auch durch das Zusammenwachsen der beiden deutschen Staatsbahnen in den 1990er-Jahren kam es bei den Einsatzgebieten der Loks zu Einsatzverschiebungen: 1998 wechselten sieben 291 zum Betriebshof Rostocker Seehafen, um dort als auch im Fährbahnhof Sassnitz-Mukran auf Rügen eingesetzt zu werden. Auch Kassel, Braunschweig und kurzzeitig auch Hannover und Bebra wur-



**295 023 und 088 wurden nach ihrer Ausmusterung von Railsystems RP GmbH gekauft. Während die 023 schon 2016 zu der Hamburger HSL Logistik wechselte und eine Lackierung in Braun-Beige erhielt, bekam die 088 ihre Bundesbahn-Farben Ozeanblau-Beige zurück. Inzwischen dient diese Maschine bei der RBL Rail Bavaria Logistik. In Bremen trafen sich beide Loks im Dezember 2016**

**Das vom Hamburger Hafen aus operierende Unternehmen METRANS Rail hat seine drei übernommenen 295 082, 091 und 092 dunkelblau lackiert** *Malte Werning (4)*

den zu Heimatdienststellen der 295er, während die Hamburger 291er im Jahre 2004 buchmäßig nach Maschen umstationiert wurden. Zum Jahresanfang 2005 waren 291 010, 011 und 038 in Rostock beheimatet, 291 031 bis 037 in Maschen und die Vorausloks 901 bis 903 in Emden.

Zwischen 2003 und 2009 baute das Werk Cottbus in 400 Loks der Baureihen 290 und 294 neue MTU-Motoren ein, um die Nutzungsdauer der Loks, die sich ansonsten in einem guten Zustand befanden, noch einmal signifikant zu erhöhen. Für die 291er und 295er war eine derartige Neumotorisierung nicht mehr vorgesehen, stattdessen sollten sie durch fabrikneue Loks des Voith-Typs Gravita 10 BB ersetzt werden. Ab 2010 lieferte Voith insgesamt 99 Maschinen der neuen Baureihe 261 aus, wodurch in den Folgejahren die letzten 291er und die große Mehrheit der 295er ersetzt wurden. Tatsächlich reichten die Loks wegen einiger Umdisponierungen letztlich doch nicht aus, um alle 295er zu ersetzen. Und da Voith kurz vor einer DB AG-Nachbestellung weiterer 261er seine Lokproduktion aufgab, gab es keine weiteren neuen Gravitas mehr.



Seit 2016 hat sich daher ein Rumpfbestand von rund 17 Loks bei der DB AG im Bestand gehalten, die unverändert auf den küstennahen Rangierbahnhöfen in Bremen, Hamburg und Niedersachsen unentbehrlich sind. Im Juni 2024 waren noch 16 Loks im Bestand von DB Cargo, die sich auf die nachfolgenden Standorte verteilten: 295 012, 019 und 058 in Bremen, 051, 052 und 094 in Bremerhaven, 021 und 044 in Emden, 016, 018 und 022 in Hamburg, 042, 043, 054 und 089 in Maschen sowie 059 in Seelze.

Die seit 2010 abgestellten Loks der Baureihen 291 und 295 wurden allerdings nur zu einem kleinen Teil verschrottet. Ein beträchtlicher Anteil konnte an Eisenbahnunternehmen wie Railsystems RP, B&V Leipzig, BayernBahn, InfraServ und viele andere Interessenten verkauft werden, wo die Maschinen teilweise wieder im alten Purpurrot oder in Ozeanblau-Beige, überwiegend jedoch in buntem und durchaus attraktivem Aussehen für viele Farbtupfer auf den Bahnstrecken sorgen. *Malte Werning*

■ Triebfahrzeugmodelle der schweren Diesellok-Baureihen V 90 P/291/295

# *Schattendasein* auch im Modell

*Genauso schwer, wie sich MaK beim Anpreisen seiner V 90 P tat, bis die Bundesbahn 1973/74 endlich zugriff und 100 Exemplare als Baureihe 291 orderte, tat sich auch die Modellbahn-Industrie mit der Nachbildung dieses Lokomotivtyps, der stets im Schatten der weitverbreiteten 290 stand. Insofern gibt es nur wenige HO-Modelle der 291 und einige Farbtupfer als funkferngesteuerte 295*



Ab 1964/65 waren die Vorserien-, ab 1966/67 dann auch die Serienloks der Baureihe V 90 (ab 1968 Baureihe 290) der Stolz der Bundesbahn für ihren schweren Rangierdienst und an Ablaufbergen. Im Modell jedoch stießen die neuen Dieselloks zunächst auf große Zurückhaltung seitens der Industrie: Zu nah an der gerade eben erst in fast alle Programme aufgenommenen V 100 und damit nur geringe Verkaufschancen bei der damaligen Hauptkundschaft – so die allgemeine Ansicht der Marktstrategen. Insofern dauerte es bis 1977, ehe sich mit *Roco* erstmals ein Hersteller einer 290 als HO-Modell annahm (siehe *em* 6/23) – einer 290 wohlgemerkt und damit einer der in deutlich größerer Stückzahl vorhandenen Vorbildloks mit Mercedes-Benz-Motor. Viele Varianten in verschiedenen Farbausführungen und mit diversen Loknummern folgten, aber keine der optisch so gut wie nicht zu unterscheidenden 291.

### Limitiertes Sondermodell

Fans der „Nordlicht-Baureihe“ 291 mussten sich bis 1996 gedulden. Exklusiv für *idee & spiel-*

Fachhändler fertigte *Roco* in jenem Jahr auf Basis seiner bekannten Konstruktion und lediglich als analoges Gleichstrommodell die purpurrote 291 004 vom Bahnbetriebswerk Hamburg 4 im ursprünglichen Betriebszustand der 1970er-Jahre (Artikelnummer 43809). Dabei blieb es für die nächsten beiden Jahrzehnte. *Märklin/Trix* boten ihre seit 2005 lieferbare

## » HO-Bahner werden in puncto Baureihe 291 von Brawa und Roco bedient. In N gäbe es Optionen

V 90 der DB nur als 290/294 an. Erst als *Brawa* 2015 seine V 90 als HO-Modell auf den Markt brachte, kam wieder Bewegung in die Sache 291: Zu den ersten in jenem Jahr angekündigten Modellversionen zählte nämlich neben zwei purpurroten V 90/290 der Epochen III und IV sowie zwei verkehrsroten 294ern gleich auch die 291 021 in der attraktiven Farbgebung Ozeanblau-Beige. Lieferbar waren ab 2016

**Die Baureihe 291 im Modell ist derzeit nur für HO-Bahner zu bekommen und bietet sich besonders für den Einsatz auf Rangierbahnhöfen und am Ablaufberg an** *Oliver Strüber*





Von Roco gibt es eine purpurrote DB-291 004 vom Bw Hamburg 4 im ursprünglichen Betriebszustand der 1970er-Jahre mit Rangierfunktopf auf dem Dach



Brawa bietet seit 2016 die DB-Diesellok 291 021 in der attraktiven Farbgebung Ozeanblau-Beige in gleich fünf technisch unterschiedlichen Versionen an

Oliver Strüber (2)



Brawa hat die mit Funkfernsteuerung ausgerüstete DB AG-Baureihe 295 als HO-Loks privater EVU aufgelegt wie hier mit Kobras-Werbung (oben) sowie als blaue Metrans-Maschine (u.)



insgesamt fünf Versionen: Für Gleichstromfahrer gab es ein analoges Basic-Modell (41505), eine Basic+-Version mit programmierbaren Lichtfunktionen und Plux22-Schnittstelle (-06) sowie die Extra genannte Digitalversion mit umfangreichen Licht- und Soundfunktionen sowie digitaler Kupplung (-08).

Wechselstrombahner konnten zwischen einer digitalen Basic+(-07) und der vollausgestatteten Extra-Digitalausführung (-09) wählen. 2017 folgte die purpurrote 291 020, ebenfalls in allen fünf Ausstattungsvarianten (41556/-58/-60 bzw. -59/-61). Das war es bislang mit 291er-Versionen aus Remshalden.

### Verkehrsrote 295 für Einsteiger

Die Berichterstattung zu den MaK-motorisierten Loks der V 90-Familie wäre damit schon abgeschlossen, hätte die Deutsche Bahn nicht

## » Die funkferngesteuerte Baureihe 295 bietet den Modellherstellern ein breites Farbspektrum

1995 damit begonnen, ihre Loks der Baureihe 291 mit Funkfernsteuerung auszurüsten und diese dann zur Baureihe 295 umzuzeichnen. Damit boten sich neue Chancen für Modellvarianten – in diesem Falle zunächst für Roco, denn ein anderes HO-Modell gab es damals noch nicht auf dem Markt.

2003 nahmen sich die Salzburger der Sache an und realisierten die letztgebaute Vorbildlok 295 100 in der damals noch neuen verkehrsroten Farbversion. Da die Modellkonstruktion aus den 1970er-Jahren aber nicht mehr den inzwischen gestiegenen Ansprüchen genügte, wurde die Lok bewusst als in Lackierung und Bedruckung vereinfachtes analoges Einsteiger-Modell angeboten, und zwar sowohl für DC-(63952) als auch für AC-Fans (69952).

### Bei den Privaten wird's bunt

Einer verkehrsroten DB AG-Maschine hat sich Brawa bislang nicht angenommen. Stattdessen lieferten die Remshaldener 2017 zwei in Privatbahnbestand übergegangene 295er als Einmalauflagen. Zu haben waren – wieder in allen fünf Ausstattungslinien für Gleich- und Wechselstrombahner – die orange-graue BEG-Lok 295 057 mit Werbung für den Eishockeyverein „Dinslakener Kobras“ (41538/-40/-42 bzw. -41/-43) sowie die in einem leuchtenden Blauton lackierte Metrans-Lok 295 092 „Hamburg“ (41532/-34/-36 bzw. -35/-37).

Eine noch deutlich buntere Lackierung tragen die Lokomotiven von Railsystem RP aus Gotha – und damit kommt nun auch Märklin ins Spiel: Neben wieder in Ozeanblau-Beige lackierten Loks aus der V 90-Familie tragen

einzelne der Railsystem-Loks auf einer schwarzen Grundfläche auffällig bunte und an Pin-Ups oder Comics erinnernde Bildmotive. Dazu zählen 295 076 sowie die attraktive 291 034 „Amazing Amelie“. Exklusiv für *Euro-train-* und *idee & spiel*-Händler legten die Göppinger in den zurückliegenden Jahren beide Lokomotiven als HO-Modelle mit mfx+-Sounddecoder und Telex-Kupplungen auf (39901/37910).

Und wo wir gerade bei auffällig bunten Loks sind: Die Bahngesellschaft Sunrail aus Bruchhausen-Vilsen hat mit der Metrans-Maschine 291 038 einen überaus attraktiven, gelb-grünen „Kanarienvogel“ im Bestand. Seitlich zieren die Lokomotive ein Dreimast-Segelschiff sowie „der blonde Hans“ samt Ziehharmonika, und an den Fronten grüßt das nordische „Moin“. *Brawa* hat sich der schönen Lok 291 038 in drei technischen Modellversionen angenommen (41574/-76/-77).

### Noch keine Modelle in TT und N

Kamen mit den vorgenannten HO-Modellen wenigstens die Freunde des Maßstabs 1:87 auf ihre Kosten, so dürfen die Anhänger anderer Nenngrößen zumindest weiter hoffen. In TT könnte *Piko* seine seit 2012 angebotene V 90 künftig auch einmal zur 291 bzw. 295 werden lassen. Obendrein würden die bunten Privatbahnabnehmer ein reiches Betätigungsfeld bieten.

Gleiches gilt sinngemäß auch für den Maßstab 1:160: *Roco* hat sein seit den 1980er-Jahren angebotenes Lokmodell nie als 291 oder 295 beschriftet, sodass dies ein Tipp für die Schwestermarke *Fleischmann* wäre. Auch das seit 2016 auf dem Markt befindliche *Minitrix*-Pendant lief bislang nur als purpurrote V 90 bzw. als verkehrsrote 290/294 von den Fertigungsbandern. Es bieten sich künftig also durchaus noch einige Möglichkeiten! *Oliver Strüber*



**Auch Märklin entdeckte für sich die bunte Vielfalt der Baureihen 291/295 und bietet HO-Bahnern diese zwei Maschinen im Stile von Comiczeichnungen an**



**Brawa brachte mit der Metrans-Diesellokomotive 291 038 einen attraktiv in Gelb-Grün lackierten „Kanarienvogel“ mit norddeutscher Thematik ins HO-Sortiment**

Werk (5)



FORM NEU  
2024



**PIKO** 75  
JAHRE

## Maximale Flexibilität: Der Vectron Dual Mode!

Maßstabsgetreuer Formenbau, fein geätzte Lüftergitter, ein feingliedriger Metallstromabnehmer und moderne Digitaltechnik – all das zeichnet das PIKO Modell des 2019 vorgestellten Siemens Vectron Dual Mode aus!

### Zweikraftlokomotive BR 249 DB AG Ep. VI

- |   |   |           |
|---|---|-----------|
|   | 51160 Gleichstrom   | 199,00 €* |
| ☒ | 51162 Gleichstrom, inkl. PSD XP S<br>und <b>PIKO TrainSound</b> <sup>®</sup> onboard  | 309,00 €* |
| ☒ | 51163 Wechselstrom, inkl. PSD XP S<br>und <b>PIKO TrainSound</b> <sup>®</sup> onboard | 309,00 €* |

\* unverbindliche Preisempfehlung



Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt bei PIKO. Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen und alle PIKO Neuheiten 2024 entdecken.



# Bild des Monats

## *Bundesbahn-Flair in der Wetterau*

Mitte Juni 2024 befuhr 212 133 (NFG Bahnservice GmbH, Offingen) Strecken rund um Friedberg, organisiert von dem Verein „Freunde der V 100 e. V.“. Am Mittag des 16. Juni erreichte der Zug, bestehend aus der V 100 und zwei Silberlingen, den malerisch gelegenen Bahnhof Ober-Widdersheim (Strecke Gießen – Gelnhausen), ein herrliches Ensemble aus grasbewachsenen, aufgeschütteten Bahnsteigen, alter Formsignaltechnik und einem Empfangsgebäude aus Sichtmauerwerk, wie es auf der Modellbahn nicht besser hätte erfunden werden können *Gunther Heck*





**Stellt DB Fernverkehr die IC-Linie 34 ein? Am 9. August 2022 kommt 147 552 mit IC 2224 (Frankfurt (Main) Hbf – Dortmund Hbf) bei Anzhausen durch das seit Ende 2021 wieder an den Fernverkehr angeschlossene Siegerland**

Klaus-Martin Vomhoff

## ■ DB Fernverkehr

# Planungen mit Fragezeichen

Nach mehreren umfangreichen Fahrplanwechseln wird sich DB Fernverkehr diesen Dezember überwiegend auf partielle Änderungen beschränken. Eine Rolle spielt dabei auch die finanzielle Situation: Durch Corona fehlen unverändert viele gut zahlende Geschäftsreisende und Pendler, und das subventionierte Deutschlandticket sorgt für eine Verlagerung hin zum Regionalverkehr. Schnelle Punkt-zu-Punkt-Verbindungen quer durchs Land und grenzüberschreitend sind jedoch sehr gut gefragt, was sich im Fahrplan 2025 bemerkbar macht.

### Mehr internationale Verbindungen

Wie geplant umgesetzt wird das bereits seit einiger Zeit öffentlichkeitswirksam angekündigte tägliche ICE-Zugpaar Berlin – Paris. Die Abfahrt in der französischen Hauptstadt erfolgt

gegen 10 Uhr. Nach knapp achteinhalb Stunden wird das deutsche Pendant erreicht. Der Gegenzug verlässt Berlin am späten Vormittag und erreicht die Seine-Metropole gegen 20 Uhr. Beide Zugpaare verkehren über Straßburg. Zum Einsatz kommt die Baureihe 407.

Weitaus weniger attraktiv sind die Abfahrts- und Ankunftszeiten des neuen täglichen ICE-Zugpaars München – Amsterdam, das mit der Baureihe 408 verkehrt. Die Hinleistung startet in Amsterdam gegen halb neun morgens, während der Gegenzug die niederländische Hauptstadt um kurz vor Mitternacht erreicht. Die Fahrzeit auf der Gesamtstrecke beträgt rund sieben Stunden.

Die ECE-Linie München – Zürich wird um ein achttes Zugpaar aufgestockt. Der erste Zug kommt damit montags bis samstags in München bereits

zwei Stunden früher als bisher um kurz nach neun Uhr an. Abends gibt es täglich außer samstags eine zwei Stunden spätere Rückfahrtmöglichkeit (gegen 21 Uhr ab München).

Im Verkehr mit Polen wird das Angebot zwischen Berlin und Przemysl an der ukrainischen Grenze verdoppelt. Von dem zweiten Zugpaar, das wenig überraschend PKP Intercity stellt, profitiert auch der Abschnitt Berlin – Wrocław – Krakow, der nun einen Vier-Stunden-Takt mit drei Zugpaaren aufweist.

Bereits stellenweise im Einsatz ist seit diesem Frühjahr der ÖBB-Railjet der zweiten Generation. Im Fahrplan 2025 übernehmen sie den Verkehr auf der Linie 89 zwischen München und Italien komplett. Mit dem Railjet-Einsatz ändern sich bei einigen Leistungen die Zielbahnhöfe in Italien. Ein Zugpaar wird ab/bis Ancona ver-

längert. Außerdem gibt es in den Sommermonaten ein neues nächtliches RJ-Zugpaar über den Brenner zwischen München und Bologna. Im EC-Verkehr Hamburg – Berlin – Prag werden weitere Züge auf die ComfortJet der ČD umgestellt.

### Innerdeutsch wenig Änderungen

Wenig Spektakuläres tut sich im innerdeutschen Fernverkehr. Der erwähnte Rückgang an Pendlern mit Fernverkehrstickets sorgt wie im vergangenen Jahr für Angebotskürzungen. Betroffen ist diesmal insbesondere die Achse Nordrhein-Westfalen – Rhein/Main einschließlich des Verkehrs innerhalb NRWs. Neu hinzu kommen zwischen Berlin und Frankfurt (Main) zwei Sprinter-ICE-Paare mit Laufweg über Göttingen und einer Fahrzeit von rund vier Stunden. Ein Zugpaar verkehrt ab/bis Saarbrü-

## Talgo kommen später

Mit den ICE L von Talgo kann DB Fernverkehr vorerst nicht planen. Der zuletzt anvisierte Termin Herbst 2024 ist wegen Verzögerungen beim Test- und Zulassungsprozess abermals nicht mehr zu halten, weshalb DB Fernverkehr mit ersten Fahrten im Fahrgastbetrieb nicht vor Mitte 2025 rechnet. Auf der Linie 77 Berlin – Amsterdam sind daher weiter die mit NS-Vectron bespannten IC-Garnitu-

ren im Einsatz. Von der Verzögerung bei den Talgo-Zügen betroffen sind auch die dänischen DSB, die annähernd baugleiche Züge bestellt haben. Nach Trassenbestellung wurde bekannt, dass der Einsatzbeginn von Anfang Oktober 2024 auf Mitte Februar 2025 verschoben werden muss. Daher werden auch zwischen Hamburg und Kopenhagen die IC-Wagen der DB noch länger anzutreffen sein. *RM*



**Arverio-Namenspräsentation am 10. Juli 2024 in Augsburg: als erstes Fahrzeug der bayerischen Flotte trägt 2463 101 das neue Logo**

GM

### ■ Arverio statt Go-Ahead

#### Neuer Name, neues Logo

Go-Ahead heißt jetzt Arverio. Das gab Sabine Stock von der Muttergesellschaft ÖBB-Personenverkehr AG und Arverio-Geschäftsführer Fabian Amini am 10. Juli 2024 in Augsburg bekannt. Die beiden Unternehmen Go-Ahead Bayern und Go-Ahead Baden-Württemberg firmieren seit diesem Datum als Arverio Bayern und Arverio Baden-Württemberg. Das Erscheinungsbild der Bahnen soll aber mit Ausnahme des neuen Logos unverändert bleiben. Der Namenswech-

sel war notwendig, weil der alte Eigentümer Go-Ahead aus Großbritannien weiterhin existiert und so mit dem Übergang der Go-Ahead-Unternehmen in Deutschland an die ÖBB Personenverkehr AG ein neuer Name erforderlich wurde. *em*

Weitere Infos im Bahnzeit-Podcast: <https://bahnzeit.podigee.io/b8-go-ahead-wird-arverio>



### ■ Deutsche Bahn

#### Gemischtes Fazit nach Europameisterschaft

Kurz vor dem Finalspiel zog die Deutsche Bahn Bilanz zur Europameisterschaft: Zwölf Millionen Reisende nutzten während des Turniers die ICE- und IC-Züge – ein Rekord. Am 11. Juli 2024 brachte die Bahn erstmals den EM-Pokal umweltfreundlich zum Endspiel. Auch die Nationalmannschaften reisten häufiger mit der Bahn, wobei sich das rumäni-

sche Team mit sechs Fahrten den Titel des Reise-Europameisters sicherte. Trotz dieser Erfolge räumte die Deutsche Bahn nach Kritik von Fans Defizite im Fernverkehr ein. Bahn-Vorstand Michael Peterson gestand Qualitätsmängel ein, insbesondere durch Verspätungen und technische Pannen, die ausländische Medien scharf kritisierten. *em*

**Zwischen Dortmund und Köln war vom 14. Juni bis 14. Juli 2024 eine zusätzliche RE-Linie eingerichtet. Am 29. Juni 2024 rollt 111 047 mit ihrer farblich abgestimmten Dosto-Garnitur durch Düsseldorf-Wehrhahn**

Egon Pempelforth



cken. Zum Einsatz kommen modernisierte ICE 1. Ebenfalls neu ist ein tagsüber verkehrendes Zugpaar Berlin – Hannover – Bremen mit ICE 2.

### Quo vadis Linie 34 und 61?

Wenig Positives gibt es über die IC-Linie 34 Frankfurt – Siegen – Münster (– Norddeich Mole) und die verlängerte IC-Linie 61 Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Jena – Leipzig, zwei „Überbleibsel“ der 2015 angekündigten Fernverkehrs Offensive, zu berichten. Deren Fahrgastzahlen sind sehr ausbaufähig, lassen jedoch wenig Hoffnung auf Besserung aufkommen. Dabei sind die Probleme zumindest teilweise hausgemacht. Die Linie 34 läuft seit ihrer Einführung Ende 2022 aufgrund diverser Bauarbeiten und wiederkehrender Ad-hoc-Streckensperrungen wegen fehlenden Fahrdienstleitern sehr unzuverlässig. Bei der Linie 61 scheiterte die geplante Freigabe für Nahverkehrskunden innerhalb Thüringens jüngst an den hohen Forderungen von DB Fernverkehr, der 1,45 Millionen Euro pro Jahr für die fünf Zugpaare pro Tag nicht ausreichten. In Leipzig wird regelmäßig der beworbene ICE-Anschluss von/nach Berlin verpasst. Hinzu kommt die Konkurrenz durch den ausgeweiteten, kaum langsameren Nahverkehr im etablierten Abschnitt westlich von Nürnberg.

Wenig überraschend ist es daher, dass sich beide Linien zusammen mit der IC-Linie 51 Gera – Erfurt – Kassel – Köln und dem ICE-Verkehr Berlin – Binz in einem Schreiben von DB Fernverkehr an die Bundesnetzagentur wiederfanden. In diesem droht die Staatsbahn, die genannten Verkehre aufgrund der angekündigten Trassenpreis-Erhöhung im Fernverkehr um 17,7 Prozent einzustellen.

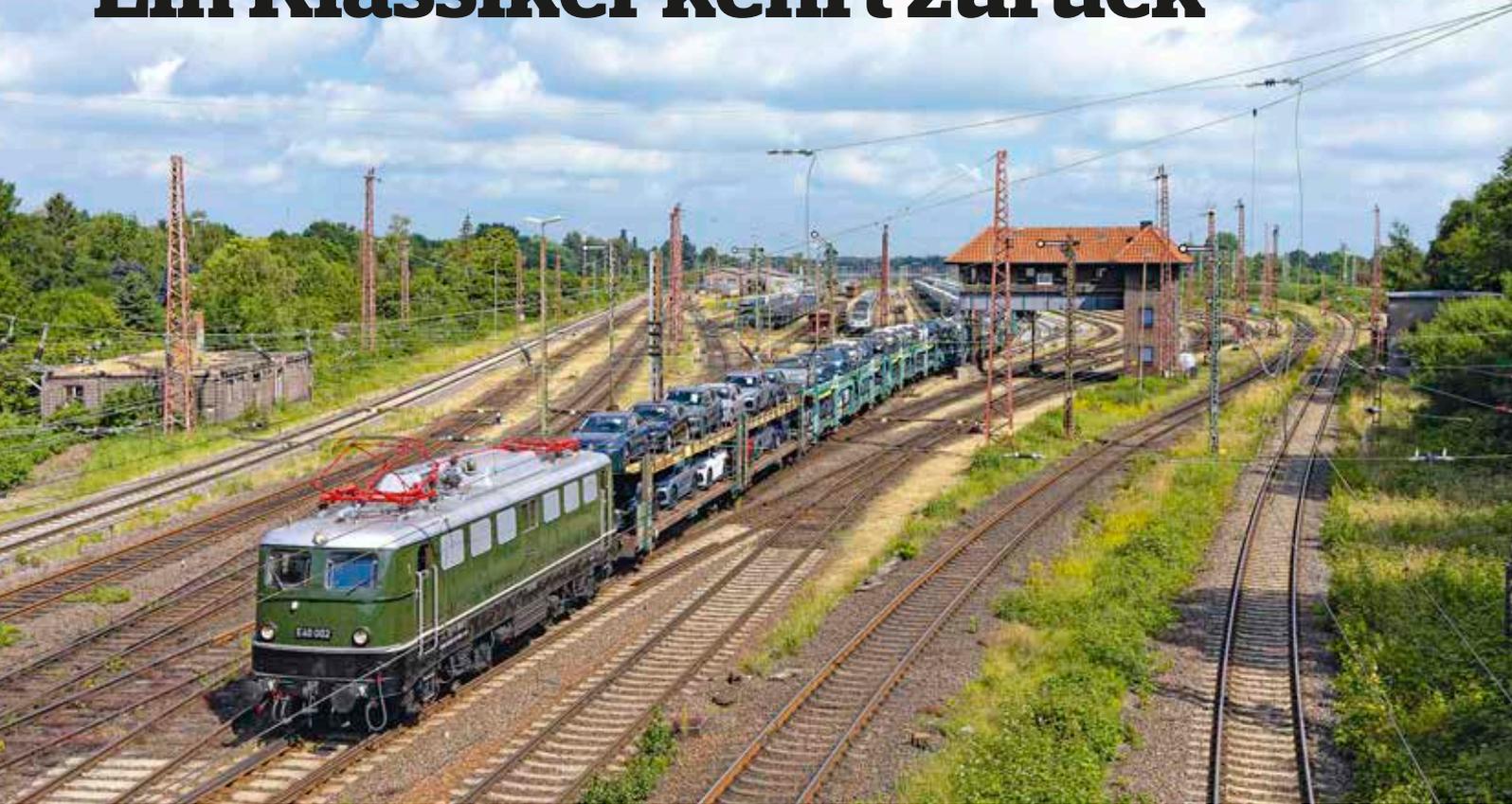
### Fehlendes Dementi

Auf die Recherchen des Spiegels reagierte DB Fernverkehr am 26. Juni 2024 zunächst mit der Aussage, dass bei einer Umsetzung der Erhöhung „Angebotsreduktionen und auch eine Erhöhung der Ticketpreise unumgänglich [sind]. Konkret bedeutet dies, dass für die DB Fernverkehr AG schlecht ausgelastete Züge nicht mehr tragbar wären und das Angebot entsprechend reduziert werden muss.“ Das Statement ersetzte DB Fernverkehr wenig später durch eine neue Version: „Es gibt aktuell keine konkreten Pläne zur Streichung der genannten Fernverkehrsverbindungen. Wir haben im April unsere Planungen für den Fahrplan 2025 abgeschlossen. Dieser Fahrplan sieht derzeit keine der genannten Angebotskürzungen vor.“ Sätze, die viel Interpretationsspielraum lassen. Mit der Haltung, auf konkrete Anfragen von der Presse und der Politik gar nicht oder nur ausweichend zu antworten, befeuert das Unternehmen die Spekulationen zusätzlich.

Eine Umsetzung der Streichliste bereits zum Fahrplan 2025 käme jedoch angesichts der erst nach Versand des Schreibens erfolgten Trassenanmeldung überraschend. Im neuen Fahrplan hat man bei den Linien 34 (Verkehrstagesreduzierung bzw. Entfall von zwei Tagesrand-Zugpaaren) und 61 (andere zeitliche Verteilung im Saaletal) noch einmal kleinere Anpassungen vorgenommen. Für die Linie 34 ist mittelfristig das Aus aber bereits so gut wie beschlossen: Die Aufgabenträger Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) planen für Dezember 2026 einen Ausstieg aus der Tarifintegration und möchten stattdessen einen stündlichen RE 34 Dortmund – Siegen bestellen. *RM*

■ E 40 002 von IntEgro

# Ein Klassiker kehrt zurück



**E 40 002 erstrahlt in neuem Glanz: Am 24. Juni 2024 verlässt die Ellok mit DGS 95689 den Bremer Rangierbahnhof in Richtung Emden**

Insgesamt 879 Exemplare wurden von der Baureihe E 40/140 gebaut. Das machte sie zur meistgebauten Ellok der Bundesbahn. Doch weitgehend sind die Loks abgestellt und verschrottet. Nach 67 Jahren kehrte zuletzt wieder die E 40 002 in den täglichen Güterzugdienst zurück. Vor rund zwei Jahren lief ihre Frist ab, und die Lok, die zuletzt im Sunrail-Design unterwegs war, verschwand aus dem regulären Betrieb. Schon seit Jahren gab es Pläne, die Lok in ihren ursprünglichen Auslieferungszustand zurückzusetzen. Jetzt wurden sie endlich umgesetzt.

## Revision bei OMB

E 40 002, die nach ihrer Abstellung bei der DB AG bei den Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) eingesetzt war, hat eine bewegte Geschichte hinter sich. Ursprünglich überwiegend im Autotransportzugverkehr unterwegs, beförderte sie zuletzt auch Containerzüge für verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen wie die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP), Metrans und die Eisen-

bahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH (e.g.o.o.).

Für die umfassende Hauptuntersuchung wurde die Lok in das Ostmecklenburgische Bahnwerk (OMB) nach Neustrelitz überführt. Zuvor hatte man in Hamburg die Sunrail-Werbefolie entfernt. Im OMB wurde der

verkehrsrote Altlack angeschliffen, diverse Instandsetzungs-, Ausbesserungs- und Schweißarbeiten durchgeführt und die Lok schließlich in der historischen Farbe Flaschengrün lackiert. Dabei erhielt sie nicht nur ihre ursprüngliche Farbgebung aus den 60er-Jahren zurück, sondern auch viele charakteristische Details, die

zur Auslieferung 1957 Standard waren. Dazu gehören die Laufroste inklusive Handläufe an den Lokfronten, runde Pufferteller, Regenrinnen entlang des Daches, waagerechte Schwaiger-Lüftungsgitter und zweigeteilte Maschinenraumfenster. Auch die Gusschilder mit Loknummer, Bundesbahnschriftzug, Hersteller- und Beheimatungsangaben wurden wieder angebracht.

## Zwischen Ost und Nord

Seit Juni ist E 40 002 nun unter der Flagge von IntEgro (PRESS) unterwegs und befördert vorwiegend Autotransportzüge der Firma ARS Altmann. Ihr Haupteinsatzgebiet erstreckt sich zwischen Zwickau, Bremen und Emden. Einsätze auf anderen Strecken sind nicht ausgeschlossen. Eigentümer der Lok ist weiter Hans-Peter Kempf. YK/em



**Als 140 002 am 13. Oktober 2018 mit einem Kühlcontainerzug durch Loxstedt-Düring kommt, trägt sie noch das Sunrail-Design**

Yannick Kruse (2)

## ■ DB Systemtechnik

### 612 mit ungewohnter Optik

612 902 und 612 901 der DB Systemtechnik Minden erhielten kürzlich eine neue Lackierung in Verkehrsrot. Aktuell präsentiert sich die Einheit in ungewohnter Optik ohne Zierstreifen; sie soll aber auch eine neue Folierung mit Werbung für die DB Systemtechnik erhalten. Das von ADtranz

1998 gebaute Fahrzeug, das 2002 von der DB abgenommen wurde, dient für Mess-, Prüf- und Abnahmefahrten, insbesondere auf Neigetechnikstrecken. Der vorübergehend auf dem 612 902 aufgebaute Stromabnehmer für Messzwecke ist derzeit nicht montiert. PG

**Derzeit ohne Zierstreifen präsentiert sich die Einheit 612 902 und 612 901 der DB Systemtechnik Minden** Jürgen Hörstel



Peter Bötsch

### Baureihe 151: Das wars bei DB Cargo

Am 28. Juni 2024 endete mit der Überführung der letzten Loks in das Stillstandsmanagement Leipzig-Engelsdorf der Einsatz der Baureihe 151 bei DB Cargo. 151 062 und 151 002 bringen am 25. Juni 2024 zum letzten Mal einen Güterzug von Hagen-Vorhalle nach Mannheim Rbf (Foto bei Bruchköbel)

## ■ DB InfraGO

### Wieder ein 711 ausgebrannt

Auch in diesem Jahr bleibt die Baureihe 711.1, Instandhaltungsfahrzeuge für Oberleitungsanlagen von DB InfraGO, nicht vor Bränden verschont. Am 13. Juni 2024 fing 711 117 zwischen Gruiten und Hochdahl Feuer. In den vergangenen Jahren ereilte bereits die Schwester-

fahrzeuge 711 1115, 119, 120 und 122 dieses Schicksal. Als direkte Folge des jüngsten Unglücks darf die Baureihe 711.1 aus eigener Kraft nicht mehr fahren. Das gilt mindestens so lange, bis die Unfalluntersuchung abgeschlossen ist. AWA



**Der ausgebrannte 711 117 am 15. Juni 2024 in Wuppertal-Oberbarmen**

Frank Heßler

## ■ Stadler

### RS1-Nachfolger angekündigt

Stadler hat im Juni 2024 auf den Rail Business Days in Ostrava einen Nachfolger für den überaus erfolgreichen Regio-Shuttle RS1 angekündigt. Der RS Zero wird ausschließlich als Wasserstoff- oder Akkuzug angeboten werden und ist speziell auf Nebenstrecken mit geringer Nachfrage ausgerichtet. Ausgangspunkt der Neuentwicklung waren vielfache Wünsche von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern nach einem RS1-Nachfolger. Geplant ist eine ein- und zweiteilige Variante, jeweils mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Besonderheit ist die geringe Achslast von 18 Tonnen. Die derzeit auf dem Markt befindlichen batterieelektrischen Züge liegen hier höher und sind damit auf einigen Strecken nicht einsatzfähig. Ein großes deutsches Unternehmen steht laut Stadler bereits in Verhandlungen. Die Zulassung soll 2026 vorliegen. RM

## ■ DB Cargo

### Massive Änderungen nach Einigung mit Gewerkschaften

Das Management von DB Cargo hat sich mit den Betriebsräten des Konzerns und der Bahngewerkschaft EVG auf Eckpunkte für eine Sanierung der defizitären Güterbahn verständigt. Zentrale Inhalte sind ein flexiblerer Einsatz der Triebfahrzeugführer, ein Stellenabbau in der Verwaltung und der Verbleib des kombinierten Verkehrs (KV) bei DB Cargo. Damit ist der Plan, weitere KV-Züge an die Tochterunternehmen RBH Logistics und Mitteldeutsche Eisenbahn (MEG) auszugliedern, vorerst vom Tisch. Sollte sich jedoch nicht genügend Personal finden, das die neuen Schichtbedingungen akzeptiert, könnten die Pläne aber wieder aktuell werden. RM

■ Railsystems RP

# Protestdampf im Thüringer Wald

Es wirkt wie ein Bild aus vergangenen Zeiten: Die Dampflok 50 3616 des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE) rollt Anfang Juli 2024 mit einem langen Holzzug durch den Bahnhof Themar. Und tatsächlich findet dieses Schauspiel unter dem Motto „Schienenwege und Lokomotiven wie 1950“ statt und soll möglichst viele Eisenbahn-Fotografen- und Filmer anziehen, die ihre Bilder und Videos in den Sozialen Netzwerken teilen.

## Spektakel vor erstem Hintergrund

Inszeniert – oder besser: organisiert – hat die Aktion das Gothaer Eisenbahnunternehmen Railsystems RP. Es erhofft sich davon vor allem Aufmerksamkeit für die Infrastrukturprobleme in der Region, die den Einsatz moderner und effizienter Lokomotiven verhindern. Railsystems RP führt Holztransporte nach Schleusingen durch. Bislang kamen die Züge mit Zweisystemloks der Baureihe 248 über Schweinfurt nach Meiningen und wurden von dort mit zwei Dieselloks der Baureihe 218 über Themar nach Schleusingen überführt. Doch am 30. Juni 2024 lief eine Ausnahmegenehmigung aus, die diese Betriebsführung bislang ermöglichte. Seither ist keine Nutzung der Bahnstrecke zwischen Meiningen und Themar oberhalb der aktuel-



**Zwischen Meiningen und Themar ist derzeit keine Nutzung mehr oberhalb der aktuellen Streckenklasse CM 4/CE möglich** *Anneli Nau*

len Streckenklasse (CM 4/CE, Radsatzlast bis 20 Tonnen) mehr möglich. Grund dafür sind Mängel an der Infrastruktur in diesem Abschnitt, die DB InfraGo bislang nicht beseitigte. Somit ist die Strecke nun nur noch mit Fahrzeugen befahrbar, die eine Radsatzlast von 20 Tonnen nicht überschreiten.

Die Dampflok 50 3616 des VSE aus Schwarzenberg besitzt eine geringere Radsatzlast. Gemeinsam mit der 107 018 (Ex-DR V 75) von Railsystems RP beförderte sie vom 1. bis 4. Juli 2024 die Holzzüge zwischen Meinin-

gen und Themar – zur Freude vieler Eisenbahnfreunde. Doch selbstverständlich sei das alles andere als wirtschaftlich und zeitgemäß, unterstreicht Steffen Müller, Geschäftsführer von Railsystems RP. Er spart nicht mit Kritik am Infrastrukturbetreiber DB InfraGo: „Die Infrastruktur im Thüringer Wald ist so marode, dass wir gezwungen sind, veraltete Lokomotiven einzusetzen.“ Er klagt über die Probleme zwischen Meiningen und Themar. Aber auch weiter nördlich, zwischen Eisenach und Bad Salzungen sei kein Durchkommen mehr;

eine nicht ohne Weiteres zu beseitigende Senkungsstelle bei Oberrohn erschwert dort den Zugbetrieb. „Der staatliche Infrastrukturbetreiber nimmt dies billigend in Kauf“, zeigt sich Müller verärgert: „Durch die Willkür der DB InfraGO AG sind wir gezwungen, auf Lokomotiven zurückzugreifen, die nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen.“

## Kaum Aussicht auf Besserung

Um die Holzverkehre nach Schleusingen weiterhin fahren zu können, bleibt nun erstmal die V 75 im Thüringer Wald. Zusammen mit zwei West-V 100 soll so der Betrieb von Railsystems RP so aufrechterhalten werden. Wie lange das so gehen muss, ist unklar. „Eine kurzfristige Verbesserung der Streckenklasse ist leider nicht möglich“, teilt DB InfraGO auf Nachfrage mit. Es sei ein Vorlauf von mehreren Jahren notwendig, um Bahndämme, Stützmauern und Brücken für eine größere Last zu ertüchtigen. Ein Sprecher von DB InfraGO verweist auf die Möglichkeit, die Güter zum Beispiel in Saalfeld oder Eisenach auf die Eisenbahn zu verladen. Dazu müssten die beträchtlichen Holz Mengen allerdings per Lkw durch den Thüringer Wald transportiert werden. Eine ernsthaft vorangetriebene Verkehrswende hat man sich irgendwie anders vorgestellt. *FD*

**50 3616 des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde rollt am 3. Juli 2024 mit einem Holzzug durch Themar. Die Lok kommt wegen ihrer relativ geringen Radsatzlast hier zum Einsatz** *Andreas Hartmann*



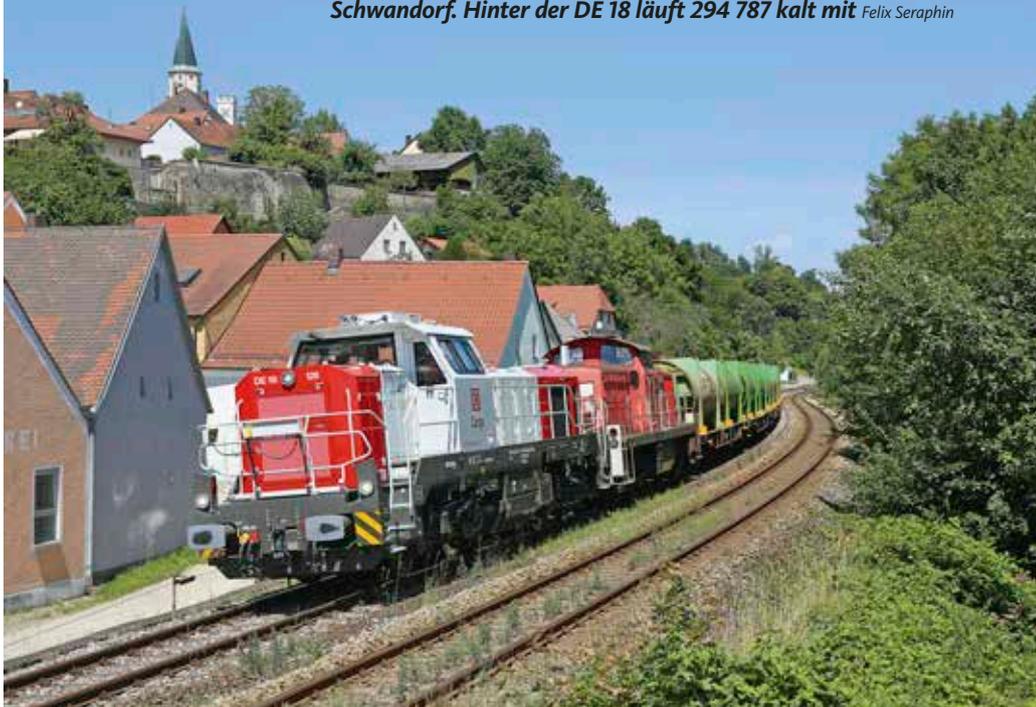
## ■ DB Cargo

### DE 18-Ausbildung in Schwandorf

DB Cargo hat in Schwandorf die Ausbildung auf den Vossloh-Dieselloks DE 18 aufgenommen. Diese Lokomotiven sollen mittelfristig die Baureihe 294 ablösen. Unter ande-

rem ist 4185 128 in der Oberpfalz für Schulungsfahrten im Einsatz. Die Schulungsfahrten finden unter anderem als Vorspann vor den Planloks der Baureihe 294 statt. *MMÜ*

**4185 128 bringt am 9. Juli 2024 EZK 53910 von Weiden nach Schwandorf. Hinter der DE 18 läuft 294 787 kalt mit *Felix Seraphin***



## ■ Novelle des BSWAG

### Bund fördert ETCS-Ausrüstung

Nach fast einem Jahr der Beratungen hat der Vermittlungsausschuss aus Bund und Ländern Mitte Juni 2024 eine Einigung zur Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) erzielt. Es enthält Präzisierungen und Neuregelungen im Zusammenhang mit Investitionen in und Fördermitteln für die Schieneninfrastruktur. Erstmals werden nun auch Empfangsgebäude förderrechtlich als Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur definiert. Das bedeutet, der Bund darf, muss aber eine Sanierung

dieser Gebäude nicht unterstützen. Im Falle mehrmonatiger Vollsperrungen aufgrund von Generalsanierungen von Hochleistungskorridoren sieht das Gesetz erstmals eine Beteiligung von Bund, Ländern und DB InfraGO AG an der Finanzierung von Ersatzverkehren vor. Vor dem Hintergrund der Bedeutung und der enormen Kosten der Digitalisierung wird sich auch der Bund an der ETCS-Ausrüstung von Schienenfahrzeugen beteiligen. Außerdem stellt die Novelle klar, dass Bundesmittel für den Aus-

bau der Schieneninfrastruktur sowohl für die Generalsanierung von Hochleistungskorridoren als auch für die Sanierung des übrigen Bestandsnetzes eingesetzt werden sollen. Von Branchenverbänden und Lobbyisten wurde die Novelle vielfach begrüßt, doch es regt sich auch Kritik. *mofair*-Präsident Martin Becker-Rethmann etwa moniert, dass es weiter keine Planungssicherheit für Infrastrukturprojekte über mehrere Jahre gebe. Außerdem gebe es weiterhin hohe bürokratische Hürden. *em*

## ■ Augsburg – Ulm

### NBS: Favorisierte Variante

Die Deutsche Bahn plant die Schnellfahrstrecke zwischen Augsburg und Ulm über Zusmarshausen. Das ist das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, aus dem nun eine favorisierte Variante hervorgegangen ist. Zunächst soll sie der Autobahn A 8 folgen und ab Leipheim das Bestandsnetz nutzen. Der Baustart ist noch nicht terminiert. *MMÜ*

## ■ Würzburg – Nürnberg

### Nach Hangrutsch länger eingeschränkt

Der Starkregen am 1. und 2. Juni 2024 hat die Strecke Nürnberg – Würzburg im Bereich zwischen Kitzingen und Dettelbach stark beschädigt. Auf 1,5 Kilometern gab es mehrere Hang- und Dammrutsche. Die wichtige Hauptstrecke musste daraufhin vollständig gesperrt werden. Der Verkehr wurde größtenteils über Ansbach und Bamberg umgeleitet und sorgte für

ein wochenlanges Chaos. Seit 25. Juni kann der betroffene Abschnitt zumindest wieder eingleisig mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden. Der RE Würzburg – Nürnberg wurde zugunsten des Fernverkehrs auf einen Zweistundentakt ausgedünnt. Frühestens Ende September 2024 kann der Betrieb wieder vollständig aufgenommen werden. *RM*

## In Kürze

### Baumängel beim ICE3neo

Siemens hat die Auslieferung der ICE3neo-Flotte an DB Fernverkehr gestoppt. Grund sind Baumängel bei den noch nicht abgenommenen Zügen. Dem Vernehmen nach sind die Schweißnähte bei den Bodenplatten und Seitenteilen, für die ein Subunternehmer von Siemens verantwortlich ist, fehlerhaft. Es ist zu erwarten, dass sich die Auslieferung nun um Monate verzögert. *RM*

### BayernBahn:

#### 139 314 in neuem Glanz

Die BayernBahn hat Anfang Juli 2024 die aus dem Stillstandsmanagement der DB erworbene 139 314 wieder in Betrieb genommen. Die Maschine hatte zuvor eine Revision erhalten. Die Lokomotive ist in Chromoxidgrün lackiert. *em*

### Empfangsgebäude aus Holz

Die Deutsche Bahn hat am 8. Juli 2024 in Haar ein neues Bahnhofsgelände aus Holz eröffnet. Es ist das zweite seiner Art in Deutschland und besteht aus regionalem Holz, wird natürlich belüftet und mit einer Photovoltaik-Anlage sowie einer Wärmepumpe betrieben. *em*

### Aus für 1440 an Rhein und Ruhr

Mit Auslaufen des Vertrags im Dezember 2029 wird bei der S-Bahn Rhein-Ruhr der Einsatz der Baureihe 1440 von DB Regio enden. Bei der Neuausschreibung der S5 Dortmund – Hagen und S8 Hagen – Mönchengladbach verlangt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) Neufahrzeuge. Die dreiteiligen Einheiten wurden erst 2015 in Dienst gestellt. *RM*

### Mehr Marktanteil für NE-Bahnen

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat für 2023 eine Steigerung des Marktanteils von NE-Bahnen festgestellt. Im Güterverkehr stieg ihr Anteil an der bundesweiten Verkehrsleistung von 59 auf 61 Prozent. Im SPNV konnte die DB-Konkurrenz den Anteil um drei Prozentpunkte auf 37 Prozent steigern. Von vier auf fünf Prozent steigern konnten sich die Wettbewerbsbahnen im SPNV wegen Angebotsausweitungen bei Westbahn, Flix und SNCF. *RM*

## ■ Schweiz

# TGV fährt seit vier Jahrzehnten

Eine Erfolgsgeschichte seit inzwischen vier Jahrzehnten: Die TGV-Linie Lausanne – Paris. Im vergangenen Jahr entschieden sich fünfeinhalb Millionen Kunden für eine Reise mit TGV Lyria. Jetzt wurden vierzig Jahre Partnerschaft zwischen SNCF Voyageurs und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in Lausanne gefeiert. Sechs Zugpaare verkehren täglich auf der Strecke Lausanne – Paris, davon drei über den Jura. Das Gesamtangebot von TGV Lyria besteht aus siebzehn Zugpaaren zwischen Frankreich und der Schweiz. Die Verbindungen Paris – Basel, Paris – Genf und Paris – Lausanne dauern etwas über drei Stunden, Paris – Zürich vier Stunden und vier Minuten.

Während der Sommermonate bietet TGV Lyria vom 29. Juni bis 26. August eine direkte Verbindung Lausanne – Marseille an. Auf dem Weg zum Mittelmeer werden auch Genf, Belle-



**TGV 4723 im Bahnhof von Lausanne: Durch TGV Lyria sind Paris und Lausanne erheblich schneller verbunden**

Wolfgang O. Hugo

garde, Lyon, Avignon und Aix-en-Provence bedient.

## Wie der TGV in die Schweiz kam

Am 27. September 1981 nahm der damals neue TGV Sud-Est Paris-Lyon (Train à Grande Vitesse, „Hochge-

schwindigkeitszug“) den Verkehr auf der Strecke Paris – Genf auf. Die Reisezeit verkürzte sich von fünf Stunden und neunundvierzig Minuten auf vier Stunden und fünfzehn Minuten. Knapp drei Jahre später, am 22. Januar 1984, wurde die Strecke Paris – Lausanne eröffnet; Reisende

gelangten in drei Stunden und 45 Minuten von Paris nach Lausanne.

Am 23. April 2002 wurde TGV Lyria als Joint-Venture zwischen SNCF und SBB gegründet: Lyria SAS übernahm die Aktivitäten der GIE „TGV France-Suisse“. Lyria SAS ist eine Gesellschaft nach französischem Recht, Anteilseigner sind zu 74 Prozent SNCF Voyageurs, zu 26 Prozent SBB.

2005 übernahm TGV Lyria den Betrieb der Strecke Paris – Genf. 2007 wurde die TGV-Ost-Strecke Paris – Basel/Zürich eröffnet. Ab dem 12. Dezember 2010 verkürzte sich die Reisezeit zwischen Paris und Genf auf drei Stunden und elf Minuten auf der sogenannten Haut-Bugey-Strecke. Im Dezember 2019 wurde das aktuelle Angebot Lyria+ eingeführt, mit drei Reiseklassen, modernisierten Zügen, einer um dreißig Prozent erhöhten Kapazität und häufigeren Verbindungen mit neuen Reisezeiten. **WOH**



**In den Sommermonaten bringt der TGV Lyria auch Reisende vom Genfersee bis an das Mittelmeer: TGV 9756 Lausanne – Marseille St Charles braust am 5. Juli 2024 bei Espeluche über die Schnellfahrstrecke Richtung Süden** Pierre Julien

## ■ Österreich

## WESTbahn plant nächste Expansion

Die WESTbahn plant zum Fahrplan 2026 eine umfangreiche Expansion. Das zu Jahresbeginn angekündigte neue Verkehrsangebot auf der Südbahn zwischen Wien und Villach soll mit fünf täglichen Zugpaaren umgesetzt werden. Gemäß der am 13. Juni 2024 erfolgten Anmeldung durch die neugegründete Tochter Südbahn bei der Regulierungsbehörde Schienen-Control ist ein Zwei-Stunden-Takt mit zwei Lücken geplant. Zum Einsatz sollen SMILE von Stadler kommen. Der Verkehr Wien – Innsbruck – Bregenz soll ebenfalls umfangreich erweitert werden. Es soll sieben

durchgängige Züge im Zwei-Stunden-Takt geben. Das bedeutet eine Ausweitung von fünf auf sieben Paare im Abschnitt Salzburg – Innsbruck und von zwei auf sieben Paare im weiteren Verlauf bis Bregenz. Alle Züge sollen neu ab/bis Lindau-Insel verkehren. Auch im Verkehr nach Deutschland wurden Angebotsausweitungen ab Dezember 2025 angemeldet. Für die neue Verbindung Wien – Stuttgart, die zum Dezember 2024 kommen soll, ist eine Aufstockung auf drei Zugpaare sowie eine weitere Verlängerung eines Zugpaars bis Frankfurt (Main) vorgesehen. **AWA**

## ■ Schweiz

## Gotthard-Basistunnel geht wieder in Vollbetrieb

Ende Juni haben die SBB offiziell mitgeteilt, dass der Gotthard-Basistunnel (GBT) am 2. September 2024 vollständig wieder in Betrieb genommen wird. Ab dann wird auch der gesamte Personenverkehr wieder durch den GBT geführt, die Umleitungen über die Bergstrecke sind damit passé. Im Juli und August wurde in Vorbereitung zur Wiedereröffnung ein umfangreicher Test- und Probetrieb durchgeführt. Der GBT war wegen einer Güterzugentgleisung im August 2023 über ein Jahr nur eingeschränkt befahrbar. **FFÖ**



Die Zahl der Bahnreisen hat in Österreich nach dem Corona-Tief neue Rekordwerte erreicht. Laut Schienen-Control, der Regulierungsbehörde für den Eisenbahnverkehr, ist 2023 die Nachfrage im Personenverkehr gegenüber 2022 um elf Prozent auf insgesamt 328,3 Millionen Reisende gestiegen. Die Fahrgäste legten insgesamt 14,5 Milliarden Kilometer im Schienennetz zurück. Gründe für den Zuwachs sind unter anderem hohe Treibstoffpreise und die Parkraumbewirtschaftung in den Ballungsräumen sowie die Einführung des Klimatickets. Das größere Angebot kam durch zusätzliche Fern-

verkehrsverbindungen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der WESTbahn zustande. Erfolge haben aber auch andere Privatbahnen aufzuweisen. Sie verzeichneten im vergangenen Jahr einen Anstieg von rund 14 Prozent bei den Fahrgästen. Insgesamt nutzten im Jahr 2023 etwa 38,27 Millionen Menschen die 17 privaten Regionalbahnen – zwei Millionen mehr als 2019. Neun Bahnen verzeichneten die höchste Anzahl an Fahrgästen aller Zeiten: Badner Bahn, Mariazellerbahn, Raaberbahn, Linzer Lokalbahn, Traunseetram, Zillertalbahnhof, Stubaitalbahnhof, Weizer Bahn und Übelbacher Bahn. *MLE*

## In Kürze

### Pinzgaubahn fährt wieder

Seit Mitte Juni 2024 fährt die wiederaufgebaute Pinzgaubahn zwischen Zell am See und Mittersill wieder. Es gilt ein erweiterter Fahrplan. Die offiziellen Eröffnungsfeiern fanden am 29. Juni 2024 statt. *MI*

### Neue ÖBB-Werbeloks

Mit der 1116 208 steht eine weitere Railjet-Lok mit Werbefolien im Einsatz. Die Lok wurde Ende Juni 2024 beklebt und wirbt für die Streamingplattform JOYN.at. *MI*

### Tiroler 4748 komplett

Mit der Überstellung des 4748 041 nach der Inbetriebnahmephase nach Innsbruck, sind dort alle 20 geordneten Einheiten im Betriebseinsatz.

### Ende der GKB Infrastruktur

Zum 1. Juli 2024 hat die ÖBB Infrastruktur AG den Infrastrukturbereich der Graz Köflacher Eisenbahn übernommen. Die Ex GKB-Strecke

Graz Hbf – Köflach hat die Nummer ÖBB Infra 434 01, Lieboch – Wies-Eibiswald 435 01 und die Abzwg Wettmannstätten Ost – Abzwg Wettmannstätten West 435 11. *MI*

### Erste Euro9000 für railCare

railCare hat am 11. Juni 2024 die Erste von drei Stadler Euro9000 übernommen. Die Tochter des Schweizer Detailhandelsunternehmens Coop mietet die sechsachsigen Maschinen für zwölf Jahre vom Leasingunternehmen European Loc Pool (ELP). Die nun ausgelieferte 2019 318 ist im orangenen coop-Design gestaltet. 2019 321 und 2019 322 folgen im Spätsommer. *AWA*

### Mietvertrag für 35 Vectron

Zur Verjüngung der Flotte mietet SBB Cargo 35 neue Siemens Elloks vom Typ Vectron. Die Güterzugloks werden über den Vermieter North Rail ab 2024 für insgesamt acht Jahre geleast. Mit der 193 051 wurde im Juni 2024 bereits die erste Lok im SBB Cargo-Design übergeben. *FFÖ*



# Tag der offenen Tür

**Kommen, sehen, staunen:**

Märklin öffnet in Göppingen die Türen zur gläsernen Produktion. Für alle, die schon immer hinter die Kulissen schauen wollten. Erleben Sie Werksführungen durch die Fertigung, die neue Märklineumsanlage sowie die Sonderpräsentation 40 Jahre Digital. Für die ganze Familie ist etwas geboten.

**Wir freuen uns auf Ihren Besuch!**

## 13. und 14. September 2024 in Göppingen

**Neu in diesem Jahr:**

ein großer Sonderverkauf mit attraktiven Sonder- und Restposten, 2. Wahl Artikeln (volle Funktionsfähigkeit gewährleistet), teilweise unverpackter Ware oder Verpackung mit Beschädigung sowie Einzelteilen und ausgewählten Ersatzteilen. Stöbern Sie dort in unseren Top-Angeboten quer über alle Spurweiten unserer Marken Märklin, TRIX und LGB. Nur solange Vorrat reicht. Auch bargeldloses Zahlen ist möglich.

Einlass ins Werk von 9.00 - 15.00 Uhr.  
Buspendelverkehr zwischen 8.30 - 18.30 Uhr  
von Parkplatz EWS-Arena.

# märklin



Alle Bereiche, wie ...

Gussnachbearbeitung

Automatendreherei

Kunststoffverarbeitung

**märklin** ein

Besuchen Sie das Märklineum mit seiner Ausstellung mit Großanlage, den Märklin-Store und erleben Sie unsere BR 44 als imposantes Wahrzeichen.

Alle weiteren Infos finden Sie unter [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)



Anstelle eines „Alvia“ verkehrt nun ein „Talgo Avril“ als „AVE“ von Madrid nach A Coruña. Das Foto zeigt ihn am 16. Juni 2024 mit dem Triebkopf S 106 060 bei der Einfahrt in Ourense in Galicien

Stefan Wittich

## ■ Spanien

# „Talgo Avril“ im Regelbetrieb

Mit dem Beginn des kommerziellen Einsatzes der neuen „Avril“-Züge von Talgo beim staatlichen Eisenbahnunternehmen Renfe hat in Spanien am 21. Mai 2024 eine neue Ära im Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) begonnen. Die 330 km/h schnellen Fahrzeuge, die im Nummernschema die Bezeichnung S-106 tragen, werden vor allem das Angebot in den Nordwesten Spaniens nachhaltig verbessern. Dort gibt es beispielsweise zwischen Ourense und A Coruña eine Schnellfahrstrecke, die noch in iberischer Spurweite (1.668 mm) ausgeführt ist. Bisher standen keine Fahrzeuge zur Verfügung, die die mögliche Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h dort ausschöpfen konnten. Der Großteil des HGV-Netzes im Rest des Landes wurde im Gegensatz dazu in Normalspur (1.435 mm Spurweite) errichtet. Unter der Premium-Marke „AVE“ (Alta Velocidad Española) fahren dort die für Geschwindigkeiten über 300 km/h ausgelegten Züge der Renfe-Serien S 100 (TGV von Alstom), S 102/S 112

(„Talgo 350“ von Talgo/Bombardier) und S 103 („Velaro“ von Siemens), die sich ausschließlich im Normalspurnetz einsetzen lassen. Bei Verbindungen zwischen beiden Netzen kamen bisher nur die umspurbaren Triebzüge der Serien S 121, S 130 und S 730 (Variante des S 130 mit zusätzlichem Diesel-Aggregat) zum Einsatz, die unter dem Namen „Alvia“ vermarktet werden. Ihr Nachteil besteht darin, dass ihre Höchstgeschwindigkeit auf maximal 250 km/h begrenzt ist.

### Teilweise umspurbar

„AVE“-Züge verkehrten im Breitspurnetz bisher nicht. Das hat sich mit dem „Talgo Avril“ jetzt geändert. Fünfzehn der insgesamt 30 bestellten „Talgo Avril“ werden umspurbar und in beiden Netzen mit über 300 km/h einsetzbar sein. Mit den ersten zehn gelieferten Fahrzeugen wurden am 21. Mai Verbindungen zwischen Madrid und Galicien und Asturien aufgenommen. Auf diese Weise kommen nun „AVE“ anstelle der „Alvia“ bis nach Vigo, Santiago de

Compostela, A Coruña, Oviedo und Gijón oder werden Laufwege dorthin verlängert. Dabei verkürzen sich die Fahrzeiten um bis zu 18 Minuten.

Der „Talgo Avril“ wird darüber hinaus in ganz Spanien zum Einsatz kommen, weil er auch wirtschaftlich und technisch neue Maßstäbe setzt. Neben der Leichtbauweise soll eine völlig neue, elektronische Steuerung der Einstellung der für Talgo-Züge charakteristische Einzelradaufhängung das Fahrzeug besonders verschleiß- und wartungsarm machen. Das Konstruktionsprinzip mit den kurzen, aber sehr breiten Wagen trägt erheblich zur Wirtschaftlichkeit bei. Beim Avril wurden zusätzlich die Lüftungsschlitze unter dem Fensterband in den Dachbereich verlegt. Dadurch konnte die nutzbare Fahrzeugbreite auf jetzt 3.200 Millimeter vergrößert werden. Damit wird in der Standard-Klasse erstmals eine Sitzaufteilung in 2+3-Konfiguration möglich. In der Comfort-Kategorie (vergleichbar mit der 1. Klasse) müssen die Fahrgäste infolgedessen von Einzelsitzen Ab-

schied nehmen. Dort erfolgt die Bestuhlung durchgängig in 2+2-Aufteilung. In den zwölf Wagen eines AVE-Zuges finden damit insgesamt 519 Fahrgäste Platz, was ihn außerordentlich wirtschaftlich macht.

Sämtliche Sitzplätze in beiden Klassen verfügen über Displays, die interaktiv bedienbar sind und eine Fülle an Informationen bieten. Über sie lässt sich unter anderem das Servicepersonal rufen. Zusätzlich zu den AVE-Einsätzen werden einige Züge auch für die von Renfe betriebene Billigmarke „Avlo“ zum Einsatz kommen, dessen violettfarbenedes Design bereits einige der S 106 tragen. Durch den Wegfall des Bar-Wagens und aufgrund der Einklassen-Ausführung bieten sie sogar 581 Sitzplätze. Bei der Bezeichnung „Avril“ handelt es sich übrigens um ein Akronym für die spanischen Worte „Alta Velocidad Rueda Independiente Ligero“, die die Vorzüge des Zuges zum Ausdruck bringen sollen. Die Renfe planen den S 106 auch im Verkehr nach Frankreich einzusetzen. SWI

**Zurück bei der GySEV: Am 14. Mai 2024 ist 1446 516 als Personenzug 39816 von Csorna nach Szombathely unterwegs (Foto bei Répcelak)** *Oliver Kahr*



## ■ Ungarn

### Miet-Triebwagen wieder bei der GySEV

Die beiden Triebwagen 1446 514 und 516 sind nun wieder im Schienennetz der GySEV zu beobachten. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 endete das Mietverhältnis zwischen GySEV Ra-

berbahn und MÁV Start. Der Triebwagen 1446/2446 516 erhielt im April ein völlig neues Erscheinungsbild. Im Jahr 2019 hatte die GySEV Raaberbahn zwei Dieseltriebwagen der Baureihe 1446/

2446 (ehemals ÖBB 5147) an MÁV Start vermietet. Diese Triebwagen wurden im Bereich Celldömölk – Győr – Veszprém eingesetzt und dem MÁV-Erscheinungsbild in Blau-Weiß angepasst. **OK**

## ■ Tschechien

### Regiojet setzt Škoda-Fahrzeuge in Nordböhmen ein

In der Region Ústí nad Labem hat sich Regiojet gegen die Staatsbahn ČD durchgesetzt und übernimmt ab Dezember 2026 fünf Regionalzuglinien. Zum Netz gehören die Linien U1 Děčín – Ústí nad Labem – Kadaň, U3 (Děčín – Ústí nad Labem – Litvínov, U32 Ústí

nad Labem – Lysá nad Labem, U51 Ústí n. L. – Klášterec n. O. (– Karlovy Vary) und U54 (Děčín – Ústí n. L. – Roudnice nad Labem – Hněvice). Das ursprüngliche Angebot sah 16 zweiteilige und sieben dreiteilige Elfeu-Elektrotriebzüge des polnischen Herstellers Pesa vor.

Kurz nach Zuschlagserteilung wechselte Regiojet jedoch den Lieferanten. Nun wird Škoda 15 dreiteilige und acht zweiteilige Fahrzeuge liefern, die bei der ČD bereits als RegioPanter im Einsatz sind – auch auf einigen der genannten Linien. **AWA**



Stefan Wittich

### Italiens kürzester und langsamster HGV-Zuglauf

**FR 8566 (Foto am 10. Mai 2024 im Bahnhof Roma Ostiense) ist Italiens kürzester und langsamster HGV-Zuglauf. Er verbindet über 31 Kilometer in 32 Minuten Roma Termini mit dem Flughafen Fiumicino. Diese Fahrt dient der Überführung zum Flughafenbahnhof für den Einsatz als FR 9423 nach Venedig. Statt Betriebsfahrten bietet Trenitalia so zusätzliche Reisemöglichkeiten an.**

## In Kürze

### IC3 für Rumänien

Israel Railways hat einen Käufer für die IC3-Flotte gefunden. Die dreiteiligen Dieseltriebzüge werden künftig in Rumänien für das Unternehmen Ferotrans zum Einsatz kommen. Geplant ist ein Einsatz rund um Iași im Osten. **AWA**

### Dreiländerzug RE 18 gestartet

Mit einiger Verspätung verkehrt seit dem 30. Juni 2024 der neue Dreiländerzug RE 18 zwischen Lüttich/Liège (Belgien), Maastricht (Niederlande) und Aachen. Der Betreiber Arriva setzt FLIRT 3-Triebzüge ein. **FFÖ**

### Wieder Züge zwischen Algerien und Tunesien

Algerien und Tunesien planen noch im Sommer 2024 die Aufnahme des regulären grenzüberschreitenden Passagierverkehrs auf der Schiene. Die nötigen Arbeiten an der Bahninfrastruktur sind offensichtlich abgeschlossen. Im Juni fuhr bereits ein erster Testzug zwischen Annaba in Algerien und Tunis, der tunesischen Hauptstadt. Zuletzt fuhren 1996 grenzüberschreitende Personenzüge. Die neue Verbindung hat in Annaba Anschluss an den Nachtzug von/nach Alger. **FFÖ**

### Serbien: EU-Geld für HGV-Strecke

Ein neuer Wirtschafts- und Investitionsplan der EU für den Westbalkan sieht Investitionen in Höhe von 1,2 Milliarden Euro für die dortige Infrastruktur vor. Teil davon ist auch der Ausbau der 90 Kilometer langen serbischen Eisenbahnstrecke zwischen Belgrad und Velika-Plana, die zum Hochgeschwindigkeitskorridor ausgebaut werden soll. **FFÖ**

### China/Kirgisistan/Usbekistan: Neue Gebirgsbahn geplant

China möchte seinen Einfluss in Zentralasien weiter verfestigen und plant daher eine neue grenzüberschreitende Bahnlinie zwischen Kaschgar im äußersten Westen des Landes im Uigurischen Autonomen Gebiet Xinjiang und Andijan/Andižan in Usbekistan. Die Gebirgsbahn würde dabei auch durch Kirgisistan führen. Zunächst wurde ein zwischenstaatliches Abkommen zur Planung unterzeichnet. **FFÖ**



■ 187 012 der Harzer Schmalspurbahnen

# Hoffnung auf Wiederinbetriebnahme

*Messfahrt am 2. Juli 2024:  
187 012 fährt als Zug Prw  
97110 durch das Tumküh-  
lental nach Wernigerode  
Westerntor Guus Ferrée*

Am 2. Juli 2024 fährt der 187 012 der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) zum ersten Mal seit November 2023 wieder aus eigener Kraft durch den Harz. Diesmal handelt es sich um eine Messfahrt, um die in Gleisbögen auftretenden Schwingungen zu erfassen, zu speichern und zu bewerten. Der 187 012 ist zwar fahrtauglich. Seit der Generalüberholung bei den Fahrzeugwerken Mirastraße (FWM) in Henningsdorf, die bis 2021 dauerte, ist der Triebwagen jedoch noch nicht einsatzfähig. Bei FWM erhält der „Fuchs“, wie der 16,13 Meter lange Meterspurtriebwagen HSB-intern genannt wird, während dieser Grundinstandsetzung unter anderem einen neuen Motor und ein neues Getriebe. Darüber hinaus werden die Drehgestelle nachgebaut und erneuert.

## Störende Schwingungen

Der Wiederinbetriebnahme des Triebwagens stehen jedoch noch

technische Probleme im Weg. Die große Schallentwicklung im Innenraum des Fahrzeugs durch den neuen Motor ist aller Wahrscheinlichkeit nach nur eine Frage der richtigen Isolierung. Die Schwingungen, die in den Gleisbögen entstehen, sind schwieriger zu beheben. Deshalb sind nach bislang erfolgloser Ursachensuche externe Techniker für die Messfahrt am 2. Juli, hinzugezogen worden. Mit dem notwendigen Equipment an Bord und begleitet

### Technische Daten

Fahrgeschwindigkeit	60 km/h
Gewicht	34,2 t
Achsfolge	B'B'
Motore	2x U11D
Länge	16.130 mm
Drehzapfenabstand	11.700 mm
Sitzplätze	48
Stehplätze	40

von den Fachleuten der HSB fuhr der 187 012 am Nachmittag des Tages als Zug Prw 97109 von Wernigerode-Westerntor nach Drei Annen Hohne und zurück.

An der Steinernen Renne verstummt das sonore Motorenbrummen für eine Weile. Dort werden die Messeinrichtungen an den Drehgestellen auch von außen kontrolliert. Nach einem kurzen Wendehalt in Drei Annen Hohne wird die Rückfahrt angetreten. Eine weitere für den Folgetag geplante Messfahrt ist nicht erforderlich, da die gewonnenen Daten bereits für die bevorstehende Auswertung ausreichend sind. Die entscheidende Frage ist nun, ob die gemessenen Werte innerhalb der Toleranzmaße liegen. Somit bestünde dann im kommenden Jahr die Möglichkeit einer Wiederinbetriebnahme. Allerdings müssten vorher noch das Schallproblem im Fahrgast-

raum sowie weitere, kleinere technische Fehler behoben werden.

## Engpass bei Triebwagen

Die HSB könnte den 187 012 sehr gut gebrauchen. Zur Wahrnehmung der verkehrsvertraglich bestellten Zugleistungen besteht ein Bedarf von insgesamt sieben Triebwagen für fünf Umläufe. Aktuell ist der 187 012 nicht einsatzfähig und die beiden Talbot-Triebwagen 187 011 und 187 013 erhalten derzeit bei der Verkehrs Industrie Systeme GmbH (VIS) in Halberstadt eine Untersuchung. Der 187 017 wurde am 2. Juli 2024 zur Untersuchung ins Dampflok Werk Meiningen (DLW) überführt, ihm wird im August 2024 auch der 187 019 folgen. Damit stehen ab diesem Zeitpunkt nur noch die Triebwagen 187 016 und 187 018 für den Plandienst zur Verfügung. In der Folge müssen einzelne Zugleistungen durch Busse im Schienenersatzverkehr gefahren werden oder entfallen. *GF*

## ■ Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland

### Nach Gleissanierung wieder in Betrieb

Ostfrieslands einzige Museumsbahn konnte im Dezember 2023 die Finanzierung einer Sanierung von 850 Meter Strecke zwischen dem Betriebsmittelpunkt in Norden und dem Haltepunkt Lütetsburg erreichen. Die Gleiserneuerung wurde im März 2024 ausgeführt und der Saisonbetrieb zu Ostern wieder aufgenommen. Die Gleis-Sanierung kostete rund 485.000 Euro, von denen der Verein 120.000 Euro selbst aufbringen konnte. Der Kreis Aurich steuerte 182.500 Euro bei, die Gemeinden Norden und Dornum weitere 100.000 Euro. Denn die Kommunen wollen die Küstenbahn Norden – Dornum langfristig reaktivieren. Weiteres Geld kam von den Ge-



**Die Küstenbahn fährt wieder. Am 23. Juni 2024 waren hinter V60 062 (ex SNCB 8062) im Museumszug kurz hinter Lütetsburg auch drei Leihwagen von den Eisenbahnfreunden Hasetal eingereicht** Frank Muth

meinden Hage und Großheide sowie Sponsoren regionaler Betriebe und aus Spenden. Herausragend war ein Spendenfest der Museumsbahn im September, bei dem u. a. der bekannte Krimi-Autor Klaus-Peter Wolf mit

einer Signierstunde im Bahnmuseum zahlreiche Besucher anzog. Denn im Jahr 2023 war nur eine einzige Donnerbüchse betriebsfähig, sodass nur 3.800 statt sonst ca. 17.000 Fahrgäste befördert werden konnten. *FM*

## ■ 50 Jahre ÖGEG

### Jubiläumsfest im Lokpark Ampflwang

Mit einem dreitägigen Jubiläumsfest im Lokpark Ampflwang feierte die österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) Ende Juni 2024 ihr 50-jähriges Bestehen. Das Programm beinhaltet unter anderem einen Dampfbetrieb auf der vereinseigenen Strecke nach Timelkam, eine umfangreiche Fahrzeugschau, Führerstands-Mitfahrten und die obligatorische Drehscheibenparade. Im Rahmen des Festes fand zum ersten Mal auch

eine „Spur 1“-Messe mit internationalen Herstellern statt. Für Unterhaltung sorgte zum Auftakt ein abendliches Kabarett- und Musikprogramm. Als Zubringer aus Linz verkehrte eine Garnitur mit vier grünen Schlieren-Wagen und der E-Lok 1141.21. Zwischen Timelkam und Ampflwang wurde dieser Zug wegen des großen Andrangs des Publikums mit Zweiachsern verstärkt und von der Dampflok 657.2770 übernommen. *SWI*

## ■ Muskauer Waldbahn

### Wiederinbetriebnahme der Tonbahn Weißwasser

Am 22. und 23. Juni 2024 feierte die Waldeisenbahn Muskau (WEM) die Wiederinbetriebnahme der Tonbahn Weißwasser zum Schwers Berg nach einer umfassenden Sanierung. Auf-

grund von Baumaßnahmen zwischen dem Halbendorfer Wechsel und dem Abzweig Mühlrose fanden im Jahr 2023 keine Fahrten zum Schwers Berg statt. Im ersten Teilabschnitt der

Sanierung erneuerte man auf der Tonbahn im Bereich zwischen dem Halbendorfer Wechsel und dem Schwers Berg insgesamt fünf Kilometer Streckengleis, zwei Bahnhöfe, ein Brückenbauwerk, zehn Bahnübergänge sowie vier Durchlässe. Dabei kamen Schwellen (Querschwellen QS 280/1300) der Firma Railbeton Haas GmbH aus Chemnitz und Schienen (S 33) der Firma Aulasa S.A. aus Spanien zum Einsatz. Dieser erste Abschnitt der Sanierung gehört zum Projekt „Sanierung und Verbesserung der Infrastruktur des Technischen Kulturdenkmals der WEM“. Zur Feier der Wiederinbetriebnahme setzte man die Loks 99 3312 (Diana) und 99 3315 der WEM abwechselnd mit einem Güterzug oder Personenzug zwischen Weißwasser Teichstraße, Halbendorfer Wechsel, Trebendorfer Wasserstelle, Abzweig Mühlrose und dem Haltepunkt Rennbahn bis zum Schwers Berg ein. *FH*



**Wiederinbetriebnahme der WEM: 99 3312 ist am 23. Juni 2024 im sanierten Streckenabschnitt zwischen dem Halbendorfer Wechsel und dem Schwers Berg unterwegs** Frank Heilmann

## In Kürze

### 50 622 zu Eurovapor

Die zum Bestand des DB Museums zählende 50 622 wurde Ende Juni 2024 auf der Schiene nach Würzburg überführt. Sie befindet sich nun als Leihgabe bei Eurovapor. Betriebsfähig ist die Dampflok aktuell nicht. *AWA*

### Muldentalbahn: Ausflugszüge geplant

Die Muldental-Eisenbahn-Gesellschaft (MTE) saniert derzeit die Gleise der Muldentalbahn. Im kommenden Jahr sind Ausflugszüge zwischen Glauchau und Wolkenburg vorgesehen – rund zwei Jahrzehnte, nachdem der letzte Sonderzug durchs Muldental rollte. *AWA*

### DBK: Fernfahrten statt Waldbahn

Beim heftigen Unwetter am 2. Juni 2024 wurde die im Museumsbahnverkehr betriebene Schwäbische Waldbahn schwer beschädigt. Mit einer zeitnahen Wiederinstandsetzung ist nicht zu rechnen. Zur Kompensation setzt die DBK Historische Bahn e. V. daher dieses Jahr auf diverse überregionale Sonderfahrten. Zum Einsatz kommt dabei überwiegend die blaue 110 228 des Vereins. *AWA*

### Bahnpark Augsburg: 1110 529 muss weg

Die ehemalige ÖBB-Lok 1110 529 ist seit vielen Jahren im Bahnpark Augsburg abgestellt. Die Lok gehört einem privaten Besitzer, der sich aber seit der Abstellung nicht mehr um sein Eigentum gekümmert hat. Alle Versuche, Kontakt aufzunehmen, schlugen bislang fehl. Nun muss die Lok ihren Platz dringend räumen. Am 1. Juli 2024 machte der Bahnpark daher die Suche nach dem Besitzer öffentlich. *AWA*

### 151 127 nach Horb

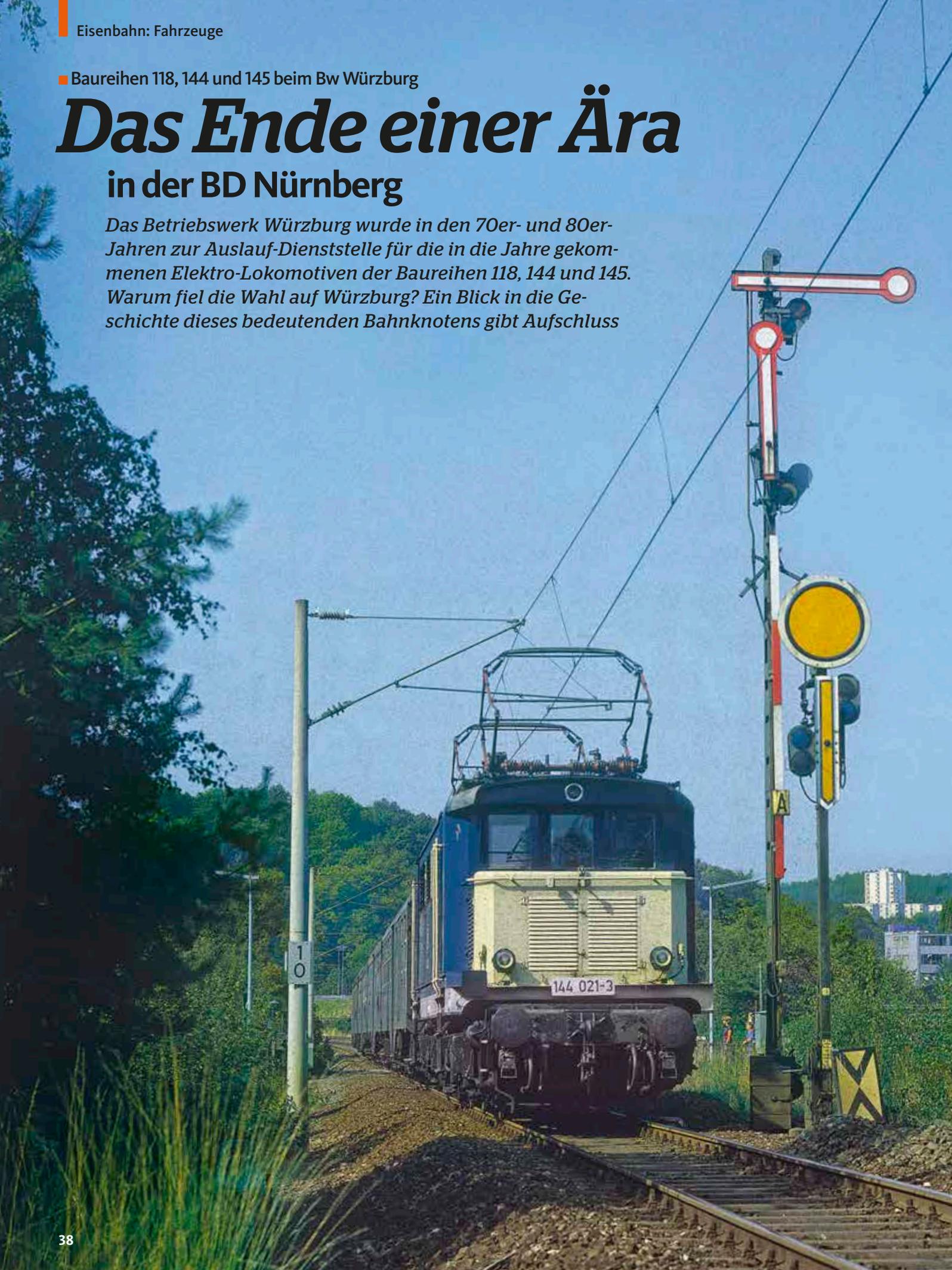
Die in den Farben ihres letzten Besitzers RBH Logistics gestaltete 151 127 traf am 4. Juli 2024 im Schleppl von 110 228 der DBK Historische Bahn e. V. in Horb ein. Nach ihrem Einsatz befand sich die Lok zuletzt im DB-Stillstandsmanagement Karsdorf. Nun steht der Sechsscher in der dortigen Eisenbahn-Erlebniswelt der SVG. *AWA*

■ Baureihen 118, 144 und 145 beim Bw Würzburg

# *Das Ende einer Ära*

## in der BD Nürnberg

*Das Betriebswerk Würzburg wurde in den 70er- und 80er-Jahren zur Auslauf-Dienststelle für die in die Jahre gekommenen Elektro-Lokomotiven der Baureihen 118, 144 und 145. Warum fiel die Wahl auf Würzburg? Ein Blick in die Geschichte dieses bedeutenden Bahnknotens gibt Aufschluss*



**Im März 1984 bespannt 118 002 den E 3404 von Nürnberg Hbf nach Würzburg Hbf bei Rottendorf. Rechts das dritte Gleis Würzburg – Rottendorf, das im Rahmen der Abschiedsveranstaltung für 118 und 144 im Juli des Jahres feierlich in Betrieb genommen wird**

Joachim Bertsch

**Signal auf Halt: 1984 endet unter anderem die Epoche der Baureihe 144 bei der Bundesbahn. Die ozeanblau-beige 144 021 befindet sich in Coburg am 16. August 1983 noch mit N 7024 auf der Fahrt nach Neustadt (b. Coburg)**

Andreas Ritz



Für Freunde älterer Elektro-Triebfahrzeuge war in den 70er- und 80er-Jahren der Bereich der Bundesbahndirektion (BD) Nürnberg ein lohnendes Ziel. Nachdem die Dampftraktion von den Gleisen der deutschen Bundesbahn (DB) verschwunden war, zogen die inzwischen in die Jahre gekommenen Altbau-Elloks das Interesse vieler Eisenbahnfreunde auf sich. Loks der Baureihen E 18, E 44, E 94 konnte man zwischen Coburg und Treuchtlingen und zwischen Gemünden und Regensburg ebenso begegnen wie Maschinen der Baureihen E 17, E 19 und Elektrotriebwagen der Baureihe 432.

Eine Zäsur markierte das Jahr 1984, als die Einsätze der Baureihen 118, 144, 145 und 432, alle stationiert in der BD Nürnberg, sowie der Baureihe 193 in Kornwestheim endeten. Bereits zuvor waren zahlreiche Altbau-Baureihen wie die E 17 und E 19 aus dem DB-Betriebsbestand ausgeschieden. Nach 1984 waren einzig die schweren Sechssachser der Baureihe 194 als letzte Altbau-Lokomotiven noch für einige Jahre bei der DB aktiv.

### Zwei legendäre Baureihen

Die für Schnellzüge bestimmte Baureihe 118 wurde von 1935 bis 1939 in 53 Exemplaren als E 18 für die Deutsche Reichsbahn (DRG) gebaut. Zwei weitere Lokomotiven wurden in den Jahren 1954 bis 1955 für die Deutsche Bundesbahn gebaut. Diese bis zu 140 km/h schnellen und mit 3.040 kW leistungsfähigen Lokomotiven waren stets im Süden Deutschlands eingesetzt. Ihre Achsformel lautete 1'Do1' und die Motoren übertrugen ihr Drehmoment über einen wohlklingenden Federtopfantrieb.

Die Baureihe 144 wurde in insgesamt 189 Exemplaren für die Deutsche Reichsbahn und die DB in den Jahren 1932 bis 1945, 1950, 1951 und 1955 als E 44 gebaut. Die Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h und einer Stundenleistung von 2.200 kW waren die ersten deutschen Serienlokomotiven mit Drehgestellen

ohne Laufachsen sowie mit Einzelachsantrieb (Achsfolge Bo'Bo'). Diese Loks waren als Mehrzwecklokomotiven konzipiert, die sowohl Güter- als auch Reisezüge bespannten. Die mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgestatteten Maschinen wurden in der Epoche IV als Baureihe 145 bezeichnet und fuhren vor allem auf der steilen Höllentalbahn durch den Schwarzwald.

Ab etwa 1974 übernahm das Bw Würzburg eine besondere Rolle. Die Dienststelle, deren Anlagen man noch heute gut von den Bahnsteigen des Hauptbahnhofs der Residenzstadt aus einsehen kann, entwickelte sich nach und nach zur letzten Domäne für die beliebten Elloks der Baureihen 118 und 144.

### Ab 1954 elektrisch an den Main

Der Fahrdracht erreichte Würzburg im Jahr 1954 aus Richtung Nürnberg. Ende September des Jahres nahm die Bundesbahn den elektrischen Betrieb auf dieser Strecke auf. Bereits im Oktober 1954 waren drei Elloks der Baureihen E 44 und E 94 in Würzburg stationiert.

In den Folgejahren wurden alle von Würzburg ausgehenden Strecken elektrifiziert. Damit setzte in der Dienststelle der Übergang von der Dampf- zur Elektrolokomotivära ein. 1957 kamen aus dem DB-Neubauprogramm zwei Lokomotiven der Baureihe E 50 nach Würzburg, zehn Jahre später werden hier mehr als 60 Maschinen dieser Baureihe stationiert sein. Ab 1963 werden auch E 41 hier beheimatet, 1969 endet die Dampflokunterhaltung im Bw Würzburg.

### Spezialität: Altbau-Elloks

Längere Laufleistungen und geänderte Umläufe sorgten zu Beginn der 70er-Jahre für Veränderungen. Die Einheitselloks wurden nun andernorts stationiert. Im Jahr 1974 übergab das Bw Würzburg zum Beispiel seinen gesamten Bestand an Lokomotiven der Baureihe 150 an das Bw Nürnberg Rbf. Als Ausgleich wurden am 26. Mai 1974 alle 41 Lokomotiven der Baureihe 118 nach Würzburg



**Zeitweise dominierten die E 44 den Betrieb auf den elektrifizierten Strecken im Raum Coburg. 144 070 ist am 15. August 1983 mit N 7025 von Neustadt (b. Coburg) nach Lichtenfels bei Grub am Forst unterwegs**

*Andreas Ritz (oben) / Joachim Bertsch (unten)*

**Am 29. April 1984 fährt die 118 054 mit dem Eilzug 3003 von Bamberg nach München Hbf in Nürnberg Hbf ein. Im Hintergrund wartet 118 012 darauf, den Zug zur Weiterfahrt nach München zu übernehmen. Dieses Schauspiel bot der Laufplan der 118 nur an Sonntagen**



burg verlegt. Somit wurden die freigewordenen Werkstattkapazitäten weiter genutzt. 1975 wurden nach längerer Zeit auch wieder E 44, inzwischen selbstverständlich als 144 bezeichnet, in Würzburg stationiert. Sie ersetzen nach Oldenburg abgegebene V 200, die durch die Elektrifizierung der „Frankenbahn“ nach Stuttgart entbehrlich geworden waren. Damit entwickelte sich Würzburg zu einem Schwerpunkt-Bw für die Unterhaltung von Altbau-Elloks. Das bedeutete durchaus viel Arbeit, denn für die Vorkriegsentwicklungen waren regelmäßige Werkstattaufenthalte einzuplanen, um Achslager zu schmieren oder Bremsgestänge manuell nachzustellen. Man war nun spezialisiert auf die Wartung der bei Eisenbahnfreunden beliebten Baureihen.

Insbesondere bei der Baureihe 118 hatte die Umbeheimatung der Maschinen auch Veränderungen im Einsatzbereich zur Folge. Schon bald nach dem Wechsel nach Franken machten sich die Schnellzugloks südlich von München rar, gelangten aber über die Frankenbahn nun ins nördliche Baden-Württemberg. Dazu zählten Leistungen mit Eil- und Nahverkehrszügen bis nach Heidelberg und Einsätze auf der Riesbahn Aalen - Donauwörth. Nach der Elektrifizierung der Donaubahn Ulm - Regensburg rollten die 118 auch dort. Vielfach dokumentiert sind die Einsätze auf der Frankenwaldbahn (Lichtenfels - Kronach - Probstzella), die ohnehin seit jeher Domäne von Altbau-Elloks war. Hier bespannten Würzburger 118 Mitte der 70er-Jahre durchaus standesgemäß auch noch Fernzüge wie das Tagesschnellzugpaar D 302/303 München - Berlin. Klassisch waren hier auch Einsätze der Baureihe 144 im Nahverkehr. Regelmäßig konnte man eine Altbauellok mit drei bis vier Umbauwagen auf dem Trogenbach-Viadukt in Ludwigstadt beobachten. Ein weiterer Einsatzschwerpunkt der Würzburger Maschinen war in den 70er- und frühen 80er-Jahren der Raum Coburg, insbesondere die elektrifizierte Strecke Lichtenfels - Coburg - Neustadt (b. Coburg), wo die 144 zahlreiche Leistungen im Güter- und Reisezugbetrieb übernahm.

### Würzburg wird Auslauf-Bw

Zu Beginn der 80er-Jahre begann der Stern der Altbau-Fahrzeuge bei der Bundesbahn allerdings allmählich zu sinken. Zunehmend drängten die Neubauloks der Baureihe 111 in die Dienstpläne. Zum Fahrplanwechsel im Mai 1983 endete der Einsatz der Baureihen 144 und 145 in den Bundesbahndirektionen Stuttgart und München. Das Bw Freilassing stellte die letzten Exemplare der Baureihe 144.5 am 29. Mai 1983 ab, vom Bw Stuttgart gelangten drei 144, vom Bw Rosenheim fünf 145 an den Main: Jetzt war Würzburg also zum Auslauf-Bw geworden für die 144 sowie - wobei dies anfangs unbeabsichtigt geschah - für die Baureihe 118.

Schwerpunktmäßig waren die 144 nun weiterhin im Frankenwald und Coburger Land im Einsatz. Im Sommerfahrplan 1983 waren noch acht Loko-

### Altbau-Triebwagen?

## Baureihe 432 in Nürnberg

Neben den Elloks der Baureihen 118 und 144 schieden 1984 auch die Triebwagen der Baureihe 432 in der BD Nürnberg aus dem DB-Bestand. Die Fahrzeuge waren ab dem Jahr 1963 durch Umbauten aus den Reichsbahn-Baureihen ET 31 und ET 32 entstanden. Es gab so sechs dreiteilige Elektrotriebwagen mit

einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und einer Leistung von 1.100 kW. Im Winterfahrplan 1983/84 leisteten 432 121, 432 201, 432 202, 432 421, 432 501 und 432 502 weiter ihren Dienst im Nahverkehr im Großraum Nürnberg. Am 2. Juni 1984 stellte die DB sie ab, ihre Ausmusterung erfolgte am 30. November 1984.



**Im Bahnhof Fürth begegnen sich am 29. April 1984 zwei Triebwagen der Baureihe 432. 432 121 (links) fährt als N 4750 von Nürnberg Hbf nach Erlangen, der 432 501 (rechts) fährt als N 6255 von Neustadt (Aisch) nach Nürnberg Hbf**

Joachim Bertsch

motiven der Baureihe 144 im regulären Betrieb. Doch zum Winterfahrplan 1983/1984 wurde kein neuer Plan mehr für die Drehgestell-Elloks aufgestellt. Die letzten fünf verbliebenen Lokomotiven der Baureihe 145 wurden zugleich z-gestellt.

### Die 144 sagt Ade

Die elf weiterhin betriebsfähigen Maschinen der Baureihe 144 wurden als Reserveloks fallweise im Reisezugdienst eingesetzt. Ansonsten zog man sie für Sonderdienste heran, so beförderten sie zum Beispiel Schotterzüge zu Baustellen der Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg, die sich in jenen Jahren in Entstehung befand. Oft konnte man die betagten Oldtimer aber einfach abgestellt im Bw Würzburg beobachten. Zum 31. März 1984 wurde das endgültige Ende der Baureihe E 44 bei der Bundesbahn schließlich besiegelt. Nur die 144 119 blieb vorübergehend betriebsbereit.

### Auch die 118 scheidet aus

Auch der Bestand der Baureihe 118 in Würzburg schrumpfte in den 80er-Jahren, und zwar schrittweise. Waren im September 1982 noch 33 Maschinen im Betriebsbestand des Bw Würzburg, standen im Winterfahrplan 1983/84 nur noch acht Lokomotiven für einen fünftägigen Umlaufplan zur Verfügung (Stand Anfang 1984). Ihr Haupteinsatzgebiet waren die Strecken von Würzburg

nach Passau, mit Abstechern nach Bamberg und München. Die Landeshauptstadt wurde zweimal täglich angefahren. Der Starzug im Umlaufplan war der Schnellzug D 985 von Neustadt über Coburg nach Nürnberg Hbf. In der Frankenmetropole bot sich am Sonntagmorgen überdies ein schönes Schauspiel: Der Eilzug 3003 wurde dort - beim Wechsel der Fahrtrichtung - von einer 118 auf eine andere 118 umgespannt. Noch exklusiver war ein jeweils zum Quartalsbeginn verkehrender Rekrutenschnellzug von Würzburg nach Koblenz über die malerische Rheinstrecke. Diese Leistung wurde am 2. Januar 1984 mit 118 003 bespannt und am 2. April 1984 letztmalig mit der mit Reichsbahn-Ursprungslampen ausgestatteten 118 047. Mit Ablauf des Winterfahrplans 1983/84 zum 2. Juni 1984 - und damit nur wenige Wochen nach der Baureihe 144 - stellte die DB die letzten verbliebenen Loks der Baureihe 118 ab.

### Feierlicher Abschied

Doch das Ende dieser historischen Lokomotiven sollte nicht still erfolgen. Die DB veranstaltete Ende Juli 1984 ein spektakuläres Großereignis unter dem Motto „Abschied von den E-Loks BR 118 und 144“ in Würzburg. Mit Blick auf das große Jubiläum „150 Jahre Eisenbahnen in Deutschland“, das seine Schatten bereits vorauswarf, sollte dies eine Generalprobe werden. Und so säumten am 21. und 22. Juli 1984 zahlreiche, gut



**Am 21. Juli 1984 ist die 118 002 mit einem Sonderzug von der innerdeutschen Grenze bei Falkenstein wieder im Bahnhof Ludwigsstadt eingetroffen. Die Fahrgäste warten, bis sich 118 048 zur 118 002 an die Zugspitze gesellt. Beide hatten im Sandwichbetrieb den Zug nach Falkenstein befördert, da dort ein Umsetzen der Lok nicht möglich ist** Joachim Bertsch

**Altbau-Elloks in Würzburg: Ausmusterungen 1984**

Baureihe 118		Baureihe 144	
118 002	31.07.	144 021	31.07.
118 003	31.07.	144 039	31.07.
118 008	29.02.	144 059	29.02.
118 010	29.02.	144 070	31.07.
118 012	31.07.	144 075	31.07.
118 013	29.02.	144 081	30.09.
118 016	29.02.	144 084	31.07.
118 020	31.07.	144 085	31.07.
118 024	29.02.	144 117	31.07.
118 029	29.02.	144 119	31.07.
118 030	29.02.	144 138	31.07.
118 032	29.02.	144 149	31.07.
118 039	31.07.	144 150	29.02.
118 041	29.02.	144 179	29.02.
118 044	29.02.	144 185	31.07.
118 045	29.02.		
118 047		Baureihe 145	
118 048	31.07.	145 155	29.02.
118 050	29.02.	145 162	29.02.
118 051	31.07.	145 168	29.02.
118 053	31.07.	145 170	29.02.
118 054	31.07.	145 172	29.02.



**Die ozeanblau-beigen 144 021 und 118 013 zeigen sich am 22. Juli 1984 nebeneinander im Bw Würzburg. In dieser Farbvariante gab es nur drei 118 und nur zwei 144** Joachim Bertsch



**Schon 1983 endete der Einsatz der nach Würzburg verlegten 145. Wenige Wochen vor ihrer z-Stellung hat 145 162 am 16. August 1983 mit N 7017 von Neustadt (b. Coburg) nach Lichtenfels Creidlitz verlassen** Andreas Ritz



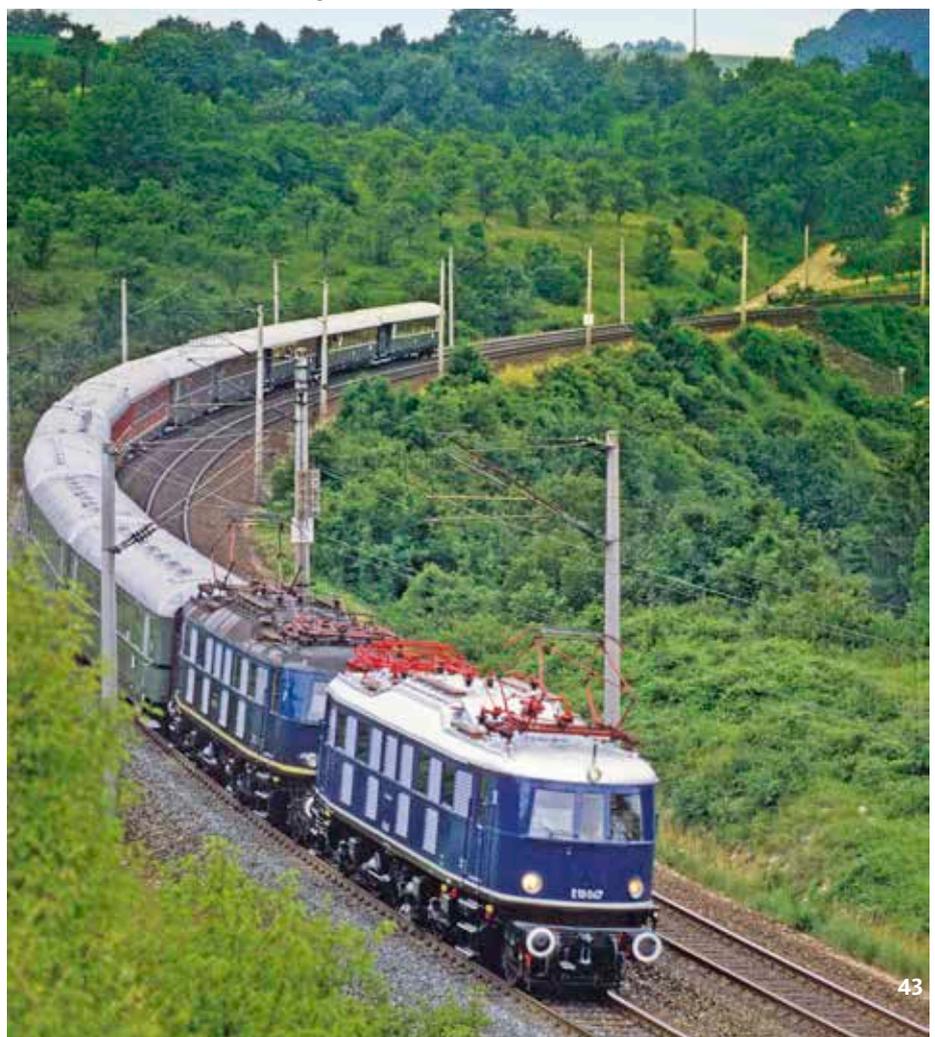
**Eintrittsticket in Form einer Edmond-schen Fahrkarte für die Abschiedsveranstaltung in Würzburg am 21. und 22. Juli 1984**

**Am 21. Juli 1984 sind die E 18 047 und 118 003 bei Marktbreit mit einem Sonderzug unterwegs auf Strecken in der BD Nürnberg**

**Am 22. Juli 1984 bieten im Rahmen der Abschiedsveranstaltung zahlreiche 118 den vielen Eisenbahnfreunden ein lohnendes Motiv** Joachim Bertsch (3)

aufpolierte Lokomotiven der Baureihen 118, 144 und 145 die Strahlengleise an der Drehscheibe im Bahnbetriebswerk Würzburg. Die jeweils ozeanblau-beige lackierten 118 013 und 144 021 waren nebeneinander aufgestellt. Ein besonderes Highlight war die Ausstellung der ÖBB-1118.01. Hinter ihr verbirgt sich die nach 1945 in Österreich verbliebene und dort 1953/54 umgezeichnete ehemalige E 18 42 der Reichsbahn.

Eine 432-Doppeleinheit diente als Zubringer von Nürnberg nach Würzburg. Den aktiven Teil der Feier bildeten zahlreiche Sonderzüge bespannt mit 118 und 144, die um Würzburg verkehrten. Dabei befuhren sie auch Strecken, die normalerweise nur dem Güterverkehr vorbehalten waren, wie die Werntalbahn Gemünden – Waigolshausen. Angehängt waren Rheingold-Wagen sowie grüne Eil- und Schnellzugwagen, die man schon für das 1985er-Jubiläum renoviert hatte. Der Höhepunkt waren am 21. Juli zwei mit jeweils zwei 118 bespannte Sonderzüge von Würzburg über die malerische Frankenwaldbahn nach Ludwigsstadt und (mit je einer 118 an beiden Enden des Wagenzuges) weiter zur Landesgrenze zur DDR bei Falkenstein. Das Umsetzen der Züge und Schubloks im Bahnhof Ludwigsstadt bot ein besonderes Motiv für viele Fotografen.



## Ellokkmodell 144 064 in O

Unter der Artikelnummer 40302-30 bietet der Modellbahnhersteller Lenz mit der Bundesbahn-Elektrolokomotive 144 064 ein Epoche-IV-Modell in Nenngröße O an. Die Lok, deren Vorbild am 30. November 1983 abgestellt wurde, trägt die originalgetreuen Anschriften des Bahnbetriebswerks Würzburg und der BD Nürnberg. Das digitale Modell im Maßstab 1:45 kostet rund 1.000 Euro und bietet eine beeindruckende Licht- und

Soundtechnik. Darüber hinaus sind die vorbildgerecht ausgeführten Scherenstromabnehmer auf dem Dach im Digitalbetrieb einzeln steuerbar. Dabei kann deren Höhe digital eingestellt werden, sodass sich das Schleifstück knapp unterhalb der Modellfahrleitung befindet. PW



**Lenz-Modell der Ellok 144 064 für den Anlagenbetrieb der Nenngröße O** Werk

Der Grund für zwei Sonderzüge war, dass der erste schnell ausverkauft war. Und so störte es die Veranstalter nicht, dass sich am Trogenbach-Viadukt zahlreiche Fotografen einfanden, um die Leistungen abzulichten. Die Fotografen erlebten am frü-

hen Nachmittag ein besonderes Highlight: Während der erste Sonderzug mit den Lokomotiven 118 048 und 118 002 um 14:09 Uhr den Viadukt in Richtung Würzburg passierte, fuhr der Zug von Würzburg nach Ludwigsstadt mit 118 003 und E 18

**Auch wenn die Einsätze in den Südosten Bayerns in den 70er-Jahren abnahmen, fanden 118 auch weiterhin den Weg in den Raum Regensburg. 118 047 rollt am 17. Mai 1983 mit E 3422 (Passau – Würzburg) über den Damm bei Laaber** Andreas Ritz

047 um 14:22 Uhr über dieselbe Brücke. Vier damals schon historische, edle blaue 118er innerhalb von 13 Minuten – das war besser als Fernsehen.

## Das Vermächtnis der Baureihen

Die abgestellten Würzburger Altbau-Elloks wurden 1985 nach Mülheim an der Ruhr und Blankenstein an der Ruhr abgefahren, wo sie zwischen August 1985 und Februar 1986 verschrottet wurden. Doch nicht alle Maschinen ereilte dieses Schicksal. Aus dem Würzburger Bestand blieben einige Exemplare zum Beispiel als Museumslokomotiven erhalten, darunter die 144 039, 059, 084, 119, 150, 180 und 145 170 sowie 118 003, 008, 024 und 047. Die Zahl der betriebsfähigen Museumslokomotiven nahm jedoch über die Jahre stetig ab. Von der Baureihe 144/145 ist aktuell nur die im Ausbesserungswerk Dessau stationierte Werklokomotive E 44 044 betriebsfähig. Die ehemalige 145 170 ist als E 44 1170 in Aufarbeitung, die Vorfreude auf neue Fahrten auf der Höllentalbahn wächst. Von der Baureihe 118 ist derzeit keine Maschine betriebsfähig. Die E 18 047 im Bahnbetriebswerk Halle P hat jedoch das Potenzial zur betriebsfähigen Aufarbeitung, benötigt dafür aber zusätzliche finanzielle Mittel.

Neben den erhaltenen, einst in Würzburg beheimateten Loks erinnern heute noch zahlreiche Fotografien an die glorreiche Zeit, als sich in der Residenzstadt das letzte Refugium für die legendären Baureihen 118, 144 und 145 befand. Nur selten gewürdigt wird jedoch das besondere Engagement der Würzburger Eisenbahner. Sie haben dafür gesorgt, dass die Altbau-Elloks wie die Baureihe 118 oder die Baureihe 144 teilweise über fünfzig Jahre in gepflegtem Zustand dem Betrieb zur Verfügung standen. Joachim Bertsch/Florian Dürr/em

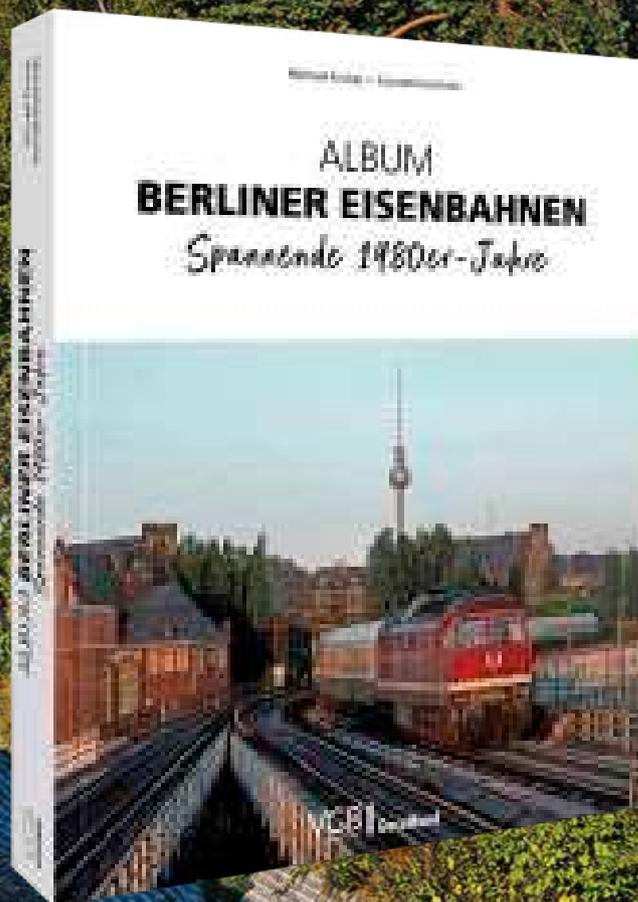


# Streifzug durch Berlin

NEU

Noch agierte die Reichsbahn „in zwei Welten“. In Ost-Berlin mischte sich ins alte Flair die Moderne: Der Fahrstraß und nagelneue Elloks erreichten das Stadtgebiet, aber noch bis 1985 planmäßig auch Dampfloks. 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



© Bernhard Filius

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

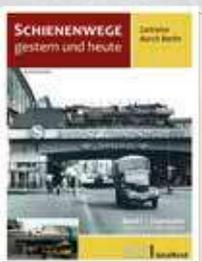
NEU



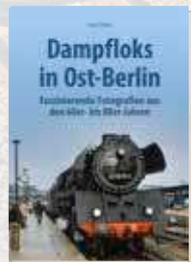
Best.-Nr. 02059



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)

■ Umbauarbeiten bei der Borkumer Kleinbahn 2023/2024

# Höhere Fahrgastkapazität und moderne Bahnsteige

*Die Borkumer Kleinbahn investiert in die Zukunft. Nach Umbauarbeiten ist der Bahnhof Reede am Fähranleger nun mit einem dritten Gleis ausgestattet. Das ermöglicht mehr Flexibilität in der Betriebsführung der Schmalspurbahn*

Die Borkumer Kleinbahn führt auf einer rund 7,5 Kilometer langen Strecke vom Inselbahnhof in der Ortschaft zur Reede, wo die Fahrgäste direkt auf die Schiffe der AG Ems umsteigen können. Die zweigleisige Strecke ist für Gleiswechselbetrieb ausgelegt, im Normalbetrieb wird im Rechtsverkehr gefahren. Trapeztafeln teilen die Strecke in Blockstellen ein und ersetzen die üblichen Blocksignale sowie Einfahrsignale vor den Bahnhöfen. Die Zugleitstelle und der Triebfahrzeugführer stimmen die Einfahrt in den nächsten Block per Sprechfunk ab. Nahezu alle Bahnübergänge sind technisch gesichert und werden von den Zügen per Induktionsschleifen gesteuert. Kurz vor der Reede passiert die Strecke den Außendeich, dessen Tor bei Sturmflut geschlossen wird.

Die modernen Züge bestehen aus vierachsigen Personen- und einem Gepäckwagen und werden von jeweils einer Diesellok an den Enden gezogen, um das Umsetzen an den Endbahnhöfen zu vermeiden. In der Saison verkehrt wöchentlich der Wismarer Schienenbus und an Samstagen oder mittwochs ein Nostalgiezug mit der Dampflokomotive „Borkum III“. Die Kleinbahn hat etwa

40 Beschäftigte und befördert jährlich einschließlich des Busverkehrs etwa eine Million Fahrgäste.

## Modernisierungen an Stationen

Um zukünftigen Herausforderungen zu begegnen zu können, hat die Borkumer Kleinbahn umfassende Modernisierungsmaßnahmen umgesetzt. Ziel war es, die Bahnsteige an der Reede, am Haltepunkt Jakob-van-Dyken-Weg und am Bahnhof in der Ortschaft zu modernisieren und dabei so anzuheben, dass barrierefreies Einsteigen möglich ist. Ein drittes Gleis an der Reede soll in Spitzenzeiten den Fahrgastandrang besser bewältigen.

Am 9. Januar 2023 begannen die Bauarbeiten am Hafen. Die Firmen Matthäi Trimodalbau, Steinbrecher und Stefen entfernten die alte Pflasterung und schufen eine vertiefte Fläche für den Unterbau. Danach verlegten sie den Gleisbogen des neuen dritten Gleises und schlossen ihn inselseitig an das südliche Streckengleis an. Über zwei Verbindungsweichen wurden die drei Gleise auch an der Hafenseite zusammengeführt, sodass auch Lokumläufe möglich sind. Diese Maßnahmen ermöglichen es nun, dass bis zu drei

Züge gleichzeitig Fahrgäste an der Reede aufnehmen können. Die Maßnahme verschafft der Borkumer Kleinbahn mehr Flexibilität in der Betriebsführung. Zudem wurden die Bahnsteige modernisiert und auf etwa siebzig Zentimeter Höhe angehoben, um einen barrierefreien Zugang zu gewährleisten. Diese Arbeiten wurden im Juni 2023 abgeschlossen.

## Arbeit vom Bauzug aus

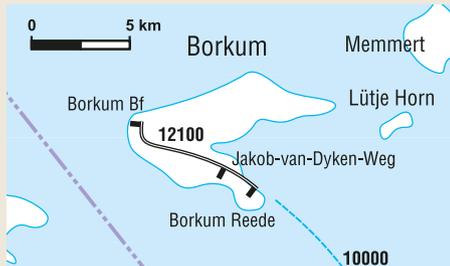
Im September 2023 begann der Umbau der Bahnsteige am Jakob-van-Dyken-Weg. Eine Bauweiche ermöglichte einen eingleisigen Betrieb über Gleis 1, während am Bahnsteig von Gleis 2 aus gearbeitet wurde. Nach der Errichtung der neuen, höheren Bahnsteigkanten und der Pflasterung direkt von dem von einem Zweiwege-Bagger gezogenen Bauzug aus konnte der Bahnsteig wieder genutzt werden. Gegen Jahresende 2023/2024 begannen die Arbeiten am Bahnsteig von Gleis 1.

Kurz nach Beginn der Arbeiten am Jakob-van-Dyken-Weg wurde der Bahnsteig und das Gleisfeld in der Ortschaft Borkum neugestaltet. Ein





**Borkum Reede: Über zwei Verbindungsweichen auf eigenen Betonfundamenten werden die drei Gleise an der Fischerbalje zusammengeführt. Zwischen den Rillenschienen wird noch Pflaster verlegt**



**Die zweigleisige Inselbahn verbindet den Fähranleger mit der Ortschaft Borkum** *Anneli Nau*

**Nach Abschluss der Umbauarbeiten stehen der Borkumer Kleinbahn am Fähranleger in Borkum Reede nun drei Bahnsteiggleise zur Verfügung**



**Im Mai 2024 sind die neuen höheren Bahnsteige in Borkum fertiggestellt. Der Zutritt zu den Zügen ist nun barrierefrei**

*Andreas Behr/BKB (3)*

### Inselbahn als Eisenbahn-Simulation

Im Sortiment von eisenbahn.exe professional ([www.eepshopping.de](http://www.eepshopping.de)) bekommen Schmalspurbahnfans unter der Artikelnummer V13NPB10052 für zehn Euro ein Computerprogrammtool geboten, mit dem man den Zugverkehr der Borkumer Inselbahn simulieren kann. Das Set beinhaltet acht Modelle,

die abweichend zum Vorbild auf Meterspurgleisen unterwegs sind: eine Schoema-Diesellok CFL 150 DCL, vier Reisewagen der Bauart Bautzen mit den Nummern 201 bis 204 und verschiedenen Namensschildern sowie ein Gepäckwagen mit der Nummer 219 und der Aufschrift „Bantjedünen“.

*em*



**Auf dem Computer kann man Schmalspurbetrieb in Borkum nachspielen** *EEP*

Behelfsbahnsteig wurde etwa dreihundert Meter vor dem Bahnhof errichtet. Nach der Entfernung der alten Pflasterung und des Gleises wurde die Trasse ausgebaggert und ein stabiler Unterbau erstellt. Die neue Weiche am Streckenende in der Strandstraße wurde ausgerichtet und ein Betonfundament gegossen. Anschließend verlegte man die Schienen und errichtete die höheren Bahnsteige. Diese Arbeiten wurden Ende April 2024 abgeschlossen. Lediglich die Dächer der Bahnsteigüberdachungen an der Reede wurden später montiert.

### Förderung vom Land

Das Investitionsvolumen der gesamten Maßnahmen beträgt rund

6,7 Millionen Euro und wird vom Land Niedersachsen gefördert. Bereits 2022 entstand am Hafen ein neues Logistikzentrum für etwa 3,5 Millionen Euro, das den Umschlag von Stückgut und Gepäck auf der Insel erleichtert.

*Manfred Diekenbrock/Daniel Michalsky*



Mehr über die Borkumer Kleinbahn lesen Sie im neuen Buch „Die Borkumer Kleinbahn – Die Geschichte von 1888 bis heute“, das die Autoren dieses Artikels im Februar 2024 im Sutton-Verlag veröffentlicht haben. Jetzt erhältlich im Shop unter

[eisenbahn.de](http://eisenbahn.de)





■ C4ü-28 als Messwagen bei DRB, ÖBB und HŽ

# Schnellzugwagen mit bemerkenswerter Historie

*Karriere ohne Ende: 1934 gelangt ein C4ü-Schnellzugwagen in den Bahndienst-Park der Reichsbahn. Nach dem Krieg verblieb er in Österreich, wo man ihn lange Zeit als Messwagen für elektrische Triebfahrzeuge und Fahrleitungen verwendete. Als solcher steht er noch heute in Kroatien im Einsatz*

Der von 1955 bis 1993 bei der Elektroversuchsanstalt der ÖBB in Zirl bei Innsbruck verwendete Messwagen 950.100 (ab 1986 als 50 81 99-73001-3) wurde 1930 von MAN Nürnberg als normaler Reisezugwagen der DRG-Type C4ü-28 unter der Fabriknummer 127 732 gebaut. Der Wagen wurde der RBD Halle (Saale) unter der Nr. 16552 (1932 abgeändert in 16415) zugeteilt. Per 31. Dezember 1934 vermerkt die Wagenstatistik die Übernahme in den Bahndienst-Wagenpark der DRG.

Ab 1936 figurierte das umgebaute Fahrzeug als Messwagen Nr. 2 der Versuchsabteilung für Wagen Grunewald (Wagen-Nr. Berlin 700586). Angesichts der vorrückenden Sowjets wurden Grunewalder Messwagen gegen Kriegsende nach München in Sicherheit gebracht. Im Mai 1945 befand sich der Wagen in Zirl bei Innsbruck bei einem ausgelagerten Teil des E-Versuchsamtes München-Freimann. Nach Schiedsspruch der amerikanischen Besatzungsmacht vom 26. Juni

1945 verblieb der Wagen als Kompensation für den 1939 ins „Altreich“ umstationierten Messwagen BBÖ 96301 (N 28, später bei DR Messwagen 3 VES-M Halle 824-604, 1994 sogar noch als 60 80 99-66664-6 zur DBAG gelangt) in Österreich.

## Umbau in Innsbruck

1947 bis 1955 wurde der Wagen 700586 in Innsbruck in den „Meßwagen für elektrische Triebfahrzeuge und Fahrleitungen“ ÖBB 950.100 umgebaut. Die Umbauarbeiten betrafen unter anderem den Einbau einer Hochspannungsanlage mit zwei Stromabnehmern Typ BBÖ III, Druckgas-Hauptschalter, Dachleitungen und Aufbau einer (damals hölzernen!) Dachkanzel. Eines der Görlitz-Drehgestelle wich einem dreiachsigen preußischen Regeldrehgestell von 1909, dessen neue Mittelachse als spurkranzloser ungebremster Walzenradsatz dem Zweck unverfälschter Laufwegmessung diente. Ein universell verwendbarer Messwagen, der als stationäre Versuchsbasis oder im Fahrbetrieb

(fallweise auch in Güterzügen) dienen sollte, benötigt eine von der Speisung der Zugsammelschiene nicht unmittelbar abhängige Energieversorgung und eine autonome Heizung. Deshalb war er mit Dieselaggregat sowie Batterie mit Wechselrichter ausgestattet. Die Indienststellung als Lokmesswagen erfolgte bei den Abnahmeprübfahrten der Verschieblok 1062.01 ab 19. April 1955, als Fahrleitungsmesswagen mit eigenentwickelter Technik ab 16. Mai 1960.

Die anfängliche Konzeption des Messwagens war vornehmlich auf den Einsatz bei Lokomotivmessungen abgestimmt. Bei Leistungsmessfahrten fuhr das Triebfahrzeug dabei mit gesenktem eigenem Stromabnehmer. Die Speisung erfolgte über Stromabnehmer, Hauptschalter und flexible stirnseitige Hochspannungskupplung (Kupferseil aus Spanntrommel) des nachgereihten Messwagens. Diese Form der Einspeisung ermöglichte eine fix installierte Einschleifung präziser Messwandler des Wa-

*Der 1945 in Tirol verbliebene und den ÖBB überlassene 700586 wurde 1947 bis 1955 in Zirl bei Innsbruck zum Elektrotechnischen Messwagen 950.100 umgebaut (Foto in Zirl, 12. Dezember 1957)*

*O. Janusz/Slg. Petrovitsch*

gens in den Primärkreis zwischen Oberleitung und Triebfahrzeug. Eine solche Vorgehensweise wurde allerdings zunehmend entbehrlich, seit neuere Triebfahrzeuge für die eigenen Regel- und Schutzfunktionen entsprechende Messumformer an Bord haben.

### Messtechnik im Schleifstück

Der Aufgabenschwerpunkt des E-Messwagens verlagerte sich auf das dynamische Zusammenwirken von Fahrleitung und Stromabnehmer. 1956 war die Elektroversuchsanstalt der ÖBB in die internationalen ORE-Stromabnehmer-Vergleichsfahrten Wörgl – Kufstein eingebunden. Damals wurde das Bügelträgerfahrzeug (demotorisierter ET 4042) unter freigeschalteter Fahrleitung mit 160 km/h von einer DB-Dampflok 18<sup>3</sup> geschoben. Für periodische Oberleitungs-Inspektionsfahrten wurde in den Folgejahren im eigenen Wirkungskreis eine Messtechnik in der Schleifstückpalette entwickelt, die unter spannungsführender 15 Kilovolt (kV)-Fahrleitung (aber ohne gleichzeitiger Traktionsstromaufnahme) funktionierte. Digitalinformation wurde damals, Jahrzehnte vor der Lichtwellenleiter-Technik, vom Hochspannungspotenzial über die Abfolge Glimmlampen – Plexistäbchen – Fotodioden übermittelt.

### » Das spätere Erscheinungsbild ging auf eine Hauptrevision 1968 in Simmering zurück

Bei einer völligen Neukonzeption der Fahrleitungs-Messtechnik Anfang der 80er-Jahre konnte durchaus schon auf höher integrierte Analog- und Digitallösungen und Optoelektronik zurückgegriffen werden. Doch noch gab es damals weder PC, Laserscanner oder GPS-Lokalisierung und das Mobiltelefon war eine kiloschwere Kiste mit Hörer. Um nicht die Ausnahmesituation des Vorspannfahrens mit zwei benachbarten Bügeln nachzubilden, wurden die routinemäßigen Streckenbefahrungen durch Beistellung des Messwagens an den Schlussfahrplanmäßiger Expresszüge abgewickelt. Ergänzungstrecken befuh man in Dieseltraktion (damals maximal 105 km/h) als Sonderfahrten.

### Revision in Simmering

Das spätere modernisierte Erscheinungsbild des Wagens ging auf eine Hauptrevision in der Hauptwerkstätte Simmering (Austritt 30.12.1968) zurück, bei der u. a. schiebengebremste Drehgestelle SGP Vs (Messachse mit Nachbremsventil) mit zusätzlicher hydraulischer Wankstabilisierung und eine neue Dachkanzel mit 64 Millimeter starken Panzerglasscheiben zum Einbau kamen und die 15-kV-Leitungen verkabelt wurden. Die letzte wagenbauliche Änderung betraf 1985 den Anbau von Gummiwulstübergängen anstelle der bis dahin verbliebenen Faltenbälge. Als zugeord-



**Nach der 158 km/h – Erprobungsfahrt der Neubaulok 1010.04 scharen sich die Beteiligten in Innsbruck am 14. Oktober 1955 zum Gruppenfoto. Die Lok hat inzwischen wieder den eigenen Bügel gehoben**

SGP-Wagner/Slg. Petrovitsch

### C4ü-28-Messwagen als HO-Modell

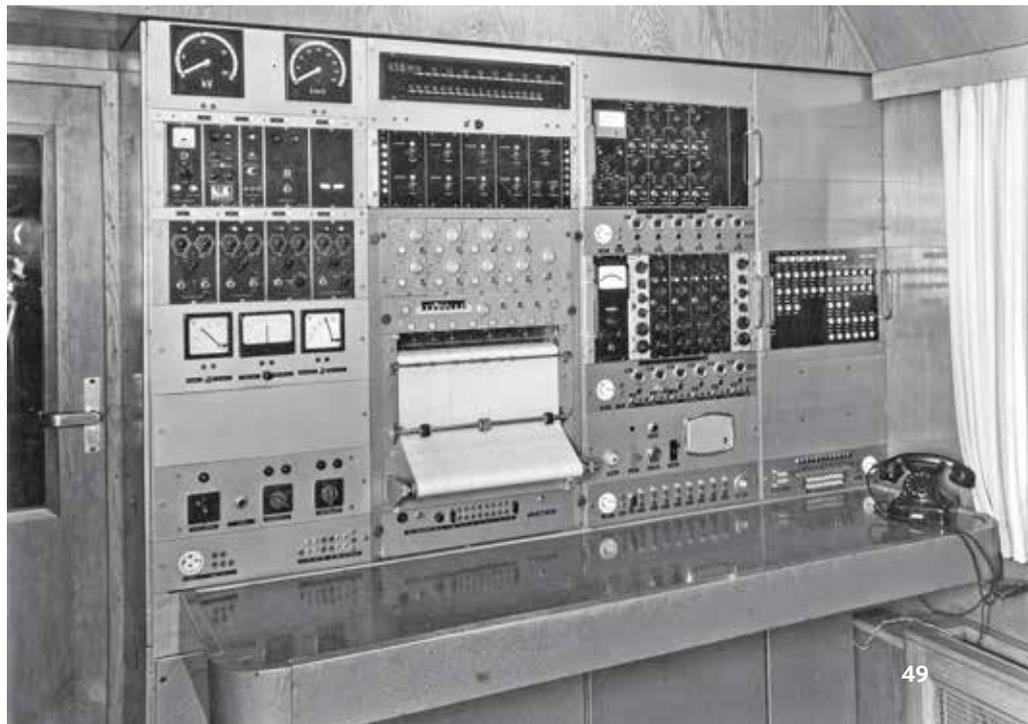


**Um Nachsicht wird gebeten: Vor fünfzig Jahren baute der Autor das (inzwischen etwas ramponierte und verzogene) Modell auf Basis eines Liliput-Speisewagens. Den 1989 bis 1993 zusätzlich verwendeten rot-blauen Hilfsmesswagen 99-94000 Typ Z2 gab es 1992 von Roco, richtigerweise ohne Gummiwulst-Übergänge**

Helmut Petrovitsch

### Neueingerichteter Fahrleitungs-Messplatz ab 1961. Der wegproportionale Papiervorschub des Vielkanal-Schnellschreibers funktionierte damals über mechanische Transmission vom ungebremsten Messradsatz

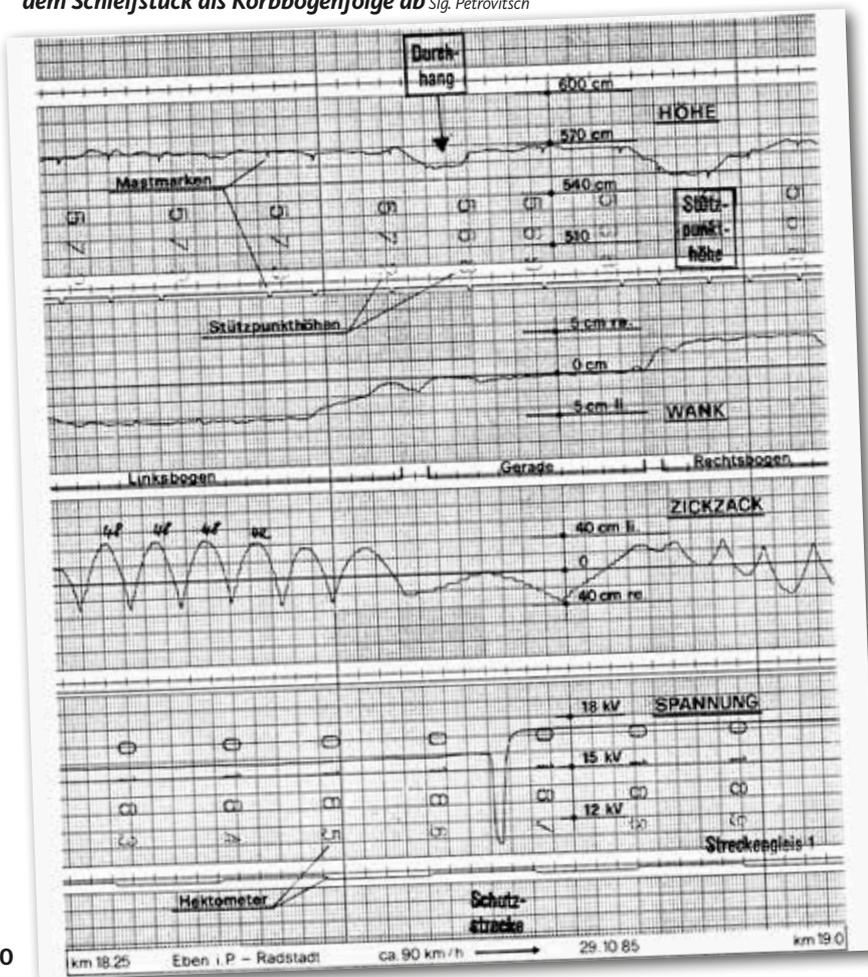
ÖBB-Wagner/Slg. Petrovitsch





**Blick aus der Kanzel auf den Messstromabnehmer bei der Abnahmefahrt der Neuelektrifizierung Linz – Spital am Pyhrn am 14. September 1977** Helmut Petrovitsch

**Ausschnitt aus einer Messaufzeichnung (wegproportionaler Papiervorschub und Ziffern-Eindruck) zur Fahrleitungsgeometrie, Skalierungen eingetragen. Die Seitenverlagerung des Fahrdrabt-Zickzacks zeichnet sich bei einer Gleiskurve auf dem Schleifstück als Korbbogenfolge ab** Slg. Petrovitsch



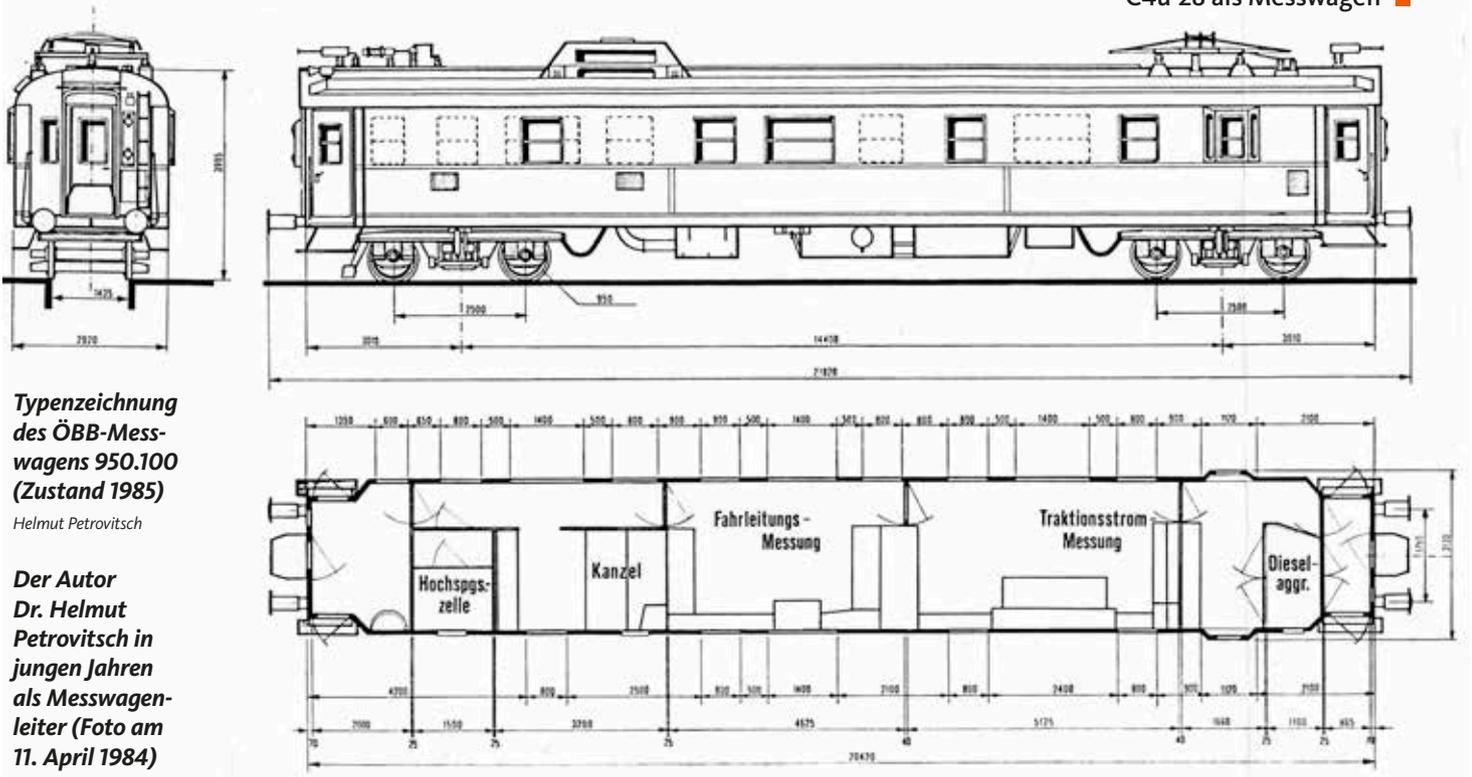
netter Begleitwagen 950.200 (offizielle Bezeichnung „Meßwagen für elektrotechnische Einrichtungen“) fungierte ein Doppel-einstiegs-Eilzugwagen, der seinerseits schon in Grunewald als Bahndienstwagen 700 553 genutzt worden war. Dieser wurde 1989 abgelöst durch einen 200 km/h lauf- und bremsfähigen Z2.

## » 1993 gelangte der ÖBB- Altmesswagen nach Kroatien, wo er noch heute im Einsatz steht

1989 fiel angesichts des künftigen Geschwindigkeitsniveaus die Entscheidung zum Neubau eines für 250 km/h ausgelegten druckertüchtigen Oberbau- bzw. E-Messwagens. Erstgenannter ersetzte den aus dem einstigen Reichsbahn-Salonaussichtswagen 10282 entstandenen 951.100. Die Aufgaben des Elektrotechnischen Messwagens 950.100 gingen 1992 auf den bei Jenbacher aufgabenspezifisch (in Abwandlung aus Bmpz 29-91) gebauten 70 8199-94001-4 über.

### Der Weg nach Kroatien

Die 1991 mit dem Zerfall Jugoslawiens verselbstständigten Kroatischen Bahnen (Hrvatske Železnice HŽ) hatten in der geänderten Situation keinen Zugriff mehr auf den im serbischen Belgrad beheimateten, 1972 in Frankreich gebauten Fahrleitungs-Messwagen 61 72 99-90600 der früheren Gemeinschaft der Jugoslawischen Eisenbahnen. Die HŽ übernahmen stattdessen den auf 150 km/h limitierten, durch



**Typenzeichnung  
des ÖBB-Mess-  
wagens 950.100  
(Zustand 1985)**

Helmut Petrovitsch

**Der Autor  
Dr. Helmut  
Petrovitsch in  
jungen Jahren  
als Messwagen-  
leiter (Foto am  
11. April 1984)**

K. Wildberger/Slg. Petrovitsch



**Infrastruktur-Kontrollzug mit Oberbau- und E-Messwagen unterwegs hinter der 1045.03 auf der Montafonerbahn in St. Anton im Montafon am 26. September 1984. Die MBS fuhr damals unter Eindraht-Fahrleitung**

Helmut Petrovitsch

den Neubauwagen erübrigten ÖBB-Altmeßwagen samt dessen erst 1980 bis 1983 grundlegend erneuerter Instrumentierung.

Der Wagen wurde am 3. November 1993 in Jesenice an die HŽ übergeben. Das ÖBB-Fahrzeug wurde vom Zagreber Wagenwerk TŽV Gredelj, der Firma Končar und der HŽ-Abteilung Energetik an die abweichenden Einsatzbedingungen 25 kV AC und damals auch noch 3 kV DC mit 1.450 Millimeter Schleifstückbreite (statt ÖBB 1.950 mm) angepasst. Die offizielle HŽ-Vorstellungsfahrt fand am 27. Juni 1996 statt und führt von Zagreb über Moravice (Systemwechsel 25 kV AC auf 3.000 V=) nach Rijeka. Der Wagen steht bis heute bei HŽ als „Elektrotechnicki Mjerni Vagon“ 50 78 99-76001-5 mit der fast unveränderten ÖBB-Messtechnik im Einsatz und durchlief zuletzt 2021 eine wagenbauliche Hauptausbesserung. *Dr. Helmut Petrovitsch*

**Der 1993 nach Kroatien abgegebene ÖBB-Messwagen wurde nach Anpassung an die Systeme 25 kV AC und 3 kV DC am 27. Juni 1996 als 50 78 99-76001-5 in Betrieb genommen (Foto in Rijeka)**

Helmut Petrovitsch



DT 0511 der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg

# Ein besonderer Wismarer hat Fristablauf

*Im Mai 2024 absolvierte der Wismarer Triebwagen DT 0511 der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg seine letzten Fahrten. Nun steht das einzige erhaltene Fahrzeug dieser Bauart abgestellt in Winsen (Luhe). Immerhin: Eine neuerliche Aufarbeitung ist geplant*



**DT 0511 unterwegs auf seiner ehemaligen Einsatzstrecke Winsen (Luhe) – Nierdersmarschacht: Am 27. April 2024 legt der Zweiachser einen kurzen Halt beim ehemaligen Bahnhof Mover ein. Wer den DT 0511 auf seiner HO-Anlage sehen möchte, kann Dach, Wagenkasten und Fahrgestell als 3D-Druckmodell passend zu einem Antrieb der Firma profi modell thyrow im Internet beziehen: <https://www.shapeways.com/shops/osthannoverscher-eisenbahnfreund>**

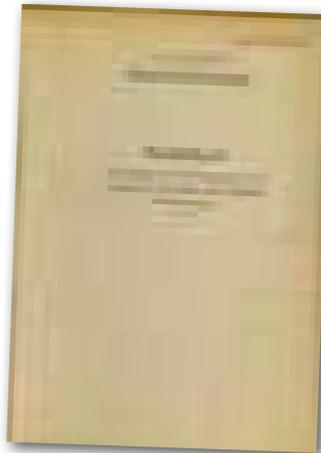
Guus Ferrée



**1958 bis 1960 baute die OHE den DT 0511 umfassend um. Dabei erhielt er unter anderem höhere Achsen und verlor seinen Dachgepäckträger. Wenige Monate nach Abschluss der Arbeiten, am 1. September 1960, zeigt sich der Triebwagen im neuen roten Lack im Bahnhof Winsen an der Luhe**

Detlev Luckmann/Eisenbahnstiftung

**E**r ist ein Exot, aber kein Einzelstück, der DT (Dieseltriebwagen) 0511 der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg (AVL). Seit seiner Inbetriebnahme hat der Triebwagen mehr als 1,3 Millionen Kilometer zurückgelegt. Am 25. Mai 2024 wurde das besondere Fahrzeug mit Fristenablauf in Winsen (Luhe) abgestellt. Es ist das vorläufige Ende einer interessanten, fast 90-jährigen Einsatzgeschichte.



**Das Betriebsbuch des DT 0511 gibt Aufschluss über die Geschichte des interessanten Triebwagens der Waggonfabrik Wismar**

Slg. Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg

erst nachträglich angebracht. Anders als der Typ „Hannover“ kommt der DT 0511 mit nur einem Motor aus, der – mitsamt dem Getriebe in der Mitte des Wagenkastens verbaut – über eine Kardanwelle eine Achse antreibt. Hans Dierken glaubt, dass

Der zweiachsige Schienenbus wurde 1934 von der Waggonfabrik Wismar unter der Fabriknummer 20235 an das Landeskleinbahnamt der Provinz Hannover bzw. die Kleinbahn Lüneburg-Soltau GmbH ausgeliefert und mit der Betriebsnummer SK 2 in Dienst gestellt. Diese Bahn hatte im Jahr zuvor den ersten Wismarer Triebwagen der Bauart „Hannover“ bekommen. Der AVL-Vorsitzende Hans Dierken vermutet, dass die Kleinbahn mit dem System Triebwagen und dem Hersteller zufrieden war, die geringe Leistung angesichts der Steigungen auf der fast 60 Kilometer langen Strecke jedoch zur Bestellung eines stärkeren Fahrzeuges – also eben des SK2 – bewog.

### Ähnlichkeiten mit „Schweineschnäuzchen“

Der 13,3 Meter lange Zweiachser wird in dem erst nachträglich ausgestellten Betriebsbuch als „Typ Lüneburg“ bezeichnet. Er besitzt eine gewisse Verwandtschaft zu den ebenfalls von der Waggonfabrik Wismar gefertigten Triebwagen vom Typ „Hannover“. Wie die wegen ihrer beiden Motorvorbauten auch liebevoll „Schweineschnäuzchen“ genannten Zweimotorer besaß der SK 2 keine Zug- und Stoßeinrichtung. Diese wurden

die Ähnlichkeiten in der Konstruktion und in Details zwischen den beiden Typen darauf zurückführen sind, dass wohl dieselben Personen an beiden Konstruktionen gearbeitet haben: „Das liegt sowohl zeitlich als auch wegen desselben Herstellers näher, als von einer Weiterentwicklung zu sprechen.“ Ein baugleiches, ebenfalls 1934 abgeliefertes Fahrzeug existierte bei der Meppen-Haselünner Eisenbahn, wurde jedoch in den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs zerstört. Damit ist der DT 0511 der einzige erhaltene Triebwagen dieses Typs.

Die Kleinbahn Lüneburg-Soltau GmbH wurde 1944 mit anderen Bahnen zu den Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE) fusioniert. Beim neuen Eigentümer fand er als DT 00511 Eingang in das Nummernschema. Die OHE setzten ihn ab Ende der 40er-Jahre von Celle Nord aus ein. Nach einem rund einjährigen Einsatz vom Bw Lüneburg Süd aus ging das Fahrzeug in das Eisenbahnausbesserungswerk (EAW) Bleckede, das ihn von 1958 bis 1960 grundlegend umbaute. Das EAW tauschte die alten trommelgebremsten Achsen gegen solche mit größerem Radurchmesser (Laufkreis 930 mm statt 700 mm)

und Westinghouse-Schienenbusbremse. Der Brennstoffbehälter wurde unter den Wagenkasten verlegt und der alte Motor von Daimler Benz durch einen neuen von Deutz (Typ A6L614) ersetzt. Auch das Getriebe wurde gegen ein neues von Mylius ausgetauscht.

### Reisezugdienst bei den OHE

Die OHE setzten den DT 0511 nach dem Umbau vom Bw Winsen (Luhe) aus ein. Von hier aus gelangte er unter anderem auf die Strecken Winsen – Evendorf – Hützel und Winsen – Niedermarschacht. Nach der Einstellung des Personenverkehrs blieb der DT 0511 für Einsätze im Ausflugsverkehr erhalten und wurde bei Bedarf der Bw Celle Nord aus eingesetzt. Nach Ablauf der Untersuchungsfristen im Jahr 2006 stellte man das Fahrzeug ab.

Die Ilmebahn aus Einbeck erwarb das Fahrzeug, ließ es aufarbeiten und nahm es 2007 wieder in Betrieb. Als „Ilmeblitz“ war der Triebwagen nun für Sonderfahrten zwischen Einbeck und Einbeck-Salzderhelden im Einsatz. Im Sommer 2019 kaufte die AVL den DT 0511 und brachte ihn zurück in seine alte Heimat. Von Lüneburg und vor allem von Winsen aus war er bis zum Fristablauf vorwiegend mit Chartergruppen zum Beispiel auf der Bleckeder Kleinbahn unterwegs.

**Die OHE setzte DT 0511 lange Zeit als Reserve für ein „Schweineschnäuzchen“ im Ausflugsverkehr ein. Dafür erhielt er eine Lackierung in Rot-Beige. Mitte der 80er-Jahre ist das Fahrzeug unterwegs auf der Luhebahn kurz vor Hützel nahe dem „Druhwald“**

Hans Dierken

### Technische Daten DT 0511

NVR	95 80 0301 031-O D-TEL
Hersteller	Waggonbau Wismar
Baujahr	1934
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h
Länge über Puffer	13.300 mm
Sitzplätze	56
Stehplätze	35
Dienstgewicht	13,4 t
Getriebe	Mylius Typ D
Achsfolge	1 A
Motor	Deutz A6L614
Leistung	110 PS

### Neue HU geplant

Seit Ende Mai 2024 steht der DT 0511 nun mit Fristablauf abgestellt. Doch die AVL will den besonderen Wismarer einer neuen Hauptuntersuchung (HU) in der Werkstatt Lüneburg Süd unterziehen. Doch bis es dazu kommt, dürfte noch etwas Zeit vergehen. Da sowohl der DT 0504 (Gotha 1933) als auch der VT 0508 (Wismar, Typ „Hannover“, 1937) der AVL einsatzbereit zur Verfügung stehen und die Aktiven mit mehreren weiteren Aufarbeitungen

beschäftigt sind, wird die Hauptuntersuchung am DT 0511 nicht unmittelbar begonnen. Hans Dierken prognostiziert, dass die ehrenamtlichen Arbeiten mehrere Jahre dauern dürften. Die Inneneinrichtung soll soweit nötig erneuert und natürlich die Technik im Rahmen der HU überprüft und instandgesetzt werden.

### Welche Farbe soll er tragen?

Auch eine Neulackierung steht auf dem Plan. Doch welche Farbe der DT 0511 tragen wird, ist noch nicht klar. Seine derzeitige rote Lackierung mit beigefarbenem Dach erhielt der Triebwagen nach dem Verkauf an die Ilmebahn. Jetzt diskutiert die AVL, wie der DT 0511 künftig aussehen soll. Historisch korrekt wäre die rote Lackierung mit schwarzem Zierstreifen und silberfarbenem Dach, die das Fahrzeug nach dem umfassenden Umbau ab 1960 trug. Die ursprüngliche Lackierung in Rot-Beige wurde erst wieder angebracht, nachdem der DT 0511 als Reserve für das stets zweifarbige „Schweineschnäuzchen“ VT 0508 aufgearbeitet wurde.

Bis der interessante Exot DT 0511 also wieder fahren wird, dürfte es noch etwas dauern. So lange ist er bei der AVL in guten Händen und steht in Winsen unter einem Dach sicher verschlossen abgestellt. *Florian Dürr/Guus Ferrée*





Am 19. Mai 1983 zieht 140 013 N 6299 durch Düsseldorf Zoo. Vorwiegend DB-Beschäftigte nutzten den „Dienstzug“ Egon Pempelforth

■ Der besondere Zug

# Alibizug

## auf der Ratinger Westbahn

Ein Umbauwagen genügte, um das spärliche Fahrgastaufkommen zwischen Duisburg-Wedau und Düsseldorf Hbf zu bewältigen.

Der Alibizug auf der Ratinger Westbahn diente überwiegend DB-Beschäftigten

Als Ratinger Westbahn bezeichnet man gemeinhin die Strecke Duisburg-Wedau – Ratingen West – Düsseldorf-Rath. Sie ist Teil der Strecke Mülheim-Speldorf – Troisdorf und heute vor allem für den Güterverkehr von großer Bedeutung. In dichter Folge rollen zum Beispiel Container-, Einzelwagen- oder Kalkzüge über die zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn. Manche Autofahrer und Autofahrerinnen, die regelmäßig den Bahnübergang „Kalkumer Straße“ in Lintorf überqueren müssen, verdrehen genervt die Augen, wenn sich die Schranken mal wieder schließen, um einen, zwei oder gerne auch mal drei Züge in dichter Folge durchzulassen.

### Morgens hin, nachmittags zurück

Nahezu in Vergessenheit geraten ist die Tatsache, dass es hier auch mal regulären Personennahverkehr gegeben hat. Am 19. Mai 1983 bestand dieses

Angebot allerdings nur noch aus einem einzigen Zugpaar an „a“ (werktags außer samstags): Morgens verließ N 6298 Duisburg-Wedau um 7:10 Uhr nach Düsseldorf Hbf, von dort ging es nachmittags um 16:20 Uhr als N 6299 wieder zurück.

Genutzt wurde es vorwiegend von Bundesbahn-Beschäftigten, die am Rangierbahnhof Wedau zu tun hatten. Von vielen Zeitgenossen wurde der Alibizug auf der Ratinger Westbahn deshalb auch als „Dienstzug“ bezeichnet. Doch freilich stand er auch anderen Fahrgästen offen. Da diese das Angebot aber nur spärlich nutzten, reichte schon seit Mitte der 70er-Jahre ein 2.-Klasse-Nahverkehrszugwagen der Gattung B4yg, um das Fahrgastaufkommen zu bewältigen. Am genannten 19. Mai 1983 war 140 013 sicherlich nicht damit überfordert, den Umbauwagen als N 6299 durch Düsseldorf Zoo zu befördern. Wenige Monate

em-Serie  
„Der besondere Zug“  
N 6299  
Düsseldorf Hbf – Duisburg-Wedau

später, Ende September 1983 war übrigens Schluss mit dem regulären Reisezugverkehr auf der Ratinger Westbahn. Nur gelegentlich mischen sich umgeleitete Personenzüge unter die zahlreichen Güterzüge auf der Strecke.

### Dankbare Vorlage für die Modellbahn

Für Modelleisenbahner ist diese Garnitur eine willkommene wie unkomplizierte Zugbildungsanregung, die selbst auf kleinsten Anlagen nachgebildet werden kann. Modelle der Baureihe 140 in Ozeanblau-Beige in nahezu allen Nenngrößen und auch von namhaften Herstellern wie Piko, Roco, Märklin oder Fleischmann erhältlich. Übrigens wäre auch eine chromoxidgrüne Lok für die Nachbildung vorbildgerecht. Ähnlich sieht es mit dem Umbauwagen 2. Klasse aus, den viele Anbieter im Sortiment führen.

*Egon Pempelforth/Florian Dürr*



Als Gemeinschaftsproduktion offerierten die Firmen Herr und Zeuke & Wegwerth ab 1960 einen sächsischen Schmalspur-Personenzug mit der Lok 99 694, der auf TT- bzw. H0m-Gleisen lief. Die Kunststoffaufbauten der Fahrzeuge waren für die damalige Zeit erstklassig detailliert

Oliver Strüber



■ Sächsische Tenderlokomotive 99 694 von Herr in H0m und ihr Vorbild

# Bulliger Fünfkuppler aus Berliner Fertigung

SERIE  
Ein Modell und sein  
Vorbild  
99 694

Sowohl in Sachsen als auch in Württemberg erfreuten sich die fünffach gekuppelten Schmalspurdampfloks der Baureihe 99<sup>64-71</sup> großer Beliebtheit. Schon zu Beginn der 1960er-Jahre stellte die Ostberliner Firma Herr ein Modell dieser „gesamtdeutschen“ Dampflokomotive her, die vorbildwidrig auf TT-Gleisen eingesetzt werden konnte

Ein Schmalspurbahn für H0-Anlagen? Ein Gedanke, der in den 1960er-Jahren mehrere Modellbahnhersteller umtrieb und sie zu individuellen Lösungen und auch verschiedenen Spurweiten greifen ließ – und zwar in beiden Teilen Deutschlands. Den ersten Schritt wagte ein kleiner Hersteller aus der DDR: Schon seit der frühen Nachkriegszeit hatte der Dresdener Ingenieur Gerhard Walter (1927–2009) ein großes Interesse für die sächsischen Schmalspurbahnen entwickelt. Ein solches Vorbild ins Modell umzusetzen, trieb ihn um. In der L. Herr KG im Ost-Berliner Stadtteil Treptow – das „L.“ steht übrigens für die Firmeninhaberin Luise Herr, die bei ihrem Umzug nach West-Berlin 1957 die Generalvollmacht über die Firma bereits auf ihren Sohn Kurt Herrmann übertragen hatte – fand er einen geeigneten Partner, um einen Schmalspurzug nach heimischem Vorbild in Serie herzustellen. Im Auftrag der Herr KG entwickelte Walter Ende der 1950er-Jahre ein entsprechendes Fahrzeug-

Programm, bestehend aus einer Lok der sächsischen Gattung VI K sowie vierachsigen Einheits-Personen- und Gepäckwagen. Später kamen noch die Güterwagentypen GGw, OOW sowie ein Rollwagen hinzu. Zum Leidwesen des Konstrukteurs musste er das Projekt jedoch auf Basis des in der DDR vorhandenen TT-Gleismaterials mit zwölf Millimetern Spurweite umsetzen, also in H0m bzw. Meterspur, denn korrekt wäre für die 750-mm-spurigen Vorbildfahrzeuge H0e mit neun Millimetern Schienenabstand gewesen, der

im Bereich der zu dieser Zeit noch nicht existenten Nenngröße N gelegen hätte. Doch in ein eigenes Gleis- und Weichensortiment für seine neue Schmalspurbahn wollte Herr nicht investieren und TT gab es in der DDR schon.

Im Herbst 1959 waren die Handmuster fertig und in der ebenfalls in Berlin ansässigen Firma Zeuke & Wegwerth fand sich ein Partner für Produktion und Vertrieb, der auch gleich das passende TT-Gleissortiment stellte. Die ersten fertigen Modelle wurden schon im Frühjahr 1960 präsentiert. Einem größeren Publikum bekannt wurden die Fahrzeuge mit der Vorstellung des „Nebenbahnzuges“ in der Mai-Ausgabe 1960 der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“.

Die Kunden staunten, denn entstanden war ein für die damalige Zeit mehr als hochfeyn detaillierter Zug, der zunächst nur in Form einer Geschenkpackung angeboten wurde. Diese bestand aus der 99 694, zwei Sitz- und einem Gepäckwagen. Beachtenswert war neben der

## Technische Daten zur DR-Lok 99 694

Bauart/Gattung	E h2t/K 55.8
Länge über Puffer	8.990 mm
Treibraddurchmesser	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Leistung	480 PSi
Lokreibungsmasse	42,25 t
mittlere Achslast	8,5 t



Filigranität von Lok und Wagen die angedeutete Heberlein-Seilzugbremse auf den Dächern.

## Nach Sachsen statt in den Krieg

Geträumt hatte man viereinhalb Jahrzehnte zuvor bei den sächsischen Schmalspurbahnen ebenfalls – und zwar von leistungsfähigen und modernen Tenderloks, deren Beschaffung aber damals, in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, außerhalb jeder Reichweite lag. So fand man auch weiterhin sein Einvernehmen mit den noch gar nicht so alten Loks der Gattung IV K. Mehr oder weniger durch Zufall wurden die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen dann aber doch kurz nach dem Krieg zur Eigentümerin ihres größten und stärksten Schmalspurdampflokomotivtyps, der in Erzgebirge und Dresdner Umland als Gattung VI K bezeichnet wurde: Während des Ersten Weltkriegs leitete die deutsche Militär-Generaldirektion Warschau den Feldbahn-Betrieb an der Ostfront. Neben zahlreichen 600-Millimeter-Strecken gab es auch zwei 750-Millimeter-Bahnen, die zeitgemäße Lokomotiven benötigten. Deshalb bestellte man 1917 bei Henschel in Kassel 15 kräftige E-Kuppler, die 1918 fertiggestellt wurden, aber wegen des Kriegsendes nicht mehr zu den geplanten Einsätzen kamen. So standen die Loks beim Hersteller zum Verkauf. Die Sachsen griffen zu und erwarben die stämmigen Fünfkuppler, die zwischen 1919 und 1920 geliefert wurden. Die Loks waren deutlich stärker als die bekannten IV K-Gelenkloks und sorgten beim Fahrpersonal für Begeisterung, wenngleich sie wegen ihrer hohen Achslast von acht Tonnen nicht auf allen Strecken eingesetzt werden konnten.



## 47 Nachbauten nach der Bewährung

So verwundert es nicht, dass die Reichsbahn ab 1923 insgesamt 47 Loks bei verschiedenen Lokfabriken nachbestellte. 99 694, die Vorbildlok des Herr-Modells, entstammt der zweiten Nachbauserie und wurde von der Sächsischen Maschinenfabrik (vormals Richard Hartmann) 1925 in Chemnitz gefertigt und Anfang 1926 beim Bw Heidenau in Dienst gestellt. Erstes Einsatzgebiet war die betrieblich anspruchsvolle Strecke Heidenau – Altenberg, auch als Müglitztalbahn bekannt und mehr als 40 Kilometer lang. Hier hatte die Lok gut zu tun: Zusammen mit zeitweise mehr als einem Dutzend Schwesterloks zog 99 694 schwere Züge über die kurven- und neigungsreiche Strecke. Berühmt waren die aus bis zu 15 Vierachsern bestehenden Wintersportzüge, die den Einsatz einer

**99 694 steht am 25. September 1964 am Wasserkran der Lokeinsatzstelle Radebeul Ost, wo sie dem Modellkonstrukteur zum Vermessen Pate stand** Günter Meyer/Slg. Manfred Meyer

**Erstmals der breiten Öffentlichkeit vorgestellt wurde der „Nebenbahnzug“ von Herr und Zeuke in der Ausgabe 5/60 von „Der Modelleisenbahner“** Slg. Oliver Strüber

Vorspannlok bedingten. Die rege Nutzung der Strecke veranlasste die Reichsbahn, die Trasse zur Normalspurbahn umzubauen, sodass die 99 694 im Jahre 1937 abgezogen wurde, in Nossen eine neue Heimat fand und fortan auf dem rund einhundert Kilometer umfassenden Wilsdruffer Schmalspurnetz Dienst leistete.

## Einsätze vor den Toren Dresdens

In der Nachkriegszeit zwischen 1945 und 1951 war 99 694 in Zittau zu Hause, von wo aus sie in die Kurorte Oybin und Jonsdorf dampfte. Eine weitere Strecke lernte die Lok ab dem Spätsommer 1951 mit der Verbindung von Radebeul Ost nach Radeburg kennen, wo sie als Stammlok zunächst bis 1965 verbleiben sollte. Und hier, vor den Toren Dresdens, war sie ganz sicher auch Gerhard Walter mehr als nur hinlänglich bekannt geworden. Kein Wunder, dass er gerade diese Lok für die Nachbildung im Rahmen des Herr-Schmalspurnetzes ausgewählt hatte. Sicherlich wird er sie dort auch fotografiert und genau vermessen haben. Das fertige Modell jedenfalls war – mit Ausnahme der systembedingt falschen Spurweite – über jegliche Kritik erhaben und zeugte von der Akribie und Detailverliebtheit, mit der der Dresdener Konstrukteur seine Lieblingslok ins Modell umsetzte.



**Zeitgeistig geprägt waren die Zugdarstellungen auf zwei der Längsseiten des Kartondeckels. Hier tauchen die Namen Zeuke und Herr gemeinsam auf. Mit dem Packungsinhalt konnte man diesen Zug auf der HOm-Anlage nachstellen** *Oliver Strüber (2)*



Die ersten 1960 ausgelieferten Zugpackungen kamen in einem dunkelblauen Stülpdeckelkarton mit gelber Banderole, der stilisierten Seitenansicht der Lok und der Beschriftung „Nebenbahnzug“ in Großbuchstaben zu den Kunden. Im Inneren gab es einen gelben Pappeinleger, der ausgestanzte Vertiefungen für die vier untereinander angeordneten Modelle bot. Alle Fahrzeuge hatten – wie es damals üblich war – erhabene Anschriften bzw. Loknummern ohne eine farbliche Hervorhebung.

### Vertrieb auch gen Westen

Auch im anderen Teil Deutschlands wurde der sächsische Schmalspurzug einem weiten Interessentenkreis mit dem ersten *Miba*-Messeheft des Jahres 1961, der Ausgabe 4/61, bekannt – und das in gleich doppelter Form: So durften die Leser im redaktionellen Teil aus der Feder des unvergessenen Werner Walter Weinstötter (WeWaWe) erfahren: „Der Firma Braun ist es geglückt, die einzige Schmalspurbahn in HO-Größe (auf 12-mm-Gleis), ein Erzeugnis der Firma Zeuke-Wegwerth, Berlin, zu ‚importieren‘! Wir haben dieses reizende Züglein schon vor Monaten kennengelernt, sind aber in der *Miba* bewusst nicht darauf eingegangen, weil wir unbedingt eine sichere Bezugsquelle angeben wollten. Außerdem war damals die Laufqualität der Lok noch nicht zufriedenstellend. Die jetzt vorliegende Exportausführung ist jedoch ausgezeichnet, ja die Fahreigenschaften der kleinen Lok sind geradezu begeisternd! Dank der richtigen Untersetzung und des guten Getriebes fährt sie ohne jegliches ‚Stottern‘ noch langsamer als im Schnecken tempo, und bei Einschalten eines ‚Rangierganges‘ (Halbwellen) schleicht sie so langsam, daß die Vorwärtsbewegung kaum merkbar ist. (...) Im Interesse einer einwandfreien Kurvenläufigkeit – die Lok durchfährt ohne weiteres einen Kreisbogen von 30 cm Radius – sind drei Radsätze ohne Spurkranz ausgeführt, was das Aussehen der Lok aber keineswegs beeinträchtigt.“ Damit hatte WeWaWe im Prinzip schon fast alles gesagt.

Dazu gab es im hinteren Teil des Heftes noch eine entsprechende Anzeige der Firma Artur Braun, Waiblingen bei Stuttgart – die Kurzform Brawa war damals noch nicht gebräuchlich –, in der diese für „Die erste und einzige HO-Schmalspurbahn!“ warb. Warum genau sich Brawa um den Vertrieb der Bahn bemühte, lässt sich heute nicht mehr klären. Sicherlich aber witterte man im Hause Braun eine Marktchance, denn im Schwabenlände luhren damals noch mehrere Schmalspurbahnen auf 750-Millimeter-Spur, etwa die Bottwartal- und die Zabergäubahn. Und genau auf denen wurden auch Loks der Gattung VI K eingesetzt, meist schon seit den 1920er-Jahren. Neben Vertreterinnen des Ursprungstyps waren auch Nachbaumaschinen und damit direkte Geschwister der 99 694 dabei. Und obwohl die Wagen rein sächsischen Vorbildern entsprachen, sollte sich ein solch attraktiver Zug auch hier gut verkaufen lassen.

Erhältlich war die Herr-Packung im Westen bei mehreren großen Spielwarenhändlern, etwa bei W. Schüler & Co. in Stuttgart für damals 66 D-Mark, wobei für die Lok allein 43,50 D-Mark aufgerufen wurden. Schüler empfahl dazu die Verwendung von – natürlich dort ebenfalls erhältlichen – Triang-Modellgleisen und -Weichen. Der Vertrieb in Westdeutschland über die Firma Braun war ein nur kurzes Zwischenspiel. Ab 1964 trat an deren Stelle



**Im Brawa-Katalog von 1962/63 war die Packung mit 99 694, zwei Personen- und einem Packwagen abgebildet, bestellbar unter Nr. 641; unten links der Rollwagen**

der Spielwarenhändler Richard Schreiber aus Fürth, der fortan für den Import von Modellbahnen aus der DDR zuständig war und in dieser Funktion auch das Zeuke-Programm anbot.

### Überarbeitete zweite Serie

Ungefähr zur gleichen Zeit war eine zweite, verbesserte Serie in den Handel gelangt. Jetzt hatte man den erhabenen Beschriftungen ein paar farbige Pinselstriche gegönnt. Dadurch war die Loknummer 99 694 nun gut in Weiß lesbar. Bei den Wagen erhielten alle Anschriften eine gelbe Farbgebung. Geändert hatte sich zudem auch das Aussehen des Kartons, denn jetzt zierte eine schöne Zeichnung den Deckel der nun orange-gelb-schwarzen Schachtel. Die dort zu sehende Lok trug zwar die Betriebsnummer 99 697, doch wem ist das damals schon aufgefallen? Ein großes Logo Zeuke/Herr samt des Schriftzuges „Nebenbahn“ war auf dem Deckel ebenfalls zu sehen, dazu gab es eine von der Herr KG angebrachte Banderole mit der Artikelnummer und der Bezeichnung „Schmalspurzug“.



**Im ersten Demusa-Katalog von 1965 wurden der Schmalspurbahn von Herr und Zeuke insgesamt sechs Seiten gewidmet, doch der Verkauf war eher schleppend** *Slg. Oliver Strüber (2)*

99 694

**Hersteller**

Sächsische Maschinenfabrik, Chemnitz

**Fabriknummer/Baujahr**

4656/1925

**Abnahme**

24. Januar 1926

**Stationierungen**

Heidenau 25. Februar 1926 bis 11. Juli 1937

Nossen/Lbf. Wilsdruff 8. Oktober 1937  
bis 2. Januar 1945

Zittau 3. Januar 1945 bis 23. Juli 1951

Radebeul Ost 26. September 1951  
bis 20. Juli 1969Wilsdruff 26. September 1969  
bis 31. Oktober 1972Nossen 1. Januar 1973 bis  
27. Dezember 1973**Generalreparatur**27. März 1965 bis  
30. Juli 1965 im Raw Görlitz**z-Stellung**

28. Dezember 1973

**Ausmusterung**

19. August 1975

**Zerlegung**31. Oktober 1975  
im Raw Görlitz

**In den frühen 1960er-Jahren steht die Tenderlokk 99 694 in Radebeul Ost vor einem Personalzug. Monate später wird sie im Raw Görlitz völlig neu aufgebaut** *Slg. Wolf-Dietger Machel*

Erst ab etwa diesem Zeitraum scheint die Packung auch in den DDR-Verkaufsstellen häufiger zu bekommen gewesen sein. Ob man vorher hauptsächlich für den Export und damit für Deviseneinnahmen produziert hatte?

Andererseits: Auch wenn es inzwischen dazu noch die passenden Güterwagen gab – richtig erfolgreich war und wurde der sächsische Schmalspurzug auch damit nicht. Eine weitere Ergänzung des Programms – etwa durch einen zweiten Loktyp oder einen Triebwagen – ging man jedenfalls nicht mehr an. Vielleicht war die Zeit damals einfach noch nicht reif für schmalspurige Modellbahnen dieser Art?

Eine andere Form von Ableger allerdings gab es, denn das Fahrwerk der „Sechse K“ ließ sich in abgewandelter Form für ein anderes Projekt nutzen: die ebenfalls bei Herr entwickelte und für Zeuke & Wegwerth produzierte preußische Altbauellok E 70 in TT. Sie kam zu etwa jener Zeit auf den Markt, wurde aber ebenfalls kein großer Wurf – kein Wunder, waren die Vorbilder doch längst den Weg allen alten Eisens gegangen und kaum irgendeinem Modellbahner geläufig.

### Rekonstruktion der Vorbildlokk

Abgewandelt ist ein gutes Stichwort, denn etwas Ähnliches traf kurz darauf auch die Vorbildlokk: Ende März 1965 wurde 99 694 nämlich ins Reichsbahn-Ausbesserungswerk Görlitz gebracht, wo

ihre Existenz eigentlich enden sollte. Doch es kam anders: 99 694 wurde modernisiert, wobei man darunter in der DDR einen fast vollständigen Neubau der Lok verstand. Schon Ende Juli 1965 verließ die neue 99 694 das Raw wieder. Außer ein paar Ausrüstungsteilen war von der alten Lok nichts übriggeblieben. Neu waren unter anderem der Rahmen, das Fahrwerk – Treibradsatz war jetzt die dritte statt der vierten Achse –, die Zylinder, ferner Pufferträger, Kohle- und Wasserkästen, das Führerhaus und selbstverständlich auch der Kessel, den das Raw Halberstadt zulieferte. Optisch ähnelte die Lok den 1'E1'-Neubau-Schmalspurloks der DR, nur eben ohne Vor- und Nachlauftragsätze.

Diese Generalreparatur verlängerte das Leben der 99 694 allerdings nur um wenige Jahre. Der Verkehrsträgerwechsel sorgte für die Stilllegung zahlreicher Schmalspurstrecken und somit einen verminderten Lokbedarf. Zuletzt auf den Resten des Wilsdruffer Netzes eingesetzt, wurde die 99 694 Ende 1973 abgestellt und zwei Jahre später zerlegt. Zu diesem Zeitpunkt gehörte auch die Modelllokk – und mit ihr das gesamte Zeuke/Herr-Schmalspurprogramm – bereits seit mehreren Jahren der Vergangenheit an. Gerhard Walter gründete unter dem Namen technomodel am 1. September 1966 seinen eigenen Handwerksbetrieb für Modellbau in Dresden. Ob und in welcher Form danach noch weitere Modelle der Lok produziert wurden, ist nicht klar. Angeboten

worden sein sollen die Modelle angeblich noch bis 1968, als die Herr KG Teil der Spezialprägewerke Annaberg-Buchholz (EsPeWe) wurde. Vermutlich handelte es sich dabei aber nur noch um den Abverkauf der letzten Lagerbestände.

Im ersten gemeinsamen Demusa-Katalog von 1965 jedenfalls wurden die Fahrzeuge noch unter der Schlagzeile „Romantik der Schmalspurbahn“ auf sechs Katalogseiten angeboten. Außer der nun um sechs gerade und acht gebogene Gleise ergänzten Geschenkpäckung (Artikelnummer 04/641a) gab es 99 694 jetzt auch einzeln als Schmalspur-Tenderlokomotive (04/926). Interessant erscheint in diesem Zusammenhang, dass gemäß der beiliegenden Preisliste des Importeurs Richard Schreiber die Preise nach unten angepasst wurden: Die Lok solo kostete 32,50, die Geschenkpäckung 59,90 D-Mark – vielleicht auch das ein Zeichen dafür, wie schwierig sich die Fahrzeuge verkaufen ließen. In späteren Katalogen taucht die Schmalspurbahn jedenfalls nicht mehr auf.

Heute indes ist die Akzeptanz von Schmalspurbahnen als alleiniges oder ergänzendes Modellbahnthema eine ganz andere als noch vor sechs Jahrzehnten. Für gut erhaltene Zeuke/Herr-Geschenkpäckungen ohne Abbrüche an Lok und Wagen zahlen Sammler gern Preise von rund 200 Euro an aufwärts. Kein Wunder, denn was einst verschmäht wurde, ist heute rar gesät. Der 99 694 und ihrem Zug ist auf jeden Fall ein Eintrag in die Annalen der Modellbahngeschichte als damals erste und einzige HO-Schmalspurbahn sicher. *Oliver Strüber/Martin Weltner*

**Abweichend zum Vorbild wurde das Modell aufgrund des vorhandenen Zeuke-TT-Sortiments mit einem HOm-Fahrwerk von zwölf Millimetern Spurweite ausgestattet. Nur erster und letzter Radsatz weisen Spurkränze auf, was das Befahren auch enger Gleisradien bis zu 30 Zentimeter ermöglicht** *Oliver Strüber*



■ Baureihe 01 in HO von Brawa

# Schnellzuglok mit Hochleistungskessel



*Den Pufferträger sollte man mittels der beiliegenden Zurüstteile aufwerten*

*Brawa HO: Die 001 199 der DB mit durchbrochenem Barrenrahmen kann optisch und technisch überzeugen*



*Lokführerseite mit zahlreichen angesetzten Details und gestaltetem Führerstand*

Mit der bereits 2023 angekündigten Formneuheit erscheint eine weitere attraktive Schnellzugdampflok von Brawa. Ab 1958 ließ die DB 50 Loks der Baureihe 01 mit einem vollständig geschweißten Hochleistungskessel Typ I ausrüsten, der zuvor schon seine Standfestigkeit in der 01<sup>0</sup> bewiesen hatte. Er bot gegenüber den Altbaukesseln ein deutlich besseres Verhältnis von Strahlungs- zu Rohrheizfläche, sodass die gleiche Kesselleistung bei deutlich geringerem Brennstoffverbrauch erreicht wurde. Für Modellbahner sind eher die optischen Unterschiede der durch den Umbau nun deutlich moderner wirkenden Schnellzugloks interessant. Wer genau hinschaut, wird die übersichtlich angeordneten Leitungen am Kessel erkennen, der nun auch keinen Sandkasten mehr auf dem Kesselscheitel trägt. Ebenfalls gut wirken das breite Umlaufblech sowie die Witte-Windleitbleche mit integrierten Griffstangen. In dieser Ausführung waren die Loks bis in die Epoche IV im Einsatz.

Als Lokmodelle sind neben der abgebildeten 001 199 aus der BD Saarbrücken (Artikelnummern 70064/-6/-7) auch die heutige Nördlinger Museumslok 001 180 (-68/-70/-71) sowie die Epoche-III-Variante 01 232 aus der BD Essen (-60/-2/-3) erhältlich. Neben den analogen Gleichstromvarianten für 479,90 Euro gibt es jeweils digitale Soundversionen in Gleich- und Wechselstrom für jeweils 629,90 Euro. Konstruktiv verfügen die 619 Gramm wiegenden Lokmodelle über einen durchbrochenen Barrenrahmen aus Zinkdruckguss, Kunststoff-Aufbauten, Treib- und Kuppelstangen aus Metall sowie eine Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. In Letzterem ist auch der Antrieb der umgerechnet 121 km/h schnell fahrenden Schnellzuglokomotive untergebracht. In allen Geschwindigkeitsbereich fährt das Lokmodell ohne Probleme über unterschiedliche Gleissysteme, wobei in der Ebene eine Zugkraft von 1,7 Newton erreicht wird und auch langsame Rangierfahrten möglich sind. MM



### ■ Piko HO

#### 212 im Ozeanblau-Beige der DB

Von der vierachsigen Bundesbahn-Diesellokomotive der Baureihe V 100 werden nun die ersten Formvarianten ausgeliefert. Für die Epoche III erscheint die V 100<sup>10</sup> (Artikelnummern 52324 bis -6), die von Solvay in Österreich eingesetzte Baureihe 211 (-30 bis -2) sowie die hier vorgestellte 212 161 (-27 bis -9). Alle drei Modelle fahren neben der Gleichstromversion mit PluX22-Schnittstelle für 185 Euro auch als digitale Vollversion für je 295 Euro vor. Gut gelungen ist die sauber aufgebrachte ozeanblau-beigefarbene Lackierung. MM



**Piko HO:** In der Epoche-IV-Lackierung wirkt die 212 161 der BD Essen recht elegant

### ■ Minitrix N

#### Bundesbahn-Kultlok der Baureihe 220



**Minitrix N:** dieselhydraulische DB-Mehrzwecklokomotive 220 004

Mit der Nürnberger 220 004 in purpurroter Farbgebung erscheint jetzt eine DB-Maschine aus der Vorserie. Die Neukonstruktion (Artikelnummer 16226/349 €) mit einem Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss gibt den Betriebszustand Anfang der 1970er-Jahre wieder, als sie regelmäßig vor mittleren und schweren Reise- und Güterzügen im Ein-

satz war. Diese Aufgabe kann das 109 Gramm wiegende Modell mit vier angetriebenen Radsätzen und einem Motor mit Schwungmasse auch auf N-Gleisen übernehmen. Dank zahlreicher digitaler Licht-, Geräusch- und Betriebsfunktionen vermittelt sie optisch als auch akustisch den Eindruck der beliebten Baureihe V 200<sup>0</sup>. MM

### ■ Exact-train HO

#### BLS-Auto-Shuttlezug

1989 bestellte die BLS für den Lötschberg-Scheiteltunnel drei Autozüge bei Talbot in Aachen, deren Drehgestelle kleine Räder haben, sodass der Wagenboden nur 650 Millimeter über den Schienen liegt. Ein Zug besteht aus einem Steuerwagen BDT von Schindler mit 24 Sitzplätzen samt einem Bereich für Zweiräder, je zwei Rampen- und Auffahr- sowie 14 Autotransportwagen. Ein Modellzug kann aus dem Basisset mit Steuer- und je zwei Rampen- und Auffahrwagen (Artikelnummer 25000/669 €) sowie vier Autotransportwagen (-1/459 €) gebildet werden. Die passenden Elokos der Reihe Re 4/4



**Exact-train HO:** Steuer-, Rampen- und Auffahrwagen (unten) sowie die geschlossenen Übergänge der Autotransportwagen Guis Ferrée (2)

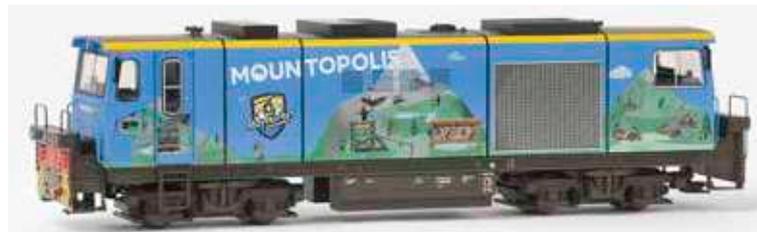
werden z. B. von Rivarossi und Roco angeboten. Alle gut detaillierten Modelle sind aus Metall gefertigt. Letzteres gilt auch für die Gitterbö-

### ■ Liliput HOe

#### Gmeinder-Diesellokomotive D 75 BB-SE

Speziell für die Zillertalbahnen wurden von Gmeinder vier Diesellokomotiven vom Typ D 75 BB-SE entwickelt und ab 2004 als D 13 bis 16 eingesetzt. Drei weitere gingen an die Pinzgauer Lokalbahn (SLB) – deren Bezeichnungen waren Vs 81, 82 und 83. Im Jahr 2018 wurde die D 13 an die Pinzgauer Lokalbahn verkauft und dort als Vs 84

eingereiht. Mit der 2022 neu aufgebrachten rot-weißen Lackierung und dem Schriftzug „OBERPINZGAU“ rollt das neue Modell vor (Artikelnummer L142112/209,95 €). Deutlich auffälliger ausgefallen ist die Lackierung der gleichzeitigen und ebenfalls exakt umgesetzten D 15 „MOUNTOPOLIS“ der Zillertalbahnen (-13). MM



**Liliput HOe:** vierachsige Schmalspur-Diesellokomotive D 15 mit attraktiver Lackierung der Mayrhofner Bergbahnen AG MM (6)

ausgestattet. Bei einer Probefahrt zeigte sich, dass die Fahreigenschaften der digitalisierten und mit Lichtwechsel bzw. Beleuchtung ausgestatteten Modelle sowohl gezogen als auch geschoben gut sind. Der Steuerwagen 956 aus Kunststoff und der letzte Auffahrwagen sind mit Federpuffern ausgestattet. Auch die kleinen Puffer zwischen den einzelnen Wagen sind gefedert. Klappbare Metallplatten über den Klauenkupplungen sorgen für ein geschlossenes Zugbild, erfordern aber einen Mindestgleisradius von 420 Millimetern. Die Beschriftung ist tadellos, samt den Hinweisschildern an den Innenseiten aufgebracht. GF

den, Dächer und Seitengeländer. Die Drehgestelle bestehen dagegen aus Kunststoff und sind mit Rädern von nur sechs Millimetern Durchmesser



Märklin/Trix HO: sechssachsige DB-Ellok 151 034 des Bw Nürnberg Rbf



■ Formneue Ellok in HO von Märklin/Trix

# Chromoxidgrüne Baureihe 151

**F**ür fast jeden Modellbahnhersteller ist es ein Muss, die gängigsten DB-Elloks im Sortiment zu haben. Die Göppinger setzen dieses Konzept Schritt für Schritt um und konnten nun

**Frontansicht mit angesetzten Details und digital heb- und senkbaren Stromabnehmern**

die komplette Neukonstruktion der Baureihe 151 in detaillierter Metallausführung ausliefern. Wie fast immer gibt es eine Märklin- (Artikelnummer 39132) und eine Trix-Version (25651). Als konkretes Vorbild hat man sich die in Nürnberg beheimatete chromoxidgrüne 151 034 im Betriebszustand ab 1974 ausgesucht. Dank der neuen Kurzkupplung konnte an der 459 Euro kostenden Ellok eine Pufferhöhe nach NEM realisiert werden. Somit ist der Gesamteindruck des mit vielen separat angesetzten Details wie z. B. UIC-Steckdosen, Griffstangen und Scheibenwischer sowie realistisch gravierten Oberflächen versehenen Aufbaus sehr gut. Durch die passgenau eingesetzten Fensterscheiben ist

ein Blick auf den Arbeitsplatz des Lokführers ebenso möglich wie in den beleuchteten Maschinenraum.

## Funktionsfähige Pantos

Im Dachbereich findet man neben den Isolatoren, Leitungen und geätzten Abdeckgittern zwei Scherenstromabnehmer der Bauart DBS 54, die digital heb- und senkbar sind. Wenn man sie einzeln anlegt, fahren sie langsam aus und federn in der oberen Stellung mehrmals ein, bevor sie den Fahrdraht bestreichen. Neben den üblichen digital aktivierbaren Licht-, Betriebs- und Soundfunktionen sollte hier die separat schaltbare Anfahrampel erwähnt werden. Der geregelte Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse wirkt auf

jeweils zwei Radsätze in jedem Drehgestell. Diagonal versetzt sind beidseits zwei Räder mit Haftreifen bestückt, womit die 642 Gramm wiegende Ellok eine Zugkraft von 1,6 Newton erreicht. Die dreiachsigen Drehgestelle mit federnd und kippar gelagertem mittlerem Radsatz sind nahezu in alle Richtungen beweglich, sodass es während unseres Testbetriebes mit bis zur umgerechneten Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h zu keinen Entgleisungen kam. Die Drehgestellblenden sind gut ausgeführt und einzelne Teile wie z. B. die Sandkästen separat angesetzt. Wer einseitig keine Bügelkupplung benötigt, kann die Schraubenkupplungssimulation und beiliegende Bremsschläuche am Pufferträger montieren. MM



**Die Drehgestelle sind ebenso vorbildgerecht gestaltet wie das sauber lackierte Lokgehäuse**



### ■ Märklin/Trix HO

#### Taigatrommel der DB AG

Nach dem Zusammenschluss von DB und DR standen der neu gegründeten DB AG auch die bewährten sechssachsigen Dieselloks der DR zur Verfügung. Das neue formgeänderte Märklin- (Artikelnummer 39201) bzw. Trix-Modell (25201) für je 419 Euro gibt diesen Betriebszustand Anfang der 1990er-Jahre wieder. Die 220 274 verfügt vorbildgerecht über Schalldämpfer sowjetischer Bauart, Ansauggitter mit senkrechten Lamellen und Kühlerlüfter mit Flatterlamellen. Wie bei allen neuen Modellen entspricht die Pufferhöhe den NEM. Unter dem sau-



**Märklin/Trix HO: Streckendiesellokomotive 220 274 der Deutschen Bahn**

ber lackierten und mehrfarbig bedrucktem Metallaufbau mit seitlich angesetzten Griffstangen sind die komplette Digitaltechnik sowie der Antrieb untergebracht. Die 601 Gramm wiegende Diesellok erreicht dank des ebenfalls überwiegend aus

Metall bestehenden Fahrwerks mit plastisch gestalteten Drehgestellen eine Zugkraft von 1,4 Newton. Da an der im Bahnbetriebswerk Gera beheimateten Lokomotive noch der Schriftzug „Deutsche Reichsbahn“ angeschrieben ist, liegen die vier

DB AG-Logos als Schiebepbilder bei. Obendrein gibt es zwei geschlossene Schürzen und die entsprechenden Pufferbohlen-Zurüstteile wie Kupplungen und Bremsschläuche, wenn man nicht an beiden Seiten die Kurzkupplung nutzen möchte. **MM**



**Roco HO: ÖBB-2062 007 mit digitaler Rangierkupplung und Sound**

### ■ Roco HO

#### ÖBB-Diesellokomotive der Reihe 2062

Als Formvariante rollt die ÖBB-Reihe 2062 in den Gleich- (Artikelnummer 7310031) und Wechselstromversionen (-732-) für je 349,90 Euro vor. Die in Wörgl stationierte 2062 007 erscheint in der Ausführung mit drittem Spitzenlicht, Rangierfunkantenne und integrierten Speicherkondensatoren. Motorvorbau und Getriebeblock sind aus Zinkdruckguss, weshalb die Eigenmasse trotz

eingebauter Digitaltechnik samt Rangierkupplung und Lautsprecher nun 185 Gramm beträgt. Die Zugkraft ist mit 0,5 Newton für die umgerechnet maximal 70 km/h fahrende Rangierlok ausreichend. Für die Vitrine liegen entsprechende Bauteile für die Nachrüstung des Pufferträgers bei. Auch die vier freistehenden Griffstangen an der Front müssen selbst angebracht werden. **MM**

### ■ NMJ HO

#### EI 5 der Norwegischen Staatsbahnen

Das NMJ-Superline-Modell dieser klassischen Altbau-Ellok der NSB gibt die späte Ausführung mit modernisierter Front samt Sonnenblende, tief liegendem Fernscheinwerfer sowie ohne Übergangstür, Rangiererbühne

und Übergangsblech wieder. Die digitale mit ESU-V5-Decoder und speziellem Sound ausgestattete EI 5b 2051 (Artikelnummer 5b.2051/13.995 NOK) zeigt neben der perfekten Optik auch sehr gute Fahreigenschaften. **MM**



**NMJ HO: NSB EI 5b.2051 mit Ölkühlrohren an den Seitenwänden und modernisierten unteren Loklampen**

**MM (7)**

### ■ Brawa HO

#### Drehgestellflachwagen für ganz unterschiedliche Ladegüter und Einsatzzwecke

Mit dem Sgmmrrs bzw. Sgmmrs erscheint eine Güterwagen-Formneuheit, die für unterschiedliche Ladungen während der Epoche VI genutzt werden kann. Die von Innofreight entwickelten, kurzgekuppelten Tragwagen sind in drei verschiedenen Längen (zweimal 30, zweimal 40 und zweimal 45 Fuß) im Einsatz. Jeder der beiden Vierachser verfügt über genormte, klappbare Containerzapfen, sodass sich eine Vielzahl unterschiedlicher Aufbauten bzw. Transportgestelle montieren lassen. Dieses Konzept hat Brawa fürs Modell übernommen und

präsentiert eine 340 Millimeter lange Garnitur mit Stirnwänden und Rungen für den Holztransport (Artikelnummer

50667), zwei 130 Millimeter messende Fahrzeuge mit unterschiedlichen Containern von ArcelorMittal (-63/-4) so-

wie zwei ÖBB-Wagen (-65/-6) mit einer LüP von 307 Millimetern zu jeweils 119,90 Euro. **MM**

**Brawa HO: längerer Sgmmrrs für Holztransporte und darunter ein Sgmmrrs mit vier Containern**



■ Österreichische Museumslok in 2m/G von LGB

# Diesellokomotive 2095

Von 1958 bis 1962 beschafften die ÖBB für ihre Schmalspurbahnen 15 Dieselloks der Reihe 2095 von Simmering-Graz-Pauker. Die vierachsigen Loks mit Stangenantrieb erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und bewährten sich gut, weshalb einige heute noch im Einsatz sind. Auch das LGB-Modell aus Nürnberger Zeiten gibt es schon seit 1973, sodass man sich anlässlich des 125-jährigen Jubiläums der Pinzgauer Lokalbahn an eine überarbeitete Neuauflage wagte und auch gleich passende Wagen vorstellte. Dementsprechend hat man die orangefarbene Version mit Beschriftung der Epoche IV für das neue Modell (Artikelnummer 22963/999 €) ausgesucht. Wie bei den Ursprungsmodellen werden alle vier Radsätze von zwei leistungsstarken Motoren angetrieben. Entsprechend der Firmenphilosophie ist ein mfx/DCC-Decoder ab Werk eingebaut.

Optisch ist das über drei Kilogramm wiegende ÖBB-Modell auch nach der langen Produktionszeit noch immer attraktiv. Beide Führerstände sind umfangreich nachgebildet, was man durch die großen Fenster gut erkennen kann. Auch die in Fahrtrichtung links angeordneten Türen lassen sich öffnen. Neben dem Betriebsarten-

## 15

**Loks der ÖBB-Reihe 2095 wurden ab 1958 beschafft**

schalter im Führerstand 1 hat LGB dort auch einen Lokführer eingeklebt. Die eingesteckten Griffstangen bestehen aus flexiblem Kunststoff; weitere Details sind einzeln angebracht. Gut gelungen sind auch Lackierung und Bedruckung mit der silberfarbenen „Bauchbinde“, in der man zwei hauchdünne Streifen in Orange findet. Die mehrfarbigen, sauber aufgetragenen

Anschriften und Piktogramme zeugen vom heute hohen Fertigungsstandard. Im leicht patinierten Dachbereich haben die im Original abnehmbaren Wartungsbleche sogar angegedeutete Anhebeösen mit durchbrochenen Öffnungen erhalten. Unter dem runden Lüftungsgitter ist der nachgebildete Ventilator erkennbar. Die passgenau eingesetzten Fenster sind nun vorbildentsprechend mit silbernen Rahmen oder schwarzen Gummidichtungen versehen. Auch die nachgebildeten Puffer hat man überarbeitet und dem Vorbild angepasst.

### Lok mit 27 Funktionen

Wer nur über moderate Steigungen verfügt, kann der Diesellok durchaus Wagengarnituren aus 20 Achsen zumuten. LGB hat dazu neben zwei Ballastgewichten über den Drehgestellen als Kraftreserve auch ein Rad unter dem Führerstand 2 mit einem Haftreifen bestückt. Nicht mehr



mechanisch einstellbar ist die Lautstärke, obwohl die entsprechend gekennzeichnete Öffnung am Boden noch erkennbar ist. Ab Werk hat man digital mit 255 den höchsten Wert eingestellt, den man vor den ersten Probefahrten deutlich herabsetzen sollte, wenn man keinen Ärger mit der Familie oder Nachbarn riskieren möchte. Ansonsten sind die Werk-einstellungen für den Spielbetrieb gut gewählt. Insgesamt lassen sich 27 Licht-, Geräusch- und Betriebsfunktionen schalten. Beim Spitzensignal, dem Fernlicht und der Führerstandsbeleuchtung hat LGB inzwischen auf wartungsarme LED umgestellt. MM

**LGB 2m/G: überarbeitete Museumslok 2095.II mit eingerichtetem Führerstand samt Lokführer (Bild oben)**





■ **Märklin HO**  
**SSyms des Gattungsbezirkes Köln**

Ab der Epoche II mussten oft schwere Güter per Bahn befördert werden. Dafür standen sechsachsige Schwerlast-Flachwagen der Bauart SSyms des Gattungsbezirkes Köln zur Verfügung. Auf drei solchen mit nach-

gebildeten Handbremsen, Bühnengeländern, Rungen (liegen lose bei) und bodenbedienbaren Feststellbremsen sowie unterschiedlichen Betriebsnummern ausgestatteten und mehrfarbig bedruckten Model-

len (Artikelnummer 48660/189 €) hat man je ein mit Planen abgedecktes Militärfahrzeug verladen, dessen Typ sich nur erahnen lässt. Für den sicheren Transport sorgt ein Ladegestell aus gelaserten MDF-Teilen. *MM*

**Märklin HO: Schwerlast-Flachwagen-Set mit unter Planen verladenen Fahrzeugen**



■ **Tillig HO**  
**Gelber Funkmesswagen mit (D)DR-Geschichte**

Auf Basis des Salon-Nachrichtenwagens der DR entstand der inzwischen gelb lackierte und von DB Kommunikationstechnik in Magdeburg genutzte Funkmesswagen 1 (Artikel-

nummer 75002/99,20 €). Das Modell verfügt über eine beigefarbene Inneneinrichtung mit den einzelnen Arbeitsplätzen und einem durchgehenden Seitengang auf der

gegenüberliegenden Seite. Zur Nachrüstung mit einer Innenbeleuchtung liegen Radschleifer für ein Drehgestell bei, die schnell montiert sind. *MM*

**Tillig HO: DB-Funkmesswagen der Gattung 296.3**

**FR Montageservice Schuster Z: grüner Werkstatt-Gerätewagen der DB** *Trainini*

■ **Dekas HO**  
**Dänische Güterwagen**

Die Exclusive-Serie wurde um einen 93 Millimeter langen, geschlossenen DSB-Güterwagen mit Bremsenhaus (Artikelnummer DK-872418/53,99 €) erweitert. Das braun lackierte Modell hat ein Metallfahrgestell und einen Kunststoffaufbau. Der zweiachsige graue offene Wagen (-3030-47/16 €) stammt von der Frederikshavn Jernbane (FFJ) und hat eine Länge über Puffer von 103 Millimetern. Bei diesem Wagen mit der Nummer PF 974 ist nur ein einziges Rad gebremst. Dieses Epoche-III-Modell hat ebenfalls gefederte Puffer und ist aus Metall sowie Kunststoff gefertigt, wobei die dünnen Schottwände auffallen. *GF*



■ **FR Montageservice Schuster Z**  
**Werkstatt-Gerätewagen der DB**

Eine Formvariante des Pwgs 054 ist der Werkstatt-Gerätewagen 649 (Artikelnummer 49.343.101/129 €), den der 1zu220-Shop exklusiv vom Atelier Barkvieren entwickeln und beim FR Montageservice von Uwe Schuster fertigen ließ. Der chromoxidgrüne Bahndienstwagen der DB besteht fast vollständig aus geätzten und verlöteten Metallteilen und trägt Epoche-IV-Beschriftungen. *HSP*

**Dekas HO:**  
**geschlossener DSB- und offener FFJ-Wagen** *Guus Ferré*



**Außerdem...**

... liefert **Panier** die MEG-Dieseltriebwagen T1 bis 8 in HOe und HOm (Artikelnummern 1090 ff.) mit Antrieb auf beiden Radsätzen sowie Schwungmasse als Bausatz (349 €) und Fertigmodell (749 €) aus. Auf Wunsch sind auch die blau-beigefarbene Lackierung sowie Varianten mit Holzvergaser erhältlich



**Panier HOm: T 5 der MEG** *Werk*

... hat **Trainmen.fun** die Auslieferung der rund 1.700 Euro kostenden Bahndienstlok Gmf 4/4 243 der Rhätischen Bahn in Kleinserienqualität mit 2m-Großserienantrieb angekündigt

... erscheint von **Arnold** in N die bordeauxrote Reichsbahn-Diesellok 132 483 (2599/184,90 €) mit Beschriftungen der Epoche IV

... wurden von **Modelbouw Boerman** die formneuen und einst von den HSB beschafften Vevey-Rollböcke als schmalspuriges Doppelsatz (0005-0501/99,95 €) mit kugelgelagerten 2m-Edelstahlradsätzen ausgeliefert



**Modelbouw Boerman 2m:**  
**HSB-Rollbock der Bauart Vevey**

... stellte der Kleinserienhersteller **11kv Modellbau** den roten, vierachsigen Personenwagen B 2224 der BVZ in 2m vor, der für 229 Euro erhältlich ist



**11kv Modellbau 2m: BVZ-Reisezugwagen B 2224** *MM (6)*

■ Moderner Industriekomplex in HO von Faller

# Brauerei Veltins

*Faller HO: Der Anfang für einen thematisch interessanten und beeindruckenden Blickfang auf einer Modellbahnanlage ist mit diesem HO-Bausatz spielend gemacht*



Der 200-jährige Geburtstag der Veltins-Brauerei war für die Gutenbacher Anlass genug, eine moderne Fabrikationsstätte für das hopfenhaltige Erfrischungsgetränk in 1:87 vorzustellen. Dabei hat man aus Platzgründen natürlich keine realistische Chance gehabt, das Werkgelände im Sauerland maßstäblich umzusetzen. Den Konstrukteuren ist es trotzdem gut gelungen, den Firmensitz in Meschede-Grevenstein glaubwürdig ins Modell zu übertragen. Der Bausatz (Artikelnummer 130815/299,99 €) besteht aus zwei modernen Siloturmkomplexen, mehreren funktionalen Brau-, Abfüll- und Lagerflächen sowie vielen passenden Details wie Hubwagen, Paletten, Fässern und Getränkekeisten. Dem Faller-



Premium-Bausatz wurde außerdem von Veltins zur Feier des runden Geburtstags ein VW LT mit Hochdach von Wiking mit Originalbranding der Brauerei als Geschenk beigelegt. Hinter den großen Scheiben kann man neben den Kupferkesseln auch Teile

der Bierflaschen-Abfüllanlage erkennen. Letztere lässt sich dank des mitgelieferten Bastelmotors eindrucksvoll in Funktion setzen, sodass die Flaschen verschiedene Stationen durchlaufen. Auch sorgen mehrere LED für entsprechende Beleuchtung



**Der beiliegende Transporter stammt von Wiking** Werk

der Sicherheitseinrichtungen. Wer den Nachbau einer der modernsten Standards entsprechenden, inhabergeführten Brauereien der Welt angehen möchte, muss neben der Fensterfolie und den Gardinenmasken die in 16 Farben gefertigten 1.083 Einzelteile mit Kunststoff- bzw. Laser-cut-Kleber montieren sowie mindestens eine Grundfläche von 680 mal 280 Millimetern auf der Anlage zur Verfügung haben. Soll noch ein Anschlussgleis hinzukommen, vergrößert sich der Platzbedarf entsprechend. **MM**

■ *Preiser HO*

## Bastelplatten für den Innenausbau

Fast wie im Baumarkt kommt man sich vor, wenn man die neue Broschüre (Artikelnummer 93075/0,40 €) durchblättert. Sie gibt auf 32 Seiten Tipps, wie man HO-Gebäude mit Möbeln, Maschinen und anderen Utensilien ausstattet und die „Preiserlein“ richtig in Szene setzt. Da aber Auhagen, Faller, kibri & Co ihre Häuser und Werkhallen selten mit einzelnen Räumen gestalten, bietet Preiser nun ein Sortiment mit diver-



## **Preiser HO: Eine kleine Auswahl von Boden- und Wandfliesen, Paneelen sowie Parkett bzw. Stabparkett**

sen Bauplatten an. Neu ausgeliefert wurde Parkett in vier Ausführungen (19575 bis -9), drei Arten Stabparkett (-79 bis -82), fünf verschiedene Paneelen (-90 bis -4), sechs Sorten Bodenfliesen (-601 bis -8), fünf attraktive Wandfliesenarten (-16 bis -20) sowie fünf unterschiedlich ausgeführte und eingefärbte Putzflächen (-25 bis -30). Jedes der fünf Euro kostenenden Sets enthält drei 95 mal 95 Millimeter messende Kunststoffplatten mit den entsprechenden Oberflächen. **MM**

## ■ Nordmodell Z Fachwerkgebäude

Premierenmodell in Z ist das von N bekannte Fachwerkgebäude in Sanierung (Artikelnummer LC-220-332/32,65 €). Es besteht aus passgenauen Hartkartonteilen. Die Gefache liegen doppelt als verputzte wie ausgemauerte Teile bei, die es dem Käufer erlauben, einen historischen wie sanierten Zustand oder auch eine laufende Restaurierung darzustellen. Flexibilität eröffnet



**Nordmodell Z: Fachwerkhaus mit verschiedenen Gefachen** Trainini

auch der Innenkern aus Graupappe, das raumindividuelle Beleuchten der dank der Innenwände auch ermöglicht. HSP

## ■ Neue HO-Busse: Kässbohrer und MAN

Kürzlich erschien vom Kraftfahrzeugspezialisten VK Modelle HO der Kässbohrer-Reisebus S 150 in DB-Ausführung im edlen dunkelroten Farbansicht mit beigefarbenen Zierstreifen (Artikelnummer 30521/34,99 €) sowie von Rietze exklusiv für

den Tram-Shop ([www.vhag-evag.de](http://www.vhag-evag.de)) und einige regionale Händler ein MAN-Gelenkbus in der attraktiven grün-beigefarbenen Lackierung der Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr (75115MA/49,50 €). OS/MM



## ■ Nano-Models Z

### Modelle historischer Lastkraftwagen

Nano Models ist ein neuer Automodellhersteller aus Mailand/Italien. Der Vertrieb erfolgt bislang über die Handelsplattform eBay, wo ein ständig wachsendes Modellprogramm vorrangig historischer Fahrzeuge zu finden ist. Exemplarisch ausgewählt haben wir einen Langholztransporter mit einem schweren Mercedes-Kurzhauber als Zugmaschine (Artikelnummer ATR0117A) und den legendären „Tausendfüßler“ mit Anhänger (ATN0106D) zu je 15 Euro. HSP



**Nano-Models Z: Mercedes-Lkw** Trainini

## ■ PCX87 HO

### Bunte Kraftfahrzeug-Vielfalt für das Straßenbild in diversen Epochen

Nach aktuellen Vorbildern gestaltet sind der Opel Adam (Artikelnummern 870380 bis -3), der Renault Megane RS (-364 bis -7) und der Aston Martin DBS Superleggera

(-676 bis -9). Ihre große Zeit in den 1970- und 1980er-Jahren hingegen hatten Alfa Romeo Alfetta GT (-424 bis -7), Opel Monza A 2 (-492 bis -5), Ford Taunus TC3 (-696 bis -9) und

der Mercedes-Benz 450 SLC (-476 bis -9). Von Anfang an sind unterschiedliche Felgen- und Ausstattungsvarianten an den ab 23 Euro kostenden Modellen lieferbar. OS



**Pkw aus verschiedenen Epochen** Oliver Strüber (2)

## ■ Außerdem...

... können je drei Damen und Herren in Badebekleidung von Merten (Artikelnummer 210954/10,90 €) an HO-Gewässern oder in Gärten aufgeklebt werden



**Merten HO: Sonnenhungrige für Gärten oder Freibäder**

... bietet Wiking in HO den VWT 2 mit Doppelkabine und Plane jetzt als Fahrzeug des Fernmeldediens OS/MM



**Wiking HO: T 2 der DPB**

... könnte man die Dreh- und Ständerbohrmaschine aus dem 19,95 Euro kostenden N-Werkstatt-Einrichtungssatz 37495 von kibri auch als HO-Tischgeräte nutzen



**kibri N: Werkstatteinrichtung**

... lassen sich die sechs grauen HO-Schornsteine (7750/6,49 €) von Busch universell auf Hausdächern platzieren



**Busch HO: Schornstein für Gebäudedächer** MM (8)

... hat Preiser ein HO-Set mit je fünf unbemalten Kavalleristen und Pferden aufgelegt (16607/14,55 €), die im Original während der Epoche II ihren Dienst versahen

■ Die alpine Bergwelt Tirols als Motiv einer H0-Schauanlage

# Ausflugstipp für Wien-Reisende

*Österreichs Hauptstadt ist immer eine Reise wert – speziell für Modellbahnfans, denn sie finden hier seit geraumer Zeit eine weitere Ausstellungsanlage. Diese gibt die verschiedenen Genden Tirols miniaturisiert wieder, wobei die Bahn eher in den Hintergrund tritt*



**Das Bergdorf Stinggs mit seinem Landbahnhof, in den gerade ein Dampfzug der Zahnradbahn einfährt**

Wolfgang Bdinka



**A**llein die Tatsache, dass es in der österreichischen Bundeshauptstadt eine gelungene Miniatur Wiens im Maßstab 1:87 gibt (siehe *em* 5/21), sollte für Modellbahner ein triftiger Grund sein, diese Stadt zu besuchen. Seit geraumer Zeit lockt eine weitere tolle Schauanlage dorthin: In unmittelbarer Nähe des Naschmarktes und unweit der Haltestelle Kettenbrückengasse der U-Bahn-Linie 4 liegt in der Franzensgasse Nummer 18 des fünften Wiener Gemeindebezirkes das „Miniatur Tirolerland“ des Schöpfers Wolfgang Pröhl. Er empfängt uns bewusst an einem Tag ohne Ausstellungsbetrieb, damit wir mit ihm einen ungestörten Rundgang durch sein Reich machen können. Gleich zu Beginn unserer Tour plaudert unser Gastgeber über das Entstehen seiner Anlage: „Es war gar nicht so einfach, einen passenden Ort für die geplante Ausstellung zu finden. Als zufällig ein Café gleich um die Ecke meiner bisherigen Wirkungsstätte dicht machte, war die Behausung für das Projekt auch schon gefunden – zwar nicht so groß wie vorgesehen, aber eine ordentliche Anlage passte da schon hinein. Mit dem Vermieter war ich schnell handelseinig und so konnte ich 2010 mit Planung und Lokalbau beginnen.“

### Innsbruck im Zentrum der Anlage

Zuerst musste das Thema festgelegt werden. Ein Österreich-Bezug war oberstes Gebot. Und jedermann bekannt sollte das Gezeigte auch sein. Auch eine Vernetzung mit ausländischen Bahnen war angedacht. Schnell kristallisierte sich heraus, dass Tirol als Nord-Süd-Transitland zwischen Deutschland und Italien zu allen Motivvorgaben sehr gut passen würde. Zudem liegt im Westen die Schweiz nicht fern. Somit waren vorbildgerechte Züge von ÖBB, DB, FS und SBB möglich. Beim Abgleich mit den gegebenen Räumlichkeiten schienen all diese Ideen recht gut umsetzbar, wobei Innsbruck als Mittelpunkt festgelegt wurde. Die im engen Inntal eingebettete Tiroler Landeshauptstadt kam der vorhandenen Raumstruktur durchaus entgegen.

Nach der Adaptierung von drei Räumen, der Neuinstallation von Sanitär- und Elektrotechnik, dem Begradigen der Fußböden und Verschönern der Wände konnte mit dem Aufbau der Anlage begonnen werden. Viele um Wolfgang Pröhl gescharte freiwillige Helfer waren mit Eifer dabei, das Projekt umzusetzen. Anhand der unzähligen gestalteten Details merkt man, dass die Mannschaft mit viel Spaß zur Sache ging. Von 2010 bis 2016 dauerte es, bis das Prachtstück fertiggestellt war und eröffnet werden konnte.

### Rundgang durch die Ausstellung

Betritt man den ersten Raum, liegt rechts Innsbruck – das von den Erbauern liebevoll Wiensbruck getauft wurde – mit seinem Hauptbahnhof. Links erhebt sich die Nordkette mit ihren verschneiten Hängen, wo Filzbühel (im Original Kitzbühel) mit seiner Bahnstation die Sze-



Die Innenstadt Wiensbruck imitiert einen Teil der Landeshauptstadt Innsbruck mit dem angrenzenden Karwendel-Alpenpanorama

nerie bestimmt. Durch die räumliche Trennung von Innsbruck und nördlichem Karwendel-Gebirgsstock ließ sich das Sommer-Winter-Thema elegant und glaubwürdig realisieren.

Allerhand lässt sich in Innsbruck entdecken: Viele im Laser-cut-Eigenbau entstandene Gebäude sind dort zu finden. Sofort fällt einem das „Goldene Dachl“ auf – jener Prunkerker an der Residenz Neuhof, den Kaiser Maximilian I. im Jahre 1500 anbauen ließ. Auch die mittelalterliche Ottoburg als markanter Wohnturm wurde als weiteres Wahrzeichen der Stadt vortrefflich in 1:87 umgesetzt. Überzeugend ist auch die Häuserzeile am Inn gelungen. Im obersten Stockwerk eines Hochhauses lädt Modezar Karl Magergeld anlässlich seiner erfolgreichen Modenschau gerade zu einer Party ein. An einer anderen Stelle der Stadt wird für eine aussichts-

## » Wo einst Kaffee und Kuchen serviert wurden, kreisen nun Modellbahnzüge auf einer Anlage

lose Forderung demonstriert. Rund 600 Preiserfiguren sind hieran beteiligt. Dass kaum Autos des Faller-Car-Systems unterwegs sind, liegt daran, weil es gerade Nacht ist ...

Die Spange zwischen den beiden Anlagenbereichen wird vom Reschensee mit dem berühmten Kirchturm überbrückt. Darüber thront das idyllische Bergdorf Stinggs, das von den Touristen mittels Fleischmann-Zahnradbahn erreicht werden kann. Am Fuße des Hanges liegt ein Campingplatz, von wo es zum Badesee nicht weit ist. Dass dort ein Hai seine Runden um den versunkenen Kirchturm dreht, ist als eingebauter Spaß zu verstehen – auslösbar durch eine der zahlreich installierten Knopfdruck-Aktionen, die beim Publikum gut ankommen.

## Die Bahn als rollendes Beiwerk

Die Bahnhöfe sind glaubwürdig umgesetzt. Deren Gleisführungen erfolgen in sanften, vorbildgerechten Bögen. Auf den Schienen tummeln sich mit Taurus bespannte Railjets und Nahverkehrstriebwagen der Reihen 4020 und 5047. Selbst die seltene und fast schon ausgestorbene Gattung der österreichischen „Krokodile“ der Reihe 1189 rollt ab und an vorüber. Zwar sind alle Fernbahngleise mit Fahrleitungen überspannt, doch dienen diese nur der Dekoration. Für die Kulissen im Anlagenhintergrund konnte ein Kulissenmaler gewonnen werden, der die Ausgestaltung der Rückwände übernahm und ein überzeugendes Ergebnis schuf.

Filzbühel am Fuße der Nordkette liegt an einem eher unbedeutenden Durchgangsbahnhof, deshalb ist das Verkehrsaufkommen gering. Nur auf den Schmalspurgleisen wird emsig rangiert. Optisches Highlight hier ist Brawas Seilbahn,



Blick auf den Bahnhof von Wiensbruck samt Hochhaus im Vordergrund, wo oben unterm Dach gerade eine wilde Party steigt



Das „Goldene Dachl“ (unten links) und die Ottoburg (unten) gelten als Wahrzeichen Innsbrucks und zeigen sich perfekt nachgebaut

Wolfgang Bdinke (5)



Výtopna – das etwas andere Restaurant

## Züge statt Bedienpersonal sorgen für den gastronomischen Service



**Beladen werden die Züge im Bereich der Theke, wo auch die Abfolge der Züge bestimmt wird**



**Pfannen und Töpfchen sind zwar heikle Ladegüter, doch die Wagen sind für solche Aufgaben gewappnet**

Wolfgang Bdinke (3)

Ist man vom Besuch des „Miniatur Tirolerland“ hungrig oder durstig, empfiehlt sich der Besuch des Restaurants Výtopna ([www.vytopna.at](http://www.vytopna.at)). Nur wenige hundert Meter von der Schauanlage entfernt (Rechte Wienzeile 21/1), bietet dieses ausgezeichnete Steak-Lokal nicht nur deftige Gerichte, sondern auch süffige tschechische Biere. Und: Hier serviert die Eisenbahn! Insofern wuseln nicht Servierkräfte durchs Lokal, sondern rollen Großbahnzüge entlang der Gästetische und bringen die bestellten Speisen und Getränke an den Platz.

Um alles in ein funktionierendes System zu verpacken, mussten die Speisesäle so angeordnet werden, dass die Züge in einer Schleife den gesamten Gaststättenbereich abfahren können. Dazu wurden die Tische zu beiden Seiten der Gleise aufgestellt – und das fast der gesamten Strecke entlang. Jenes LGB-Betriebskonzept, das die Betreiber in ihrem Prager Stammhaus am Wenzelsplatz verfolgten, wurde hier allerdings nicht wiederholt. Während dort viel rangiert werden muss, ist die Streckenführung im Wiener Restaurant so gewählt, dass kein Verschub mehr nötig ist, die Züge das gesamte Lokal also nur vorwärts befahren und lediglich an jenen Stellen halten, wo serviert werden soll.

Auch für die Säuberung des Bahnkörpers wurde etwas Neues erdacht: An den Oberflächen der Gästetische wurde die Fahrinne ausgefräst, sodass die Schwellenlage in der Rinne liegt. Verfüllt wurden die Ausfräsungen mit epoxidharzgetränktem Schotter. Anschließend wurden Tischplatte, Schwellen bzw. Vergussoberfläche plan geschliffen, was die Reinigung erleichtert. Auf den versenkten Schwellen wurden



**Am Gästetisch angekommen, werden die Gläser entnommen, ehe die Fahrt weitergeht**

speziell entwickelte Kleinereisen aufgebracht und darin die Schienen verlegt. Nur hinsichtlich Spurweite und Schienenprofilen blieb man dem LGB-System treu.

An den zentral im Lokal angeordneten Speisetischen gibt es drei Gleise: ein Durchfahrtsgleis und links und rechts jene Stränge, die die jeweiligen Gäste bedienen. Ein weiterer Schienenstrang bedient die an der Wand angeordneten Tische. Bevor die Züge die Runde beendet haben, laufen sie in eine Ladezone ein, denn die Loks werden nicht über die Schienen mit Strom versorgt, sondern mittels leistungsstarken Bordakkus. Bevor ein Zug zur nächsten Runde aufbricht, kann das Bedienpersonal mittels Bildschirm entscheiden, ob die Gar-

nitur direkt über den Ausschank wieder auf die Strecke geht oder den Umweg über eine Schleife durch die Küche nimmt.

Loks und jeweils zwei vierachsige Flachwagen bilden eine Zuggarnitur, die ohne konkretes Vorbild ist, dafür aber derart robust und betriebssicher konstruiert wurde, um schwere Biergläser und gusseiserne Pfannen sicher zu den Gästen transportieren zu können. Und das tun die mehr als zehn Züge täglich ohne große Zwischenfälle. Damit der Betrieb derart reibungslos läuft, wird vom Zentralrechner nahe des Ausschanks bestimmt, welcher Zug mit welcher Bestellung welchen Gästetisch anzusteuern hat. Dabei wird die Software von einem GPS-ähnlichen Positionierungssystem unterstützt. *WB*

**Zahlen & Fakten zum „Miniatur Tirolerland“ in Wien**

Adresse	Franzensgasse 18 in 1050 Wien/Österreich
Internet	www.miniatur-tirolerland.at
Öffnungszeiten	sporadisch; aktuell auf der Internetseite
Eintritt	Erwachsene 10 €/Kinder 6 €
Anlagenfläche	124 Quadratmeter, aufgeteilt auf drei Räume
Gleislänge	2.000 Meter (Tillig/Roco)
Weichenanzahl	196
Bahnhöfe	6
Schattenbahnhöfe	7
Zuganzahl	45 (Brawa/Jägerndorfer/Piko/Roco)
Anlagensteuerung	RailWare-PC-Steuerung
Figuren	32.000
Bäume	10.000
Materialkosten	300.000 €
Gesamtkosten	600.000 €
Besucher 2016–2023	70.000

*Über diesen Leitstand wird der Verkehr auf Schienen und Straßen überwacht und werden sämtliche Zubehörfunktionen geschaltet*



**Der Stausee am Reschenpass samt Campingplatz sowie die Sprungschanze am Bergisel sind weitere landschaftliche Hingucker dieser HO-Anlage**

die Ausflüger in die alpine Bergwelt hinaufbefördert. Sehenswert ist obendrein ein Bergschnittmodell, wo man Knappen bei der Arbeit unter Tage beobachten kann – unterstützt von einer Grubenbahn als Knopfdruck-Aktion.

**Attraktionen in weiteren Räumen**

Betritt man den zweiten Raum, fällt sofort der weit ausgedehnte Kirmesplatz ins Auge. Besonders in der Nachtsimulation, wenn alle Lichter leuchten, kommt Partystimmung auf. Für diesen Bereich wurden 12.500 Leuchtdioden verbaut – allein am Riesenrad 3.200. Wie es sich für eine attraktive Schauanlage gehört, werden Tag- und Nachtzeiten nachgestellt, die sich alle 24 Minuten abwechseln. Ein bisschen vorbildwidrig ist hier am Berg die Mariazeller Bahn unterwegs, doch sie bereichert die Szenerie ungemein.

**» Sommer- und Winter-Anlagenabschnitte sowie Tag-Nacht-Simulationen bieten viel Abwechslung**

Wehrtechnik und Rüstungen beherbergt. An anderer Stelle ist der Gourmettempel „Ellmauer Hof“ exakt nachgebaut. Eisenbahntechnisch fasziniert in diesem Abschnitt der Rundlokschuppen mit seiner Drehscheibe und zahlreichen Lokomotiven. In diesem Raum ist oben-

drein der Leitstand zur Steuerung der Anlage untergebracht. Drei Rechner überwachen den Betrieb – je einer für Bahn, Autosteuerung und alle anderen Funktionen der Großanlage. Über mehrere Monitore kann das Geschehen überwacht werden.

**Service drunter oder drüber**

Bei der engen Bebauung stellt sich natürlich die Frage, wie die Servicemannschaft zu den unzugänglichen Partien der Anlage gelangt, um bei Pannen, Störfällen oder Wartungsarbeiten eingreifen zu können? Wolfgang Pröhl klärt uns auf: „Entweder unterhalb der Anlage, auf einem Rollwägelchen liegend auf die Hinterseite der Anlage rollend, wo es einen schmalen Servicegang gibt, den der Besucher von vorn nicht einsehen kann, oder mit einem selbstgebauten Hubwa-



**Winterlich, ja gar weihnachtlich geht es auf dem Anlagenteil Fitzbühel zu, den die weiße Pracht fest im Griff hat**

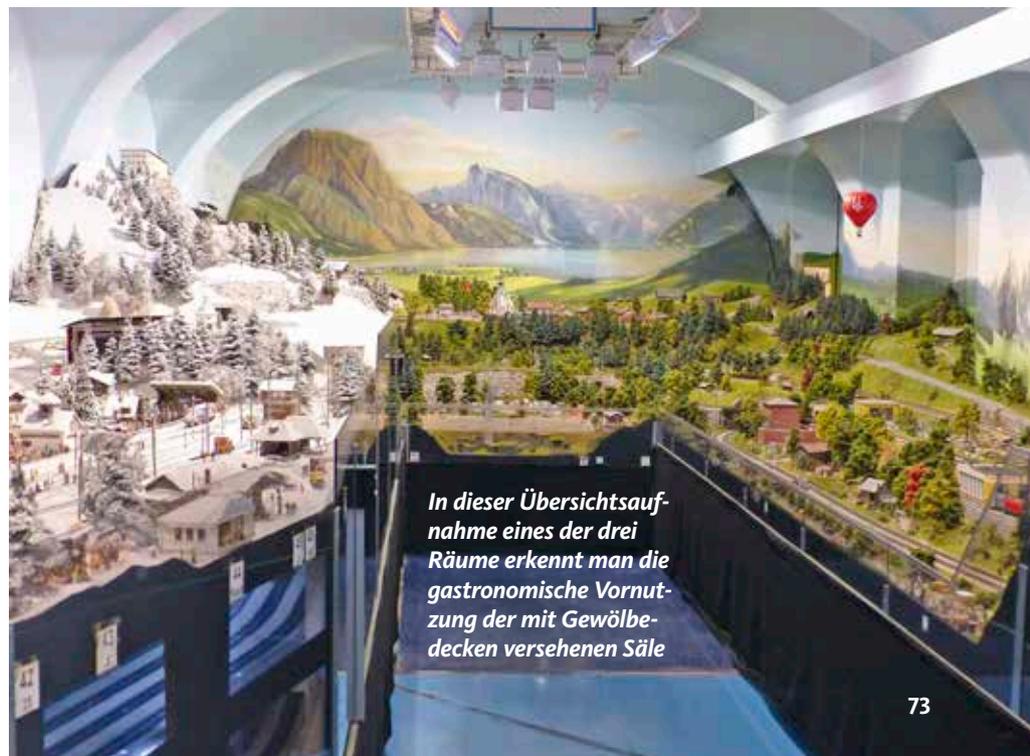
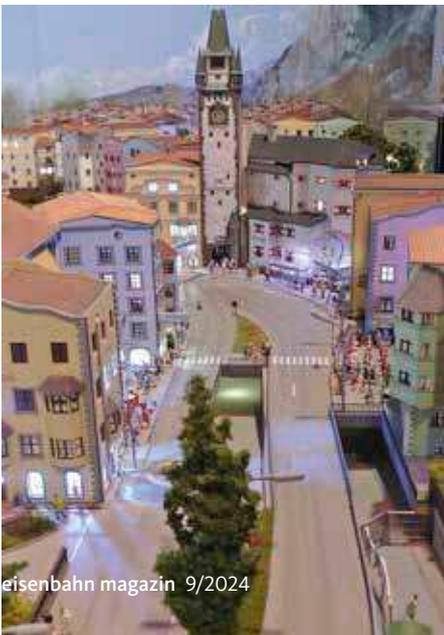
gen, der eine höhenverstellbare Plattform besitzt, auf der der Servicetechniker bäuchlings über jede beliebige Stelle des Schaustücks geschoben werden kann. Mittels dieser Techniken haben wir uns Wartungsklappen oder andere unschöne Unterbrechungen in der liebevoll gestalteten Landschaft sparen können.“

Natürlich bietet diese Ausstellungsanlage auch einen Bereich für eine stärkende Pause. Dazu wurde im Eingangsbereich ein holzgetäfeltes Stüberl mit Bar und Kleinküche eingerichtet, wo Tiroler Spezialitäten wie Speck, Bergkäse und edle Brände aus der Region kredenzt werden. Aber auch unweit dieser Schauanlage gibt es ein

originelles Restaurantangebot, das Eisenbahnfans zu empfehlen ist (siehe umseitigen Kasten). Wer mehr über die Tiroler Modellbahnwelt erfahren möchte, kann für zwölf Euro eine 122 Seiten umfassende Broschüre erwerben, die neben der Entstehung der Anlage auch einen Rundgang in Bildern bietet. *Wolfgang Bdinka*

**Im Halbstundtakt wird es Nacht auf dieser HO-Anlage. Dann kommen die tausenden verbauten Leuchtdioden ausgezeichnet zur Geltung**

*Wolfgang Bdinka (6)*



*In dieser Übersichtsaufnahme eines der drei Räume erkennt man die gastronomische Vornutzung der mit Gewölbedecken versehenen Säle*



Um ein Ladegleis aus dem Luna-Sortiment von Tillig ergänzt ist die Vollmer-Schrottverladung auch für bahnbegleitende Themen sehr gut nutzbar

■ Bausatz von Vollmer für eine HO-Schrottverladeanlage

# Industrie-Gleisanschluss für den Umschlag von Alteisen

*Der von Viessmann unter seiner Marke Vollmer auf der diesjährigen Spielwarenmesse vorgestellte HO-Bausatz einer Schrottverladung beinhaltet die interessante Möglichkeit, einen betriebsaktiven Anschluss auf der Modellbahnanlage zu gestalten. Wir haben die Neuheit nicht nur zusammengebaut, sondern auch ein passendes Umfeld geschaffen*

Schon kurz nach der diesjährigen Vorstellung in Nürnberg ist bei Viessmanns Hausmarke Vollmer eine Schrottverladung unter der Artikelnummer 45700 erschienen. Der 36 Euro kostende Kunststoffbausatz beinhaltet einen größeren Überladekran mit Kranbrücke und Laufkatze sowie einen Bansen nebst Schrottsortiment. Bei genauerem Hinsehen entpuppt sich diese Neuheit als Bestandsmodell aus dem frühen Formenschatz aus der Stuttgarter Produktionszeit. Denn erstmalig erschien dieser Bausatz 2009 unter der Bestellnummer 5780, verschwand dann aber nach der Firmenschließung.

## Konstruktion und Montage

Der Zusammenbau des Bausatzes stellt keine größeren Anforderungen an den Kunden, denn die Bauteile sind passgenau abgespritzt und entsprechend der Bauanleitung einfach zu mon-

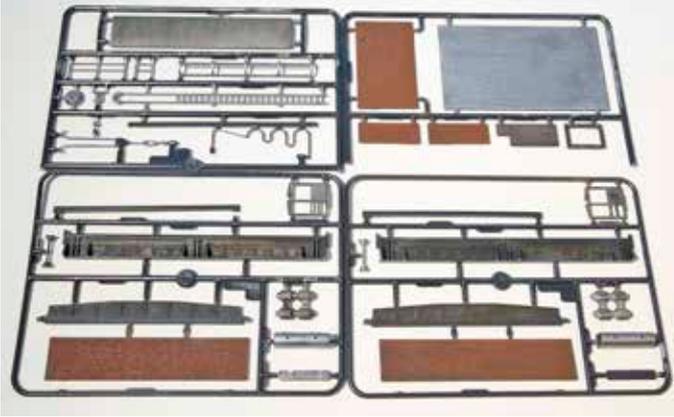
tieren. Weil aber alle erforderlichen Bestandteile in wenigen Spritzlingen zusammengefasst und ausschließlich in einheitlich dunkelgrauer Farbe hergestellt sind, ist es ratsam, vor dem Zusammenkleben der unterschiedlichen Elemente, die im Original aus Metall, Ziegel, Wellblech oder Stahl bestehen, vorbildgerecht anzumalen. Das lässt sich am einfachsten direkt an den Spritzlingen mit matten Lackfarben und kleinen Pinseln vornehmen.

Sind alle Teile montiert, ergibt sich daraus ein Krangerüst mit aufgeständerter Kranbahn und Laufkatze sowie ein aus Ziegelsteinen gemauertes Bansen. Für den Schrottschlag ergeben sich zwischen den Tragelementen des Krans zwei Bereiche, von denen einer jedoch den einseitig beschickbaren Bansen aufnimmt. Somit verbleibt für den Fahrzeugverkehr auf Schienen und Straße nur die zweite Passage. Möchte man einen

Gleisanschluss nachbilden, müssen die Schienen vorbildgerecht im Fahrplan verlegt werden, um eine gemeinsame Nutzung durch Schienen- und Straßenfahrzeuge zu ermöglichen.

## Diorama für den Schrottschlag

Um die anstehenden Arbeiten bei einer Schrottverladung dokumentieren zu können, wird ein Basisbrett gewählt, das neben einer Straße und einem Anschlussgleis auch die Zufahrt zur Krananlage beinhaltet. Bei der Gleisgestaltung kann zwischen einer Gleisattrappe oder einem einzubettenden Funktionsgleis gewählt werden. Gleisattrappen gibt es in der sogenannten Straßenplatte mit Gleiskörper bei kibri (Artikelnummer 34124). Soll nur ein funktionsloses Diorama entstehen, ist der Bastler mit diesen einfach zu verlegenden Bauelementen gut beraten. Wir haben für diesen Zweck eine Gleisfunktionalität bevorzugt. Verwendet man



Bis auf den Beutel mit Schrott und die „Stahlprofile“ sind sämtliche Teile des Vollmer-Bausatzes in dunklem Grau abgespritzt, sodass eine differenzierte Farbgebung ratsam ist, was man teils schon vor dem Heraustrennen aus den Rahmen vornehmen kann



Die sechs Stahlstützen sind aus mehreren Teilen zusammenzusetzen. Der Bansen ist hier schon komplett bemalt und der Zufahrtbereich etwas erweitert. Die Kranbrücke ist montiert und auch die Laufkatze bereits zusammengebaut. Die Stahlprofile wurden rostig patiniert

Bruno Kaiser (8)



Zum Bau der Gleisanlage kann auf kibri-Bauplatten als Attrappe oder funktionsfähiges Luna-Gleis von Tillig zurückgegriffen werden. Das Straßenbahn- bzw. Hafengleis besteht aus der mit Schienen versehenen Gleisunterlage, Gleismittenfüllstücken und seitlichen Randstreifen samt Halteklips. Vollmer-Steinkunstelemente ergeben die Pflasterstraße

hierzu ein übliches Schwellengleis, ist ein umständliches „Verkleiden“ der Schwellen erforderlich. Das kann man sich jedoch sparen, da Tillig mit seinem Luna-System ein passendes Ladestraßengleis bereithält. Es handelt sich dabei zwar um Straßenbahn- bzw. Hafenbahn-Gleise, die im Straßenplanum liegen, doch das ist für unsere Zwecke durchaus nützlich.

### Gleis- und Straßenbau

Das Luna-System beinhaltet neben den einfach ausgeführten Gleisen auch die Abdeckungen des Mittelstreifens sowie kombinierbare Randstücke. Die Basisgleise werden auf die Grundplatte des Dioramas aufgeschraubt. Die Mittelplatte zur Verkleidung der Flächen zwischen den Schienen wird anschließend aufgeklipst. Zur Randbefestigung sind Halter erforderlich, die



man unmittelbar neben der Gleisbasis aufschraubt und die ebenfalls eine Klipsverbindung zu den aufsteckbaren Randleisten beinhalten. Die Anordnung des hier notwenigen Schienenstrangs orientiert sich übrigens an den Maßen des Verladekrans und speziell an der vorhandenen Durchfahrtsmöglichkeit unterhalb der Kranbrücke. Die entlang der Schrottverladung verlaufende Pflasterstraße stammt aus den sogenannten Steinkunstelementen von Vollmer (48240). Sie erhält beidseitig Bürgersteige aus Gehwegstreifen des kibri-Sortiments (38629).

### Umfeldgestaltung und Schrott

Im nächsten Bauschritt gilt es, die Gleise und den Schrottplatz innerhalb der Verladeanlage auf ein Niveau zu bringen. Das kann beispielsweise mit maßlich passenden Styrodurplatten geschehen, wie sie unter anderem von Heki und Microrama angeboten werden. Um sich die notwendige „Stückelei“ zwischen den bereits aufgebrachten Schichten zu ersparen, haben wir uns für die Spachtelmethode entschieden. Die Niveaupassung übernimmt dabei der empfehlenswerte Sandspachtel. Die „Asphaltierung“ der Oberflä-

che wird anschließend mittels Straßenspachtel von Faller (170654 bzw. 180500) vorgenommen. Im letzten Arbeitsschritt ist noch eine dezente Begrünung der Randbereiche vorzunehmen.

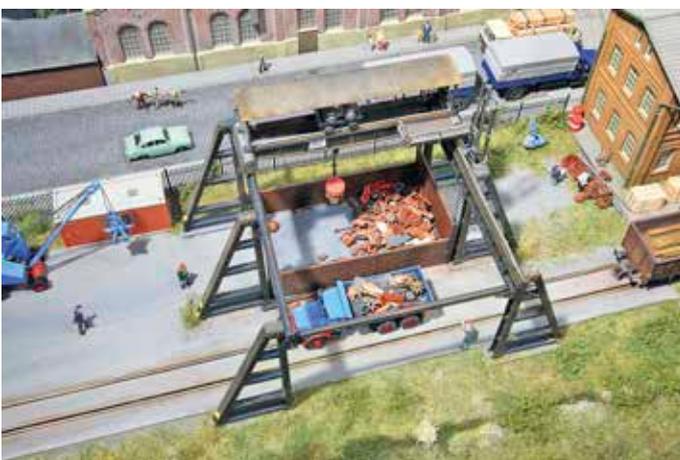
Zu einer Schrottverladung gehört natürlich Alteisen unterschiedlicher Prägung als eigentliches Frachtgut (siehe Kasten). Dem Vollmer-Bausatz liegen ein Spritzling mit sogenannten Stahlprofilen (auch einzeln unter 45021 erhältlich) sowie ein Beutel mit unterschiedlich großen Zahnrädern, Bolzen, Achsen und rohrähnlichen Verbindungsbuchsen bei. Insbesondere Letztere erscheinen etwas zu grob für HO-Zwecke. Deshalb sollte man diese zerkleinern. Alternativ oder für weitere Schrottnachbildungen dürften die meisten Modellbauer geeignetes Material in der Restekiste haben. Rundmaterial lässt sich zudem bestens aus Spritzlingsabfällen und Rohre aus Trinkhalmen anfertigen. Und sicherlich finden sich auch noch ein paar Kraftfahrzeugteile oder Schienenfahrzeugräder von Altfahrzeugen, die sich in Schrott umwandeln lassen. Aber auch aus Konservendosendeckeln gewonnene Blechplatten oder dünnes Walzblei kann als Schrott herangezogen werden.

### Farbfinish und übrige Ausstattung

Nachdem alles in Form gebracht wurde, sollte der Modell-Schrott noch mit deutlichen Rost-



*Das Gelände muss auf das Gleisniveau angepasst werden, was hier schon mit Sandspachtel geschehen ist. Die Oberflächenfeingestaltung ist anschließend mit Spachtelmasse auf Gipsbasis vorgenommen worden. Nach dem Trocknen geht es mit Begrünungsmaterial an die Umfeldgestaltung*



*Es ist empfehlenswert, die mitgelieferten und etwas grob erscheinenden Schrottteile zu zerkleinern. Zusätzlich dienen Reste aus der Bastelkiste sowie Lokräder als weiteres Ladegut zum Thema Alteisen, das natürlich bemalt werden muss*

Bruno Kaiser (6)



Der dem Bausatz beiliegende Schrottlademagnet wurde gegen ein größeres, selbstgefertigtes Bauteil ausgetauscht. Zusätzlich zum Portalkran hilft ein Fuchs-Greifer von kibri beim Frachtaufschlag

spuren versehen werden. Hierzu gibt es neben diversen Farben und Lasuren der einschlägigen Marken auch spezielle Rostfarben bei verschiedenen Anbietern wie Vallejo (73194) oder Model-Mates (49054). Auch Pigmente zum Untermischen in Lacke können bei dieser Patinierung gute Dienste leisten.

Neben der großen Krananlage eignen sich auch noch kleinere Verladegeräte für diese Aufgabe – etwa der Fuchs-Bagger mit Greifvorrichtung sowie weitere Gerätschaften, die in unserem Falle aus dem kibri-Programm herühren. Wie anhand der Bilder zu sehen ist, lässt sich aus dem neu aufgelegten Vollmer-Kran-

bausatz ein sehr gut wirkendes Eisenbahn-Ensemble gestalten – und zwar nicht nur als starres Motiv in einer ungenutzten Anlagen-ecke, sondern unter Verwendung eines Funktionsgleises sogar als Rangieranlage am Rande eines Güterbahnhofs oder in Form eines separaten Industrieanschlusses. *Bruno Kaiser*

### Gestaltungstipps

## Schrott-Ladegut als Start unserer neuen em-Serie

**E**gal ob Ladegüter Bauer aus Maxhütte-Haidhof, Ladegut Büttner aus Klosterlechfeld oder Modellbahn Engl aus Unterschleißheim – alle drei Zubehörhersteller führen in ihren Sortimenten eine breite Palette an Artikeln zum Thema Schrott in allen erdenklichen Formen. Aber es gibt auch einen Spezialisten in puncto Modellschrott: Gerd Otto aus Schleiden ([www.otto-scrap-design.de](http://www.otto-scrap-design.de)). Neben seiner HO-Anlage zum Thema Schwerindustrie und Stahlproduktion, die er schon mehrfach auf der „Intermodellbau“ in Dortmund vorführte, hat er ein umfangreiches

Sortiment an Schrotthaufen, -pressballen und -ladeguteinsätzen für Güterwagen verschiedener Gattungen im Angebot.

Die hier gezeigten Ladegut-Beispiele sollen einen Auftakt bilden für eine neue Serie im *eisenbahn magazin*. Die überaus positive Resonanz der Leser auf unseren Zubehörbeitrag in *em* 4/24 unter der Überschrift „Frachtaufkommen für die Miniaturbahn“ hat uns nämlich bewegt, weitere Tipps zum Eigenbau von Güterwagen-Ladungen zu vermitteln. Unsere Autoren Bruno Kaiser und Benno Wiesmüller haben dazu



beim Vorbild recherchiert und dort Entdecktes für die Nenngröße HO aufbereitet. Die nächsten *em*-Ausgaben sollten Sie also nicht verpassen! *PW*



Der Hersteller Otto-Scrap-Design fertigt unterschiedliche Schrott-Zubehörartikel für Bansen und offene Güterwagen

Werk (2)

■ Neues Insider-Modell von Märklin: V200<sup>0</sup> in HO

# Vorserien-Klassiker aus Zinkdruckguss

*Das zweite Insider-Modell des Jahres 2024 von Märklin ging gerade in die Produktion. Werfen Sie mit uns einen Blick hinter die Kulissen, als die ersten Gehäuse der V200 002 im Maßstab 1:87 in Göppingen gegossen wurden*

**M**itte Juli legte die moderne Zinkdruckguss-Maschine die ersten Gehäuse im Minutenabstand aufs Förderband. Der Produktionsprozess, dem noch viele manuelle und maschinelle Arbeitsschritte folgen werden, bis das fertige Modell in der Schachtel liegt, begann. Märklin-Club-Mitglieder, die das Modell der V200 002 bestellten, werden im September rund um den Tag der offenen Tür in Göppingen voraussichtlich ihr neues HO-Triebfahrzeug in Händen halten können.

Der Prozess von der Entscheidungsfindung für ein Club-Modell bis zur Auslieferung dauert rund zwei Jahre. „Wir haben dabei das Ohr nah am Kunden und hören zu, was auf Messen und bei anderen Veranstaltungen von den Modellbahnern gewünscht wird“, erklärt Jörg Iske, Marketing-Leiter bei Märklin. Ein Insider-Modell muss verschiedene Kriterien erfüllen. Das Fahrzeug soll bei Modellbahnern bekannt und beliebt sein, aber auch eine gewisse Einzigartigkeit und Historie bieten.



**Der F-Zug 41 „Senator“ wird den Club-Mitgliedern ebenfalls angeboten. Die Wagen besitzen stromführende Kupplungen**

V200 002 war eine von nur fünf Vorserienmaschinen mit denen die Bundesbahn nur wenige Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs eine neue Ära einleitete. Sie ist auch ein Symbol für das sogenannte Wirtschaftswunder der 50er- und 60er-Jahre und den Übergang der Bundesbahn in

die Moderne. „Die Lokomotive beschreibt den damaligen Aufbruch hierzulande und damit ist die Vorserien-V200 geradezu prädestiniert für ein Club-Modell“, betont der Märklin-Produktmanager Timo Eberle. Zudem war V200 002, die leider beim Brand in Nürnberg-Gostenhof im Oktober 2005 verloren ging, auch die erste Lokomotive dieser Baureihe, die von Krauss-Maffei an die DB abgeliefert wurde. Die fünf Vorserienlokomotiven unterscheiden sich in vielen Details, die beim neuen Modell berücksichtigt wurden, von den späteren Serien-V200, so dass die Club-Mitglieder ein formneues HO-Fahrzeug erhalten. Die nächsten drei Jahre wird zudem keine Variante der Vorserien-V200 von Märklin angeboten werden. Damit erhöhen die Göppinger die Exklusivität und den Sammlerwert ihrer Insider-Modelle.

Nicht zuletzt erhalten die Märklin-Club- aber auch die Trix-Club-Mitglieder, denen die Gleichstromvariante der V200 002 angeboten wird, ein topausgestattetes Modell mit vielen Digitalfunktionen. *al*

**Die Vorserien-Maschine V200 002 ist eines der beiden Insider-Modelle des Jahres 2024. Und einen passenden vierteiligen Insider-Zug gibt es auch dazu**





Auf diesem Muster sind die Stellen markiert an denen die unten abgebildete Maschine den Rohling polieren muss AL

Nachdem zuvor die neuralgischen Stellen aufwendig einprogrammiert wurden, bürstet und poliert der Automat selbständig AL



Diese Märklin-Mitarbeiterin beseitigt manuell die Formtrennkanten am Rohling, bevor die Gehäuse zum automatischen Bürsten weitergereicht werden AL



Ein Rohling, noch warm und frisch aus der Maschine: Überschüssiges Material wird entfernt und wieder eingeschmolzen



Die erhabenen Buchstaben und das KM-Logo sind in der Gehäuseform integriert. Der Maschinenraum ist plastisch nachgebildet

Zu den zahlreichen Lichtfunktionen der V 200 passt, dass die Wagen des F 41 eine serienmäßige Innenbeleuchtung besitzen. Dank Pufferspeichern flackert diese auch nicht Märklin (5)



Die Ventilatorschaufeln unter den Lüftergittern sind angetrieben und können digital eingeschaltet werden



Die neue Version der Tams-mc<sup>2</sup> zusammen mit einigen Handreglern, die an dieser Zentrale betrieben werden können



■ Digitalzentrale mc<sup>2</sup> von Tams

# Power-Box in neuer Version

Die Digitalzentrale mc<sup>2</sup> ist vom Gesamtkonzept her und bezüglich der Erstauslieferung noch gar nicht so alt - dennoch gibt es jetzt eine Version 2, die es in sich hat, denn Tams bietet gleich vier verschiedene Varianten an

Was muss eine moderne Modellbahn-Digitalzentrale heutzutage können? Diese „Gretchenfrage“ stellen sich Hersteller, Händler und Endkunden gleichermaßen. Versuchen wir es mal mit einer Antwort aus Sicht des Fachjournalisten: Eine große Anlagen-Zentrale, die weit über den Bedarf eines Einsteigers hinausgeht, sollte vordergründig alle aktuellen Gleisprotokolle unterstützen. Die mc<sup>2</sup> von Tams kann hier punkten und liegt im vorderen Bereich, denn sie unterstützt neben DCC und MM auch das mfx-Protokoll. Dieses wird bei Tams traditionell m3 genannt. Die im mfx-Protokoll vorgesehene automatische Anmeldung, bei der eine frisch auf das Gleis gestellte Lok sofort erkannt und mit dem korrekten Loknamen sowie den richtigen Lok- und Funktionssymbolen zur Steuerung bereitgestellt wird, funktioniert bei der mc<sup>2</sup> halbautomatisch: Man muss die Lok auf

**Die neue Generation der Digitalzentrale mc<sup>2</sup> erscheint wieder in den Farbvarianten Silber und Schwarz. Neu ist, dass es bei beiden die Wahl zwischen sechseinhalb und neun Ampere Maximalstromstärke am Hauptgleisausgang gibt**



das Programmiergleis stellen und einen Button in der Bedienoberfläche betätigen.

### Vollautomatische Anmeldung

Vollautomatisch hingegen läuft die DCC-A-Anmeldung ab. Der Grundgedanke dieses Verfahrens entspricht den Ideen der automatischen mfx-Anmeldung, die Technik ist aber komplett anders: DCC beruht auf dem Rückmeldeverfah-

ren RailCom und wurde als RCN-218 von der Rail-Community genormt. Es ist somit das erste automatische Anmeldeverfahren, das standardisiert wurde und dessen Spezifikation für alle Hersteller kostenlos zur Verfügung steht. Kompatible Decoder für dieses Verfahren sind bei Tams und Zimo erhältlich. Weitere Hersteller arbeiten an der Umsetzung der Technik. DCC-A ist im Vergleich zur mfx-Anmeldung sehr schnell. Die Digi-

talzentrale mc<sup>2</sup> beherrscht natürlich nicht nur das DCC-A-Verfahren, sondern auch die dahinterliegende RailCom-Technik. Ein entsprechender globaler Detektor ist in der Zentrale eingebaut.

Neben den Gleisprotokollen ist auf der Gleisseite auch die Ausgangsspannung und der Ausgangsstrom interessant. Die Spannung lässt sich zwischen acht und 22 Volt in Ein-Volt-Schritten einstellen. Ähnlich sieht es beim Ausgangsstrom aus. Dieser lässt sich in 0,5-Ampere-Schritten beginnend ab einem Ampere einstellen. Das obere Ende hängt von der Version der mc<sup>2</sup> ab. Bei der bisher verfügbaren ersten Auflage war bei sechseinhalb Ampere Schluss. In der Version 2.0 ist die Zentrale wahlweise mit den bisher bekannten 6,5 oder auch mit bis zu neun Ampere Ausgangsstrom erhältlich. Ein passendes Netzteil wird mitgeliefert. Die mc<sup>2</sup> ist dadurch für alle Nenngrößen universell verwendbar und auch interessant für Modellbahner, die im Sommer draußen mit einer Gartenbahn spielen und im Winter eher kleineren Bahnen wie TT, N oder Z zugetan sind.

Bei diesen kleineren Nenngrößen und auch bei H0 lohnt es sich, wenn man als Zubehör zur mc<sup>2</sup>-Zentrale den Power-Splitter von Tams einsetzt. Dieser verteilt den Strom der Zentrale auf zwei oder drei gesondert abgesicherte Stromkreise, die wahlweise mit zwei oder drei Ampere betrieben werden können. Bei Verwendung der Neun-Ampere-Zentrale sind so drei Bereiche mit jeweils drei Ampere abgesichert. Das entspricht einem Aufbau mit drei Boostern. Gegenüber der Verwendung von Verstärkern birgt das nicht nur einen Kostenvorteil, sondern ist auch elektrisch eleganter, denn an den Übergängen zwischen den Power-Splitter-Bereichen kann es nicht zu Kurzschlüssen kommen. Das schont das Rollmaterial, die Verkabelung und die Schienen.

### Viele Bus-Anschlüsse verfügbar

Manch ein Modellbahner geht den Anlagenbau Schritt für Schritt an und ist bei vielen Details noch in einer Planungsphase. Hierzu gehört oft die gewünschte spätere Steuerung. Das hat Auswirkung auf die Digitalzentrale. Diese soll zwar schon zum Baubeginn für Testfahrten vorhanden sein, aber die Details der Technik wie Software, anzuschließende Rückmelder oder Handregler werden oft erst später geklärt. Daher ist es recht praktisch, wenn man sich bei der Zentralen-Entscheidung einfach ein paar Dinge offenhalten kann, damit die Steuerung entsprechend flexibel bleibt. Die mc<sup>2</sup> liegt auch bei den Bus-Anschlüssen im vorderen Bereich. Das hauseigene Easy-Net wird natürlich unterstützt und ist vor allem zum Anschluss des Tams-Handreglers HC2 vorgesehen. Natürlich können auch andere Dinge angeschlossen werden. Über den Adapter mControl lassen sich hieran zum Beispiel ältere Märklin-Geräte wie das Keyboard 6040 oder das Fahrpult 80F betreiben. An der XNet-Buchse können Handregler von Lenz wie der LH-101 oder die beliebten MultiMäuse von Roco angedockt werden. Und hinter der

## Bedienoberfläche

**Die Bedienung der Zentrale erfolgt im Internet-Browser. Dazu muss keine Software installiert werden**



**Das Anlegen des Gleisplans in der Stellwerksoberfläche ist selbst-erklärend und schnell erledigt**



**Wer bereits eine mc<sup>2</sup> besitzt, kann per Software-Update den aktuellen Stand der Firmware erhalten**

**Die Zugautomatik beim programm-gesteuerten Ablauf lässt sich mittels eines Konfigurationsfensters anlegen**

**Spannung und Strom am Gleis Ausgang lassen sich einstellen – hier bei der Zentrale mit bis zu 6,5 Ampere Spitzenlast**



**Weichen stellt man, indem man einfach draufklickt. Hier ist der Abschnitt zwei durch einen Zug belegt** Heiko Herholz (8)





Rein äußerlich unterscheidet sich nur die Rückseite der neuen Zentrale (oben) von der alten (unten): Neben dem Schriftzug „V2“ ist lediglich neu, dass die Gleisanschlussklemmen nun größer dimensioniert sind und dickere Leitungen aufnehmen können

Im Zusammenspiel mit dem Power-Splitter von Tams (Gerät oben) lässt sich der Ausgangsstrom in mehrere Anlagenbereiche verteilen. Er überwacht jeden Abschnitt einzeln und schaltet bei einem Kurzschluss nur den jeweils betroffenen Bereich ab

Bei allen Versionen der mc² wird das passende Netzteil mitgeliefert, wobei der Neun-Amperre-Typ ein ziemlicher Brocken ist



Heiko Herholz (3)

Buchsenbezeichnung LNet versteckt sich ein vollwertiger LocoNet-Anschluss. In der Version 2 der mc² ist dieser mit einer galvanischen Isolierung ausgestattet und agiert im Betrieb als LocoNet-B, sodass hier sogar LocoNet-Booster betrieben werden können. Ist die Gleisspannung ausgeschaltet, wird die Buchse auf LocoNet-T umgeschaltet und kann weiterhin die angeschlossenen Handregler mit Strom versorgen. Dank der galvanischen Trennung ist es ab der Version 2 der mc² problemlos möglich, LocoNet-Gleisbelegtmelder und MARCo-Module von Uhlenbrock zu betreiben.

Die CAN-Bus-Buchse an der mc² indes ist interessant für diejenigen, die mit einer Startpackung von Märklin angefangen haben: Hier lässt sich die MobileStation anschließen. Ebenso ist es möglich, eine CS 2 oder CS 3 im Slave-Modus zu betreiben. Rückmelder können nicht nur am LNet-Anschluss eingesetzt werden, auch die S88-N-Buchse und der BiDiB-Anschluss bieten sich dafür an, jeweils passende Rückmelder anzuschließen. Die Anschlüsse für das Haupt- und das Programmiergleis sind bei der V2-Zentrale deutlich größer ausgeführt, sodass sich auch dickere Leitungen verwenden lassen. Booster-Anschlüsse für Märklin- oder CDE-Verstärker runden die

Anschlussmöglichkeiten ab. Zur Integration in eine PC-Umgebung ist ein Netzwerk-Anschluss vorhanden, der mit den marktüblichen Steuerungsprogrammen zusammenarbeitet und zusätzlich auch das Z21-Protokoll von Roco unterstützt. So lassen sich hier zur drahtlosen Bedienung auch WLAN-Mäuse nutzen. Über den PC-Anschluss läuft auch die komplette Konfiguration der Zentrale. Ein eingebauter Web-Server bietet alle Einstell- und Steuermöglichkeiten. Zur Benutzung reicht ein Internet-Browser aus. Die Zentrale lässt sich daher bequem mit Smartphone, Tablet, Notebook oder PC steuern. Die einzige Bedingung ist, dass sich die mc² im gleichen Netzwerk wie das Bediengerät befindet.

### Bedienung und künftige Updates

Die Bedienoberfläche nennt Tams Toolbox – und das durchaus zu Recht. Neben den vielen

Konfigurationseinstellungen der Zentrale lassen sich hier natürlich auch Decoder auslesen und programmieren. Auch die Fahrzeugsteuerung ist möglich. Tams hat dabei auch an Kleinigkeiten gedacht: Der Handregler passt genau auf einen Smartphone-Bildschirm und bietet einen seitlichen Schieberegler auf der rechten Seite. Für Linkshänder lässt sich der Schieberegler aber auch auf die rechte Seite legen.

Die Software der Tams-Zentrale wird kontinuierlich weiterentwickelt. Updates lassen sich direkt über die Bedienoberfläche in der Toolbox einspielen. Lediglich ein Internet-Zugang ist dafür erforderlich. Viele der Neuerungen betreffen die Toolbox als solche. Eine der jüngsten Entwicklungen ist das Gleisbildstellwerk – es ist recht einfach gehalten und ermöglicht das Anzeigen von Gleisbelegungen und RailCom-Meldungen im Gleisplan sowie das Stellen von Weichen. Das Anlegen des Gleisplans erfolgt bequem in einem Raster, dem verschiedene Elemente aus einem Auswahlménü zugeordnet werden. Textfelder erleichtern die Orientierung. Es ist möglich, mehrere Gleispläne anzulegen. Diese kann man auf einem Bediengerät speichern und den gewünschten Gleisplan jeweils zur Bedienung laden. Zu jedem Gleisplan lässt sich eine Automatik für ein Triebfahrzeug anlegen und speichern. Diese kann von einer einfachen Pendelzugautomatik bis hin zu einem komplexen Rangierablauf reichen. Die Automatik wird in einem Menüfenster angelegt und lässt sich in einem Editor feintunen.

Tams zeigt mit der Version 2 der mc², wie eine moderne Digitalzentrale auszusehen bzw. was diese zu leisten hat. Wer schon die mc² in der Version 1 besitzt (siehe em 9+10/21), kann diese kostenlos auf den gleichen Softwarestand der neuen Version 2 bringen, in dem das Update in der Toolbox durchgeführt wird. Heiko Herholz

### Die neuen Tams-Komponenten im Überblick

mc² V2-6	579 €
mc² V2-9	629 €
mc² V2-6 + Power-Splitter	679 €
mc² V2-9 + Power-Splitter	729 €

# Mehr Wissen – mehr Spaß



**3 für**  
nur **€ 11,85**  
statt ~~€ 23,70~~

- ✓ Sie sparen die Hälfte
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Die *MIBA* kommt bequem frei Haus\*

## Weitere Gründe, warum Sie *MIBA* lesen sollten:

Akribische Testberichte und umfangreiche Neuheitenvorstellungen

- ✓ Ausführliche Tests mit Maßtabellen und Messwerten
- ✓ Kompetente Vorbildinformationen zu aktuellen Modellen
- ✓ Modellbahn-Neuheiten im Überblick
- ✓ Alle Produktinformationen inkl. Preis und Bezugsquellen

Vorbildliche Modellbahn-Anlagen und Tipps aus der *MIBA*-Werkstatt

- ✓ Tolle Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten und Epochen
- ✓ Detailreiche Profi-Aufnahmen, Gleispläne, Tipps der Erbauer
- ✓ Schritt-für-Schritt-Anleitungen aus der Praxis
- ✓ Über die Schulter geschaut: von den Modellbahn-Profis lernen

**Wie geht es weiter?** Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *MIBA* ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 7,90 pro Heft monatlich frei Haus.

Jetzt online bestellen unter [www.miba.de/abo](http://www.miba.de/abo)

# Leserbriefe

## ■ Schiebetrieb, em 5/24 Beispiele aus Stuttgart

Auch in der Region um Stuttgart wurde zu Dampflokzeiten während der Epoche III nachgeschoben. Insbesondere die Steigungen zur Gäubahn sowie ins Rems- und Murratal (über Singen nach Zürich und Richtung Nürnberg) forderten den Meistern und Heizern bei schweren Zügen alles ab. So wurden beispielsweise die mit der Baureihe 38<sup>10-40</sup> bespannten Feierabendzüge gen Osten ab Stuttgart-Bad Cannstatt vorwiegend mit einer Altbauellok auf zwei verschiedene Arten nachgeschoben: Bei Personenzügen wurde in Bad Cannstatt eine E 52 angekuppelt und schob nach einer Bremsprobe bis in den Bahnhof Fellbach nach. Während des Aufenthaltes wurde getrennt, und die Schiebelok kehrte nach Cannstatt in ein Stumpfgleis auf der westlichen Bahnhofseite zurück. Bei Eil- und Schnellzügen schob die E 52 nur mittels Keller'scher Kupplung nach. Das Lösen des Seilzugs erfolgte zwischen dem Haltepunkt Sommerrain und der Station Fellbach während der Fahrt; danach setzte sich die Schiebelok langsam vom Zug ab, folgte diesem aber bis Fellbach, um anschließend zurückzukehren. Da der abendliche Eilzug nach Lauda (Stuttgart Hbf ab 17:45 Uhr) vorwiegend mit „Donnerbüchsen“ verstärkt wurde, war es stets ein Erlebnis, auf der Plattform stehend die Trennung zu verfolgen. Richtung Gäubahn wurde mit Dampf aus dem Stuttgarter Hauptbahnhof nachgeschoben. Hier beobachtete ich an einem Schnellzug nach Zürich einmal eine außergewöhnliche Bespannung: Zuglok war die Baureihe 39, Schublok eine 70er! Das befragte Personal versuchte meine Zweifel hinsichtlich der Leistungsschwäche der Tenderlok mit den Worten zu zerstreuen: „Das reicht zum Nachschieben bis Stuttgart-Vaihingen!“ Nach erfolgter Elektrifizierung der Strecken wurde der Schiebetrieb dann eingestellt. *Peter Rieger, Winnenden*

## ■ Stellwerkstechnik, em 5/24 Gelernt ist gelernt ...

Auf Seite 74 im Beitrag „Das Einmal-eins im Stellwerksbetrieb“ fiel mir als

## 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, 3. September und Dienstag, 17. September

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



ehemaligem Fahrdienstleiter sofort auf, dass Herr Mampel keine Weiche stellt, sondern einen Riegelhebel bedient – und zwar den Weichenriegel I für die Weiche 1 in +-Stellung. Es ist auf dem Bild nicht erkennbar, ob er die Weiche 1 in + verriegelt (Hebel unten) oder entriegelt (Hebel oben). Ein Stellwerker weiß auch, dass die Weiche 1 in +-Stellung spitz befahren werden sollte. Stumpf befahrene Weichen wurden nicht geriegelt.

Weichenhebel hatten arabische Ziffern/Zahlen und Riegelhebel römische – daran ist das sofort erkennbar.

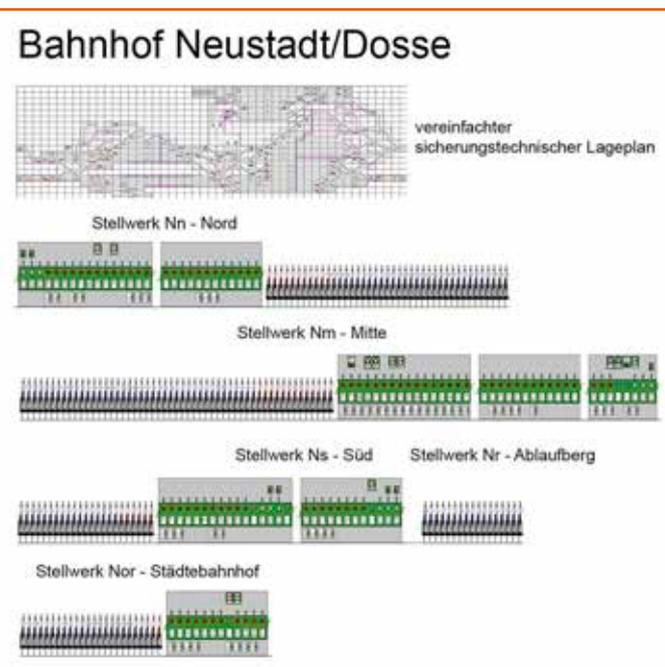
Es gab früher das PC-Programm MechStw, mit dem man mechanische Stellwerke samt Außenanlagen, Verschlussplan, Block- und Hebelwerke nachbauen und simulieren konnte. Es läuft nur bis WIN XP und nicht mehr ab WIN 7. Deshalb habe ich mir unter WIN 10 ein virtuelles WIN XP instal-

liert und kann das Programm weiterhin nutzen. Der Vorteil gegenüber Lehrstellwerken ist, dass man vorbildgerechte Stellwerke nachbauen kann und Computer oder Notebook samt Maus und Beamer ausreichen, um vorbildgerechte Szenarien mit vielen Weichen, Gleisen, komplizierten Block- und Hebelwerken zu erzeugen. *Norbert Weise, Perleberg*

## ■ Schwenkbühnen, em 6/24 Fantasiemodell Jöhstadt

Der Artikel über Schwenkbühnen und Segmentdreh scheiben kommt gerade richtig, denn aktuell habe auch ich auf diese platzsparende Lösung zurückgegriffen und in Nenngröße Oe die gesamte Lokeinsatzstelle Jöhstadt auf einem 100 mal 60 Zentimeter großen Betriebsdiorama untergebracht. Die Schwenkbühne entspricht natürlich nicht der Originalgleisanlage von Jöhstadt, wo der Lokschuppen ausschließlich über Weichen erreicht wird. Früher war die Zufahrt in Jöhstadt vom Bahnhof her direkt auf den Lokschuppen zu, was heute so nicht mehr funktioniert. Die Zufahrt erfolgt nun stattdessen aus der anderen Richtung von der Strecke her. Das ist bei meiner 1:45-Lösung auch der Fall – zumindest ansatzweise vorbildgerecht.

Die Schwenkbühne ist übrigens aus Teilen eines alten Brückenlegepanzermodells entstanden. Beim Bau kam mir die Idee, diesen Ursprung sichtbar zu lassen, weil es im Original teilweise ebensolche improvisierten Konstruktionen gab. So habe ich den Begleitsteg nicht mit Holzbohlen abgedeckt, sondern eine Baustellensituation dargestellt: Demontierte, verschlissene Bohlen ruhen neben der Grube, und neue Bretter liegen schon bereit. Auch das Gelände wurde schon teilweise neu lackiert. Auf diese Weise bleibt der Blick auf die Bühnenkonstruktion mit ihrem festgelegten mittigen Scharnier, ihrer olivgrünen Farbe und der US-Beschriftung weiterhin möglich. *Georg Koch, Petersberg*



**Beispiel des DR-Bahnhofs Neustadt (Dosse) im Zustand von 1973 mit seinen damals fünf Stellwerken; die Verschlusspläne hierfür sind eine gewaltige Herausforderung**

*Norbert Weise*

## ■ S-Bahn Berlin, em 6/24 Was das „S“ heißen könnte

Danke für den interessanten Artikel zum einhundertjährigen Berliner S-

Der Inhalt der Leserbriefe spiegelt nicht zwangsläufig die Ansichten der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich das Recht vor, die Leserbriefe zu kürzen.

**Oe-Modell der Lokeinsatzstelle Jöhstadt mit vorbildwidrig eingebauter Schwenkbühne, was die Dioramenfläche deutlich reduzierte** Georg Koch



Bahn-Jubiläum! Darin legen sie dar, dass sich das Symbol „S“ auf die Abkürzung von Stadtbahn bezieht. Das bezweifle ich, auch weil die Stadtbahn nur ein relativ kurzer, wenn auch sehr

wichtiger Abschnitt im Netz ist. Vor einigen Jahren erfuhr ich von einem Eisenbahner, dass das „S“ ursprünglich die Abkürzung für „schnelle Abfertigung“ war. Dieser Ursprung ist

durchaus plausibel, da bei den neuen Triebzügen nicht mehr kontrolliert werden musste, ob zur Abfahrt alle Türen geschlossen waren, denn die wurden nun vom Triebfahrzeugführer zentral und zuverlässig mittels Druckluft geschlossen. Bedenkt man, dass die Züge der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen vorher aus Abteilwagen mit Dutzenden zu schließenden Türen bestanden, dann ging die Abfertigung des Zuges nun wirklich schnell vonstatten. Vielleicht war das „S“ ursprünglich auch nur eine interne Bezeichnung, bevor man es als Markenzeichen nutzte. Und vielleicht können andere Leser weitere Erkenntnisse zu seinem Ursprung beitragen? *Peter Baumann, Berlin*

### Zugbildung: vermisste Güterwagentypen

Im September 1996 hatte ich Fotos von einem Dienstzug mit leeren Schotterwagen im Bahnhof Steinbach am Wald aufgenommen. Diesen Zug wollte ich gern in 1:87 nachstellen, da auf meiner HO-Anlage „Frankenwaldbahn“ (siehe Anlagenporträt in dieser Ausgabe) derzeit das Fahrplanjahr 1996 gefahren wird. Während die zweiachsigen Fc-Wagen kein Problem für die Modellbeschaffung darstellen, sind die vierachsigen Wagen der Gat-

tung Fac<sup>267</sup> aktuell nicht zu bekommen. Roco hatte den typähnlichen Schotterwagen Fac<sup>266</sup> unter den Artikelnummern 66147/-9 bzw. 67008 im Programm. Es wäre schön, wenn statt dauernd neuer Modellvarianten von gedeckten Güterwagen und diversen Kesselwagen mit Dutzenden von neuen Beschriftungen auch mal wieder Selbstentladewagen der Typen 266/267 ins Sortiment kämen! *Gernot Dietel, Litzendorf*

**Anm d. Red.:** In der Ausgabe von *BahnExtra 3/24* ist der Berliner S-Bahn ein Schwerpunkt-Thema gewidmet, das auf alle historischen Entwicklungen und den Betrieb unserer Tage eingeht. Das gibt's im Shop: [eisenbahn.de](http://eisenbahn.de)

## Buch & Film

*Die Rheinische Eisenbahngesellschaft, Geschichte und Gegenwart* in faszinierenden Bildern – Bernd Franco Hoffmann – 153 S., 69 Farb-/59 Schwarzweiß-Abb. – 29,99 € – Sutton Verlag, Tübingen – ISBN 978-3-96303-463-3



Es gibt bereits einiges an Literatur über diese einst große und bedeutende Eisenbahngesellschaft, doch hier wird in kompakter Form über die Entstehung, den Werdegang und die Gegenwart der verschiedenen Strecken der Gesellschaft berichtet. Mit gut lesbaren Texten versteht es der Autor, den Leser zu fesseln. Zahlreiche Aufnahmen zum Teil namhafter Fotografen zeigen die gesamte Vielfalt des einstigen und heutigen Betriebs und die Veränderungen hinsichtlich der Infrastruktur. Alte Fahrpläne, Zeitungsausschnitte und Karten runden den Band ab. Die Wiedergabequalität aller Farb- als auch Schwarzweiß-Fotos lässt keine Kritik zu und ist ein guter Grund, das Buch immer mal wieder in die Hand zu nehmen, um sich daran zu erfreuen. *MW*

*Erlebnis Erzberg, Rückblick auf den Dampfbetrieb Hieflau – Eisenerz – Vordernberg – Leoben – Norman Kampmann* – 160 S., 54 Farb-/125 Schwarzweiß-Abb. – 35,00 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6433-1



Der Titel verspricht nicht zu viel: Dieses Werk ist wahrlich ein Erlebnis! So umfangreich und in verschiedenen Facetten wurde der Bahnbetrieb am und um den Erzberg noch nie doku-



**Am 27. September 1996 fotografierter Güterzug mit leeren Selbstentladewagentypen, die es in HO aktuell nicht gibt** Gernot Dietel



**Buch-Tipp**

**Bildband einmal anders**

**B**ildbände, in denen sich Aufnahmen nur eines einzigen Fotografen befinden, sind oft mit Skepsis zu betrachten. In vielen Fällen gleichen sich die veröffentlichten Fotos, fahren nur Züge von links nach rechts oder umgekehrt, befindet sich die Sonne immer im Rücken des Fotografen, und beim Betrachten stellt sich schnell Langeweile ein, auch wenn die Qualität jedes Bildes gut ist. Das vorliegende Buch

**Dampfloks im Fokus, DB und Bahnen in Europa – 1961 bis heute**, in dem es übrigens auch eine Menge zu lesen gibt, ist anders und auch viel besser: Der Autor Wilfried Kohlmeier, *BAHN-Extra*-Lesern als Autor und Fotograf bekannt, beschreibt hier seinen Werdegang als Dampfloksfotograf in einer Zeitspanne von 1961 bis heute. Der Band kostet 49,99 Euro, hat 240 Seiten mit 100 Farb- und 295 Schwarzweiß-Abbildungen und erschien unter ISBN 978-3-96453-597-9 beim Münchner Verlag VGB/GeraMond Media.

Beeindruckend ist nicht nur die technische Qualität der Aufnahmen, sondern vor allem die sichere Motivwahl, die an vielen Stellen vom gewohnten Standard abweicht. Schon die Frühwerke des Fotografen, entstanden vor allem nahe seines Wohnortes im Großraum Frankfurt am Main, sind sehenswert, da abwechslungsreich: Neben klassischen Streckenaufnahmen gibt es interessante Bilder aus Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken. Auch für Details beweist der Fotograf ein waches Auge. Ein Beispiel von vielen: Im Rahmen einer Klassen-



fahrt schoss er 1964 einige Bilder im Bahnbetriebswerk Lindau. Sie zeigen aber nicht das klassische Motiv einer S3/6 auf der Drehscheibe im Bw an der Karlsbastion, sondern die bayerische GtL 4/598 1025 beim Einrücken in den Lokschuppen und die Kempte-

ner 39 152 auf der Scheibe, während der Kabinentender einer 50er aus dem Lokschuppen lugt.

Zwischen 1965 und 1977 bereiste Kohlmeier viele Dampfloks-Reiseziele der Bundesbahn – und zwar nicht nur die Hotspots wie Rheine, Rottweil und Ottbergen – und zeigt in diesem Buch eindrucksvolle Bilder vom Planbetrieb und ausgewählten Sonderfahrten. Rund 80 Seiten des Bandes sind der Dampftraktion in der DDR, im europäischen Ausland sowie in Nord- und Südamerika gewidmet. Entstanden sind die Bilder während gezielter Fototouren, organisierter Gruppenfahrten oder bei Abstechern während einer Urlaubsreise. Auch diese Aufnahmen zeichnen sich durch Abwechslung und höchste Qualität in technischer und motivischer Hinsicht aus. Abgeschlossen wird das Buch durch Bilder vom Comeback der O11102 als Stromlinienlok sowie Fotos von deutschen Schmalspurbahnen, die noch heute täglichen Dampfbetrieb bieten. Ein ausgezeichnete Bild- und Leseband, der Maßstäbe setzt und den man immer wieder gern aus dem Regal nimmt. *MW*

nisse konnte der Betrieb nach Berg und weiter nach Bratislava nicht aufgenommen werden. Einige neue Bilder zeigen Szenen aus dem heutigen Betrieb zwischen der Stammstrecke der Wiener Schnellbahn und Wolfsthal, wobei heute der Flughafen Wien-Schwechat direkt unterfahren wird. Dieses längst fällig gewesene Werk ist auch als der Ergänzung älterer Publikationen zu empfehlen. *WB*

**Baureihe V 100 der DB, Einsatz bei der DB und Privatbahnen – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € – EK-Verlag, Munzinger Straße 5a, 79111 Freiburg**



Fans der Bundesbahn-V 100 werden an dieser DVD ihre Freude haben! Gezeigt werden die Baureihen 211, 212, 213, 214 und 714 von DB bzw. DB AG in Plan- und Sonderzugeinsätzen. Der abwechslungsreich gestaltete Film beinhaltet auch zahlreiche Aufnahmen vom Führerstand aus. Ein Großteil der Aufnahmen zeigt die V 100-Einsätze bei Museumsbahnen und privaten EVU und ist neueren Datums. Darunter befinden sich auch attraktiv arrangierte Motive mit Fotozügen. An den Planbetrieb der V 100 bei der Bundesbahn erinnern diverse Szenen aus den 1980er- und 1990er-Jahren, als der Abschied von den Loks viele Filme an die letzten Einsatzstrecken führte. Vermisst werden allerdings Szenen aus den frühen Dienstjahren der Baureihe, als sie tatsächlich noch als V 100 über Gleise fuhr – doch wer hat damals schon teures Filmmaterial für das Ablichten solcher Allereitloks verschwendet? Abgeschlossen wird der knapp einstündige Film mit Szenen aus dem einstigen RAW Stendal, wo V 100 der ehemaligen DB und DR aufgearbeitet werden, sowie aktuellen Sequenzen von grundlegend modernisierten V 100, die äußerlich kaum noch als solche zu erkennen sind. *MW*

mentiert. Dargeboten wird die gesamte Geschichte der Erzbergbahn von deren Erbauung und Betrieb auf Zahnstange über den Umbau zur reinen Adhäsionsstrecke bis hin zu Stilllegung und Reaktivierung als Museumsbahn mit Schienenbussen. Nicht nur die Kernstrecke mit dem ursprünglichen Zahnstangenbetrieb wird dem Leser nahegebracht, auch die Anschlussstrecken Richtung Hief-lau und weiter nach Linz sowie die Bahn via Vordernberg nach Donawitz kommen nicht zu kurz. Obendrein wird auch die schmalspurige Radmer Bahn porträtiert – ursprüngliche eine Waldbahn, die später zur Erzabfuhr genutzt wurde. Außerdem lernt man die Feldbahn im Abbaugelände, einige antiquierte Dampfzuger sowie die Dulnig'sche Erzförderbahn kennen. Kaum bekannt ist die Standseilbahn von den Arbeitersiedlungen zu deren Wirkungsstätten. Prächtige Motive der Reihen 97 (97<sup>a</sup>), 197 (97<sup>b</sup>) und der selten eingesetzten Giganten 297

(97<sup>a</sup>) findet man in Porträtaufnahmen oder hart arbeitend am Berg und ebenfalls Bilder von 2043ern oder den Schienenbussen 5081. Aber auch die Reihen 52, 86, 156 auf den Gleisen nach Linz und Donawitz sind vertreten. Schlussakkord bildet ein Besuch im Stahlwerk Donawitz mit dessen Gleisnetz. Fans von Zahnrad- und Industriebahnen sollten sich diesen Band nicht entgehen lassen. *WB*

**Die Pressburgerbahn – Franz Haas/Herbert Harrer – 80 S., 28 Farb-/107 Schwarzweiß-Abb. – 22,00 € – RMG-Verlag, Wien/Österreich – ISBN 978-3903-41108-1**

Die Faszination der Bahn, die einst Wien mit Preßburg verband, ist ungeboren. So war es an der Zeit, die Geschichte der Bahn neu aufzurollen. Im aktuellen Buch wird die Geschichte bis zur Eröffnung 1914 nachgezeichnet – sowohl was die Gleichstrom-



Stadtstrecke von Wien-Hauptzollamt nach Groß-Schwechat betrifft als auch die Wechselstrom-Überlandstrecke von ebendort nach Köpcsény und dann weiter wieder als Straßenbahn bis ins Zentrum der slowakischen Metropole. Im zweiten Teil werden sämtliche Fahrzeuge der drei beteiligten Bahnen vorgestellt, wobei hier einige noch unbekannte Bilder eingearbeitet wurden. Der letzte Teil befasst sich mit dem Betrieb der Reichsbahn-Zeit und der Auffassung der Wiener Stadtstrecke. Aufgrund der politischen Verhält-

■ Tag der offenen Tür anlässlich 75 Jahre Piko

# Sonneberg stand Kopf

*Am 22. Juni feierte man mit Kunden, Bahnfans und Mitbewerbern am Sonneberger Firmensitz das 75-jährige Firmenjubiläum. Tausende Besucher verbrachten einen erlebnisreichen Tag und ergatterten so manches Piko-Schnäppchen*

Über die abwechslungsreiche Pico- bzw. Piko-Geschichte wurde bereits mehrmals im *eisenbahn magazin* berichtet (siehe umseitigen Kasten), weshalb in diesem Beitrag nur die wichtigsten Eckdaten angeschnitten werden: Auf der Leipziger Herbstmesse 1949 wurde der erste Pico-Express der Öffentlichkeit vorgestellt, der noch im ehemaligen Siemens-Werk in Chemnitz produziert wurde. 1952 erfolgte der Firmenumzug nach Sonneberg und die Umfirmierung in VEB Piko. Obwohl die Modelle nicht nur in der DDR bzw. Osteuropa beliebt waren, wurde das Fahrwasser nach 1989 unruhiger. Die Treuhand versuchte den Betrieb zu verkaufen. Hier begann die erfolgreiche Geschichte der Familie Wilfer, die am 30. April 1992 den Notartermin zum Vertragsabschluss hatte. Doch die Unterschriften zur Firmenübernahme standen damals auf Messers Schneide, da die Treuhandvertreter um 22 Uhr neue Vereinbarungen mit dem Betriebsrat präsentierten und diese auch einfordern wollten. Der Notar erkannte die brenzlige Situation und schenkte guten Frankenwein aus, womit die Konfliktbereitschaft seitens der Treuhandmitarbeiter deutlich sank und man den Forderungskatalog entsprechend anpasste. So konnte in den frühen Morgenstunden des 1. Mai der Kaufvertrag über das Vermögen der Piko Spielwaren GmbH unterzeichnet werden.

Doch die Schweinfurter Bänker, die den Kauf und die ersten Investitionen in die Spritzgussabteilung finanziert hatten, meinten, das Piko sich auf die Fertigung von Spielwaren konzentrieren sollte. Mit den bereits angebotenen Kinder-Wasch- und -Nähmaschinen sowie -Bügeleisen und -Baufahrzeugen hatte man schließlich langjährige Erfahrung. Doch der erwünschte Erfolg stellte sich nicht ein, sodass man das Sortiment nach einigen Jahren aufgab. Ortrun und Dr. René F. Wilfer sowie der damalige Technische Leiter, Günther Heilmann, favorisierten von Anfang an das Modellbahn-Segment, da offensichtlich im Osten ein großer Markt vorhanden war, was sich zunächst allerdings als Trugschluss herausstellte. Das erste Geld verdiente man im Westen. Erst als der neue Doppelstockzug auf den Markt kam, erweckte die DR-Fangemeinde und setzte wieder auf Piko-Modelle. So wuchs die achtköpfige Belegschaft im Modellbahn-Bereich von 1992 bis heute auf rund 600 Mitarbeiter, die in Sonneberg und Chashan/China in mehreren Nenngrößen produzieren.

## Zehntausende Fans feierten

Wie beliebt die unter Classic-, Hobby-, Expert- und ExpertPlus-Line vertriebenen Piko-Modelle sind, konnte man zum Jubiläum bereits gegen sieben Uhr erleben, als zahlreiche Fans vor den geschlossenen Werkstoren warteten. Als die Menschenschlangen immer länger wurden und bereits den Verkehr auf der Straße behinderten, entschloss sich der Chef, die Tore schon vor neun Uhr zu öffnen. Die häufig als unsportlich angesehenen



*Bereits im Stadtgebiet von Sonneberg wurden die Besucher auf großen Monitoren, Bannern und mit der Piko-Lokomotive 1 zünftig auf den Tag der offenen Tür eingestimmt*



*Jedes Jahr wird vor Ort ein neuer Jahreswagen in der Nenngröße HO verkauft*

*Bevor die am Tag wartenden Fans hereingelassen wurden und zu den Aktionsständen spürten konnten, fotografierte der Firmenchef alle Mitarbeiter an ihren Ständen*



*Gut gefüllt waren die Sonderbusse, die zwischen Werk, Hauptbahnhof mit Museums-Bw und Spielzeugmuseum pendelten* MM (5)



## Bilder aus der Fertigung

Für Modelleisenbahner ist es immer wieder interessant, einmal hinter die Kulissen von Fertigung und Montage zu schauen bzw. mit den Produktentwicklern oder Vertriebsmitarbeitern zu sprechen. In den Sonneberger Werkhallen, die zum Teil noch aus Zeiten des VEB Piko stammen, kann man bis heute nahezu alle Produktions-

schritte verfolgen. Wenn man die viele Handarbeit bei den einzelnen Arbeitsabläufen, den Materialaufwand und den stetig modernisierten umfangreichen Maschinenpark einmal live vor Ort gesehen hat, wächst nicht nur der Respekt vor den Mitarbeitern, sondern auch das Verständnis für die heute üblichen Verkaufspreise im Fachhandel.



**Rund drei Millionen Einzelteile werden in fünf Farbspritzkabinen und in zwei Lackieranlagen pro Jahr eingefärbt**



**Neun Mitarbeiter montieren Baugruppen und Einzelteile der Gartenbahnfahrzeuge. Hier entsteht die aktuelle Jubiläumslok**



**Alle Gartenbahn-Gleise sowie -Weichen werden in Sonneberg mittels spezieller Vorrichtungen von Hand zusammgebaut**



**In der Wagenfertigung werden eigene Kunststoff- sowie Zukaufteile wie z. B. Gewichte mittels Hilfsvorrichtungen montiert**



**An 17 Maschinen mit Schließkräften von 15 bis 500 Tonnen werden rund zwei Millionen Kunststoffteile im Jahr gespritzt**



**Drei Mitarbeiter sind im Betriebsmittelbau dafür zuständig, dass alle Werkzeuge und Vorrichtungen stets einsatzbereit sind**

Modellbahner rannten förmlich in die verschiedenen Fabrikationshallen, wo es preiswerte Modelle fast aller Nenngrößen, aber auch Ersatz- und Bauteile, Elektronikkomponenten, Fahrgestelle, Lok- und Wagengehäuse oder die speziellen Jubiläumsmodelle gab. In fast allen Ständen warteten Fans in langen Schlangen bis zum Nachmittag, um einen Blick in die bereitstehenden Gitterboxen oder auf die Tische zu werfen und sich mit Modellbahnartikeln einzudecken. Das Preis-Leistungs-Verhältnis war stimmig, sodass mancher seine Schnäppchen kaum noch tragen konnte und glücklich war, wenn Familienmitglieder zum Helfen dabei waren.

## Fertigung und Montage

Wer es ruhiger angehen lassen wollte, konnte sich z. B. von den Elektronikentwicklern beraten lassen und auch Decoder mit individuell aufgespielten Sounds erwerben, in der Spritzgussabteilung den Mitarbeitern über die Schulter schauen oder die Einzelteile für einen kleinen Briefkasten mitnehmen und später mittels Tampondruck beschriften lassen. Hier wurden anhand von mehreren Modellen gezeigt, wie aufwändig die mehrfarbigen Bedruckungen an heutigen Modellen sind. Wer wollte, konnte ein HO- oder G-Sondermodell mit 75-Jahr-Jubiläumsbedruckung druckfrisch neben der Maschine kaufen. Zuvor war aber auch ein Blick in die Lok-, Wagen- und Gleismontage möglich, die allen aufzeigte, wie viel Handarbeit erforderlich ist. Obendrein standen die Mitarbeiter von Konstruktion, Vertrieb, Werkzeuginstandhaltung und Betriebsmittelbau für Fragen und Anregungen zur Verfügung. Da Piko in mehreren Berufen ausbildet, konnten Jugendliche sich über entsprechende Angebote informieren.

## Gäste aus anderen Unternehmen

Dass die Modellbahnbranche in den zurückliegenden Jahren vermehrt kooperiert, war daran zu erkennen, dass auch Vertreter anderer Unternehmen eingeladen waren. Stellvertretend soll hier Märklin-Geschäftsführer Wolfram Bächle genannt sein, der samt Gattin und Hund angereist war und eine bewegende Begrüßungsrede hielt. Nicht nur, dass er mit der Familie Wilfer eng befreundet ist, vielmehr gilt es auch unternehmensübergreifend Brücken zu bauen. Seit über einem Jahr arbeitet man z. B. gemeinsam an dem formneuen Metropolitan-Wendezug in HO. Dabei tauschten sich die Mitarbeiter von Märklin und Piko regelmäßig aus und entwickelten sogar eine gemeinsame Leidenschaft für das neue Produkt, das in Wechselstromausführung bei Märklin und für das Gleichstromsystem bei Piko erscheinen wird. Auch ansonsten glich der Tag der offenen Tür in Sonneberg den Göppinger Märklin-Tagen. Es gab mehrere Modellbahnanlagen zu sehen, und Pendelbusse fuhren zum Bahnhof und zum Lokdepot Sonneberg ([www.eisenbahnfreunde-sonneberg.de](http://www.eisenbahnfreunde-sonneberg.de)), wo mehrere Dampf- und Dieselloks ausgestellt waren, aber auch zum Deutschen Spielzeugmuseum ([www.deutschesspielzeugmuseum.de](http://www.deutschesspielzeugmuseum.de)). Eisenbahnfans sollten sich schon jetzt den 20. Juni 2026 für eine Thüringen-Reise vormerken, wenn die Werktoore in Sonneberg das nächste Mal geöffnet werden. MM



*Gut gelaunt begrüßten Piko-Chef Dr. René F. Wilfer (rechts) und Märklin-Geschäftsführer Wolfram Bächle die angereisten Modellbahnfans*

*Direkt am Montage-Arbeitsplatz wurde die Reichsbahn-Jubiläumslok 131 949 verkauft*

*Vitrine im FlagshipStore mit historischen Pico- und Piko-Modellen*



*Hinter den Messedioramen wurden u. a. Bauteile und Lokgehäuse angeboten, weshalb sich hier eine lange Warteschlange bildete*



*Viele Fahrzeugmodelle aller Nenngrößen wechselten zu attraktiven Preisen den Besitzer, was zu stetigem Gedränge führte MM (11)*



## Piko-Geschichte

Wer mehr Informationen über den Sonneberger Traditionshersteller benötigt, findet beispielsweise in *em* 7/99 „50 Jahre Piko – Modellbahnen aus der Puppenstadt“, in *em* 11/94 „Was vor der Piko-82 war – Die Anfänge des Sonneberger Unternehmens“ und in *em* 12/94 „Piko im 5. Jahrzehnt – Die Sonneberger zwischen 1960 und 1994“. Wer weitere spannende Hintergrundinformationen, exklusive Einblicke und unterhaltsame Anekdoten aus dem Hause Piko benötigt, sollte sich das neue „Piko-Buch II“ unter Artikelnummer 99875 für 39 Euro zulegen, das in wenigen Wochen erscheinen wird. em

■ HO-Test: 18 201 von Märklin und Roco

# DR-Dampflokkstar für verschiedene Epochen

Roco

Märklin



*Das Vorbild ist ein Unikat mit etlichen Facetten, und auch das 1:87-Modell der lange Zeit schnellsten betriebsfähigen Dampflokk der Welt war jahrelang Domäne von Roco. Inzwischen legten Märklin/Trix nach. Wir stellen das Göppinger 1:87-Modell als Epoche-VI-Museumslokk der traditionsreichen Roco-Konstruktion in Form der letztgelieferten 02 0201 der DR-Epoche IV gegenüber*

*Zum Testen der windschnittigen Schnellfahrlokk der DR in Nenngröße HO stehen sich die Modelle von Märklin und Roco gegenüber*

*Michael U. Kratzsch-Leichsenring*

**Verglichen  
& gemessen**

**O**bwohl das äußerst elegante Vorbild bereits seit 1961 Dampflokkfans nicht nur aus der DDR begeisterte und 1987 sogar Österreich besucht wurde, sollte es noch bis 1998 dauern, ehe erstmals ein HO-Modell aus Großserienproduktion in den Modellbahnfachhandel rollte. Zuvor wagten sich nur Kleinserienhersteller wie Lemaco oder Lemke an die Umsetzung (siehe *Im Fokus* in em 12/13). Die technischen Anforderungen an die Umsetzung der 18 201 waren nicht ohne: Trotz Verkleidung und großen Raddurchmessern mit entsprechenden Achsständen soll die Lok idealerweise auch auf den kleineren Radien unter 40 Zentimetern laufen und dabei nichts von der Eleganz des Vorbilds einbüßen. Roco löste das Problem recht elegant durch gefederte und im Bogen ausklappbare Schürzen unter dem Führerhaus. Märklin/Trix hingegen setzten bei ihrer Konstruktion auf tauschbare, verschraubte Schürzenteile. Zudem ist bei der Göppinger Neukonstruktion der Abstand zwischen Lok und Tender

variabel. Beiden Modellen ist gemein, dass sie die jeweiligen Besonderheiten des Vorbildes zur dargestellten Zeit wiedergeben. Die wichtigsten Unterschiede betreffen dabei neben der Farbgebung die Ausstattung mit Funkantennen, Indusi-Magneten oder auch die Art der Befüllung des Tenders von oben und/oder unten. Der von Märklin aktuell mit angebotene Zusatztender, beim Vorbild erstmals 1987 eingesetzt, war übrigens auch bei Roco schon mehrfach im Programm zu finden.

## TECHNISCHE WERTUNG

### Konstruktiver Aufbau

Die beiden zum Vergleichstest vorgefahrenen Lokomotiven besitzen einen konstruktiv weitgehend vergleichbaren Aufbau: Ein in der Mitte im Lokrahmen sitzender Antrieb – bei Märklin der Motor, bei Roco ein Kardan – treibt über eine Schnecke und nachfolgende Stirnräder die Kuppelradsätze an. Bei Märklin ist ein Paar mit Haftreifen ausgestattet. Bei Roco kommt zusätzliche Trakti-

onskraft von zwei der vier Tenderradsätze, die vom dort platzierten Motor angetrieben werden, über Kardan auch den Vortrieb der Lokomotive übernimmt. Roco montierte den Schleifer unter der Lok, Märklin unterm Tender.

**↑ Märklin** – Die Neukonstruktion besitzt für eine hohe Detailfülle ebenso wie das Pendant von Roco zahlreiche separat ange-setzte Teile. Zurüsten kann man beim Einsatz auf entsprechenden Radien die beiliegenden Kolbenstangenschutzrohre. Zudem lässt sich der Zusatztender mit einer filigranen Starrkupplung anstatt der Kurzkupplungsköpfe ausstatten. Weitere Bremsschlauchtrappen liegen ebenfalls bei. Das weitgehend metallene Gehäuse samt Kunststoffführerhaus wird von drei Kreuzschlitzschrauben gehalten. Durch Verschwenken der Vor- und Nachlaufgestelle sind sie gut greifbar. Nach dem Abheben des Gehäuses sind die Platine und der Motor leicht erreichbar. Weil dieses recht straff sitzt und die Gefahr der Beschädigung von filigranen Anbauteilen besteht, sollte das

### Fakten zu den Modellen

	Märklin 18 201 DB AG	Roco 02 0201-0 DR
Artikelnummern	38201 (25020 Trix)	78202 (70-DCC)
(erstes) Baujahr	2023	2020 (1998)
Stromsystem	AC-Digital/Sound	AC-Digital/Sound
Digitalschnittstelle	21MTC	NEM 652
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/eine	fünfpolig/eine
Getriebe	Schnecke/Stirnrad	Schnecke/Stirnrad/Kardan
angetriebene Radsätze	3	5
Räder mit Haftreifen	2	4
Eigenmasse	544/720 g	515 g
Preis (UvP)	729,00 €	459,90 €

Abheben nicht zu oft passieren. Zum Abschmieren der Motorlager lässt sich die Platine nach dem Lösen zweier weiterer kleiner Schrauben anheben. Die MTC21-Schnittstelle mit Decoder ist dagegen leicht nach Abheben des Tenderoberteils erreichbar. Die Kupplungen sind kinematisch geführt und stecken in NEM-Schächten.

**Roco** – Im schweren Rahmen des angetriebenen Tenders ruht der fünfpolige Mittelmotor mit Schwungmasse. Sein Drehmoment gelangt über ein Schnecke-/Stirnrad-Getriebe einmal auf die beiden äußeren Tenderachsen und zusätzlich über eine Kardanwelle und im Stehkessel der Lok untergebrachte Schneckengetriebe auf die Kuppelradsätze. Das relevante Innenleben der Maschine – der Decoder mit achtpoliger Schnittstelle sitzt im Tender – ist relativ leicht nach Abklipsen des Tenderoberteils zugänglich. Um an den Motor zu gelangen, müssen zur Abnahme des Tendergehäuses zuerst Lok und Tender elektrisch sowie mechanisch getrennt werden. Erst dann ist das Gehäuse abnehmbar. Der Lautsprecher des Soundmodells sitzt allerdings fest im Führerhaus und ist mit der Platine im Tender verlötet. Beim Montieren sollte sich die Litze nicht mit der Kardanwelle verheddern! Bei unserem Testmuster saß zudem die Aufnahme der Kardanwelle nicht fest, wodurch die Lok blockierte. Vorsicht muss walten, sollen die filigranen Griffstangen oder Schutzblenden am Führerhaus nicht brechen oder Leitungen am Kessel beziehungsweise Fahrwerk keinen Schaden nehmen. Die sehr feingliedrigen Griffstangen und Leitungen bestehen aus Kunststoff; weitere zu montierende Zurrteile gibt es nicht. Die Kupplungen sind kinematisch geführt, dank der NEM-Schächte zudem leicht tauschbar.

### Maßgenauigkeit

**Märklin/Roco** – Die wichtigsten Abmessungen der Modelle (siehe Maßtabelle) treffen die Vorbildwerte unter Berücksichtigung der Messtoleranzen wie gewohnt recht genau. Der Blick auf die Tabellenwerte belegt das Bestreben beider Hersteller, möglichst absolut maßstäbliche Modelle auf die Schienen zu stellen.

### Fakten zum Vorbild

## Messdienerin der Deutschen Reichsbahn



**Auf einer ihrer letzten Dampftouren vor dem Fristablauf absolvierte 18 201 am 10. Juni 2018 eine Sonderfahrt im Kölner Umland – hier auf der Hohenzollernbrücke**

Sven Franz

Mit der Steigerung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten von Reisezugwagen als wichtigem Exportgut der DDR war auch eine Maximierung der Höchstgeschwindigkeiten der Testlokomotiven erforderlich. „Schorsch“, die stromlinienverkleidete Starlok 18 314 der VES-M Halle (Saale), war mit seinen 150 km/h Höchstgeschwindigkeit zu langsam und zudem als Vierzylinderlok technisch zu aufwändig. Theoretisch stand der DR mit der E 18 ein potenziell geeignetes Elektrotriebfahrzeug zur Verfügung, aber keine passende elektrifizierte Strecke. Deshalb entstand 1960/61 im Raw Meiningen auf der Basis des Einzelgängers 61 002, Fahrwerksteilen der H45 024 sowie dem Tender der 44 468 die heutige 18 201, die im EDV-Zeitalter als 02 0201 unterwegs war. Weil sie auch als Bremslok dienen sollte, entfiel der bei Neubaukesseln übliche Misch- zugunsten eines Oberflächenvorwärmers. 1964 erreichte die Lok erstmalig 160 km/h, was für Fahrzeuge mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ausreichte. Die für 160 km/h-Zulassung nötigen 176 km/h fuhr die Lok im November 1964 auf dem tschechischen Versuchsring in Velim. Ende 1967 erhielt die Lok eine Ölhauptfeuerung. Am 12. Oktober 1972 erreichte die Maschine mit Lokführer Rindelhardt schließlich die Rekordgeschwindigkeit von 182,4 km/h während einer Messfahrt zwischen Gräfenhainischen und Bergwitz – im Gegensatz zu vielen vergleichbaren Rekordfahrten sogar ohne Schaden zu nehmen.

Neben dem Versuchsdienst war die Lok zur Amortisierung der Kosten anfangs auch im Regeldienst zu sehen. Allerdings waren die Beanspruchungen zu hoch, weshalb schon Ende der 1960er-Jahre erste Einschränkungen verfügt wurden. Seit den 1980er-Jahren traf man die Starlok des Bw Halle P nur noch vor Sonderzügen an. Im Rahmen derartiger Einsätze kam sie 1985 nach Nürnberg und 1987 nach Österreich. Speziell für letztgenannte Fahrt erwies sich der kurz zuvor fertiggestellte Zusatztender zur Vergrößerung der Wasser- und Ölvorräte als hilfreich. Nach der „Wende“ stand die Lok zunächst unter keinem guten Stern: Mehrere Entgleisungen zogen Geschwindigkeitsbeschränkungen nach sich. Aus wirtschaftlichen Gründen wechselte die Lok 2004 von der DB AG zur privaten dampf+ GmbH, die die 18 201 zunächst erfolgreich in Betrieb nehmen konnte. In diese Zeit fiel auch die Sonderlackierung der Lok in Rubinrot zwischen 2002 und 2005 auf Veranlassung von Roco. Eine letzte Schnellfahrt mit 160 km/h und drei Reisezugwagen sowie einer 183er als Bremslok im Schlepp absolvierte 18 201 am 2. Juni 2011. Seit Mitte 2018 steht die Lokomotive aufgrund Fristablauf abgestellt. Aktueller Eigentümer ist das Unternehmen Wedler Franz Logistik, das die betriebsfähige Aufarbeitung vorantreibt. Allerdings wird es aufgrund der technischen Ausstattung der Lok keine Fahrten schneller als 160 km/h mehr geben. Dem rollenden Denkmal wird das sicherlich gut tun.

MKL

**Märklin**



**Lokführerseite der Märklin-Lok 18 201 im DB AG-Zustand von 2010 mit einem Zusatztender, der beim Vorbild ab 1987 angehängt wurde, um längere Strecken bewältigen zu können**

**Langsamfahrverhalten**

Zum Testen des Fahrverhaltens standen beide Modelle in der digitalen Soundausführung zur Verfügung. Beide Decoder arbeiteten mit ihren werkseitigen Standardwerten ohne spezifische CV-Änderungen für Höchstgeschwindigkeit oder Anfahr- und Bremsverzögerungen. Die digitalen Fahrtests wurden mit der ECoS von ESU durchgeführt. Die Geschwindigkeitsmessungen erfolgten mit dem Märklin-Lichtschrankensystem sowie einem ESU-Messwagen zur Kontrolle. Der Stromverbrauch bei beiden Maschinen schließt den Grundsound sowie Licht in Fahrtrichtung vorwärts ein. Grundsätzlich gilt bei allen digitalen Fahrwerten: Wem die werkseitigen Einstellungen nicht gefallen, der kann Abhilfe durch ein Verändern der CV-Werte schaffen.

**Märklin** – Die Neukonstruktion benötigt die Fahrstufe zwei zum sicheren Durchfahren von Weichenstraßen. Dann zeigen die Messinstrumente 2,4 km/h und 183 Milliampere Stromfluss.

**Roco** – Die inzwischen 25 Jahre alte Konstruktion vermag noch immer zu überzeugen: 3,2 km/h bei 178 Milliampere zeigten die Messinstrumente unter der Fahrstufe 2 an.

**Streckenfahrverhalten**

**Märklin** – Früher waren Märklin-Loks als „Rennsemeln“ bekannt, demzufolge sollte die 18 201 in HO doch annähernd an das Vorbildtempo von umgerechnet 180 km/h herankommen. Tut sie aber nicht – bei 153,6 km/h und einer Stromaufnahme von 228 Milliampere unter Fahrstufe 28 ist Schluss. Für einen bleibenden Eindruck auf der Anlage reicht das ganz sicher aus, auch wenn der Wert auch nicht den zuletzt zugelassenen 160 km/h entspricht.

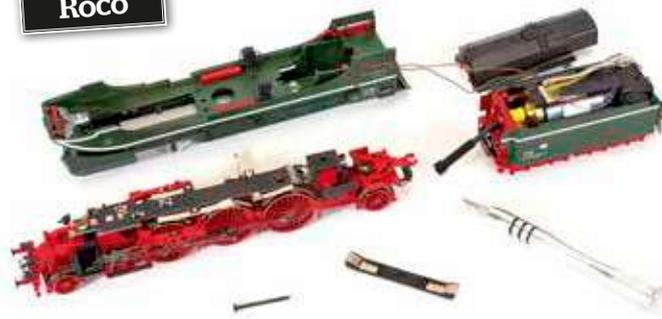
**Roco** – Das digitale Modell läuft bei Fahrstufe 28 umge-

**Märklin**



**Die Märklin-Schnellfahrlokomotive in zerlegtem Zustand zeigt den Antrieb im Bereich des Kessels, während die Einbauräume davor und im Kessel mit allerhand Elektronikplatinen belegt sind**

**Roco**



**Bei der Roco-Lokomotive sitzt der Antrieb traditionell im Tender und treibt nicht nur dort zwei der vier Radsätze an, sondern über einen Kardan vorn zur Lok auch deren Kuppelradsätze**

rechnet maximale 165 km/h. Das Amperemeter zeigt dann 390 mA.

Die offizielle Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 180 km/h erreicht das Lokmodell nicht, was kein gravierender Mangel ist, zumal die Vorbildlok wegen Schadfälligkeit am Treibradsatz sowie fehlender Ausrüstung für die Linienzugbeeinflussung nicht mehr so schnell fahren durfte.

**Ausrollverhalten**

**Märklin** – Der Ausrollweg des Modells entspricht einer sehr gut umgesetzten Fahrdynamik. Beim Zuweisen der Fahrstufe 0 aus der Höchstgeschwindigkeit heraus beträgt der Bremsweg stattliche 155 Zentimeter. Beim Drücken der Stoptaste oder Einfahren in einen stromlosen Abschnitt reduziert sich der Wert auf noch akzeptable zehn Zentimeter.

**Roco** – Die Roco-Maschine gefällt in puncto Ausrollverhalten ebenfalls: Aus Maximalgeschwindigkeit steht die Lokomotive nach Erhalt der Fahrstufe 0 nach knapp einem Meter. Beim Drücken der Stoptaste bleibt sie allerdings schon nach etwa fünf Zentimetern stehen.

**Zugkraft**

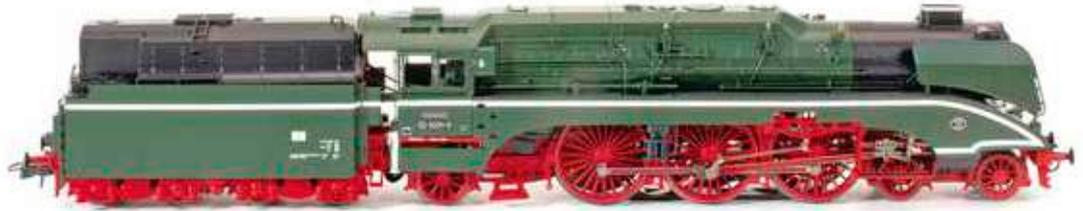
Beide Triebfahrzeugmodelle bringen durch ihre hohe Eigenmasse und die Anzahl der angetriebenen Radsätze zuzüglich Haftreifen gute Voraussetzungen für eine angemessene Zugkraft mit.

**Märklin** – Das Lokmodell schleppt bei etwas mehr als 250 Gramm gemessener Zuglast dank ihrer beiden Haftreifen auf dem direkt angetriebenen dritten Kuppelradsatz allerhand weg. Der Zugkraftabfall auf der Rampe ist mit 75 Gramm durchaus vertretbar. Auf Heimanlagen übliche Schnellzüge aus fünf Vierachsern befördert die 18 201 absolut sicher – selbst auf den weitverbreiteten Steilstrecken mit Steigungen von

Maßstabelle	18 201 DB AG/02 0201-0 DR			
	Vorbild	1:87	Märklin	Roco
Maße in mm				
Länge über Puffer	25.145	289,0	292,0	290,2
Lokgesamtachsstand	13.385	153,9	154,0	154,0
Kuppelachsstand	5.100	58,6	59,0	59,0
Tenderachsstand	5.700	65,5	65,6	65,5
größte Lokbreite	3.100	35,6	35,9	36,0
Kaminhöhe über SO	4.550	52,3	52,4	52,5
Pufferhöhe über SO	1.025	11,8	11,8	11,9
Treib-/Kuppelraddurchmesser	2.300	26,5	26,5	26,5
Vor-/Nachlauf-raddurchmesser	1.100/1.250	12,6/14,4	12,5/14,0	12,8/14,7
Spurkranzhöhe	-	1,2 (NEM)	0,8	1,0

**Die Roco-H0-Miniatur entspricht der EDV-beschrifteten 02 0201 der späten Reichsbahn-Epoche IV, als es den Zusatzender noch nicht gab**

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (5)



acht bis zehn Zentimetern Neigung je Gleismeter. In der Ebene sind auch DR-übliche D-Züge mit zwölf Wagen kein Thema. Der Strombedarf beträgt an der Reibungsgrenze rund 600 Milliampere.

**Roco** – Am Federkraftmesser schafft das Modell nicht zuletzt dank der Haftreifen des Tenders akzeptable 145 Gramm Zuglast. Auf der zehnpromzentigen Steilrampe war ein Verlust von 65 Gramm zu verzeichnen.

Diese Werte sind für diese Maschine in Ordnung und reichen zur Beförderung längerer Züge aus vierachsigen Reisezugwagen. An der Reibungsgrenze zeigt das Ampere-meter stattliche 864 Milliampere.

#### Stromabnahme

**Märklin/Roco** – Die Modelle nutzen alle Lokkuppel- und

Tenderradsätze zur Stromabnahme mittels von oben wirkenden Schleifern an den Spurkränzspitzen. Leider besitzt kein Modell in der getesteten digitalen Soundversion einen eingebauten Pufferkondensator. Das Überfahren der üblichen kritischen Gleis- und Weichenabschnitte geschieht daher nur bei sauberen Radlauflächen völlig problemlos. Insofern kann es wegen des fehlenden Kondensators zu kleinen Soundaussetzern kommen. Der Antriebsstrang funktioniert aber zuverlässig.

#### Wartungsfreundlichkeit

**Märklin** – Die 18 201 kommt im bekanntesten Blister/Schuber im klassischen Karton in den Handel. Der enthält auch die Zurrüstteile, die sich auf Kolbenstangenschutzrohre, Kupplungs- und Bremsschlauchtrappen sowie

eine Starrkupplung für den Zusatzender beschränken. Obendrein liegt eine in Wort und Bild gut gestaltete Betriebs- und Wartungsanleitung bei.

Der Zugang zum Lokmodell ist durch das Lösen dreier Schrauben und vorsichtiges Abziehen des straff sitzenden Gehäuses nach oben möglich. Die Wartung ist somit etwas leichter als beim Roco-Pendant.

**Roco** – Geliefert wurde das Modell zuletzt in der klassischen Schaumstoff-Verpackung mit Abdeckung, die zusammen mit den Anleitungen und Ersatzteilblättern in einem Karton ruht. Die Modelldokumentation ist verbal wie bildtechnisch ausreichend und trotzdem kompakt. Der Zugang zum Modell ist, wie anfangs bei der Konstruktion schon erwähnt, nicht

ganz einfach und sollte möglichst selten praktiziert werden. Allerdings ist das Schmieren der Getriebe dadurch recht aufwändig.

#### ERGEBNIS

##### TECHNISCHE WERTUNG

**Märklin** (1,1)  
**Roco** (1,6)

#### OPTISCHE WERTUNG

##### Aufbau und Detaillierung

**Märklin** – Das Modell gefällt durch sein erstklassig detailliertes Gehäuse in Kunststoff-Metall-Ausführung. Dort sind alle Gravuren sauber und sehr fein umgesetzt, wie etwa die Riffblech-Nachbildungen oder Führerhaus- und Tendergitter-Abdeckun-

#### Kommentar in puncto Loksound und Rauch

### Kein Schmaus für die Ohren, aber optisch ein Genuss

**B**islang ist Sound in den Loktests des *em* kein ausschlaggebendes Kriterium. Das ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass das Empfinden dafür recht subjektiv ist. Das beweist gerade auch die 18 201 von Märklin. Die Einschätzung des Testers, dass der Sound des Göppinger Pacific-Lokmodells mit den Originalfahrgeräuschen wenig zu tun hat, wurde an die produktverantwortlichen Märklin-Beschäftigten weitergegeben. Der Sound ist aus meiner Sicht unbefriedigend, obwohl es in Göppingen Mitarbeiter geben müsste, die das Vorbild aus eigenem Erleben in den 1990er- und 2000er-Jahren kennen sollten.

Ähnlicher Meinung waren sicher auch Tester anderer Modellbahn-Zeitschriften, nur verlor dort keiner ein Wort darüber. Also eine Katastrophe? Wohl eher nicht, denn nach Verlautbarung des Märklin-Produktmanagements sind in Göppingen keinerlei Beschwerden eingegangen. Im Gegenteil: Das Modell ist werkseitig weitgehend vergriffen. Wird der Sound von mir also überbewertet, oder kennen nur wenige

die realen Betriebsgeräusche und sind daher mit dem Gelieferten zufrieden? Letzteres erscheint mir als Tester am Glaubwürdigsten – auch aus eigenen Erfahrungen mit anderen Maschinen. Das ändert allerdings wenig an meiner Auffassung, dass Derartiges in dieser Preisklasse jenseits der 700-Euro-Marke grenzwertig ist. Bei mir wird das Modell daher im Gegensatz zur Roco-Ausführung überwiegend ohne Sound über die Anlage rollen.

Was die Märklin-18er allerdings auszeichnet: Den dynamischen Rauchausstoß haben die Techniker sehr gut hinbekommen. Der Faszination dieses Features erlag ich bereits vor Jahren auf der Nürnberger Messe, als Roco diese Technologie erstmals auf einem Rollenprüfstand in einer umgebauten 18 201 vorstellte. Leider kam es dann nicht in dieser Bergheimer Maschine, sondern in der neu konstruierten DB-10 001 zur serienmäßigen Anwendung. Daher nun die große Freude an Märklins Modell, wobei diese – wie beim Vorbild – beim langsamen Anfahren am größten ist. *MKL*



**Der dynamische Rauchaustoss an der Märklin-18er ist ein Alleinstellungsmerkmal unter den beiden H0-Schnellfahrlokkontrahenten**



**Märklin**

*Speziell diese Ansicht der Lokfronten offenbart, dass die einige Jahre ältere Konstruktion von Roco (rechts) in optischer Hinsicht gar nicht so weit von der Göppinger Lokneukonstruktion (links) entfernt ist*

**Roco**

gen beweisen. Leider stören Trennkanten zwischen Führerhaus und Kesselverkleidung mit ihren sichtbaren Spalten etwas den Gesamteindruck. Extra angesetzte Teile gibt es reichlich. Natürlich liegen auch zurüstbare Bremschläuche an der Front bei – und zwar der Epoche gemäß abweichend drei. Die Griffstangen sind sehr fein.

Als Lok der aktuellen Epoche besitzt der Tender auch die Füllleitung von unten. Im Führerstand ist bei Märklin die ebenfalls mehrfarbige Farbgebung inklusive abgesetzter Manometer an der Tenderwand sichtbar.

**↑ Roco** – Naturgemäß fällt die 25 Jahre alte Konstruktion in einigen Bereichen etwas zurück, etwa durch Fehlen der Sandfallrohre im Fahrwerksbereich. Allerdings überwiegen die positiven Merkmale wie die Nachbildung aller filigranen und durchaus markanten Bauteile wie Windleitbleche, Windabweiser, Indusi-Magnet etc. sowie der gut sichtbaren Einrichtung des Führerstandes einschließlich der roten Lackierung der Tenderwand. Alle Griffstangen und Leitungen sind freistehend und sehr fein.

Die Nachbildungen der Riffelbleche des Umlaufs und der Trittstufen auch am Triebwerk überzeugen ebenso wie die silbernen Zierringe an den Frontlaternen. Das Schutzgitter des Führerhausdachfensters besteht aus geätztem Metall, die Tenderbühne dagegen aus Kunststoff. Nötige Trennkanten sind geschickt gesetzt, Spalte auf ein absolut notwendiges Minimum begrenzt. Störend sind aus heutiger Sicht die fehlenden Bauteile Tendertür und -übergangsblech.

### Fahrgestell und Räder

**↑ Märklin** – Das Fahrwerk der Göppinger Lok besticht gleichfalls durch hohe Filigranität und Detailfülle. Die Speichen sind korrekt und jene der Treib- und Kuppelradsätze besitzen die entsprechenden Verstärkungen beziehungsweise Ausgleichsmassen. Ins Auge fallen die Nachbildungen der Bremsgestänge und Sandfallrohre im positiven Sinn ebenso wie die blanken Achsstummel im negativen. Der Kreuzkopf wirkt im Vergleich zum Vorbild etwas zu dunkel. Vorbildgerecht sind die Puffer unterschiedlich gewölbt und nicht weiß umrandet. Das Lokmodell

besitzt zwei Indusi-Magneten sowie eine Leiter auf dem Umlauf.

**↑ Roco** – Rocos Lokfahrwerk gefällt bis heute mit seinem Detailreichtum und der farbigen Nachbildung der Achsstummel. Alle Radsätze besitzen die korrekte Speichenzahl, auch die Verstärkungen der Speichen an den Treib- und Kuppelradsätzen wurden nachgebildet.

Die Plastizität ist dank extra abgesetzter Teile hoch. Da fällt es kaum auf, dass die Sandfallrohre im unteren Fahrwerksbereich nicht nachgebildet sowie die Tenderdrehgestelle nur Attrappen sind. Vorbildgerecht sind die Puffer unterschiedlich gewölbt und mit Zierringen versehen.

### Farbgebung

**↑ Märklin** – Das 18 201-Modell ist entsprechend den Vorbildgegebenheiten während der Epoche VI in etwas hellerem Grün lackiert. Die Farbgebung ist in dezent seidenmatten Tönen ausgeführt. Die Trennkanten zwischen zwei Farbtönen sind an allen Stellen der Gehäuseaufbauten sauber und ohne Beanstandung.

**↑ Roco** – Die Lackierung der Lok ist in allen Teilen hervorragend; vor allem der gleichfalls nur dezente Glanz vermag zu gefallen. Der weiße Zierstreifen frant nicht aus und ist trennscharf tamponiert. Der im Vergleich zu Märklin etwas dunklere Grünton entspricht der Vorbildlok während der Reichsbahn-Epoche IV.

### Beschriftung

**↑ Märklin** – Die Lokschilder sind auch an den Seitenwänden des Führerhauses erhaben dargestellt, wobei die Dicke etwas übertrieben wirkt. Die Eigentumsbezeichnungen und Bw-Schilder sind lediglich aufgedruckt. Die Beschriftungen der Maschine sind gestochen scharf, alle Aufdrucke unter der Lupe gut lesbar.

Ausweislich des Revisionsdatums 24. September 2010 gibt das dem Bw Halle P der Rbd Halle (Saale) zugeordnete Modell den Zustand des Vorbildes vom Herbst/Winter 2010/11 wieder. Die zwölfstellige NVR-Nummer steht am Tender angeschrieben.

**↑ Roco** – Sämtliche unter der Lupe lesbaren und gestochen scharfen Anschriften entsprechen den Vorbildgegebenheiten. Die Beschilderungen sind zwar nur flach aufgedruckt, und das Lokschild auf dem Führerstand erhebt sich am Indusikasten der Lokführerseite vorbildwidrig, doch liegen Ätzschilder zum Nachrüsten bei. Die Lokomotive war ausweislich der Beschilderung und Anschriften im Bw Halle P der Rbd Halle (Saale) zu Hause und gibt den Zustand

Fahrwertetabelle		
	Märklin 18 201 DB AG	Roco 02 0201-0 DR
<b>Langsamfahrtverhalten</b>		
$v_{\min}$ digital	2,4 km/h bei FS 2/183 mA	3,2 km/h bei FS 2/178 mA
<b>Streckenfahrtverhalten</b>		
$v_{\text{Vorbild}}$ digital	180 km/h nicht erreicht	180 km/h nicht erreicht
$v_{\max}$ digital	153 km/h bei FS 28/228 mA	165 km/h bei FS 28/390 mA
Auslauf aus $v_{\max}$ digital	155 cm	95 cm
Zuglast eben bei $v_{\max}$ digital	250 g bei FS 28/612 mA	145 g bei FS 28/864 mA

nach der Bremsuntersuchung vom 10. Mai 1985 wieder.

## Beleuchtung

**↑ Märklin** – Die Laternen sind originalgetreu einschließlich der gewölbten Scheibenabdeckung der Frontbeleuchtung und funktionierender roter Schlusslichter nachgebildet. Als Leuchtmittel fungieren LED in passender Lichtfarbe. Geschaltet werden können beide Seiten separat. Obendrein besitzt die Lok eindrucksvoll wirkende Führerstands- und Fahrwerksbeleuchtungen.

**↗ Roco** – Das Modell besitzt eine LED-Beleuchtung mittels Lichtleitern. Die Lichtfarbe ist passend. Die Beleuchtung wechselt nur in Fahrtrichtung vorwärts. Der Lichtwechsel erfolgt mit der Fahrtrichtung von Weiß nach Rot oder auch Aus. Innen- und Fahrwerksbeleuchtungen gibt es nicht.

## ERGEBNIS

### OPTISCHE WERTUNG

Märklin **↑** (1,2)

Roco **↑** (1,4)

## FAZIT DES TESTERS

Recht überraschend kann Rocos Version der Schnellfahrlok heute noch in optischer Hinsicht sehr gut mit der Göppinger Neukonstruktion mithalten. Naturgemäß hat dagegen in puncto Technik und

## Roco-Neuaufgabe in Sicht



**In Kürze soll die 18 201 bei Roco weitgehend überarbeitet erscheinen (Artikelnummern 7100006/711-/712-). Anlass ist die Auflage als DR-Formvariante mit Kohlefeuerung im Zustand zwischen 1961 und 1967. Die bislang achtpolige Schnittstelle in diesem Modell soll dann Geschichte sein. Die neue nach PluX16 erlaubt endlich die heute gewünschten Zusatz-**

**funktionen wie schaltbare Führerstands- und Fahrwerksbeleuchtungen, das separate Steuern von Front- und Tenderlaternen etc. Obendrein ermöglicht der integrierte 16-bit-Sound ganz neue Klangqualitäten. Lediglich der dynamische Rauchausstoß bleibt weiterhin Wunschdenken, denn dazu müsste Roco das Antriebskonzept ändern, um Platz im Kessel zu schaffen.** MKL

Spielwert Märklin die Nase vorn, was sich mit der Roco-Neuaufgabe als Epoche-III-Kohlelok vielleicht ändern wird (siehe Kasten oben).

**↑ Märklin (1,2)** – Als Neukonstruktion wartet das sehr gute Modell mit zeitgemäßer Schnittstelle, dynamischem Dampfausstoß und vielfältiger LED-Beleuchtung auf. Absolut top ist das Fahrverhalten der Lok in allen Bereichen, auch wenn die Höchstgeschwindigkeit ab Werk nicht perfekt abgestimmt ist.

Im Anschaffungspreis liegt das Lokmodell mit Zusatztender über der 700-Euro-Marke, was das Gesamturteil ein wenig schmälert. Nicht überzeugend in diesem Preissegment ist der gebotene Loksound (siehe umseitigen Kommentar).

**↗ Roco (1,5)** – Im Abschneiden des Tests bestätigt sich erneut das Urteil vieler Modellbahnsammler, dass bereits vor Jahrzehnten die Detaillierung der meisten Modelle aus Österreich wegweisend war. Leider scheute man bei Roco bereits vor zehn Jahren die Produktpflege in Form der Schnittstellenaufrüstung oder dem Ändern der Lok/Tenderkupplung mit den sichtbaren Kabeln im Übergang. Die noch immer reichlich gebraucht zu bekommenen HO-Maschine überzeugt mit guten Fahreigenschaften, auch wenn ein dynamischer Dampfausstoß seinerzeit nur dem Messe-Prototypen vergönnt war. Ein wichtiger Pluspunkt an diesem Modell ist allerdings der attraktive Preis. Michael U. Kratzsch-Leichsenring

## 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



**Die Fahrwerksansichten beider Pacific-Maschinen offenbaren eine reichhaltige Detaillierung, die verschiedenen Antriebskonzepte sowie die abweichenden Skischleiferplatzierungen** Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)

# Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.  
**Anzeigenpreise** 4C-€ 140,-; zzgl. MwSt.

**Kontakt:** Bettina Wilgermein, Tel. 089/130 69 95 23, [bettina.wilgermein@verlagshaus.de](mailto:bettina.wilgermein@verlagshaus.de)

**elriwa**<sup>®</sup>  
 Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

**Elektronik Richter**  
 Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlöbchen  
 A4 Abfahrt 84 . Tel. 03528 / 44 12 57  
[info@elriwa.de](mailto:info@elriwa.de) . [www.facebook.com/elriwa](http://www.facebook.com/elriwa)

**Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop**  
**G - 0 - HO - TT - N - Z - Schmalspuren**

[www.elriwa.de](http://www.elriwa.de)



Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

**Tel.: 035971 7899-0**

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

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

**mein-mbs.de**



[www.Beckert-Modellbau.de](http://www.Beckert-Modellbau.de)  
 Gebergrundblick 16, 01728 Bannowitz OT Gaustritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46  
 eMail: [beckert-modellbau@t-online.de](mailto: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, Sondereditionen, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle. KEINE Versandlisten!

100 Jahre Seit über 100 Jahren für Sie da! 100 Jahre

Wilmerdorfer 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](mailto: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](mailto: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](mailto:tt-abbau@gmx.de)

**FIGUREN Z-G**  
[www.klingenhoefer.com](http://www.klingenhoefer.com)

### Gesuche TT, N, Z

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur Z oder N Sammlung / Anlage. Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur Z oder N Sammlung / Anlage. Gerne unter-

breiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Telefon: 02235-468525 oder Mobil: 0151-11661343, [meiger-modellbahn@t-online.de](mailto: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](mailto: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](mailto:henning@modelleisenbahn-ankauf.com) G

[www.modellbahn-kepler.de](http://www.modellbahn-kepler.de)

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

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

[www.carocar.com](http://www.carocar.com)

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/HO, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder [red\\_dust61@web.de](mailto:red_dust61@web.de).

[www.Modellbau-Gloekner.de](http://www.Modellbau-Gloekner.de)

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Ab-

wicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder [info@gebrauchtemodellbahn.de](mailto:info@gebrauchtemodellbahn.de). Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G  
[www.modellbahnritzer.de](http://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](mailto:henning@modelleisenbahn-ankauf.com) G

### Verkäufe HO

Suche und verkaufe: US – Messinglokomotiven z.B.: UP Big Boy von Tenshodo € 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500 DRG 06 001 von Lemaco € 1.200 Tel. 07181-751 31, [contact@us-brass.com](mailto:contact@us-brass.com)

[www.modellbahn-apitz.de](http://www.modellbahn-apitz.de)  
[info@modellbahn-apitz.de](mailto:info@modellbahn-apitz.de)

Märklin Sondermodelle HO. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. [www.marco-denhartog.nl](http://www.marco-denhartog.nl) G

Verkäufe von privat wegen Auflösung meiner HO Modellbahn Sammlung Gleich- und Wechselstrom Loks und Wagen. Bitte Wunschmodelle von Firma, Artikel-Nr. oder Bezeichnung

**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

47 Jahre  
**modellbahnen & modellautos Turberg**  
**Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche! Günstige Preise bei qualifizierter Beratung! Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!**  
 Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr · Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!  
 Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/2 1999 00 · Fax 21 99 90 99 · www.turberg.de

**Modellbahn Pietsch**  
 Prühßstr. 34, 12105 Berlin-Mariendorf, Tel.: 0 30/7 06 77 77, www.modellbahn-pietsch.de  
**Roco - H0 - Auslaufartikel für Märklin**  
 69690 VEV DE 300.02 Epoche 5 ( ex DR BR 132 / 232 in blau/weiß ) für AC !  
 Statt 199,-99 EUR nur 139,99 EUR  
 Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 € Versand)

**haar**  
**MODELLBAHN-Spezialist**  
 28865 Lilienthal b. Bremen  
 Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521  
 e-mail: info@haar-lilienthal.de  
**Richtig beraten von Anfang an!**  
 Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

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

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

## Kleine Bahn-Börse

bitte 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](http://www.lokraritaetenstuebchen.de)

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

[www.modellbahn-keppler.de](http://www.modellbahn-keppler.de)

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,60 € bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt Lokomotiven und Wagen, Gleichstrom HO, Vitrinen-Modelle zu verkaufen, 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 200 x 100mm, 1 Segment 150 x 150mm; 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. Preis: 5999 €. martinrichter@gmx.de

Verkaufe meine selbstgebaute Modelleisenbahn-AnlageMärklin HO, C-Gleise, Epoche 3L x B 2,79x 1,54m auf Rahmengestell, ist in 2 Segmente teilbar, mit Schattenbhf., 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 Schaltpulte separat abschaltbar. Die Gelände-Gebäudebeleuchtung erfolgt über separaten

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

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. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

Suche HO Piko Schienenbus-Beiwagen (nicht den Steuerwagen) Epoche

III oder IV-Gleichstrom analog (Artikel 59610 oder 59614 oder 59616). H.-J. Knupfer, Annette-Kolb-Straße 4, 71229 Leonberg, Tel. 0 71 52 / 35 15 60, joachim.knupfer@t-online.de

[www.mbs-dd.com](http://www.mbs-dd.com)

Wer kann helfen? Suche für Gützold 40100, BR 75.5 und Gützold 41400, BR V60, jeweils Radsatz mit Haftreifen und Zahnrad (40100-23) bzw. (41100-26), Tel. 01741636197 oder wolfgangbartels@web.de

[www.modelltom.com](http://www.modelltom.com)

Suche größere Sammlung Micro Mektakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

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

**Modellbahnsonderpostenmarkt**  
 Modelleisenbahnen, Modellautos, Modellbahnzubehör und, und, und, ...  
 Sonderposten, Auslaufmodelle, Einzelstücke, Restposten und, 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](http://www.trainplaysonderposten.de)  
 Train & Play KG, 30519 Hannover, Hildesheimer Str. 428 b, Tel. 0511/2712701,  
 E-Mail: [info@trainplaysonderposten.de](mailto:info@trainplaysonderposten.de)

**Riesig!**

Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

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

**Modellbahn Apitz**

günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten

Heckinghauser Str. 218  
 42289 Wuppertal  
 Fon (0202) 626457  
[www.modellbahn-apitz.de](http://www.modellbahn-apitz.de)

**Das Fachgeschäft auf über 500 qm • Seit 1978**

**Der Online-Shop**

[www.menzels-lokschuppen.de](http://www.menzels-lokschuppen.de)

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

**Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m<sup>2</sup>**

– Seit 1978 –

**MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI**  
 DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227  
 44141 Dortmund  
 Telefon 0231/ 41 29 20  
[info@lokschuppen-berlinski.de](mailto:info@lokschuppen-berlinski.de)

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:  
[www.lokschuppen-berlinski.de](http://www.lokschuppen-berlinski.de)

[www.modellbahn-kramm.com](http://www.modellbahn-kramm.com)

40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, ✉ [info@modellbahn-kramm.com](mailto:info@modellbahn-kramm.com)

Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen

Preiswerter und sicherer Versand – weltweit

Seit über 40 Jahren für Sie am Zug

40 Jahre

YouTube Facebook

**Hünerbein**

Modell Center Aachen

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

750 m<sup>2</sup>  
 Erlebniswelt  
 Modellbau  
 in Aachen

[www.huenerbein.de](http://www.huenerbein.de) [info@huenerbein.de](mailto:info@huenerbein.de)

## Kleine Bahn-Börse

[www.suchundfind-stuttgart.de](http://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](mailto:meiger-modellbahn@t-online.de) G

[www.jbmodellbahnservice.de](http://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, [nann-ankauf@web.de](mailto:nann-ankauf@web.de). G

[www.menzels-lokschuppen.de](http://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](mailto:mal-gmbh@gmx.de) G

[www.modellbahnzentrum-ueringen.de](http://www.modellbahnzentrum-ueringen.de)

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, [info@meiger-modellbahnpardies.de](mailto:info@meiger-modellbahnpardies.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](mailto:info@gebrauchtemodellbahn.de). Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

[www.modelltechnik-ziegler.de](http://www.modelltechnik-ziegler.de)

**Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: [zschoche.nic@web.de](mailto:zschoche.nic@web.de) – Danke.**

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)

Feine Details und Eisenbahnmodelle

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

**HENICO KAUF** Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. **BARZAHLUNG** und Abholung. **BUNDESWEIT** und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, [ankauf@henico.de](mailto:ankauf@henico.de) G

[www.koelner-modell-manufaktur.de](http://www.koelner-modell-manufaktur.de)

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, [info@meiger-modellbahnpardies.de](mailto:info@meiger-modellbahnpardies.de) G

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

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: [albue@t-online.de](mailto: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](mailto:hermann.goebels@t-online.de)

[www.modellbahn-keppler.de](http://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](http://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](mailto:nann-ankauf@web.de) G

**Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1**  
[www.hack-bruecken.de](http://www.hack-bruecken.de)

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Ver-

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

seit 1977

**Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und HO**

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

**WWW.MODELLBAHNMODULE.DE**  
 +49 (3562) 693490

**MODELLBAHN MODULE**

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

**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

**Qualität & Beratung – alles TOP!**

39692 VT 92.5	359,-	<b>märklin</b>	39095 BR 95.0	359,-
41327 Wagenset für VT 92.5	289,-		39650 BR 65.0	378,-
39170 BR 103.1	429 <sup>99</sup>		39753 BR 75.4	315,-
39781 BR 78.10	396,-		39662 BR 06001	566,-
43141 Wagenset für BR 78.10	299 <sup>99</sup>		39052 BR 05	269,-
37898 BR 50	405,-			
39622 BR 05	459,-			

**ee-spielwaren.de**  
**SPIELWAREN FACHMARKT**  
 ★★★★★

Wilhelm-Enßle-Str. 40, 73630 Remshalden, Tel. 07151-71691, www.ee-spielwaren.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

<b>ESSEN</b>	<b>STUTTGART</b>
Limbecker Platz 11 02 01.74 75 85 44	Löffelstr. 22 07 11.75 86 43 39
<b>Modellbahn West</b> Modelleisenbahnen	<b>märklin Store</b> VERSAND + REPARATUR www.modellbahn-west.de

## Kleine Bahn-Börse

kauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesbaden, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwinkl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.wagenwerk.de  
 Feine Details und Eisenbahnmodelle  
 Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede

Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, MU21@gmx.de

### Verkäufe Literatur, Bild und Ton

Verkaufe div. Literatur, u.a. Sauter, K. Pr. Staatsbahnen; Moll/Wenzel, BR 93 (1979); Clairmont, Zerlegbares Flachmodell preuß. S 8; Czygan, zerlegbares Flachmodell EG 538 bzw. E 91; Fuhlberg-Horst, Eisenbahn im Bild; Stockert, Eisenbahnunfälle 1871 – 1912; Obermayer, Lok-Revue (ca. 30 Länder- u. DRB-Dampfloks 1:87 mit Konstruktionskizzen); Rantzscher, Stuttgarts Eisenbahnen; Moser, Dampftrieb Schweizer Eisenbahnen; Rad & Schiene. Übersicht bei Knapfer, A.-Kolb-Str. 4, 71229 Leonberg, Tel. 07152/35 15 60, joachim.knapfer@t-online.de

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: kaguesa@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. Kontakt: E-Mail 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, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

### Verkäufe Dies und Das

Professionelle Alterung von HO-Waggons, Kesselwagen! Graffiti, Öl, Schmutz etc. HO-Gebäude nach Fotos + Plänen bauen lassen (Ihr Eigenheim auf Ihrer Anlage?) Fordern Sie Fotos an: n.dueringer@gmx.at Melde mich umgehend!

www.Railio.de  
 Sammlungsverwaltung

www.moba-tech.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

www.menzels-lokschuppen.de

### Gesuche Dies und Das

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

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

www.modellbahnservice-dr.de  
**ANKAUF MODELLEISENBÄHNEN**  
 Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Bar-

**RITTER**  
RESTAURATIONEN  
REPLIKA  
ERSATZTEILDienst



- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
  - Spurweiten OO/HO der B, 1935-1968
  - Spurweite 0, Stand 01/09 (Lisle 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.

Am Raiglerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raiderwangen)  
Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56  
www.ritter-restaurationen.de  
info@ritter-restaurationen.de

**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, Doloscho, Hag, Liliput, Tillig, Plitz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Falter, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

## Kleine Bahn-Börse

zahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsaufösungen und –Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089-8546 6877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote: hvo@gmx.com.

Suche rautenhaus digital Funkhandregler RMX 945F oder SLX 845F und Funkempfänger RMX 958 oder SLX 858. peter.brodhage@t-online.de

seit 40 Jahren im Familienbesitz, 70,1 x 20,4 cm lang. 4 Löcher. Toller Hingucker! Top erhalten. Rückseite: die Original-Patina. Höchstbietend abzugeben. Ernste Zuschriften bekommen eine Fotoreihe per E-Mail: dampflokschild@weidekamp.de

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/gayeseisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de  
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich. Preis auf Anfrage. inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,00, Endreinigung € 18,00 plus Steuer. Hofladen vorerst geschlossen. Tel. 030-67892620, Fax 030-67894896, www.ferienhaus-emmy.de

Freudenstadt / Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflokbetriebswerk, 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

modellbahnboerse-berlin.de jeweils von 10 bis 14 Uhr Herzog 0173 6360000, 01 .09. Berlin  
Freizeitforum Marzahn, 14.09. Sams-

tag Zwickau Stadthalle, 29.09. Plauen Festhalle

www.modellbahnboerse-berndt.de

**Modellbahn-Auto-Börsen**, 34246 Vellmar So: 03.10.24 / 13-17:00 Uhr, Mehrzweckhalle – Frommershausen, Pfadwiese 10, 99867 Gotha Sam: 12.10.24 / 10-14:30 Uhr, Stadthalle Goldbachstr., 36179 Bebra So: 20.10.24 / 10-14:30 Uhr, Lokschuppen, Gilfhäuser Str. 12, Sylvia Berndt Infos: Tel. 05656/923666 geschäftl.: 05651/5162 Handy: 0176/89023526 E-Mail: jensberndt@t-online.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, Gegrilltes und Getränke, Kaffee&Kuchen, Vereinsheim Neuengeseke, Neuengeseker Heide 1

ModellEisenBahn-Börse Oberasbach am 20.10.24 von 9:00 bis 15:00 Uhr, 90522 Oberasbach, Jahnstraße 16, Tel.: 0911/696914 zef.ev@web.de, www.modellbahnnteam-oberasbach.de

Alle Termine ohne Gewähr

### Verschiedenes

Original Dampflok BR 52 -2168,

### Urlaub Reisen und Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage,

**ABENTEUER  
VERGÄNGLICHKEIT**

Dieser außerordentliche Bildband bietet Wehmutsfutter: Die verlassenen Lokomotiven und ruhenden Waggons, die Drehscheiben, Bahnhöfe, Brücken, Werkstätten – alles zeugt von der Genialität der Erfinder und Ingenieure der Bahngeschichte sowie der Bedeutung des Schienenverkehrs. Die Fotografien erzählen aber auch vom Niedergang so mancher Strecke und vom Schicksal so mancher Fahrzeuge.

192 Seiten · ca. 190 Abb.  
Best.-Nr. 53252  
€ (D) 39,99

JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**  
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.



© Johannes Gieckner · GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

VGB | GeraMond  
VERLAGSGRUPPE BAHN

# Echtes Bahnerlebnis



- ✓ 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 € 8,40 pro Heft monatlich frei Haus.

[www.modellbahnzentrum-uerdingen.de](http://www.modellbahnzentrum-uerdingen.de)

[www.bus-und-bahn-und-mehr.de](http://www.bus-und-bahn-und-mehr.de)



## Termine

**23.–25. August, Sömmerda:** 150 Jahre „Pfefferminzbahn“ mit Bahnhofsfest. Info: [www.pfefferminzbahn-verein.de](http://www.pfefferminzbahn-verein.de)

**24./25. August, Lohsdorf:** Bahnhofsfest mit IV K 145. Info: [www.schwarzbachbahn.de](http://www.schwarzbachbahn.de)

**24. August, 21. September, Dresden:** Museumstage im Eisenbahnmuseum. Info: [www.igbwddresden-altstadt.de](http://www.igbwddresden-altstadt.de)

**25. August, 1./14./22. September, Bochum:** Fahrtage der Ruhrtalbahn. Info: [www.eisenbahnmuseum-bochum.de](http://www.eisenbahnmuseum-bochum.de)

**25. August, 14./15. September, Zwettl/Österreich:** Museumszüge nach Waldhausen. Info: [www.lokalbahnverein.at](http://www.lokalbahnverein.at)

**31. August, 1. September, Hüinghausen:** Modellbahntag. Info: [www.sauerlaender-kleinbahn.de](http://www.sauerlaender-kleinbahn.de)

**31. August, 1. September, Berlin:** Feldbahnfest beim 500-mm-Feldbahnprojekt im FEZ. Info: [www.feldbahn-berlin.de](http://www.feldbahn-berlin.de)

**31. August, 1. September, St. Leon Rot:** Mini-Bauma. Info: [www.igfbsk.de/minibauma](http://www.igfbsk.de/minibauma)

**31. August, 28. September, Haselünne:** Mit der Diesellok nach Lönigen. Info: [www.eisenbahnfreunde-hasetal.net](http://www.eisenbahnfreunde-hasetal.net)

**1. September, Warstein:** Modellbahnausstellung und Sonderfahrten. Info: [www.eisenbahnfreunde-warstein.hp.com](http://www.eisenbahnfreunde-warstein.hp.com)

**1./22. September, Ottweiler (Saar):** Museumszüge nach Schwarzerden. Info: [www.ostertalbahn.de](http://www.ostertalbahn.de)

**1./22. September, Harpstedt:** Museumszüge nach Delmenhorst. Info: [www.jan-harpstedt.de](http://www.jan-harpstedt.de)

**7. September, Neumünster:** Mit V 160 002 und 012 104 ins Harzvorland. Info: [www.helev.de](http://www.helev.de)

**7. September, Lengerich:** Mit TWE-VT 03 zum Stahlwerk Georgsmarienhütte. Info: [www.eisenbahn-tradition.de](http://www.eisenbahn-tradition.de)

**7. September, Nördlingen/Nürnberg:** Besuch des Deutschen Dampflokotiv-Museums. Info: [www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de](http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de)

**7. September, Lübben:** Mit der „Ferkeltaxe“ nach Luckau. Info: [www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de](http://www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de)

**7. September, Mönchengladbach:** Mit einem Bundesbahn-D-Zug nach Hamburg. Info: [www.eng-ev.de](http://www.eng-ev.de)

**7./8. September, Mügeln:** Bahnhofsfest. Info: [www.doellnitzbahn.de](http://www.doellnitzbahn.de)

**7./8. September, Mesendorf:** Dampffahrten beim „Pollo“. Info: [www.pollo.de](http://www.pollo.de)

**7./8. September, Gramzow (Uckermark):** Herbstfest im Eisenbahnmuseum. Info: [www.eisenbahnmuseumgramzow.de](http://www.eisenbahnmuseumgramzow.de)

**7./8. September, Bergedorf:** Museumsfahrten. Info: [www.geesthachter-eisenbahn.de](http://www.geesthachter-eisenbahn.de)

**7./8. September, Brohl:** Dampf-Betriebstage. Info: [www.vulkan-express.de](http://www.vulkan-express.de)

**7./8. September, Wismar:** Modellbahnschau mit Gastanlagen. Info: [www.mec-wismar.de](http://www.mec-wismar.de)

**7./8. September, 5./6. Oktober, Riedlhütte:** Tage der offenen Tür im Feldbahnmuseum. Info: [www.feldbahn-riedlhuette.de](http://www.feldbahn-riedlhuette.de)

**8. September: Tag des offenen Denkmals** ([www.tag-des-offenen-denkmals.de](http://www.tag-des-offenen-denkmals.de)) mit Aktivitäten u. a. in folgenden Städten: Amstetten ([www.uef-lokalbahn.de](http://www.uef-lokalbahn.de)), Berlin ([www.berlin-macht-dampf.com](http://www.berlin-macht-dampf.com)), Brand-Erbisdorf ([www.eisenbahn-verein-langenau.de](http://www.eisenbahn-verein-langenau.de)), Chemnitz ([www.schauplatz-eisenbahn.de](http://www.schauplatz-eisenbahn.de)), Deinste ([www.kleinbahn-deinste.de](http://www.kleinbahn-deinste.de)), Kassel ([www.hessencourrier.de](http://www.hessencourrier.de)), Korntal ([www.ges-ev.de](http://www.ges-ev.de)), Lengerich ([www.eisenbahnfreunde-lengerich.de](http://www.eisenbahnfreunde-lengerich.de)), Luckau ([www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de](http://www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de)),

Minden ([www.museumseisenbahn-minden.de](http://www.museumseisenbahn-minden.de)), Mülheim an der Ruhr ([www.alte-dreherei.de](http://www.alte-dreherei.de)), Rielasingen ([www.etzwilen-singen.ch](http://www.etzwilen-singen.ch)), Verden ([www.kleinbahnexpress.de](http://www.kleinbahnexpress.de)), Wesel ([www.hsw-wesel.de](http://www.hsw-wesel.de)), Wismar ([www.lokschuppen-wismar.de](http://www.lokschuppen-wismar.de))

**8./29. September, Gütersloh:** 600-mm-Dampffahrtage. Info: [www.dkbm.de](http://www.dkbm.de)

**12.–15. September, München:** Mit 41 018 zum Dampflokkfest nach Benešov/Tschechien. Info: [www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de](http://www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de)

**13/14. September, Göppingen:** Tag der offenen Tür im Märklin-Werk. Info: [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)

**14. September, Karlsruhe/Hanau:** Sonderzüge zu „Rhein in Flammen“. Info: [www.uef-dampf.de](http://www.uef-dampf.de), [www.museumseisenbahn-hanau.de](http://www.museumseisenbahn-hanau.de)

**14. September, Hamm:** Mit 194 158 nach Cochem. Info: [www.museumseisenbahn-hamm.de](http://www.museumseisenbahn-hamm.de)

**14. September, Zwickau/Chemnitz/Dresden:** Mit 35 1097 ins böhmische Liberec (Reichenberg). Info: [www.igbwddresdenaltstadt.de](http://www.igbwddresdenaltstadt.de), [www.fluegelradtouristik.info](http://www.fluegelradtouristik.info), [www.dampflok-glauchau.de](http://www.dampflok-glauchau.de)

### Nachruf

## em-Gründer Alf Teloecken verstorben

Im Alter von 97 Jahren ist am 10. Mai der Verleger Alf Teloecken – Gründer unseres Zeitschriftentitels *eisenbahn magazin* – in seinem Heimatort Meerbusch verstorben. Sein 1963 unter dem Namen *moderne eisenbahn* herausgebrachtes Fachmagazin basierte auf dem BDEF-Mitteilungsblatt *Deutscher Eisenbahn-Freund* und wurde 1973 zum *em* umbenannt. Parallel veröffentlichte Alf Teloecken über viele Jahrzehnte hinweg unter dem Verlagsnamen *alba Publikation* ein umfangreiches Buchprogramm zu den Sachgebieten Eisenbahn und Modellbahn. Dabei arbeitete er eng mit seinen Weggefährten Joachim M. Hill und Gernot Balcke zusammen. In der Modellbahnindustrie machte er sich mit der *em/NBM*-Leserumfrage *Modelle des Jahres* einen Namen und lud die Branchenvertreter über viele Jahre hinweg am Vorabend der Spielwarenmesse Nürnberg zur festlichen Preisverleihung in das Verkehrsmuseum ein.



Sein großes Verdienst war es, in der Bundesrepublik die *transpress*-Buchreihe *Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv* aus der DDR als Lizenzausgabe bekanntzumachen, die im Bildhintergrund während einer Messepräsentation zu sehen ist. In späteren Jahren kamen mit *N-Bahn Magazin* und *modell magazin* speziell für Kraftfahrzeugminiaturen weitere Zeitschriftentitel hinzu.

Zeitweise wurde auch die *Spielzeug Antik Revue* verlegerisch und redaktionell von ihm betreut. Journalistisch war Alf Teloecken eher Nahverkehrsthemen zugewandt, arbeitete dabei eng mit dem VDV zusammen und gab in seinem *alba Fachverlag* die Titel *Der Nahverkehr*, *Nahverkehrs-Nachrichten* sowie *Bus & Bahn* heraus. 2015 verkaufte Alf Teloecken den *alba Fachverlag* an die *DVV Media Group* nach Hamburg, die *alba Publikation* an *GeraMond* nach München und zog sich nach vielen arbeitsreichen Jahrzehnten ins Privatleben zurück. Unsere Beileidsbekundung richten wir an seine Ehefrau und Kinder! PW

## Fernseh-Tipps

### Montag bis Freitag

SWR, 11:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen. Für September sind keine neuen Folgen geplant.

- 14./15. September, Löbau:** Dampfsonderzüge mit 52 8141. Info: [www.osef.de](http://www.osef.de)
- 15. September, Göppingen:** Mit E 10 228 zu „Rhein in Flammen“. Info: [www.dbkev.de](http://www.dbkev.de)
- 15. September, Zwickau:** Fahrtage der Kohlebahn. Info: [www.brueckenbergbahn.de](http://www.brueckenbergbahn.de)
- 15. September, Braunschweig:** Mit dem Asse-Bummel nach Wittmar. Info: [www.eisenbahnerlebnis.de](http://www.eisenbahnerlebnis.de)
- 15. September, Berlin:** Mit O3 2155 nach Lübbenau. Info: [www.berliner-eisenbahnfreunde.de](http://www.berliner-eisenbahnfreunde.de)
- 15. September, Regensburg:** Hafenfest mit Pendelfahrten. Info: [www.blv-online.eu](http://www.blv-online.eu)
- 21. September, Wismar:** Tag der Schiene. Info: [www.lokschuppen-wismar.de](http://www.lokschuppen-wismar.de)
- 21. September, Strasshof/Österreich:** „Loktoberfest“ im Heizhaus. Info: [www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com](http://www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com)
- 21. September, Wesel:** Mondscheinfahrt zum alten Wasserwerk. Info: [www.hsw-wesel.de](http://www.hsw-wesel.de)
- 21. September, Nürnberg:** Stadtrundfahrten. Info: [www.fraenkische-museumseisenbahn.de](http://www.fraenkische-museumseisenbahn.de)
- 21./22. September, Koblenz-Lützel:** Einheitsloktage mit E 10, E 40, E 41 und E 50 im DB-Museum. Info: [www.einheitsloktage.de](http://www.einheitsloktage.de)
- 21./22. September, Triberg:** Schwarzwaldbahn-Tage mit 52 7596. Info: [www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de](http://www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de)
- 21./22. September, Schwarzenberg:** Tage der Schiene. Info: [www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de](http://www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de), [www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de](http://www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de)
- 21./22. September, Darmstadt-Kranichstein:** Dampfloktfest im Eisenbahnmuseum. Info: [www.bahnwelt.de](http://www.bahnwelt.de)

**21./22. September, Nördlingen:** Seenland-Express nach Gunzenhausen. Info: [www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de](http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de)

**21./22. September, Magdeburger-forth:** Bahnhofsfest bei der Kleinbahn des Kreises Jerichow I. Info: [www.kj-1.de](http://www.kj-1.de)

**21./22. September, Trossingen:** Sonder- und Probefahrten. Info: [www.trossinger-eisenbahn.de](http://www.trossinger-eisenbahn.de)

**21./22. September, Landshut:** Tage der offenen Tür im Bw mit Sonderfahrten der E 69 05 und des VT 07. Info: [www.blv-online.eu](http://www.blv-online.eu)

**21./22. September, Berlin:** Eisenbahnfest im Bw Schöneweide. Info: [www.berlin-macht-dampf.com](http://www.berlin-macht-dampf.com)

**21./22. September, Solingen:** Modellbahntage im Clubheim. Info: [www.mec-erkrath.de](http://www.mec-erkrath.de)

**21./22. September, Unkel:** Modellbahnausstellung im Vorteil-Center. Info: [www.eisenbahnfreunde-wied-rhein-online.de](http://www.eisenbahnfreunde-wied-rhein-online.de)

**22. September, Stuttgart:** Dampfzug-Rundfahrt. Info: [www.schwaebische-waldbahn.de](http://www.schwaebische-waldbahn.de)

**28. September, Erfurt/Weimar:** Sonderfahrt nach Prag. Info: [www.eisenbahnmuseum-weimar.de](http://www.eisenbahnmuseum-weimar.de)

**28. September, Luckau:** Mit 77 250 und 112 483 zum Weinfest Meißen. Info: [www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de](http://www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de)

**28. September, Zwickau/Chemnitz:** Erzgebirgsrundfahrt mit der Baureihe 86 und 112 565. Info: [www.pressnitztalbahn.com](http://www.pressnitztalbahn.com)

**28./29. September, Bad Flinsberg:** Mit der SP42-001 durch Polen. Info: [www.osef.de](http://www.osef.de)

**28./29. September, Mellrichstadt:** Modellbahnschau in der Oskar-Herbig-Halle. Info: [www.eisenbahnfreunde-mellrichstadt.de](http://www.eisenbahnfreunde-mellrichstadt.de)

**29. September, Lengerich-Hohne:** Pendelfahrten mit der Tenderlok 78 468 nach Bad Laer. Info: [www.eisenbahn-tradition.de](http://www.eisenbahn-tradition.de)

**29. September, Sulz:** Pendelfahrten nach Rottenburg. Info: [www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de](http://www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de)

**29. September, Euskirchen:** Tag der offenen Tür im Vereinsheim. Info: [www.ece-ev.de](http://www.ece-ev.de)

## Bahnreisen

### 28.12.2024 – 02.01.2025 SILVESTER IN DER SCHWEIZ

Gruppenreise über Silvester in die Schweizer Alpenwelt. Übernachtungen in Visp und Chur. Rundfahrten über den Lötschberg und die Wengernalpbahn. Mit dem Glacier-Express von Brig nach Chur. Fahrten auf den Netz der Rhätischen Bahn mit Davoser Runde und Ausflug zum Berninapass und mit dem Silvesterexpress der RhB mit seinen historischen Speisewagen von Chur nach St. Moritz.

**Informationen durch  
DGEG Bahnreisen GmbH,  
Postfach 102045, 47443 Moers,  
Tel. 0173 / 5362698,  
Fax. 02841/56012, Mail:  
[reisen@dgeg.de](mailto:reisen@dgeg.de), [www.dgeg.de](http://www.dgeg.de)**

### 16. – 20.09.2024 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. – 21.10.2024 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.-02.12.2024 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. – 09.12.2024 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](mailto:info@bahnreisen-sutter.de)  
Internet: [www.bahnen.info](http://www.bahnen.info)**

In der Anzeigenrubrik **Bahnreisen und Termine** werden Veranstaltungsfahrten von Eisenbahnclubs, Vereinen und Reiseveranstaltern veröffentlicht. Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr. Wir empfehlen Ihnen, sich vor Besuch beim Veranstalter rückzuversichern.

**Jede Zeile € 3,10 (zzgl. MwSt.)**

#### Kontakt:

Bettina Wilgermein,  
Tel. 089/130699-523,  
Fax -529,  
E-Mail: [bettina.wilgermein@verlagshaus.de](mailto:bettina.wilgermein@verlagshaus.de)



**Alessandro Rossi 1957  
in seinem Büro in Como**  
Werk/Slg. Manfred Scheihing



■ Modelleisenbahn-Erzeugnisse aus Como, Teil 1

# Rivarossi-Fahrzeuge der frühen Produktionsjahre

*Im Jahre 1946 begann die Unternehmensgeschichte der italienischen Modellbahnmarke Rivarossi, über deren erste Jahrzehnte wir in diesem ersten von zwei Beiträgen berichten*

Der Unternehmensgründer Alessandro Rossi wurde 1921 als Sohn einer traditionellen Industriellenfamilie der Region Venetien geboren. Rossi absolvierte eine Ausbildung zum Diplomingenieur an der Mailänder Ingenieurwissenschaftlichen Technischen Universität. Während des Zweiten Weltkriegs war er ab 1942 beim italienischen Heer als Offizier einem Ingenieurkorps zugewiesen. Nach dem Krieg kaufte er am 31. Oktober 1945 die Aktien der Firma ASA in Cassano Albese, an der bereits Antonio Riva beteiligt war. Rossi wollte elektrische Modellbahnfahrzeuge produzieren und nannte ASA in „Rivarossi società in accomandita semplice“ um.

## Triebwagen als Debütmodell

1946 entstand das erste Bahnmodell in Nenngröße 00, der an die elektrischen Triebwagen der Mailänder Nordbahn F.N.M angelehnte A.E. 2002 mit einem braun durchgefärbten Bakelitgehäuse ohne Dachstromabnehmer, montiert auf einem aus Schwarzblech gestanzten Fahrgestell mit groben Blechdrehgestellen. Rivarossi war somit einer der ersten Hersteller von Modelleisenbahnen in Italien. Ende 1946 verließ Riva zwar das Unternehmen, doch wurde der gut eingeführte Markenname beibehalten. Die Geschäfte liefen gut, so konnte der Firmensitz 1947 in großzügig gestaltete Gebäude bei Mognano verlegt werden und lag damals noch



**Eine der ersten Rivarossi 00-Zugpackungen von 1947 mit Varesine-Vorortzug noch ohne Dachstromabnehmer, Fahrregler, Gleisen und sämtlichen Begleitpapieren**



**Ein Verkaufsschlager war zwischen 1946 und 1958 der F.N.M.-Triebwagen A 2002 mit Anhänger**

auf freiem Feld nahe Como. Das Grundstück mit der ursprünglichen Adresse Via Conciliazione 74 im neuen Stadtteil Sagnino bei Monte Olimpino gehörte Alessandros Mutter Maria Baragiola.

Die Fahrzeugaufbauten der in Sammlerkreisen sehr geschätzten Wechselstrom-Modelle der ersten Produktionsserien vor 1950 hatten – mit Ausnahme der hellen Littorine-Karosserien – Aufbauten aus dem einfach zu bearbeitenden Druckgusswerkstoff Duroplast mit der gängigen Firmenbezeichnung Bakelit. Neben den italienischen Modellen war auch eine grobe Nachbildung der Baltimore & Ohio Railroad 0-4-0 Dockside „Little Joe“ im Verkaufsangebot. Sie war Rossis erstes amerikanisches Lokmodell, dem bald schon weitere folgen sollten, denn der Handel mit den USA war einträglicher als ein Engagement in Europa.

### Bakelit und Trix-Antrieb

Alessandro Rossi war beim Modellbau ein Vordenker und beeindruckt von der Vielseitigkeit der damals neuen Kunststoffe, mit denen er Eisenbahnmodelle bereits mit durchgefärbten und in Teilbereichen lackierten, wärmeempfindlichen Gehäusen herstellen konnte. Interessant sind bis heute die Materialversuche mit Galalith – ein heller duroplastischer Werkstoff aus Casein. Den erforderlichen Modellformenbau ließ er von renommierten italienischen Spezialisten herstellen. Deshalb hatte Rivarossi keinen eigenen Werkzeugbau, was die Entwicklungskosten minimierte.

Die ab 1935 produzierten OO-Spielzeugeisenbahnen mit 16,5 Millimetern Spurweite des europäischen Festlands waren bei Rivarossi zu Beginn im angenäherten Maßstab von 1:80, ab 1950 in 1:84 hergestellt. Das lag in der massiven Form des

**Fahrzeuge der frühen Rivarossi-Ära: Littorine An 1 mit Anhänger der Serie Rossa (1952/53), FS-Ellok E.626 und Littorine-Modelle von 1947 bis 1950** Manfred Scheithing (6)



**Littorina FS-ALn 772 vom Typ Breda von 1957 aus der Serie Blu**



**Cos.Mo.-Straßenbahn-Triebwagen ATN 5000 nach Mailänder Vorbild**

**Drei Littorine aus der Anfangszeit mit Galalith-Gehäusen**



kopierten Trix-Twin-Motors Typ 1 für 20-Volt-Wechselspannung begründet. Beide Bürstengerdeckel ragten durch eine der Gehäuselängsseiten. Dieser Gegebenheit folgend, sahen die Rivarossi-Modelle bis Anfang 1950 so aus, wie sie heute von Liebhabern gesucht, aber wegen ihrer Seltenheit leider so gut wie nicht erhältlich sind – und das, obwohl die frühen Rivarossi-Bakelit-Preziosen keinerlei selbsterstörerische Probleme mit interkristalliner Korrosion wie Produkte anderer Hersteller haben. Der Grund für die geringere Marktpräsenz ist, dass Italien während der Nachkriegszeit große finanzielle Schwierigkeiten hatte und technisches Spielzeug nur der besseren Gesellschaft vorbehalten und somit selten blieb.

### Erster Katalog 1947

Der erste Rivarossi-Bilderkatalog von 1947 zeigte Wechselstrom-Modelle, die bereits seit 1946

verkauft wurden: den elektrischen Triebwagen A 2002 der F.N.M., genannt Varesine, mit Anhänger V 2002, den stromlinigen Breda-Dieseltriebwagen A.N. 1/Aln 772 der FS, die Littorina und die FS-Ellok Gr (Gruppo) E.626. Diese bereits damals technisch eher rückständigen Modellkonstruktionen (in Fachkreisen Semi-Artisan-Produktion genannt) wurden mit nur wenigen gravierenden Änderungen auch mit der zweiten Produktgeneration ab 1950 bis 1959 angeboten. Beeindruckend waren die geplanten FS-Pacificloks Gr 691 und die FS-Mikado Gr 746 mit Metallspritzgussgehäuse von Cos.Mo. – einem familiär geführten Mailänder Hersteller, der auch Rivarossi-Zulieferer war. Leider wurde von Rivarossi nur die Gr 691 zwischen 1949 und 1952 in zeitlicher Folge mit technischen Verbesserungen zum Kauf angeboten. Sie war die erste italienische Dampflokomotive im Programm.



Modellpräsentation nach einem Werbebild von 1950, gespiegelt aufgestellt



Rivarossi-Kartons für Fahrzeugmodelle der Serien Rosso und Blu bzw. unten für HO-Wagenmodelle

Anfangspackung I 626/V der Serie Verde von 1951 mit einem Güterzug



Sig. Manfred Scheithing



Zwischen 1949 und 1952 wurde die heute seltene Mailänder Straßenbahn der Serie ATM 5000 mit in diversen Farben lackierten und von Cos.Mo. zugelieferten Metallgehäusen einschließlich eines kompletten Oberleitungssystems verkauft. Der 1947er-Katalog zeigte neben den ersten Reisezug- und Güterwagen mit einer mit dem Märklin-System kompatiblen Kupplung auch viel Zubehör: ein Bakelit-Gleissystem einschließlich elektrischer Weichen und Fahrregler, erste Zugpackungen und sogar zahlreiche Gebäude aus Holz und Pappe, die durch Zusammenarbeit mit dem Handwerksbetrieb Mod.Ital. aus Como entstanden. Dieses umfangreiche Angebot konnte allerdings erst 1948 mit Einschränkungen ausgeliefert werden. Aber der Werbezweck war erfüllt: Rivarossi steigerte durch Zeitungsberichte schnell seinen Bekanntheitsgrad in Italien.

### Wechsel zum Gleichstromsystem

Mit dem Katalog von 1950 fing bei Rivarossi die Neuzeit an – auch als zweite Modellproduktionsreihe bezeichnet. Beinahe alle großen Modellbahnhersteller waren damals bestrebt, die

Technik zu vereinfachen und vom Wechsel- auf Gleichstrom-System umzustellen. Die Werbefachleute aus Como waren schlau und präsentierten die Coloured Series: Die bisherigen 16-Volt-AC-Modelle mit elektromechanischem Fahrtrichtungsumschalter wurden als „Serie Blu“ (Originalkartons mit blauem Deckel) und dieselben Fahrzeuge sowie Neuentwicklungen in Zwölf-Volt-DC-Ausführung als „Serie Rosso“

### » Das Rivarossi-Sortiment der 1950er-Jahre war durch ein Farbsystem übersichtlich geordnet

(Originalkartons mit rotem Deckel) für den „anspruchsvollen Modellbahner“ herausgebracht. Das Wagenmaterial hatte Originalkartons mit blau-rottem Deckel und war aufgrund der isolierten Radsätze für beide Stromsysteme geeignet. Daneben wurden preislich günstigere vereinfachte DC-Modellausführungen sowie in Nenngröße 0 die FS-Gr 685 einschließlich Reisezug-

wagen und Gleismaterial des Turiner Herstellers Inco Giochi als Serie „Verde“ (Grün) gezeigt. Das Sortiment „Gialla“ (Gelb) umfasste die HO-Straßenbahn ATM 5000, den berühmten Mino-Trambus, eine HO-Fahrleitung, die Holz/Starkpappe-Gebäudemodelle und die HO-Straßenfahrzeuge. Das gesamte Rivarossi-Sortiment war durch diese farbliche Kennzeichnung im Verkauf recht übersichtlich gestaffelt.

Ab 1950 konnten die Varesine mit geändertem Fahrgestell und die Littorine dank eines geänderten Antriebs ohne die seitlich sichtbaren Kohlebürstendeckel als auch der „Little Joe“ mit einem verbesserten Fahrzeuggehäuse aufwarten. Neu im Programm war die A1 der US-Bahngesellschaft Milwaukee Road (siehe em 3/21). Diese Atlantic-Lok mit werbewirksamer orange-silberfarbiger Lackierung erregte durch die planmäßig gefahrenen Hiawatha-Hochgeschwindigkeitsreizezüge weltweites Aufsehen. Signore Rossi dachte mit seiner Lok und dem Wagenmaterial – gebildet aus gelb umlackierten FS-Modellen – natürlich an gute Geschäfte mit Nordamerika. Dort gab es aufgrund gravieren-



**Spielzeug von Mitte der 1950er-Jahre: ein Güterzug mit Personenbeförderung**

der Formfehler aber nur wenig Interesse dafür. Schließlich wurde die A 1 bis 1959 in schlichtem Schwarz mit roten Rädern in Italien als Spielzeug verkauft. Diese L 442-Varianten liegen heute preislich im vierstelligen Eurobereich. Ähnlich erging es ab 1952 der amerikanischen „Universal-Atlantic“ als einem der letzten Modelle mit Duroplastgehäuse, aber schon mit einem leider sehr für Zinkfraß anfälligen Metallfahrgestell unter der Rivarossi-Artikelnummer L SP/R. Sie wurde mehrheitlich als L 221/R in FS-Einheitslackierung mit der fantasievollen Betriebsnummer 221 001 von europäischen Händlern angeboten. In der schwarz-grauen US-Lackierung geriet das Modell indes zum Ladenhüter.

### Neuheitenflut der 1950er-Jahre

1952 wurden weitere wichtige Neuheiten angekündigt: die viele Jahre im Lieferprogramm in verschiedenen Farbvarianten und Zusammenstellungen verbleibende Fairbank-Morse-Diesellok in der ersten Version mit dem neuen Hornby-Doublö-ähnlichen dreipoligen Scheibenkollektormotor als in Grau und Orange lackiertes Modell der Western Pacific Railroad, die FS-Ellok Gr E.424 in ihrer ersten Rivarossi-Ausführung und viele interessante Reisezug- und sogar mit Federpuffern ausgerüstete Güterwagenmodelle. Alle Wechselstrom-Triebfahrzeugmodelle waren mit Ausnahme der beiden kleinen FS-Rangierloks L 835/R und ABL/R bis 1955 als Serie Blu erhältlich. In der Gialla-Serie gab es fortan sogar handbemalte Kunststoff-Figuren.

Ab 1955 – der dritten Modellproduktionsperiode – kam das neue Zweileiter-Gleissystem auf der Basis von Vollprofilschienen und Thermoplast-Schwellenbändern mit einem 80- als auch einem 120-Zentimeter-Parallelkreis und schlanken, elektromagnetischen Weichen als „modell depositati“ in der Rossa-Serie in den Verkauf. Die

Einteilung des Verkaufsprogramms in verschiedene Serien verschwand alsbald. Neu war 1956 die FS-Ellok Gr E.636 mit drei zweiachsigen Drehgestellen der Achsfolge Bo'Bo'Bo'. Parallel wurde das Angebot an nordamerikanischen Drehgestellgüterwagen stark erweitert. Die Modelle erwiesen sich in den USA als Verkaufsschlager. Die Gebrüder Polk hatten auf der Mailänder Messe 1946 Alessandro Rossi kennengelernt. Sie waren die ersten Rivarossi-US-Importeure und gründeten AristoCraft Distinctive Miniatures als Eigenmarke für den Vertrieb importierter Produkte. Damit wurde der Beschluss des amerikanischen Verbands der Spielzeughersteller umgangen, der die Einfuhr ausländischer Produkte durch hohe Steuern begrenzen sollte. Nathan Polk brachte Lionel, ein Pionier der elektrischen US-Modelleisenbahn, 1957 mit Signore Rossi zusammen, um durch die Lieferung von Rollmaterial den Lionel-Einstieg in den amerikanischen HO-Bereich zu vereinfachen.

### Batteriemodelle für die Straße

Eine neue Rivarossi-Verkaufssparte sollten die mit einem 4,5-Volt-Batteriemotor angetriebenen Pkw-Bausatz-Modelle im Maßstab 1:13 werden. Premieremodell und leider auch einziges Fahrzeug war der Fiat 600. Die 1'D-Dampflok Gr 740 zeigte 1957 einen neuartigen Modell-

antrieb: Der Motor war im vierachsigen Schleppender untergebracht, der das Lokfahrgestell über eine biegsame Welle in Bewegung setzte. Die 740er wurde zusätzlich als „Freelancer“ im Stil einer US-Consolidation mit schwarzem Fahrwerk und amerikanisch anmutenden Zurrüstteilen angeboten.

Zwei Überraschungen gelangen 1959 mit dem FS-ALn 442 als TEE-Doppeldieseltriebzug samt eingebautem und durch Fernauslösung funktionierendem Signalhorn sowie der leichten Personenzug-Dampflok Gr 625 mit Innensteuerung als erstem Rivarossi-Modell mit qualmendem Seuthe-Kamin. Auch der Wagenpark wurde kontinuierlich mit italienischen und amerikanischen Fahrzeugen erweitert. Die schönen Gebäudemodelle von Mod.Ital. waren 1959 bis auf wenige aus dem Programm gestrichen worden.

1959 wurde als cataloghi „Speciali“ der erste „rr-Serie“-Prospekt vorgestellt. Dieses Sortiment war Nachfolger der grünen Produktsparte mit vereinfachten Standardserienmodelle und -formen. Im Vorgriff auf die Trenhobby-Serie gab es einige Modelle bereits als Bausatz. Im gleichen Jahr kam der Katalog „Per Collezionisti“ heraus, über den die heute gesuchten älteren Modelle wie die Gr 221 als auch die Zweileiter-Importe von Trix aus Nürnberg vermarktet wurden. *Manfred Scheihing/M. Molteni/P. Giacobbo (wird fortgesetzt)*



**Die ertragbringendsten Rivarossi-Dampflokmodelle im USA-Export der 1950er-Jahre waren der links ins Bild fahrende „Big Boy“ und der B-Kuppler „Little Joe“ der B & O**

**Fairbank-Morse-US-Dieselloks von 1955: A FM C/R mit Box-Car (vorn) und A FM T/R + A FM T/B + A FM T/T**

*Manfred Scheihing (6)*





■ Betriebserfahrungen auf einer großflächigen HO-Anlage

# Gewollte Stresssituationen bei vorbildgerechtem Fahrplanbetrieb

*Um auf der Frankenwaldbahn richtig Betrieb zu machen, sind sechs Modellbahner erforderlich, die dann Züge nach DB-Vorgaben fahren lassen. Was dabei zu beachten ist und welche Probleme zu bewältigen sind, berichtet das Modellbauteam in diesem Beitrag*

Bereits in *em* 5/24 wurde über den Schiebetrieb und dessen Anforderungen auf dieser bemerkenswerten HO-Anlage berichtet. Damit der Betrieb nach Vorbild aber reibungslos funktioniert, müssen Anlagenunterbau, Trassen, Gleise, Triebfahrzeuge, Wagen und die elektrischen Komponenten perfekt harmonieren. In den letzten Jahren wurden daher zahlreiche Erfahrungen mit der Großanlage gesammelt und viele Probleme gelöst, die sich auch auf klassische Modul-, Segment- oder Heimanlagen übertragen lassen. Letzthin hatte ich auf meiner Modellbahnanlage mal wieder eine Lehrstunde, auch von der Zeit her: Ich wollte meine Durchgangsgüterzüge

(Dg) zwischen den (Schatten-)Bahnhöfen Pressig-Rothenkirchen und Probstzella austauschen. Dg 1 mit Märklin-Zuglok 151 022 und Schublok 151 053 von Pressig hatte Ludwigsstadt ohne Zwischenfälle erreicht. Der Gegenzug mit 151 043 und 151 055 stand auf dem Außengleis in Probstzella zur Ausfahrt bereit. Der Funkhandregler zeigte bei der Adresseingabe keine Multitraction (MU) an. So fing das Ganze an – ich versuchte 151 055 in die MU zu 151 043 aufzunehmen, ging nicht, die Intellibox (IB) zeigte an: Lok befindet sich bereits in einer Multitraction! Ein Auflösen der MU war nicht möglich. Aus- und wieder Einschalten der IB brachte keine Änderung. Ich habe die Schublok abgekuppelt und wollte mit der

Zuglok 151 043 den Zug aus dem Bahnhof herausziehen. Die Zuglok machte keinen Muckser. Dafür setzte sich die Schublok von mir unbemerkt in Bewegung und drückte den Zug auf die stehende Zuglok. Ich hörte nur noch das Entgleisen des hinteren Zugteils: Nothalt! Beim Wiederaufgleisen der fünf umgefallenen Wagen im Schattenbahnhof entdeckte ich, dass am Schlusswagen – ein gut detaillierter und nicht ganz billiger Tankvierachser von Rivarossi – auf beiden Seiten die Halterungen der KK-Köpfe abgebrochen waren. Die „zarten“ Stäbchen von 1,0 mal 1,5 Millimeter Querschnitt aus Kunststoff hatten der Druckkraft der Märklin-151er nicht Stand gehalten. Wieder eine Bestätigung meiner These: Alles, was beweglich ist und Kräften ausgesetzt, sollte aus Metall sein! Dieser Vorfall hat mich bestärkt, etwas aus meinem Erfahrungsschatz preiszugeben und auch mal Kritik am handelsüblichen Modellbahnmaterial zu üben.

**Die Elektrolokomotiven fahren nicht mit angelegten Pantografen, da der Fahrdraht flexibel ist, was Eingriffe per Hand bei Pannen im Betriebsgeschehen ermöglicht**



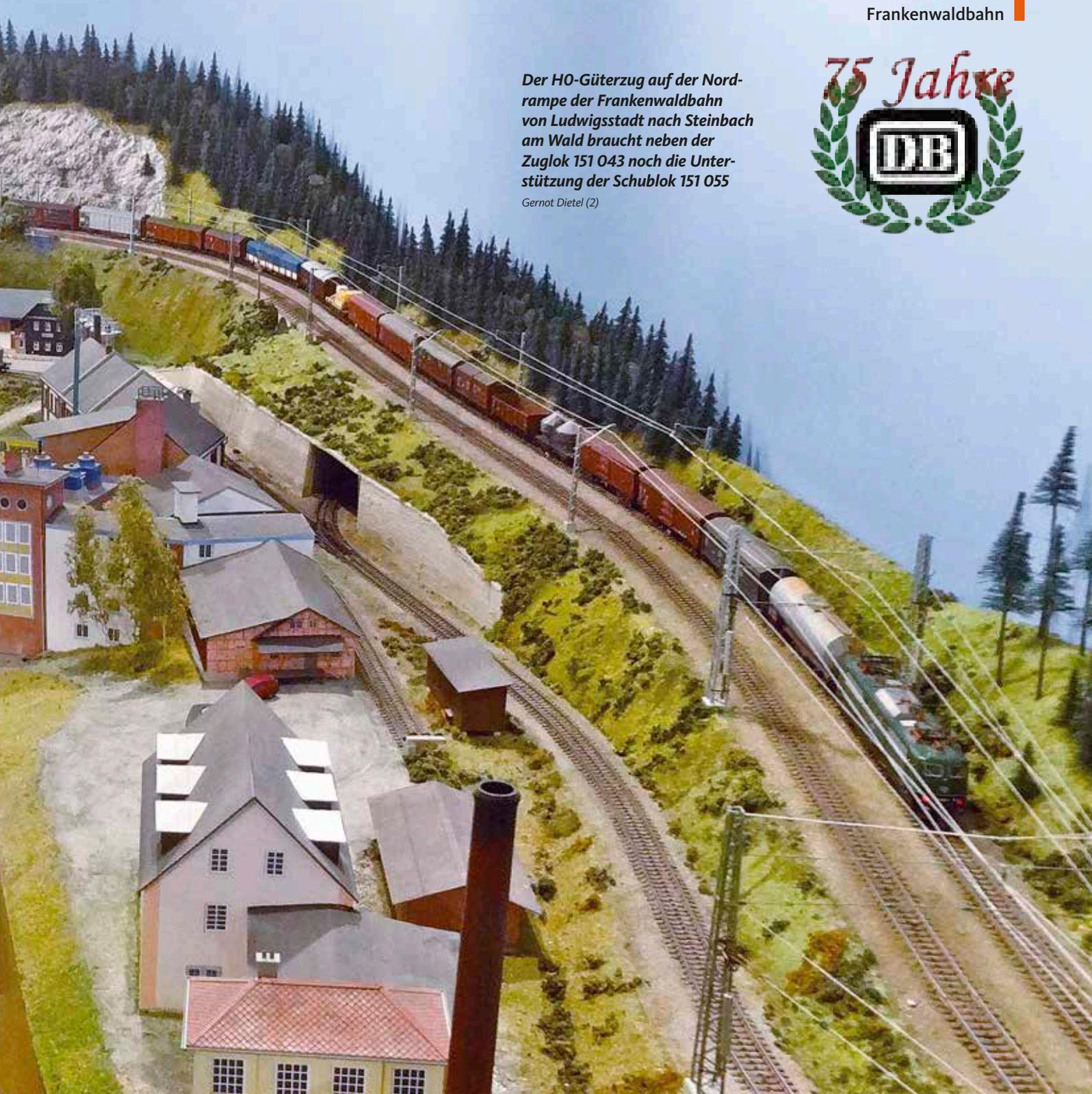
## Unterbau und Gleismaterial

Der Unterbau der HO-Anlage als sogenannter offener Aufbau besteht aus Holzstützen (5 mal 7 cm) und Langträgern (2 mal 12 cm). Der Hintergrund mit HDF-Platten ist teils an der Wand, teils an bis zur Decke verlängerten Stützen befestigt und schmiegt sich in gerundeter Form um die Anlage. Er ist nur himmelblau gestrichen mit einigen Wolken, die mittels Spritzpistole und Schablonen aufgetragen wurden. Alle Deckplatten bestehen aus 10-mm-Spanplatten. Dieser Aufbau hat sich bewährt, doch ist er nicht in Segmenten erstellt, sodass ein Ausbau ohne Zerstörung der Anlage nur beschränkt möglich



*Der H0-Güterzug auf der Nordrampe der Frankenwaldbahn von Ludwigsstadt nach Steinbach am Wald braucht neben der Zuglok 151 043 noch die Unterstützung der Schublok 151 055*

*Gernot Dietel (2)*



wäre. Das Nachbauen der langen Steigungen der Frankenwaldbahn mit Maximalneigungen von 1:38 bzw. 2,63 Prozent erforderten einen Höhenunterschied von 66 Zentimetern zwischen Probstzella und Steinbach am Wald. Dadurch liegt der Bahnhof Probstzella nur 54 Zentimeter über dem Fußboden, Steinbach am Wald hingegen 120 Zentimeter. Die Märklin-Flexgleise wurden jeweils paarweise zusammengelötet und am Lötspunkt eingespeist. So ergab sich alle zwei Meter ein Anschluss. Die Kabelquerschnitte für den Fahrstrom wurden

mit 1,5 mm<sup>2</sup> reichlich gewählt. Zur Zeit des Aufbaus Mitte der 1980er-Jahre gab es leider keine Bogenweichen für das K-Gleis. Die Weichen mit den beweglichen Herzstücken sind etwas empfindlich. Viel problematischer sind leider die alten Weichenantriebe von Märklin. Hier brechen die Halteringe aus Kunststoff der Antriebspulen. Als Ersatz wurden Conrad-Antriebe eingebaut. Diese waren preiswert, wenn gleich auch sie Schwächen zeigen. Die Holzschraubchen zum Feststellen des Stelldrahtes in einem Kunststoffteil sind nicht gerade eine High-end-

Lösung. Alle Gleise sind zur Geräuschdämmung auf einer dünnen Styroporlage auf den Trassenbrettern aus Spanplatten mit Acrylmasse verklebt. Für die Reisezüge aus neun bis elf maßstäblichen Vierachsern sowie die Güterzüge mit 30 bis 40 Wagen stehen Schattenbahnhofs-gleise mit bis zu 4,20 Metern Nutzlänge bereit.

### **Verkabelung und Steuerung**

Aus der Erfahrung mit früheren Modellbahnanlagen wurde die Verkabelung zwischen Fahren und Schalten streng getrennt. Als Nachteil hat



**Durch die Last des Zuges behalten die Kupplungskulissen ihre Lage in der Gegenkurve aus dem vorhergehenden Bogen bei, trotz dazwischenliegender Geraden. Die Kraft der Rückstellfeder reicht nicht aus, um eine neutrale Lage zu erreichen, sodass Entgleisungen drohen**

sich die Verwendung von gebrauchtem, daher kostenfreiem Telefonkabel erwiesen. Die starren Kabel brechen leicht bei Bewegung, zum Beispiel in den Mehrfachsteckern. Ein wichtiger Punkt bei der Planung waren die bereits im Fußbodenaufbau vorgesehenen Kabelkanäle. Mitte der 1980er-Jahre wurde die Anlage in einer Z-Schaltung aufgebaut. Es ergaben sich insgesamt 45 Bereiche, die über Drehschalter vier analogen Fahrreglern zugeordnet werden konnten. Gefahren wurde mit Impulsbreitensteuerung. Die jeweilige Zuordnung der rot, blau, grün und gelb gekennzeichneten Handregler zu den in den

gleichen Farben im Bildfahrplan dargestellten Zugfahrten erforderte von den zwei eingesetzten Fahrdienstleitern höchste Konzentration. Der Ruf „Wer fährt meinen Zug?“ war zwischen durch immer mal zu hören. 2012 wurde die Anlage auf Digitalbetrieb mit Funkhandreglern umgestellt, ohne an der vorhandenen Verkabelung etwas zu ändern. Der digitale Anschluss der Gleise wurde auf Position 3 (grün) der Drehschalter gelegt. Weitere Änderungen waren an der Anlage nicht durchzuführen. Die Aufteilung in die 45 Abschnitte wurde beibehalten, was das Finden von Problemstellen erleichtert.

Gesteuert wird die Frankenwaldbahn über einen 3,10 Meter langen Stell Tisch mit ausgeleuchtetem Gleisplan. Die Fahrstraßenschaltung erfolgt über Relais. Dieser Bereich bereitet uns nach wie vor Probleme, nachdem unser Chefelektroniker seinen Arbeitsplatz 250 Kilometer von uns entfernt gefunden hat. Die Hauptfahrwege lassen sich schalten, bei den Rangierstraßen gibt es immer wieder Störungen. Eine Digitalisierung der Fahrstraßen wird wegen der hohen Umbaukosten nicht verfolgt. Gefahren wird in der Regel nach Originalfahrplänen mit einem Zeitfaktor von eins zu 3,75 – d. h. eine Modellstunde entspricht



**Die Griffstangen an der Roco-360 sind Plastikbauteile, die durch Metalldrähte ersetzt werden mussten. Der Lokführer der Märklin-260 dahinter kann zwar die Griffstangen an der Tür nicht umfassen, sieht aber trotzdem zufrieden aus**

### Praxistipp



**Mit den beiden Laschen an der Befestigungsplatte lässt sich die Höhe des Pantografen einfach justieren (oben). Bei anderen Dachstromabnehmern kann**



**ein eingesteckter dünner Draht zur Höhenregulierung helfen (links). Der Draht ist hier zur besseren Sichtbarkeit nicht abgelängt und nicht farblich behandelt**



**Wichtigster Güterkunde in Steinbach am Wald ist die Glasfabrik Wiegand, die Hohlglas für industrielle Großkunden herstellt. Natriumkarbonat sowie Quarzsand werden dafür per Bahn angeliefert. Der Abtransport der Fertigprodukte erfolgt in gedeckten Güterwagen**

16 Minuten. Jeder Lokführer erhält zu seinem Zug einen Buchfahrplan, den er einzuhalten hat.

### Bessere Fahreigenschaften bei Loks

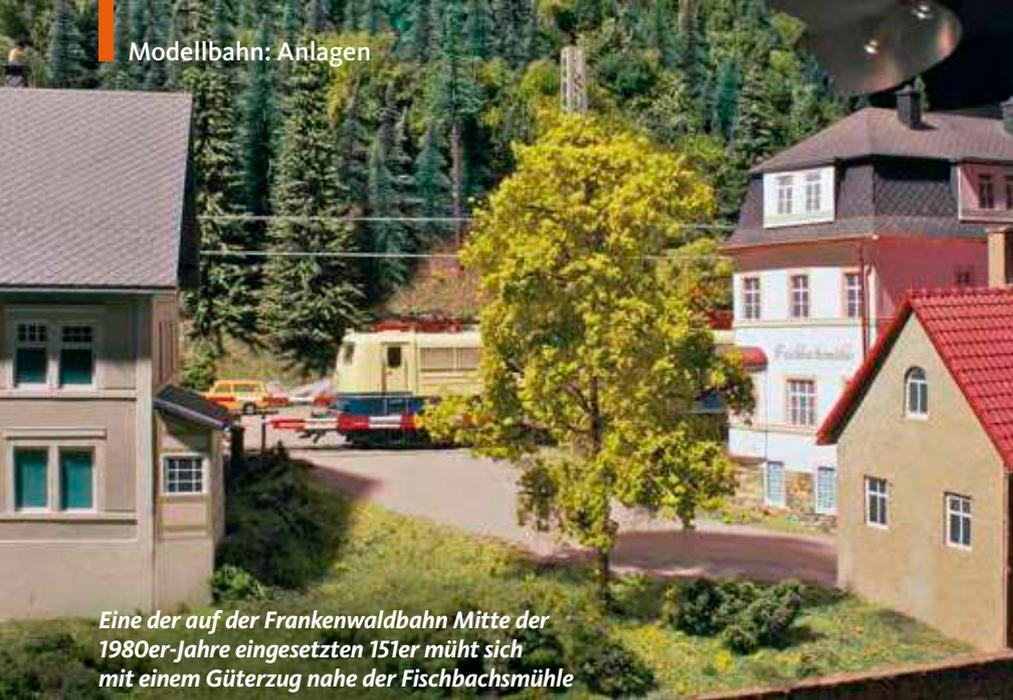
Die meisten unserer 200 digitalisierten Triebfahrzeuge sind als Spielzeug oder Ausstellungsstücke konzipiert. Das fängt beim Antrieb an. Die nicht selbsthemmenden Stirnradgetriebe sind hier eindeutig im Vorteil, am besten noch mit Allstrommotor. Leider wird diese Antriebsart allmählich die Ausnahme. Der Einbau von Schwungmassen kann diesen ungehemmten Lauf der Fahrzeuge nur bedingt ersetzen. Ganz

übel sind Brüche in Getriebeteilen aus Kunststoff, wie z. B. Kardanköpfe bei Roco – oder gar, wenn Zahnräder zerbröseln, wie bei älteren Gützold-Loks. Meine alten Märklin-Modelle aus den Jahren 1949 und 1951 laufen nach wie vor, werden aber nur auf Nostalgieanlagen eingesetzt. Die Modelle aus den 1980er- und 1990er-Jahren stehen ihnen in nichts nach. Hier kann der Rotor nach Lösen von zwei Schrauben ausgebaut und gereinigt werden; die Metallzahnräder benötigen nur ein leichtes Ölen von Zahnkranz und Lager. Lieblingsloks meines Teams sind die alten 194er und 151er. Bei den Märklin-

Loks mit neuerem, kleinerem Motor ist der Dreipol-Rotor durch einen Fünfpol-Rotor ersetzt. Die Grenze der heutigen vorbildgerechten Geschwindigkeit wird im Betrieb erreicht, wenn ein Schnellzug mit einer Baureihe 01 als Zuglok eine Güterzugtenderlok Baureihe 95 als Schublok erhält. Hier ist immer eine langwierige Abstimmung über die Decoder notwendig. Eine direkte Anpassung auf der Strecke ist kaum möglich, es muss mit dem Fahrzeug zwischen Anlage und Programmiergleis gewechselt werden. Bei den alten Märklin-Loks mit analoger Steuerung war das nicht notwendig, denn sie fuhren ungefähr

**Bei geringer Last werden die Übergabezüge von Steinbach am Wald nach Ludwigsstadt von einer Kleinlok der Leistungsklasse III erledigt. Die DB-Baureihe 335 hat Mitte der 1980er-Jahre die Aufgabe übernommen und zuckelt mit ihren Wagen die Nordrampe nahe der ehemaligen Blockstelle Leinenmühle hinab** Gernot Dietel (6)





*Eine der auf der Frankenwaldbahn Mitte der 1980er-Jahre eingesetzten 151er müht sich mit einem Güterzug nahe der Fischbachmühle*



*Mit dem IR 2202 sind auch Nordbayern und Sachsen an das beliebte InterRegio-Netz angeschlossen. Die Einzelgängerin 120 005 mit geänderter Front bringt ihn über den Trogenbachviadukt nordwärts*

## Reinigung der Schienen



*Gute Erfahrungen wurden mit den „Reinigungszwergen“ gemacht, die in mehreren Güterzügen unproblematisch mitlaufen und bei regelmäßiger Reinigung gute Arbeit verrichten. Die andere Methode ist ein Reinigungszug mit Lux-Staubsauger und -Reinigungswagen, ergänzt durch einen Liliput-Reinigungswagen. Es ist unglaublich, was sich nach einer Pflegefahrt über die Anlage so alles im Staubcontainer ansammelt*

gleich schnell, also die Güterzugtenderlok viel zu schnell, aber etwa gleichschnell wie die O1. Trotzdem konnte mit ihnen über den Trafo auch langsam gefahren werden. Auf der Frankenwaldbahn ist die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt. Nur Neigezüge und Testfahrten sind mit höherem Tempo zugelassen. Auch hier ist das digitale Einspielen einer vorbildgerechten Geschwindigkeit eine zeitraubende Prozedur. Ein digitaler Rollenprüfstand mit Geschwindigkeitsanzeige zum Programmieren wäre hierfür durchaus nützlich.

## Detaillierung von Fahrzeugen

Hier sollte man zwischen Betriebs- und Ausstellungstücken unterscheiden. Wieviel ist schon bei hoch detaillierten Fahrzeugen allein bei Wartungsarbeiten abgebrochen? Für meine etwa 1.250 Wagenmodelle musste ich letzthin

*Auf der Nordrampe macht sich der Effekt der sich nicht zurückstellenden Kurzkupplungskulissen im folgenden Gegenbogen unangenehm bemerkbar*





mehrere Dutzend Ersatzpuffer bestellen. Bei neuen Fahrzeugen klebe ich jetzt immer alles erst einmal fest. Ganz übel sind Zurüstteile, die entweder nicht in die dafür vorgesehenen Öffnungen passen und Nacharbeiten verlangen oder ohne Verklebung nicht halten, so man denn einen geeigneten Klebstoff für die Plastikteile findet. Ich habe eine volle Schachtel mit solchen Fundsachen. Ein weiterer Punkt sind Griffstangen oder Leitungen aus Kunststoff. Wie oft sind diese verbogen, gebrochen oder ganz verschwunden, sodass ich sie durch Messing- oder Stahldrähte ersetzen muss.

Ein Pluspunkt in neuerer Zeit sind die filigranen Pantografen bei Elloks. Ob sie bei einem funktionierenden Fahrleitungsbetrieb durchhalten, entzieht sich meiner Kenntnis. Meine Frankenwaldbahn besitzt nur eine Gummi-Dummy-Fahrleitung, die sich im harten Rangierbetrieb mit Eingriffen zum Entkuppeln usw. bestens bewährt hat. Sie erfordert allerdings eine Arretierung der Bügelhöhe. Bei den älteren Pantografen konnte das mit Justieren der beiden unteren Laschen an der Befestigungsplatte erreicht werden. Bei neueren Modellen führt das Einschieben eines dünnen Drahtes unter die unteren Wippenlager zum gleichen Ergebnis.

### Zu viele Kupplungstypen

Wie viele Kupplungen gibt es wohl für HO-Modelle auf dem Markt? Ich verwende allein schon fünf! Meine Rangierer der Nahgüterzüge schwören auf die bekannte Bügelkupplung. Sie ist leicht zu lösen und kuppelt auch schon mal im nicht zu engen Bogen. Den nächst niedrigen Rang auf der Beliebtheitskala nimmt die ältere Märklin-Kurzkupplung ein. Leider erfordert sie die Märklin-typische Pufferhöhe an den Fahrzeugen. Bei maßstäblicher Ausführung dieses Details kommt es schon mal zum Verhaken der Kupplungen. In Bögen ist das Ankuppeln nur mit Unterstützung möglich. Die an sich nicht schlechte Fleischmann-Kurzkupplung ist auf

**Der Betrieb der Anlage nach Fahrplan ist nur im Team möglich. Die beiden Fahrdienstleiter verfolgen aufmerksam und konzentriert den Verkehr auf der Bahn** Gernot Dietel (6)

**Bildfahrplan, Buchfahrpläne und Wagenzettel regeln den Zugverkehr auf der Frankenwaldbahn zwischen Pressig-Rothenkirchen und Probstzella. Die farbige Linie des Zuges im Bildfahrplan entspricht der Farbe seines Buchfahrplanes. Die Wagenzettel der Übergabzüge fordern Lokführer und besonders Rangierer heraus**



meiner Anlage nur nach Überarbeitung verwendbar, weil der Entkuppungsstößel auf den Märklin-K-Weichen hängen bleibt. Hier hilft nur Kürzen mit dem LötKolben. Ausgemustert wurden die Roco-KK-Kupplungen. Nach relativ kurzer Abstellzeit im bogenförmigen Schattenbahnhof blieben die KK-Köpfe wegen Überdehnung offen. Feste Garnituren von Personenzügen, die im Betrieb nicht getrennt werden, tragen die eng kuppelnde Piko-Deichsel.

### Anlagenbetrieb in Teamarbeit

Die Frankenwaldbahn ist im Team gebaut worden und wird auch im Team betrieben. Ein Betriebstag nach Fahrplan erfordert mindestens sechs Leute. Und obwohl der Ablauf der 14 Modellstunden der reinste Stress ist, sind alle begeistert. Es sind besonders die epochegerechten Zugkompositionen, die allen gefallen. Gefragte Spitzenleistung ist das von der Zuglok



unabhängige Steuern von Schubloks, was seit digitalen Zeiten möglich ist. Das Ansetzen, Schieben und Zurückbleiben der Schublok in Steinbach am Wald in Epoche II und VI – in den Epochen dazwischen blieben die Schubloks jeweils bis Probstzella bzw. in der Gegenrichtung bis Pressig-Rothenkirchen am Zug – ist jeweils ein „Gedicht“ und erfordert viel Gefühl am Fahrregler. Die Rangieraufgaben einschließlich zeitweiser Wagenbezeichnung sind oft knifflig und in der Fahrplanzeit kaum zu bewältigen. Was noch fehlt, ist nach Verladung der Quarzwagen auf den Culemeyer-Straßenroller die anschließende Beförderung per Fernsteuer-Lkw über die Höhen des Rennsteigs. Auf alle Fälle findet jeder Mitspieler auf der Anlage seine Lieblingsbeschäftigung – ob es Geländebau, Detailierung, Lokführer, Rangierer oder Fahrdienstleiter ist – getreu dem Motto: Modellbahn macht Spaß, und so soll es auch bleiben! Gernot Dietel

**IMPRESSUM**

**Heft:** Ausgabe 9/2024, Nummer 687, 62. Jahrgang

**Editorial Director:** Michael Hofbauer

**Chefredakteur:** Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

**Redaktion:** Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schrickler (Vorbild, fr); Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

**Mitarbeitende an dieser Ausgabe:** Wolfgang Binka, Manfred Diekenbrock, Gernot Dielert, Guus Ferrée, Felix Förster, Gunther Heck, Heiko Herholz, Bruno Kaiser, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Yannick Kruse, Daniel Michalsky, Dr. Helmut Petrovitsch, Manfred Scheithing, Holger Späing, Oliver Strüber, Matthe Werning, Martin Weitner, Alexander Wilkens, Stefan Wittich

**Schlussredaktion:** Peter Schrickler (fr)

**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,**  
INFANTERiestRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN

+49 (0)89/13 06 99 724

+49 (0)89/13 06 99 100

redaktion@eisenbahnmagazin.de

www.eisenbahnmagazin.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

**ANZEIGEN**

@ anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: www.media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreistabelle vom 1.1.2024



Hans Schmidt/Sig. Oliver Strüber

■ Im Fokus: 50 Jahre Bundesbahn-Baureihe 111  
**Bewährte S-Bahn-Elektrolokomotiven**

Als Weiterentwicklung der Baureihe 110 waren die 111er ab 1974 vor allem für den Schnellverkehr vorgesehen. Doch die im S-Bahn-Betrieb an Rhein und Ruhr eingesetzten 420/421-Triebzüge sollten durch neue Wagengarnituren ersetzt werden, für deren Bespannung 1978 in S-Bahn-Farben lackierte 111er kamen. Wir zeigen die vielfältigen Ellok-Einsätze und stellen diverse Modelle vor.

■ Fahrzeuge: Zweiachsige Staubsilowagen im HO-Test  
**Kugelige DB-Güterwagen von drei Modellbahnanbietern**

Jahrzehntlang galten HO-Modell der Gattung Kds 54/56 von Märklin und Roco als Maß der Dinge. Vor zwei Jahren kündigte Brawa seine Neukonstruktion an und brachte seither viele Varianten. Unser Vergleich behandelt primär das DB-Vorbild, berücksichtigt aber auch verwandte Typen.



Markus Inderst



Dietmar Beckmann

■ Rheinische Güterbahn  
**Vergessene Magistrale**

Wer heute auf dem Drahtesel zwischen Mülheim-Speldorf und Essen Mitte den Radschnellweg Ruhr (RS1) benutzt, befährt damit ein Teilstück einer alten Hauptstrecke. Hier durchquerte die Rheinische Güterbahn bis zum Jahr 2002 das Ruhrgebiet von West nach Ost. Zu ihren Hochzeiten war sie eine der bedeutendsten Güterzugstrecken im Revier.

■ Anlage & Zubehör: Zwei Beiträge zum Thema Herbst  
**Die bunte Vielfalt der dritten Jahreszeit**

Die jüngst in Dortmund gezeigte HO-Vereinsanlage „Rübelandbahn“ vermittelt mit ihrer herbstlichen Vegetation eindrucksvoll, welche Reize die dritte Jahreszeit birgt. Obendrein geben wir Bastel- und Bautipps, wie der Herbst auf Ihre Anlage kommt.



Andreas Bauer-Partner

\* Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen vorbehalten

**Damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen:** Scannen Sie den QR-Code, um die nächsten beiden Hefte im günstigen Mini-Abo für nur 8,40 Euro (2 für 1-Angebot) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind und sparen die Hälfte! [www.eisenbahnmagazin.de/abo](http://www.eisenbahnmagazin.de/abo)

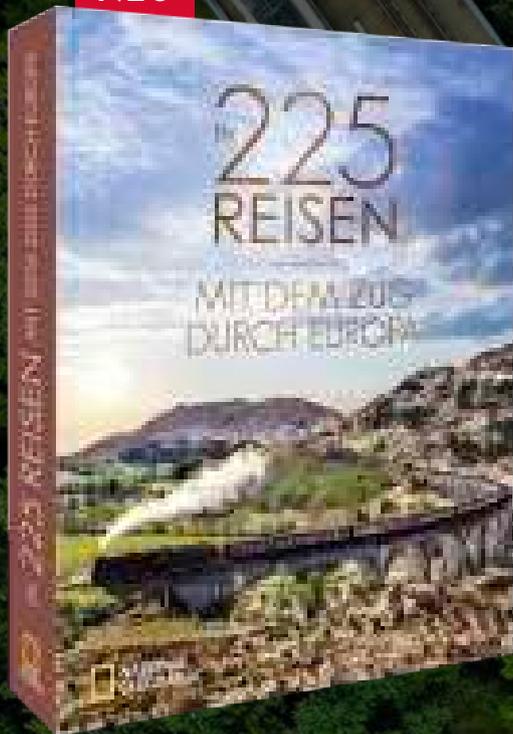


Sie sparen die Hälfte:  
2 x für nur  
8,40 Euro!

# MEIN HOBBY. MEINE LEIDENSCHAFT

## Buchträume für Schiene-Enthusiasten

NEU



Erfahren Sie in 225 Streifzügen Europas abwechslungsreiche Landschaften und aufregende Metropolen ganz entspannt und nachhaltig: mit der Bahn

288 Seiten · ca. 220 Abb.  
ISBN 978-3-86690-822-2  
€ 45,-

NEU



Ein Ticket für ganz Deutschland: Und hier kommen die besten Reiserouten dazu. Für 49 Euro schnell und einfach ans Reiseziel.

192 Seiten · ca. 210 Abb.  
ISBN 978-3-7343-2868-8  
€ 19,99 

NEU



Der reich bebilderte fachbiographische Bildband nimmt die Leser mit auf die interessantesten Fototouren des Autors in Deutschland sowie im Ausland.

240 Seiten · ca. 380 Abb.  
ISBN 978-3-96453-597-9  
€ 49,99

NEU



Reinhold Palm fotografierte an Orten, zu denen oft nur DB-Mitarbeiter Zutritt hatten. Sein Blick fürs Motiv beeindruckt auch heute noch.

240 Seiten · ca. 260 Abb.  
ISBN 978-3-98702-001-8  
€ 59,-

NEU



Auf 14 Zahnradbahnen in Europa – insbesondere in den Alpen – werden heute noch Dampflokomotiven eingesetzt. Das Buch porträtiert Loks und Strecken.

128 Seiten · ca. 160 Abb.  
ISBN 978-3-96453-656-3  
€ 24,99

NEU



Der Elektrobetrieb der S-Bahn Berlin begann 1924. Das attraktiv bebilderte Buch über die 100-jährige Geschichte wendet sich an ein breites Publikum.

192 Seiten · ca. 300 Abb.  
ISBN 978-3-98702-059-9  
€ 34,99

NEU



Die Geschichte des Münchner Nahverkehrs liebevoll nachgezeichnet – mit Fakten, die selbst manchem München-Kenner unbekannt sind.

168 Seiten · ca. 250 Abb.  
ISBN 978-3-7343-2853-43  
€ 32,99

NEU



Entdecken Sie Deutschlands vielfältige Bahnlandschaft – von der Insel Sylt bis zu den Alpen, vom Ruhrgebiet bis zur Oder – in beeindruckenden Bildern.

192 Seiten · ca. 180 Abb.  
ISBN 978-3-96453-646-4  
€ 45,-





## Fahrtziel Natur Vol. II - eine Lok auf Erfolgskurs

ROCO setzt nach der großen Beliebtheit der 101 019 die Kooperation mit Fahrtziel Natur fort! Seit dem Frühsommer 2024 bewirbt die 101 039 die Botschaft eines klimafreundlichen und vor allem autofreien Tourismus auf den großen Seitenflächen.

Exklusiv bei ROCO wird die kleine Version der «Fahrtziel Natur»-Lokomotive ab Herbst 2024 erhältlich sein. Das Modell der Baureihe 101 überzeugt durch eine filigrane Optik und eine lupenreine, aufwendige Bedruckung.

In den Digitalausführungen können neben dem markanten Fahrgeräusch viele weitere Funktionen abgerufen werden. Dieses Modell darf auf keiner Anlage als bunter Farbtupfer fehlen.

### Elektrolokomotive 101 039-6, DB AG



- ▶ Modell exklusiv bei ROCO erhältlich
- ▶ Freistehende Griffstangen und Scheibenwischer, teilweise aus Metall
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

7500067	DC	
7510067	DCC	🔊
7520067	AC	🔊

Hier geht's zur 101 039-6 :

