

eisenbahn Modellbahn magazin

Die **Pop-Elloks** der Bundesbahn



„S-Bahn-111“: Darum waren die 78 Loks vor fast allen Zugattungen zu sehen

Goldener Oktober auf der Modellbahn

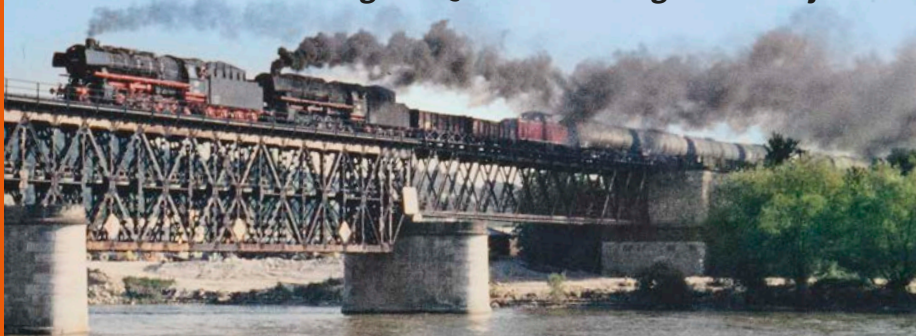
Profi-Tipps und Zubehör-Ratgeber: So zaubern Sie herrliche Herbststimmungen auf die Anlage

Traumhafte H0-Motive
Die Rübelandbahn in den letzten DR-Jahren



Donautalbahn Ulm–Ingolstadt–Regensburg

Die besondere Bedeutung der Querverbindung einst und jetzt



VT 137 auf einen Blick
Alle Bauarten, alle Baujahre

Staubsilowagen in H0
Kds 54/56 von Roco und Brawa

SBB-Panoramawagen
Ihr Abschied von DB-Gleisen

Unser Überraschungsmodell 2024

Eleganter und robuster Bulle

Serie 141.R. erstmals im Märklin-Programm und im Fachhandel sofort erhältlich!

märklin
TRIX



Vorbild: Dampflokomotive mit Öl-Tender 141.R.1244 für gemischten Betrieb, im optischen Zustand der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Aktueller Betriebszustand, so wie die Lokomotive derzeit betriebsfähig beim Verein Mikado 1244 in Brugg in der Schweiz beheimatet ist.

Alles Wissenswerte zu diesem Modell finden Sie online in unserer Sondervorstellung unter:

www.maerklin.de/ueberraschungsmodell-2024
und www.trix.de/ueberraschungsmodell-2024

Klicken Sie gleich mal rein.

Highlights:

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Serie 141.R. erstmals im Märklin-Programm.**
- **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- **Eine Vielzahl angesetzter Details.**
- **Serienmäßig mit Rauchgenerator.**
- **Führerstandbeleuchtung, Fahrwerkbeleuchtung und Aschkastenflackern jeweils separat digital schaltbar.**
- **Mit Spielwelt-Decoder mfx+ und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.**
- **Pufferhöhe nach NEM.**

märklin
HO

Wechselstrom

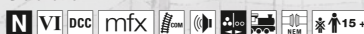


38141 Dampflokomotive 141.R.1244



€ 679,- *

Gleichstrom



25141 Dampflokomotive 141.R.1244



TRIX
HO



€ 679,- *

SNCF® ist eine eingetragene Marke von SNCF Mobilites. Alle Rechte vorbehalten.
Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen.
Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de

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

Kein Segen für den Fernverkehr?

Im Münchner Hauptbahnhof durfte ich Ende Juli 2024 einer Zeremonie beiwohnen, die in Bayern und Österreich durchaus eine gewisse Tradition hat: Der katholische Pfarrer Rainer Maria Schießler und der evangelische Dekan Felix Reuter segneten dort die Ellok 101 039 von DB Fernverkehr. Die ist für regelmäßige Leser des *eisenbahn magazins* keine Unbekannte. Sie trägt seit Anfang Mai eine Vollbeklebung – unter anderem mit dem Logo von „Fahrtziel Natur“ (siehe em 7/2024, S. 29). Der Rahmen für das Zeremoniell war dann auch die Verleihung des Fahrtziel Natur-Award 2023 an das Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen, der in München im Beisein von Polit-Prominenz und Medien gefeiert wurde.

Ausgezeichnet mit dem Award wurde das Naturschutzgebiet für die Einführung der Mobilität auf Gästekarte in Oberstdorf und die Einführung eines Rufbusses in Bad Hindelang. Max Hillmeier, Tourismusdirektor in Bad Hindelang, wies mich darauf hin, dass niemand mit dem Auto in die Hochalpen reisen müsse, weil das ÖPNV-Angebot so gut sei. Vor Ort stehen die Zeichen also auf umweltschonenden Verkehr – aber wie sieht es mit dem Stamm-Metier der 101 039 aus, dem Fernreiseverkehr auf der Schiene?

Welche Zukunft das touristische IC-Angebot in die solchermaßen beworbene Touristikregion hat, wollte bei dem Termin keiner so richtig sagen. Fakt ist: Noch fährt die DB AG pro Tag mit zwei Intercity-Zugpaaren in die Region: IC 2012/2013 Dortmund – Oberstdorf und zurück sowie IC 2084/2085 Hamburg – Oberstdorf und zurück. IC 2084/2085 wird in Augsburg mit IC 2082/2083 aus bzw. nach Berchtesgaden vereinigt bzw. getrennt. Beide Zugpaare werden aktuell mit Intercity 1 gefahren, die DB Fernverkehr 2026 außer Dienst stellen will.

Spätestens dann könnte die IC-Anbindung des Allgäu Anlass zur Sorge geben. Geplant ist, neue ICE L auf den touristischen Relationen einzusetzen. Mit einer Zweikraftlok – die DB AG hat Vectron Dual Mode bei Siemens dafür bestellt – könnte der ICE L auch auf nicht elektrifizierten Strecken fahren, käme also wie gehabt nach Oberstdorf. Aber: Das



101 039 ist jetzt mit ökumenischem Segen unterwegs. Ob dieser auch dem Fernverkehr in der von ihr beworbenen Region beschieden ist, bleibt vorerst unklar

Florian Dürr

hängt von einer pünktlichen Auslieferung der Vectron Dual Mode und der ICE L ab, die derzeit keineswegs gesichert ist.

Und selbst wenn dies gelänge, steht hinter der Hamburger Verbindung ins Allgäu ein Fragezeichen. Der ICE-L wurde als Ganzzug entwickelt, bei ihm lassen sich nicht einzelne Wagen aus dem Zugverband trennen. Bisherige Flügelzug-Verbindungen wie der IC 2084/2085 müssten daher neu konzipiert werden, teilt eine DB-AG-Sprecherin auf schriftliche Nachfrage mit. Genaueres dazu ist noch nicht verlautbart. Zumal eine weitere Unbekannte dazu kommt: Die DB AG will sparen und schließt Streichungen beim Fernverkehr nicht aus.

So hinterließ der Termin bei mir sehr gemischte Gefühle. Die Loksegnung war öffentlichkeitswirksam inszeniert. Aber ich werde den Gedanken nicht los, dass dem Fernverkehr ins Allgäu womöglich kein Segen beschieden sein könnte. Sollte 101 039 am Ende Werbepostschaffterin für eine Region sein, die bald vom Fernverkehr abgehängt wird?

Florian Dürr, Chefredakteur



**Train
Safe®**

**Den TrainSafe neu erfunden
haben wir nicht...**

...aber ab sofort ist unsere neue
Einkaufswelt für dich online!

**Melde dich direkt zu unserem neuen Newsletter an
und erhalte einen 10 € Gutschein!**



www.mein-train-safe.de



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



12–23 Die DB-Baureihe 111 für die S-Bahn Rhein/Ruhr und andere landesweite Zugsätze Oliver Strüber

■ Im Fokus

10 S-Bahn-Ellok der Baureihe 111

Die DB-Baureihe 111 sollte ab 1974 vor allem im Schnellverkehr eingesetzt werden. Doch die im S-Bahn-Verkehr an Rhein und Ruhr fahrenden 420/421-Triebzüge sollten durch neue Wendezüge ersetzt werden, für deren Bespannung die 111 gewählt wurde. Wir zeigen deren vielfältige Einsätze

18 Die DB-111 in allen Nenngrößen

Vor nunmehr 45 Jahren begann im S-Bahn-Verkehr an Rhein und Ruhr das Zeitalter der Baureihe 111 vor den x-Wagen. Nahezu ebenso lang gibt es Modellnachbildungen dieser Elektrolokomotive im S-Bahn-Look

■ Eisenbahn

6 Donautalbahn im Wandel der Zeit

Unscheinbar folgt die Bahnstrecke Neuoffingen – Regensburg stets dem Lauf der Donau. Dabei verbindet sie seit 150 Jahren mehrere Bahnknoten miteinander

22 Bild des Monats

110 228 mit einem Nostalgie-Sonderzug bei Gutach auf der Schwarzwaldbahn

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Information zum Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Neue Logos

Go-Ahead heißt jetzt Arverio. Deshalb müssen Logos getauscht werden. Das passiert zum Beispiel im Werk Langweid

38 Viele Nummern, viele Typen

Die Typenvielfalt, die unter der Nummerngruppe 137 subsumiert war, ist absolut unübersichtlich. Deshalb haben wir einmal alle Typen zusammengetragen

46 Jubilar auf Bosnischer Spur

Die Murtalbahn feiert 2024 ihr 130-jähriges Bestehen. Sie ist wichtiger Bestandteil der Region, doch ihre Zukunft ist unklar

50 Schönes Reisen

Seit Juli 2024 ist der Reiseverkehr auf Deutschlands Schienen um eine Attraktion ärmer: Die Panoramawagen der SBB kommen nicht mehr ins Netz der DB AG

54 Der besondere Zug

Der Rønland-Güterzug fährt mit zwei Lokomotiven durchs flache Land

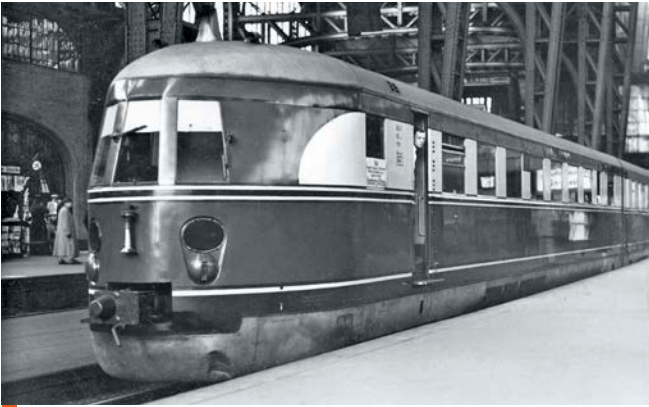
■ Modellbahn

56 Märklin-Pacific für H0-Anlagen

Der H0-Schleppenderlokomotive mit der EDV-Nummer 003 160 der Bundesbahn liegt eine interessante Vorbild-Einsatzgeschichte zugrunde

60 Jubiläumsfeier mit Modellzugabe

Die Krönung des 50-jährigen ÖGEG-Jubiläums im oberösterreichischen Ampflwang bildete Ende Juni eine Modellbahnschau mit dem Schwerpunkt Spur 1



38–44

Andreas Knipping bringt Ordnung ins Dickicht der Nummerngruppe 137

50–53

Die Panoramawagen der SBB verabschieden sich aus Deutschland: Ein Rückblick auf die Einsätze



56–59

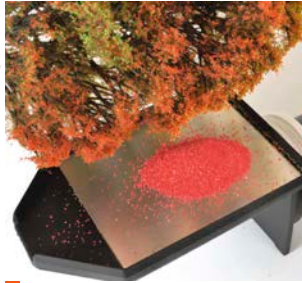
Die Bundesbahn-Schleppender-lok 003 160 von Märklin in Z, H0 sowie als Vorbild

76–79

Die Rübelandbahn auf einer H0-Anlage aus Magdeburg

46–49

Die Murtalbahn feiert Jubiläum, doch ihre Zukunft ist derzeit noch unklar



76–79

Die Gestaltung herbstlicher Landschaften mit Hilfsmitteln von Microrama



64 Neu im Schaufenster

Aktuell verfügbare Modellbahnprodukte in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik

72 Rübelandbahn aus Magdeburg

Magdeburger Modellbahnfans stellten zur Dortmunder Messe ihre sehenswerte DR-Herbstanlage „Rübelandbahn“ aus

76 Basteltipps für den Herbst

Selten ist die herbstliche Jahreszeit auf Anlagen zu sehen. Wir haben deshalb

passendes Zubehör zusammengetragen und zu einem Herbstdiorama geformt

80 Nachtzugfahrt im MiWuLa

Roco präsentierte im Miniatur Wunderland ein Mustermodell des neuen Nightjet

82 So gar nicht auf dem Holzweg

In Folie verpacktes Schnittholz – unterwegs auf Flach- und Rungeisenwagen

84 Digital-Neuling RailBox

Eine neue DCC-Digitalzentrale mit WLAN sowie darauf abgestimmte Decoder

90 H0-Silowagen im Test

Die zweiachsigen Stauabsilowagen der Gattungen Kds 54/56 als H0-Modelle von Brawa und Roco im Vergleich

104 Die Blütezeit von Rivarossi

Rivarossi-Geschichte von den frühen 1960er-Jahren bis zum Wechsel zu Hornby

108 Kompakt mit vielen Etagen

Wer eine umfangreiche DB-Fahrzeug-Sammlung hat, möchte diese auch bewegen. Um das zu erreichen, nutzt unsere porträtierte H0-Kompaktanlage den kleinen Hobbyraum optimal aus



Titelbild: Der Sommer neigt sich dem Ende entgegen, der Herbst mit seinem Farbenspiel rückt näher. Dazu passt die H0-Anlage aus Magdeburg, welche die Rübelandbahn im Goldenen Oktober in Szene setzt (Foto: Bahnhof Rübeland)

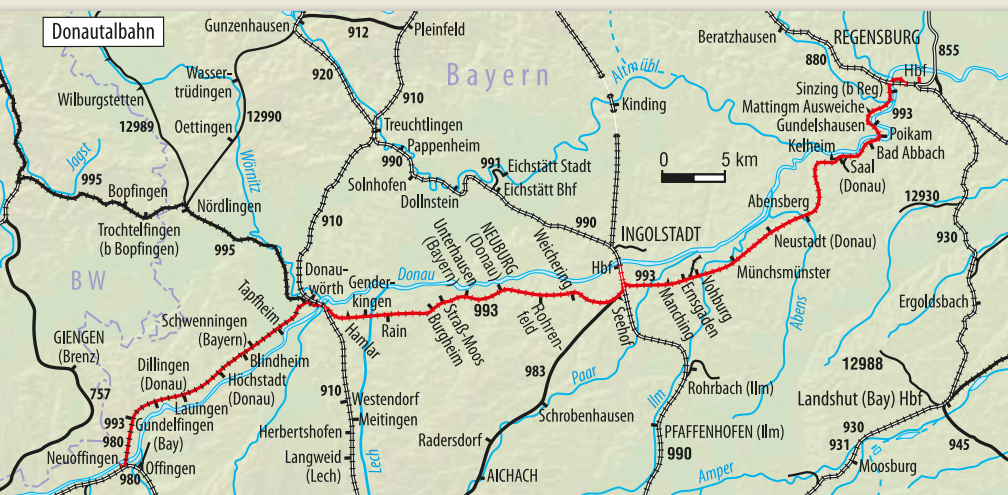
Service

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



Bahneröffnung vor 150 Jahren: Am 1. Juni 1874 bestaunen Menschen in Abensberg die ersten Züge auf der neueröffneten Bahnstrecke

Slg. Leonhard Bergsteiner



Die Donautalbahn verbindet Neufing bei Ulm mit Regensburg. In Ingolstadt ist für durchgehende Züge ein Richtungswechsel erforderlich

Kartografie Anneli Nau

Immer wieder werden auch Fernzüge über die Strecke umgeleitet. Am 2. Mai 2020 rollt ICE 228 Wien Hbf – Frankfurt (Main) Hbf bei Ernsgraben Richtung Ingolstadt

Moritz Leipinger



Zwischen Matting und Gundelshausen verläuft die Donautalbahn in nächster Nähe zum namensgebenden Gewässer. Am 22. April 1981 führt 118 035 den E 3168 über die erst wenige Jahre zuvor elektrifizierte Strecke

Georg Wagner



■ Neuoffingen – Regensburg

Donautalbahn

im Wandel der Zeit

Unscheinbar folgt die Bahnstrecke Neuoffingen – Regensburg stets dem Lauf der Donau. Dabei verbindet sie mehrere Bahnknoten miteinander. Und manchmal fährt hier sogar der ICE. 2024 blickt die Donautalbahn auf ihr 150-jähriges Bestehen

Die Donautalbahn, eine bedeutende West-Ost-Verbindung im bayerischen Eisenbahnnetz, feierte am 1. Juni 2024 ihr 150-jähriges Bestehen. Die Eröffnung des ersten Streckenabschnitts zwischen Ingolstadt und Regensburg wurde am 1. Juni 1874 gefeiert. Die Donautalbahn ist eine eingleisige Hauptbahn. Sie verläuft von Neuoffingen im Landkreis Günzburg bis nach Regensburg. Sie verknüpft dabei die Hauptbahn Ulm – Augsburg mit den Magistralen

Nürnberg – Augsburg, München – Nürnberg und Nürnberg – Passau miteinander. Seit 1980 ist die Strecke durchgehend elektrifiziert. Im Schienenpersonennahverkehr wird sie seit Ende 2010 vom Eisenbahnverkehrsunternehmen Agilis im Auftrag des Freistaats Bayern als Teil des E-Netzes Regensburg betrieben. Die 1980 fertiggestellte Elektrifizierung an die Strecke angeschlossene Raffinerien, die Autoindustrie in Ingolstadt sowie die Häfen in Regensburg und Kelheim machen

die Donautalbahn vor allem für den Schienengüterverkehr zu einer wichtigen Strecke.

Eröffnung 1874

Die Geschichte der Donautalbahn begann Mitte des 19. Jahrhunderts, als dreizehn Donaustädte zwischen Günzburg und Regensburg den Bau der Strecke beim Bayerischen Landtag durchsetzten. Am 1. Juni 1874 wurde der erste Abschnitt zwischen Ingolstadt und Regensburg





Zahlreiche petrochemischen Betriebe im Raum Ingolstadt sorgen dafür, dass regelmäßig Kesselwagenzüge auf der Donautalbahn unterwegs sind. Am 10. April 2022 führt DE 671 von RheinCargo bei Manching einen Kesselwagenzug Richtung Ingolstadt

Florian Dürr



Im Nahverkehr ist das Unternehmen agilis an der Donau unterwegs. 440 904 erreicht im August 2016 Höchststadt (Donau), wo noch Formsignale den Betrieb regeln

Moritz Leipinger

eröffnet – nach einem längeren Streit über die genaue Streckenführung. Die kostengünstigere Linienführung über Abensberg hatte sich zuvor gegen die Variante über den Donaudurchbruch und Kelheim durchgesetzt. Am Eröffnungstag begegneten sich die ersten Züge aus Regensburg und Ingolstadt im Kreuzungsbahnhof Abensberg. Am 15. August 1874 ging schließlich auch die weiterführende Strecke von Ingolstadt bis Donauwörth in Betrieb.

Vier Flußquerungen im Verlauf

Die Donautalbahn quert den namensgebenden Fluss auf ihrem 170 Kilometer langen Weg von Neuoffingen nach Regensburg viermal. Die Streckenführung bietet somit nicht nur Ausblicke

auf die Donau, sondern verbindet auch wichtige Bahnknoten miteinander.

Von Neuoffingen bis Donauwörth verläuft die Bahn durch flaches bis leicht hügeliges Terrain, bevor sie durch Orte wie Unterhausen und Neuburg an der Donau führt. In Ingolstadt ist inzwischen ein Fahrtrichtungswechsel erforderlich, da die Strecke dort in den 1990er-Jahren neu trassiert wurde. Ab Ingolstadt verläuft die Linie weiter Richtung Osten durch Orte wie Vohburg, Münchsmünster und Abensberg, bevor sie südlich der Weltenburger Donauenge die Ausläufer der Frankenalb durchquert und schließlich Regensburg erreicht.



Neuoffingen – Regensburg

Länge	170,7 km
Kursbuchstrecke	993
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Streckenklasse	D4
Eröffnung	
Ingolstadt – Regensburg	1. Juni 1874
Neuoffingen – Ingolstadt	15. August 1874

Nach dem Zweiten Weltkrieg siedelten sich petrochemische Betriebe im Raum Ingolstadt an, was zu einem Anstieg des Güterverkehrs führte. Anschlussbahnen zu Raffinerien in Vohburg, Münchsmünster und Neustadt (Donau) sowie weitere industrielle Anschlüsse in Neuburg und Unterhausen tragen zu einem nen-



Insgesamt vier Mal quert die Strecke zwischen Neuoffingen und Regensburg die Donau. Die Stahlträgerbrücke bei Poikam befährt am 8. Juni 1976 ein Ölzug, der zur Überführung zweier 44 von Crailsheim nach Regensburg genutzt wird

Leonhard Bergsteiner

nenswerten Fracht- und Verkehrsaufkommen bei. In Dillingen verfügt die BSH Hausgeräte GmbH über ein Anschlussgleis und im Raum Regensburg sorgen das Kalkwerk Saal und ein Autologistikzentrum für volle Gleise.

SPNV mit Alstom-Triebzügen

Im Personennahverkehr wird die Strecke hauptsächlich von Regionalzügen genutzt. An Werktagen verkehren wenige Züge über die gesamte Strecke, während samstags, sonntags und an Feiertagen ein Zweistundentakt zwischen Ulm und Regensburg besteht. Seit 2010 wird die Strecke von agilis mit modernen Coradia Continental-Triebzügen (Baureihe 440) von Alstom bedient.

Obwohl die Donautalbahn für den Fernverkehr keine planmäßige Bedeutung hat, dient sie häufig als Umleiterstrecke. Bei Bauarbeiten oder Sper-

» Der Donautalbahn kommt immer wieder große Bedeutung als Umleiterstrecke zu

rungen auf den Hauptstrecken weichen sowohl Güter- als auch Fernreisezüge auf die Donautalbahn aus. Einige Bahnhöfe entlang der Strecke, darunter Höchstädt, Burgheim und Unterhausen, sind noch mit Formsignalen ausgestattet.

Die Eröffnung der Donautalbahn vor 150 Jahren war ein Meilenstein sowohl für die wirtschaftliche Entwicklung der Städte und Regionen entlang der Strecke als auch die Funktionalität des Bahnnetzes in Bayern. Für den Fern- und Güterverkehr könnte sie schon bald wieder eine bedeutende Rolle einnehmen. Bei der anstehenden Sanierung der als Hochleistungskorridor klassifizierten Strecke Nürnberg – Regensburg – Passau im Jahr 2026 soll sie wieder als Umleiterstrecke genutzt werden. Zur Umsetzung des Deutschlandtakts planen der Bund und DB InfraGO mittelfristig weitere kapazitätssteigernde Investitionen, darunter den Bau eines Kreuzungsbahnhofs in Thaldorf-Weltenburg.

Florian Dürr

■ Die Loks 111 111 bis 188 der DB im attraktiven Kieselgrau-Orange

Schnellzug-Elloks für S-Bahn-Dienste

Als zeitgemäße Nachfolgerinnen für die Baureihe 110 beschaffte die Deutsche Bundesbahn ab Ende 1974 die neue Baureihe 111. Für die Langlauf-S-Bahn-Linien an Rhein und Ruhr setzte sie wenige Jahre später auf lokbespannte Wagengarnituren mit Toiletteneinrichtung. Als passende Zuglok wählte man dafür 111er-Elloks in einer speziellen Nahverkehrslackierung

Gehen wir kurz zurück ins Jahr 1971: Seitens der DB gab es die ersten Überlegungen zur Beschaffung neuer vierachsiger Elektrolokomotiven, die vor allem im Schnell- und Eilzugdienst die dort noch eingesetzten Altbauelloks aus der Vorkriegszeit ablösen sollten. Eine anfangs noch vorgeschlagene Weiterbeschaffung der Baureihe 110 schloss man schnell aus, wollte man doch die inzwischen erzielten technischen Neuerungen vor allem auf dem Gebiet der Laufruhe bei hohen Geschwindigkeiten (die 110er zeigten hier

hohe Querkräfte) und bei der Arbeitsplatzgestaltung für den Lokführer in die als Baureihe 111 geplanten Lokomotiven einfließen lassen. Deshalb beauftragte das BZA im Oktober 1973 die Firmen Krauss-Maffei für den mechanischen und Siemens für den elektrischen Teil mit der Entwicklung der neuen Ellok und ihrer Hauptbaugruppen. Von vornherein sah man für die Baureihe 111 (siehe *Im Fokus* in em 8/16) neben ihrem geplanten Haupteinsatzgebiet vor schnellen Zügen aber auch Leistungen im Nahverkehr sowie vor Güterzügen vor,



Ein klassisches S-Bahn-Motiv aus dem Ruhrtal: Die S3 Oberhausen – Essen – Hattingen gehörte zu den ersten Strecken, auf denen die S-Bahn Rhein-Ruhr den Betrieb mit den neuen Loks der Baureihe 111 und den x-Wagen-Wendezuggarnituren aufnahm. Von der Pontonbrücke in Bochum-Dahlhausen gelang am 25. Mai 1987 dieses Bild mit der sich in der Ruhr spiegelnden 111 159 *Georg Wagner*





Am 25. Mai 1987 legt sich in Mülheim-Heißen die Bundesbahn-Elektrolokomotive 111 187 mit ihrer S-Bahn-Garnitur in die Kurve Georg Wagner

weshalb die Loks außer den neuen Drehgestellen und dem neu entwickelten Einheitsführerstand der DB auch eine Wendezug- und Doppeltraktionssteuerung erhielten. Im Dezember 1974 wurde die ozeanblau-beigefarbene 111 001 als erste Vertreterin ihrer zunächst in 70 Exemplaren bestellten Baureihe an die DB übergeben. Am Bau waren neben Krauss-Maffei und Siemens auch Krupp und Henschel für den mechanischen sowie AEG und BBC für den elektrischen Teil beteiligt. Schnell schloss sich die Bestellung für eine zweite Bauserie mit den Loks 111 071 bis 110 an, die ab Oktober 1977 zur Auslieferung gelangten und ebenfalls in München stationiert wurden.

Fahrzeugwechsel für die S-Bahn

Während sich die neuen 111er im Schnellverkehr ihre ersten Sporen verdienten, stand die DB vor einem neuen Problem: Für den Ausbau des S-Bahn-Netzes an Rhein und Ruhr und die damit verbundene Einrichtung auch längerer Linien bedurfte es weiterer Fahrzeuge, die auch über Toilettenanlagen verfügen sollten. Gerade diese wiesen die bislang eingesetzten Triebzüge der Baureihen 420/421 nämlich nicht auf. Von Umbauten bzw. der veränderten Weiterbeschaffung nahm man zumindest in Nordrhein-Westfalen mit seinen spezifischen Anforderungen Abstand und wandte sich stattdessen nach modernsten Gesichtspunkten gefertigten Nachfolgefahrzeugen zu. Eine wichtige Frage spielte im Vorfeld auch die damals besonders eifrig ausgefochtene Frage: Triebzug oder lokbespannte Wagengarni-

tur? Sie wurde in diesem Falle zugunsten letzterer Lösung entschieden, auch weil sich die Wendezüge durch das leichte Einfügen weiterer Wagen problemlos dem Bedarf anpassen ließen.

Im Falle der S-Bahn Rhein-Ruhr bedeutete das im Einklang mit einer kostengünstigen Fertigung und Betriebsweise die Beschaffung einer völlig neuen leisen und umweltfreundlichen Wagengeneration in Leichtbauweise mit Aluminiumprofilen – den x-Wagen, doch dazu mehr *Im Fokus* in der nächsten *em*-Ausgabe. Für deren Bespannung benötigte man ein modernes, wirtschaftliches Triebfahrzeug. Die Wahl fiel auf die neuen Serienloks der Baureihe 111, was nicht nur eine teure Neukonstruktion ersparte, sondern auch deutlich zur Kostendämpfung bei den Beschaf-

feinzusetzen, was der Lok im unteren Beschleunigungsbereich eine höhere Anfahrzugkraft bei kleinerer Motorleistung verliehen hätte. Zur Ausführung kam diese Idee allerdings trotz verschiedener warnender Stimmen nicht, stattdessen wurden die Elloks schließlich mit der Getriebeübersetzung 36:76 für 160 km/h beschafft, auch weil es die Hoffnung gab, die Höchstgeschwindigkeit im S-Bahn-Betrieb später auf 140 km/h anheben zu können. Das bot den Vorteil, die Loks ungehindert auch im Fernverkehr einsetzen zu können, wie es die BD Köln gefordert hatte. Allerdings handelte man sich dadurch auch gewisse langfristige Probleme bei Unterhaltung und Reparatur der für die spezifischen S-Bahn-Dienste nicht ausgelegten Maschinen ein.

» Schnell schloss sich der ersten Lieferserie der S-Bahn-Elloks 111 111 bis 146 eine zweite an

fungskosten beitragen sollte. Abweichende Meinungen gab es allerdings darüber, inwieweit die 111er konstruktiv den Anforderungen des S-Bahn-Verkehrs mit seinen systembedingten engen Stationsabständen und dem ständigen Wechsel von Anfahren, Beschleunigen und Bremsen angepasst werden sollte. So gab es beispielsweise seitens der Techniker des BZA München den Vorschlag, in den S-Bahn-Loks Getriebe der Baureihe 151 für Geschwindigkeiten bis 120 km/h

78 Elloks im S-Bahn-Gewand

Diese Probleme wollte man allerdings bei der Bestellung der neuen Loks so noch nicht sehen und gab stattdessen zunächst 36 weitgehend unveränderte Serienloks der Baureihe 111 für den S-Bahn-Betrieb in Auftrag, die sich als 111 111 bis 146 an die bereits bestellten ersten beiden Lieferserien anschlossen. Abweichend von diesen erhielten die in Düsseldorf stationierten Maschinen neben der passend zu den neuen Steuerwagen verbauten zeitmultiplexen Wendezug-Steuerung (ZWS) mit einem Datenfluss über die UIC-Leitung zusätzlich noch die im S-Bahn-Dienst erwünschte sogenannte Einmann-Ausrüstung, die es ermöglichte, auf weiteres Personal im Zug zu verzichten (schaffnerloser Betrieb). Mit ihr konnte der Triebfahrzeugführer vom Führerstand aus die Reisen-

den informieren, die Türsteuerung seitenselektiv bedienen und den Zustand der Türen (offen/geschlossen) überwachen. Rollbandanzeigen hinter dem rechten Führerstandsfenster zeigten Liniennummer und Reiseziel des S-Bahn-Zuges an. Ebenfalls den neuen Einsätzen angepasst hatte man das Lackierschema der S-Bahn-Loks: Statt in Ozeanblau-Beige wurden sie wie zuvor schon die an Rhein und Ruhr eingesetzten 420/421 in den Farben Kieselgrau-Orange lackiert. Die Lackierung nahm damit ein Farbkonzept auf, das zu Beginn der 1970er-Jahre von der Bundesbahn als „Pop-Farben“ bezeichnet und erprobt worden war. Die Baureihe 111 zählte somit zusammen mit den Nürnberger 141 zu den wenigen DB-Ellok-Baureihen, die eine an Pop-Farben orientierte Lackierung trugen. Die orangefarbene „Bauchbinde“ entsprach in Höhe und Anordnung genau dem gleichfarbigen Fensterband der x-Wagen, was einen geschlossenen Zugverband ergab und dem mittlerweile im Ruhrgebiet hinlänglich bekannten S-Bahn-Farbschema entsprach.

Die erste neue S-Bahn-111 mit der originellen Betriebsnummer 111 111-1 lieferten Krauss-Maffei und Siemens am 18. August 1978 an die DB ab. Die weiteren Loks folgten im ungefähren Zweimonats- (Krauss-Maffei/Siemens: 111 112 bis 122, Henschel/AEG-BBC-Siemens: 111 135 bis 146) bzw. Monats-Rhythmus (Krupp/AEG: 111 123 bis 134) bis zum Sommer 1980. Unmittelbar darauf schloss sich die vierte Bauserie mit noch einmal 42 S-Bahn-Elloks an, die von den genannten Herstellern bis zum Jahresende 1983 geliefert wurden. Damit war die Beschaffung der S-Bahn-Lokserie abgeschlossen. Für den Fernverkehr folgten noch zwei weitere Serien mit den Loks 111 189 bis 210 sowie 211 bis 227.

Mit dem RE 4680 ist 111 179 am 3. August 1995 zwischen Dollnstein und Solnhofen auf der Strecke Treuchtlingen – Ingolstadt – München unterwegs

Georg Wagner



In den Dienstplänen des Bw Düsseldorf eingesetzte S-Bahn-111er kamen über die linke Rhein-strecke auch bis Koblenz und darüber hinaus. Mit einem aus „Silberlingen“ gebildeten Nahverkehrszug steht 111 128 am 28. April 1983 im Bopparder Bahnhof

Hans Schmidt/Slg. Oliver Strüßer

1995 waren nur noch wenige 111er vor den x-Wagen an Rhein und Ruhr eingesetzt, da die Baureihe 143 nachrückte. Mit der geschobenen S4 nach Dortmund-Lütgendortmund verlässt 111 167 am 22. Mai 1995 den Haltepunkt Dortmund Stadthaus

Wolf-Dietmar Loos





Eine planmäßige Güterzugleistung für die nicht im S-Bahn-Verkehr benötigten Düsseldorf 111er war in den ersten Jahren ihres Einsatzes der Nahgüterzug 65393, den hier 111 175 am Posten 98a in Kreuztal Mitte Mai 1982 am Haken hat

Wolfgang Bügel/Slg. Eisenbahnstiftung

Für ihren S-Bahn-Betrieb an Rhein und Ruhr verfügte die DB fortan über 78 Loks der Baureihe 111, die dort auch dringend benötigt wurden, war doch gerade erst zum Winterfahrplan 1983/84 die wichtigste S-Bahn-Linie durchs Revier als S1 von Bochum bis nach Dortmund verlängert worden.

Auch für andere Züge tauglich

Am 2. Februar 1979 stellte die DB ihren ersten S-Bahn-Zug der neuen Generation für die S-Bahn Rhein-Ruhr in Düsseldorf vor. Von den zusammen mit dem BZA Minden von Messerschmidt-Bölkow-Blohm (MBB) in Donauwörth und der Waggonfabrik Uerdingen entwickelten Wagen des Wendezuges (Gattungen Bx⁷⁹⁴, ABx⁷⁹¹ und Bx⁷⁹⁶) hatte die DB zunächst zehn Prototypen bestellt. Diese vereinigte die DB zu drei Garnituren, führte sie gemeinsam mit den ersten S-Bahn-111ern zunächst auf allen schon bestehenden S-Bahn-Strecken im Ruhrgebiet dem Publikum vor und testete sie eingehend. Im April 1979 war 111 137 mit einer der Garnituren zu Messfahrten auf der Strecke Hamburg – Bremen zwischen Buchholz in der Nordheide und Rotenburg (Wümme) eingesetzt, bei der das Schwingungsverhalten der neuartigen doppelten Zugeinrichtungen an den Wagen bei bis zu 150 km/h getestet wurde. Die normale Schraubenkupplung diente der Verbindung der Wagen mit der Lok, die Ringfederpatrone mit gekröpftem Zughaken dem Kuppeln der Wagen untereinander. Zum Sommerfahrplan 1979 nahmen die ersten x-Wagen-Garnituren den Plandienst auf der S1 Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum auf, zunächst natürlich nur ergänzend zu den 420/421. Nachdem sie sich bewährt hatten, begann im Frühjahr 1981 der Serienbau der x-Wagen.

Damit standen der Bundesbahn anfangs deutlich mehr der neuen Loks in S-Bahn-Farben zur Verfügung als diese zunächst für diese Dienste benötigte. So konnte sie die vorhandenen und laufend neu hinzukommenden Maschinen freizügig für andere Leistungen einsetzen. Und davon

machte sie regen Gebrauch: Kieselgrau-orangefarbene 111er sah man bald vor allen möglichen Zugkategorien – vorwiegend im Schnellverkehr, aber auch vor Nahverkehrszügen aus vierachsigen Umbauwagen und „Silberlingen“ sowie in einem Mischplan mit Loks der Baureihe 140 vor einzelnen Güterzügen – und das nicht nur im Ruhrgebiet. Planleistungen führten die 111 beispielsweise vor n-Wagen über die linke Rhein-Strecke von Köln bis nach Remagen, Koblenz und Boppard. Ebenso bespannten sie Eil- und Nahverkehrszüge von Köln über Oberhausen nach

Emmerich sowie über Mönchengladbach nach Venlo. Zwischen Köln und Aachen führten sie im Winterfahrplan 1979/80 planmäßig auch einen IC und drei D-Züge. Anfang 1980 übernahmen die Elloks auch die bislang von Hagener 140ern gezogenen Nahverkehrszüge auf der Ruhr-Sieg-Strecke. Am 31. Mai 1980 hatte 111 114 zudem die Ehre, den Eröffnungszug zur Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Siegstrecke Köln – Siegen zu bespannen. Einen Tag später gehörte die Trasse zum Einsatzspektrum der nun 27 Düsseldorf Loks, die in einigen Umläufen auch über Siegen hinaus bis Hagen und Gießen liefen. Ihre Schwesterlok 111 115 war am 17. September jenes Jahres zudem die erste Elektrolok, die auf der frisch elektrifizierten Emslandstrecke Rheine – Emden als „Bügelprobefahrt“ unterwegs war.

Schwerpunkt im S-Bahn-Dienst

Im Sommer 1982 konnte auf den S-Bahn-Linien S1, S3 und S6 nach und nach der Betrieb auf die seit Ende 1981 abgelieferten neuen x-Wagen-Garnituren umgestellt werden. Bald danach kam auch die S7 Düsseldorf Flughafen – Solingen-Ohligs hinzu. Mit der Ablieferung weiterer Wagen und der neuen Loks 111 179 bis 188, den letzten in S-Bahn-Farben lackierten Loks ihrer Baureihe, konnte zum Winterfahrplan 1983/84 der Mehrbedarf für den Betrieb auf der bis Dortmund Hbf verlängerten S1 gedeckt werden. Daher konnten im Januar 1984 auch die letzten noch auf der S6 eingesetzten 420/421 im Ruhrgebiet abgelöst und nach München abgegeben

Farbspiele der DB AG

Über Orient- direkt zu Verkehrsrot

O bwohl seit 1987 das neue Orientrot mit „Lätzchen“ bei der DB gültig war, behielten die bisherigen S-Bahn-Elloks auch weiterhin ihren kieselgrau-orangefarbenen Anstrich. Erst im März 1996 kam die inzwischen in München stationierte 111 180 als Erste in den Genuss des neuen Farbschemas. Nur wenige weitere Loks sollten bis 1998 folgen, denn schon 1996 hatte die DB AG die Farbe Verkehrsrot als ihr neues Erkennungsmerkmal im Nahverkehr festgelegt. Bevor diese Farbgebung jedoch an die Ersten der ehemaligen S-Bahn-111er kam, gab es für vier inzwischen in Frankfurt (Main) stationierte Loks noch ein farblisches Zwischenspiel: Da bei 111 156, 158, 175 und 176 die orangefarbene „Bauchbinde“ inzwischen stark ausgebleichen war, wurde sie im Werk Frankfurt 1 durch einen verkehrsroten Anstrich in gleicher Breite ersetzt. Allerdings sollten sich diese vier „Sonderlinge in Fehlfarben“ nicht allzu lange im Einsatz befinden – schon 2001/02 erhielten sie den verkehrsroten Lackauftrag.

Auch die anderen inzwischen dem Geschäftsbereich DB Regio zugeordneten ehemaligen Düsseldorf Loks verloren in jenen Jahren im Rahmen von Hauptuntersuchungen im nun für diese Baureihe zuständigen AW Dessau ihr angestammtes Farbleid und waren damit zumindest optisch nicht mehr von ihren Schwesterloks zu unterscheiden. Selbst durch Hinzuziehung des Werkes Chemnitz ließ sich das ehrgeizige Ziel der DB AG zu einem einheitlichen Außenanstrich aller ihrer Fahrzeuge in den neuen Produktfarben bis Ende 2002 nicht realisieren. Nach wie vor trugen zum Stichtag 1. Januar 2003 sieben 111er den S-Bahn-Look. Doch hieß es nun langsam für die Eisenbahnfreunde Abschied nehmen, denn der Bestand an 111ern in Altfarben nahm rapide ab. Im August 2003 gab es nur noch vier Maschinen in Kieselgrau-Orange, und im Dezember 2003 rückte auch die letzte 111er in S-Bahn-Farben ins Werk Chemnitz ein, das sie nach abgeschlossener Hauptuntersuchung Ende Januar 2004 im verkehrsroten Anstrich verließ.

OS



111 184 des Bw Düsseldorf mit dem IC 566 „Goethe“ Frankfurt (Main) – Düsseldorf am 19. August 1983 in St. Goar Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung

werden. Der Bedarf an 111ern für den S-Bahn-Dienst war bis Herbst 1984 auf 45 Plantage angewachsen, nachdem zum einen am 3. Juni 1984 die neue S4 Dortmund-Lütgendortmund – Unna an den Start gegangen war und zum anderen Düsseldorfer S-Bahn-111er nun auch bei der S-Bahn Köln auf der S11 zwischen Köln-Chorweiler und Bergisch Gladbach im Einsatz standen.

Damit wurde ein großer Teil der kieselgrau-orangefarbenen 111er für ihr Kernaufgabengebiet benötigt, in dem sie tägliche Laufleistungen von rund 600 Kilometern erreichten. Die Zahl der anderweitigen Einsätze ging zwar etwas zurück, doch auch weiterhin kamen planmäßig noch 23 Düsseldorfer S-Bahn-Loks im Fernverkehr zum Einsatz. Planleistungen waren vor allem Eil- und Nahverkehrszüge, die sie jetzt auch über Hamm nach Kassel führten. Vor einem IC-Paar kamen sie noch nach Frankfurt (Main) oder bespannten seit 1983 oft die Bundeswehr-IC nach Bremen und Hamburg. Vor allem an den Wochenenden und rund um die wichtigsten Feiertage waren die Elloks vielfach vor Sonder- und Entlastungszügen bundesweit im Einsatz. Für besondere Zwecke konnte Düsseldorf auch einzelne Elloks längerfristig verleihen. So wurde ab März 1983 mit der 111 115 und später auch der 114 und 150 auf der oberbayerischen Strecke Tutzing – Kochel vier Jahre lang der schaffnerlose Betrieb als „Automation im Zug“ mit entsprechend umgerüsteten „Silberlingen“ erprobt, was zur Ausrüstung weiterer Loks mit ZWS führte.

Allerdings machten sich bei den Düsseldorfer 111ern des S-Bahn-Verkehrs bald schon die ersten

Störungen bemerkbar: Immer mehr Loks fielen nach Überschlagen an den Fahrmotoren aufgrund der erforderlichen schnellen Beschleunigung im eng getakteten S-Bahn-Fahrplan aus und mussten repariert werden. Dieses Problem war genau das, wovon die Fachleute gewarnt hatten – und es sollte die Baureihe im S-Bahn-Dienst zeitlebens ebenso begleiten wie der durch Bürstenfeuer verursachte erhöhte Verschleiß. Insofern war es von Vorteil, dass der DB ausreichend

» Da die Schäden an den 111ern zunahmen, wurde mit dem Getriebe der DB-151 experimentiert

Loks zur Verfügung standen. Als recht späte Reaktion auf die anhaltend auftretenden Schäden erhielt 111 166 Ende 1987 versuchsweise doch noch das kurz übersetzte Getriebe der Baureihe 151 und eine auf 120 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit. Die Hoffnung auf weniger Verschleiß erfüllte sich; ebenso spürbar war die bessere Beschleunigung aus dem Stand heraus. Dennoch verzichtete die DB auf den Umbau weiterer S-Bahn-111er – mit einer Ausnahme: Im Oktober 1991 erhielt 111 112 für Versuchsfahrten das zuvor in 111 166 verbaute 151er-Getriebe.

Nochmals erhöhter Planbedarf

Mit der Betriebsaufnahme auf der 82 Kilometer langen Ost-West-S-Bahn von Hagen über Wuppertal und Düsseldorf nach Mönchengladbach

am 29. Mai 1988 stieg der Planbedarf an 111ern im S-Bahn-Dienst auf 56 Maschinen. Deshalb waren nur noch 14 Plantage für Fernverkehrsleistungen der kieselgrau-orangefarbenen Loks vorgesehen. Doch es gab auch weiterhin besondere Leistungen: 111 114 und 150 liefen ab Sommer 1987 wieder planmäßig im Münchner Sonderumlauf nach Kochel, und auch das Autoreisezugpaar „Christoforus-Express“ D 9620/9621 zwischen München und Düsseldorf wurde planmäßig bis zum Sommer 1991 von einer Düsseldorfer 111 bespannt. Gerade diesen Umlauf nutzte man gern zur Überführung von S-Bahn-Loks zum und vom AW München-Freimann, weshalb öfters zwei 111er vor dem Zug liefen. Im Winterfahrplan 1988/89 bespannten sie zudem den EC 40/41 „Molière“ zwischen Dortmund und Aachen. Statt des bisherigen schwarzen trugen fast alle Loks inzwischen einen roten „DB-Keks“.

Zu Beginn der 1990er-Jahre endeten für die Düsseldorfer 111er die Einsätze im Fernverkehr, denn mit dem weiteren Ausbau des S-Bahn-Netzes gab es einen nochmals erhöhten Lokbedarf in diesem Aufgabengebiet. So brachte die Verlängerung der S6 über Langenfeld hinaus bis Köln Hansaring zum 2. Juni 1991 die Verknüpfung der S-Bahn-Netze Rhein-Ruhr und Köln. Auch die neue Linie S2 Dortmund – Dortmund-Mengede band weitere Maschinen, ebenso die auf anderen Strecken vollzogenen Taktverdichtungen. Insgesamt 62 Plantage sahen die Umlaufpläne für den S-Bahn-Betrieb vor, neun



111 119 und 162 in der Farbgebung der S-Bahn Rhein-Ruhr stehen am 21. Februar 1982 vor dem Lokschuppen im Bahnbetriebswerk Siegen. Bis zur Aufnahme des stilreinen S-Bahn-Betriebs kamen die Loks auch vor regulären Zügen zum Einsatz. Insofern verschlug es die Düsseldorf-Elektrolokomotiven bis ins Siegerland

Wolfgang Bügel/Slg, Eisenbahnstiftung

weitere Loks liefen im S-Bahn-Vorlaufbetrieb mit CityBahn-Wagen auf der künftigen S12 Köln Hansaring – Siegburg – Au (Sieg). Auf einzelnen Strecken waren zur Deckung des Bedarfs seit dem vorausgegangenen Fahrplanabschnitt ergänzend auch wieder S-Bahn-Triebzüge der Baureihen 420/421 eingesetzt.

Nachfolgeloks und neue Aufgaben

Nach der „Wende“ hatten sich die Vorzeichen für die weitere Karriere der Düsseldorf 111er grundlegend geändert. So standen im Sommer 1991 beim Bw Dortmund Bbf bereits die ersten von der Deutschen Reichsbahn geliehenen Elloks der Baureihe 243/143 im Dienst. Diese waren für 120 km/h ausgelegt und damit ideale Kandidatinnen für den Einsatz vor den S-Bahnen. In Anbetracht der anhaltenden Reparaturen an den 111ern entschied sich die DB ziemlich schnell zu diesem Schritt und rüstete ab 1992 die ersten Leih-143er für den S-Bahn-Dienst an Rhein und Ruhr um (u. a. Einbau der ZWS). Noch im selben Jahr liefen die ersten „S-Bahn-Trabis“ versuchsweise im 111er-Plan mit. 1993 begann ihr planmäßiger Einsatz und somit die langsame Ablösung der Düsseldorf 111er aus dem S-Bahn-Dienst. Aber erst im Juni 1997 war dieser Schritt endgültig abgeschlossen.

Für die freigesetzten 111er begann dadurch ein neuer Lebensabschnitt. Zwar waren die Loks auch weiterhin von Düsseldorf aus vor allem im Nahverkehr im Einsatz, jetzt jedoch auf häufig kilometerintensiveren Linien mit längeren Ab-

ständen zwischen den Stationen und somit weniger Halten. Teilweise konnten sie dabei ihre Höchstgeschwindigkeit ausfahren. Schon zwischen September 1993 und dem Frühjahr 1994 wurden 111 177 bis 188 zum Bw München 1 abgegeben, wo sie mit der zeitmultiplexen Doppeltraktionssteuerung (ZDS) nachgerüstet wurden. Diese war nötig, um die neuen Doppelstockwagen bis zur Ablieferung der passenden Steuerwagen im sogenannten Sandwich-Betrieb fahren zu können. Die nach wie vor in S-Bahn-Farben lackierten

» Mit Einsatz der 143er vor den S-Bahnzügen bespannten die 111er vermehrt Doppelstockzüge

111 179 und 181 bespannten die fünfteilige DoSto-Einheit am 10. September 1993 bei der Pressefahrt zwischen München und Augsburg. Drei Tage später begann der Planeinsatz dieser Züge zwischen München und Donauwörth.

In Diensten der DB AG

Die Gründung der Deutschen Bahn zum 1. Januar 1994 wirkte sich zunächst nicht auf die Aufgaben und die Verteilung der 111er-S-Bahn-Elloks aus. Schon bald hatten aber die neuen DB AG-Logos die alten „DB-Kekse“ ersetzt. Im Betriebshof Düsseldorf waren nach dem Abgang der zwölf Loks nach München noch 74 Maschinen beheimatet. Außer 111 111 bis 176 waren das die 1992 aus der

bayerischen Landeshauptstadt hierhin abgegebenen ozeanblau-beigefarbenen 111 189 bis 196 ohne ZWS, die nur im Nah- und nicht im S-Bahn-Verkehr eingesetzt werden konnten. Sie kehrten schon 1995 wieder dorthin zurück. Für jenes Jahr hatte man für Düsseldorf auch die Abgabe aller weiteren im S-Bahn-Dienst nicht mehr benötigten 111er vorgesehen. Neue Standorte sollten die Betriebshöfe Dortmund und Frankfurt (Main) werden, wo man jeweils neu abzuliefernde Doppelstockwagen erwartete, für deren Bespannung die DB AG wie in München die Baureihe 111 vorsah. Neben der ZDS erhielten die 111er nach und nach auch weitere Einrichtungen wie Zugzielanzeigen oder die neue Türsteuerung TAV/SAT.

Bereits im Juni 1995 nannte der Bh Dortmund einen Bestand von 26 Ex-Düsseldorf 111er sein Eigen. Dort wurden die Loks dringend benötigt, um ihre nicht wendezugfähigen Vorgängerinnen der Baureihe 110 vor den nun als StadtExpress firmierenden Nahverkehrszügen auf gleich vier Linien ablösen zu können. Die SE wurden nun meist mit den neuen Doppelstockwagen gefahren. Große Bekanntheit erreichte der über 287 Kilometer von Bielefeld bis nach Aachen geführte SE 1. Darüber hinaus bespannten die Dortmunder 111er auch einzelne InterRegio-Züge der Linie 20 zwischen Hamm und Köln sowie einzelne Nachtzüge. Mit dem Bh Frankfurt (Main) 1 erhielt auch diese Dienststelle zum Winterfahrplan 1995/96 erstmals 13 S-Bahn-Loks. Dort übernahmen die Ex-Düsseldorf 111er vor allem die Bespannung des ebenfalls auf Doppelstockwa-

Kieselgrau-Orange wiederbelebt: 111er-Elloks vor Sonderzügen

Jahre nach dem Abschied von den letzten Loks im kieselgrau-orangefarbenen Originalanstrich kehrte dieses Farbschema bei verschiedenen Loks zurück. Zu dem ab Ende 2020 in Dortmund Bbf aufgebauten neuen MietlokpooL für DB Gebrauchtzug gehörte von Anfang an auch der S-Bahn-Erstling 111 111. Zur werbewirksameren Vermarktung spendierte man der Lok wieder ihr ursprüngliches Aussehen als S-Bahn-Ellok mit dem für DB AG-Gebrauchtzüge üblichen Spruch „Miete oder kaufe mich!“ an

beiden Seiten. Auch die 2021 von der Schienenverkehrsgesellschaft (SVG) aus dem DB Stillstandsmanagement erworbene und bis Mai 2022 betriebsfähig aufgearbeitete 111 185 trägt seither wieder ihre Ursprungsfargebung – freilich ohne die DB-Logos. Sie ist von Mai bis Oktober an den Wochenenden Stammlok vor dem SVG-Freizeitexpress „Bodensee II“ von Stuttgart über die Gäubahn nach Radolfzell. Vor Sonderzügen sind beide Elloks außerdem im gesamten Bundesgebiet anzutreffen. OS



gen umgestellten Regionalverkehrs nach Limburg und Fulda. Weitere Düsseldorf Maschinen gingen im Herbst 1995 nach München, um dort die Abgaben nach Frankfurt auszugleichen.

Abschied aus Düsseldorf

Mit dem Ende des Planeinsatzes Düsseldorf 111er im S-Bahn-Dienst zum Sommerfahrplan 1996 konnten dort auch fast alle restlichen Loks freigesetzt werden. Als Reserve verblieben nur noch fünf Maschinen – darunter die mit dem 151er-Getriebe ausgerüstete 111 112, die bald darauf wieder in den Regelzustand zurückgebaut wurde. Nach dem Ausfall mehrerer 143er kamen die 111er im Winter 1996/97 auf der S8 Hagen – Mönchengladbach wiederholt regulär zum Einsatz, bevor auch sie im Frühjahr 1997 nach Dortmund, Frankfurt (Main) und München abgegeben wurden. Mit einem Tagesdurchschnitt von 997 Kilometern erreichten die vorwiegend vor SE eingesetzten Dortmunder Loks hohe Laufleistungen – vor allem quer durch das Ruhrgebiet. Zwei Loks liefen ab Sommer 1996 sogar vor Doppelstockwagen zwischen Bremen-Vegesack und Verden (Aller).

Mit der zweiten Stufe der Bahnreform kam es Ende 1996 zu weiteren konzerninternen Umstrukturierungen: Die Triebfahrzeuge des bisherigen Geschäftsbereichs Traktion wurden auf die neuen Bereiche Fern-, Nah- und Güterverkehr aufgeteilt. Seither gehörten alle 111er zum GB Nahverkehr, seit 1999 zu DB Regio. Einsätze im Fernverkehr gab es dennoch weiterhin, wenn auch nicht unbedingt für die ehemaligen S-Bahn-Elloks. Diese wurden dank ihrer ZWS/ZDS vor allem für DoSto-Dienste benötigt. Mit der Ablieferung weiterer Doppelstockwagen mussten ab 1998 zusätzliche Loks mit diesen Einrichtungen nachgerüstet werden. Der Betriebshof München deckte seinen Bedarf an ZWS-fähigen 111ern vor allem durch im Austausch erhaltene ehemalige Düsseldorf Loks ab, sodass ab Sommer 1998 alle Doppelstockzüge im Regionalbereich Nordbayern auf Wendezugbetrieb umgestellt werden konnten. Ende Mai 1999 wurden die dafür benötigten Loks zum Bh Nürnberg West umbeheimatet. Die meisten von ihnen trugen auch dort noch ihre S-Bahn-Farben, doch nach und nach begann auch für sie die Umlackierung in die

neuen DB AG-Produktfarben (siehe Kasten auf Seite 14) und damit auch der Verlust ihrer optischen Sonderstellung im 111er-Gesamtfuhrpark.

Abgesang im Nahverkehr

Zu Beginn der 2000er-Jahre waren fast keine 111er mehr planmäßig im Fernverkehr eingesetzt. Ausnahmen bildeten Sonderleistungen wie beispielsweise Wintersportzüge. Der Großteil aller 111er lief mittlerweile im RE/RB-Verkehr – mit immer weniger klaren Grenzen zwischen den normalen und den ehemaligen S-Bahn-Loks. Zum Sommer 2001 kam Braunschweig als weiterer 111-Standort hinzu. Neu abgelieferte Loks der Baureihe 146 übernahmen ab 2002 mehr und mehr Einsätze vor Doppelstockgarnituren. Die freigesetzten Loks ersetzten ihrerseits vor allem die letzten Einheitsloks der Baureihe 141 sowie ihre direkten Vorgängerinnen der Baureihe 110. Die 111er bespannten nun vermehrt Reisezüge aus n-Wagen, Nürnberger und Frankfurter Maschinen auch die aus Umbau entstandenen Modus-Wagen. Ab Dezember 2010 gehörten 111er vor x-Wagen im S-Bahn-Verkehr in Nürnberg wieder zum gewohnten Bild, als die Loks als Ersatz für die noch nicht zugelassenen Triebzüge der Baureihe 442 einsprangen mussten. Anfang 2013 endeten diese Einsätze.

Bis Ende 2012 blieb der Gesamtbestand an 111ern weitgehend konstant, erst danach wurde eine größere Zahl an Loks nach Fristablauf oder mit schweren Schäden abgestellt und verschrottet. Das betraf ehemalige S-Bahn-Loks ebenso wie reguläre 111er. Der Übergang zahlreicher angestammter SPNV-Leistungen auf andere EVU setzte weitere Loks frei, die ihrerseits teilweise noch Loks der Baureihe 143 ablösten. Aus immer mehr Regionen aber wurden die Elloks zurückgezogen. Später setzte bei DB Regio ein Umdenken ein: Statt der Verschrottung wurden viele der ausgemusterten 111er zunächst dem DB Stillstandsmanagement zugeführt, das zahlreiche Loks an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen verkaufte. Dennoch gingen ab 2019 viele Maschinen den Weg allen Altmetalls. Zum Jahreswechsel 2023/24 waren bei DB Regio nur noch 27 Loks bei den Werken München Hbf, Nürnberg West und Ulm Hbf aktiv – darunter fast die Hälfte ehemalige S-Bahn-Loks – auch wenn man ihnen das heute farblich nicht mehr ansieht. Oliver Strüßer



Im S-Bahn-Ersatzverkehr auf Gäu- bzw. Panoramabahn fahrende und in ihren Ursprungsfarben lackierte 111 111 von DB Gebrauchtzug im Mai 2023 in Stuttgart West Maurice Böhme



Die Märklin-Ellok 111 133 macht vor einer HO-Wendezuggarnitur aus x-Wagen im Aussehen des S-Bahn-Betriebs in den großen westdeutschen Ballungszentren eine gute Figur, denn das Kieselgrau-Orange steht ihr ausgesprochen gut

Maik Möritz

■ Die DB-Baureihe 111 in der S-Bahn-Farbgebung als Modelle von 1 bis Z

In Kieselgrau-Orange

durch sämtliche Nenngrößen

Vor nunmehr 45 Jahren begann im S-Bahn-Verkehr an Rhein und Ruhr das Zeitalter der Baureihe 111 vor den x-Wagen. Seit nahezu gleich langer Zeit gibt es Modellfahrzeug-Nachbildungen dieser Lok im S-Bahn-Look

Als die neue Baureihe 111 bei der Deutschen Bundesbahn ans Rollen kam, dauerte es nicht lange, bis sich auch Modellbahner zumindest in HO und N über die entsprechenden Modelle freuen durften. Limas Interpretation einer 111 auf Basis der hauseigenen E 410 war zwar Ende 1975 die erste und mit Abstand günstigste Lok, aber sicherlich nicht der Weisheit letzter Schluss. Auf der

Spielwarenmesse 1976 wurde die Baureihe dann aber gleich mit vier ozeanblau-beigefarbenen Modellen von drei Herstellern in zeitgemäßer Umsetzung präsentiert. Auf die Modelle von Roco und Trix in HO sowie von Arnold und Minitrix in N folgten ein Jahr später auch die Nachbildungen von Märklin in 1:87 und 1:220, denn auf die neue DB-Schnellfahrlok wollte (fast) keiner der großen Hersteller für

sein eigenes Programm verzichten. Lediglich Fleischmann ließ sich noch bis 1984 Zeit.

Die Ablieferung der ersten 111er in den S-Bahn-Farben Kieselgrau-Orange an die DB sorgte für große Freude bei den Modellbahnherstellern, ließen sich doch die in ihren Sortimenten befindlichen Modelle nun auch in dieser Vorbildvariante lackieren. Schon 1979 gingen die ersten Vertreterinnen der Baureihe 111 für die S-Bahn an Rhein und Ruhr über die Verkaufstresen der Fachhändler. Auch hieran wollte jeder Hersteller gerne partizipieren und sich möglichst früh sein Stück vom Kuchen sichern. Die passenden Modelle der x-Wagen indes sollten noch lange auf sich warten lassen. Aber als Modellbahner konnte man es ja genauso machen wie die DB selbst und die Loks – zumindest übergangsweise – auch vor anderen Zügen des Nah- und Fernverkehrs einsetzen.

Zwischen den Roco-HO-Elloks 111 111 und 147 liegen 13 Jahre Produktionsspanne, in der das Modell verändert wurde – etwa bei Pantos, Maschinenraumandeutung und DB-Signets



Große HO-Auswahl aus Salzburg

Beginnen wir unsere Betrachtungen beim Maßstab 1:87. Für den gerade erst durchstartenden Salzburger Modellbahnhersteller Roco war die Baureihe 111 im Jahre 1976 ein wichtiger Wegbereiter für seine Zukunft. Die Lok setzte neue Maßstäbe in puncto Detaillierung und Technik. Konsequenterweise ergänzte schon 1979 ein Modell der 111 111 in S-Bahn-Farben das Salzburger Programm (Artikelnummer 4133B). Was bei anderen Herstellern noch längst nicht üblich war, machten sich die Salzburger zur Tugend: den

Unter der Artikelnummer 3155 legte Märklin 1979 die Ellok 111 136 in S-Bahn-Farben auf Oliver Strüber (2)



Im Jahre 1998 legten die Göppinger mit der 111 158 eine der vier Vorbildloks mit roter Bauchbinde auf



2019 kehrte mit 111 162 eine Lok im Zustand des Jahres 1995 ins Märklin-HO-Programm zurück Werk (3)



turnusgemäßen Wechsel der Lokbetriebsnummer nach dem Averkauf einer Produktionscharge, meist nach etwa zwei bis fünf Jahren.

Die Vorbildorientierten Modellbahner freute es, denn so konnten auf ihren Anlagen mehrere Loks der gleichen Baureihe laufen, die beim näheren Betrachten tatsächlich andere Betriebsnummern aufwiesen. Im Falle der S-Bahn-111 war es schon 1981 soweit: Die 111 161 trat an die Stelle der Erstellungslok. Sie war zunächst noch unter der bekannten Bestellnummer 4133B lieferbar, mit der Umstellung des Roco-Systems 1984 auf fünfstelligen Nummern lautete diese dann 43414.

Mit der 111 178 kam 1987 passend zu den ab jenem Jahr angebotenen 1:87-x-Wagen – dazu mehr in der nächsten *em*-Ausgabe – und unter gleichgebliebener Artikelnummer die dritte Version zu den Händlern, gefolgt 1990 von der Lokomotive 111 167 und 1992 von der 111 147 mit dem aktuellen roten statt des schwarzen DB-Logos. 1994 folgte ebenfalls unter 43414 noch die Ellok 111 179. Auf eine Wechselstromausführung verzichtete man in Anbetracht der Märklin-eigenen S-Bahn-111er.

Ende der 1990er-Jahre unterzog Roco seine Baureihe 111 einer technischen wie optischen Verjüngungskur: Neue Getriebe und eine Tiefzulanlenkung gewährleisteten fortan bessere Fahreigenschaften; überarbeitete Fenster und Lampen sorgten im Einklang mit den jetzt frei-

stehenden Griffstangen und Scheibenwischern für ein deutlich schöneres Äußeres. Eine S-Bahn-Lok war zunächst nicht dabei. Erst 2011 kam mit der 111 117 wieder eine Nahverkehrslokomotive ins Roco-Programm; diese war nun außer in der Gleichstromversion (63853) auch für die Freunde des Wechselstrombetriebs verfügbar (69853).

S-Bahn-111 aus Göppingen

Zwar hatte auch Trix schon 1976 seine HO-Lok der Baureihe 111 vorgestellt, doch später dann – vermutlich mangels passender Zuggarnitur – auf die Nachbildung einer Lok in S-Bahn-Farben verzichtet. Eine solche Maschine sollte es auch später nach dem Zusammenschluss mit Märklin nicht geben. Damit sind wir schon beim Göp-



Unter der HO-Artikelnummer 4349 wurde im Fleischmann-Katalog 1985/86 die S-Bahn-111 angekündigt

Slg. Oliver Strüber

Piko-HO-Ellok der in S-Bahn-Farben lackierten 111 160 für Gleich- und Wechselstrombetrieb





1979 erschien die 111 111 als in Kieselgrau-Orange lackierte N-Ellok von Arnold



111 118 von Minitrix gab es sowohl als auch in einem Zugset mit x-Wagen

Die DB-S-Bahn-Ellok 111 141 kam 2020 als Einmalauflage in N von Fleischmann Werk



pinger Traditionshersteller angekommen. 1979 begann auch bei Märklin das S-Bahn-Zeitalter im Maßstab 1:87. Vorgestellt wurde in jenem Jahr die in Kieselgrau-Orange lackierte Elektrolokomotive 111 136 mit Kunststoffaufbau (3155). Die ersten (Vorserien-)Exemplare hatten versehentlich noch ein DB-Signet mit positiver Schrift, die eigentliche Serie dann die korrekte Negativschrift.

Eine überarbeitete und dem damaligen Stand der Technik angepasste S-Bahn-Lok kam 1987 zusammen mit den neu vorgestellten x-Wagen in längenverkürzter Ausführung ins Märklin-Sortiment. Im Gegensatz zur bisherigen Ausführung verfügte die neue 111 133 über ein elektronisches Umschaltrelais. Doch auch optisch hatte man die Lok überarbeitet: Die Aufstiege waren nicht mehr am Aufbau, sondern an den Drehgestellen angespritzt, die Lok hatte zudem einen Pufferträger aus Kunststoff. Auf dem Dach waren jetzt zwei Einholmstromabnehmer statt der beiden Scheren-Pantografen platziert und in den Führerstandsfenstern gab es nun vorbildgerecht ein beleuchtetes Zielschild. Außer der analogen (3355) war mit gleicher Betriebsnummer auch eine digitale Version erhältlich (3655) – und zwar beide bis 1995.

Nach drei Jahren Programmabstinenz kam 1998 mit der 111 158 wieder eine kieselgraue Maschine ins Göppinger Sortiment. Sie stammte schon aus dem „Nach-S-Bahn-Zeitalter“ und trug wie ihr Vorbild statt der orangenen eine verkehrsrote Bauchbinde und das neue DB AG-Emblem. Im Inneren der analogen Version war ein DELTA-Chip verbaut (33315), in der digitalen Ausführung ein c90-Decoder (37315) – beide hatten haus-eigene Kurzkupplungsköpfe und waren bis ins Jahr 2000 lieferbar.

Lange Jahre gab es dann bei Märklin keine 111 in S-Bahn-Farben mehr. Erst 2019 kehrte mit 111 162 eine Lok im Betriebszustand des Jahres 1995 ins Programm zurück (37313). Sie verfügte über eckige Puffer, einen Spielwelt/mfx+-Sounddecoder, rot lackierte sowie digital heb- und senkbare Einholmstromabnehmer und verschiedene schaltbare Beleuchtungsfunktionen.

Seit 1985 auch bei Fleischmann

Erst 1984 nahm auch Fleischmann ein HO-Modell der Baureihe 111 in sein Programm auf. Auf die ozeanblau-beigefarbene Erstlingslok folgte 1985 als Pendant die 111 188 als letzte in S-Bahn-Farben lackierte DB-Maschine (4349) – ein typisches

Fleischmann-Produkt mit Kunststoffaufbau, extra angesetzten Details und SBS-81-Einholmstromabnehmern. Bis 1997 war die Ellok lieferbar. 1998 folgte ihr in einmaliger Auflage mit 111 176 eine der nur vier DB AG-Loks mit roter statt orangefarbener Bauchbinde (98 4349).

Neuer Mitbewerber aus Sonneberg

Trotz mehrfacher Überarbeitungen der vorhandenen Modelle schien es vier Jahrzehnte nach der Erstvorstellung der verschiedenen HO-111er Zeit für eine zeitgemäße Neukonstruktion zu sein. Im Rahmen seiner umfassenden Modellpalette an Vor- und Nachkriegseloks durfte bei Piko auch die Baureihe 111 nicht fehlen. 2017 stellten die Sonneberger sie vor, zunächst in Verkehrsrot. Im Jahr darauf folgte der Erstling in S-Bahn-Farben als 111 111 für Gleich- und Wechselstrombetrieb (51844/-5) und jeweils mit Zuglinienschild im Führerstand. Passend dazu erschienen auch maßstäbliche x-Wagen. Als S-Bahn-Lok für die Epoche V mit rotem DB AG-Logo legte Piko 2021 die 111 160 als analoge Ausführung (51854) und digitale Soundlok (-5) sowie vollausgestattete AC-Version (-6) nach. Als Piko-Neuheit für diesen Herbst ist die 111 156 mit verkehrsroter Bauchbinde vorgesehen. Neben der Analogversion mit PluX22-Schnittstelle (51962) gibt es für Gleichstromfahrer auch eine Soundvariante (-3) und Wechselstrombahner werden mit einer digitalen Vollversion bedacht (-4).

Nichts in TT, aber drei Elloks in N

Seit 2016/17 waren die 2015 erstmals vorgestellten TT-Modelle der Baureihe 111 von kuehn modell & digital lieferbar; eine Lok in S-Bahn-Farbgebung war allerdings nicht dabei. Vielleicht kann man sich ja demnächst unter Roco-Regie zur Umsetzung auf Basis der übernommenen Modellformen entschließen?

Von Anfang an waren Loks der Baureihe 111 im Maßstab 1:160 erhältlich. Arnold und Minitrix machten 1976 den Anfang. In Sachen S-Bahn hatte dann Arnold die Nase vorn. Von den Nürnbergern kamen bereits 1979 – passend zum Start des S-Bahn-Betriebs mit 111ern und x-Wagen an Rhein und Ruhr – 111 111 als erste in Kieselgrau-Orange lackierte DB-Lok sowie 111 135 auf die N-Gleise (2326/-7). 111 111 schied bereits 1981 aus dem Sortiment aus, 111 135 blieb bis 1987 lieferbar.

1981 legte dann auch Minitrix seine S-Bahn-111 118 auf (51 2972/später 12972). Wer wollte, konnte beim Nürnberger Hersteller aber auch gleich eine S-Bahn-Geschenkpäckung mit Lok und drei x-Wagen mit Minitrix-Werbung an den Seiten kaufen (51 1027). 2007 erschien die 111 111 anlässlich des 30-jährigen Jubiläums ihrer Vorstellung als MHI-Modell in limitierter Auflage mit roten Einholmstromabnehmern auf dem Dach und eingebautem Digitaldecoder (12567).

Als dritter N-Hersteller nahm sich Fleischmann ab 1984 der 111 188 als N-Ellok in der S-Bahn-Farbgebung an (7349); hinzu kam ab 1990 eine



digitale Version (6 7349). Nach mehrjähriger Pause erschien im Jahre 2020 als Nachfolgerin 111 141 – ebenfalls in der Ausführung der Epoche IV mit schwarzen „DB-Keks“ als Einmalaufgabe auf dem Markt (73 4607). Die Düsseldorf Locomotive diente in diesem Fall vorbildgetreu als Zuglok für den in mehreren Sets angebotenen Autoreisezug D 1410/1411 „Christoforus-Expreß“.

Das *Fleischmann*-Modell sah sich allerdings starker Konkurrenz gegenüber, denn 2013 hatte *Minitrix* mit einer Neukonstruktion dieser Baureihe auf sich aufmerksam gemacht. Das neue Modell besaß nun serienmäßig eine Schnittstelle, Kurzkupplung und einen weiß-roten Lichtwechsel. Seither sind zwei S-Bahn-Loks erschienen: Als Erste rollte 2019 die Lok 111 137 für die Epoche IV mit schwarzen „DB-Keks“ und roten Scherenstromabnehmern auf die Gleise (16114); sie verfügte ab Werk bereits über einen eingebauten Digitaldecoder sowie einen Geräuschgenerator.



Als Herbst-Neuheit 2020 folgte 111 162 der DB AG mit roten Einholmstromabnehmern und ebenfalls voller Digitalausstattung (-5).

S-Bahn-Verkehr auch in Z möglich

1977 hatte bei *Märklin* zeitgleich zu HO auch in Z die 111-Ära begonnen. Zwei Jahre später erschien mit der kieselgrau-orangefarbenen 111 136 die erste S-Bahn-Ellok (8855), ab 1982 sogar mit brüniertem

Als prächtiges Modell im Maßstab 1:32 legte Wunder Präzisionsmodelle vor zwei Jahren die 111 154 mit zahlreichen Licht- und Soundfunktionen auf *Peter Pernsteiner (2)*

ten Dachstromabnehmern. Bis 1986 war sie lieferbar, kehrte dann aber 1993 mit gleicher Artikel-, aber geänderter Betriebsnummer 111 133 ins Programm zurück, um für die inzwischen über die *MHI* verfügbaren S-Bahn-Zugpackungen eine passende Bespannung zu haben. 2014 versprach *Märklin* den *miniclub*-Fans eine in vielen Bereichen überarbeitete 111, die über einen fünfpoligen Motor, LED-Beleuchtung und fahrtrichtungsabhängige Dreilicht-Spitzensignale verfügen sollte. Zudem wollte man die Umschalterschraube für den Wechsel auf Fahrleitungsbetrieb vom Dach nach innen verlegen und die Lok mit eckigen Puffern ausstatten. Auf diese aufgewertete S-Bahn-Lok warten Z-Bahner allerdings bis heute.

Nur wenige Elloks in großer Spur

In den großen Maßstäben hatten Elektrolokomotiven lange Zeit einen schweren Stand, denn mit Fahrleitung ausgestattete Anlagen gibt es kaum. Im Rennen um die Gunst der Käufer haben es zudem Modelle nach jüngeren Vorbildern schwer. Dennoch durften sich O-Bahner freuen, als *Fulgurex* 1992 sein Kleinserienmodell der Baureihe 111 auflegte. Neben verschiedenen Versionen in Ozeanblau-Beige und einer Lok des Luft-hansa-Airport-Express boten die Schweizer in limitierter Auflage von 25 Exemplaren auch die S-Bahn-Lok 111 114 in der Ausführung für die Epoche IV an. Für Fans der Nenngröße 1 kündigte *Wunder* 2016 ein Messing-Handarbeitsmodell dieser Baureihe an, das allerdings erst 2022 ausgeliefert wurde. Bestellbar waren auch hier verschiedene Versionen, darunter die 111 154 als S-Bahn-Ellok der Epoche IV mit rot lackierten Einholmstromabnehmern (13003). *Oliver Strüber*

Unter der Artikelnummer 8855 brachte Märklin die Z-Ellok 111 136 in S-Bahn-Farben heraus

Oliver Strüber (3)



Bild des Monats





Nostalgiezug im Schwarzwald

Die DBK Historische Bahn e. V. musste Anfang Juni 2024 umplanen. Ein schweres Unwetter zerstörte die Hausstrecke der DBK, die Schwäbische Waldbahn von Schorndorf nach Welzheim. Daher mussten schnell neue Ziele für die geplanten Ausflugsfahrten 2024 gefunden werden. Am 20. Juli 2024 fährt ein von der Lokomotive 110 228 gezogener Nostalgie-Sonderzug von Schorndorf in den Schwarzwald. Nahe Gutach hat der DBK-Zug den wohl spektakulärsten Abschnitt der Schwarzwaldbahn Offenburg – Singen mit zahlreichen Tunneln und Kehrschleifen noch vor sich *Charly Kissel*



Bauvorhaben sollen mit Hilfe von standardisierten, vorab terminierten Containern umgesetzt werden und mehr Betriebssicherheit ermöglichen. Geplant sind unter anderem eingleisige Sperren so wie hier bei Blankenfelde (Kr Teltow-Fläming) an der Dresdner Bahn

Volker Emersleben/DB AG

sechs Typen nach Sperrdauer (2, 3 und 5 Monate) und Sperrart (Totalsperrung bzw. eingleisige Sperrung) unterscheiden. Die höchste Stufe, die fünfmonatige Totalsperrung, ist die inzwischen allseits bekannte Generalsanierung. DB InfraGO garantiert für jeden Typ eine anschließende mehrjährige Phase der Baufreiheit. Die Invest-Container erlauben nach Ansicht von DB InfraGO eine bessere gewerkeübergreifende Bündelung notwendiger Sanierungsmaßnahmen. Außerdem gibt es nur noch wenige Fahrplanzeitscheiben. Das bedeutet weniger Planungsaufwand für DB InfraGO und die EVU, aber gleichzeitig mehr und unnötige Einschränkungen für die Kunden, da Abschnitte über einen langen Zeitraum gesperrt werden, obwohl an diesen nur zeitweise gearbeitet wird.

Sperren im Monatsrhythmus

Ohne große Vorankündigung wurden die IH-Container in der Nacht vom 14. auf den 15. Juli 2024 eingeführt. Diese dienen der Haltung des Anlagenzustands. Möglichst alle Instandhaltungsmaßnahmen sollen in diesen wiederkehrenden Sperrzeiten stattfinden. Auch bei den IH-Containern gibt es unterschiedliche Container-Typen für Strecken, Knoten, S-Bahn und Prävention (Details siehe Tabelle). Der wohl wichtigste Typ „Strecke“ läuft seit Juli, der Rest startet im Dezember 2024. Beim Strecken-Container wird jede zweigleisige Strecke in 12 bis 18 Kilometer lange Teilabschnitte eingeteilt, die einmal alle vier Wochen und Richtung eingleisig gesperrt werden. Diese acht Stunden andauernden Sperrung findet dabei in der Regel zwischen 21 und 5 Uhr statt. Bei einer entsprechend langen Strecke ist es demnach künftig der Fall, dass in nahezu jeder Nacht ein Abschnitt eingleisig gesperrt wird.

DB InfraGO verfolgt mit der Einführung der Container die Beruhigung des Bauregimes und damit die Stabilisierung des Bahnbetriebs sowie einen Beitrag zur Gemeinwohlorien-

■ DB InfraGO

Instandhaltung mit „Containern“

Das aktuell wohl größte Problem im deutschen Schienenverkehr neben dem Triebfahrzeugführermangel ist das Thema Bau. Seit 2019 hat sich die Anzahl an unterjährigen Bauarbeiten etwa verdoppelt. Bei nur noch rund einem Drittel der Baumaßnahmen werden die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) fristgerecht informiert, von der Qualität der ausgearbeiteten Konzepte ganz zu schweigen. Für die vielfach ohnehin überforderten EVU bedeutet dies eine enorme Herausforderung bei der Betriebsplanung. Das Nachsehen haben am Ende die Fahrgäste und Güterkunden, die sowieso bereits unter den Kapazitäts- und Qualitätsproblemen leiden.

Container sollen helfen

Aufgrund des erheblichen Investitionsstaus nimmt der Baubedarf weiter zu. DB InfraGO, zu jenem Zeitpunkt noch als DB Netz firmierend, begann daher im Sommer 2023 mit der Entwicklung eines neuen Bau- und Instandhaltungskonzepts für das Hochleistungsnetz und das überregionale

Flächennetz. Dieses entkoppelt die Baumaßnahme vom Fahrplanprozess und sieht vor, dass große wie kleine Bauvorhaben mit Hilfe von standardisierten, vorab terminierten Containern umgesetzt werden. Der Begriff „Container“ steht dabei für Zeitfenster, innerhalb derer unterschiedliche Baumaßnahmen gebündelt durchgeführt werden. Die Dauer eines solchen

Containers reicht von vier Stunden bis fünf Monate. Unterschieden wird zwischen Invest-Container und Instandhaltungs-Container (IH-Container).

Die Invest-Container haben das Ziel, den Anlagenzustand zu heben und Neu- bzw. Ausbauten zu ermöglichen. Ihre flächendeckende Einführung ist für 2027 geplant. Es werden insgesamt

Die vier IH-Container-Typen

Typ	Dauer	Umfang	Häufigkeit
„Strecke“	8 h	eingleisige Sperrung zwischen ca. zwei Überleitabschnitten (ca. 12–18 km)	alle 4 Wochen je Fahrtrichtung und Abschnitt
„Knoten“	8 h	Totalsperrung für den Arbeitsbereich einer Oberleitungs-Schaltgruppe	alle 4 Wochen
„Prävention“	8 h	eingleisige Sperrung über max. 18 km (in Ausnahmefällen 25 km) für maschinelle Durcharbeitung und Schienenschleifen	zweimal jährlich
„S-Bahn“	4–6 h oder 8 h	eingleisige Sperrung, Totalsperrung oder individuelle Lösung; abhängig von S-Bahn-Cluster (Stammstrecke, reiner S- oder Mischbetrieb)	alle 4 Wochen oder individuell

Kommentar

Eine (zu) späte Einsicht

Als Durchbruch bei der Instandhaltung verkauft der Vorstand von DB InfraGO den EVU, Aufgabenträgern und Fahrgästen sein neues Baukonzept. Dabei sollte man erwarten, dass eine Bündelung von Baumaßnahmen für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbstverständlich ist und die Frage stellen, warum das Thema Bau erst zu einem Zeitpunkt ins Blickfeld der Verantwortlichen gerückt ist, an dem der Zusammenbruch kurz bevorsteht. Ein Blick nach Frankreich oder Italien zeigt, dass das Konzept keinesfalls neu ist. Optimisten loben nun die DB für ihr neues Konzept und erwarten alsbald die Kehrtwende. Realisten fragen sich, ob diese in der aktuellen Situation jemals kommt. Die entscheidenden Probleme werden mit dem auf Papier gewiss schön anzusehenden Plan nicht angegangen: Es fehlt an Baufirmen samt Baumaterial, an Planern und Bauarbeitern, an Geld sowie an Fachkompetenz an den entscheidenden Stellen. Ohne Frage: Die Containerlogik mit ihren fixen Sperrzeiträumen bietet Potenzial und Planbarkeit und ist ein Schritt in die richtige Richtung. Ihre Wirkung entfalten kann sie jedoch nur mit einer durchdachten, mit allen Beteiligten abgestimmten Betriebsplanung, die bislang bedauerlicherweise ausblieb. Aktuell gilt als einziger Leitsatz für die Fahrgäste, sich auf Hauptstrecken nach 21 Uhr nicht mehr auf die Bahn zu verlassen. Die oft zitierte Verkehrswende gelingt so nicht. Mit der überstürzten, eigensinnigen Einführung hat DB InfraGO niemandem geholfen und es ist fraglich, ob sich die zahlreich entstandenen Probleme nun so einfach lösen lassen.

Roman Mausner

tierung. Bereits bis 2026 sollen sich die unterjährigen Fahrplanänderungen halbiert haben. Dabei verspricht das Unternehmen in der Ankündigung, dass Baupartner, SPNV-Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen sich verlässlich auf die Baumaßnahmen einstellen können und die Kunden deutlich weniger von baustellenbedingten Einschränkungen betroffen sein werden.

EVU laufen Sturm

Zum Start konnten die vollmundigen Versprechungen jedoch nicht gehalten werden. Nachdem das Container-Prinzip völlig überhastet, nahezu ohne Vorankündigung eingeführt wurde, empörten sich die EVU wenig überraschend reihenweise. Diese mussten nun urplötzlich mit der vielfachen Zahl an Baumaßnahmen planen. Die Zugausfälle und SEV-Leistungen stiegen folglich extrem an. Die Transdev-Tochter NordWestBahn kündigte gar öffentlich an, eine Beschwerde bei der Bundesnetzagentur einzureichen. Auch bei den Planern von DB InfraGO herrschte dem Vernehmen nach durch die überstürzte, unterjährige Einführung großes Chaos.

Droht der Kollaps?

Jenes Chaos könnte ab Dezember 2024 noch einmal deutlich größer

werden. Nach *em*-Informationen plant DB InfraGO, zum Fahrplanwechsel das bisher im Baufahrplan genutzte Fahrplanprogramm endgültig abzuschalten.

Künftig wird ein bereits heute bestehendes, für den Baufahrplan erweitertes Programm genutzt. DB InfraGO-Mitarbeiter berichten jedoch, dass dieses stark veraltet, langsam und in puncto Baustellenregelungen fehlerhaft ist. Besonders die stark verlängerte Bearbeitungszeit für die Baustellen wird von der notorisch überlasteten Belegschaft als äußerst kritisch gesehen.

Selbst wenn die zahlreichen Probleme behoben würden, sehen es die Baufahrplaner als unrealistisch an, dass die Einführung gelingt. Aufgrund der Unterbesetzung ist es den Mitarbeitern nicht möglich, sich in das neue System einzuarbeiten; bereits zum aktuellen Zeitpunkt ist DB InfraGO mit Baustellen im kommenden Jahr im Verzug. Die Verantwortlichen des Unternehmens ignorieren bislang konsequent die Warnungen. Es bleibt abzuwarten, ob das neue Instandhaltungskonzept der versprochene Durchbruch ist oder ob für eine nachhaltige Verbesserung an anderen Stellschrauben gedreht werden muss.

RM



Walter Brück

Ein besonderer Tonzug im Lahntal

Trotz der Sperrung der Lahntalbahn für die ESTW-Umrüstung verkehrt seit dem 29. Juli der Löhnberger Tonzug. Statt von Limburg gelangt er von Wetzlar an sein Ziel. Ab Albsthausen wird die Leistung über das Gegengleis mit Funkfernsteuerung und dem Lokführer auf dem ersten Wagen geschoben. Am 31. Juli 2024 passiert 295 049 der Brohltalbahn mit dem Zug das Einfahrsignal von Burgsolms

■ Hude – Nordenham

Huntebrücke erneut beschädigt

Die im April in Betrieb genommene provisorische Eisenbahnbrücke über die Hunte bei Elsflth (Bahnstrecke Hude – Nordenham) ist am 23. Juli 2024 beschädigt worden. Ein Binnenschiff war mit der Brücke kol-

liert, zwei Besatzungsmitglieder wurden verletzt. Die Strecke über die Brücke musste erneut gesperrt werden. Bei Redaktionsschluss war eine Wiederinbetriebnahme bis 25. August 2024 vorgesehen. *YK*

■ S-Bahn Köln

Alstom liefert 90 Neufahrzeuge

Alstom hat einen Auftrag über vier Milliarden Euro zur Lieferung und Wartung von 90 Adessia Stream Nahverkehrszügen für die S-Bahn Köln gewonnen. Der Vertrag umfasst die Wartung über einen Zeitraum von 34 Jahren. Die Züge werden in zwei Versionen geliefert. Die kürzere, knapp 150 Meter lange Version besteht aus neun Wagen, die längere, elf Wagen umfassende Ver-

sion misst fast 170 Meter. Die Hauptverantwortung für die Entwicklung der Züge liegt bei Alstom in Hennigsdorf, während die Produktion in Bautzen erfolgt. Die ersten neuen S-Bahnen sollen ab Mitte 2029 in einem Probetrieb auf die Strecke gehen. Das Ziel ist es, alle Neufahrzeuge sukzessive bis zum Fahrplanjahr 2033 auf die Schienen zu bringen. *em*



Visualisierung der neuen S-Bahn-Züge für Köln Alstom Advanced & Creative Design



Halbjahres-Bilanzpressekonferenz 2024: Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG (r) und Dr. Levin Holle, Vorstand Finanzen und Logistik (l) gaben die Zahlen in Berlin bekannt *Dominic Dupont/DB AG*

■ Deutsche Bahn

Hohe Verluste und ein Stellenabbau

Die Deutsche Bahn hat in der ersten Hälfte des Jahres 2024 einen Verlust von 1,2 Milliarden Euro gemacht. Streiks, Extremwetter, Baustellen und eine schwächelnde Nachfrage hätten das Konzernergebnis gegenüber dem Vorjahr stark verschlechtert, teilte die Bahn mit. Auf die schlechte Bilanz will der Konzern mit Stellenstreichungen reagieren. Rund 30.000 Vollzeitstellen sollen in den kommenden fünf Jahren wegfallen, teilte Bahn-Finanz-

chef Levin Holle mit. Vor allem in der Verwaltung sollen demnach Jobs wegfallen, bereits in diesem Jahr ist hier der Abbau von etwa 1.500 Stellen geplant. „Wir müssen in Zukunft mehr Bahn mit weniger Menschen schaffen“, betonte Holle. Besonders durch Digitalisierung und Automatisierung sollen etwa administrative Prozesse künftig von weniger Beschäftigten ausgeführt werden.

Den angekündigten Stellenabbau kritisiert die Gewerkschaft EVG scharf:

Dieser scheine vor allem budgetgetrieben und nicht durch konkrete Maßnahmen hinterlegt. „Wo ist der Zukunftsplan? Was sind sogenannte Verwaltungsstellen? Unbeantwortet bleibe die Frage, wie es die DB schaffen will, mehr Schienenverkehr mit weniger Menschen zu betreiben.“

Lutz rechnet noch 2024 mit schwarzen Zahlen

Bereits im Vorjahreszeitraum hatte die Bahn einen Verlust von 71 Millio-

nen Euro verzeichnet. Bahnchef Richard Lutz geht davon aus, dass die Bahn zumindest operativ, also vor Zinsen und Steuern, am Ende des Jahres wieder schwarze Zahlen schreiben wird. Denn das Unternehmen sei bereits im vergangenen Jahr bei zahlreichen Investitionen in die Infrastruktur in Vorleistung gegangen. Für 2024 rechnet die Bahn deshalb mit erheblichen Rückzahlungen des Bundes. Der Umsatz lag demnach bei 22,31 Milliarden Euro (minus drei Prozent). Nach Darstellung der Deutschen Bahn hätten vor allem negative externe Faktoren zu dem schlechten Ergebnis geführt. „Extremwetterereignisse in nie dagewesenem Ausmaß haben die ohnehin sanierungsbedürftige Schieneninfrastruktur an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gebracht und die betriebliche und finanzielle Lage im Personen- und Güterverkehr verschärft“, meinte Bahnchef Lutz. „Dazu kamen Streiks und Havarien wie der Rauhebergstunnel.“

Neben diesen Faktoren ging auch die Nachfrage der Kunden zurück. 64,2 Millionen Reisende nutzten nach Angaben des Konzerns in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres die Fernverkehrszüge – das sind sechs Prozent weniger als im ersten Halbjahr 2023. Selbst die gut laufende Logistiktochter DB Schenker konnte die Verluste im ersten Halbjahr nicht ausgleichen. Das zum Verkauf stehende Unternehmen erwirtschaftete einen operativen Gewinn (EBIT) von 520 Millionen Euro. Das waren allerdings rund 100 Millionen Euro weniger als im Vorjahreszeitraum.

Pünktlichkeitsziel für 2024 kassiert

62,7 Prozent der Fernzüge erreichen Ziel ohne Verzögerung

Die Bahn hatte sich für das laufende Jahr eine Pünktlichkeitsquote von mehr als 70 Prozent vorgenommen. Schon jetzt ist klar: Das wird nicht funktionieren. Allein im Juni, während der ersten Hälfte der Fußball-Europameisterschaft, war fast jeder zweite Fernzug mit Verspätung unterwegs. Zuletzt hatte es im vergangenen November einen so schlechten Pünktlichkeitswert gegeben, davor viele Jahre nicht. Ihr Pünktlichkeitsziel für das laufende Jahr kassiert die Bahn deshalb schon jetzt. Es zeichnete sich ab, „dass die Jahrespünktlichkeit deutlich unter diesem Zielwert liegen werde“, heißt es nun.

Im gesamten ersten Halbjahr dieses Jahres kamen der Bahn zufolge lediglich 62,7 Prozent der Fernzüge ohne größere Verzögerung am Ziel an. Das

waren fast sechs Prozentpunkte weniger als im Vorjahreszeitraum. Die sogenannte Reisendenpünktlichkeit sah im ersten Halbjahr mit 66,8 Prozent nicht viel besser aus. Anders als die betriebliche Pünktlichkeit wird dabei ausgewertet, wie groß der Anteil der Reisenden war, die ihr Ziel ohne größere Verzögerungen erreicht haben. Berücksichtigt werden dabei auch Zugausfälle, bei der reinen Pünktlichkeit zählen Zugausfälle nicht dazu. Als verspätet gilt ein Fahrgast ab einer Verzögerung von 15 Minuten am Zielbahnhof. Ein Fernzug gilt ab sechs Minuten als verspätet. „Die massiven Streiks, das bundesweite Baugeschehen und insbesondere die Extremwetterereignisse im ersten Halbjahr in einem noch nie dagewesenen Ausmaß haben die Zahl nach unten gedrückt“, teilte die Bahn weiter mit.

Ramelow: „System des Chaos“

Angesichts des schlechten Zustands der Bahn sprach der Linken-Politiker Bodo Ramelow, Ministerpräsident Thüringens, von einem „System des Chaos“, dem die Akzeptanz immer mehr verloren gehe. So würden Milliardenverluste abgerechnet, zugleich seien Millionen Passagiere verloren gegangen – und das selbst während der Fußball-Europameisterschaft mit ihren überfüllten Zügen. Ramelow fordert eine radikale Trennung von Netz und Betrieb und spricht sich dafür aus, das Schienennetz als gemeinnütziges Stiftungsvermögen zu organisieren und systematisch zu modernisieren. *em*

■ Schorndorf – Rudersberg-Oberndorf Hilfen für Wiederaufbau

Die Wieslaufalbahn (Schorndorf – Rudersberg-Oberndorf) wurde beim Hochwasser am 3. Juni 2024 schwer beschädigt. Betroffen sind nicht nur die Infrastruktur, sondern auch die sechs zum Zeitpunkt des Unwetters in Rudersberg abgestellten RS1 und NE81. Der Schaden wird auf einen zweistelligen Millionenbetrag taxiert. Eigentümer der Strecke ist der Zweckverband Verkehrsverband Wieslaufalbahn (ZVWV), der dem Rems-Murr-Kreis, der Stadt Schorndorf und der Gemeinde Rudersberg gehört. Aufgrund der klammen Kassen wurden schnell Stimmen laut, ob ein Wiederaufbau der pro Tag von rund 4.000 Fahrgästen genutzten Strecke überhaupt sinnvoll sei. Ende



Die Wieslaufalbahn soll nach Hochwasserschäden saniert werden. Ob die NE 81 danach nochmal zurückkehren, ist derzeit unklar

Florian Dürr

Juli 2024 hat das Land Baden-Württemberg verkündet, Fördermittel zur Behebung von Hochwasserschäden an der Verkehrsinfrastruktur bereit-

zustellen. Darüber können bis zu 75 Prozent der Kosten für den Wiederaufbau der Wieslaufalbahn gedeckt werden. Fraglich ist allerdings,

ob die betagten NE81-Triebwagen noch einmal auf der Strecke zu sehen sein werden. Deren Fristen laufen in Kürze ab. RM

■ Planungsvereinbarung für Ausbau in Kohleregionen Ausbauvorhaben in Sachsen, NRW und Brandenburg

Das Bundesverkehrsministerium und DB InfraGO haben am 24. Juli 2024 die Planungsvereinbarung für zehn Schienenausbauprojekte des Investitionsgesetzes Kohleregionen unterzeichnet. Größtes Vorhaben ist der zweigleisige Ausbau der Strecke Berlin – Cottbus – Görlitz einschließlich der Elektrifizierung südlich von Cottbus. Außerdem enthält die Vereinbarung den ebenfalls zweigleisigen Ausbau der Strecke Leipzig – Chemnitz zwischen Bad Lausick und Geithain. Weitere Projekte betreffen die Strecken Cottbus – Forst, Graustein – Spreewitz, Leipzig – Falkenberg – Cottbus, Leipzig – Merseburg, Naumburg – Halle, Berlin – Königs Wusterhausen, Aachen – Köln und das S-Bahn-Netz Rheinisches Revier (Ausbau der Erftbahn). AWA

■ Allianz Pro Schiene Pro-Kopf-Investitionen ins Schienennetz leicht gestiegen

Die Pro-Kopf-Investitionen ins Schienennetz der Deutschen Bahn sind im vergangenen Jahr zwar etwas gestiegen. Andere Länder in Europa stecken allerdings deutlich mehr Geld in ihre Bahntrassen. Das teilte der Lobbyverband Allianz Pro Schiene in Berlin auf Grundlage einer eigenen Auswertung mit. 2023 lagen die Pro-Kopf-Investitionen bei 115 Euro. 2022 waren es 114 Euro. Damit investiert Deutschland im europäischen Vergleich weiterhin (zu) wenig Geld in sein Schienennetz: Laut Auswertung des Verbandes investiert Luxemburg mit 512 Euro pro Kopf am meisten Geld in sein Schienennetz, Österreich gab im vergangenen Jahr 336 Euro pro Kopf für die Schieneninfrastruktur aus. em

■ Küstrin-Kietz – Kostrzyn Ostbahn: Neue Oderbrücke in Betrieb

Nach mehr als dreieinhalb Jahren Unterbrechung fährt die RB-Linie 26 seit 29. Juli 2024 wieder ins polnische Kostrzyn. Möglich machte die Inbetriebnahme der neuen, grenzüberschreitenden Oderbrücke zwischen

Küstrin-Kietz in Deutschland und Kostrzyn in Polen. Die Strecke war seit Dezember 2020 gesperrt. Die neue, 260 Meter lange Netzwerkbogenbrücke mit Carbonhängern ist weltweit einzigartig.

Sie ist zweigleisig und mit bis zu 120 km/h befahrbar, was die Fahrzeit um etwa zwei Minuten verkürzt. Die Bauarbeiten, ursprünglich waren zwei Jahre geplant, verzögerten sich

mehrfach aufgrund von Corona, Fachkräftemangel und Materialmängeln. Im Ersatzverkehr waren Kleinbusse eingesetzt, da die Autobrücke über die Oder größere Lasten nicht mehr tragen konnte. em

Am 29. Juli 2024 überquert der NEB-Dieseltriebwagen VT 632 008 die neu errichtete Oderbrücke zwischen Küstrin-Kietz und Kostrzyn Bodo Schulz



■ Vulkan-Eifel-Bahn

221 122 erhielt Hauptuntersuchung

Die Streckendiesellokomotive 221 122 der Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH (VEB) hat am 1. August 2024 erfolgreich eine Hauptuntersuchung abgeschlossen und fährt nun wieder. Die Maschine war Ende Februar 2021 von Stendal nach Gerolstein überführt worden. Dort erhielt sie eine Hauptuntersuchung und eine umfassende Aufarbeitung einschließlich Neulackierung. Dabei wurde auf authentische Beschriftungen geachtet, was zu unerwarteten Mehrarbeiten führte. Die erste kommerzielle Fahrt führte die Lok mit einer Messfahrt nach Mayen.

Bewegte Geschichte

221 122 hat eine durchaus bewegte Geschichte. Sie wurde 1964 von Krauss-Maffei in München-Allach gebaut und am 23. Dezember dessel-

ben Jahres abgenommen. Ihre ersten Jahre verbrachte sie bei der Deutschen Bundesbahn (DB) unter der Bezeichnung V 200 122, bevor sie 1968 in 221 122 umbenannt wurde. Nach ihrer Ausmusterung 1987 wechselte sie 1989 zu den Griechischen Staatsbahnen (OSE) und erhielt die Bezeichnung A 420. 2002 kehrte sie nach Deutschland zurück und wurde von der Prignitzer Eisenbahn GmbH und später von der EfW-Verkehrsgesellschaft mbH betrieben. 2008 wurde sie im nationalen Fahrzeugregister unter der Nummer 92 80 1221 122-5 D-EFW eingetragen. Seit 2021 gehört die Lokomotive der VEB in Gerolstein.

Hauptdaten 221 122

Hersteller	Krauss-Maffei AG (München-Allach)
Baujahr	1964
Fabriknummer	19242
NVR	92 80 1221 122-5 D-EFW
Länge über Puffer	18.440 mm
Achsformel	B'B'
Spurweite	1.435 mm (Normalspur)

Nach der Aufarbeitung unternahm 221 122 in der zweiten Juli-Hälfte Werkstattprobefahrten auf Bahnstrecken entlang des Rheins und der Mosel. Danach wurde sie von Koblenz nach Köln überführt, um in Köln Bbf einen TEE-Wagenpark der AKE und die 218 139 (ebenfalls VEB) an den Haken zu nehmen. Bei einer Lastprobefahrt über Duisburg nach Hamm und zurück wurde aufgrund des Netzzustandes

nur selten die geplante Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreicht. Eine mitgeführte 218 hatte die Aufgabe, den Wagenpark mit Energie (Bordspannung) zu versorgen, da die V 200 dazu nicht in der Lage ist.

„Neue Leistungsklasse“

Reisezüge wird 221 122 künftig ohnehin nicht ziehen. Erneut als V 200 122 beschriftet, soll sie vorwiegend als Arbeitszuglok eingesetzt werden. Sie verfügt weder über eine Dampfheizung noch über eine Stromversorgung für Reisezugwagen. Dafür hat sie noch die originalen Mercedes-Benz-Motoren (Typ MB 835 Ab – je 1.350 PS) mit nachgerüsteten Schalldämpfern und zwei Webasto-Vorheizanlagen. Nach der nun abgeschlossenen Hauptuntersuchung verstärkt 221 122 nach VEB-Angaben den „Fuhrpark um eine neue Leistungsklasse“. AW

221 122 der VEB ist am 24. Juli 2024 mit DLR 89757 auf Werkstattprobefahrt unterwegs nach Köln Bbf (Foto bei Angermund) Axel Witzke



■ DB Regio Bayern

Škoda- und Twindexx-Züge machen weiter Probleme

Die Probleme bei den sechs von Škoda für den RE 1 München – Nürnberg gebauten Doppelstockwendezügen reißen nicht ab. Neuestes Hindernis für einen geregelten Einsatz sind rissige Luftfedern an den Wagen. Von Mitte Juli bis Anfang August 2024 war deshalb nur noch eine Garnitur einsatzfähig, weshalb sich der Betrieb auf den Abschnitt Ingolstadt – Nürnberg beschränkte. Um wenigstens eine einsetzbare Garnitur zu haben, löste DB Regio die Wagenzüge auf und nutzte die einzelnen noch einsatzfähigen Wagen. Seit 3. August verkehrt der RE 1 wieder bis München. Die Škoda-Züge werden nun mangels Ersatzteile auf Verschleiß gefahren und dabei so wenig wie möglich eingesetzt. Deshalb wird nun fieberhaft nach einem vollständigen Ersatz gesucht, wobei Alternativen kaum bis nicht vorhanden sind. Die aus IC-Wagen und einer 101 gebildete Ersatzgarnitur, die ab Dezember 2024 zum Einsatz kommen soll und die in Teilen inzwischen hergerichtet ist, wird lediglich für eine Linderung sorgen. Noch dazu ist sie für die nachfragestarke Linie aufgrund der deutlich geringeren Kapazität wenig geeignet. Weitere drucker-



Weiterhin sind im Netz „Ringzug West/NBS“ in Bayern Elloks der Baureihe 111 im Einsatz. Am 20. Juni 2023 verlässt 111 127 mit einer RB 16 Gaimersheim

Florian Dürr

tüchtigte IC-Wagen sind nicht mehr verfügbar. Die meisten der einst auf dem RE 1 eingesetzten Wagen fahren inzwischen im IRE-Verkehr Ulm – Wendlingen. Eine Kündigung des noch bis Dezember 2028 laufenden Vertrags „Ringzug West/NBS“ muss DB Regio indes nicht befürchten, obwohl auch der Restverkehr nicht vertragsgemäß läuft. Die TWINDEXX, die das Planfahrzeug der Linien RB 16 München – Nürnberg, RE 16 Augsburg – Nürnberg und RE 60 Treuchtlingen – Nürnberg sind, laufen ebenfalls seit Jahren keineswegs stabil. Dazu kommt, dass wegen laufender

Hauptuntersuchungen an den Triebzügen der Baureihe 445 ständig Fahrzeuge im sowieso knappen Fuhrpark fehlen und freitags bis sonntags weiterhin die Škoda-Ersatzleistungen München – Nürnberg durchs Altmühltal zusätzlich gefahren werden müssen. Deshalb laufen unverändert 111-bespannte Doppelstockzüge mit geringerer Kapazität in den Umläufen mit, teils auch angemietet von DB Gebrauchtzug. Die 111-Einsätze erreichten im Juli einen neuen Höchststand. Tageweise wurden acht Umläufe mit 111 gefahren, teilweise sogar im Sandwich. RM

■ Calw – Weil der Stadt

Gleisanlage komplett

Die Oberbauarbeiten auf der Hermann-Hesse-Bahn Calw – Weil der Stadt (ex KBS 776), Teil der Württembergischen Schwarzwaldbahn Stuttgart – Calw, sind so weit fortgeschritten, dass seit Anfang Juli 2024 alle drei Baulose gemeinsam durchgehend befahrbar sind. Daher sorgte Mitte Juli eine Gleisstoppmaschine der Göppinger Gleisbaufirma Leonhard Weiss für die Durcharbeitung des gesamten Schotterbettes. Noch werden provisorisch die Altschienen befahren, der Einbau neuer Langschienen erfolgt im Herbst 2024. Im Mai 2024 wurde in Calw in einer spektakulären Kranaktion der Fußgängersteg eingehoben, der künftig den neuen Calwer Haltepunkt der Nordschwarzwaldbahn mit der tiefer gelegenen Bahnsteiganlage der Nagoldtalbahn, dem Zentralen Omnibusbahnhof, dem Stadtparkhaus und der historischen Stadtmitte verbindet. Derzeit werden die Bahnsteige der künftigen Verkehrssta-



Am 16. Juli 2024 bearbeitete die Gleisstoppmaschine das Baulos 2 zwischen Weil der Stadt und Ostelsheim, hier bei Einfahrt in den „Iris“-Neubautunnel bei Schafhausen

Hans-Joachim Knupfer

tionen Ostelsheim, Althengstett, Calw-Heumaden und Calw (ZOB) hergestellt sowie die „Fledermauskammern“ für die beiden Altunnel Forst und Hirsau als Provisorien zur Eingewöhnung für die Flugtiere auf-

gebaut. Der Einbau der endgültigen Teile soll nach Ende der Fledermaus-Schonphase ab Mai 2025 erfolgen. Die öffentliche Inbetriebnahme der Reaktivierungsstrecke wird für das zweite Halbjahr 2025 angestrebt. UPF

In Kürze

ICE-T: Ausflottung ab 2027

DB Fernverkehr hat sich auf einen Zeitplan für das Einsatzende der ICE-T festgelegt. Als Erstes sollen demnach die fünfteiligen Züge der Baureihe 415 ab 2027 abgestellt werden. Es folgen die siebenteiligen 411 der ersten Bauserie zwischen 2029 und 2031. Die zweite 411-Bauserie soll schließlich ab Mitte der 2030er-Jahre ihren Einsatz beenden. RM

Alstom: Aus für Werk Görlitz

Der kriselnde französische Schienenfahrzeughersteller Alstom plant bis 2026 die Schließung seines Werks in Görlitz. Der Waggonrohbau soll aus Kostengründen künftig im polnischen Kattowitz erfolgen. Für das Werk gibt es mehrere Interessenten aus dem Bereich Maschinenbau. RM

S7 nach Geretsried ist förderfähig

Die geplante Verlängerung der Münchner S-Bahn-Linie 7 nach Geretsried ist laut einer aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) im Auftrag des Freistaats Bayern förderfähig. Demnach übersteigt der Nutzen des Projekts die Kosten deutlich. Trotz gestiegener Baukosten liegt der NKU-Wert bei 1,27 – ab einem NKU-Wert über 1 kann der Bund Projekte mit Fördermitteln ausstatten. Geretsried ist die größte Stadt im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen. em

Weiter 145-Einsätze

Auch nach der Mitte Juni verfügten Abstellung der Baureihe 145 (vgl. em 8/24) sind bei DB Cargo weiter vereinzelt 145 im Einsatz. Ein Muster existiert dabei nicht. AWA

DB Regio statt eurobahn

DB Regio bedient seit 26. August 2024 im Zweistundentakt den RE 82 zwischen Bielefeld und Horn-Bad Meinberg. Dadurch können die Ausfälle bei der eurobahn zumindest etwas abgemildert werden. AWA

Brandanschlag in Berlin?

Ein Feuer an Bahnanlagen hat am 2. August 2024 rund 30 Kabel beschädigt. Vermutet wird ein Anschlag, der Verkehr ruhte bis zum 7. August. em

■ 798 652 von DB Regio

Retter der Nebenbahn fährt weiter

Allen Widerständen zum Trotz: 798 652 hält auf der Krebsbachtalbahn die Flagge für den SPNV hoch (Foto in Untergimpfern) Heiko Focken



ohne Zugverkehr bleiben. Somit wurde der erfolgreiche Ausflugsverkehr weitergeführt. Ein attraktives Fahrzeug wurde gesucht, das keine Engpässe im übrigen Fahrzeugbestand verursacht. Der arbeitslose 798 652 kam ins Spiel, dessen Hauptuntersuchung dadurch legitimiert wurde. Diese wurde über den Winter in der Werkstatt der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH in Linz am Rhein durchgeführt.

Seit 5. Mai 2024 bedient der frisch hauptuntersuchte 798 652 die Krebsbachtalbahn (KBS 707). Selbst der Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) ließ es sich nicht nehmen, mitzufahren und für das Reaktivierungsprojekt zu werben. „Früher war der Schienenbus für mich immer das Zeichen, dass es mit einer Strecke zu Ende geht“, meinte der Minister. „Hier ist es nun genau umgekehrt.“

Gute Nachrichten!

Drei Wochen später kollidierte allerdings ein 90-jähriger Autofahrer an einem Bahnübergang mit dem Schienenbus. Nach einer Prüfung im EVG-Werk Linz konnten Sorgen ausgeräumt werden, dass der Schienenbus nicht mehr einsatzfähig sein könnte. Seit Ende Juni 2024 fährt 798 652 nun wieder auf der Krebsbachtalbahn. Derzeit wird mit dem Motorwagen allein gefahren, doch sobald die Anhänger ebenfalls hauptuntersucht sind, werden sie zur Verstärkung beigestellt.

Die DB AG stellte die letzten 796 und 798 in den 90er-Jahren ab. Nur 798 652 blieb erhalten. Wer hätte damals gedacht, dass die DB mehr als ein Vierteljahrhundert später noch Umlaufpläne für Schienenbusse aufstellen würde? 798 652 ist kein Museumsfahrzeug und trägt stolz die Bezeichnung DB Regio AG Baden-Württemberg - Werk Ulm. Nach dem Ende der Ausflugsaison Mitte Oktober 2024 soll die dann voraussichtlich wieder dreiteilige Schienenbus-Garnitur über den Winter in ihre langjährige Heimat Tübingen zurückkehren. Schon jetzt gibt es Anfragen für Einsätze, etwa als Zubringer zu Weihnachtsmärkten am Bodensee oder als Verstärkerzug an Wochenenden in der Vorweihnachtszeit. Im kommenden Mai wird 798 652 dann ins Krebsbachtal zurückkehren und erneut die ihm schon vor 65 Jahren zugedachte Aufgabe übernehmen: die Rettung – oder besser: die Bewahrung – einer Nebenbahn. HF

Nach dem Fristablauf 2023 stand 798 652 nebst Beiwagen und Steuerwagen vor einer ungewissen Zukunft. Dieser letzte „Uerdinger“-Schienenbus der DB AG knatterte einst als „Nebenbahn-Retter“ durchs Land. Zahlreiche Fürsprecher erkannten den Wert des Fahrzeugs. Statt abgestellt oder verschrottet zu werden, bekam der in Ulm stationierte Schienenbus erneut eine Hauptuntersuchung für weitere Einsätze als „Nebenbahn-Retter“.

Zum Beispiel im Norden Baden-Württembergs, wo die ehemalige Landesbahn-Strecke Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt liegt. Nach der Einstellung des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) durch die SWEG vor über zehn Jahren bestellte Baden-Württemberg einen touristischen Verkehr auf dem 17 Kilometer langen Schienenstrang. Der „Radexpress Krebsbachtäler“, später „Freizeitexpress (FEX) Krebsbachtäler“, entwickelte sich schnell zu einem der bestgenutzten FEX-Züge im Land. Die Infrastruktur wurde 2024 von der

Karlsruher Albtal Verkehrsgesellschaft (AVG) übernommen. In den vergangenen Jahren kam ein ehemals österreichischer Schienenbus der Kornwestheimer DNV („Roter Flitzer“) zum Einsatz, betrieben von den Ulmer Eisenbahnfreunden im Auftrag der DB Regio AG. Aktionen wie Ostereiersuchfahrten ergänzten das Sommerprogramm und hielten das Bewusstsein für die Eisenbahn in der Region lebendig.

Bürger pro Bahn

Im Zuge der landesweiten Reaktivierungsuntersuchungen 2021 rückte auch im Krebsbachtal die Wiedereinführung eines vollwertigen SPNV in den Fokus. Es entstand die Idee, die Krebsbachtalbahn mit einer kurzen Neubaustrecke an die Elsenzalbahn Heidelberg – Sinsheim – Heilbronn anzuschließen. Die Strecken nähern sich bei zwischen Obergimpfern und Bad Rappenau-Babstadt auf etwa zweieinhalb Kilometer an, sodass ein Anschluss realisierbar scheint. Diese Idee fand großen Zuspruch. Im Gegensatz zu an-

deren Gebieten Deutschlands, wo lokale Interessen Projekte oft verhindern, kämpften hier die Bürger für die Eisenbahn. Nachdem der Gemeinderat und die Stadt Bad Rappenau zunächst die Neubaustrecke ablehnten, führte die „Androhung“ eines Bürgerentscheids zum Umdenken in Politik und Verwaltung. Der Umgang mit dem acht Kilometer langen Abschnitt Obergimpfern – Hüffenhardt ist noch offen.

Die „alte“ Krebsbachtalbahn sollte bis zur Fertigstellung des Projekts nicht



Die Krebsbachtalbahn verläuft im Norden Baden-Württembergs von Neckarbischofsheim Nord nach Hüffenhardt Grafik: Anneli Nau

■ Deutscher Eisenbahn-Verein Lokschuppen-Anschluss erst 2025

Der neugebaute Lokschuppen des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV) in Bruchhausen-Vilsen ist von der Hülse her fast fertiggestellt. Auch die ersten Werkzeugmaschinen sind schon eingezogen. Da die Finanzierung des Innenausbaus noch nicht komplett gesichert ist, wird der Gleisbau mit Anschluss an die Drehscheibe und die Inbetriebnahme jedoch erst im Jahr 2025 erfolgen. Der Lokschuppen im Bahnhofsbereich in Bruchhausen-Vilsen wurde nach historischen Zeichnungen neu gebaut. Er bietet zukünftig Platz für alle DEV-Dampflok. MM



Der DEV-Lokschuppen in Bruchhausen-Vilsen erhält erst 2025 Gleisanschluss

Martin Menke



472 062 erreicht am 13. Juli 2024 als S11 Hamburg Dammtor

Frederik Buchleitner

■ Historische S-Bahn Hamburg 472 062 fährt wieder in Ozeanblau-Beige

In Hamburg existiert wieder ein Triebzug der Baureihe 472 im ozeanblau-beigen Gewand. Der Museumszug 472 062 des Vereins Historische S-Bahn Hamburg wurde genau zum 25. Gründungstag der Initiative am 13. Juli 2024 fertiggestellt. An diesem Tag unternahm er mehrere Fahrten zwischen Ohlsdorf, Altona und Poppenbüttel. 472 062 wurde im Jahr 1984 als letzter Triebzug der Baureihe 472/473 in Dienst gestellt und war 37 Jahre lang für die Hamburger S-Bahn im Einsatz. Nach seinem Dienstende 2021 wurde er, gefördert mit Mitteln der Freien und Hansestadt Hamburg und der S-Bahn bis Juli 2024 zum Museumszug umgebaut. FBL

■ Traditionsgemeinschaft Bw Halle P e. V./WFL/MaS Bahnconsult Sonderzug zum Retro-Weekende

Zum Retro-Weekende der ungarischen Bahn MAV am Balaton organisierten die Traditionsgemeinschaft Bw Halle P e. V., WFL als Eisenbahnverkehrsunternehmen und MaS Bahnconsult vom 4. bis 8. Juli 2024

eine Sonderzugfahrt aus Deutschland. Der Zug fuhr mit historischem DR-Wagenmaterial über das Südufer des Balatons nach Tapolca. Während des Retro-Weekends verkehrte der Zug zwischen Tapolca und Balaton-

füed mit wechselnder Spannung. Der bewirtschaftete Speisewagen bot typische Mitropa-Snacks. Die MÁV setzte historische Dieselloks, darunter Taigatrommeln sowie eine Dampflok ein. CGI

Nostalgische Reise zum Balaton: Der DR-Sonderzug bei der Anfahrt im Bahnhof Zanka auf dem Weg nach Tapolca am 6. Juli 2024

Christoph Grimm



In Kürze

Keine Fahrten im Fuchstal

Der Bahnpark Augsburg führt keine Sonderfahrten mehr auf der Fuchstalbahn Landsberg (Lech) – Schongau durch. Grund ist laut Bahnpark ein starker Preisanstieg für eine Sondergenehmigung zur Befahrung der Strecke, die an die DB InfraGO zu zahlen ist. AWA

BLM-Triebwagen nach Deutschland verkauft

Mit der Inbetriebnahme von Neufahrzeugen sind die drei Triebwagen Be 4/4 21 bis 23 (Baujahr 1967) der Schweizer Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM) arbeitslos geworden. Auf Bemühen des Vereins Kohlenbahnen e. V. Meuselwitz haben die drei Fahrzeuge nun eine neue Heimat in Deutschland gefunden. Überraschend traf der Be 4/4 22 bereits im Juli in Sachsen ein. Der Verein möchte die Fahrzeuge zunächst im touristischen Verkehr einsetzen, wofür diverse Umbauten nötig sind, wie der Einbau von Batterien und das Umspuren von 1.000 auf 900 mm. Perspektivisch plant der Verein den Einsatz der Triebwagen als Zubringer zur S-Bahn auf der vereinseigenen Museumsstrecke als regulärer ÖPNV. FFÖ

E 03 002 ins BEM

19 Jahre lange stand E03 002 im inzwischen ehemaligen „Spatzenpark“ im bayerischen Herrried. Nachdem in den vergangenen Jahren mehrere Verkaufsversuche fehlgeschlugen, konnte für die Ellok nun mit dem Bayerischen Eisenbahnmuseum (BEM) doch eine neue Heimat gefunden werden. Am 19. Juli 2024 wurde E03 002 auf einen Lkw verladen und zum Bahnhof Parsberg gebracht. Dort wurde sie am Folgetag auf die Schienen gesetzt und mit V100 1365 der BayernBahn nach Nördlingen überführt. AWA

Dampflok-Erlebniswelt eröffnet

In Meiningen wurde am 3. und 4. August 2024 die Eröffnung der Dampflok-Erlebniswelt gefeiert. Die Dauerausstellung soll Besuchern die Arbeit im benachbarten Dampflokwerk nahebringen und richtet sich gleichermaßen an Eisenbahn- und Technikinteressierte. em

■ Österreich

Fahrzeugmangel bei Stern & Hafferl



Anstatt einer 2016.9 von Stern & Hafferl führt 2143 016 der RTS am 29. Juli 2024 den NG 65813 bei Breitwiesen von Aschach an der Donau nach Wels Vbf. Manuel Leitner

Stern & Hafferl kämpft seit einigen Jahren mit einem anhaltenden Fahrzeugmangel. Die verspätete Zulassung der bereits 2020 bestellten vier und 2024 weiteren zwei Vectron Dual Mode Loks sowie der vorzeitige Verkauf der Lok 1247 905 haben seit 2021 die Lokeinsatzplanung erheblich erschwert. Das Unternehmen muss ständig Lokomotiven von verschiedenen Vermietern anmieten. In den vergangenen Jahren nutzte Stern & Hafferl oft Eurorunner-Loks von LTE, STB, Alphatrain und RTS oder Diesel-Vectron-Loks von BBW, EGP und RTS.

Am 3. Juni 2024 kollidierte die Lok 3193 902 in Kainisch mit mehreren Steinen und blieb bis zum

10. Juli 2024 außer Betrieb. Während dieser Zeit setzte Stern & Hafferl abwechselnd die RTS-Loks 1247 903 und 2016 908 auf der Aschacher- und der Papierbahn ein. Gleichzeitig fiel auch die Lok 2016 912 aus, was die Situation weiter verschärfte. Daher musste die 2021 an BBW-Wels verkaufte Lok 1247 905 erneut einspringen.

Ein weiterer Lokmangel trat vom 29. Juli bis zum 2. August 2024 auf, als eine Lok der Serie 2016.9 von Stern & Hafferl zur Revision ging. Da die Lok 1247 905 von BBW nicht verfügbar war, konnte in diesem Zeitraum nur RTS die Lok 2143 016 bereitstellen. Da das Personal von Stern & Hafferl jedoch nicht auf dieser Baureihe geschult ist, musste für

die gesamte Woche ein RTS-Lokführer einspringen, während der planmäßige Stern & Hafferl Lokführer als Streckenlotse fungierte.

Eine Verbesserung der Situation ist in naher Zukunft nicht in Sicht, da die vollständige Zulassung der sechs Dual Mode Vectron Lokomotiven immer noch aussteht. Stern & Hafferl strebt derzeit eine Zulassung im letzten Quartal 2024 oder im ersten Quartal 2025 an. Ursprünglich sollten die neuen Loks bereits ab 2022 zum Einsatz kommen. Aktuell besitzt nur die Lok 3193 902 eine eingeschränkte Zulassung im Salzkammergut zwischen Tauern und Aurachkirchen. Bis Attnang-Puchheim darf sie nur als Lokzug zum Tanken fahren. **MLE**

■ Schweiz

Aufwendige Zulassung für Fahrzeuge

Bislang konnten Schweizer Bahnfahrzeuge, die auf grenznahen ausländischen Strecken wie Brig – Domodossola oder Schaffhausen – Singen, eingesetzt wurden, durch ein vereinfachtes Verfahren eine Betriebszulassung erhalten. Wegen der Weiterent-

wicklung des EU-Rechts und ausstehenden Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU ist dies nun nicht mehr möglich und ein aufwendiges Zulassungsverfahren mit Einbindung der Schweizer und europäischen Behörden notwendig. **FFÖ**

■ Schweiz

Entwertungskarten bleiben teilweise erhalten

Im Frühjahr 2024 wurde verkündet, dass Ein- und Mehrfach-Entwertungskarten in der Schweiz abgeschafft werden sollen. Im Sommer gab die Alliance SwissPass nun einen Teilrückzieher bekannt: die Pflicht für ÖV-Unternehmen,

mechanische Entwertungsautomaten zu betreiben entfällt ab Ende 2025. Verkehrsverbünde können aber weiterhin Entwertungskarten, z.B. für Smartphones oder kartenbasierte Lösungen, anbieten. **FFÖ**

■ Schweiz

GPX nach Entgleisung eingeschränkt

Am 09. Juli 2024 entgleiste ein Steuerwagen des Golden-Pass-Express Interlaken – Montreux bei der Ausfahrt aus dem Spurwechsel-Bahnhof Zweisimmen auf den meterspurigen MOB-Gleisen Richtung Gstaad. Die MOB-Pressstelle vermeldete über Medien lediglich, dass der Wagen „nicht richtig konfiguriert“ gewesen sein, um auf dem Meterspurgleis zu fahren. Ob der kurz vor dem Unfall stattfindende Wechsel von BLS-Normalspur auf MOB-Meterspur damit im Zusammenhang steht, ist noch nicht bekannt. Vermutlich davon unabhängig, wurden die durchgehenden GPX-Züge auf dem Normalspurabschnitt Zweisimmen – Interlaken Ost am 27. Juli 2024 bis auf Weiteres eingestellt. Grund sind nicht näher definierte technische Probleme. Nach Bauarbeiten soll es wohl Probleme mit Bandagen der GPX-Wagengarnituren im Zusammenspiel mit der BLS-Infrastruktur geben. FFÖ



Arbeiter reparieren am 10. Juli 2024 das Gleis der Strecke Visp – Zermatt nach den Unwettern im Oberwallis

KEYSTONE/Jean-Christophe Bott/dpa

■ Schweiz

Streckensperrung Visp – Täsch dauert an

Ein schweres Hochwasser beschädigte Ende Juni 2024 die Strecke Visp – Zermatt der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB). Während die Züge Täsch – Zermatt mittlerweile wieder verkehren, gestalten sich die Wiederherstellungsarbeiten im unteren Mattertal schwierig. Bei Redaktionsschluss war von einer Wiedereröffnung erst Ende August 2024 auszugehen. FFÖ

In Kürze**Ausschreibung ohne Ergebnis beendet**

Die ÖBB-Produktion hat eine im Amtsblatt der Europäischen Union ausgeschriebene Rahmenvereinbarung für Zweikraft-Streckenlokomotiven beendet. Allerdings wurde kein Wettbewerbsgewinner ermittelt. em

IC „Südbahn-Express“

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) vermarkten IC zwischen Wien und Kärnten als „Südbahn-Express“. Auf der Bahnstrecke zwischen Wien und Villach sind seit Juni 2024 nun besonders gekennzeichnete Reisezugwagen im IC-Einsatz. Hintergrund ist auch ein Mangel an verfügbaren Railjet-Garnituren. em

Astoro-Refit: Erster Zug fertig

Anfang 2023 kündigten die SBB die Modernisierung der 19 Fahrzeuge umfassenden Astoro-Flotte (ETR 610) an. Jüngst wurde der erste Zug im Werk Bellinzona fertiggestellt. Die Arbeiten laufen noch bis Ende 2027. AWA



MODEL SCENE

- LANDSCHAFTSBAUMATERIALIEN VON N BIS O
- GRASFASERN
- REALISTISCHE GRASMATTEN
- NATÜRLICHES BUSCHWERK
- ACKERFLÄCHEN
- LASERGESCHNITTENE BAUSÄTZE

www.model-scene.com





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

HIER ist Platz für Ihre Anzeige

NEU
bei uns im Sortiment:
Bahnhof
Lederhose/ Thür.
Maßstab 1:160
Art.-Nr.: LG-160-014



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

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

Wie viel Power brauchen Sie?

Die neue Boostergeneration

✓ preiswert



2,2 A

✓ universell



3,5 A

✓ stark



6,8 A



Für
Spur Z
bis
Spur G

Uhlenbrock digital

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



■ Italien

Renaissance einer Nebenstrecke

**Bahnhof Reggio Emilia Mediopadana:
ETR 103 008 am 10. Mai 2024 auf dem Weg
nach Guastalla. Im Hintergrund zu sehen ist
der eindrucksvolle HGV-Bahnhof
Reggio Emilia AV Mediopadana**

Bilder (2) und Karte: Stefan Wittich

Nach der Jahrtausendwende entstanden in Italien zahlreiche neue Hochgeschwindigkeitsstrecken (HGV). Vor allem im Norden des Landes verlaufen sie weitgehend parallel zu jenen des Bestandsnetzes. Die sogenannten „Interconnessioni“ (Verbindungsstrecken) verbinden sie an verschiedenen Punkten und fungieren als Systemwechselstellen zwischen 3-kV-Gleichstrom (Bestandsnetz) und 25-kV-Wechselstrom (HGV-Strecken). So können in großen Städten auch die bestehenden Bahnhöfe angefahren werden. Dennoch sind an drei Orten in Italien eigene Hochgeschwindigkeitsbahnhöfe entstanden.

Drei HGV-Bahnhöfe

Einen davon errichtete der Netzbetreiber „Rete Ferroviaria Italiana“ (RFI) im Jahr 2013 in einer Tiefe von 23 Metern unter der bestehenden Station Bologna Centrale. Auch in Neapel gibt es seit 2017 einen eigenen Hochgeschwindigkeitsbahnhof. Der dritte originäre Hochgeschwindigkeitsbahnhof Italiens entstand in Reggio Emilia zwischen Mailand und Bologna. In den ebenfalls an dieser Strecke gelegenen Städten Piacenza, Parma und Modena können die bestehenden Bahnhöfe durch die „Interconnessioni“ zwar angefahren



**Lage des Bahnhofs Reggio Emilia AV Mediopadana
im Norden der Stadt Reggio Emilia**



**Ein ETR 400 von Trenitalia im April 2017
im Bahnhof Reggio Emilia AV Mediopadana**

werden, doch nur wenige der schnellen Züge in Tagesrandlage nehmen diesen Weg.

Umso bedeutsamer wurde dadurch die neue Station „Reggio Emilia AV Mediopadana“ (AV ist Abkürzung für Alta Velocità, zu deutsch Hochgeschwindigkeit), die auf halber Entfernung zwischen Parma und Modena liegt. Hier halten den ganzen Tag über zahlreiche HGV-Züge von Trenitalia und dem privaten Konkurrenten Italo. Nach Inbetriebnahme der HGV 2008 fungierte die Anlage zunächst als Betriebsbahnhof, 2013 wurde der Personenverkehr aufgenommen, nachdem das Bahnhofsgelände fertiggestellt war. Es handelt sich dabei um eine 483 Meter lange Hallenkonstruktion, die vom spanischen Stararchitekten Santiago Calatrava entworfen wurde. Sie beherbergt zwei mittige Schienenstränge für durchfahrende Züge und zwei außenliegende Bahnsteiggleise. Im Erdgeschoss liegen Serviceeinrichtungen und ein Nahverkehrsbahnhof, dessen Entstehungsgeschichte eine genauere Betrachtung verdient.

Bahn Reggio – Guastalla

Er gehört zu der 1887 von der „Società Anonima per le Ferrovie di Reggio Emilia (SAFRE)“ erbauten Nebenbahn Reggio Emilia – Guastalla. Sie kreuzt die HGV dort, wo der Bahnhof „Reggio Emilia AV Mediopadana“ liegt. Gleichzeitig mit seiner Eröffnung wurde deshalb auch die neue Haltestelle „Reggio Mediopadana“ an der Nebenbahn eingerichtet, die einen Umstieg zwischen Fern- und Nahverkehr ermöglicht.

Die Strecke gehörte seit 2009 zur „Ferrovie Emilia Romagna“ (FER), die aus der 1975 gegründeten Azienda Consorziale Trasporti (ACT) hervorging. Der Betrieb wurde 2012 zunächst an das EVU „Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna“ (TPER) und 2020 schließlich an „Trenitalia Tper S.c.a.r.l.“ übertragen. Zu jener Zeit lief die Elektrifizierung der Bahnlinie von Reggio nach Guastalla und der Umbau der Haltestelle „Reggio Mediopadana“ zum zweigleisigen Kreuzungsbahnhof. 2022 wurde der elektrische Betrieb aufgenommen, seitdem verkehren moderne „Pop“-Triebzüge der Baureihe ETR 103 von „Trenitalia Tper“. So erlebte die einst unbedeutende Nebenbahn eine unerwartete Renaissance. SWI

■ Schweden

Inlandståg geht nicht an Tågab

Die für den 1. September terminierte Übernahme der Aktien der Inlandsbanan-Tochter Inlandståg AB durch die Tågab AB mit Sitz in Kristinehamn ist abgesagt worden. Der Verwaltungsrat der Inlandsbanan AB hatte den Verkauf erst am 31. Mai beschlossen, nachdem die 19 Gemeinden, denen die Inlandsbanan gehört, dem Vorhaben zugestimmt hatten.

Jarnvagar.nu gibt als Grund für den abgesagten Verkauf an, dass sich die finanzielle Lage der Inlandståg AB markant verbessert habe. Während in den Jahren 2020, 2021 und 2022 noch Verluste von 199.000, 340.000 und 385.000 Euro zu verzeichnen waren, ist 2023 ein Gewinn von 786.000 Euro erwirtschaftet worden. In diesem Zeitraum ist der Umsatz auch deutlich gestiegen. Der Lokbestand der Inlandståg AM umfasst eine Elektrolok der Baureihe Rc4 sowie fünf



Nachdem sich die finanzielle Lage der Inlandståg AB verbessert hat, ist ein Verkauf abgeblasen worden. T44 277 rangiert 2022 in Östersund

Richard Holtz

Dieselloks der Baureihen TMZ, T44 und Di3. Die fünf Lint-Triebwagen, deren Überholung äußerst langwierig war, sind im vergangenen Jahr an die Muttergesellschaft verkauft und so Verbindlichkeiten abgebaut worden. Trotz des abgesagten Verkaufs wol-

len die Tågab AB und die Inlandståg AB ihre Zusammenarbeit vertiefen. Die Tågab AB wird zudem die jetzt nicht für den Kauf benötigten Mittel zumindest teilweise für den Ausbau der Werkstatt in Kristinehamn nutzen.

RHZ

■ Vereinigte Staaten von Amerika

BNSF baut Logistikzentrum bei Phoenix

Die amerikanische Bahngesellschaft Burlington Northern Santa Fe Railroad (BNSF) verkündete Ende Juni 2024 den Bau eines gewaltigen Eisenbahn-Logistikzentrums in der Nähe der Wüstenstadt Phoenix (Arizona). Auf einer Fläche von 1.750 Hektar – zum Vergleich: der Rangierbahnhof Maschen bei Hamburg hat eine Fläche von 280 Hektar – soll im Norden von Maricopa County ein Zentrum für die Lagerung, Verteilung und den Transport von Eisenbahngütern entstehen. Durch das neue Verteilerzentrum soll



Durchschnittlich 1.200 Züge bringt die BNSF täglich auf die Schiene und transportierte damit im Jahr 2023 4,5 Mio. Container bzw. Auflieger durch Nordamerika

Jens Perbandt

der Verkehr auf der Schiene effizienter gestaltet werden, um mehr LKW-Verkehr auf die Bahn zu verlagern und damit die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt zu reduzieren. Die Class 1 Eisenbahngesellschaft mit ihrem Sitz in Fort Worth (Texas) ist die zweitgrößte Bahngesellschaft der USA und besteht seit 175 Jahren. Ihr Streckennetz umfasst über 50.000 Kilometer Gleise in 28 US-Bundesstaaten, für dessen Bedienung stehen rund 7.500 eigene Lokomotiven zur Verfügung.

JEP

In Kürze**Großbritannien: Regierung plant Verstaatlichung**

Die neue Labour-Regierung in Großbritannien plant die Verstaatlichung der Eisenbahn. Die Sozialdemokraten wollen aber das Auslaufen der aktuellen Verkehrsverträge mit privaten Anbietern abwarten. Außerdem sind ein Infrastrukturbeschleunigungsgesetz und mehr ÖPNV-Einflussmöglichkeiten für Kommunen geplant. FFÖ

Niederlande: Fahrgastzahlen sinken

Die niederländischen NS hat das erste Halbjahr 2024 mit einem Verlust von 109 Millionen Euro abgeschlossen. Durch wegfallende staatliche Subventionen drohen Einsparungen wie ein Stellenabbau. Auch die Fahrgastzahlen liegen bei 94 Prozent des Vorpandemie-Niveaus von 2019. FFÖ

Laos/Thailand: Neues Reisezugangebot

Mitte Juli 2024 haben die südostasiatischen Länder Thailand und Laos feierlich eine neue grenzüberschreitende Bahnverbindung mit Personenzügen eröffnet. Es verkehren mehrere Zugpaare pro Tag zwischen Vientiane in Laos und Bangkok. Apiwat in Thailand über eine rund 650 Kilometer lange Route. FFÖ

Keine KISS für Bulgarien

Im April 2024 bestellte das bulgarische Verkehrsministerium bei Stadler sieben KISS. Vier Monate später hat Stadler den Vertrag wieder aufgelöst. Als Grund nannte Stadler, dass eine detaillierte Analyse ein unakzeptables Risiko ergab, welches das Unternehmen nicht bereit war, einzugehen. RM

An- & Verkauf von Second Hand Modellen, haus eigene Werkstatt, nationaler & internationaler Versand, Auswahl an Fachliteratur, fachspezifische Beratung u.v.m.

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

www.modelleisenbahn.com
Biegelwiesenstr. 31 - 71334 Waiblingen
E-Mail: ets@modelleisenbahn.com

Eine große Auswahl an klassischen
märklin Modellen finden Sie fast
täglich neu bei uns unter
www.modelleisenbahn.com/second/

**Sonderöffnungszeiten: am 13./14. September
sind wir für Sie von 10:00 bis 19:00 Uhr da!**



„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn, denn – Eisenbahn sind WIR!“

Arverio-Rebranding

Neue Logos

für die süddeutschen Flotten



Raider heißt schon lange Twix und Go-Ahead heißt jetzt Arverio. Eine Umbenennung – in dem Fall eines Bahnunternehmens – geht mit einem Rebranding einher. Dabei müssen bei Arverio vor allem Logos an und in (Schienen-)Fahrzeugen getauscht werden. Bei dem süddeutschen Bahnunternehmen passiert das unter anderem im Werk Langweid bei Augsburg

Der Betrieb bleibt weitgehend gleich, das Logo und der Name ändern sich: Das spielt sich derzeit bei Eisenbahnverkehrsunternehmen in Süddeutschland ab. Die ÖBB-Personenverkehr AG ist seit dem 1. Februar 2024 Alleingesellschafterin der Arverio Deutschland GmbH mit Sitz in Stuttgart. In Bayern und Baden-Württemberg werden zwei Betriebsgesellschaften unterhalten. Bis zum 10. Juli 2024 firmierten diese Arverio-Gesellschaften unter dem Namen Go-Ahead mit Sitz in Berlin. Dieser Besitzerwechsel muss jetzt – gesetzlich vorgeschrieben – durch ein sogenanntes Rebranding auch nach außen repräsentiert werden. Unter einem Rebranding versteht man den Austausch sämtlicher Eigentumsmerkmale (Logos) des vorhergehenden Betriebsführers. Das farbliche Design der Züge als auch deren betrieblichen Aufschriften sowie die Fahrzeugbetriebsnummern bleiben erhalten.

Eine Fahrzeugbeschriftung soll einprägsam und werbend wirken. Früher wurde eine Seiten-

wandbeschriftung bei Bedarf kostenintensiv schabloniert lackiert. Mit der bereits in den 60er-Jahren aufkommenden Werbung auf den glatten Seitenflächen von Schienenfahrzeugen setzte sich die kostensparende reversible Kunststofffolien-Beklebung durch.

» Früher wurde eine Seitenwandbeschriftung recht kostenintensiv schabloniert lackiert

Davon profitiert nun auch Arverio. Am 8. Juli 2024 war es so weit: Die ersten beiden Fahrzeuge wurden im Werk Langweid unter Ausschluss der Öffentlichkeit mit den erforderlichen neuen Beschriftungen versehen. Zunächst war der frisch gewaschene bayerische Mireo 2463 001/101, gebaut von Siemens, dran. Die alten Logos wurden vorsichtig entfernt und die seitherige Haftfläche auf der Karosserie-Außenhaut

mit einem für den Lack unschädlichen Spezialmittel behandelt, damit auch die letzten Klebstoffreste unsichtbar wurden. Die Fahrzeugfront des 001 war als Erste mit dem neuen Logo ARVERIO Bayern geschmückt.

PVC-Folie statt Lack

Die Beschriftung besteht aus einer hochwertigen in Form geschnittenen 3M PVC-Folie der Serie J180, die speziell für lackierte Fahrzeugoberflächen hergestellt wird. Im Lieferzustand ist diese Folie beidseitig von Trägerschichtpapier gegen Berührung geschützt. Vor dem Anbringen wird nach dem Kalibrieren des Logos die Unterschicht auf einer Seite vorsichtig abgelöst und der Aufklebevorgang durch den Werbetechniker begonnen. Dieser Vorgang ist nicht reversibel, die Folie muss absolut richtig und faltenfrei sitzen. Die noch vorhandene obere Schutzschicht wird zum der guten Haftung dienenden Aufreißen der frischen Folie genutzt. Zum Abschluss wird auch diese Papierschicht



Aus Go-Ahead wird Arverio: Mireo-Triebzüge mit dem alten (links) und neuen (rechts) Logo stehen am 8. Juli 2024 im Werk Langweid in der Sonne

vorsichtig entfernt und die Pracht des neuen Logos ist nun jahrelang sichtbar.

Die 3-M-Folie muss jetzt Eiseskälte, Wüstenhitze und jeder Waschanlage trotzen, ohne zu schrumpfen oder gar sich abzulösen. Die Kosten für eine Triebzeuginheit-Umklebeaktion belaufen sich auf etwa 3.000 bis 4.000 Euro pro Fahrzeug. Analog zum Wechsel der äußeren Folien müssen auch die Fahrzeuginnenräume „umgetauft“ werden; auch die Streckenkarten seitlich an den Decken sind mit Go-Ahead beschriftet und werden ausgetauscht.

Abschluss bis Ende 2024

Mit dem Dienstleister Lindstädt Werbetechnik aus Augsburg muss Arverio das Rebranding bis zum Jahresende 2024 abschließen. Es umfasst neben den 144 Triebzeuginheiten vom Typ Stadler Typ FLIRT, Siemens Mireo und Desiro HC auch die Kraftfahrzeuge. Gearbeitet wird daran in den Arverio-Werken Essingen und Langweid.

Manfred Scheihing



Bevor das neue Logo aufgeklebt wird, muss das alte vorsichtig vom Lack abgezogen werden *Manfred Scheihing (4)*



Wenn die Folie faltenfrei sitzt, kann die Applikationsfolie aus Papier abgezogen werden. Der Blick ist nun freigegeben auf das neue Logo

Im Werk Essingen werden die Triebzüge der württembergischen Arverio-Flotte derzeit neu beklebt (Foto vom 25. Juli 2024)





■ Nummerngruppe 137

Viele Nummern für viele Typen

Die Typenvielfalt, die unter der Nummerngruppe 137 subsumiert war, ist äußerst unübersichtlich. Unser Autor Andreas Knipping hat sich die Mühe gemacht, einmal alle Typen zusammenzutragen. Die Liste spiegelt wider, dass eine Nummer bisweilen keine Auskunft über die Wesensart eines Fahrzeugs gibt

Im *eisenbahn magazin* wurde in Heft 5/2024 (Seiten 12 ff.) über eine „Baureihe VT 137“ der Vorkriegs-Reichsbahn referiert. Immer wieder einmal werden die komplexen Nummernfolgen von Bahnverwaltungen für ihre Triebfahrzeuge und Wagen pauschal und zu eng unter den Begriff der „Baureihe“ subsumiert. Er kennzeichnet sprachlich eine nacheinander gebaute Folge technisch nahezu einheitlicher

Flugzeuge, Lieferwagen, Kühlschränke, Lokomotiven, Straßenbahnwagen, Panzer oder Motorräder. „Baureihen“ sind bei der Eisenbahn mit 01, 44, E 18 oder E 94 der Deutschen Reichsbahn oder 101 und 245 der DB bekannt. Eine preußische „Baureihe“ S 5 oder G 5 gab es jedoch genau so wenig wie eine „Baureihe“ 54, 89, Bi, C4ü oder Omm im Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn. Und es gab auch keine

Baureihe VT 137. Vom Begriff der „Baureihe“ müssen nämlich die administrativ zugewiesenen Nummerngruppen für nur grob definierte Fahrzeugfamilien unterschieden werden.

Es geht bei alledem nicht nur um bürokratische Zahlenseligkeit. Beim Übergang vom Zählen von Objekten über die Nummerierung der Objekte im Sinne ihrer auf nüchterne Ziffern reduzierten Benennung bis zur Systematik mit aussagekräftigen Ziffernkombinationen handelt es sich um elementare Kulturtechniken. Eines der ältesten Beispiele für solche Arbeitsgänge finden wir in Bibliotheken aus früheren Jahrhunderten. Wer eine nur zweistellige Zahl an Büchern besaß, konnte sich anhand der Rückenschilder „1“ bis „77“ von der Vollständigkeit seiner Sammlung überzeugen. Bei vier- und fünfstelligen Beständen musste aber ein Katalog für Gruppenbildung und Identifizierbarkeit sorgen. Da genügte ein schlichtes „5423“ nicht, sondern da sollten Bibliothekar und regelmäßiger Leser wissen, dass unter „A XXII 1 ff.“ die Werke zur antiken Philosophie und unter „F XVI 1 ff.“ die klösterlichen Handschriften aus dem Hochmittelalter geführt wer-

**Der 137 043, dieselmechanisch
mit Stangenantrieb, rollt in den
1930er-Jahren über die Ahrtalbahn**

Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping (4)



den. Noch besser, wenn dann mit „Th“ für Theologie oder „By“ für Byzanz auch inhaltliche Orientierungen verschlüsselt waren.

Zu viele technische Informationen in den Nummern von Eisenbahnfahrzeugen unterzubringen, brachte aber lästige Ungleichgewichte in den Zahlenreihen. Gewiss, man konnte in der Reihenbezeichnung die Zahl der angetriebenen Radsätze unterbringen – überfüllte damit aber im Dampflokalzeitalter die Anfangsziffern „2“ bis „5“ und verzichtete auf „7“ bis „0“. Die Tschechoslowakischen Staatsbahnen ČSD entwickelten in den 1920er-Jahren ein geniales System, das in einer dreistelligen Reihennummer die Zahl der angetriebenen Radsätze, die Radsatzfahrmasse und die Höchstgeschwindigkeit ausdrückte. Man konnte nicht ahnen, dass man damit für ein kommendes Elektro- und Dieselzeitalter große Unübersichtlichkeit mit lauter „499“ und „699“ generieren würde. Die Deutsche Reichsbahn war gut beraten mit einer höheren Abstraktion. „18“ oder „75“ bedeuten technisch nichts, aber man

Textfortsetzung auf Seite 42

Sammelbezeichnung VT 137

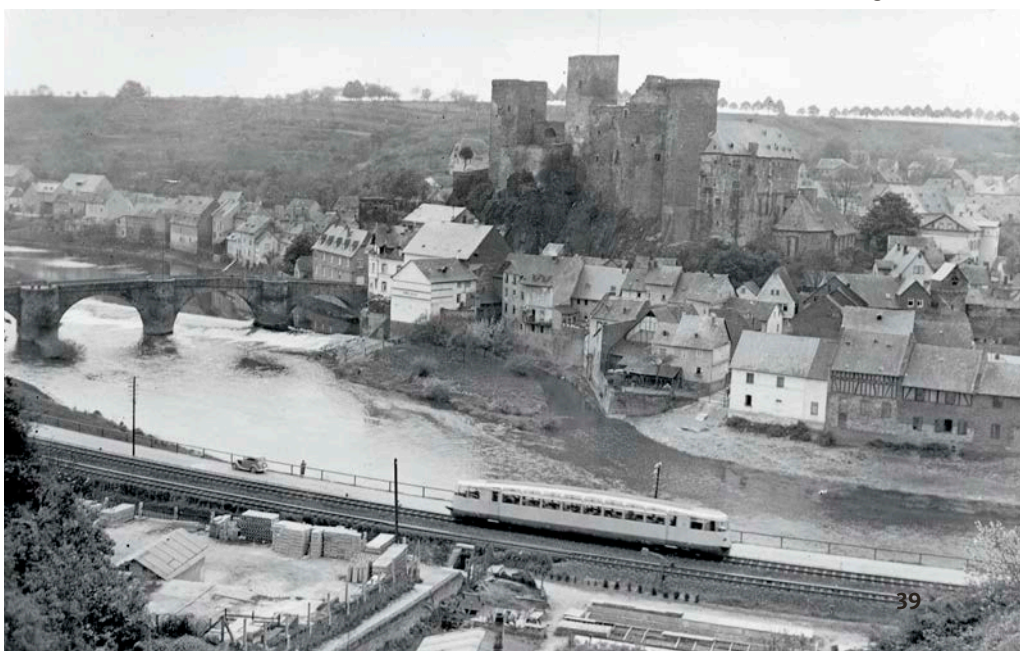


Eine Kombination aus Wagen der Gruppen 137 080–110, 164–223 und 271–272, dieselelektrisch im Zusammenlauf mit Steuerwagen Gruppe 145



Schnelltriebzug „Bauart Hamburg“ aus der Gruppe 137 149–152 und 224–232. Die Gattungsbezeichnung B6vT ist lesbar! Von „VT“ ist keine Rede

Ein Aussichtstriebwagen 137 240, 462 oder 463 in Runkel an der Lahn. Bei Streckenaufnahmen der Vorkriegstriebwagen ist das Erkennen der Nummer kaum möglich



Triebwagen in der Nummerngruppe 137 zwischen 1933 und 1947

Nummern ¹⁾	Gattung	Bauart	Baujahre	umgezeichnet nach System 1947 ²⁾
Leichtbau-Nebenbahn-Dieseltriebwagen mit Stangenantrieb Wumag/Wismar bzw. LHB/Maybach				
137 000 – 004	BC4	B'2' dm	1932	
137 005 – 024	BC4	B'2' dm	1933	VT 65 ⁹
Weiterbau 137 036 – 054				
Leichtbauwagen LHB/MWM erstmals mit der charakteristischen „Korbbogen“-Form der Stirnfront				
137 025 – 027	BC4i	2'Bo' de	1933–34	VT 50 ⁰
fast unveränderter Weiterbau 137 055 – 057				
Leichtbauwagen Wismar/Maybach mit Vorstufe zum Einheits-Grundriss, „Korbbogen“-Stirnfront				
137 028 – 030	BC4i	2'Bo' de	1934	
fast unveränderter Weiterbau 137 058 – 067				
Leichtbauwagen MAN/Maybach mit „Essener“ Grundriss (erstmalig Mitteleinstieg und Halbkreisform der Stirnfront)				
137 031 – 035	BC4i	2'Bo' de	1934	
fast unveränderter Weiterbau 137 074				
Leichtbau-Nebenbahn-Dieseltriebwagen mit Stangenantrieb Wumag bzw. Dessau/Maybach				
137 036 – 054	BC4	B'2' dm	1933–34	
Weiterbau 137 121 – 135				
Leichtbauwagen LHB/Daimler-Benz ähnlich 137 025 – 027				
137 055 – 057	BC4i	2'Bo' de	1934	VT 51 ⁰
Weiterbau 137 111 – 116				
Leichtbauwagen Wismar bzw. MAN/Maybach mit Einheits-Grundriss, „Korbbogen“-Stirnfront				
137 058 – 067	BCPw4i	2'Bo' de	1934	VT 33 ¹
137 068 – 073	BCPw4i	2'Bo' de	1934	VT 33 ²
fast unveränderter Weiterbau 137 075 – 079				
Leichtbauwagen MAN/MAN mit „Essener“ Grundriss (Mitteleinstieg und Halbkreisform der Stirnfront)				
137 074	BC4i	2'Bo' de	1934	VT 39 ⁰
fast unveränderter Weiterbau 137 080 – 093				
Leichtbauwagen Wismar/Maybach mit Einheits-Grundriss, „Korbbogen“-Stirnfront				
137 075 – 079	BCPw4i	2'Bo' de	1935	
Leichtbauwagen Düwag bzw. Talbot/Maybach mit „Essener“ Grundriss (Mitteleinstieg und Halbkreisform der Stirnfront)				
137 080 – 093	BC4i	2'Bo' de	1935	VT 33 ²
Einheits-Leichtbauwagen Westwaggon bzw. Düwag/Maybach bzw. MAN mit Einheits-Grundriss, aber Mitteleinstieg, „Korbbogen“-Stirnfront				
137 094 – 110	BC4i	2'Bo' de	1935	VT 33 ² / VT 32 ⁰
fast unveränderter Weiterbau 137 164–223				
Leichtbauwagen LHB/Daimler-Benz bzw. MWM fast genau wie 137 055–057				
137 111 – 115	BC4i	2'Bo' de	1935	VT 51 ¹
137 116	BCPw4i	2'Bo' de	1935	VT 51 ¹
137 117 – 120	BCPw4i	2'Bo' de	1936	VT 50 ¹
fast unveränderter Weiterbau 137 296 – 300				
Leichtbau-Nebenbahntriebwagen mit Stangenantrieb Talbot bzw. Dessau/Maybach				
137 121 – 135	BC4	B'2' dm	1935	VT 62 ⁹
Nachfolgetyp zu den Nebenbahntriebwagen mit Stangenantrieb und seitlich eingezogenen Endpartien, nunmehr Gelenkwellenantrieb und „Korbbogen“-Stirnfront, Dessau bzw. Ammendorf bzw. Talbot/MAN				
137 136 – 148	BC4i	2'B' dm	1935–36	VT 63 ⁹
Doppel-Schnelltriebwagen mit Jakobs-Drehgestell „Bauart Hamburg“ als Weiterentwicklung zum vT 877, Wumag/Maybach,				
137 149 a+b – 152 a+b	B6	2'Bo'2' de	1935	VT 04 ¹
Weiterbau 137 224 – 232				
Dreiteiliger Schnelltriebzug mit zwei Jakobs-Drehgestellen „Bauart Leipzig“ als zweiklassige und vergrößerte Abwandlung der „Bauart Hamburg“, LHB/Maybach, dieselhydraulische Variante				
137 153 a+b+c – 154 a+b+c	BCPwPost8k	B'2'2'B' dh	1936	
Weiterbau s. 137 233 – 234				
Dreiteiliger Schnelltriebzug in experimenteller „Bauart Kruckenberg“, Westwaggon/Maybach, nicht in Regelbetrieb gegangen				
137 155 a+b+c	BPwPost8k	(1A)2'2'(A1) dh	1938	
Leichtbauwagen MAN/Maybach mit Zweiwellenmotor und Aufladung, Einheits-Grundriss, Mitteleinstieg, „Korbbogen“-Stirnfront				
137 156 – 159	BC4i	2'Bo' de	1935–36	VT 38 ⁰
Leichtbauwagen Westwaggon/MAN mit Zweiwellenmotor, Einheits-Grundriss, Mitteleinstieg, „Korbbogen“-Stirnfront				
137 160 – 161	BCPw4i	2'B' dh	1937	VT 32 ⁰
Leichtbauwagen Talbot/DWK versuchsweise mit geringerer Leistung, Einheits-Grundriss, „Korbbogen“-Stirnfront				
137 162 – 163	BCPw4i	2'B' dh	1937	
Einheits-Leichtbauwagen verschiedener Hersteller mit Einheits-Grundriss und Mitteleinstieg, „Korbbogen“-Stirnfront				
137 164 – 223	BC4i	2'Bo' de	1935–36	VT 33 ⁵ / VT 30 ⁰ / VT 32 ⁵

Triebwagen in der Nummerngruppe 137 zwischen 1933 und 1947

Nummern ¹⁾	Gattung	Bauart	Baujahre	umgezeichnet nach System 1947 ²⁾
Doppel-Schnelltriebwagen mit Jakobs-Drehgestell „Bauart Hamburg“, Wumag/Maybach,				
137 224 a+b – 232 a+b	B6	2'Bo'2' de	1935–36	SVT 04 ¹
Dreiteiliger Schnelltriebzug mit zwei Jakobs-Drehgestellen „Bauart Leipzig“, dieselelektrische Variante				
137 233 a+b+c – 234 a+b+c	BCPwPost8k	2'Bo'Bo'2' de	1935	
Stärker motorisierte Versuchsausführung ähnlich 137 136 – 148, Dessau/MAN bzw. Daimler-Benz				
137 235 – 236	BCPw4i	2'B' dm	1937	VT 63 ⁹
Schwerer genieteter zweimotoriger Triebwagen Hannoversche Waggonfabrik/Büssing				
137 237	BC4i	(1A)(A1) dm	1925 / Übernahme 1938	
Triebzug auf der Basis eines dreiachsigen und eines vierachsigen Personenwagens üblicher Bauart aus vorhandenem Bestand, der erstgenannte 1934 von MAN motorisiert				
137 238 a+b	Pw3i+BC4i	A1A+2'2' de	1893/1916/1933 / Übernahme 1938	
Gepäcktriebwagen Wismar bzw. LHB/Maybach				
137 239	Pwi3	(A1)A de	1934 / Übernahme 1941	
Aussichtstriebwagen Fuchs/DWK				
137 240	C4	(A1)(1A) dh	1936	VT 90 ⁵
Weiterbau 137 462 – 463				
Einheits-Leichtbau-Nebenbahntriebwagen mit polygonaler Kopfform und erstmals langsam laufendem Motor, Dessau bzw. Düwag/MAN				
137 241 – 270	BCPw4itr	B'2' dh	1936–38	VT 36 ⁵
Weiterbau 137 442 – 461				
Leichtbauwagen Westwaggon/Maybach, Versuchsausführung für den Ruhr-Schnellverkehr, Einheits-Grundriss, Mitteleinstieg, „Korbbogen“-Stirnfront				
137 271 – 272	BCPw4i	B'2' dh	1936–37	VT 46 ⁵
Dreiteiliger Schnelltriebzug „Bauart Köln“, LHB/Maybach, jedes Element mit zwei Drehgestellen				
137 273 a+b+c – 278 a+b+c	WRBPw12ük	2'Bo'+2'2'+Bo'2' de	1938	VT 06 ¹
Weiterbau 137 851 – 858				
Dreiteiliger Triebzug mit Jakobs-Drehgestellen für den Ruhrschnellverkehr, Westwaggon/Maybach, „Korbbogen“-Kopfform, Scharfenberg-Kupplung				
137 283 a+b+c – 287 a+b+c	BCPw8iütr	B'2'2'B' dh	1939	
Zweiteiliger Triebzug mit Jakobs-Drehgestell für den Ruhrschnellverkehr, Wumag/Maybach, „Korbbogen“-Kopfform, Scharfenberg-Kupplung				
137 288 a+b – 295 a+b	BCPw6iütr	2'Bo'2' de	1938	
Leichtbauwagen Linke-Hofmann-Busch/MWM wie 137 117-120				
137 296 – 300	BCPw4i	2'Bo' de	1937	VT 50 ²
Schmalspurtriebwagen 750 mm für die Strecke Zittau – Hermsdorf, Waggonfabrik Bautzen/Vomag				
137 322 – 325	C4sm/CPw4sm	B'2' dh	1938	
Zweiteiliger Triebzug für den Stettiner Vorortverkehr, Wumag/Deutz bzw. DWK, „Korbbogen“-Kopfform				
137 326 a+b – 331 a+b	BCPwPost8tr	(A1)2'+2'(1A) dh	1940	VT 45 ⁵
Weiterbau 137 367 – 376				
Schmalspurlok mit Gepäckabteil Simmering/Simmering				
137 332 – 338	Pw4sm	1'Bo1' de	1936–1938	
137 339 – 343	Pw4sm	1'Bo1' de	1940 Nachbau BBÖ-2041	
Die Nummern 137 344 – 346 blieben unbesetzt.				
Nebenbahntriebwagen Westwaggon bzw. Linke Hofmann Busch/Maybach, „Korbbogen“-Kopfform				
137 347 – 366	BCPw4itr	(A1)2' dh	1939	VT 60 ⁵
Weiterbau 137 377 – 396				
Zweiteiliger Triebzug für den Stettiner Vorortverkehr, Wumag/Deutz bzw. DWK bzw. MAN, „Korbbogen“-Kopfform				
137 367 a+b – 376 a+b	BCPwPost8tr	(A1)2'+2'(1A) dh	1940–41	VT 45 ⁵
Nebenbahntriebwagen Düwag/Maybach, „Korbbogen“-Kopfform				
137 377 – 396	BCPw4itr	(A1)2' dh	1940	VT 60 ⁵
Einheits-Leichtbau-Nebenbahntriebwagen mit polygonaler Kopfform und langsam laufendem Motor, Waggonfabrik Dessau/MAN				
137 442 – 461	BCPw4itr	B'2' dh	1940–41	VT 36 ⁵
Aussichtstriebwagen Fuchs/DWK				
137 462 – 463	C4	(A1)(1A) dh	1939	VT 90 ⁵
Dreiteiliger Schnelltriebzug „Bauart Köln“, LHB/Maybach, jedes Element mit zwei Drehgestellen				
137 851 a+b+c – 858 a+b+c	WRBPw12k	2'Bo'+2'2'+Bo'2' de	1938	SVT 06 ¹
Vierteiliger Schnelltriebzug „Bauart Berlin“, MAN/MAN, 1 Antriebs-, Pack- und Postwagen, 2 Sitz-, 1 Speise- und Steuerwagen, jedes Element mit zwei Drehgestellen, nicht in den Regelbetrieb gegangen				
137 901 a+b+c+d – 902 a+b+c+d und 137 903 a	MaschPwPos-t4ü+B4ü+B4ü+BWR4üS	2'Bo'+2'2'+2'2'+Bo'2' de	1938	VT 07 ⁵ 902a: DR-Neukonfiguration 1955

¹⁾ In der Gattungsbezeichnung ist der bei allen Wagen angeschriebene Bestandteil „vT“ weggelassen²⁾ 0 – 4 an der ersten Stelle der Ordnungsnummer stehen für elektrische, 5 – 8 für hydraulische und 9 für mechanische Kraftübertragung



Triebwagen 137 242, dieselhydraulisch aus der Gruppe 137 241 – 270 und 442 – 461

Nummerngruppen für VT, gültig ab 21. Oktober 1932

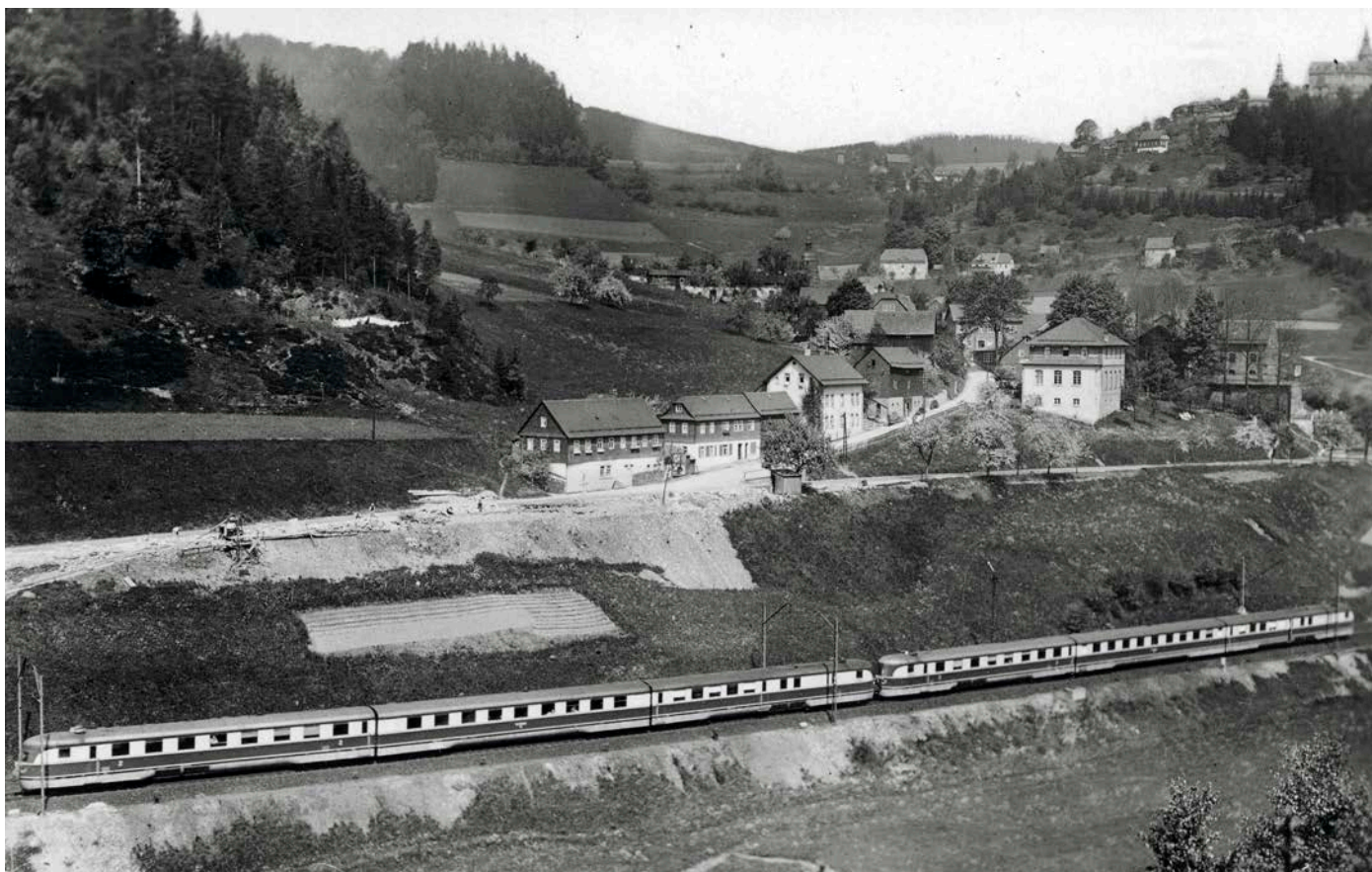
133	zweiachsige Triebwagen mit Ottomotor
(134)	vierachsige Triebwagen mit Ottomotor, Nummernreihe blieb unbesetzt)
135	zweiachsige Triebwagen mit Dieselmotor
136	zweiachsige Triebwagen mit Dieselmotor, ausländische Bauarten
137	vier- und mehrachsige Triebwagen mit Dieselmotor einschließlich antriebsloser Teile von Triebzügen
140 – 143	zweiachsige Beiwagen
144	zweiachsige Steuerwagen
145 – 146	vierachsige Steuerwagen
147 – 149	vierachsige Beiwagen

vertraute mit Recht darauf, dass damit alsbald die 2'C1' bzw. die 1'C1't erkannt werden würde.

Nummerngruppe 137 im System der Wagennummern

Eine Buchstabenkombination „VT“ zur Kennzeichnung einer Gruppe von Triebfahrzeugen etwa gleichrangig mit dem „E“ für die Elloks gab es bei der Deutschen Reichsbahn nicht. An keinem Fahrzeug stand „VT“ vor der Nummer. Was es gab, waren Gattungsbezeichnungen hinter Klassenangaben und darin zusammen mit der Zahl der Radsätze die Buchstabenkombinationen „dT“, „eIT“ oder „vT“. Und es gab die Nummerngruppen für den riesigen Park an Personenwagen, z.B. 80–98 für vierachsige Durchgangswagen, 105–107 für D-Zug-Gepäckwagen und 118–132 für Güterzuggepäckwagen. Mit „132“ nähern wir uns schon den Triebwagen mit Verbrennungsmotor, deren Nummerngruppen in dem ab 21. Oktober 1932 gültigen Bezeichnungssystem mit sechsstelligen Personenwagen-Nummern gegliedert waren (siehe Kasten). Die Aufgliederung in die Nummerngruppen 133 bis 137 war immerhin schon ein Fortschritt gegenüber dem zwischen 1926 und 1932 gepflegten System, in dem man noch nicht einmal nach der Zahl der Radsätze differenziert die Triebwagen mit Ottomotor als Nr. 701–773 und die mit Dieselmotor als Nr. 801–877 einfach durchgezählt hatte. 877? Das war der krönende Abschluss dieser Bezeichnungsepoche in Gestalt des legendären Urtyps „Fliegender Hamburger“. Seine Folgebauten

Zusammenlauf der Schnelltriebzüge „Bauart Köln“ 137 852 und 277 aus den Gruppen 273 – 278 und 851 – 858, dieselelektrisch



Frühe OO- bzw. HO-Modelle der Nummerngruppe 137

Zwischen 1938 und 1969 erschienen zahlreiche Spielbahnmodelle nach 137-Vorbildern. Eine ausführliche Modellübersicht

modernerer Entwicklungen finden Sie im Fokus-Beitrag der *eisenbahn magazin*-Ausgabe 5/24. MS



Trix-Express-Fahrzeuge mit Gehäusen aus lithografiertem Stahlblech: links die Exportvariante 1938 mit kurzen Puffern und ohne Reichsbahn-Emblem (Artikelnummer 20/58),

daneben die Version von 1949 mit langen Puffern (20/58) sowie das Modell 758 mit der Bundesbahn-Bezeichnung VT 50 001 der Baujahre 1953 bis 1956



Hruska-Dieseltriebwagen, der ab 1949 unter der Marke Permot vertrieben wurde. Vorn die seltene blaue Variante mit Trompeten-Kupplung von 1950, dahinter die späte dunkelrote Ausführung

von 1956 mit Bügel-Kupplung und Zuglaufschild Dresden – Berlin. Die Gehäuse beider Triebzüge bestehen aus schabloniert-lackiertem Stahlblech



Piko-Modelle von Trieb- und Beiwagen – diese erste Version des Sonneberger Triebzuges wurde im Katalog 1953 als BC 4 ivT-33 in AC-Ausführung unter 108/88 angeboten. Interessant ist die spätere Piko-Bezeichnung VT 33, wohl hergeleitet aus der ursprünglichen Skizzenblattangabe, denn erst die DR der DDR

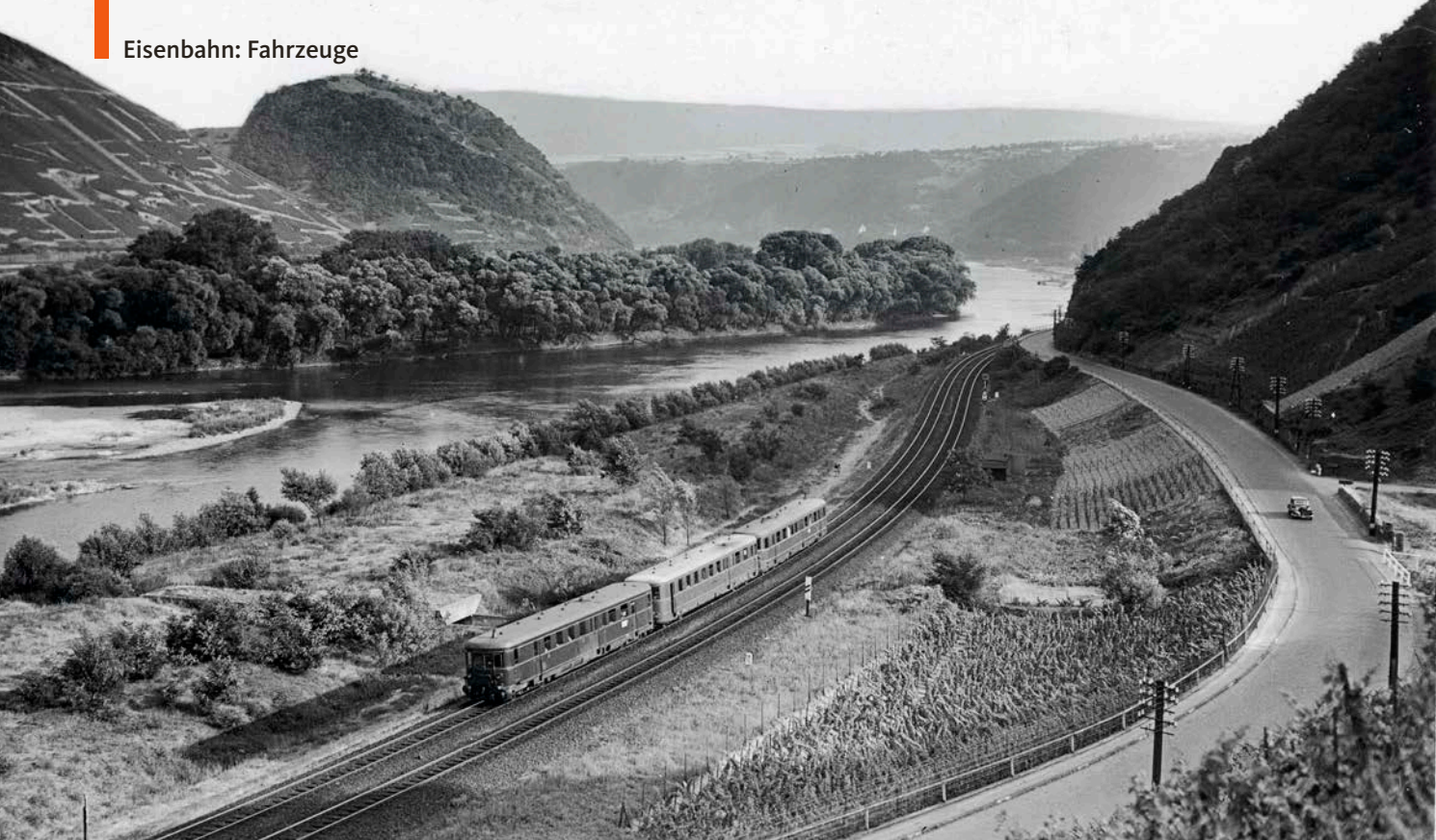
setzte vor die Sammelgruppen 133, 135, 137 und 145 ein VT, VB oder VS. Im Hintergrund steht der von 1959 bis 1961 unter 108/1087 angebotene VT 137 112, auf dessen Originalkarton trotzdem „VT 33 mit Hänger“ stand. Die Gehäuse der frühen Piko-Modelle bestehen aus schabloniert-lackiertem Bakelit



Originell und natürlich keineswegs vorbildgerecht sind die Piko-Exportvarianten von 1953 für Frankreich: links der VT in Dunkelblau/Beige mit lichtgrauem Dach (ME 0401/a), mittig der „Micheline Diesel“ von 1954 und komplett silberfarbig

lackiert mit grüner Zierlinie, Schiebbild-Aufschriften SNCF und dem Zuglaufschild Paris – Strassbourg (ME 0401/b) sowie rechts der seltene Piko-VT von 1962 in der schicken Lackierung Silber/Elfenbein

Manfred Scheihing (4)



21. Juli 1949 am Rhein: Inzwischen ist der 137 085 zum VT 33 207 der DR der Bizone geworden

Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping (3)



Immer noch ein „137er“: Der Doppeltriebwagen 137 367 aus den Gruppen 326 – 331 und 367 – 376, jetzt als VT 137 367 beschriftet

Gerhard Illner/Slg. Andreas Knipping

Und auf diesem lange nach dem Zweiten Weltkrieg bei der DR der DDR entstandenen Foto liest man endlich die Beschriftung VT 137 034!

Slg. Andreas Knipping



hießen dann schon 137 149–152. Die Entwicklung der vierachsigen dieselmechanischen, dieselhydraulischen und dieselelektrischen Triebwagen und Triebzüge verlief so stürmisch, dass niemand eine Prognose über das künftige Typenspektrum wagen konnte. Zu erinnern ist auch an die Frühzeit der elektrischen Lokomotiven, die ab Beginn des 21. Jahrhunderts in Preußen, Bayern und Baden ebenfalls ziemlich strukturlos durchgezählt wurden, bevor Mitte der 1920er-Jahre absehbar wurde, mit welchen Verwendungs-, Leistungs- und Geschwindigkeitsklassen längerfristig zu rechnen sein würde. Für die elektrischen Triebwagen schaffte das Reichsbahnzentralamt München 1941 den Schritt von unsystematisch vergebenen Nummerngruppen zu „Baureihe und Ordnungsnummer“. Und 1947 schuf dieselbe Behörde das entsprechende Schema für die Triebwagen mit Verbrennungsmotor. Zeitbedingt wurde es nur für die Westzonen Deutschlands wirksam. In der Reichsbahnzeit jedoch gab eine Nummer „137xxx“ nicht im Geringsten Auskunft über die Wesensart eines Fahrzeugs. Die Reichsbahn in der sowjetischen Zone bzw. DDR behielt das alte Schema bei und brachte nun auch die Kennzeichnungen VT, VS und VB an den Trieb-, Steuer- und Beiwagen an. Zugleich trieb sie den kaum bauartbezogenen Charakter der Sammelgruppen 133, 135, 137 und 145 auf die Spitze, indem sie darin die unerhört vielfältigen Fahrzeuge der 1949 übernommenen Klein- und Privatbahnen einfach weiterzählte.

Es dürfte kaum einen Eisenbahnfreund geben, der die Nummerngruppen auswendig parat hat. Auch für Leser, die mit „01 bis 99“ oder „E 00 bis E 410“ keinerlei Problem haben, mag die Liste lesenswert sein.

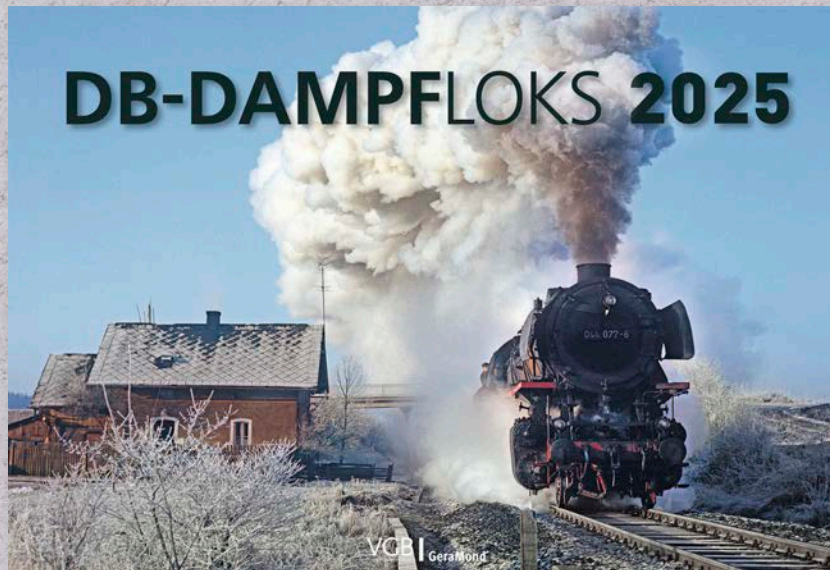
Andreas Knipping

2025 IN BILDERN



Josef Brandl – der bekannteste deutsche Modellbahn-Anlagenbauer – zeigt hier seine besten Modellbahnszenen in atemberaubenden Aufnahmen.

Best.-Nr. 02051 · € (D) 24,99



Eindrucksvolle Motive vom Alltag auf den Schmalspurbahnen zwischen Ostsee und Erzgebirge, im Vordergrund steht der Dampfbetrieb.

Best.-Nr. 02053 · € (D) 24,99

weitere Kalender



Loks und Züge in herrlicher Landschaft: Dieser großformatige Kalender ist nicht nur für Eisenbahnfans attraktiv.

Best.-Nr. 02052 · € (D) 24,99



Meisterfotos des US-Dampflokstars: Die 4014 der Union Pacific ist eine der weltweit größten und leistungsfähigsten Dampflokomotiven.

Best.-Nr. 02054 · € (D) 29,99



Spektakuläre Dampfzüge, nostalgische Bahnlandschaften, die perfekte Rückschau auf eine untergegangene Epoche.

Best.-Nr. 02055 · € (D) 22,95





■ 130 Jahre Murtalbahn

Jubilar auf Bosnischer Spur

Die Murtalbahn feiert diesen Herbst ihr 130-jähriges Bestehen. Die Schmalspurbahn der Steiermärkischen Landesbahnen (StLB) verbindet auf rund 64 Kilometern Unzmarkt, Murau und Tamsweg. Die Bahn ist wichtiger Bestandteil der Region, doch ihre Zukunft ist noch unklar

Wenn historische Dampflok wie die S 12 oder die Lok 22 über die Gleise der Murtalbahn rollen, künden sie von vergangenen Zeiten. Etwa der Kaiserzeit, denn aus der stammt die S 12 (Baujahr 1906), die einst auf der Salzkammergut Lokalbahn (SKGLB) fuhr, die sogar Kaiser Franz Josef während seiner Kuren in Bad Ischl gerne nutzte. Oder auch von düsteren Kriegzeiten, wie die Lok 22, 1939 als HF 191 für die deutsche Heeresfeldbahn gebaut. Regelmäßig sind historische Züge auf der gut 76 Kilometer langen Schmalspurbahn (Spurweite 760 Millimeter) unterwegs, die sich zwischen dem steirischen Unzmarkt und dem Salzburger Mauterndorf entlang der Flüsse Mur und Taurach durch das Tal schlängelt. Eisenbahnfreunde und Nostalgiker kommen gleichermaßen auf ihre Kosten, wenn die Züge durch die malerische Landschaft dampfen.

Die Region des oberen Murtales lebt einerseits von der Holzindustrie und andererseits vom (sanften) Tourismus, im Winter existiert dort mit

dem Kreischberg ein bekanntes Skigebiet. Als Attraktion während der Sommermonate bietet die Steiermarkbahn zweimal wöchentlich diesen Nostalgiezug zwischen Murau und Tamsweg an. Die Dienstagszüge verkehren zwischen dem 23. Juli und dem 10. September, die Donnerstagszüge vom 25. Juli bis 12. September. Darüber hinaus gibt es noch Foto- oder Kinderzüge und am 22. September 2024 erstmalig den Kaiserzug zum Jubiläum. Der Club 760 spielt dabei eine wichtige Rolle. Der 1969 in Murau gegründete Verein möchte die Murtalbahn und historische Schmalspurfahrzeuge bewahren. Er besitzt eine umfangreiche Sammlung von 760-Millimeter-Fahrzeugen. Im Bahnhof Frojach eröffnete er 1978 ein Schmalspurmuseum.

Wichtige Verkehrsachse

Doch die Murtalbahn ist nicht nur eine Museumsbahn, sondern auch eine wichtige Verkehrsachse in der Region. Die Steiermarkbahn (StB) bedient



Unzmarkt – Mauterndorf

Streckenlänge	76,1 km
Spurweite	760 mm
Maximale Neigung	23 ‰
Minimaler Radius	90 m
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Eröffnung	8. Oktober 1894
Stilllegung (Mauterndorf – Tamsweg)	31. März 1973

Auch Güterzüge sind im Murtal noch auf schmaler Spur unterwegs. VL 22 bespannt bei Frojach eine Leerwagengarnitur

Markus Inderst

Streckenverlauf der Murtalbahn: Zwischen Tamsweg und Mauterndorf ruht der reguläre Verkehr, hier fahren nur noch Museumszüge

Anneli Nau



Entlang des Flusses Mur verläuft die Murtalbahn in Österreich. Zwischen Unzmarkt und Tamsweg gibt es noch regulären Reisezugbetrieb. StB-Triebwagen VT 35 ist mit VB 43 bei Hintering unterwegs

Markus Inderst

die von den Steiermärkischen Landesbahnen (StLB) als Infrastrukturbetreiber betriebene Schmalspurstrecke tagsüber im Zwei-Stunden-Takt mit der Linie R630 Unzmarkt – Murau – Tamsweg. Das hintere Teilstück der Murtalbahn von Tamsweg nach Mauterndorf wird als Museumsbahn (Taurachbahn) betrieben. Gemeinsam mit der Taurachbahn GmbH ist seit 1982 hier der Club 760 aktiv.

Im Herbst 2024 blickt die Schmalspurbahn auf ihr 130-jähriges Bestehen zurück. Die Idee zum Bau einer Bahnverbindung durch das Murtal reicht bis ins Jahr 1883 zurück, als der Bezirksausschuss Murau eine Anbindung an die Rudolfsbahn forderte. Nach langen Diskussionen und zahlreichen Planungen entschied man sich schließlich 1892 für

den Bau einer schmalspurigen Lokalbahn. Die Arbeiten begannen im August 1893, und die Strecke wurde am 8. Oktober 1894 feierlich eröffnet. Die Erstausrüstung umfasste vier Schmalspurlokomotiven und mehrere Personen- und Güterwagen. Die Strecke durchzog im steirischen Teil 16 Gemeinden und im salzburgischen Teil zehn Gemeinden. Die Bahn trug erheblich zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region bei.

Fuhrpark und Betrieb

Die Murtalbahn startete mit vier Schmalspurtenlokomotiven von Krauss & Co in Linz, einem Personenwagen 1. Klasse, fünf Personenwagen 1. und 3. Klasse, fünf weiteren Personenwagen 3. Klasse und einem Salonwagen. J. Weitzer aus Graz lieferte die Güterwagen. Vor dem Ersten Weltkrieg benötigte die Bahn zusätzliche Personenwagen. Zwischen den Kriegen stellte die Bahn leistungstärkere Dampflokomotiven wie die U 44 und Kh 101 in Dienst. 1933 führte sie Benzintrieb-

wagen ein, um der Konkurrenz durch Autobusse zu begegnen, aber diese Fahrzeuge mussten im Zweiten Weltkrieg wegen Treibstoffmangels und Reparaturanfälligkeit abgestellt werden. Stattdessen kam die Kh 111 von der Feistritztalbahn nach Murau.

Nach dem Krieg führte die zunehmende Motorisierung des Straßenverkehrs zu Herausforderungen. Die Murtalbahn modernisierte ihre Fahrbetriebsmittel und beschaffte ab 1958 vierachsige Reisezugwagen aus dem Nachlass der Salzkammergut-Lokalbahn. Der Oberbau erhielt Verstärkungen, wodurch die Achslast auf zehn Tonnen und die Geschwindigkeit auf 70 km/h stiegen. Ab 1964 setzte die Bahn neue Güterwagen ein, um die Kapazität zu erhöhen und den Kundenwünschen besser zu entsprechen. Die Umstellung auf Dieselmotoren begann mit der VL 11, gefolgt von weiteren Diesellokomotiven in den Jahren 1966/67.



Kh 111 – das h steht für Heißdampf – gelangte 1943 von der Feistritzalbahn ins Murtal. Am 17. Februar 1959 legt sie mit ihrem Zug einen Zwischenhalt in Rammingstein-Thomatal ein. Die Lok steht heute als Exponat im Museum Frojach

Alfred Luft

Die Murtalbahn im Modell

Die Firma Liliput in Wien erkannte früh das Potenzial österreichischer Schmalspurmodelle. In den Katalogen der 1970er- und 1980er-Jahre finden sich zahlreiche HOe-Modelle. Treibende Kraft war Ing. Herbert Ischovitsch, der nach dem Verkauf von Liliput nach Deutschland mit seinem Unternehmen Dolischo weitere Akzente setzte und der Firma Liliput – auch unter der Führung von Bachmann – stets verbunden blieb.

Die meisten der heutigen Liliput-Modelle basieren auf früheren Werkzeugen, doch die Firma blieb immer aktuell und brachte neue österreichische Schmalspurmodelle auf den Markt. Modelle der Steiermärkischen Landesbahnen, insbesondere der Murtalbahn, erschienen in den letzten Jahren allerdings seltener.

2019 begann die Neugestaltung und Renovierung der Dampfzugfahrzeuge in der Werkstätte in Murau. Die Wagen erhielten

eine dunkelblaue Farbgebung mit dem grünen Panther als Landeswappen. Neben den neu beschafften Vierachsern sticht besonders der Barwagen hervor, der als Umbau aus einem früheren Triebwagen der Salzkammergut-Lokalbahn entstand.

Liliput griff das neue Design 2023 auf und kündigte ein sechsteiliges Zugset „Dampfzug der Murtalbahn“ an. Das Set umfasst die Dampflok U 11 der StLB, den Salonwagen Ba 73, den Barwagen WR 52, zwei Personenwagen Ba 70 und Ba 71 sowie den Dienstwagen Dm 84. Alle Fahrzeuge sind im Erscheinungsbild von 2022 ausgeführt und der Dampfzug erreicht eine Länge von etwa 75 cm in HOe. Allerdings basiert das Lokmodell auf älterer Technik, ohne LED-Beleuchtung oder Schnittstelle für den Digitalbetrieb. Liliput bietet das Set unter der Artikelnummer L140910 zum Preis (UVP) von 399 Euro an.

MI



**Liliput-Zugset
„Dampfzug der Murtalbahn“**

Markus Inderst

Am 31. März 1973 stellte die Bahn den Personenverkehr zwischen Tamsweg und Mauterndorf ein. Ein Brückenschaden 1980 führte zur völligen Streckensperre und Stilllegung des öffentlichen Verkehrs auf diesem Abschnitt am 1. September 1981, sodass die Murtalbahn fortan als „Landesbahn Unzmarkt – Tamsweg“ bezeichnet wurde. Die Betriebslänge der Bahn verringerte sich somit auf 65,650 km, wovon 15,291 km (zuvor 25,748) im Bundesland Salzburg liegen.

Um den Personenverkehr zu modernisieren, entwickelten die Steiermärkischen Landesbahnen (StLB) eigene Triebwagen, da die Fahrzeugindustrie keine serienmäßigen Fahrzeuge für 760 Millimeter Spurweite anbot. Die Maschinenfabrik Klotz und BBC Österreich lieferten zwischen 1980 und 1982 vier Triebwagen VT 31 bis VT 34 und vier Steuerwagen VS 41 bis VS 44. Seit 1998 ergänzt ein fünfter Triebwagen von den Jenbacher Werken den Fuhrpark. Diese Garnituren bewährten sich im Sommer- und Winterbetrieb, was auch andere Bahnverwaltungen wie die Zillertalbahn und die ÖBB zu Nachbauten inspirierte.

Seit 1985 nutzt die Bahn Zugleitbetrieb per Funk vom Zugleitbahnhof Murau-Stolzalpe. Die bis dahin existierenden Mittelstellwerke wurden durch Rückfallweichen ersetzt.

Ungewisse Zukunft?

Die Murtalbahn führt im österreichischen Bahnbetrieb ein Schattendasein und steht stets unter der Bedrohung möglicher Einstellungen.

2021 plante die Steirische Landesregierung, den Bahnverkehr zugunsten eines Wasserstoff-Buskonzepts einzustellen, da der Betrieb defizitär war. Das Land Salzburg verhinderte dies durch entschiedenen Widerstand, unterstützt vom Klimaschutzministerium. Auch die Entgleisung des Triebwagens VT 31 am 9. Juli 2021, bei der 17 Personen leicht verletzt wurden, führte nicht zur Einstellung.

Betreiber, Eigentümer und die Region wissen um den dringenden Modernisierungsbedarf der Bahnlinie. In den vergangenen Jahren entstanden dafür verschiedene Pläne, darunter die Beschaffung neuer Fahrzeuge, eine mögliche Umspurung des Abschnitts Unzmarkt – Murau und eine generelle Modernisierung. Trotzdem ist die Perspektive weiter unklar. Man ist sich einig, dass die Bahnlinie weiter erhalten bleiben soll. Doch mit welchen Fahrzeugen? Die derzeit eingesetzten Knotz-Fahrzeuge nähern sich dem Ende ihrer Lebensdauer. Die Murtalbahn und die Salzburger Lokalbahn beobachteten interessiert die Ideen für die „Wasserstoffbahn“ im Zillertal, die dort vor sieben Jahren geboren wurden. Doch auch diese Pläne sind passé und die Frage nach den zukünftigen Fahrzeugen bleibt offen.

Mobilitätsplan als Rettungsanker

Immerhin: Hoffnung macht der April 2024 fertiggestellte Regionale Mobilitätsplan (RMP) Obersteiermark West, den das Land Steiermark im Frühling dieses Jahres veröffentlichte. In dieser Studie wurden die Situation des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Murtal analysiert und verschiedene Szenarien entwickelt. Hintergrund ist, dass die Eröffnung des Koralmtunnels im Jahr 2025 den öffentlichen Nahverkehr in der Obersteiermark stark verändern wird: Anstelle hochwertiger Fernzüge werden auf der Rudolfsbahn dann nur noch InterRegio-Züge fahren. Die Murtalbahn soll gemäß der Szenarien weiterbetrieben werden und



In Unzmarkt haben Reisende der Murtalbahn Anschluss an die Züge Wien – Villach. Die 1894 für die Murtalbahn beschafften C1'-Dampflok (im Bild: U 11) erhielten 1897 – abgeleitet von ihrem ersten Einsatzort Unzmarkt – die Reihenbezeichnung U Will A. Reed/EB-Stiftung

in Kombination mit regionalen Buskonzepten stärker in das ÖPNV-Angebot integriert werden.

Die öffentlichen Stellen planen, die Fahrzeiten, Frequenz und Ausstattung basierend auf bestehenden Konzepten zu verbessern. Die Konzepte „Multimodal auf Schiene durch die westliche Obersteiermark“ und „Verkehrskonzept Murtalbahn Fahrgastpotenziale“ sehen kürzere Fahrzeiten und die Einführung eines Stundentaktes vor, verbunden mit einer besseren Schieneninfrastruktur. Der Bahnhof Unzmarkt spielt eine zentrale Rolle bei den neuen Fahrplankonzepten, da dort der Übergang zum ÖBB-Fern- und Nahverkehr stattfindet. Die Studie zeigt auch, dass die Murtalbahn ein wichtiges Rückgrat für den Ausbildungs-, Alltags- und Arbeitsverkehr darstellt, wobei auch die touristischen Aspekte nicht zu vernachlässigen sind. Konkret empfiehlt die Studie, die bestehenden Fahrzeuge zu modernisieren und attraktiver zu gestalten. Gleichzeitig

soll die Einführung eines Stundentaktes zwischen Unzmarkt und St. Lorenzen geprüft werden. Ein Ausbau der Schmalspurstrecke für einen Stundentakt zwischen Unzmarkt und Tamsweg ist ebenfalls vorgesehen. In der Frage der Dekarbonisierung der Murtalbahn erscheint die Elektrifizierung mittels Oberleitung und der Einsatz von E-Triebwagen als die effektivste Lösung. Das RMP schließt eine Umspurung aus. Kurzfristig empfehlen die Studienautoren eine Qualitätssteigerung durch bessere Anbindung mit Linienbussen und Mikro-ÖV sowie die Modernisierung der Haltestellen und Infrastruktur zur Fahrradmitnahme.

Jubiläumsfeier in Murtal

Doch bevor dies einmal in die Tat umgesetzt wird, wird erstmal am 22. September 2024 in Murau das 130-jährige Bestehen der Schmalspurbahn gefeiert. Die Feier beginnt mit einem Festgottesdienst. Um 13 Uhr ist ein großer Empfang im Bahnhof Murau geplant, zudem auch der Sonderzug der Taurachbahn (Club 760) und der Kaiserzug der Murtalbahn (Dampfzug) erwartet werden. Am Nachmittag verkehrt der Kaiserzug von Murau nach Stadl und zurück. Der Kaiserwagen steht mit der Stainz 2 zur Besichtigung im Bahnhof Murau bereit. Außerdem findet dort eine Lok-Ausstellung statt. Das Jubiläum bietet Gelegenheit, die Geschichte der Murtalbahn zu würdigen und gleichzeitig in die Zukunft zu blicken. Die Bahn bleibt wichtig für die Region – sowohl als Verkehrsachse als auch als touristische Attraktion. Der regionale Mobilitätsplan macht Hoffnung, dass die Bahn auch in den kommenden Jahrzehnten eine wichtige Rolle spielen wird. Die Herausforderungen sind groß, aber der Enthusiasmus und das Engagement der Beteiligten lassen auf eine positive Entwicklung hoffen. Vielleicht wird die Bahn so auch das 150-jährige Bestehen feiern können – mit viel Dampf und auf einer modernen Infrastruktur.

Markus Inderst/em



Lok U 43 ist mit einem Sonderzug am 22. Mai 1972 bei Ramingstein unterwegs

Alfred Luft

Der EuroCity als Panoramawagen



Mit dem neuen Panoramawagen gibt es einen besonderen EuroCity-Wagen, der ein einzigartiges Reiseerlebnis bietet: den Panoramawagen.

Er wird von der SBB in der 1. Klasse auf bestimmten Linien eingesetzt:

- EC 213 Rheintal: Zürich – Amsterdam – Köln
- EC 80/81 Quindach-Kaiser: Bern – München – Bonn
- EC 80/81 Rheintal: Zürich – München – Köln
- EC 104/101 Berner Oberland: Interlaken Ost – Amsterdam – Interlaken Ost

Mit einer stark geneigten Panoramafassade von 18 Metern Länge, die nur durch ein paar Schritte



■ SBB-Panoramawagen

Beste Sicht für sehenswerte Strecken

Bis Juli 2024 führen die Panoramawagen der SBB im Netz der DB AG, unter anderem am Rhein. Nun hat der Reiseverkehr auf Deutschlands Schienen diese Attraktion eingebüßt. Ein guter Grund, die besonderen Fahrzeuge vorzustellen – mitsamt ihren aktuellen Einsatzgebieten

Kenner der Materie wussten, auf welche Zahl es ankam. Nummer 263 – hinter dieser Ziffer verbarg sich bei den EuroCity-Zügen 8/9 Zürich – Köln – Hamburg-Altona der Panoramawagen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Und wer einmal die Chance hatte, von einem der 54 1.-Klasse-Sitzplätze aus durch die großen Fenster hindurch ins Rheintal zu blicken, der dürfte von diesem Vergnügen nicht mehr genug bekommen haben.

Schade nur, dass die Option seit dem 15. Juli 2024 nicht mehr besteht. Mit dem Beginn der Riedbahn-Bauarbeiten wurde der Betrieb der deutsch-schweizerischen EC am Rhein vorerst eingestellt. Zwar nutzen die Züge nicht die für Sanierungen gesperrte Strecke Mannheim – Frankfurt (Main), aber mit Mannheim – Mainz eine der Ausweichrouten, und auf ebendiesen braucht die DB AG Trassen für den Umleiterverkehr. Also machen EC 6, 7, 8 und 9 eine Pause. Im

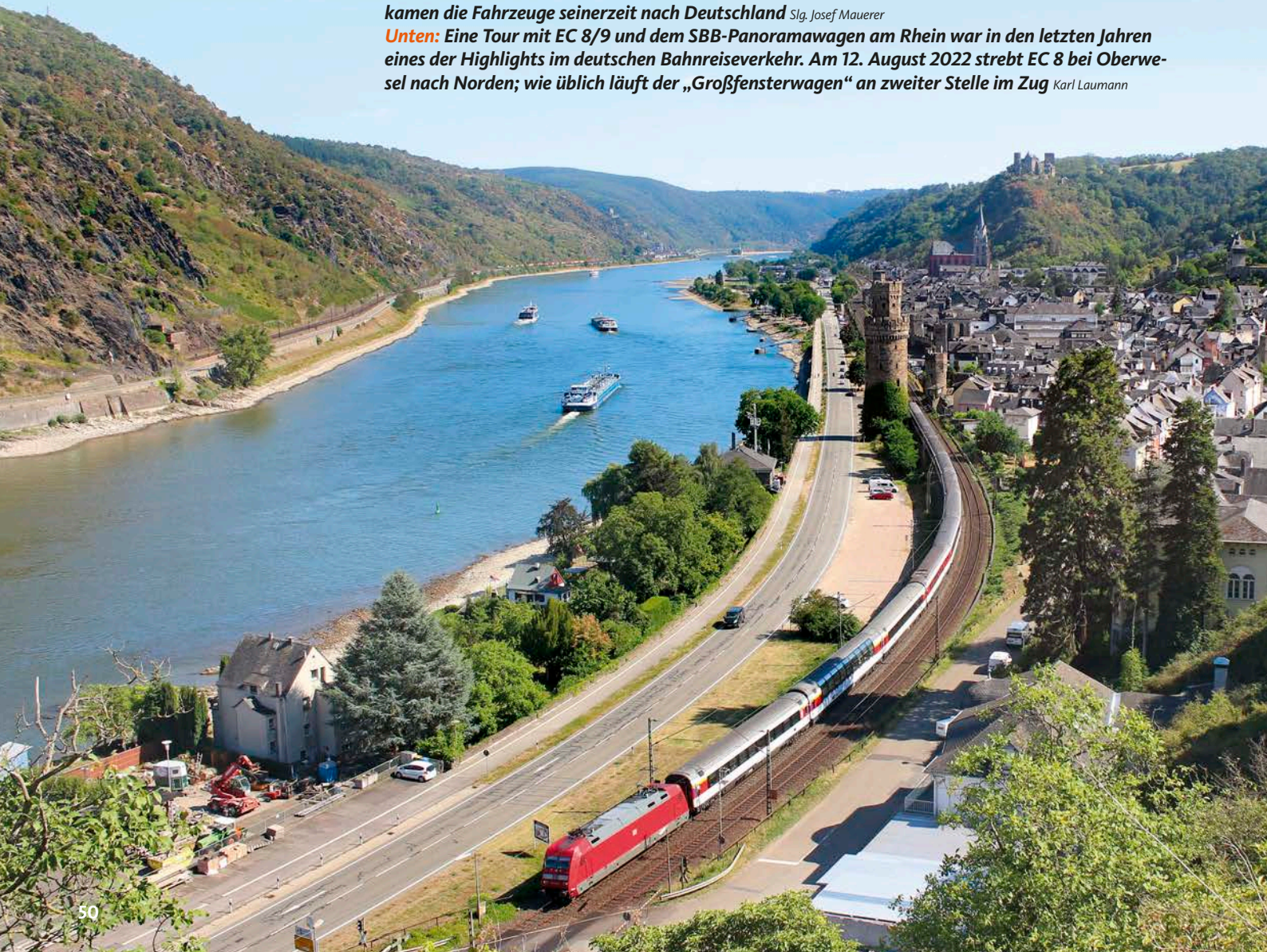
Dezember 2024 kommen sie zurück, auch mit SBB-Wagenmaterial. Aber: Die Panoramawagen, bis zuletzt im EC 8/9 eine wohlvertraute Steigerung des Komforts, sind nicht mehr dabei. Ihr Einsatz in Deutschland ging im Juli zu Ende.

Ausflugstour seit den frühen 1990ern

Jahrzehntlang waren die Wagen mit den großzügigen Fensterflächen ein Blickfang im Reisealltag und eine Attraktion im Fernreiseverkehr. Ein

Oben links: Werbung für den EC-Einsatz der SBB-Panoramawagen 1992. In vier Zugpaaren kamen die Fahrzeuge seinerzeit nach Deutschland *Slg. Josef Maurer*

Unten: Eine Tour mit EC 8/9 und dem SBB-Panoramawagen am Rhein war in den letzten Jahren eines der Highlights im deutschen Bahnreiseverkehr. Am 12. August 2022 strebt EC 8 bei Oberwesel nach Norden; wie üblich läuft der „Großfensterwagen“ an zweiter Stelle im Zug *Karl Laumann*



Technische Daten der SBB-Panoramawagen

Typenbezeichnung	SRm (Apm61Pano)
Spurweite	1.435 mm
Länge ü. Puffer	26.400 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Wagenkastenlänge	26.100 mm
Wagenkastenbreite	2.825 mm
Wagenkastenhöhe	4.260 mm (über Schienenoberkante)
Raddurchmesser	920 mm
Zugelassen für Höchstgeschw.	200 km/h
Gewicht	47,5 t
Bremsen	automatische Druckluftbremse, EP-Bremse mit SNCF-Steuerleitung, Magnetschienbremse
Sitzplätze	54 (anfangs: 36 Nicht-raucher, 18 Raucher)
Anzahl, Baujahre	12, 1991/92
Hersteller	SWA, SIG, ABB
Der Wagen ist RIC-fähig und fährfähig.	
Quellen: Schweizer Eisenbahn-Revue 11/1991, SBB	



Aussichtswagen kannte man in der Schweiz bis dato vor allem von Schmalspurbahnen. Mit den Neulingen von 1991/92 legten die SBB im Normalspurverkehr nach. Im Bild die ursprüngliche Inneneinrichtung der Wagen

Heiko Focken



Insgesamt zwölf Wagen wurden bei Schindler Waggon (SWA) mit Beteiligung von SIG und ABB gefertigt. In der Abnahmehalle prüft ein Mitarbeiter 1991 alle technischen Einrichtungen des ersten Panoramawagens vor der Auslieferung an die SBB

Schindler Waggon/Archiv Alba

Der erste Auftritt am Rhein: Unter anderem mit dem EC „Rembrandt“ kamen die Panoramawagen 1992/93 auf die linke Rheinstrecke; am 17. September 1992 bringt 103 241 den EC 2 Chur – Amsterdam bei Niederheimbach nach Norden

Josef Maurer





Im modernen SBB-EC-Design und mit dem Emblem des „Gotthard-Panorama-Express“: So stellten sich die Schweizer Aussichtswagen zum Schluss ihrer deutschen Regeleinsätze vor. Hier beim Zwischenhalt des EC 8 Zürich – Hamburg-Altona im April 2024 in Köln Hbf Josef Kempia

verbessertes Reiseerlebnis schwebte den SBB-Oberen auch vor, als sie Ende der 1980er-Jahre das Projekt Panoramawagen angingen. Die Idee: Ein guter Blick nach draußen sollte Reisende zur Bahnfahrt durch sehenswerte Landschaften locken. Die SBB orientierten sich dabei an Schweizer Schmalspurbahnen, aber auch an den guten Erfahrungen, die sie mit den vom Reisebüro Mittelthurgau angemieteten ehemaligen „Rheingold“-Aussichtswagen der Deutschen Bundesbahn gemacht hatten. Am 4. Februar 1988 gab der SBB-Verwaltungsrat grünes Licht für die Beschaffung von zwölf normalspurigen Panoramawagen des Typs SRm (Apm61Pano). Die Fertigung folgte 1991/92 bei der Schindler Waggon Altenrhein AG (SWA); die Drehgestelle lieferte die Schweizerische Industrie-Gesellschaft (SIG) aus Neuhausen am Rheinfall, die elektrische Ausrüstung kam von der ABB Verkehrssysteme AG in Zürich.

Konstruktiv bauten die SBB-Panoramawagen auf den SBB-EuroCity-Wagen auf. Anders als die „Rheingold“-Aussichtswagen mit einer verglasten Kanzel in Wagenmitte erhielten die SBB-Fahrzeuge einen durchgehenden Panoramabereich mit in die Dachfläche hineingezogenen Fenstern. Das Resultat: Beste Sicht für alle. Und durch die gewölbten Scheiben bei verschlankter Dachkante wuchs der Sichtwinkel für die Insassen im Vergleich zu herkömmlichen EC-Wagen auf fast das Doppelte an. Das verlangte jedoch auch eine besondere Wagenkonstruktion. Weil die Struktur der tragenden Röhre durch die großen Fensterflächen durchbrochen wird, musste man verstärkte Seitenwände einsetzen und einen Teil der auftretenden Kräfte über die Fensterscheiben leiten. Ergo erhielten die Wagen speziell entwickelte Fenster aus Sicherheitsver-

bundglas, von denen ein Exemplar allein 140 Kilogramm auf die Waage bringt. Jede Scheibe wurde in den Rahmen im Wagen eingeklebt.

Einen weiteren Clou boten die Panoramawagen durch den erhöhten Wagenboden. Er liegt 45 Zentimeter über dem Level sonstiger einstöckiger Reisezugwagen, womit die Reisenden höher sitzen und eine bessere Sicht nach draußen haben. Rampen zu beiden Seiten des Innenraums machen diesen leicht zugänglich. Soweit möglich arbeiteten die Hersteller bei den Wagen mit bewährten Bauteilen, um die Fahrzeuge umfassend verfügbar zu machen.

» Die Panoramafenster wurden speziell für die Wagen entwickelt. Eine Scheibe wiegt 140 kg

Von Beginn an hatten die SBB Einsätze im hochwertigen Reiseverkehr des In- und Auslands im Sinn. Die Panoramawagen wurden mit Magnet-schienenbremsen ausgestattet, um die Anforderungen der Deutschen Bundesbahn in puncto Bremsverhältnis zu erfüllen, und außerdem für die Notbremsüberbrückung nach dem DB-System eingerichtet. Eine EP-Bremse mit Steuerleitung qualifizierte die Fahrzeuge für Fahrten im Netz der SNCF. Die Wagen richtete man für 200 km/h aus, wofür aufgrund des erhöhten Kastengewichts an jeder Achse eine dritte Brems-scheibe montiert wurde. Im Vergleich zu den EuroCity-Wagen sind die Drehgestellrahmen verstärkt.

Im Juni 1991 rollte der Erste der neuen Panoramawagen bei den SBB an. Die Fahrzeuge sorgten

schnell für Aufsehen und Interesse. In Werbeanzeigen verwiesen die Hersteller stolz auf ihr Erzeugnis. „So wird das Reisen attraktiver als das Ziel“, erklärte Schindler Waggon in Verbindung mit den Panoramawagen. Die SIG wagte gar mit Blick auf das neu entwickelte Drehgestell der Wagen eine kühne Prognose: „Die Zeiten, in denen Fliegen schöner war, sind vorbei.“

Durch die Schweiz und mehr

Zunächst hatten die SBB noch geplant, einen rein aus Panoramawagen gebildeten Zug von Zürich über den Gotthard nach Mailand einzusetzen. Die Idee verworfen sie allerdings alsbald zugunsten von Fahrten einzelner Wagen in regulären Fernreisezügen. Dies startete am 18. September 1991 mit einem Probelauf auf der Strecke Genf – Biel – Zürich – Romanshorn. Weitere Schweizer Strecken folgten und ebenso Fahrten ins Ausland, so mit EuroCity-Zügen nach Deutschland. Von 1992 an lief je ein Panoramawagen im EC „Rembrandt“ Chur – Köln – Amsterdam und im EC „Berner Oberland“ Interlaken Ost – Köln – Amsterdam; etliche Jahre nach den DB-Aussichtswagen gab es damit im Rheintal wieder eine Panoramasischt aus dem Zug. Darüber hinaus statteten die SBB zwei EC-Zugpaare Zürich – München mit den neuen Paradedfahrzeugen aus.

Allerdings wurden die Panoramawagen schon 1993 zunächst aus Deutschland abgezogen. 1997 kehrten sie an den Rhein zurück, wieder beim EC „Rembrandt“. Auf der Strecke sollten sie nun längere Zeit zu sehen sein. Genau genommen, bis zum Abschluss mit dem EC 8/9 im Sommer 2024 – zwischenzeitlich noch ergänzt durch erneute EC-Einsätze zwischen München und Zürich, die von 2016 bis 2020 währten.



Zum Abschied aus dem deutschen Netz am 15. Juli 2024 gestalteten Eisenbahner der DB AG spezielle EC-Zuglaufschilder *Slg. Nico Scherer*

Überhaupt kam das Wagendutzend aus dem Land der Eidgenossen im Laufe der Jahre ziemlich in Europa herum. Die Fahrzeuge waren in Italien, Österreich, Frankreich und Belgien zu sehen, und mit dem EU-Sonderzug „Connecting Europe Express“ fuhr 2021 ein speziell lackierter Panoramawagen sogar bis nach Griechenland.

Stichwort Lack: In den 33 Jahren, die sie nunmehr durch die Lande rollen, veränderte sich das Aussehen der Wagen, zum Beispiel bei der Farbgebung. Aus dem Grau-Weiß der EuroCity-Anfangszeit wurde ein schwarz-weiß-rot dominiertes Schema im neuen SBB-Stil. Die Aufteilung in Raucher- und Nichtraucherplätze (getrennt durch eine Glastür) gab man zugunsten einer reinen, ungehindert begehbaren Nichtraucherzone auf und die Sitze wurden erneuert – um nur einige Modifikationen zu nennen. Geblieben ist das besondere Reiseambiente der Panoramawagen, das im europäischen Fernreiseverkehr heute noch seinesgleichen sucht. Ein bisschen davon merkten Bahnkunden selbst im Kursbuch bzw. bei der Fahrkarte: Die SBB kennzeichneten Züge mit Panoramawagen in ihren Fahrplantabellen mit einem eigenen Emblem, auf den Tickets stand der Zusatz „Panorama“.

Der heutige Stand

Dass die markanten Fahrzeuge nun in Deutschland ihren Abschied gaben, hat seinen Grund eigentlich in der Schweiz. Mit der Rückkehr von EC 6–9 im Dezember tritt ein neues Betriebskonzept in Kraft, bei dem die Wagengarnituren der Züge miteinander verknüpft werden. Im SBB-Netz sollen sie teils als Wendezüge fahren; dafür sind die Apm61Pano nicht zugelassen.

Doch lässt sich das Fahrterlebnis mit Panoramafenstern weiterhin genießen. Zum Beispiel in zwei EuroCity-Verbindungen, dem EC „Transalpin“ Zürich – Graz und als Fortsetzungsleistung dazu dem EC „Porta Moravica“ Graz – Przemyśl, bei dem die SBB-Panoramawagen durch Tschechien bis Polen rollen. Und dann gibt es noch den Gotthard-Panorama-Express, dessen Signet mittlerweile sämtliche zwölf Fahrzeuge schmückt. Bei diesen Ausflugszügen schicken die SBB von April bis Oktober unter anderem vier Apm61Pano über die Gotthard-Bergstrecke. Ein bisschen vom ursprünglich geplanten „reinrassigen Panoramawagenzug“ ist also doch noch Realität geworden. *Erwin Müller/GM*



Eine Umleitung führt EC 8 am 17. April 2024 zwischen Mainz und Koblenz auf die rechte Rheinstrecke – und auch dabei kommt das Rheintal dank der großen, gewölbten Fenster-scheiben beeindruckend zur Geltung. Außerdem im Bild: die erneuerte Inneneinrichtung der SBB-Wagen, die sie 2014/2015 bei der Modernisierung in Olten erhielten *Josef Kempniak*

Panoramawagen im Modell

Die Schweizer Fahrzeuge sind im Modell gut vertreten. Unter anderem gibt es die SBB-Panoramawagen in H0 von Märklin (4365, als Gotthard-Panorama-Express 43651/43652, jeweils längenverkürzt), von

Roco (44769, 64397/64398) und LS Models (47392), in N von Minitrix (18441, 15674) und in Z wiederum von Märklin (87661). Dazu kommen einige Kleinserien; KISS will im Herbst 2024 eine Spur-1-Version liefern.



Märklins SBB-Panoramawagen in H0 und EC-Design (Artikel-Nr. 4365) *MHZ*



Der vielleicht ungewöhnlichste Einsatz der Panoramawagen in jüngster Zeit: Mit dem EuroCity „Porta Moravica“ erreichen die SBB-Fahrzeuge Tschechien (Bild im Bahnhof Breclav) und Polen und kommen bis kurz vor die Grenze zur Ukraine *Marco Frühwein*

em-Serie
„Der besondere Zug“

G 158127
Rønland - Vejle



■ Der besondere Zug

ETCS-Hilfe **auf zwei Achsen**

**Z70 740 und der MZ 1459 bringen am
12. Juni 2024 den G 158127 von Rønland
nach Vejle (Foto bei Lem an der
Strecke Vemb – Skjern) Jürgen Hörstel**

Der Rønland-Güterzug fährt zum Teil über Strecken in Dänemark, die bereits mit ETCS ausgerüstet sind. Der Betreiber DB Cargo Scandinavia muss deshalb besonderen Aufwand auf sich nehmen, um den Zug zu befördern: Zwei Loks vor einem kurzen Zug im flachen Land

Zwei Loks vor einem Zug mit nur wenigen Containerwagen? Diese Praxis kann man derzeit sicherlich nicht aus Lastgründen auf dänischen Flachlandstrecken beobachten. In diesem Fall ist es aber trotzdem planmäßig. Der Zug gehört zu den letzten Einzelwagenverkehren in Dänemark und bedient die Chemiefabrik des amerikanischen FMC-Konzerns (bis 2015 Cheminova) bei Rønland an der jütländischen Nebenbahn Vemb – Lemvig – Thyborøn (ehemals „VLTJ“).

Die auch als Rønland-Güterzug bekannte Leistung verkehrt eigentlich zweimal pro Woche von Fredericia nach Rønland, inzwischen aber nur noch einmal pro Woche und mit schwankendem Aufkommen. Die Traktion erfolgte früher mit einer eigenen NoHAB-Diesellokomotive durch die Midtjyske Jernbaner (MJBA), seit 2017

befördert DB Cargo Scandinavia (DBCSC) den Zug, normalerweise mit einer Lok der ehemaligen DSB-Baureihe MZ IV aus den Baujahren 1977/78.

In Dänemark werden immer mehr Strecken auf elektronische Stellwerkstechnik (ETCS) umgerüstet. Nach Holstebro – Vejle im Jahre 2022 folgten Mitte 2023 mit den Strecken Holstebro – Skjern und Skjern – Herning auch zwei Streckenabschnitte, die vom „Rønland“-Güterzug befahren werden. Auch die MZ sollen eine ETCS-Ausrüstung erhalten, bisher gibt es aber erst eine umgebaute Lok, die noch auf ihre Zulassung wartet. Bis zur Zulassung der ersten eigenen MZ mit ETCS hat sich DBCSC daher 2023 die Kleindiesellokomotive Z70 740 von den Nordjyske Jernbaner (NJ) ausgeliehen. 2018 erwarben die NJ die 70 km/h schnelle, zweiachsige

Ex-SJ-Maschine und rüsteten sie mit ETCS aus, um auf der Strecke Frederikshavn – Aalborg unter anderem Überführungsfahrten durchführen zu können. Die ungewöhnliche, aber auch aufwändige Praxis mit dem Z70-Vorspann vor einer MZ dürfte noch vorübergehend so lange erfolgen, bis DBCSC die ETCS-Zulassung ihrer MZ erhalten hat.

Wenn man diesen Kurzgüterzug in H0 mit Standard-Güterwagen nachbilden möchte, kann man als Zuglok auf die Z70 von Jeco (www.jeco.se) zurückgreifen, müsste aber z. B. eine der blauen SJ-Versionen entsprechend umlackieren. Die dänische MZ wurde in den letzten Jahren dagegen von mehreren Firmen hergestellt bzw. vertrieben. Allerdings in der verkehrsroten DBCSC-Version nur von Hobbytrade und Mck (www.mck-h0.dk). *Jürgen Hörstel/MM*



LEIPZIGER
MESSE



**Das schafft
nur Hobby!**

**hobby
messe**

Leipzig

**Deine Messe für Modellbau,
Modelleisenbahn, Spiel,
Kreatives, Technik, Sport**

20.-22.09.2024

Tickets & Infos unter
hobbymesse.de



■ Schlepptenderlok 003 160 der DB in Z und H0 von Märklin und ihr Vorbild

Dampflok-Doppelpack

aus dem Schwabenland



Neben den Schnellzugloks der Baureihe 01 galt die leichtere 03 als eine der wichtigsten Maschinen für den deutschen Fernreiseverkehr. Ab 1972 gab es sie auch als Modell-Umsetzung von Märklin

Da der Ausbau der Hauptstrecken auf 20 Tonnen Achslast nicht so schnell vorankam wie geplant, hatte die Deutsche Reichsbahn zusätzlich zur Baureihe 01 zwischen 1930 und 1938 insgesamt 298 Exemplare einer leichten Schnellzuglok mit nur rund 18 Tonnen Achslast in Dienst gestellt. Die Maschinen der neuen Baureihe 03 kamen bald darauf schon fast im gesamten Reichsgebiet zum Einsatz. Zur DB gelangten noch 145 Loks, die auf Jahre hinaus im schnellen Fernverkehr unverzichtbar waren. Unverzichtbar waren solch große Pacific-Schnellzugloks auch für Modellbahner. Deshalb nahm jeder große Fahrzeughersteller ein solches Modell in sein Programm auf. Doch fast überall hatte die Baureihe 01 die Nase vorn – zumindest in H0. Nur *Fleischmann* hatte ab 1956 für ein paar Jahre eine Nachbildung der 03 162 im Sortiment. Beim zweiten Nürnberger Hersteller *Trix* hatte man hingegen ebenso wie bei *Märklin* auf deren schwerere Schwester gesetzt.

Nachfolgerin gesucht

Schon in der Vorkriegszeit hatte *Märklin* als HR 700 und später dann als HR 800 ein Modell dieser Baureihe angeboten, das noch bis 1952 erhältlich war. Im selben Jahr wurde sie von der komplett neuen 01 097 alias F 800 abgelöst, die – mehrfach verbessert und unter wechselnden



Artikelnummern – bis 1972 im Programm blieb (siehe *em* 9/21). Trotz ihrer Fähigkeiten und ihrer nach wie vor großen Beliebtheit entsprach sie zu Beginn der 1970er-Jahre besonders im Hinblick auf die Detaillierung nicht mehr dem Stand der Technik, wie es ein Vergleich mit den deutlich jüngeren Konstruktionen aus Göppinger Fertigung aufzeigte. Eine Nachfolgerin musste her.

Für die *Märklin*-Entwickler stellte sich allerdings die große Frage: Wieder eine 01 oder jetzt vielleicht doch deren leichtere Schwester 03? Man entschied sich für Letztere – sicherlich auch, um vorherige 01-Käufer nicht vor den Kopf zu stoßen

Dem 1972 präsentierten mini-club-Modell der 003 160 ließ Märklin im Jahr darauf die entsprechende H0-Lokminiatur folgen

und gleichzeitig einen weiteren Kaufanreiz zu bieten. Und dann gab es da noch ein anderes Projekt im Hause: Nachdem sich die Göppinger Ende der 1960er-Jahre nach ersten internen Versuchen gegen ein eigenes N-Sortiment entschieden hatten, wollte man nun mit der „kleinsten elektrischen Eisenbahn der Welt“ im Maßstab 1:220 ein Zeichen setzen. Der Markteinstieg war für das Jahr 1972 geplant – und dafür brauchte es ein attraktives Startprogramm. Für den „großen Freizeit-Hit“ wollten die Göppinger von Anfang an bei Lokomotiven und Wagen besondere „Kostbarkeiten in Märklin-Qualität“ anbieten. Dazu zählten neben der wie in H0 vor allem für Anfangspackungen bestimmten 89er auch eine V 60 und die 216 025 (siehe *em* 8/23). Auch eine große Dampflok wollte man haben – am besten eine für Schnellzug-Bespannungen.

Die Z-Lok machte den Anfang

Beide Ideen flossen in der Göppinger Produktplanung zusammen und führten dazu, dass auf *Märklins* von der *mini-club* getauften neuen Nenngröße beherrschtem Firmenstand auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1972 neben den anderen Z-Modellen besonders eine Lok auffiel: das trotz des kleinen Maßstabs hervorragend umgesetzte Modell einer 03. *Märklin* hatte sich bei ihr ganz bewusst – ebenso wie bei den 216 und 260 – für die Nachbildung der aktuellen Epoche IV entschieden und damit für Computernummern samt Selbstkontrollziffer. 003 160-9 stand daher nebst weiteren Angaben in kleiner, aber gestochen scharfer Schrift auf Rauchkammertür, Führerstandsseitenwänden und Tenderrückwand angeschrieben. „Auf kleinstem Raum das große Spielvergnügen“ versprach *Märklin* in seinem

Technische Daten zur DB-Baureihe 03

Lokbauart	2'C1' h2
Tenderbauart	2'2' T 34
Länge über Puffer	23.905 mm
Treibraddurchmesser	2.000 mm
Laufabbraddurchmesser vorne	850 mm
Laufabbraddurchmesser hinten	1.250 mm
Dienstgewicht ohne Tender	100,3 t
Reibungsmasse	53,3 t
maximale Achslast	17,7 t
Leistung	1.980 PS
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h

Sonderprospekt zur Einführung von *mini-club*. Und genau das konnte das bald darauf im Fachhandel verfügbare und unter der Artikelnummer 8885 angebotene Modell der 003 auch erfüllen – sowohl technisch als auch optisch. Kleinere Einbußen gab es lediglich beim hinten über das Führerhaus hinausragenden, weil anders nicht unterzubringenden Motor und dem großen zum Befahren kleiner Gleisradien nötigen Abstand zwischen Lok und Tender. Doch insgesamt bot das kleine Modell genau den Eindruck einer echten 03 – einer Baureihe, deren letzte Exemplare damals gerade erst aus dem DB-Betrieb ausschieden und den Märklin-Kunden durchaus vertraut waren.

Eine süddeutsche 03

In Ulm und somit gar nicht allzu weit weg von der Göppinger Produktionsstätte verbrachten etliche der 03er der DB ihren Lebensabend – kein Wunder, dass sich Märklin mit der 003 160 eine Ulmer Lok gewählt hatte, die man vor Ort ausgiebig hatte besichtigen und vermessen können. Überhaupt war die 03 160 sozusagen eine süddeutsche 03, die ihr gesamtes Leben in Deutschlands Süden stationiert war. 1934 von Henschel & Sohn in Kassel gebaut, nahm sie am 11. April 1934 beim Bahnbetriebswerk Würzburg ihren Dienst auf. Nach fünf Jahren Dienstzeit dort wechselte sie 1939 zum Bw Nürnberg Hbf. Die Jahre des Zweiten Weltkriegs verbrachte sie dort, erneut in Würzburg und im Bw München Hbf. Nach weiteren kurzen Stationierungen in Treuchtlingen und abermals in München wechselte die Schnellzuglok Ende 1946 zum Bw Ludwigshafen, wo sich für sie in 15 Jahren sinnvolle Betätigungsmöglichkeiten im F-, D- und Eilzugdienst fanden. Langläufe führten die Ludwigshafener 03er bis nach Köln, Aachen und Dortmund.

Doch die voranschreitende Elektrifizierung raubten der Lok dort ein Einsatzgebiet nach dem anderen, sodass 03 160 im Jahre 1961 zum



03 160 bespannt am 31. März 1958 in Bonn den F-Zug „Loreley-Express“

Hans Schmidt/Slg. Brinker

Bw Ulm kam, das die DB als Auslauf-Bw für die süddeutschen 03er vorsah. Dort gab es bereits eine gewisse Tradition als Auslaufdienststelle für altgediente Schnellzugloks: 1953 hatte die DB in Ulm die letzten Loks der Baureihe 18¹ (württembergische Klasse C) zusammengezogen, um dort noch zwei Jahre Dienst zu leisten. Ersatz kam in Form einiger preußischer P 8, der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰, aber vor allem wurden nun

ältere bayerische S 3/6 (Baureihen 18⁴ und 18⁵) in Ulm heimisch. Ergänzt wurde der schwindende Bestand schon ab 1957 durch anderweitig nicht mehr benötigte Neubaukessel-18⁶, die fast alle 1961 noch nach Lindau weitergereicht werden konnten. Nach Abgabe der letzten 18⁶ gab es mit der 03 nur noch eine Schnellzuglokbaureihe in Ulm. Immer mehr 03 aus verschiedenen Bundesbahn-Direktionen tauchten jetzt in Ulm auf – teilweise nur, um noch vorhandene Fristen abzufahren. Der Stellung Ulms als Auslauf-Bw entsprechend fand keine der im Laufe der Jahre 1961 bis 1972 insgesamt hier stationierten 33 Loks der Baureihe 03 bzw. 003, wie sie ab 1968 hieß, anschließend als betriebsfähige Lok noch eine andere Heimat.

Rund zehn Dienstjahre in Ulm

Im Sommer 1962 waren es bereits 14 Loks, die in Ulm heimisch waren, darunter auch die im

Für „die kleinste elektrische Eisenbahn der Welt“ druckte Märklin 1972 einen Prospekt (links); die HO-003 160 zierte 1973 den Katalogtitel (r.) Slg. Oliver Strüber (2)



Das *mini-club*-Modell der 003 160 lieferte Märklin 1972 mit dieser Klappdeckel-Verpackung mit weißem Innenleben aus; bald darauf trug diese Einlage die Imitation einer Holzmaserung

Oliver Strüber (3)



*In den 1980er-Jahren
lieferte Märklin
das HO-Modell in
dieser zeitgeistigen
Verpackung aus*

*Wurden andere HO-
Fahrzeuge meist schräg
von vorn im Katalog
abgebildet, so fiel 1973
die neue 003 160 in ihrer
Seitenansicht aus dem
Rahmen* Slg. Oliver Strüber



Im Gegensatz zu ihrer Vorgängerin 01 097 konnte 003 160 mit der Nachbildung der wichtigsten Führerstandarmaturen punkten. An der Front gab es keine Kupplungsmöglichkeit, dafür wurde die Originalkupplung stilisiert nachgebildet

Oliver Strüber (3)



Vorjahr als Neuzugang aus Ludwigshafen gekommene 03 160. Nach weiteren Zuweisungen, aber auch Abstellungen wurde Mitte Juni 1965 der Maximalbestand von 17 Loks erreicht, die allerdings längst nicht alle im Zugdienst benötigt wurden. Haupteinsatzstrecke für die Ulmer 03er war immer die Südbahn Ulm – Friedrichshafen, die mit einer Länge von 103 Kilometern weitgehend unproblematisch trassiert war und auf der die 03 echte Schnellzugleistungen erbrachte. So wurde in den Jahren 1962 und 1963 das Schnellzugpaar D 254/253 als Durchläufer zwischen Ulm und Friedrichshafen bespannt. Dabei legte der D 254 die 103 Kilometer in nur einer Stunde und sechs Minuten zurück, was einer Reisegeschwindigkeit von 94 km/h entspricht, wobei die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgefahren werden musste. Bis zum Winterfahrplan 1964/65 setzte das Bw Ulm planmäßig sieben 03er ein, 1961 noch zusammen mit den letzten 18⁶ in einem gemeinsamen Plan. Im Sommer 1966 wurde mit acht Loks der höchste 03-Planbedarf verzeichnet, wobei die tägliche Durchschnittsleistung von fast 500 Kilometern im Sommer 1963 auf nur noch 376 Kilometer abgesunken war. Noch bis zum Beginn des Winterfahrplans 1966/67 fuhren die Ulmer 03er die Eilzugpaare E 587/588 und E 589/590 durch das Donautal zwischen Ulm und Donaueschingen, von wo aus als Fülleistung noch ein Personenzugpaar nach Villingen bespannt wurde.

Immer schwieriger wurde es im Laufe der Jahre, Laufpläne mit möglichst hoher Ausnutzung der Loks aufzustellen. Dafür sorgten die in die Umlaufpläne eindringenden Dieselloks. Doch manchmal konnte noch Ersatz für weggefallene Leistungen geschaffen werden: Als vom Sommer 1965 an einige Züge auf der Südbahn von Kemptener V 200¹ gefahren wurden, kamen die 03 als Ersatz auf der Allgäubahn zum Einsatz und wurden zu einem alltäglichen Anblick in Kempten und Lindau. Das baldige Ende der 03 schien sich abzuzeichnen, als das Bw Ulm im Sommer 1966 seine ersten V 160 erhielt. Im Winterfahrplan 1966/67 wurden nur noch drei 03er benötigt, die von Ulm aus noch nach Friedrichshafen, Sontheim-Brenz und Ehingen dampften – alle Schnellzüge und fast alle Eilzüge waren jetzt in der Hand der Diesellokonkurrenz. Im Sommer 1968 waren nur noch sieben betriebsfähige Loks vorhanden (003 160, 188, 222, 246, 263, 275 und 281) – das Ende der 03-Zeit in Ulm begann sich abzuzeichnen. 03 160, mittlerweile als 003 160 bezeichnet, traf die z-Stellung am 12. Mai 1970. Im September 1970 wurde die Lokomotive schließlich ausgemustert.

Ein zweites Leben im Modell

Dank Märklin durfte 003 160 weiterleben, wenn auch nur als Modellnachbildung. Die mini-club-Lok erfreute sich großer Beliebtheit. So mancher HO-Bahner wurde schwach und gönnte sich auch ein paar der kleinen Fahrzeuge. Märklin war darauf bedacht, sein Modell immer weiter zu

03 160 für die Epoche III

Hadte Märklin bei der Lancierung seiner 003 160 größten Wert darauf gelegt, die Maschine im aktuellen Betriebszustand der Epoche IV nachzubilden, so orientierten sich viele Modellbahner später eher an der Vorgänger-Epoche III. Für sie legte Minitrix

sein 1988 auf den Markt gekommenes Modell einer 03 in der Nenngröße N im Jahre 2002 als 03 160 (12405) auf und folgte damit der Tradition des neuen Göppinger Mutterhauses. Lieferbar blieb die mit Digitalschnittstelle versehene Lok bis 2006. OS

*Zwischen 2002
und 2006 lie-
ferte Minitrix die
03 160 der Epo-
che III in N* Werk



03 160

verbessern und zu optimieren. Dank des schweren Gussaufbaus brachte die Lok einiges an Zugkraft auf die Schienen – genug, um einen passablen Schnellzug mit Märklins Nachbildung der 26,4-Meter-Reisezugwagen zu bespannen. Der Aufbau des geschweißten Tenders bestand hingegen aus Kunststoff und besaß in der ersten Version aus dem Jahre 1974 noch Kunststoff-Vollradsätze, die sich aufgrund ihrer Materialstärke beim Schrumpfungsprozess während des Abkühlens des frisch gespritzten Materials leicht verziehen und dadurch einen unrunder Lauf im Spielbetrieb erzeugen konnten. 1973 wurden sie daher durch eine geänderte Bauform mit einer ringförmigen Vertiefung auf der Rückseite ersetzt (Leichtrad). Ab 1979 besaß der Tender Metallradsätze. Auch der Lok gönnte man Facelifts, die ihr Aussehen verbesserten: Ab 1977 waren die bislang nur eingraviert dargestellten Speichen der Treibradsätze durchbrochen ausgeführt, und ab 1990 legte Märklin die bislang unlackierten Stangen der Steuerung mit roter Farbe aus. Mehr technischer Natur war 1977 der Ersatz des bisherigen kantigen Kupplungshakens durch eine vorn oben abgeschrägte Bauform. In diesem Aussehen war 003 160 noch bis 2000 lieferbar.

Auf das Z- folgt ein H0-Modell

Wie oben schon angedeutet, suchte Märklin für sein H0-Programm eine Nachfolgerin für die in die Jahre gekommene 01. Ursprünglich hatte man geplant, die neue Lok bereits 1972 vorzustellen, doch dann banden die Vorarbeiten für das *mini-club*-Sortiment viel Zeit und Kraft. So konnte die neue Schnellzuglok 1973 zu einem der Stars am Märklin-Stand auf der Nürnberger Spielwarenmesse werden – ohne in irgendeiner Weise im Schatten der neuen kleinen Z-Bahn zu stehen. Wie die *mini-club*-Schwester aus dem Vorjahr trug auch das H0-Modell die DB-Betriebsnummer 003 160 und zeigte damit den letzten Betriebszustand des Vorbilds. Vor allem im Direktvergleich mit der gerade in den Ruhestand verabschiedeten 01 097 zeigten sich die Fortschritte, die Formenbau und Detaillierung in den vergangenen zwei Jahrzehnten gemacht hatten. Der mattschwarze Metallaufbau der

Hersteller	Henschel, Kassel
Fabriknummer/Baujahr	22235/1934
Abnahme	11. April 1934
Stationierungen	
Würzburg	15. April 1934 bis 17. Mai 1939
Nürnberg Hbf	18. Mai 1939 bis 26. August 1939
Würzburg	27. August 1939 bis 21. September 1939
Nürnberg Hbf	22. September 1939 bis März 1943
München Hbf	März 1943 bis Juni 1945
Treuchtlingen	17. Dezember 1945 bis 31. Januar 1946
München Hbf	1. Februar 1946 bis 10. November 1946
Ludwigshafen	11. November 1946 bis 14. Juni 1961
Ulm	15. Juni 1961 bis 30. September 1970
z-Stellung	12. Mai 1970
Ausmusterung	30. September 1970

Lok, bestehend aus Kessel und Führerhaus, zeigte eine an Märklin-Schnellzugloks in dieser Form bislang nicht gekannte Feinheit und Vielfalt an Details. Den Motor hatte man im Bereich von Feuerbüchse und Aschkasten unterbringen können, was sogar eine Nachbildung der Führerstandsarmaturen zuließ.

Das Fahrgestell bestand aus Zinkdruckguss und es gab einen freien Durchblick zwischen Lokrahmen und dem Fahrwerk mit den für damalige Verhältnisse feinen Speichenradsätzen. Der Abstand zwischen der Lok und dem fest gekuppelten Tender mit detailliertem Kunststoff-Kastenaufbau fiel einigermaßen gering aus. Auf der Rückseite des Tenders saß Märklins automatische RELEX-Kupplung mit Vorentkupplungsmöglichkeit, während an der Lokfront am Pufferträger nur eine recht einfach gehaltene Andeutung der Originalschraubenkupplung nachgebildet war. Einen einfachen Kupplungs-

haken wie noch bei der 01 hielt man nicht mehr für nötig – eine Schnellzuglok kuppelten Modellbahner schließlich immer mit dem Tender an den Zug! Unter der Artikelnummer 3085 war 003 160 in H0 ab dem Herbst 1973 im Fachhandel verfügbar. Die beiden Endziffern machten die Parallele zwischen H0- und Z-Modell deutlich. Diese Tradition sollte Märklin im Prinzip bis zur Einführung der fünfstelligen Artikelnummern beibehalten. Nur war es in der Regel so, dass das H0-Modell vor der *mini-club*-Nachbildung erschien.

Korrektur eines Fehlers

Nach Auslieferung der ersten Serie von 1973 fiel den Göppingern auf, dass in der Tenderbeschriftung ein Fehler enthalten war. So stand dort bei den ersten Modellen zu lesen: „Wasser 10 m³“ und „Kohle 34 t“, was allerdings nur Eingeweihten, die mit der Lupe an ihr Modell herangingen, aufgefallen sein dürfte. Die anderen freuten sich vielmehr über die reichhaltige und feine Beschriftung ihres Modells. Schon 1974 korrigierte Märklin die Anschriften auf die richtigen Angaben „Wasser 34 m³“ und „Kohle 10 t“. Übrigens machte Märklin auch Gleichstrombahner mit der 003 160 glücklich: Ab 1974 war die Lok unter dem *Hamo*-Label verfügbar (8385). 1981 – und damit knapp anderthalb Jahrzehnte vor Erscheinen des zeitgemäßen *Fleischmann*-Modells – endete die Fertigung der *Hamo*-Lok.

Auch in Märklins H0-Programm wurde 003 160 über zwei Jahrzehnte hinweg zu einer Konstanten. 1982 unterzogen die Göppinger ihre H0-Lok noch einmal einer kleinen und letzten Veränderung, indem die Heusinger-Steuerung nun einen Gusskreuzkopf erhielt. So blieb das Modell noch bis 1992 lieferbar, dann durfte ihre Schwester 003 131 übernehmen (3395/3795). Aber das ist schon wieder eine andere Geschichte, die allerdings auch nach Ulm führt, denn zusammen mit 003 088 beendete diese Lok mit ihrer Abstellung im Herbst 1972 die Ulmer 03-Zeit. Insofern hielten beide Märklin-Modelle die Erinnerung an ein bedeutendes Kapitel württembergischer Eisenbahngeschichte auch die nächsten Jahrzehnte hoch. *Oliver Strüber/Martin Weltner*

Mit dem D 146 ist 03 160 im Zustand der Epoche II am 4. Juni 1939 bei Neuhaus (Pegnitz) unterwegs

Carl Bellingrodt/Slg. Brinker





■ Krönung des 50-jährigen ÖGEG-Jubiläums mit zünftigem 1-Treffen

Jubiläumsfeier mit Modellbahn-Zugabe

Ende Juni feierte die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte im Lokpark Ampflwang ihr 50-jähriges Bestehen. In diesem Rahmen gab es eine Modellbahnschau zum Thema Spur 1, wobei die neun gezeigten Anlagen auch drei andere Maßstäbe repräsentierten

*Die digital gesteuerte
Modulanlage von Walter
Smit aus den Niederlanden
mit Fahrzeugen der Nenn-
größe 1 ist 14 Meter lang
und hat den Bundesbahn-
Betrieb zum Thema*

Der Lokpark Ampflwang in Oberösterreich ist allein schon wegen seiner umfangreichen Lok- und Wagensammlung ein reizvolles Reiseziel. Zum 50. Geburtstag der ÖGEG gab es am letzten Juni-Wochenende ein umfassendes Festprogramm, zahlreiche Sonderzugfahrten und eine große Fahrzeug-Parade vor dem 2006 erbauten 21-ständigen Ringlokschuppen. Auch die ursprünglich im Bahnbetriebswerk Rosenheim verwendete 26-Meter-Drehscheibe war pausenlos im Einsatz, um die vielen Loks zu wenden.

Tolle Anlagen im Lokschuppen

Vor dem Schuppen mussten einige Triebfahrzeuge dicht gedrängt abgestellt werden, weil zwei große Hallensegmente für die erstmals veranstaltete 1-Messe im Lokpark genutzt

wurden. Der dritte Hallenteil beherbergte unmittelbar vor einer ÖBB-Museumslok reichlich Tische sowie eine große Bühne für Musik, Feierlichkeiten und das Catering. Im ersten Hallenteil

» Im Unterschied zu den 1-Treffen in Sinsheim und Speyer gab es in Ampfl- wang auch Vorbildbetrieb

waren neben den 1-Modellanbietern Bee's, Fine-Models/Kiss, KM 1, Märklin, Spur1 Austria und Wunder auch einige Kleinserien- und Zubehör-Hersteller sowie eine reizvolle Privatsammlung mit handgefertigten 1:32-Loks nach historischen Vorbildern der Epochen I und II zu bestaunen.

In dieser Halle gab es zudem Modellbahnanlagen am Märklin-Stand und beim Geräuschelektronikspezialisten LeoSoundLab.

Im zweiten Schuppenbereich war die 14 Meter lange 1-Anlage des Niederländers Walter Smit das Modellbahnhighlight. Diese besteht aus 1,2 Meter langen Modulen, deren Tiefe zwischen 50 bis 140 Zentimetern schwankt. Der breite Anlagenbereich mit Rangiergleisen und Segmentdrehscheibe ist dem Ostseebahnhof Klütz spiegelbildlich nachempfunden. Daran schließen sich links das schon lange nicht mehr existierende Bahnhofsgebäude von Braubach am Rhein an und versetzt vor dem Bahnhof eine Bekohlungsanlage sowie ein offen einsehbarer Lokschuppen mit Arbeitsgrube. Weiter links folgt eine eingleisige Nebenbahntrasse, die



zwar an einer Brücke endet, doch dahinter befindet sich ein für Besucher nicht zugänglicher Schattenbahnhof zu Zugbildungszwecken.

Modellbahnschau im Museum

Etwa 200 Meter vom Ringlokschuppen entfernt befindet sich in der ehemaligen Zentralsortierung des früheren Bergbaubetriebs das heutige Museumsgebäude. Dort wurden in der zweiten Etage vier Modulanlagen ausgestellt. In der vierten Etage befinden sich zwei permanent aufgebaute HO-Anlagen, die am Jubiläumswochenende natürlich ebenfalls vorgeführt wurden. Direkt am Eingangsbereich der vierten Etage entsteht seit Dezember 2022 eine rund 40 Quadratmeter große HO-Gleichstrom-Analoganlage unter dem Motto „Stadt-Land-Fluss“. Sie wird von Mitgliedern und Freunden der ÖGEG ehrenamtlich gebaut und basiert auf Roco-Line-Gleisen. Aktuell sind sechs Gleisbereiche verlegt, größtenteils schon in Betrieb und können von den Besuchern per Knopfdruck in Gang gesetzt werden.

Bereits seit 2006 existiert in der vierten Etage in einem abschließbaren Raum eine imposante HO-Digitalanlage in U-Form. Auf einer Anlagenfläche von 45 Quadratmetern sind rund 500 Meter Gleise und mehr als 100 Weichen verbaut. Betrieben wird die Anlage per Computer mit der TrainControllerGold-Software von Freiwald. Besonders eindrucksvoll ist die offen zu sehende Gleiswendel von Finster-TrassenModulTechnik.



Der sichtbare Anlagenbereich der Modellbahner Spur 1 Siegenburg ist mit 3,6 Metern recht kompakt und deshalb ein guter Beweis, dass 1:32 nicht zwingend viel Platz benötigt



Die HO-Digitalanlage im Lokpark Ampflwang wurde 2006 in Angriff genommen und wird ständig modernisiert. Aufgrund großer Schattenbahnhöfe sind zahlreiche Züge unterwegs

Die flachen O-Tischmodule des Modellbahnvereins Ried sind nur 40 Zentimeter tief, aber vorbildgetreu gebaut und landschaftlich authentisch gestaltet

Peter Pernsteiner (4)





Otto Schwarzendorfer präsentierte als Unikat die Schlepptenderlokomotive der Reihe 29 als Nr. 671 der Südbahngesellschaft



Die Tenderlokomotive der badischen Gattung Xb wird als 1-Modell von Fine Models gefertigt



Eigenbaumodelle wie diese Ellok der ÖBB-Reihe 1145 in 1 auf der Modulanlage des 1-Team Austria machten die Besucher neugierig

Lokanbauteile von Montaperti Modelltechnik zur Verfeinerung z. B. der Märklin-Baureihe 218 in 1



Handmuster eines Einheitsabteilwagens in O von KM 1 Modellbau, der in Ampflwang auch seinen Kranzug in 1:32 zeigte

Neuheiten-Umschau

Allerhand formneue Triebfahrzeuge und Wagen sind zu erwarten

Im Rahmen des ÖGEG-Jubiläums gab es im Lokpark Ampflwang eine 1-Ausstellung. Nachfolgend eine kleine Auswahl in alphabetischer Reihenfolge der Hersteller:

Bee's Modellbahn hatte zwei Handmuster der Baureihe 98³ dabei, die im Sommer 2025 in vier Varianten ohne und in acht Ausführungen mit Kohlschütte ausgeliefert werden soll. Das zweite ausgestellte Modell entspricht der Ende 2025 in Aussicht gestellten Glaskasten-Lieferlosserie in Regelbauart ohne Blindwelle in sechs Varianten – präsentiert wurde die DB-Tenderlok 98 315. Diese Messing-Handarbeitsmodelle werden von Spur1-Exklusiv gefertigt und sind nur über Bee's erhältlich.

Fine Models zeigte ein erstes Handmuster der badischen Tenderlok-Gattung Xb, die Mitte 2025 erscheinen soll. Außerdem konnten Handmuster des bayerischen Kranwagens mit Schutzwagen bewundert werden, die in fünf Varianten der Epochen I bis III kommen. In Vorbereitung sind diverse bayerische Güterwagen: offen mit runder bzw. spitzer Giebelwand, offene Arbeitswagen

der Typen L und X sowie ein gedeckter Wagen mit Bremserhaus, der auch als Gerätewagen für den Kranzug einsetzbar ist.

KM 1 Modellbau präsentierte eine Auswahl österreichischer 1-Lokmodelle. Als Handmuster war der 90-Tonnen-Ardelt-Dampfkran zu sehen. Die Lackierung war mit Ausnahme der beiden Haken weitgehend fertig. Der Zug soll Ende 2024 ausgeliefert werden. Außerdem gab es eine Lokparade mit den inzwischen ausgelieferten V 60-Dieselloks, darunter drei in Privatbahnlackierungen von DGT, MWB und Nordbayerischer Eisenbahn. In O war ein unlackiertes Handmuster eines Einheitsabteilwagens zu bewundern.

Leuchtenmüller aus Wien zeigte das 1-Gebäude eines Weinlagers aus dem niederösterreichischen Retz im Weinviertel. Das Modell besteht aus gelaserten MDF-Platten, ein bis drei Millimeter dicken, bedruckten Kartonbögen und 3D-Druck-Kleinteilen. Dieser Modellbauer realisiert auch komplette Anlagen und konzentriert sich dabei auf 1, O und H0. In 1:87 hat er beispielsweise die berühmte Trisannabrücke am Arlberg und

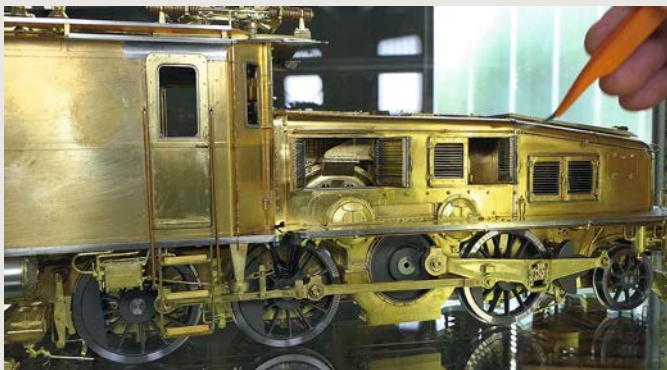
den zwei Meter langen Kalte-Rinne-Viadukt am Semmering für das Traumwerk von Hans-Peter Porsche gebaut.

LeoSoundLab zeigte auf seiner H0-Vorführanlage einige seiner Schlepptenderlok-Umbauten mit realistisch nachgebildeten Lokschleudern bei schneller Anfahrt sowie dazu passendem Sound. Die Umbauten basieren auf Roco-Modellen. Er führte das mit der 52 7064 und der ÖBB-Reihe 310 vor. Außerdem wurde auf einem 1-Rollenprüfstand und auf der 1-Anlage „Braubach“ ein Vorabmodell der Baureihe 24 von Bee's gezeigt, das mit LeoSound programmiert war. Ein weiteres LeoSound-Projekt kommt in der Baureihe 98⁸ von Wunder zum Einsatz.

Märklin hatte eine große 1-Vorführanlage dabei und ließ darauf einige Serienmodelle pendeln. Muster von Varianten der Baureihe 151 wurden leider nur in der Vitrine gezeigt. Ein 3D-Druck-Handmuster des „Schweineschnäuzchens“ war ebenfalls ausgestellt. Das Serienmodell soll Ende 2024 in den Handel kommen. Der schon lieferbare „Big Boy“ dampfte auf einem Rollenprüfstand und warb um Käufer.



1-Mustermodelle des Urglaskastens (rechts) und der Baureihe 98³ in der Ausführung ohne Blindwelle von Bee's Modellbahn



Detailreichtum am Ellok-muster der SBB-Be 6/8¹ aus der Manufaktur von Pesolillo

Bei diesem VT 88⁹ in 1 von Märklin handelt es sich noch um ein 3D-Druck-Urmodell

Die Lokalbahn-Tenderlok der bayerischen Gattung GtL 4/4 bzw. spätere Baureihe 98⁸ ist bei Wunder in 1 verfügbar Peter Pernsteiner (10)



Bereits als Modell aus der Serienfertigung präsentierte Spur1 Austria die DB-44 Öl als Baureihe 043



Montaperti Modelltechnik präsentierte neu entwickelte Lokanbauteile, die in 3D-Resindruck gefertigt werden. So werden beispielsweise zur Verfeinerung der Märklin-218 austauschbare Trittstufen, Umlaufgitterroste, Stecker und Dosen als Wendezugsteuerungsanschlüsse, Führerstandsseitenfenster mit verschiebbarer Scheibe sowie Stirnfenster offeriert. Daneben gibt es vorbildgerechte LED-Lampen in Tropfenform und passende Lampenringe.

Pesolillo stellte ein unlackiertes Handmuster seiner Be bzw. Ce 6/8¹ in einer Vitrine aus. Das „Schweizer Krokodil“ brilliert mit zahlreichen beweglichen Klappen und dahinter befindlichem Innenleben der Antriebseinheiten sowie aufwändig detaillierten Führerständen. Ausgeliefert werden soll das Modell in 15 Varianten gemäß Betriebszuständen zwischen den Jahren 1919 und 2000. Ein weiteres Highlight am Messestand war die seit August lieferbare SBB-Schnellzugdampflokomotive A 3/5 700.

Spur1 Austria hatte drei Serienmuster der Baureihe 44 dabei – eines wurde sogar auf einem Rollenprüfstand vorgeführt. Auch der Henschel-Wegmann-Zug war in zwei Varianten ausgestellt. Als lackiertes Handmuster war die elegante österreichische Reihe 310 zu sehen. Sie kann in sieben Varianten der Epochen I bis V bestellt werden. Außerdem informierte das Unternehmen darüber, dass die Diesellanglokomotive Gravita 10 BB antriebstechnisch überarbeitet wurde und jetzt nicht mehr beim Anfahren ruckelt.

Wunder zeigte Serienmodelle seiner inzwischen lieferbaren bayerischen GtL 4/4 bzw. Baureihe 98⁸, die es in acht Varianten der Epochen I bis IV gibt. Das knapp 29 Zentimeter lange Messing-Handarbeitsmodell hat einen ESU-Loksound-5-Decoder und ein Soundprojekt, das von Christian Leopoldseder auf Basis seiner eigenen Tonaufnahmen der Museumslok 98 886 des Rhön-Zügler-Vereins abgemischt wurde. PP

Sie hat 14 Windungen mit einem Durchmesser von 145 Zentimetern und bewältigt einen Höhenunterschied von eineinhalb Metern bei einer Steigung von knapp drei Prozent. In Szene gesetzt ist diese Anlage nach Motiven des ÖBB-Bahnhofs Lambach. Sie wurde nach dem überraschenden Tod des Erbauers Uwe Neubacher Anfang 2018 seit 2020 vom Modellbahnclub Eferding sukzessive überarbeitet und wird ständig erweitert.

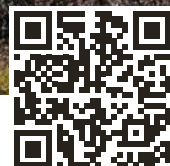
In der zweiten Museumsetage baut und gestaltet das Spur-1-Team Austria seit April 2024 eine 13 mal sieben Meter große Modulanlage mit Gleisradien von drei Metern und schlanken Weichen, sodass darauf auch Fahrzeuge mit Fine-scale-Radsätzen rollen können. Auf dieser Anlage waren am Jubiläumswochenende zwei gut detaillierte Eigenbau-Elloks der ÖBB-Reihen 1073 und 1145 im Einsatz. Außerdem waren die 1-Modellbahner Siegenburg zu Gast. Sie hatten eine fünfteilige Segmentanlage dabei, die beweist, dass die Nenngröße 1 auch bei wenig Platz funktioniert. Schließlich zeigte der Modellbahnclub Ried im Innkreis zwei detailliert gestaltete Modulanlagen in 0 und 2m/G. Peter Pernsteiner

Anm. d. Red.: Der Autor dieses Beitrags hat während seines Besuchs in Ampflwang auch acht Videofilme gedreht, die auf seinem YouTube-Kanal www.youtube.com/c/PeterPernsteiner unter dem Suchbegriff „Ampflwang“ zu finden sind. Neben Impressionen einer Dampfzug-Sonderfahrt gibt es zwei Interviews mit Modellbauern und fünf Anlagen-Kurzporträts.



■ Baureihe 151 in 1 von Märklin

Güterzug-Schwergewicht



Märklin 1: Neue Güterzug-Ellok der DB-Baureihe 151, die man unter dem Stichwort „Märklin Baureihe 151“ auf www.youtube.com/c/PeterPernsteiner auch in Fahrt erleben kann

In HO hatte Märklin/Trix die neu konstruierte Baureihe 151 gerade ausgeliefert (siehe *em* 9/24). Kurze Zeit später folgt jetzt die als Herbstneuheit 2022 in 1 angekündigte Ellok in sieben Varianten zu je 3.299 Euro. Für unseren Beitrag stand eines der ersten Serienmodelle zur Verfügung. Die je zwei Epoche-IV- (Artikelnummern 55251/-2) und -V-Varianten (-4/-5) haben Scherenstromabnehmer. Die beiden Einholmstromabnehmer der drei Epoche-VI-Elloks (-3/-6/-7) sind ebenfalls per Funktionstasten elektromechanisch heb- und senkbar.

Das dauert drei Sekunden und wird durch einen passenden Sound untermalt, wobei die Stromabnehmer zweimal motorisiert ein wenig zurückwippen.

Auch die Auf- und Abrüstvorgänge sind akustisch in Szene gesetzt, dauern jeweils zwölf Sekunden und ertönen ebenfalls aus beiden Lautsprechern, die hinter den Führerständen in Schallkapseln liegen und zu den Drehgestellen abstrahlen.

Obwohl die dreiachsigen Drehgestelle ca. 23 Zentimeter lang sind und die Ellok vorbildgerecht 609 Millime-

ter misst, schaffte sie im Test sogar Gegenweichen mit nur 1.020 Millimetern Radius. Angetrieben wird das Modell in jedem Drehgestell von einem längs darüber verbauten Motor, der auf die Achse zur Lokmitte wirkt. Die weiteren Radsätze sind per Kardanwellen gekoppelt. Die Stromabnahme erfolgt am vorderen und hinteren Radsatz über robuste Achsschleifer und die Kugellager. Im Rangiergang fährt die 151 umgerechnet unter 3 km/h, und auch die maximale Geschwindigkeit ist auf unter 40 km/h reduziert. Im Rangiergang gibt es zusätzlich ein Doppel-A-Ran-

gerlicht. Die nach Fahrtrichtung wechselnde Spitzenbeleuchtung und auch die roten Schlussleuchten können für jeden Führerstand einzeln deaktiviert werden. Zudem sind der Maschinenraum und der jeweils vordere Führerstand beleuchtbar. Unabhängig davon lässt sich auch das Armaturenbrett plus EbuLa-Gerät und Kontrollleuchte aktivieren.

Ergänzend zu den diversen Fahr-, Zusatz- und Umgebungsgeräuschen gibt es eine Multihaltstellenansage, die mit jedem Tastendruck eine von fünf Güterzug-Warnansagen für den Bahnsteig abspielt. Serienmäßig sind vorn eine Vorbild-Schraubenkuppplung sowie diverse filigrane Zurüstteile montiert und hinten eine weit auslenkende Telex-Kupplung. In der Styropor-Schutzschale liegen diese Teile zum Austausch für die jeweils andere Seite bei. Gefertigt ist das Modell weitgehend aus Zinkdruckguss; fein detailliert wurde es mit Hilfe von Messingfeinguss- und auch Kunststoffspritzgussteilen. Deshalb ist die 151 sieben Kilogramm schwer. Im Praxistest schleuderte sie mit einer angehängten Federwaage erst bei zwölf Newton.

PP



Der Blick in den Maschinenraum ist dank LED-Beleuchtung auch bei Dunkelheit möglich PP (3)

Unabhängig vom Innenlicht lassen sich das Display des EbuLa-Bordgeräts, das Armaturenbrett und eine Kontrollleuchte einschalten



■ Roco H0

IC-Steuerwagen

Modellbahner, die ihre Intercitys auch als Wendezüge einsetzen möchten, so wie es die DB ab Anfang der 1990er-Jahre praktiziert, können nun auf eine Neukonstruktion zurückgreifen. Die ersten 75 Steuerwagen entstanden durch Umbau von Reisezugwagen aus Halberstädter Produktion. 1999 fertigte das PFA Weiden zwölf druckertüchtigte IC-Steuerwagen. Zur Unterscheidung von der älteren Ausführung werden diese Wagen als Bpmbdz^{F286.3} bezeichnet. Nach dem Umbau im



Roco H0: Der IC-Steuerwagen ist für den Zuglauf Frankfurt (Main) – Westerland (Sylt) vorgesehen

Rahmen der ICmod-Instandsetzung blieb die Fahrzeugnummer erhalten, ihre Bezeichnung lautete nun aber Bpmbdz^{F286.3}, wobei das zusätzliche „m“ in der Gattungsbezeichnung für Modernisierung steht. Auffälliger ist die nun schrägere Front des mit Epo-

che-VI-Beschriftung versehenen digitalen Gleich- (Artikelnummer 6210001) oder Wechselstrom-Modells (622-) für 169,90 Euro. Im Inneren findet man nachgebildete Fahrradständer, eine mehrfarbige Inneneinrichtung samt -beleuch-

tung, angedeutete Sonnenrollos im Führerstand sowie eine schaltbare Führerstands- und Pultbeleuchtung. Der Fahrzeugaufbau ist sauber mehrfarbig bedruckt und mit separat angesetzten WLAN-Antennen und Scheibenwischern bestückt. **MM**



Märklin/Trix H0: Die formtechnisch überarbeitete DB-110 461 bietet nun digital heb- und senkbare Stromabnehmer **MM (3)**

■ Märklin/Trix H0

Formtechnisch überarbeitete DB-Baureihe 110

Schritt für Schritt erhalten alle Märklin-/Trix-Modelle die NEM-Pufferhöhe, die jahrelang aufgrund der Kuppelungshöhe nicht exakt maßstäblich war. Aktuell wurde das Arbeitstier im hochwertigen Reiseverkehr der Bundesbahn, die E 10 mit der sogenannten Bügelfalte, formtechnisch überarbeitet. Die umgerechnet 174 km/h fahrende kobaltblaue 110 461 der DB präsentiert sich nun mit durchgehendem Lüfterband, umlaufender Re-

genrinne und stirnseitigen Griffstangen. So kann die einstige Starlok wie zu ihrer Blütezeit während der Epoche IV auf Anlagen eingesetzt werden. Die 429 Euro kostenden Märklin- (Artikelnummer 39125) bzw. Trix-Modelle (22774) sind neben vielen Licht-, Betriebs- und Soundfunktionen mit dem neu konstruierten Stromabnehmer der Bauart DBS 54 bestückt, der im Digitalbetrieb sogar heb- und senkbar ist. **MM**

■ Bemo Om

RhB-Rungenwagen mit und ohne Ladung

Das erste Drehgestell-Güterwagenmodell in Om gibt es als Rp-w (Artikelnummer 9481 112) bzw. Sp-w (-27) mit je sechs Doppelrungen pro Wagenseite sowie mit je drei Holzstapeln beladen (-12/-20). Der Rahmen der 1993 beschafften und 1997 umgebauten RhB-Wagen ist auch im Modell mit zahlreichen angesetzten

Details wie Bremsgestänge, Kessel und Bremsleitungen bestückt; die Ladefläche ist mit Holzdetailierung gestaltet. Die Bühnengeländer sind am Handbrems-Wagenende steckbar bzw. können in Schienen unter dem Rahmen verstaut und mit Hilfe beweglicher Sicherungsriegel gesichert werden. **PM/MM**



Bemo Om: Insgesamt zehn solcher Drehgestellwagen nutzt die RhB **Werk**

■ Roco H0

DB AG-Nahverkehrswagen im Dreierset

Mit drei Wagen im Zustand Ende der 1990er-Jahre kann man gut einen Nahverkehrszug der DB AG nachbilden. Neben dem ABn^{417.0} und Bn⁴⁴⁷ enthält das dreiteilige Set (Artikelnummer 6200034/229,90 €) auch den passenden Steuerwagen BDnrf⁴⁶³ mit Gepäckabteil. Letzterer gibt die Umbauvariante „Hannover“ von 1989 mit Scheibenbrem-

sen, Sandbehältern und Indusimagnet wieder und hat eine PluX22-Digitalschnittstelle. Die Sitzwagen entstammen ebenfalls der Umbauvariante (OFV) und haben in der 1. Klasse ein Großraumabteil und Einzelsitze mit Seitengang und in der 2. Klasse Klotzbremsen, Achsgenerator sowie nur jedes zweite Fenster zum Öffnen. **MM**

Peter's Modelbouwatelier H0: sächsische Gepäckbeiwagen der Epoche I

Guus Ferrée



■ Peter's Modelbouwatelier H0

Drei sächsische Gepäckwagen

Die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen beschafften ab 1898 insgesamt 231 Gepäckwagen mit Bremserhaus. In den 1920er-Jahren wurden die meisten zu normalen Güterwagen umgebaut. Das im 3D-Druck hergestellte Gepäckwagenmodell mit Dreipunktlagerung und

Radsatzhaltern aus Messing ist als lackiertes Fertigmodell (Artikelnummer 274-FM/395 €) oder Bausatz (-01/172 €) erhältlich. Für Letzteren gibt es die passenden Decals mit Anschriften für die Epoche I vor (-02) und nach 1909 (-03) sowie für die Epoche II (-04) zu je 13 Euro. **GF**

Roco H0: Nahverkehrswendezug in minttürkis-lichtgrauer Farbgebung



Liliput H0: Die heute im DB Museum stehende Einheit war bis zur Ausmusterung in der blutorange-kiesselgrauen Lackierung in Bayern unterwegs

■ DB-Baureihe 614/914 in H0 von Liliput H0

Diesেলtriebzug



Der dreiteilige, kieselgrau-blutorangefarbene Triebzug ist sicherlich vielen Lesern bekannt, die Detailunterschiede werden aber die wenigsten bisher beachtet haben. Gleich drei Ausführungen des 913 Millimeter langen Klassikers sind gerade in zwei Formvarianten den Handel gekommen.

Der Diesелtriebzug 614 011/012 und 914 006 (Artikelnummern L133167/-77) mit Zugzielanzeige Neuhaus (Pegnitz) gibt den Betriebszustand von 1994 wieder. Er repräsentiert mit großem DB AG-Logo die Ursprungsausführung mit Ausstellfenstern und Gepäckabteil. Die heute im DB Museum stehende Einheit 614 005/006

und 914 003 wird zu ihrer aktiven Zeit um 2008 mit Cadolzburg als Zugziel nachgebildet. Optisch unterscheidet sich die umgebaute Ausführung (-68/-78) durch die neuen Fenster, das entfallene Gepäckabteil sowie das kleine DB AG-Logo. Dritter Zug im Bunde ist der 614 007/008 und 914 012 (-69/-79), der noch das

DB-Logo trägt, ein Gepäckabteil sowie Ausstellfenster besitzt. In dieser Ausführung war er um 1986 Richtung Bad Kissingen unterwegs, wie die Anzeige oberhalb des Führerstandes verrät. Alle über beide Enddrehgestelle angetriebenen Modelle sind jeweils in einer Gleich- und Wechselstromausführung für 399,95 Euro mit



■ Albert Modell H0 Flachwagen Rs

Für Modellbahn Union wurden mehrere Rs mit verschiedenen Epoche-VI-Beschriftungen und jeweils unterschiedlichen Wagennummern realisiert. Neben witterungsunempfindlichen Gütern aller Art können auf den Fahrzeugen auch 10-, 30- und 40-Fuß-Container sowie Wechselbehälter

Albert Modell H0: Rs mit VTG-Beschriftung und abklappbaren Rungen

transportiert werden. Am 63 Gramm wiegenden Modell mit NEM-Kupplungsschacht lassen sich die Rungen leicht aufstellen. Zum Start wurden Flachwagen von WASCO (Artikelnummern 390001/-2), VTG (-8/-9) und NACCO (-10/-11) zum Preis von je 55 Euro ausgeliefert. MM

■ Exact-train H0

„Bremen“ für den internationalen Einsatz

Die neuen zweiachsigen, gedeckten Güterwagen des Gattungsbezirks Bremen gibt es nun auch von verschiedenen Bahnverwaltungen, die ebenfalls in Deutschland im Einsatz

waren. Wir haben eine CFL-Version (Artikelnummer EX23761), eine SNCF-Variante (-69), einen NMBS-Wagen (-55) und den in den Niederlanden als Typ S_CHOM zugelasse-

■ Roco H0

Blaue Lok und Wagen aus den Niederlanden

Zwischen 1954 und 1957 wurden bei den Niederländischen Staatsbahnen die Diesellok-Reihen 2400 bis 2530 in Dienst gestellt. Neben einigen Personenzügen bespannten sie hauptsächlich Güterzüge und wurden bis 1991 im Rangierdienst eingesetzt. Anfangs waren sie blau, dann braun und zuletzt

gelb-grau lackiert. Erstmals in Blau erscheint nun dieses Modell (Artikelnummer 7300007/199,90 €) mit PluX22-Schnittstelle. Ebenfalls blau ist der zweiachsige Selbstentladewagen Fccpps (6600070/41,99 €) der Firma RailPro, der in Deutschland oft in Bauzügen zu sehen ist. GF

Roco H0: blaue 2415 der NS und RailPro-Wagen



nen „Bremen“ (-44) erhalten. Alle je 53,95 Euro kostenden Epoche-III-Modelle haben Metallfahrge- stelle, gefederte Puffer und zu öffnende Türen. GF

Exact-train H0: Güterwagen „Bremen“ mit Beschriftungen von CFL, SNCF, NMBS und NS Guus Ferrée (2)



in drei Varianten



21-poliger Schnittstelle bzw. für 449,95 Euro mit ESU-LokPilot-Decoder erhältlich. Leider wurde ab Werk die Höchstgeschwindigkeit unseres digitalen Wechselstrommodells mit umgerechnet 221 km/h deutlich zu hoch ausgelegt. Allerdings kann der Triebzug auch mit unter 3 km/h durch das Bahnbetriebswerk schlei-



Frontansicht mit eingerichtetem Führerstand sowie Wagenübergang mit stromführender Kupplung

MM (4)

chen. Bei Stromunterbrechung rollt der dreiteilige 614 noch 1,5 Wagenlängen weiter, was für optimale Fahreigenschaften in allen Geschwindigkeitsbereichen spricht. Nachgebildet wurde auch die jeweilige Inneneinrichtung, die gut durch die werkseitig eingebaute und digital schaltbare LED-Beleuchtung sichtbar ist. MM

Neuheiten aus England in OO



Modelle von Dapol und Hornby Wolfgang Bdinke

Für Rocket und Co. gibt es formneue, offene Reisezugwagen zweiter Klasse mit Dach und Vorhängen (Artikelnummer R40438/38,45 €) sowie kurze Kohlewagen (R60275/21,95 €). Gekuppelt werden diese durch Kettenimitate, die in einen Zughaken am Wagenende einzuhängen sind. Deutlich jünger ist der zweiachsige Tiefladewagen mit Coles-Kran der British Rail mit Normschacht (R60238/71,45 €). Komplett überarbeitet wurde der 75-Tonnen-Eisenbahndrehkran der Marke Cowans Sheldon im roten Farbleid der Schienenweg-Erhaltung (R60077/82,45 €). Auf letztem technischen Stand ist die Schnellzugdampflok „Sir Martin Forbisher“ der Class P7. Das Modell (R3862/236,95 €) mit achtpoliger DCC-Schnittstelle kommt in der malachitgrünen Ursprungslackierung der Southern daher. Zugkraft und Fahrverhalten sind für englische Verhältnisse gut. Die Hawthorne Leslie's Satteltank-Rangierlok von Dapol (4S-024-004/124,36 €) gibt es neben der Variante der „Port of London Authorities“ auch in vielen anderen Farbgebungen. Durch den kurzen Achsstand können selbst engste Gleisradien problemlos befahren werden. Ausgerüstet ist das Modell mit einer Next18-Schnittstelle. WB

■ Minitrix N

„Big Boy“ 4013 der Union Pacific Railroad

Mit der Betriebsnummer 4013 fährt die schwere Güterzuglokomotive der US-Reihe 4000 der Union Pacific Railroad vor. Der „Big Boy“ (Artikelnummer 16990/599 €) gibt den Betriebszustand um 1950 wieder. Wer ihn einsetzen möchte, benötigt Gleisradien ab 260 Millimetern sowie ein entsprechendes Lichtraumprofil. Das gelungene 241 Gramm

wiegende Modell mit Gelenkfahrwerk, Boxpok-Rädern, Rauchgenerator und umfangreicher Digitalaus-

stattung kommt vor allem auf langen Paradenstrecken mit entsprechenden Zügen richtig zur Geltung. MM

Minitrix N: 25 Zentimeter lang ist der mächtige „Big Boy“ der Union Pacific



■ Ländliche Gebäude in HO von Auhagen

Rund um das Thema Fisch

**Auhagen HO:
Fischerhaus und
seitlich angebau-
tes Bootshaus
mit Spillanlage**



Auhagen hat drei neue, sich mit Fischfang und -handel sowie Bootsverkehr befassende Gebäudebausätze ausgeliefert. Die bis auf wenige Teile aus Kunststoff gefertigten und fein detaillierten Gebäude enthalten Inneneinrichtungen, Handelsware, zwei Boote und

diverse Ausstattungsteile für den Hofladen sowie Werkstattutensilien für das Bootshaus. Sie erfordern insbesondere bei den kleinteiligen Artikeln wie Flaschen und Gläsern oder Schraubstock und Werkzeugen eine ruhige Hand bei der Montage. Dem Hofladen liegt eine geschlossene,

zweiflügelige Tür bei, deren Verwendung die Bauanleitung nicht vorsieht, weil dann die Ladeneinrichtung nicht mehr sichtbar ist. Schneidet man das Bauteil jedoch auf, lassen sich hieraus zwei Torflügel basteln, die dann geöffnet montiert das Angebot des Ladens optisch auf-

wertend einrahmen. Die drei neuen Bausätze Fischerhaus mit Klinker-mauerwerk (Artikelnummer 11474/ 34,50 €), Holzverschalter Hofladen (-5/24,90 €) und Bootshaus mit Spill-anlage (-6/29,90 €) sind so konzipiert, dass sie sich gut miteinander kombinieren lassen. **BK**



**Hofladen mit reichlich
Zubehör** MM (4)



**Neben Kunststoff-
und Laser-cut-Teilen
enthält der Bausatz
auch Fensterläden
aus bedruck-
tem Papier**

Bruno Kaiser

Aus der Branche

Der Münchner Hersteller **ASOA** teilte uns mit, dass man aus Altersgründen die Produktion der bekannten Zubehör-Erzeugnisse eingestellt hat. Derzeit findet über www.asoa.de ein Abverkauf der Lagerware statt. Der Vertrieb von 1-Zubehör wird aber fortgeführt. Von **Herpa** erreichte uns die In-

formation, dass aufgrund von Marktveränderungen und signifikantem Umsatzrückgang Teile der Produktion ins Ausland verlagert werden. Diese strategische Entscheidung sei notwendig, um sicherzustellen, dass die verbleibende Produktion weiterhin effizient und rentabel am Standort in Dietenhofen gesi-

chert werden könne. Außerdem kündigten **Märklin/Trix** als sofort lieferbare HO-Überraschungsneuheit die Museums-Dampflok 141 R 1244 mit Öltender an, so wie sie derzeit vom Schweizer Verein genutzt wird. Und **Piko** hat kürzlich seine Herbstneuheiten unter www.piko-shop.de veröffentlicht. **MM**

JoWi 1-Z Modellbahn-Hintergrund



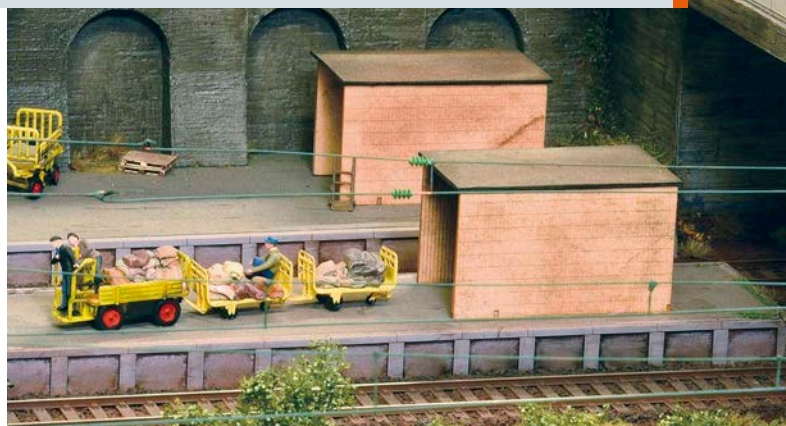
JoWi 1-Z: Viele Hintergrundhäuser werden als Druckvorlagen angeboten

Werk

Auf vielfachen Kundenwunsch werden nun von den bekannten Halbr reliefgebäuden im Online-Shop (www.modellbahn-hintergrund-shop.de) auch fast 200 Druckvorlagen als Download ab 99 Cent angeboten. Diese kann man ohne Qualitätsverlust im gewünschten Maßstab auf mindestens 160 g/m² starkem Papier ausdrucken. Weiterhin lieferbar sind die 19,95 Euro kostenden CDs, die Druckvorlagen mit verschiedenen Wohn- und Gewerbebimmobilien enthalten. MM

Modellbahn Union H0, N Gepäckaufzug für Bahnhöfe

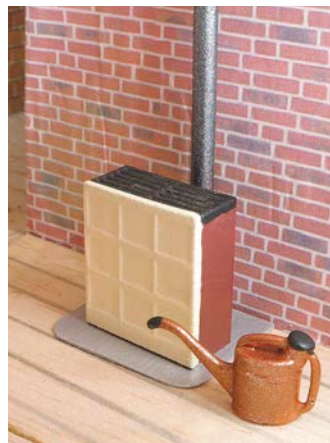
Die DB nutzte an vielen Bahnhöfen nahezu baugleiche Gepäckaufzüge. Der nun vorliegende H0-Bausatz (MU-H0-B00196/9,99 €) ist wie das Vorbild in Mülheim (Ruhr) mit Fliesen verkleidet, die je nach Epoche oft überstrichen wurden. Die beiden Türen können für Transportszenen mit Bahnsteigkarren im geöffneten Zustand eingeklebt werden. Ein N-Modell ist derzeit in Vorbereitung. MM



Modellbahn Union H0: Gepäckaufzug auf dem Bahnsteig

Wema-Bahnatelier 1 Sechsteiliges Öfen-Set

Zur Ausgestaltung von Gebäudemodellen hat sich Wema ein Öfen-Set einfallen lassen (Artikelnummer AE 32 0930-1/12,50 €). Der 20 mal 23 mal 10,5 Millimeter messende Öl-Einzelofen wurde ebenso in 3D-Druck gefertigt wie die dazugehörige Ölkanne und die beiden Abgasrohrnachbildungen samt 90-Grad-Anschlussbogen. Mitgeliefert wird auch eine kleine Metallbeilegscheibe als Rosette für den Kaminwandanschluss und eine Bodenplatte aus dünnem Polystyrol. Ebenfalls neu ist ein treppensteigender Mann mit Schirmmütze und Aktentasche (-161-1/16 €). PP



Wema-Bahnatelier 1: Der Öl-ofen samt -kanne werden handbemalt geliefert

Peter Pernsteiner

Weinert 1-H0 Neue Laternen

Zu Preisen zwischen 13,80 und 24,60 Euro lieferte Weinert mehrere Straßenlaternen mit LED-Technik für 1, 0 und H0 aus. So gibt es solche mit Echtholzmast in gerader (Artikelnummern 29011/25340/33243) bzw. schräger Ausführung (-13/-50/-53) sowie Straßenlaternen mit schrägem (-14/-52/-802) bzw. geradem Ausleger (-12/-42/-03). Ausschließlich in H0 wird eine Straßenlampe am Messingmast (33282) gefertigt. MM

Viessmann H0 Grasendes Rind

Weidende Kühe neben den Gleisen findet man auf nahezu jeder Modellbahnanlage. Wer die Betrachter überraschen will, kann nun ein braunes Rind (1582/57,95 €)

Viessmann H0: Der Kopf des Rindes lässt sich mittels Motor bewegen

dazugesellen, dessen Kopf sich per mitgeliefertem Antrieb bewegt. Wie bei allen eMotion-Artikeln wird eine Einbautiefe von 39 Millimetern benötigt. MM



H0 1:87

Vossloh DE 18 Diesellokomotive

Bei der Vossloh DE 18 handelt es sich um die erste Lokomotive aus dem ehemaligen Mak-Werk Kiel seit der Einstellung der Produktion der DE 1002 im Jahr 1993.



Auch in grauer Lackierung, als Diesellokomotive Vossloh DE 18 der RailAdventure erhältlich
HR2921/HR2921S

Das brandneue Rivarossi-Modell in Stichpunkten

- Vollständige Neuentwicklung
- Chassis aus Zinkdruckguss, Gehäuse aus hochwertigem, fein graviertem Kunststoff
- Fünfpoliger Hochleistungsmotor mit Schwunghmassen
- Alle vier Achsen angetrieben
- Stromabnahme über alle Räder der Lokomotive
- Länge über Puffer: 195 mm
- Mindestradius: 356,5 mm
- Spitzenbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd
- Rote Schlussleuchten mit der Fahrtrichtung wechselnd und im Digitalbetrieb separat schaltbar
- Innenbeleuchtung im Führerhaus
- Kurzkupplungskulissen beidseitig
- Kupplungsaufnahmen nach NEM 362 beidseitig
- Digitalschnittstelle nach NEM 660 (21-pin MTC)

HR2920/HR2920S

DB/NorthRail, Diesellokomotive Vossloh DE 18, in hellgrauer Farbgebung, Ep. VI





■ Joswood HO-N Seiltrommel und Stahlträger

Als die Montanindustrie im Ruhrgebiet noch boomte, wurden viele Produkte per Bahn verschickt. Mit der in Holz verpackten Seiltrommel (Artikelnummer 40474/16,50 €) gibt es ein interessantes Ladegut der Gutehoffnungshütte (GHH). In dieser Form erhielten z. B.

Bergwerke ihre Seile für die Fördergerüste. Die 207 bzw. 111 Millimeter langen Stahlträger des VEB Stahlbau erscheinen einzeln in HO (-55/18,50 €) und im Doppelset in TT/N (85021/14,50 €) sowie mit der Beschriftung Joswood Steel in HO (95005/18,50 €).

Joswood HO-N:
Die HO-Seiltrommel sowie die Stahlträger
können als Ladegut genutzt werden MM (5)

■ Artitec HO Handkarren, Austin K2 und Volvo-Traktor

Ein umgebauter britischer Armee-Lkw Austin K2, der im Zweiten Weltkrieg zu Tausenden als Krankenwagen, Feuerwehrauto oder Ähnliches gebaut wurde, ist nun als ziviler Transporter mit Dachladung erhältlich (Artikelnummer 387.576/48,80 €). Das Traktormodell BM 350 (-84/32,80 €) ist eine detailgetreue Nachbildung des Volvo-Typs Bolinder-Munkell aus den frühen 1960er-Jahren. Verschiedene Ätzteile

sind separat angebracht. Weitere Neuheit ist ein Straßenkehrer mit Handkarren (5870055/11,90 €). Für Szenen mit SNCF-Dampflok sind Sets mit Lokführer und Heizer (5870091/9,90 €) und zwei Arbeitern sowie einem Heizer mit Tasche auf dem Rücken (-89/16,90 €) erschienen. Ebenfalls neu sind ein Brikettstapel (387.622) und ein teilweise abgebauter Brikettstapel (-1) zu je zwölf Euro.

GF

Artitec HO: Lieferwagen, Straßenkehrer und Volvo-Traktor

Gilus Ferrée



■ Busch HO/TT/N Bootstour mittels Transportkette und Magnet über den Modellsee

Auf dem vor längerer Zeit in anderer Ausführung schon einmal aufgelegten See fährt – wie von Geisterhand gelenkt – nahezu lautlos ein kleines Wasserfahrzeug. Die Packung (Arti-

kelnummer 5480/69,99 €) beinhaltet die Antriebsmechanik aus einer mit Motor betriebenen, im vorgegebenen Parcours verlaufenden Kette sowie zwei unterschiedlich große

Boote nebst drei selbst zu bemalende Bootslenker. Das Wasser wird mittels gewellter Klarsichtfolie imitiert, die mit einer Seegrundabbildung zu unterlegen ist. Aufgrund der unterschiedlichen Größen lassen sich die Bauteile für HO, TT und N einsetzen. Die Kraftübertragung erfolgt mittels Magneten, die sowohl auf der Transportkette als auch im Boden des Boots eingebaut sind.

BK

Busch HO: Passend zur neuen See-Packung gibt es auch einen Pkw Lada mit Bootstrailer
(50516/29,99 €) Bruno Kaiser



Außerdem...

... kann man mit dem 1,3 Meter langen, alten Lattenzaun im Maßstab 1:87 (Artikelnummer 1011/7,79 €) von Busch Grundstücke einfrieden



Busch HO: alter Lattenzaun

... erschienen bei Preiser ein Estrichschleifer (Artikelnummer 28262) und ein mit Helm ausgestatteter Arbeiter mit Erdbohrer (-63) für je 5,39 Euro



Preiser HO: Arbeiter mit Erdbohrer und Estrichschleifer

... bietet Falter einen speziellen Figuren-Klebstoff (170485/6,99 €) an, mit dem sich „Lebewesen“ aller Nenngrößen aufstellen lassen



... erscheint passend zu den TT-Güterwagen der Serie „Mein Zoo“ von Tillig ein attraktiv bedruckter Matador (08613/15,40 €)



Tillig TT: bedruckter Matador als Zoofahrzeug Werk (2)



Modellbahn Union HO: Störche

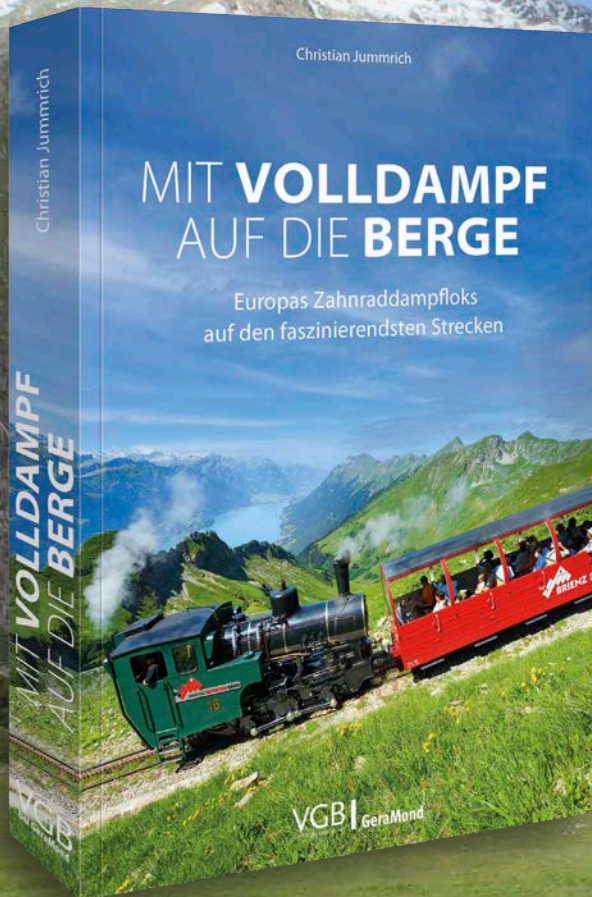
... realisiert Modellbahn Union in Kleinstauflagen ab 20 Stück mehrere HO-Figurenserien ab 14,99 Euro wie beispielsweise ein Storchpaar mit Küken (W50015/19,99 €)

... fertigt Modellbau Laffont das Essinger Markttor in HO, N und Z als Laser-cut-Bausätze (H-/N-/Z9501) ab 30,90 Euro



Laffont N: Essinger Markttor

ZAHN UM ZAHN STEIL BERGAUF



NEU

Auf 14 Zahnradbahnen in Europa – insbesondere in den Alpen – werden heute noch Dampflokomotiven eingesetzt. Dieses Buch porträtiert eindrucksvoll diese Loks und Strecken.

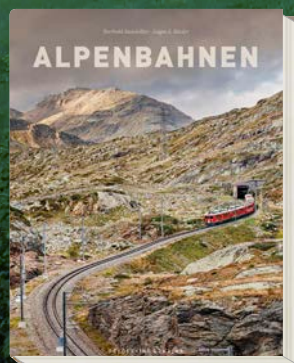
- Reiseführer zu den letzten Zahnradampfoks in Europa
- Alle Strecken im Porträt
- Übersicht über die heute noch erhaltenen Lokomotiven

128 Seiten · ca. 160 Abb.
Best.-Nr. 53656
€ (D) 24,99

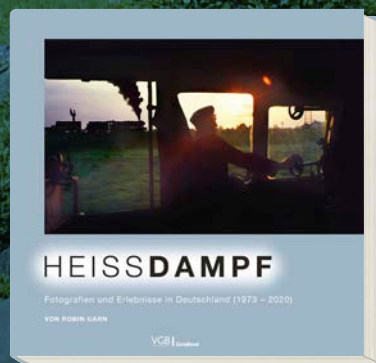
GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



Best.-Nr. 53286



Best.-Nr. 16281



Best.-Nr. 53287



Best.-Nr. 68104



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGBI | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Unterhalb der Steigungsstrecke in Richtung Krockstein-Viadukt liegt der alte Bahnhof Rübeland mit seinen Abstellgleisen. Ein Kohleganzzug rollt gerade hindurch

■ Rübelandbahn als herbstliche HO-Anlage

Inselbetrieb unter spezieller Fahrleitung

Die Rübelandbahn von Blankenburg nach Königshütte im Harz bietet zahlreiche eisenbahntechnische Besonderheiten. Die Magdeburger Eisenbahnfreunde haben die elektrifizierte Steilstrecke auf ihrer HO-Anlage mit viel Liebe fürs Detail nachgebaut

Wie beim Vorbild liegt der Personenbahnhof Rübeland auch auf der HO-Segmentanlage des Magdeburger Vereins im engen Bogen Andreas Bauer-Portner (3)



Vor zwölf Jahren begann man in Magdeburg mit dem Bau dieser Ausstellungsanlage. Doch die Idee dazu, erzählt der Vorsitzende des Vereins, Torsten Ehrhardt, gab es schon länger – eben weil es eine besondere Bahnlinie sei mit einem abweichenden Stromsystem, steiler Streckenführung und Kunstbauwerken wie Tunnel und Brücken. Die Vereinsmitglieder waren nach vielen erfolgreichen Jahren der Meinung, etwas Neues bauen zu müssen: „Immer nur die älteren Anlagen renovieren und dann auf Ausstellungen und Messen zeigen, wurde auf Dauer langweilig“, erinnert sich Ehrhardt. „Wir hatten dann zwei Anlagenentwürfe zur Wahl – eine Fantasieanlage und eben die Rübelandbahn nach konkretem Vorbild.“ Die Lage der Strecke im heimatlichen Umfeld von Sachsen-Anhalt mag den Ausschlag gegeben haben. Damit war natürlich viel Eigenbau verbunden, doch dieser Verein hat schon immer nach Vorbild gebaut wie die bekannte S-Bahn-HO-Anlage samt Nachbildung des Magdeburger Hafens.

Gebäudebau nach Vorbild

Sämtliche Gebäudemodelle sind in Kunststoff-Bauweise in der Werkstatt von Torsten Ehrhardt entstanden. Eine Ausnahme bildet das Stellwerk, dessen Vorbild aus der Zeit der Elektrifizierung stammt. Dieses Gebäude hat ein anderer Modellbauer aus sogenannter Konstruktionspappe geschaffen. Natürlich musste man einige Häuser etwas stauchen, einige fehlen auch. Wichtig ist Torsten Ehrhardt der Wiedererkennungswert: „Alle markanten Gebäude, die man

Bis Dezember 2005 waren Dieselloks der Baureihe 218 vor Reisezügen auf der Rübelandbahn zu sehen. Das ESU-H0-Modell überquert mit imposantem Turbosound den Krockstein-Viadukt





Der Kalkzug nach Blankenburg links hat den Abzweig zum alten Bahnhof Rübeland passiert, der zum zeitweisen Abstellen von Güterzuggarnituren genutzt wird. Die DR-118 765 rechts wird die leeren Kalkkübelwagen in eines der naheliegenden Kalkwerke rangieren

als Tourist aus dieser Gegend im Harz kennt, wurden nachgebaut.“ Insofern findet man auch die Eingangsgebäude der bekannten Hermanns- und Baumannshöhle oder das Gasthaus Bodetal.

Ein ausgeklügeltes Stapelsystem erleichtert den Anlagentransport

Bei der Anlagenkonzeption war dem Verein wichtig, dass die Segmente einfach zu transportieren sowie zügig auf- und abzubauen sind. „Die Anlagenteile mussten in unser Stapelsystem passen, das wir schon bei den anderen Anlagen genutzt haben“, erklärt der Vorsitzende. „Die Segmente werden mit Transportgestellen verbunden, dann können wir alles übereinanderpacken und in den Lkw laden. An den Gestellen sind auch Rollen montiert, was das Handling vor Ort ungemein erleichtert.“ Die Anlagenteile haben grundsätzlich die Maße

Der Einsatz von modernen Triebfahrzeugen der Epochen V/VI wie dieser OHE-Diesellok ist dem Interesse des Vereinsnachwuchses geschuldet und wird natürlich toleriert



1,8 mal einen Meter, aber es gibt auch schmalere Segmente wie den Krockstein-Viadukt mit nur 50 Zentimetern Breite. Diese werden allerdings zu einen Meter breiten Einheiten zusammengeschraubt und in das Stapelsystem integriert.

Verein mit langer Tradition

Auch bei den Magdeburgern liegen die Clubursprünge in Arbeitsgemeinschaften des früheren DDR-Dachverbandes DMV. Die Basis bildeten die ehemalige AG 7/25 und der Verein Oebisfelder Eisenbahnfreunde. Dort traf Torsen Ehrhardt einst auf Gleichgesinnte, was 1995 zur Gründung der Magdeburger Eisenbahnfreunde als Modellbahnclub führte. Von den knapp zwei Dutzend Vereinsmitgliedern ist circa die Hälfte der Modellbahn zugeneigt. Die anderen Mitglieder sind eher eisenbahnbegeistert und lieben das Fotografieren der großen Bahn.

Bei Ausstellungen des Magdeburger Clubs sind auch junge Menschen bei der Bedienung der digital gesteuerten Anlage zu sehen. Darauf angesprochen, erklärt Ehrhardt: „Ja, wir haben auch einige Jugendliche, die in die Fußstapfen ihrer Väter treten, die schon lange bei uns aktiv sind. Ansonsten ist die Nachwuchsgewinnung auch bei uns ein großes Problem. Zumindest gestaltet sich aufgrund der jungen Mitglieder der Zugbetrieb abwechslungsreicher, denn sie wollen auch moderne Bahnfahrzeuge zeigen, auch wenn das mit dem Anlagenmotiv nicht immer konform geht.“

Authentische Streckenführung

Dargestellt auf der Anlage wird vorrangig der Bahnbetrieb während der Epoche IV – also die 1970er- und 1980er-Jahre, was man besonders anhand der Straßenfahrzeuge festmachen kann. Allerdings werden auch immer mal Züge der Folgeepochen V/VI auf die Strecke geschickt. Die Motivfolge auf der Modellbahntrasse entspricht geografisch und in der Streckenführung genau

» Besonderheiten dieser H0-Anlage sind die Herbstlandschaft und die Eigenbau-Gebäude

dem Vorbild, nur die Gleisradien wurden passend gebogen – zum Beispiel im Bahnhofsbereich, um alles unterbringen zu können. Nach dem Krockstein- oder Kreuztal-Viadukt folgt beim Vorbild in Richtung Hüttenrode noch der Krumme-Grube-Tunnel mit dem Scheitelpunkt der Strecke. „Den bauen wir irgendwann genauso wie die Spitzkehre Michaelstein. Das sind schließlich markante Punkte, welche die Bahn bekanntgemacht haben“, verkündet Ehrhardt in die Zukunft blickend.

Die letzten zwei DDR-Jahrzehnte als Motiv-Vorlage der H0-Anlage

Auch die Fahrleitung wird noch für einige Arbeitsstunden in den Vereinsräumen sorgen, denn auch diese entstand und entsteht größtenteils im Eigenbau. Die Basis bildet Sommerfeldt-Material, da die Fahrdrähte und Masten auch unter 25 Kilovolt/50 Hertz der DR-Regelbauart entsprechen. Viele Masten wurden jedoch umgebaut, zum Beispiel aufgrund der an der Mastspitze verlaufenden zusätzlichen Speiseleitung. Außerdem gibt es Turmmasten mit Sonderauslegern oder auch Masten mit aufgesetzten Laternen. Fertig ist das alles noch nicht, deshalb ist die Fahrleitung nicht überall vollständig gespannt. Im Endzustand wollen die Magdeburger mit angelegten Lokstromabnehmern fahren. Bleiben wird es auf alle Fälle bei der landschaftlichen Darstellung der herbstlichen Jahreszeit, die man leider viel zu selten bei Anlagen zu Gesicht bekommt. Dieses Alleinstellungsmerkmal werden sich die Magdeburger nicht nehmen lassen.

Andreas Bauer-Portner



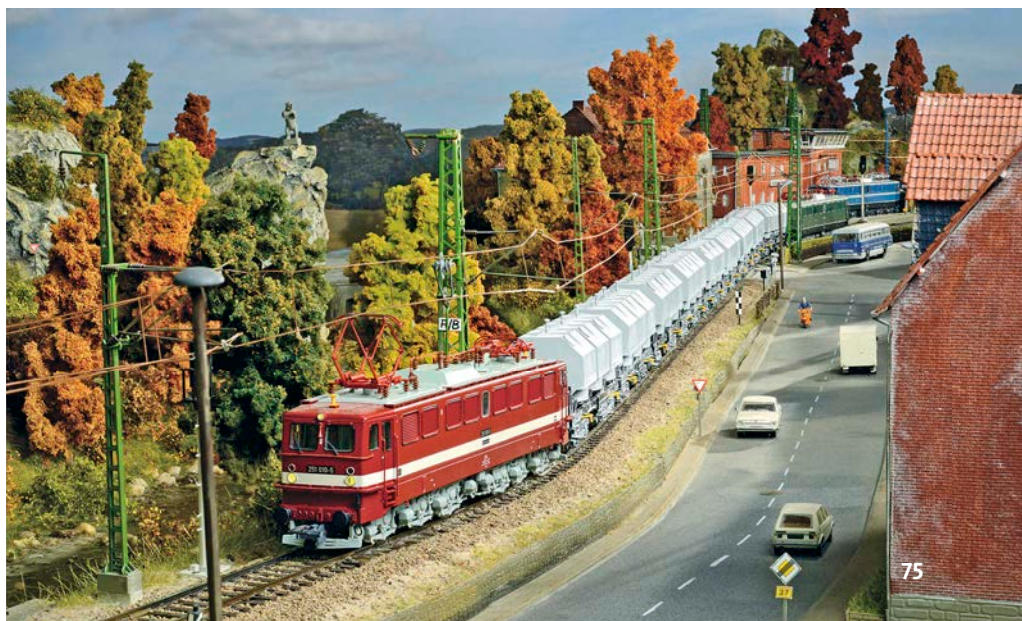
Die Baureihe 95^o war zeitweise auf der Rübelandbahn im Einsatz. Die Strecke verläuft hier zwischen Blankenburger Straße und der Bode; rechts des Flusses liegt die Hermannshöhle



Bevor der Güterzug in den Bahnhof einrollen kann, muss zuvor die Durchfahrt eines Personenzuges mit der 50-Hertz-Versuchslok E 211 001 der DR abgewartet werden

Gemäß Steilstreckenvorschrift sind Güterzüge nachzuschieben – das ist auch im Modellbetrieb auf dieser H0-Anlage so: Hinten am Zug hilft eine grüne DR-251

Andreas Bauer-Portner (5)





Solch prächtige und obendrein im Blätterdach filigrane Herbstbäume erhalten Modellbahner im Zubehörbedarf eher nicht. Eigenbau ist hierfür angesagt wie in unserem Beispiel mit den Produkten des französischen Herstellers Microrama

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)

■ Übersicht und Verarbeitung herbstlicher Zubehörprodukte

Fantastische Farbenpracht **in der dritten Jahreszeit**

Ähnlich wie das Frühjahr besitzt auch der Herbst bei Laubbäumen und Büschen eine enorm große Farbpalette. Mit den neuen Rohlingen sowie Blatt- und Blütenimitaten von Microrama lässt sich die Vielfalt im Modell recht authentisch umsetzen

Völlig neu ist das Thema Herbst im Modell eigentlich nicht. Schon 1999 bot beispielsweise der tschechische Hersteller Duha seine Laubbäume für die Jahreszeiten Sommer, Herbst und Winter an. Auch bei Heki, Silhouette und anderen finden sich vereinzelt Produkte. Allen gemein ist jedoch, dass sie Bäume und Büsche mit dichter und gleichmäßig durchgefärbter Belaubung nachbilden. Individuellere herbstliche Zubehör-Lösungen brachten



Laubbaum-Rohlinge (links Heki) sind teils recht grob strukturiert, was nicht problematisch ist, da die Äste später von Foliage verdeckt werden. Microrama indes bietet nicht nur filigranere, sondern auch realistischere Miniaturen an (unten)



in der Folgezeit Kleinserienanbieter wie MBR-model oder Modellbaum Manufaktur und einige andere. Allerdings haben jene in Handarbeit gefertigten Miniaturen speziell als etwas größere Bäume auch ihren Preis. Und die in der Natur vorkommenden teilentlaubten Gewächse sind auch dort nicht zu finden.

Neue Wege in Frankreich

Die intensive Beschäftigung von Microrama-Gründer Gwendal Theiss mit dem Themenkomplex der elektrostatischen Begrünung führte zu einer Reihe neuer und aufeinander abgestimmter Produkte und Hilfsmittel. Dazu zählen vor allem die Abkehr von wasserbasierten Systemen hin zu solchen auf Polyurethan-Basis mit anderen Oberflächeneffekten, modifizierte



Eine Auswahl von Fasern und Blättern aus dem Herbst-Sortiment von Microrama

Blick zum Vorbild

Herbst in der Realität

Wohl kaum ein Eisenbahnfreund kann sich der Faszination von Zügen in bunter, herbstlicher Landschaft entziehen – vor allem dann, wenn sie durch die kräftigen Verfärbungen dominiert wird: Ocker des Birkenlaubs, Rottöne bei Wein und verschiedenen Sträuchern, Ocker bis Gelb bei Pappeln oder Buchen etc. Im Kontrast dazu stehen fahle Wiesen in verblässigendem Grün oder der Kontrast zu frischem Grün von heranwachsendem Wintergetreide.

Die immer milderen Herbstmonate führen in vielen Regionen Deutschlands zu noch ungewohnten Anblicken wie Rapsgelb im Spätherbst. Die Pflanze wird oft als Zwischenfrucht eingesät, um die Bodenstruktur zu verbessern. In den seltensten Fällen reift der Raps im Herbst heran und wird deshalb vor der Frühjahrspflanzung als Gründüngung untergepflügt. Die Praxis existiert schon Jahrzehnte, allerdings kommt es erst seit einigen Jahren dazu, dass die Pflanzen im Spätherbst auch intensiv blühen. Modellbahner mit Vorliebe für die Epochen V/VI können somit zusätzliche Farbtupfer auf ihrer Anlage schaffen. **MKL**



Den Reiz des Herbstes macht das Farbspiel der Laubbäume aus, deren sommerliches Einheitsgrün sich Richtung Gelb und Ocker wandelt wie hier bei Braunesumpf an der Rübeldambahn

Michael U. Kratzsch-Leich-



Auch entlang der Lokeinsatzstelle Lobenstein mit wartender Museumsmaschine 38 1182 macht sich der Herbst in der Vegetation langsam breit

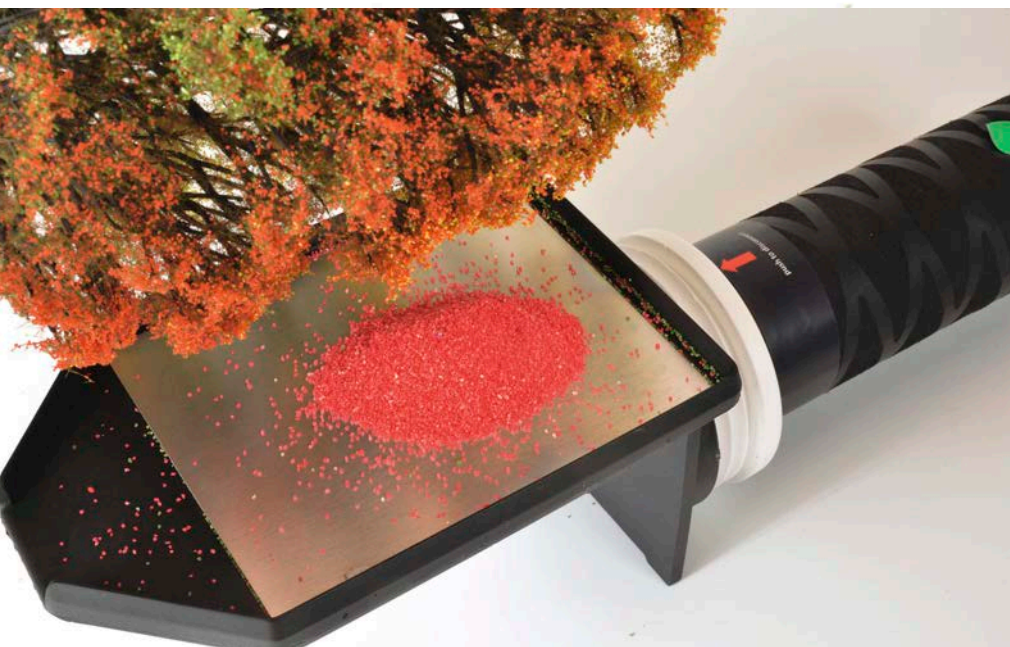


Auf den ersten Blick mag man hier eine Bildmanipulation vermuten, denn blühende Rapsfelder entsprechen eher einem Frühlingsmotiv. Landwirte bauen Raps inzwischen aber auch gern als herbstliche Gründüngung an

Neben Fasern und Flocken sind die farbigen Microrama-Granulate für den Herbstbaumbau wichtig

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (5)

Mittels des Platten-Elektrostaten lassen sich die typischen Herbstverfärbungen an den Bäumen nachbilden



Damit die Belaubung lange formstabil bleibt und die Farbe behält, empfiehlt sich das Besprühen mit fixierendem Tiefengrund

Elektrostate und letztlich eine gut sortierte Auswahl an farbigen Granulaten für die Nachbildung von Blättern und Blüten.

Den wirklichen Durchbruch brachten aber dessen Rohlinge für Bäume und Büsche mit elektrischer Leitfähigkeit an der Oberfläche durch beigemischte Metallteilchen. Die Rohlinge bestehen im Wesentlichen aus Resin – einem warm verformbaren Kunstharz. Das erlaubt die Ausformung nicht nur von Stamm und Ästen, sondern auch feinerer Zweige als bislang üblich. Damit können auch spätherbstliche und zunehmend verkahlende Bäume bis hin zu komplett laubfreien und trotzdem gut aussehenden Laubbaumminiaturen nachgebildet werden.

Spezielle Fertigungsmethode

Der erste Schritt ist die Auswahl des gewünschten Rohlings aus dem wachsenden Microrama-Sortiment und dessen Erwärmung zum finalen Ausformen. Das kann sowohl im Warmwasserbad als auch mittels Heißluftgebläse erfolgen. Sind diese Vorarbeiten erledigt, können fallweise noch die Oberflächen farblich behandelt werden. Nicht alle Bäume tragen die Rinde so dunkel wie von Microrama geliefert – viele Gewächse zeigen sich eher hellgrau oder auch braun. Für die richtige Farbabstimmung empfiehlt sich gerade jetzt im Herbst der Blick nach draußen aufs Vorbild (siehe umseitigen Kasten).

» **Wer den Herbst auf der Anlage authentisch nachbilden möchte, sollte die Natur studieren**

Im nächsten Arbeitsschritt steht der Auftrag des Neopren-Sprühklebstoffs an. Der sollte in einem gut belüfteten Raum oder besser mit Schutzmaske mit entsprechenden (Aktivkohle-)Filtern erfolgen. Ferner hat es sich als hilfreich erwiesen, einen größeren Karton als Sammelbehälter für den Sprühnebelniederschlag zu nutzen.

Danach wird der Baum an den Microrama-Plattenelektrostaten angeschlossen und so schrittweise mit farblich abgestimmtem Flor beflockt. Wer eine etwas dichtere Baumkrone aufbauen möchte, kann das durch Nutzen von entsprechenden sechs oder zwölf Millimeter langen Fasern als feine Verästelungen tun. Das Laubwerk folgt dann im nächsten Arbeitsgang mit feinstem Flockage.

Das finale Produkt sollte mit Tiefengrund (Microrama-Fixateur) behandelt werden, damit eine lange Haltbarkeit gegeben ist und gegebenenfalls noch lose anhaftendes Blattwerk dauerhaft gesichert wird. Wer eine noch größere Farbauswahl bevorzugt, kann auch auf Laubnachbildungen von Noch oder MBRmodel zurückgreifen, die sich genauso gut auf die Microrama-Rohlinge auftragen lassen.

Auswahl verschiedener HO-Herbstbäume

Hersteller	Artikelnr.	Bezeichnung
Anita Decor	7540	Buche im Herbst
Busch	6755	Laubbäume herbstrot
GATRA ModellbauUnion	4005	Birke im Spätherbst
Heki	2001/-2	Herbstbäume
Jordan	14-JD004C	Laubbaum-Set Herbst
LEDs-and-more	7343004	Herbstbaum-Set
MBRmodel	52-2103	Eiche im Herbst
Microrama	55710120	Eiche kahl
Modellbau Dr. Schroll	00114	Ahorn im Herbst
Noch	25070	Herbstbäume
Polák model	9516/-7	Herbstbäume
Silhouette	220-44	Buche im Spätherbst
Woodland Scenics	TR1576/-7	Laubbäume Herbst
WWScenics	105	Herbstbaum



Dieser prächtige Laubbaum ist eine Einzelanfertigung von Avantgarde Modellbau und kann auch mit herbstlich-bunter Krone bestellt werden Werk

Herbstliches im Einkaufswagen

Wem der Eigenbau von Büschen zu aufwändig ist, der kann entsprechende Fertigprodukte von Microrama in dessen Onlineshop unter www.microrama.eu oder auf einschlägigen Modellbaumessen erwerben wie Anfang November in Friedrichshafen. Die Auswahl an Bodendeckern und Hecken lässt sich natürlich gut mit anderen Landschaftsprodukten z. B. von Busch, Heki, MBRmodel, Noch oder miniNatur/Silhouette ergänzen (siehe Tabelle), denn auch dort steht die teils vergleichbare Farbenpracht von Frühling und Herbst auf dem Fertigungsplan. Wie solche herbstlichen Landschaftskombinationen auf der Anlage letztendlich wirken, zeigt sich im unserem Anlagenporträt der Rübelandbahn in HO (S. 72 ff.). *Michael U. Kratzsch-Leichsenring*



Mittels leitendem Untergrund, dunklen langen Fasern sowie Granulaten lassen sich auch herbstliche Büsche zur Belegung von Strecken und Wegrändern herstellen

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

je 49,90 €*



FÜR BRENNBARE FLÜSSIGKEITEN – GEFÄHRlich ORIGINALGETREU.

Die formneuen BRAWA Modelle der 2-achsigen Kesselwagen Z[P] Austauschbauart werden im 4. Quartal 2024 in **15 verschiedenen Varianten an den Fachhandel ausgeliefert**. Die Modelle der DRG, DB, DR und ÖBB aus den Epochen II bis IV sind mit zahlreichen Details ausgestattet wie z. B. extra angesetzte Griffstangen und Tritte, extra angesetzte Achslagerdeckel, Metallachshalter, mehrteilige Bremsanlage, Bremsbacken in Radebene, vorbildgerechter Rahmenaufbau, frei stehende Leitern und extra angesetzte Geländer sowie unterschiedliche Bedruckungen.

Best.-Nr.
50846 - 50862

II III IV

DB ÖBB

WWW.BRAWA.DE

■ Nightjet der neuen Generation von Roco

Nachtzug-Fahrt durchs Wunderland

Mitte Juli 2024 drehte im Hamburger Miniatur-Wunderland ein ganz besonderes Modell seine Runden: Ein Team der Firma Roco war mit einem Modell des neuen ÖBB-Nightjet an die Elbe gereist. Auf den Anlagen der größten Modelleisenbahn der Welt fand es ein passendes Umfeld, das sogleich für Filmaufnahmen genutzt wurde

Einen guten Kontrast bildet die nachtblaue Nightjet-Garnitur von Roco zu den mächtigen Felsen der Schweiz-Anlage im Miniatur Wunderland

Der Hamburger Hauptbahnhof ist einer der wichtigsten Fernbahnhöfe in Deutschland. Regelmäßig erreichen den großen Durchgangsbahnhof mit der markanten Halle und den Türmen auch Nightjet-Züge. Die Österreichischen Bundesbahnen als Betreiber dieser Nachtzüge erweitern ihre Flotte seit Anfang des Jahres 2024 um zunächst 13 neue Garnituren der Firma Siemens. Die siebenteiligen Nightjets der neuen Generation bestehen aus zwei Sitzwagen (Steuer- und Multifunktionswagen), drei Liege- und zwei Schlafwagen. Eingesetzt werden die neuen Garnituren unter anderem auf den Linien Wien – Hamburg-Altona und Innsbruck – Hamburg-Altona, die beide auch einen Halt im Hamburger Hauptbahnhof einlegen.

Der größte Bahnhof der Hansestadt an der Elbe ist auch nachgebildet im Maßstab 1:87 im Miniatur Wunderland, der nach eigenen Angaben größten Modelleisenbahn der Welt, die sich in der Hamburger Speicherstadt befindet. Keine Frage, dass ein Modell des Nightjet der neuen Generation hier gut hinpasst. Die Firma Roco hat ein solches Modell in der Nenngröße H0 entwickelt und ließ es für Filmaufnahmen am 16. Juli

2024 mehrfach über die Hamburg-Anlage im Wunderland rollen. „Es ist natürlich die beste Umgebung, um das darstellen zu können: Der Nightjet hier im Wunderland im Bahnhof von Hamburg gefilmt – wunderbar!“, freute sich Roco-Produktionsgeschäftsführer Erwin Negeli. Die Videos sollen das Marketing für das neue Modell vorantreiben, das im Herbst 2024 in den Handel kommt.

Stilechte Anreise

Das Roco-Team war für den Auftritt des neuen Modells in der Hamburger Touristenattraktion stilecht mit dem Original-Nightjet aus Österreich angereist. Erwin Negeli konnte sich somit gleich von den Qualitäten des neuen Siemens-Nachtzugs überzeugen, dessen H0-Nachbildung nun bei Modelleisenbahnern ein Erfolg werden soll. „Die Highlights seien vor allem die detailgetreuen Inneneinrichtungen und die Beleuchtung, schwärmte Negeli: „Wir haben uns sehr viel Mühe gegeben mit dem Thema Beleuchtung.“ Äußerst detailliert seien zudem die Drehgestelle, in denen allein zwölf Ansteckteile verarbeitet sind.



Auch Wunderland-Gründer Frederik Braun (2. v. rechts) lässt sich vom Roco-Team um Erwin Negeli (rechts) den neuen HO-Zug zeigen

Christian Auerweck von Roco präsentiert Alex Rostkowski (li.) und Dirk Zimmermann vom Miniatur Wunderland die Modelle



Ergänzt um eine ÖBB-Taurus-Lokomotive im Nightjet-Livree – und damit auch bei der Traktion absolut vorbildgerecht – rollte der gut zwei Meter lange Zug am 16. Juli nicht nur über die Hamburg-Anlage im Miniatur Wunderland, sondern auch durch die Schweiz. Dort kommt er in der Realität zwar planmäßig noch nicht zum Einsatz, doch was nicht ist, kann noch werden. Und auf den Strecken durch das mächtige Modell-Gebirge stach die nachtblaue Garnitur hervor – ein Kontrast, der auf Film-aufnahmen hervorragend zur Geltung kommt.

Doch zuvor musste das Roco-Modell in das Computersystem des Miniatur Wunderlands eingepflegt werden, wie Wunderland-Zugexperte Dirk Zimmermann berichtete: „Die Länge des Zuges muss eingetragen, der Decoder muss abgestimmt und die Geschwindigkeits-Parameter müssen eingemessen werden.“ Diese Daten dienen unter anderem zur Berechnung des Bremsweges und zur Navigation auf den riesigen An-

lagen, damit der Rechner den Zug im Betrieb zum Beispiel auf einem entsprechend langen Gleis zum Stehen bringt. Auf diese Weise im System erfasst, drehte die wertvolle Roco-Miniatur sicher ihre Runden auf den Schauanlagen des Wunderlands. Den Besuchern – größtenteils keine Modellbahner – fiel das besondere Vorseerienmodell wohl nur auf, weil ein Videofilmer und ein *em*-Reporter dem Zug besondere Aufmerksamkeit schenkten.

Euphorisch dagegen zeigte sich Wunderland-Gründer Frederik Braun beim Anblick des HO-Nightjet. „Das ist für mich was ganz Besonderes, weil ich zweimal im Jahr mit dem Nightjet nach Österreich fahre“, so der Unternehmer und hob deshalb vor allem die präzise Nachbildung der Inneneinrichtung hervor. Gut möglich also, dass der Roco-Nightjet bald regelmäßig auch den HO-Hauptbahnhof von Hamburg im Miniatur-Wunderland ansteuert.

Florian Dürr

Interviews im Podcast

Ausführliche Interviews und Hintergründe zum Auftritt des Roco-Nightjets im Miniatur Wunderland gibt's auch im Podcast Bahnzeit unter bahnzeit.podigee.io



■ In Folie verpackte Holzpakete für die Verladung auf Drehgestell-Flachwagen

So gar nicht auf dem Holzweg

Mit in Folie witterungsgeschützt verpackten Schnittholzpaketen möchten wir unsere mehrteilige Beitragsfolge zum Thema Frachten für Güterwagen auf Modellbahnanlagen starten



Schnittholz wird seit weit über einhundert Jahren mit der Eisenbahn verschickt. Seit Ende des letzten Jahrhunderts werden die Schnittholzpakete zum Schutz gegen Witterungseinflüsse und Bremsstaub in Folien verpackt, die in der Regel mit dem Logo der absendenden Verarbeitungsfirma versehen sind. Vorgestapelte und zu Paketen gebundene Schnitthölzer werden meist auf Flachwagen mit Rungen verladen. Dazu sind die folierten Quader auf der gesamten Ladefläche neben- und übereinander anzuordnen. Die Blöcke liegen dabei auf Holzunter- und -zwischenlagen gestapelt. Dieses Ladegut dürfte so manchen Flachwagen noch interessanter machen. Mit einigen Vorbildfotos derartiger Frachtstücke und einigen beladenen Modellen wollen wir dieses Thema aufgreifen und vertiefen. Auf den Vorbildfotos sind in Folie ver-



packte Schnittholzpakete von drei verschiedenen Firmen auf entsprechenden Güterwagen abgebildet. Solche Ladesituationen kann man in fast allen europäischen Staaten antreffen.

Modellvorlagen aus Übersee

Wir haben diese verpackten Holzpakete für die Modellumsetzung dem Vorbild entsprechend

auf einem Piko-Güterwagen der Gattung Rs (zum Beispiel Artikelnummer 95489) und einem Roos-Wagen (54339) der Sonneberger verladen. Als HO-Holzpakete bieten sich die Zubehör-Produkte „Lumber Pak“ des US-amerikanischen Herstellers Jaeger HO Products an, die man unter den Artikelnummer 4000 und 6820 beim Versandhändler Walthers (www.walthers.com bzw. über Faller) oder beim Kaarster Fachhändler All American Trains (www.aat-net.de) bestellen kann. Diese Bausätze bestehen aus einzelnen Holzklötzchen der Maße 40 mal zwölf mal acht Millimeter, bedruckten Verpackungen sowie Holzleistchen für die Zwischenlagen. Das bedeutet, dass die einzelnen Quader noch umwickelt werden müssen, was etwas Zeit in Anspruch nimmt. Die auf der Verpackung aufgedruckten Firmenlogos sind zwar amerikanisch, ähneln jedoch den in Europa üblichen

Zwei Piko-HO-Flachwagen unterschiedlicher Gattungen, die mit in Folie verpackten Bretterstapeln beladen wurden, wobei auch ein Stück beschädigter Folie mit sichtbaren Holzschichten nach dem Vorbildfoto oben umgesetzt wurde



Vorbild-Beispiele



ÖBB-Güterwagen der Gattung Rs, beladen mit 28 in Folie verpackten Holzpaketen des Versenders Teresa Häupl, aufgenommen 2002 im Rangierbahnhof Hamburg-Maschen



28 Häupl-Pakete mit geschichteten und witterungsverpackten Holzbrettern auf einem DB-Güterwagen der Gattung Roos, der 2004 im bayerischen Streckennetz fotografiert wurde



Bei diesen 16 gestapelten Paketen mit Schnittholz in Verpackungen des Verarbeiters Klausner auf einem Bundesbahn-Rs stechen die unverhüllten Blöcke in der Mitte hervor



Hier sind 48 Pakete Schnittholz der Firma Stallinger auf einem Rs-Wagen der Österreichischen Bundesbahnen verladen, aufgenommen im August 2004 in Freilassing

Ausführungen. Außerdem sind sie beim Anblick des beladenen Güterwagens eh kaum lesbar.

Frachtfixierung ist wichtig

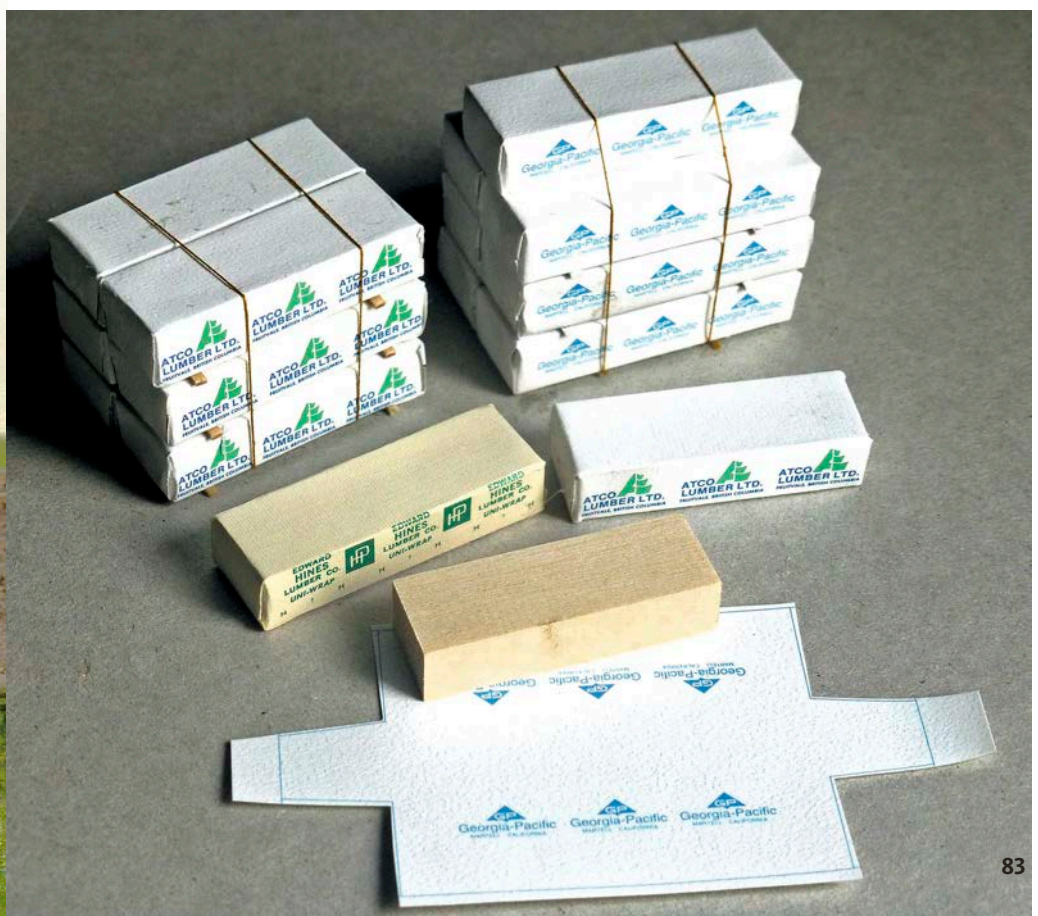
Damit die Ladung im Fahrbetrieb oder beim Rangieren nicht verrutscht, haben wir jeweils sechs bzw. sieben Pakete zusammengeklebt

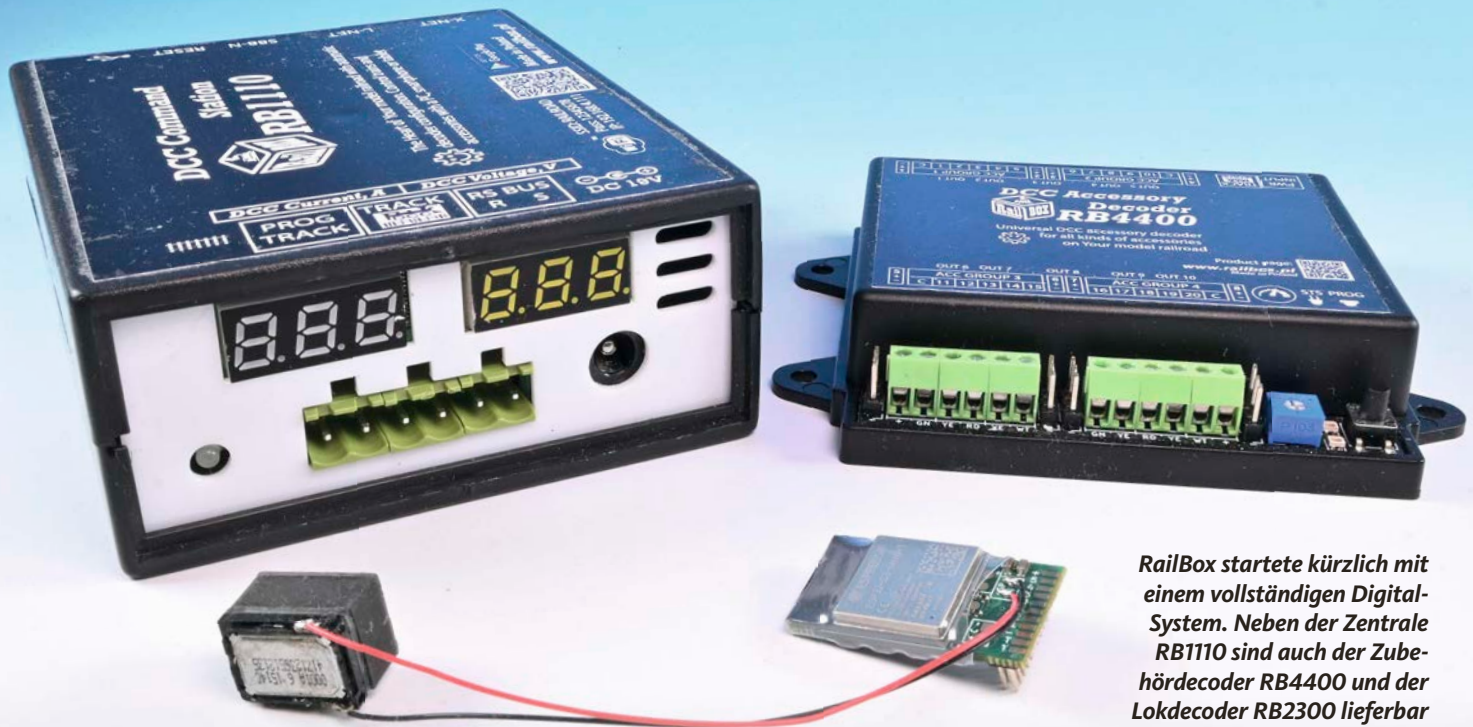
und auf dem Wagen fixiert. Zuvor wurden die Stapel noch mit je zwei Bindungen (Garn aus dem Nähkasten oder mittels beiliegendem Faden aus dem Bausatz) versehen. Bei einem Paket haben wir – wie auf einem der Vorbildfotos zu sehen – etwas von der Verpackung weg gelassen und die Holzbretter darunter sichtbar

gemacht. Dieser Holzstapel mit der erkennbaren Bretterlage musste selbst hergestellt werden. Möglich wäre es natürlich auch, die Folien für die Beklebung der Holzblöcke selbst anzufertigen, wozu man Fotovorlagen, ein Zeichenprogramm zum Erstellen der Vorlagen und einen Farbdrucker benötigt. Benno Wiesmüller

H0-Holzpakete von Jaeger H0 Products – vorn Holzklotz und Umhüllung für ein Bretterpaket, dahinter die für den Transport auf europäischen Güterwagen zusammengeklebten und mit Spannbändern verzurrten Stapel

Benno Wiesmüller (7)





RailBox startete kürzlich mit einem vollständigen Digital-System. Neben der Zentrale RB1110 sind auch der Zubehördecoder RB4400 und der Lokdecoder RB2300 lieferbar

■ Ein polnischer Digitalneuling überrascht mit einer leistungsfähigen Zentrale

Unscheinbares Kästchen voll hochwertiger Komponenten

Der polnische Hersteller RailBox ist neu am Markt und liefert ein nahezu vollständiges Digitalzubehör-Sortiment, zu dem auch eine technisch ausgereifte Digitalzentrale gehört

Wenn man die Entwicklung im Modellbahnmarkt der zurückliegenden Jahre verfolgt, ist vor allem in puncto Osteuropa eine hohe Zuwachsrage spürbar. Das spiegelt sich in der Zahl neuer Fahrzeugmodelle nach Bahnvorbildern aus Polen, Tschechien oder Ungarn wider. Auch grenzübergreifende Vereine wie der FREMO haben einen Mitgliederzuwachs in diesen Ländern zu verzeichnen. In solch einem Umfeld entstehen natürlich diverse kleine Firmen, die sich mit pfiffigen Ideen

am Markt behaupten. Dazu gehört der Technikanbieter RailBox aus Polen (www.railbox.pl).

Unscheinbare BlackBox

Dessen DCC Command Station RB1110 ist ein kleines, unscheinbares Kästchen, das zur Kategorie der BlackBox-Zentralen gehört und insofern keine eigenen Bedienelemente besitzt. Diese Digitalsteuerung kann bis zu 32 aktive Triebfahrzeuge ausschließlich im DCC-Protokoll verwalten. Auf der Vorderseite befinden sich die An-

schlüsse für das Gleichstromnetzteil, den RS-Bus sowie für Haupt- und Programmiergleis, wobei die Zentrale automatisch zwischen beiden umschaltet. Das ist praktisch, denn so kann man Testfahrten direkt auf dem Programmiergleis durchführen. Über den Betriebszustand der Zentrale informieren auf der Vorderseite eine LED sowie Anzeigen für die Spannung bzw. die aktuelle Strombelastung. Die Zentrale kann am Gleis Ausgang maximal drei Ampere liefern. Die Spannung am Gleis liegt etwa 0,6 Volt unter der



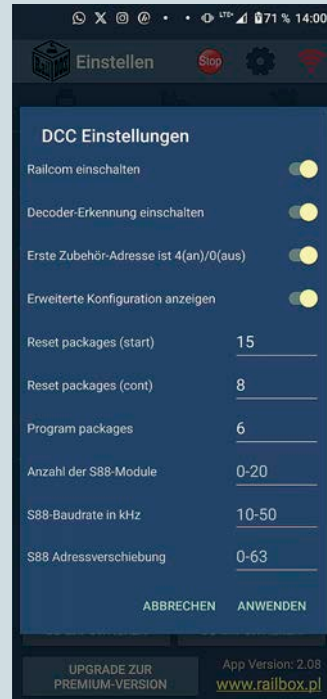
Die DCC-Digitalzentrale bietet RailCom, Programmiergleisfunktion und integriertes WLAN. Über den Gleiszustand geben Segmentanzeigen und eine Leuchtdiode Auskunft



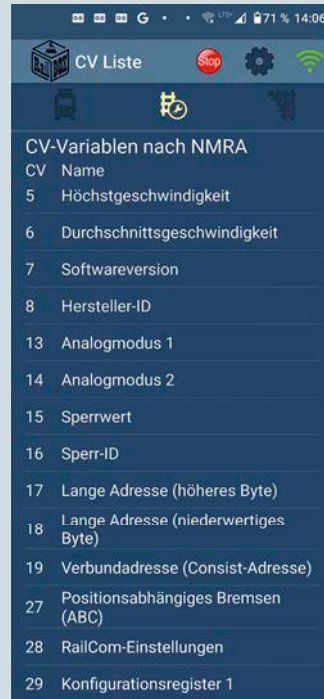
Die Geräterückseite der RB1100 von RailBox mit X-Bus, LocoNet, s88-N und USB-C-Anschluss – damit ist die Zentrale gut für alle möglichen Modellbahn-Einsatzzwecke gerüstet



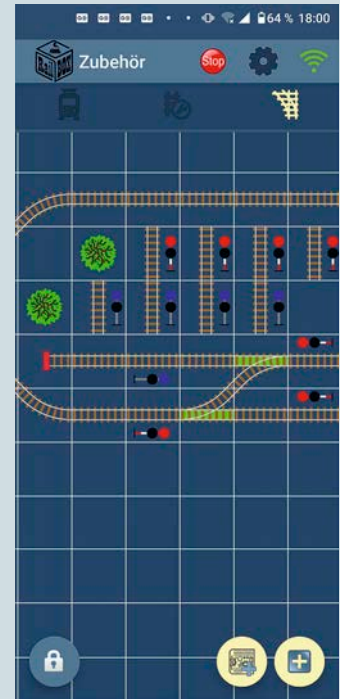
Die bei RailBox abrufbare Android-App bietet zeitgemäße Steuerungsmöglichkeiten für ein Smartphone



Die Einstellungen werden mittels App verwaltet; Experten können z. B. ein Timing der s88-Schnittstelle vornehmen



Auch das Programmieren und Auslesen von Decoder-Einstellungen wird komfortabel über die App erledigt



Eine Gleisbildstellpult-Oberfläche passt schlecht aufs Smartphone; nützlicher wäre hierfür ein Android-Tablet

Spannung des verwendeten Netzteils. Bei Bedarf lässt sich RailCom zuschalten. Da auch ein globaler Detektor eingebaut ist, können die in den CV gespeicherten Einstellwerte der Decoder über das schnelle RailCom-Verfahren gelesen werden.

Auf der Rückseite der Zentrale befinden sich Anschlüsse für X-Net, L-Net und s88-N. Das Gerät kann daher mit LocoNet-Handreglern wie der DAISY II von Uhlenbrock und mit X-Bus-Handreglern wie Rocos multiMaus betrieben werden. Auch Lenz-Handregler wie der LH-101 lassen sich an der Zentrale betreiben. Außerdem befinden sich auf der Rückseite eine Reset-Taste und eine USB-C-Buchse. An Letzterer kann ein PC angeschlossen werden. Das RailBox-Gerät versteht über die USB-Schnittstelle das Lenz-Protokoll, daher lassen sich alle gängigen PC-Steuerungsprogramme nutzen. Bei Bedarf lässt sich das Protokoll der USB-Schnittstelle aber auch von Lenz auf LocoNet umschalten. Auch hier ist eine Kompatibilität mit nahezu allen erhältlichen Steuerungsprogrammen gegeben.

Sogar WLAN ist an Bord

Die RailBox-Zentrale ist zusätzlich mit WLAN ausgestattet. Im Auslieferungszustand spannt die Zentrale ihr eigenes „Netz“ auf. Es ist problemlos möglich, die Zentrale in ein vorhandenes WLAN zu integrieren. Steuert man mit dem PC, kann man das Lenz-Netzwerkprotokoll nutzen. Selbstverständlich sind für die Steuerung von Triebfahrzeugmodellen auch ein Smartphone oder Tablet einsetzbar. Für Besitzer eines Android-Gerätes gibt es eine RailBox-App. Deren Installation ist in jedem Fall sinnvoll, denn sie dient nicht nur Steuerungsaufgaben, sondern

ermöglicht auch sämtliche Konfigurationseinstellungen in der Zentrale. Außerdem werden Firmware-Updates über diese App eingespielt.

Leider gibt es die RailBox-App nicht für Apple-Systeme, doch müssen Besitzer dieser Geräte nicht in die Röhre schauen, denn die Zentrale unterstützt das Z21-Protokoll. Leider ist die Nutzung der Z21-App nicht mehr kostenlos, wenn man keine Zentrale von Roco besitzt. Nach erfolgter Bezahlung muss in den Z21-Einstellungen die IP-Adresse der RailBox eingegeben werden – und schon kann man Züge steuern, Weichen schalten, Decoder auslesen und programmieren. Natürlich lassen sich auf diesem Wege auch WLAN-Handregler mit Z21-Protokoll-Unterstützung an der Zentrale betreiben.

Decoder ergänzen das Angebot

Der integrierte globale RailCom-Detektor der DCC-Zentrale ermöglicht eine automatische Anmeldung. RailBox unterstützt dabei jenes neue Verfahren, das von der NMRA als Standard S-9.2.1.1 abgelegt ist. Dieses basiert auf einer anderen DCC-Grundadresse als die Verfahren RailComPlus bzw. DCC-A und ist daher eine alternative Lösung für die automatische Anmeldung. RailBox bietet dazu passende Lok- und Zuhördecoder an. Werden diese mit dem Hauptgleis Ausgang der Zentrale verbunden beziehungsweise Loks auf

ein Gleis gestellt, werden die neuen Decoder von der Zentrale automatisch erkannt und in der RailBox-App für Steuerungsaufgaben bereitgestellt.

Der Lokdecoder RB2300 unterstützt DCC und wird mit einer PluX22-Schnittstelle sowie einem passenden Lautsprecher geliefert. Ab Werk sind bereits Sounds osteuropäischer Lokomotiven auf dem Decoder vorhanden. Diese lassen sich austauschen. Dazu wird über F 28 die WiFi-Funktion des Decoders gestartet. Mittels PC oder Smartphone mit WLAN-Funktion kann man sich mit dem Decoder verbinden und neue Sounds aufspielen. Diese Dateien können von der RailBox-Homepage kostenlos heruntergeladen werden. Auch eigene Sounds sind verwendbar und lassen sich mit einem einfachen Upload-Formular auf der RailBox-Seite in das passende Format bringen. Der Zuhördecoder RB4400 bietet 20 Ausgänge, die recht universell genutzt werden können. Neben Lichtsignalen lassen sich sowohl magnetische als auch motorische Weichenantriebe betreiben. Auch das Steuern von bis zu acht Servoantrieben ist möglich, wobei die Konfiguration dank RailCom auch im eingebauten Zustand erfolgen kann.

Im Fazit betrachtet, ist dieser frische Wind aus Polen eine echte Marktbelebung. Die neue Digitalzentrale RB1110 ist für den Anschaffungspreis von rund einhundert Euro nicht nur günstig, sondern auch recht innovativ, da bereits das neue RailCom-Anmeldeverfahren der NMRA möglich ist. Auch die dazu passenden Decoder sind preislich attraktiv. Der Sounddecoder setzt mit dem Sound-Upload auf ein genial einfaches Konzept, bei dem keine zusätzlichen Geräte benötigt werden. *Heiko Herholz*

RailBox-Digitalkomponenten im Überblick

DCC-Zentrale	RB1110	445,- zł
Loksounddecoder	RB2300	238,- zł
Zuhördecoder	RB 4400	209,- zł

Leserbriefe

■ Anlagenporträt, em 4/24 Zweimal Burgberg

Einerseits beziehe ich mich auf das Anlagenporträt ab Seite 112 mit dem gut gestalteten Burgberg, zum anderen bedarf es der Erläuterung des Vorbildpendants durch einen Zeitsprung: Während meines 22-jährigen Aufenthaltes in Essen während der Epoche IV unternahm ich von dort aus mit dem Auto gelegentlich Ausflüge ins Sauerland sowie in die Vordereifel und ins Bergische Land. Während einer Eifelrundfahrt kam ich 1977 durch den Ort Monreal, wo eine Burgruine und eine eingleisige Bahnstrecke meine Aufmerksamkeit in Anspruch nahmen, die unterhalb der Ruine den Berg durchquerte. Es ist die Ruine der Burg Löwenstein, auch Löwenburg genannt, die Graf Hermann III. von Virneburg im 13. Jahrhundert erbauen ließ. Der Bahnbau zwischen Mayen West und Monreal erfolgte 1891, der Tunnelbau begann im November 1892. Noch vor Ablauf des Jahres nach Baubeginn gelang Tunneldurchbruch und Fertigstellung der 185 Meter langen Unterführung. 1895 nahm die Eifelquerbahn den Betrieb auf. Nach vorübergehender Stilllegung ab 1994 wurde die Strecke inzwischen reaktiviert und wird von trans regio auf dem Abschnitt Andernach – Mayen – Kaisersesch betrieben. Beim Anblick des Modellbahnmotivs kam mir das wieder in den Sinn und festigt meine Meinung, dass beim Vorbild auch so manche seltsam anmutende Szenerie durchaus als glaubhafte Vorlage für den Anlagenbau dienen kann.

Rainer Messer, Oberzent



Tunnel der Eifelquerbahn nahe Monreal mit einer modellbahntypischen Burgruine auf dem Bergmassiv

Rainer Messer

— 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, 10. Oktober und Dienstag, 24. Oktober

Jeweils von 10:00 Uhr bis 13:00 Uhr sind die Redakteure der Vorbild- und der Modellbahnredaktion von *eisenbahn magazin* für Sie da. Rufen Sie an!

Telefon: 0 89 – 13 06 99 724

Peter Wieland,
Redaktion
Modellbahn



Florian Dürr,
Redaktion
Eisenbahn



Martin Menke,
Redaktion
Modellbahn



Thomas Hanna-Daoud,
Redaktion
Eisenbahn



■ SPNV-Trendwende, em 6/24 Zu einseitig betrachtet

Die Folge der Abwrackprämie 2009 war keine Blechlawine, denn Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Prämie beim Kauf eines Neuwagens war die Verschrottung eines Altfahrzeugs. Isoliert betrachtet blieb also der Fahrzeugbestand unverändert, wenn man von einigen Verstößen gegen das Verschrotungsgebot absieht. Die Probleme der Abwrackprämie waren andere: Zum einen gab es offenbar deutliche Mitnahmeeffekte, d. h., die Prämie wurde für ohnehin geplante Neuanschaffungen in Anspruch genommen und es wurden Neuanschaffungen vorgezogen, was daran ablesbar ist, dass nach Auslaufen der Prämie die Nachfrage deutlich zurückging. Die Neuwagenanschaffungen waren also nur zum Teil ein Konjunkturimpuls. Zum anderen wurden Fahrzeuge verschrottet, für die ein Gebrauchtwagenpreis erzielbar gewesen wäre, der höher als die Prämie lag; die Gier nach der Prämie hat manchen vom genauen Rechnen abgehalten. Hier wurde mithin Volkswirtschaft vernichtet.

Dass die vermehrte Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs Folgeumsätze generiert, wie die zitierte Studie darlegt, ist durchaus plausibel. Das gilt natürlich auch für den Individualverkehr: Dieser induziert Wertschöpfungen in der Kraftfahrzeugindustrie, in der Gastronomie in Gestalt von Autobahnraststätten oder Gast-

wirtschaften an anderen Straßen, die natürlich teilweise wegfallen, wenn Verkehrsströme in signifikantem Ausmaß verlagert werden. Dieser gegenläufige Effekt müsste in der Rechnung berücksichtigt werden. Ich habe Zweifel, dass das geschehen ist. Das Bündnis Nachhaltige Mobilitätswirtschaft ist keine wissenschaftliche Institution, sondern ein interessen geleiteter Verband. Deswegen wären dazu kritische Fragen angebracht. Ich möchte gar nicht bestreiten, dass der öffentliche Personenverkehr positive Effekte hat. Insbesondere in den Großstädten sind diese unübersehbar. Aber auch bei Investitionen in den öffentlichen Verkehr ist das Wirtschaftlichkeitsprinzip zu beachten, und zwar umfänglich. Da führen einseitige Studien in die Irre.

Andreas Krömer, Kötitz

■ Märklin-23er, em 7/24 Getunt es Lokmodell

Den Bericht über die Märklin-HO-Baureihe 23 habe ich mit großem Interesse gelesen, weil er in mir frühe

Modellumbauaktivitäten wieder aufgerufen hat. In jungen Jahren hatte ich das Modell der DA 800 mit Metallaufbau erhalten und es zusammen mit meinem Bruder auf der Anlage „MüKeBa I“ eingesetzt. Im Laufe der Jahre war mein Interesse an vorbildgerechten Loks gewachsen, deshalb entschloss ich mich, insbesondere die Frontpartie des Märklin-Lokmodells zu optimieren. Dabei wurde der Vorbau einschließlich Pufferbohle, kleinen Elektrolampen, A-Licht, Aufstiege etc. erneuert bzw. optimiert. Später folgten Arbeiten an Kessel, Führerhaus, Steuerung, Zylindern, Windleitblechen sowie am Tender. Auch die Räder wurden durch Abdrehen der Spurkränze sowie Hinterdrehen der Treibradsätze optisch verbessert, zumal ein Umbau auf Zweischienen-Gleichstrom anstand. Hinzu kamen Anbauteile wie Bremsen, Aufstiege und Indusi. Als ich mit dem Lokumbau fertig war, kam von Merker + Fischer ein Superzurüstsatz heraus, mit dem ich mir so einiges an Eigenbauinitiative hätte sparen können. Ein jüngerer Modellbahnfreund kann sich heute vielleicht gar nicht mehr vorstellen, warum man sich seinerzeit so viel Mühe mit alten Fahrzeugschätzchen machte. Auch heute noch dreht diese 23er ab und an eine Runde über die Vereinsanlage der FdE Burscheid oder über die heimische „MüKeBa II“, auch wenn die Lok den heutigen Detaillierungs- und Betriebsstandards nicht mehr entspricht.

Bruno Kaiser, Köln

Eiskalte Sonderfahrt

Der in Vorbild und Modell porträtierten DB-23 014 bin ich bis 1965 oft begegnet. Am 23. März 1969 führte eine Sonderfahrt von Hagen über Kreuztal, Berleburg, Korbach, Brilon Wald zurück nach Hagen. Bis Altenhundem führte eine E 19 den Zug. Dort übernahm die 23 014. Lokführer war Gerhard Moll aus Vormwald und Heizer



In unzähligen Eigenbaustunden optimierte Märklin-HO-Schleppten-derlok 23 014 der Bundesbahn

Bruno Kaiser



23 014 verlässt im März 1969 den seinerzeit noch mit Wasserturm ausgestatteten Bahnhof Hilchenbach. Auf dem Führerstand standen damals Helmut Eckhardt (links) und Gerhard Moll *Wolfgang Kraus (2)*

Helmut Eckhardt aus Grund. In Altenhundem durfte ich auf die Lok und beim Putzen des Führerstands helfen. Lokführer Moll hat auf dieser Fahrt alles aus der auf Nassdampfregler umgebauten Lokomotive herausgeholt, sodass Welschen-Ennest mit 70 km/h passiert wurde – eine Meisterleistung des Lokpersonals auf der 17 Kilometer langen Rampenstrecke! Es war ein nasskalter Tag und es fiel Eisregen, der für die Fahrt Folgen haben sollte.

In Kreuztal wurde die Lok gedreht. Der nächste Halt war Hilchenbach. Der Eisregen nahm derart zu, dass die Schienenköpfe spiegelglatt waren. Mit kräftiger Ausfahrt aus Hilchenbach wollte Gerhard den Anstieg nach Vormwald schaffen. Kurz hinter dem Bahnhof Hilchenbach, dem steilsten Streckenabschnitt mit 1:37-Neigung auf der Strecke nach Erndtebrück war jedoch kein Weiterkommen. Alle Anfahrversuche scheiterten. Aus Erndtebrück wurde eine V 100 geholt, die Schubhilfe leistete. Dasselbe Problem trat bei Korbach auf, wo die Lok mit dem Tender voraus fuhr. Da das Tenderfahrwerk in der Schienenräumung vom Eis Vorarbeit leistete, schaffte es die 23er, den Zug im Schrittempo in Fahrt zu halten. Gerhard Moll und ich sind mit kleinen Sandeimern vorausgegangen und haben die Schienen abgestreut. *Wolfgang Kraus, Hamm*

■ Triebzug der Bundesbahn-Baureihe 403, em 7/24 Keine bündigen Fenster

Die Aussage auf Seite 21 „... mit bündig eingesetzten Fenstern ...“ bezüglich des überarbeiteten „Donald



se von innen mit erheblichem Aufwand schwarz maskiert werden mussten. *Eberhard Schaa, München*

Modelltriebzug in 1:300

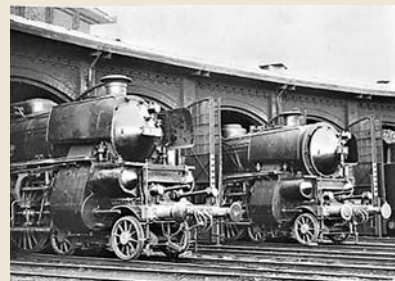
Nicht nur bei klassischen Modellbahnherstellern, sondern auch unter dem Lufthansa-Logo gab es eine Nachbildung des Airport-Express zu kaufen. Wenn die Fluggesellschaft schon Züge fahren ließ, dann lag es nahe, in Anlehnung an deren kleinmaßstäbliche Flugzeugmodelle auch eine Nachbildung des ET 403 zu fabrizieren. So brachte die Nürnberger Firma Schabak seinerzeit ein Souvenir-Modell des zweiteiligen Triebzuges im Maßstab 1:300 heraus, beworben als „detailgenauer Modellzug“. *Dr. Rudolf Schmidt, Köln*

■ Märklins HO-18 323, em 7/24 Lokbegegnung in Minden

Eisenbahnen im Kleinen und Großen faszinieren mich seit Kindesbeinen an. Meine erste von meinem Vater aus Holz gebastelte Dampflokomotive nahm ich Anfang der 1940er-Jahre in den Schutzstollen mit, wenn Bombenalarm war. Ab 1967 fotografierte ich dann Loks in etlichen Bahnbetriebswerken. Zu jener Zeit stellte ich fest, dass ein Oberingenieur eines Hoch-



Ende Juli 1968 im Bahnbetriebswerk Minden fotografierte DB-Loks 18 316 und 323 *Manfred Dietz (2)*



schulinstituts dem gleichen Hobby frönte. Gemeinsam fuhren wir los, um Eisenbahnen zu knipsen. Minden war eines unserer Hauptziele. Insbesondere die Baureihen 18³ und 18⁵ mussten damals aufs Bild. Bei einem unserer Besuche hatten wir Glück: Zwei Schlepptendermaschinen der badischen Gattung IV h präsentierten sich im Schuppen und auch im Freigelände. Die 18 316 stand kalt abgestellt, die 18 323 war unter Dampf und ermöglichte Ende Juli 1968 brauchbare Bilder. *Manfred Dietz, Mönchengladbach*

■ Hilfszüge im Fokus, em 8/24 Gartenbahn-Pendant

Immer wieder finde ich als langjähriger Leser ihrer Publikation interessante Beiträge und Anregungen. Das kürzlich veröffentlichte Thema Hilfszüge erinnerte mich daran, dass ich schon vor 20 Jahren eine solche Garnitur für meine Gartenbahnanlage zusammengestellt haben. Der Zug wurde aus Neufahrzeugen und verspielten Börsenfunden zusammengestellt. Die Aufnahme entstand noch in der „wilden Gartenzeit“, inzwischen ist daraus eine dauerhafte Anlage geworden. Der Zug besteht aus einer umlackierten LGB-Diesellokomotive, Hilfsgeräte- und Löschmittelwagen, einem Flachwagen zum Transport von Kraftfahrzeugen, einem Fakultativwagen mit Krankbetten sowie einem Mannschafts- und einem Löschwagen mit Spritzlanze. Das Kürzel OWRG steht für Oberndorfer-Werrataler Regionalbahn-Gesellschaft. *Herbert Holz, Witzenhausen*



1:300-Modelltriebzug der DB-Baureihe 403 als Lufthansa-Airport-Express im Maßstab 1:300 *Dr. Rudolf Schmidt*



Hilfszug für den Gartenbahneinsatz

Herbert Holz

Buch & Film

Mit Volldampf auf die Berge, Europas Zahnradampfloks auf den faszinierendsten Strecken – Christian Jummrich – 132 S., 153 Farb-/11 Schwarz-Weiß-Abb. – 24,99 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-96453-656-3



Zahnradbahn und Dampfbetrieb bilden immer eine faszinierende Kombination, müssen doch die eingesetzten Dampfloks auf Bergfahrt stets ihre volle Leistung erbringen. Dieses empfehlenswerte Buch stellt alle europäischen Zahnradbahnen vor, auf denen heute noch alltäglicher Dampfbetrieb herrscht oder die bei besonderen Anlässen mit museal erhaltenen Dampfloks befahren werden. So sind nicht nur die Zahnradbahnen Österreichs und der Schweiz präsent, sondern auch jene von Griechenland, Großbritannien und der Slowakei, auf denen es zumindest gelegentlich dampft. Faszinierende Fotos, exakte Kartenausschnitte und Fahrzeuglisten ergänzen den lesenswerten Text. Weitere Kapitel widmen sich jenen Bahnen, die in den letzten Jahrzehnten ihren Dampfbetrieb verloren haben oder stillgelegt wurden. Historische Aufnahmen erinnern an alte Zeiten, als es hier noch regelmäßig qualmte. Das Spektrum umfasst wiederum ganz Europa und behandelt normal-

spurige Strecken wie die österreichische Erzbergbahn oder die italienischen Schmalpurstrecken in Kalabrien und Trassen in ehemaligen Ostblockstaaten. Umfangreiche Tabellen informieren über die in Europa erhalten gebliebenen Zahnrad-Dampfloks, die in Museen oder als Denkmal zu besichtigen sind. Ein tolles Buch mit guten Fotos in ausgezeichneter Wiedergabequalität, vielen Detailinfos und Tipps für Besuche bei den noch in Betrieb stehenden Strecken und Museumsbahnen mit Zahnrad-Dampfbetrieb. MW

Münchner Schienennahverkehr, Die Geschichte von Tram-, U- und S-Bahn in der Isarmetropole – Peter Schrickler – 168 S., 83 Farb-/143 Schwarz-Weiß-Abb. – 32,99 € – Süddeutsche Zeitung Edition, München – ISBN 978-3-7343-2853-4



Überaus abwechslungsreich zeigt sich der Schienennahverkehr in der bayerischen Landeshauptstadt, sei es in der Vergangenheit oder heute. Regionalzüge, S- und U-Bahnen sowie Straßenbahnen sorgen aktuell dafür, dass der Nahverkehr in und um München Modellcharakter besitzt. Der zu diesem Thema erschienene Band startet im Jahr 1839, als das Eisenbahnzeitalter in der heutigen südbayerischen Verkehrsmetropole begann. In den Folgejahren

wurde das Schienennetz schnell ausgebaut, in den 1870er-Jahren eroberte der Schienenstrang auch die Münchener Innenstadt: Pferde- und Dampfbahnen wurden zum alltäglichen Anblick, bis sich der elektrische Strom durchsetzte. Der immer wichtiger werdende Vorortverkehr wurde nicht nur von der Staatsbahn, sondern auch von privaten Bahnunternehmen wie der Localbahn AG durchgeführt. Heute werden wahre Menschenmengen täglich auf den S-, U- und Straßenbahnlinien befördert.

All das beschreibt das Buch sehr akribisch. Illustriert wird das Geschriebene durch ausgezeichnete Fotos aus alten und aktuellen Zeiten, Karten, Netzpläne und andere Faksimiles. Der mit der Sachkunde eines Lokalpatrioten verfasste Band birgt Fakten, die sogar München-Kenner zum Staunen bringen. Spezielle Kapitel widmen sich der Mammutaufgabe, den Olympiaverkehr von 1972 abzuwickeln sowie dem darauffolgenden neuen Münchner Nahverkehrszeitalter mit Gründung und Ausbau des Verkehrsverbundes MVV. Abgeschlossen wird das Buch mit einem Ausblick auf die kommenden Jahre, die in München für weiteren Verkehrszuwachs sorgen werden. MW

Verkehrsknoten Duisburg – Markus Scholten – 112 S., 167 Schwarz-Weiß-Abb. – 29,80 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6309-9

Entgegen früheren Gepflogenheiten konzentriert sich dieses Werk der Verkehrsknoten-Reihe auf das Geschehen der Montan- und Stahlregion von 1950 bis 1975. Brennpunkte sind der Hauptbahnhof mit Rangieranlagen und Bw, Rheinhausen, Ruhrort und die Ruhrauen am Kaiserberg. Im Osten sind es die Strecken nach Düsseldorf und Ratingen. Anschlie-



ßend werden der Wedauer Rangierbahnhof sowie Bw und AW besucht. Linksrheinisch kommt Hohenbudberg mit Rangierbahnhof und Bahnbetriebswerk zu seinem Recht. Viel Raum nimmt der größte Binnenhafen Deutschlands ein – Ruhrort als auch Außen- und Innenhafen. Gestreift wird aber auch die Luftfahrt mit Heliport in Duisburg-Duisern und dem Rhein als Landeplatz für Flugboote und Schwimmflugzeuge. Den Abschluss bilden Berichte von Werkbahnen des Steinkohlenbergbaues und der Montanindustrie. WB

La grande encyclopédie des Locomotives françaises, Vol 5: Les automotrices électriques – Thierry Leleu – 224 S., 455 Farb-/92 Schwarz-Weiß-Abb. – 58,00 € – Les éditions du Cabri, Breil-sur-Roya/Frankreich – ISBN 978-2-91460-384-3

Nach Dieseltriebwagen, Diesel- und Elloks folgt nun dieser Band über alle elektrischen Triebwagen und Triebzüge von den Anfängen in Frankreich bis heute. Zu jedem Fahrzeugtyp werden Vorbildaufnahmen gezeigt. Besonders informativ sind die kolorierten Seitenrisszeichnungen, die Auskunft über die unterschiedlichen Farbvarianten geben, was speziell Modellbahner freuen wird. Dazu gibt es Kästen mit technischen Angaben sowie französisch verfasste Texte zur Fahrzeuggeschichte. Einige ET von SNCF und SBB fanden ebenso Eingang in dieses Buch, weil sie auch französische Strecken befuhren. WB

Weiterhin erreichen uns:



Die Borkumer Kleinbahnen, Die Geschichte von 1888 bis heute – Manfred Diekenbrock/Daniel Michalsky – 119 S., 120 Farb-/25 Schwarz-Weiß-Abb. – 24,99 € – Sutton Verlag, Tübingen – ISBN 978-3-96303-425-1

Marschbahn, Die Magistrale Hamburg – Sylt (EK Special 153) – Josef Maurer/Uwe Keil – 100 S., 128 Farb-/87 Schwarz-Weiß-

Abb. – 13,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-7046-2

Schmalspur-Atlas Österreich (ModellEisenbahner Extra) – Thomas Küstner/Dr. Markus Strässle – 116 S., 226 Farb-/41 Schwarz-Weiß-Abb. – 14,90 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-124-4

HSB-Extrablatt, Ein Streifzug durch 125 Jahre Harzquer- und Brockenbahn – Dirk Endisch – 32 S., 24 Farb-/33 Schwarz-Weiß-Abb. – 6,90 € – Verlag

Endisch, Stendal/Bezug: Harzer Schmalspurbahnen, Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode

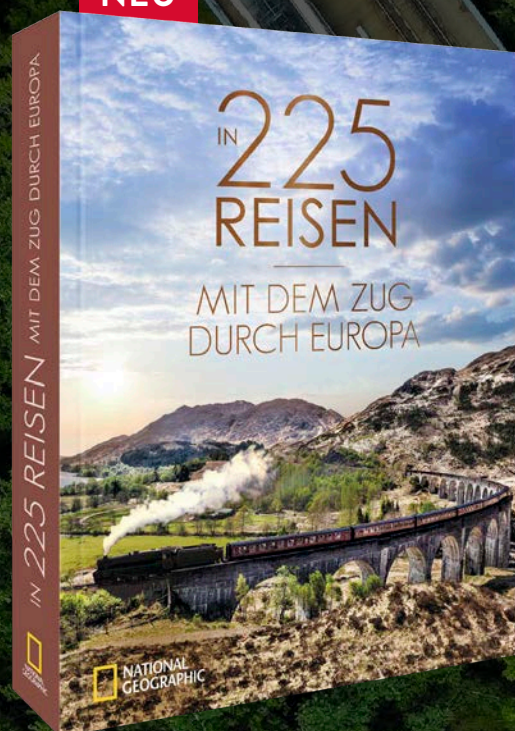
Wattläufer, Eisenbahnen auf Insel & Hallig – Reiner Preuß – 132 S., 110 Farb-/50 Schwarz-Weiß-Abb. – 16,95 € – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71706-0

Die Baureihe 01¹⁰, Die Super-Pacific-Dampfloks gestern & heute – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € – EK-Verlag, Munzinger Straße 5a, 79111 Freiburg

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



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



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



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 e

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,-

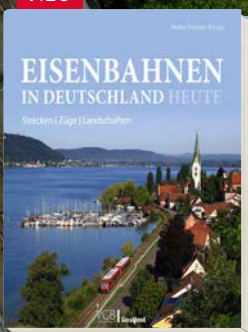
NEU



Die Geschichte des Münchner Nahverkehrs liebevoll nachgezeichnet – mit Fakten, die selbst manchem München-Kenner unbekannt sind.

168 Seiten · ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-7343-2853-3
€ 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,-





■ HO-Güterwagengattung Kds 54/56 von Brawa und Roco

Die Staubsilowagen der Deutschen Bundesbahn

**Verglichen
& gemessen**

Brawa hatte nach den O-Modellen von 2012 auch den DB-Staubsilowagen Kds 54 bzw. Kds 56 als HO-Neukonstruktion ausgeliefert. Bis dahin galt das bereits 1990 vorgestellte Roco-Modell als die maßstäblichste Ausführung. Zwischen den Konstruktionen liegen mehr als 30 Jahre Bau- bzw. Entwicklungszeit. Grund genug, beide Modelle genauer unter die Lupe zu nehmen

Die zweiachsigen Staubsilowagen von Roco wurden 1990 erstmals als limitiertes Dreierset aufgelegt (Artikelnummer 44015/90 DM), mussten allerdings vom Käufer zugerüstet werden. Die altersbedingten Mankos des Modells könnten als das Plus der Remshalder gelten, die bereits ab Werk komplett bestück-

Fakten zu den Modellen

	Brawa Kds 54	Brawa Kds 56	Roco Kds 54	Roco Kds 56
Artikelnummer	50518	50520	76093	44035
Erstes Baujahr	2022	2022	1990	1991
Eigenmasse	59 g	61 g	39 g	40 g
Preis (UvP)	54,90 €	54,90 €	89,90 €* * UvP des letzten Dreiersets 76093 von 2019, ** derzeit nicht im Sortiment	- **

te Miniaturen ausliefern. In diesem Test werden nur die Kds 54/56 der Deutschen Bundesbahn einer näheren Betrachtung unterzogen. Die älteren Wagenmodelle von Märklin (siehe Kasten) bleiben hier ebenso unberücksichtigt wie das nicht auf einer deutschen Vorbildkonstruktion basierende Rivarossi-Modell.



Für Ganzzüge kann man die unterschiedlichen Ausführungen von Brawa und Roco kombinieren, wie auf dieser im Bau befindlichen Modellbahnanlage, bei der noch die Fahrleitung fehlt

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Brawa – 2021 gab es die Ankündigung einer Vielzahl an Kds-Varianten in 1:87. Die unter-

schiedlich eingefärbten Fahrzeugrahmen und Wagenkästen des zweiachsigen Staubsilowagens bestehen aus Kunststoffspritzguss und ermöglichen leicht unterschiedliche Farbausführungen. Der Grundkorpus besteht aus dem Wagenkasten mit den beiden Silos, der im Inneren mit einem Ballastgewicht versehen ist. Dieser ist auf den tiefschwarz ausgeführten Fahrzeugrahmen aufgesetzt.

Der Fahrzeugrahmen des Testmodells wirkt durch die etwas herunterhängenden Puffer leicht nach oben gebogen. Brawa hat im Fahrzeugboden die Kurzkupplungskulisse integriert. Technisch wurde diese gegenüber dem Roco-Modell anders gelöst, indem sich diese zwischen Achse und Pufferträger erstreckt. Allerdings greifen Teile der Führung gut kaschiert durch die Langträger in den unteren Kegelstumpf. Am Wagenende sind zwei Plattformen montiert, wobei man beide Ausführungen umsetzte: mit und ohne Bremserbühne. Das verursachte zusätzliche Kosten im Werkzeugbau, erhöht aber die Variantenvielfalt. Die Wagenpunkten durch die bereits werkseitig ausgeführte Bestückung des Modells mit allen Ansetzteilen.

Roco – Die Konstruktionen sind 35 Jahre älter als die Brawa-Wagen. Roco hat bisher sein Modell nicht weiter verbessert; ein Manko bleibt das Zurüsten, wobei einzelne Teile sich nicht immer einfach in die Löcher einsetzen lassen. Manchmal ist es erforderlich, die Teile konisch zuzuspitzen. Die Modelle sind dafür bekannt, dass diese

Roco

Zurüstteile oder Löcher?

An dieser Stelle sei noch ein Hinweis bezüglich der Passgenauigkeit der Roco-Zurüstteile erwähnt. Manche sind an deren Enden verjüngt und lassen sich problemlos einführen. Die aus Metalldraht gefertigten Geländerteile für die Plattform sind passgenau und lassen sich bei der richtigen Positionierung sauber in die Lochbohrungen einstecken. Bei

den Ventilhandrädern oder den anderen Einsteckteilen empfiehlt es sich, diese leicht konisch anzuspitzen. Normalerweise sollten diese Zurüstteile alle passgenau in den Formen ihren Halt finden, ggf. ist ein Festkleben erforderlich. Erst dann erhält man ein optisch ansprechendes Modell. Wer es nicht macht, muss weiterhin auf die Löcher blicken. MI



vom Aufbau her aus Einzelteilen bestehen und entsprechend zusammengeklipst werden. Alle Bauteile sind ebenfalls als Kunststoffspritzguss entstanden. Der Kds ist ohne Zusatzgewicht realisiert. Trotz beengter Fahrzeugkonstruktion ist eine NEM-Kurzkupplungskulisse vorhanden. Die hintere Führung wurde durch den unteren Kegel-

stumpf geführt und ragt noch einige Millimeter zur Wagenmitte hinein. In den Wagenboden ist auch die Bremsanlage mit der einseitigen Führung der Luftbehälter berücksichtigt. Roco fertigt nur Staubsilowagen ohne Bremserbühne mit Handbremskurbel. Die Oberfläche zeigt ein grobmaschiges Riffelblech, dessen Detaillierung zur damaligen

Der Kds von Märklin

Märklin ist ebenfalls Produzent des zweiachsigen Drucksilowagens der Gattung Kds 54 bzw. Kds 56 und hat im Rahmen der Sommerneuheiten 2024 ein entsprechendes Display mit zwölf unterschiedlich ausgeführten Wagen (00723) angekündigt, die einzeln zu je 44,90 Euro bei mhi-Händlern erhältlich sind. Beim Märklin-Fahrzeug handelt es sich um eine ältere Modellkonstruktion, die mittlerweile über eine NEM-Kurzkupplungskulisse verfügt. Im Unterschied zu anderen Konstruktionen hat



Vom Märklin-HO-Modell des Staubsilowagens gibt es unzählige Farb- und Beschriftungsvarianten

Markus Inderst

Märklin sein Modell mit der Handbremsbühne umgesetzt. Außerdem weist es einige Anbauteile auf, die auch eine ungewollte Berührung überstehen. In der Philosophie des Herstellers steht die robustere Ausführung aller Teile im Vordergrund. Alle Geländer sind im Querschnitt dicker, auch bei den Aufstiegsleitern sind die markanten Querschnitte erkennbar. Die mhi-Modelle basieren auf dieser Wagenkonstruktion und sind mit und ohne Bremserbühne ausgeführt. MI

Brawa



Im Vergleich zum Werkfoto des Originals (ganz unten), das allerdings die andere Wagenseite mit den unteren Rohrleitungen und den Manometern zeigt, kann man gut die umgesetzten Details sowie die verschiedenen Materialstärken an den Brawa- und Roco-Modellen vergleichen

Markus Inderst (2)

Roco



Zeit beachtlich war, aber von der Ausführung des Brawa-Wagens erheblich abweicht. Gut erkennbar sind die Trennkanten der Silos, die nicht immer passgenau modelliert wurden. Speziell beim älteren Kds 54 sind teils größere Niveauunterschiede auszumachen.

Maßgenauigkeit

Brawa – Das Modell hat keine Maßabweichungen, viele Details sind aber um wenige Zehntelmillimeter filigraner ausgeführt. Als optischer Unterschied ist die beidseitige Plattform zwischen Kessel und Puffern zu betrachten, die bei dieser Konstruktion vorbildgerecht schmaler ausgefallen ist.

Roco – Das Modell ist trotz seines Alters als maßstäbliche Umsetzung einzustufen. Allerdings haben sich einzelne Zurüstteile vor 30 Jahre kaum besser umsetzen lassen, sodass hier schon die Entwicklungsunterschiede offenkundig werden. Einziger Ausreißer ist die Länge des Fahrzeugrahmens oder auch die Fahrzeughöhe, denn die Fahrwerke weisen eine stärkere vertikale Federung auf.

Lauf Eigenschaften

Brawa – Die Modelle gelten aufgrund des integrierten Ballastgewichts als die schwereren im Test. Der Kds 54 bringt ein Eigengewicht von 59 Gramm auf die Waage, während es der größere Kds 56 auf 61 Gramm bringt.

Die Modelle weisen gegenüber anderen Brawa-Konstruktionen keine Dreipunktlagerung auf. Die sehr guten Rolleigenschaften und die Leichtläufigkeit der Radsätze werden durch deren präzise Spitzenlagerung in zusätzlich hinter den Achslagern angeordneten Metall-lagerschalen gewährleistet.

Roco – Als Eigenmasse bringt der Kds 54 lediglich 39 Gramm auf die Waage, der größere Kds 56 ist um ein Gramm schwerer; beide wurden mit eingesteckter Roco-Kurzkupplung gewogen. Die leichten Silowagen sind serienmäßig mit einer vertikalen Federung ausgestattet, ohne über eine Dreipunktlagerung zu verfügen, und haben auch keine eingesetzten Metall-lagerschalen. Die Radsätze laufen trotz der ebenfalls präzisen Spitzenlagerung anstandslos und leicht.

Wartungsfreundlichkeit

Brawa – Die Verpackung der Modelle erfolgt in der bekannten zweiteiligen und robusten Kunststoffverpackung. Das Güterwagenmodell liegt darin in einer dünnen Folie eingewickelt und im passgenauen Blistereinsatz eingelegt. Darunter sind eine Betriebsanleitung und ein Zurüstbeutel eingelegt. Im Zurüstbeutel sind die Anbauteile für die Pufferträger enthalten, nämlich die Zughaken mit und ohne Gehänge sowie die Bremsschläuche. In einem weiteren Beutel finden sich die beiden Standardkupplungen. Die mitgelieferte Betriebsanleitung gibt allgemeine Informationen zum Modell, Hinweise zum Zurüsten und benennt auch die möglichen Ersatzteile des Güterwagens. Gegenüber dem Roco-Modell ergibt sich sogar der Vorteil, für das Brawa-Modell alle möglichen Bauteile als Ersatzteil zu bekommen.

Roco – Die Auslieferung des ersten Wagensets erfolgte im üblichen Karton. Die Modelle sind dabei nicht zugestrichen in einem Blistereinsatz abgelegt gewesen. Dies erwies sich allerdings infolge der später angesetzten Zurüstteile als unbrauchbar, sodass in die vorhandenen Ausnehmungen neue Löcher geschnitten werden mussten. Im dicken Zurüstbeutel sind all jene Anbauteile enthalten, die das Modell vervollständigen. Das wurde vor über drei Jahrzehnten noch anstandslos hingenommen, war es doch ein gängiger Kompromiss. Die schlechten Erfahrungen mit der ersten Verpackungsform ließ Roco auf die ebenfalls bekannte Styroporverpackung umsteigen, bei der die entsprechenden Freiräume im zugestrichenen Zustand des Modells aus dem Styropor geschnitten werden konnte. Roco hat diese Art relativ lange beibehalten und ist erst nach der neuen Sortimentsausrichtung mit Fleischmann zur bekannten Blisterbox umgestiegen.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

Brawa	➡ (2,0)
Roco	➡ (2,8)

Vorbild

Zweiachsige Staubbehälterwagen der DB

Die DB setzte ihre Staubbehälterwagen überwiegend zum Transport von Zement, Phosphat, Flugasche, Quarzsand und Granulaten für die Kunststoffherstellung oder zum Transport von Lebensmitteln wie Zucker, Salz und Mehl ein. Die in den Behältern eingeblasene Druckluft sammelt sich oben, erzeugt einen Überdruck und drückt das Ladegut unten aus den Rohrleitungen. Ein Wasserabscheider sorgt für die Trocknung des Ladegutes und verhindert zugleich das Verklumpen infolge feuchter Luft. Zur Kontrolle des Kesseldrucks ist ein Druckmanometer am oberen Kegelsumpf montiert. Viele der Wagen wurden an Großkunden vermietet, die hierfür ihre Firmenanschriften anbrachten oder diese als Privatwagen übernahmen.

Kds 54 bzw. Ucs⁹⁰⁸

Talbot lieferte 1953 zehn zweiachsige Staubgutwagen mit zwei Behältern und Trichterabsaugung. Die als Kd 54 bezeichneten Prototypen verfügten über einen Rauminhalt von zweimal 12,5 m³. Zusätzlich wurde ein als Kds 54 bezeichneter Wagen mit einem Ladevolumen von zweimal 13,5 m³ und Auflockerungsböden beschafft. Nach umfangreichen Versuchen begann ab 1955 der Serienbau mit Auflockerungsböden und 27 m³ Rauminhalt. Die DB beschaffte davon bis 1964 insgesamt 1.221 Wagen. Die Laufwerke bestehen aus Monobloc-Radsätzen mit Zylinderrollenlagern nach UIC-Vorgaben. Die Wagen sind über achttagige Blatttragfederpakete gefedert, die zunächst mittels Doppelschakengehänge zwischen Tragfedern und Fe-

derböcken verbunden waren. Ab 1956 verbaute man nur noch Einfachschakengehänge. Die Bremsanlage besteht aus einer Knorr-Druckluftbremse der Bauart KE-GP mit manuell umstellbarem Lastwechsel. Das Bremsgestänge liegt außermittig an einem Langträger, um einen möglichst tiefen Entladepunkt der Behälter zu ermöglichen. Ein Teil der Wagen ist mit einer Handspindelbremse versehen, die man mittels Kurbel an der Bremserbühne bedient.

Kds 56 bzw. Ucs⁹⁰⁹

Für leichte Transportgüter entstanden zwischen 1955 und 1971 die mit zweimal 17,0 bzw. 17,5 m³ großem Laderaum ausgestatteten Kds 56. Die Wagenhöhe stieg auf 4.756 Millimeter, weshalb die 1.293 beschafften Exemplare nur bedingt im Ausland einsetzbar waren. Für Versuchszwecke wurden fünf 1956 und 1958 gelieferte Wagen mit einem Aluminium-Staubbehälter versehen. Um sich der Zukunft nicht zu verschließen, baute die Waggonfabrik Uerdingen einen Wagen, der zur Aufnahme einer automatischen Kupplung vorgesehen war. Die erschwerte Unterbringung führte zu einem neugestalteten Untergestell mit einer Länge über Puffer von 9.700 Millimetern samt geänderter Behältertragkonstruktion. Die bis 1968 gebauten Fahrzeuge weisen eine Länge über Puffer von 8.560 Millimetern auf, danach wurde das Untergestell um 480 Millimeter verlängert. Um den Entladevorgang zu verbessern, erhöhte man außerdem den Neigungswinkel der unteren Behälterspitze auf 45 Grad.

MI



Noch mit Ucs 56 Kds beschriftet ist der für den Transport von Futtermitteln beschaffte Staubsilowagen der Bundesbahn

Waggonfabrik Uerdingen/Slg. TechnikMedia (2)

Brawa



Roco



Beide Hersteller haben zahlreiche Details nachgebildet, wobei nur Brawa Bremsdreiecke und alle Luftleitungen berücksichtigt hat

Brawa



Roco



Abgesehen von der Materialstärke der Roco-Geländer und -Nachrüstteile sind beide Modelle nahezu identisch detailliert Markus Inderst (8)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Brawa – Herstellerseitig ist der fein detaillierte Staubsilowagen mit allen Zurüst- bzw. Anbauteilen versehen, womit der Güterwagen sofort einsatzfähig ist. An der Außenhaut der Siloaufbauten sind überdimensioniert wirkende Schweißnähte auf der Oberseite erkennbar. Die Ventile an den Stirnseiten sind direkt am Wagenkasten angesetzt. Ebenso angesteckt sind die beiden Aufstiegsleitern und auch die Rohrleitungen auf der Rahmenhöhe. Die Rangiererbühen verfügen beim Kds 54 über innenliegende Geländer, während der Kds 56 ein außenliegendes Geländer mit angebauter Handbremskurbel aufweist. Der Anblick der Oberseite offenbart eine Vielzahl werkseitig schon montierter Bauteile. Im Vergleich zum deutlich älteren Roco-Modell sind die Griffstangen feiner und zierlicher umgesetzt. Brawa hat seinen Laufzettelkasten in silberner Farbe hinterlegt und sogar die hinter der Lücke der Aufstiegsleitern befindlichen Bauteile filigraner ausgeführt. Sämtliche Trittflächen sind mit feinen Riffelungen versehen.

Roco – Bereits ab Werk sind zahlreiche Anbauteile montiert, jedoch muss der geübte Modellbahner noch über eine halbe Stunde an Montagezeit aufwen-

den, um die wichtigsten Details zu ergänzen. Die Außenhaut der Silos weist eine feine Darstellung von Schweißnähten auf, allerdings fehlen diese an der Oberseite. Das aufgebaute Gehäuseteil mit den beiden Silos ist auf dem Fahrgestell des Wagens aufgesetzt. Dazu zählen die beidseitigen Aufstiegsleitern ebenso wie die zahlreichen Rohrleitungen auf der Rahmenhöhe des Modells, die am Wagenunterboden ihre Fortsetzung finden. An den Stirnseiten der Siloaufbauten sind kleine Ausschnitte vorhanden, aus denen ebenfalls eine Rohrleitung herausragt. Auf dem Fahrzeugrahmen sind die frontseitigen Geländer eingesetzt, die über Rangierertritte zugänglich sind. An der gut sichtbaren Oberseite der Silos sieht man mehrere Bohrungen für die Zurüstteile. Die Siloverschlüsse sind nicht gänzlich dargestellt, hierzu müssen noch die beiliegenden Zurüstteile sowie die Druckgasmanometer montiert

werden. Die Trittflächen sind ab Werk in die Kastenform eingesetzt, jedoch liegen die aus Stahlraht geformten Griffstangen wiederum zur Selbstmontage bei. Das halbrunde Geländer ist stattdessen schon montiert. Des Weiteren müssen u. a. Füllstützen, Laufzettelkästen und herausragende Halterungen angebaut werden.

Fahrgestell und Räder

Brawa – Der Wagenboden offenbart eine detailreich umgesetzte Bremsanlage samt Bremsdreiecken, Luftleitungen sowie den beiden NEM-Kurzkupplungsschächten. Bei genauerer Betrachtung wurden sogar die Befestigungsschrauben am unteren Siloabschluss dargestellt. Das nachgebildete Fahrwerk ist mit verschiedenen Gravuren detailreich gestaltet. Es gibt den gedrungenen Eindruck richtig wieder, wohingegen das Roco-Fahrwerk höher erscheint. Beide Hersteller haben

ihre Standard-Radsätze montiert, wobei die Brawa-Ausführung weniger glänzend wirkt.

Roco – Man sieht eine in den unteren Siloteil eingearbeitete NEM-Kurzkupplungskulisse inklusive der Nachbildung der Bremsanlage sowie weiterer Leitungsverbindungen des Wagens.

Die Laufwerksaufhängungen sind feingliedrig dargestellt und weisen zahlreiche Gravuren auf. Neben den Federpaketen sind es vor allem die Doppelschakengehänge. Am Fahrzeugrahmen sind verschiedene Nietverbindungen sichtbar.

Farbgebung

Brawa – Die Farbgebung weist keinen Grund zur Beanstandung auf. Die aktuelle Modellkonstruktion erweckt dabei den Anschein, dass die einzelnen Kunststoffbauteile ebenfalls schon mit entsprechend eingefärbten Granulaten erstellt worden sind. Die Oberfläche weist einen leicht glänzenden Effekt auf. Viele Bauteile sind zusätzlich entsprechend lackiert.

Roco – Die Modelle wurden in verschiedenen Grautönen ausgeführt, produziert wurden aber auch Wagen in Beige. Die Konstruktion bzw. die Bauform hat es zugelassen, die Farbgebung schon mit entsprechenden Granulaten umzusetzen, sodass eine vorbildgerechte farbliche Behandlung

Maßtabelle Güterwagen der Gattung Kds

Maße in mm	Vorbild	1:87	Brawa	Roco
Länge über Puffer	8.560	98,4	98,3	98,4
Untergestelllänge	7.320	84,1	84,0	85,1
Achsstand	5.000	57,5	58,2	58,3
Wagenkastenbreite	3.110	35,7	35,3	36,0
Wagenhöhe Kds 54	4.121	47,4	47,2	47,3
Wagenhöhe Kds 56	4.571	52,5	53,1	52,8
Puffermittenhöhe über SO	1.060	12,2	13,0	12,5
Raddurchmesser	1.000	11,5	11,0	11,0

Brawa



Waggonfabrik Uerdingen/Sig. TechnikMedia (2)

Staubsilowagen im HO-Test

Roco



Brawa hat die oberen Schweißnähte gut sichtbar, Roco gar nicht dargestellt. Auf dem Vorbildfoto sind sie schwach erkennbar

einzelner Bauteile durch verschiedene Lackierungsschritte ausseidet. Die Modelle weisen eine mattglänzende Außenhaut auf.

Beschriftung

Brawa – Die gut deckenden Anschriften sind mehrfarbig ausgeführt, wobei diese im Tampopdruckverfahren aufgetragen wurden. Teilweise ist das Schriftbild hochglänzend umgesetzt. Zu sehen sind alle erforderlichen Fahrzeuganschriften. Die Bremssteller sind sogar farblich ausgeführt sowie auch bei den montierten Ventilgläsern weiße Hintergrundflächen zu sehen.

Roco – Die Anschriften an den Fahrzeugen sind im Tampopdruck mehrfarbig ausgeführt, das Druckbild ist lupenrein. Das gilt selbst für die zahlreichen Anschriften auf den Trichtern und am Wagenkasten in kleiner Schriftgröße. Einen Abstrich muss man dennoch hinnehmen: Zur damaligen Zeit war es noch unüblich, die Bremssteller oder die Druckglasmanometer farblich hervorzuheben. Derartige Details wurden erst vor rund 20 Jahren eingeführt und gelten heute als Standard. Der Vergleich mit Vorbildfotos offenbart zudem noch geänderte Positionen diverser Fahrzeuganschriften.



Sowohl Brawa als auch Roco bieten den Kds 56 bzw Ucs⁹⁰⁹ in verschiedenen Varianten an



FAZIT DES TESTERS

Da Roco derzeit keine Neuauflage seiner Modelle plant, kann man als HO-Bahner derzeit im Fachhandel nur zwischen den optisch ansprechenden Brawa-Modellen, deren zierliche Bauteile bei Entgleisungen bruchgefährdet sind, oder den aktuell wiederaufgelegten Märklin-Klassikern (siehe Kasten) wählen. Alternativ findet man auf dem Gebrauchtmärkte allerdings auch noch die preisgünstigen Roco-Modelle, wobei man auf das Vorhandensein des Zurüstbeutels bzw. auf die Vollständigkeit aller bereits angesteckten Teile achten sollte.

Brawa (1,9) – Das neue Modell bringt zweifelsfrei den Vorteil mit sich, dass keinerlei Kleinteile mehr zugeordnet werden müssen. Wenngleich der Hersteller eine Fülle an Modellvarianten innerhalb kurzer Zeit realisiert, stellt das zweifelsohne einen Vorteil dar, nur erreicht der Anschaffungspreis dann astronomische Sphären.

Roco (2,8) – Das mehr als 30 Jahre alte Modell steht in der Modellumsetzung und Detaillierung gegenüber dem Herausforderer um fast nichts nach. War das Zurüsten von Modellen anno dazumal zur Erhöhung der vorbildgerechten Modellumsetzung Usus, hat sich diese Einstellung heute gänzlich geändert. Die Teile lassen sich aber auch von eher ungeübten Modellbahnern anbringen.

Markus Inderst

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Brawa (1,8)

Roco (2,8)

Brawa

Wechselstromradsätze

Ein Radsatztausch sollte man beim Kauf vom Fachhändler durchführen lassen, weil ansonsten der angeklebte bzw. eingesteckte Achslagerdeckel leicht abbrechen könnte und sich anschließend nicht mehr problemlos befestigen ließe. Mehrere Versuche meinerseits sind dabei kläglich gescheitert. Das einfache Hineindrücken des Bauteils

misslingt, sodass der Achslagerdeckel dann von hinten mittels Sekundenkleber befestigt wurde. Da die Achshalter aus lackierten Messingblechen bestehen, ist an den Kanten die schwarze Farbe abgesplittert. Von daher sollte man sich gut überlegen, ob ein nachträglicher Tausch auf Wechselstromradsätze zwingend erforderlich ist. MI

Brawa

Fachhändler und Fachwerkstätten

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

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

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

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

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

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



www.elriwa.de

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

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

mein-MBS.de

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

mein-mbs.de

www.Beckert-Modellbau.de

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

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



Handarbeitsmodelle

MÄRKLIN & SPIELWAREN

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



Seit über 100 Jahren für Sie da!



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

Kleine Bahn-Börse

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

Verkäufe TT, N, Z

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

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

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27,

95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

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

www.modellbahn-kepler.de

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

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

www.carocar.com

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

www.Modellbau-Gloekner.de

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

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

Mit Millimeter-Anzeigen im
eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Verkäufe H0

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

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

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

Verkaufe von privat wegen Auflösung meiner H0 Modellbahn Sammlung Gleich- und Wechselstrom Loks und Wagen. Bitte Wunschmodelle von Firma, Artikel-Nr. oder Bezeichnung schriftlich bitte anfragen unter richard-welsch@t-online.de

Liliput H0 Dampfloks KPEV, DB, DRG, NS, CFL, SNCF, SNCB. Bitte Liste anfordern. Rivarossi Kataloge und Neuheiten 1956-2019. Verschenke Hefte MEB ab 1996. E-Mail: Rainer_Beck@gmx.de

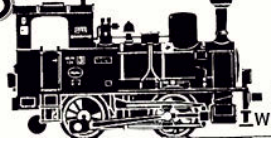
Märklin H0-Anlage dig., 100 x 200 cm kompl. Aufbau auf 2 Ebenen, Geb., Bel., Schienen, Trafos, roll. Material, 5 Loks, 20 Wagen, 35 Autos, 100 Pers., 200 Bäume, 30 Gebäude; zusätzl. Mat. für Erweiterung um das Doppelte, FP 1.995 €. Tel.: 0173/6549131 (DA).

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

 **modellbahnen & modellautos Turberg**
Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins.
Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!
Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!
Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!
Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr - Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 - 10789 Berlin - Tel. 030/2 199 90 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

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.lok raritaetenstuebchen.de

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin OO/HO. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

www.modellbahn-keppler.de

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

Märklin-Dig.-Anlage 100 x 200 cm auf 2 Ebenen, + 100 Extra-Schienen + Zubehör für weiteren Ausbau anbei, 5 Züge, Diorahmen, Gebäude, 50 Autos, 200 Preiser-Figuren, etc. Mobil: 0173/6549131, Nähe DA

Lokomotiven und Wagen, Gleichstrom HO, Vitrinen-Modelle zu verkaufen, Liste anfordern unter gpetter2477@yahoo.de.

127 Schienen HO ungebraucht. Auf diesen Schienen laufen alle 2-Leiter - Gleichstrom; z. B. Roco, Trix, Fleischmann, Lima, Brawa, Rivarossi. € 0,30 pro Schiene. Abholung in Haßloch/

Pfalz möglich. Tel.: 0173-3075036; w.kamb@web.de

Digitale Großanlage 7x4 m; 7 Segmente 200x100mm, 1 Segment 150x150mm; 12 Weichen 12 x Servo; ca. 45m Gleis; ca. 22m Schattenbahnhof. Steuerung über Märklin MS 2 und/oder Rocrail manuell/halbautomatisch/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. Laserutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. Preis: 5999 €. martinrichter@gmx.de

Eine Umfangreiche Märklin-4 Mfor-Sammlung und Gebäude; Sammlung Rivarossi CIWL Orient-Express-Wagen und Schlafwagen; HAG AC-Lokomotiven, Tel.: 0175-1092088 und albrecht-dbb@t-online.de

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 Part-

ner. 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. Telefon: 0951 / 2 23 47 oder die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

www.mbs-dd.com

Suche für meine DR-Sammlung von Lemaco HO-082/2b die BR 01 0510-6 DR ÖL oder Lemaco HO-082/2a die BR 01 535 DR ÖL. Dann von Präzisionsmodellbau Heinrich für HOe die 05 12 907, 05 12 910, 05 11 909 oder 04 12 906. Ich freue mich auf Ihre Angebote. Tel.: 01573 5262429 oder mike.doerwaldt@online.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Mehtak und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466, 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, oder Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

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

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

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

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

Riesig!

Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

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

Modellbahn Apitz

günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten

Heckinghauser Str. 218
 42289 Wuppertal
 Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

Das Fachgeschäft
 auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –

MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI

DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227
 44141 Dortmund

Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlinski.de

www.modellbahn-kramm.com

40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, ✉ info@modellbahn-kramm.com

Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen

Preiswerter und sicherer Versand – weltweit

Seit über 40 Jahren für Sie am Zug

40 Jahre 1963-2003

YouTube Facebook

Hünerbein

Modell Center Aachen

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

750 m²
 Erlebniswelt
 Modellbau
 in Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Kleine Bahn-Börse

www.jbmodellbahnservice.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahn-paradies.de. G

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlun-

gen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de – Danke.

www.wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de. G

www.koelner-modell-manufaktur.de

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

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

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

Verkäufe Große Spuren

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

www.modellbahn-keppler.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.:

0176-63212613, nann-ankauf@web.de. G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur I

www.hack-bruecken.de

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

Liebhaver sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesen-

Mit Millimeter-Anzeigen im
 eisenbahn magazin erfolgreich werben!

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

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

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

Schreiber-Bogen
KARTONMODELLBAU

Attraktive Modelle in realistischem Design für die Modellbahn

Maßstab 1:87 (H0)
 23 cm lang
 Best.-Nr. 813, 9,90 €

Umfangr. Gesamtkatalog, € 2,- + Porto

AUE-VERLAG • Postf. 1108 • 74215 Möckmühl
 Tel. 06298-1328 • Fax -4298 • info@aue-verlag.de

Feldsteinkirche
Neschholz



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

Ätztechnik

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

WERST
 MODELL BAHN UND BAU

WIR LEBEN MODELLBAHN

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

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

PATERNOSTER

Vitrine
Schattenbahnhof
Individuell
 (Fertigung nach Kundenwunsch, alle Spurweiten ab N bis Spur IIm)
Platz sparend
alle Züge sofort verfügbar

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
 Robert-Bosch-Str. 4 • 71711 Murr
 Tel. 07144 / 97494 • Fax 07144 / 897 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de



Kleine Bahn-Börse

bach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 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

www.eisenbahnuecher-online.de
 Verkäufe Modelleisenbahner: MEB 1/1952 – 2024; MEB 1956 – 1989 gebunden; MEB Schule 1- 50, Spezial 1-27; Eisenbahnmagazin 1/1990 – 2024; TT-

Kurier 2001- 2015; E- Mail: kagusa@gmx.de; Tel. 03416897633

www.modelleisenbahn.com

Modelleisenbahner Jg. 1991-2000 als Bücher, Ges. 150 €; Modelleisenbahner Jg. 2001-2013 im Stehordner, Ges. 100 €; diverse Eisenbahnbücher Liste anfordern. 030/99271950

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

Sammlungsauflösung! Über 700 Eisenbahn-Fachbücher, Bildbände, Lokbeschreibungen 1920-2020 altersbedingt zu verkaufen. DB, DR, Klein- und Privatbahnen, Straßenbahnen, Bahnhöfe, Strecken, BW, AW, regionale Verkehrsgeschichte, Jahrbücher, Dienstvorschriften, Kursbücher In- und Ausland, Eisenbahnkarten. Detailliste bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder siegfried.knapp@t-online.de

www.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert

Verkäufe 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.kengel@t.onlin.de (Tel. 06841-759309)

www.bahnundbuch.de

Gesuche

Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies und Das

Professionelle Alterung von H0-Wagons, Kesselwagen! Graffiti, Öl, Schmutz etc. H0-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, MU21@gmx.de

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBÄHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

Nächster Anzeigenschluss: 10. September 2024

RITTER RESTAURATIONEN REPLIKA ERSATZTEILDienst



Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de

- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
 - Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
 - Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935–1958
 - Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste geg. Rückporto € 1,50)
 - Flugzeug Ju 52
 - Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0
- Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

MÄRKLIN Oma's und Opa's Spielzeugladen Österreichs größtes Märklingsgeschäft

A-5020 Salzburg, Auerspergstraße 55, Tel.: 0662-876045, Fax: 875238
omas-opas.spielzeugladen@aon.at
Unsere Öffnungszeiten: Mo. – Sa. 9.00 – 12 Uhr u. Mo. – Fr. 14.30 – 18.00 Uhr.
Wir führen von MÄRKLIN:
alt und neu, Spur H0, I und Z, Primex, Hobby, Alpha, Digital, Exklusiv (Mhi), Insider, Ersatzteile sowie alle weltweiten Sondermodelle. Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Lilliput, Tillig, Plitz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Faller, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

Kleine Bahn-Börse

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089-85466877, oder mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Bitte alle Angebote an hvo@gmx.com.

Suche Feinmechaniker im Saarland, der mir das Zahnrad auf der Antriebsachse der Rivarossi-Lok 11132 repariert, Tel. 06897-810840, ab 17 Uhr.

Verschiedenes

www.modellbahnservice-dr.de

Automodelle Roco-Bundeswehr H0, Opelsammlung 1:43, Feuerwehrautos 1:72 zu verkaufen. Jeweils Liste anfordern unter gpete2477@yahoo.de

www.modell-hobby-spiel.de – News / Modellbahnsofa –

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V., Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de

Modellbahn-Verwaltung

www.mg-moelleisenbahnbau.de

Urlaub

Reisen und Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich. Preis auf Anfrage. inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kin-

der ab € 8,00, Endreinigung € 18,00 plus Steuer. Hofladen vorerst geschlossen. Tel. 030-67892620, Fax-67894896, www.ferienhaus-emmy.de

Freudenstadt / Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

FeWo im Mittelrheintal - für Bahn- und Rheinfreunde (Panoramablick), für 2 Personen pro Nacht € 80. info@schlossfuerstenberg.de; oder Telefon: 06743/2448

Ferienwhg. im Museum & Countrybhf. Ebstorf/Uelzen an der RB37, Info: americaline.org, Tel.: 040/22886606

Börse

Auktionen und Märkte

modellbahnboerse-berlin.de

jeweils von 10 bis 14 Uhr,

Herzog 0173 63600 00

29.09. Plauen Festhalle

12.10. Samstag Dresden

Johann Stadthalle

20.10. Berlin Freizeitforum Marzahn

www.modellbahnboerse-berndt.de

Modellbahn-Auto-Börsen,

36179 Bebra So. 22.09. / 20.10. von

10-14:30 Lokschruppen am Bahnhof,

Gilfershäuser Str. 12

34246 Vellmar Do. 03.10. / So.10.11.

von 13-17:00 Mehrzweckhalle

Frommershausen, Pfadwiese 10,

99867 Gotha Sam. 12.10. / 23.11. von

10-14:30 Stadthalle, Goldbachstr.

04159 Leipzig Sam. 16.11. von 10-14:30,

Leipziger Hotel, Hallesche Str.190,

99096 Erfurt Sam. 04.01. von

10-14:30, Steigerwaldstadion im

Parksaal, Werner - Seelenbinder -Str.,

Sylvia Berndt, Infos: Tel.

05656/923666, geschäftl.:

05651/5162, Handy: 0176/89023526,

jensberndt@t-online.de

www.modellbahnboerse-berndt.de

15.09. BUTZBACH Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, 10-16 h, Bürgerhaus 35510 Butzbach, Baum, 01590 1487459. Nächster geplanter Termin: 24.11.24

Sie haben exzellente Produkte.

Sie bieten den perfekten Service.

Setzen Sie Ihre Firma in Szene!

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



Kontakt: Bettina Wilgermeir

Tel. 089/13 06 99 52

bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Ausstellung Modelleisenbahner Soest MES03 25. August 2024, Fahrbetrieb und Börse, von 11:00-17:00 Gegrilltes und Getränke, Kaffee und Kuchen, Vereinsheim Neuengeseke, Neuengeseke 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.modellbahnteam-oberasbach.de/

Öhringer Modellbahntage; 3. bis 6.10.2024; Kultura Öhringen Herrenwiesenstraße; www.ec-oehringen.de

14. Modelleisenbahnboerse am 06.10. 11-16 Uhr im HefeHof in Hameln. Spur Z bis Spur G, neu und gebraucht. Eintritt und Parken frei. Mehr unter www.efhm.de

Sa/So 12./13.10.2024: Große Modelleisenbahnausstellung bei der Kohlebahn Meuselwitz 10-18 Uhr, www.kohlebahnen.de

Modellbahn- und Modellbaustellung „40 Jahre BMC“, Samstag, 12.10. von 10-18 Uhr; Sonntag, 13.10. von 10-17 Uhr; Sportforum Blankenburg, Regensteinweg 12

56. Regensburger Modellbahnboerse, 06.Oktober 2024, 10 - 15 Uhr; Mehr-

zweckhalle Obertraubling, Walhallastr.22 93083 Obertraubling, Info: B. Heinrich, Tel.:0157/76415997, info@rswe.de, www.rswe.de

46. Internationaler Modellbahn-, Spielzeugtausch- und Markttag, Datum: Samstag. 16.11.2024, Ort: Dr. -Sieber-Halle, Friedrichstraße 17, 74889 Sinsheim, Uhrzeit: 10 - 15 Uhr. Veranstalter: Eisenbahnfreunde Kraichgau e. V., Tel.: 07261-5809 Fax: - 91 111 90, www.eisenbahnfreunde-kraichgau.de

Alle Termine ohne Gewähr.



Ingolstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugmarkt

Ankauf • Verkauf • Tausch

Inh. Norbert Westphal • Tel: (0840)9399930

Handy: (0173)3532052

www.ingolstaedter-Modellbahnmarkt.de

Termine 2024

13.10.2024

10.11.2024

15.12.2024

von 10.00 - 15.00 Uhr

Nibelungenhalle Großmehring Dammweg 1

Bitte beachten Sie auch die Termine für die nächsten Ausgaben

Ausgabe	Erscheinungstermin	Anzeigenschluss
11/24	11. 10. 2024	10. 09. 2024
12/24	08. 11. 2024	17. 10. 2024

ERSTKLASSIGE IDEEN UND EXPERTENTIPPS

ModellbahnSchule

Modell Eisen Bahner

Gebäude-Selbstbau
Mit simplen Karton zum herausragenden Ergebnis!



Epochengerechte Szenen mit Wirkung
Straßen, Menschen, Fahrzeuge
So werden Anlagen auch neben der Strecke lebendig



Lust auf ein Schmalspur-Projekt?
Alle angebotenen Modell-Gleissysteme für sämtliche Nenngrößen im Vergleich



Faszination fahrende Fahrzeuge
Was es an neuen Möglichkeiten gibt und wie man sie praktisch umsetzen kann



Begrünung: Aus Alt mach Neu
Wie man eine in die Jahre gekommene Landschaft von Grund auf renoviert

Jetzt NEU am Kiosk!

Scannen und Kiosk in der Nähe finden!



25 Jahre Modellbahn

Die Zeitschrift ModellbahnSchule wird 25 Jahre alt – Wir blicken auf die technische Entwicklung und Trends des letzten Vierteljahrhundert zurück. Viele Produkte aus dem 20. Jahrhundert gibt es auch heute noch, aber die rasanten Produktentwicklungen in der Industrie haben auch in der Modellbahnwelt zu vollkommen neuen Artikeln geführt. Fällt einem dabei zu allererst die digitale Welt ein, so setzt sich dieser Trend auch im Zubehörsektor fort, zu allererst sichtbar im Landschaftsbau. Der Rückblick ist aber gleichzeitig auch eine Bestandsaufnahme, was heute so alles rund um die Miniaturwelt machbar ist.

Best.-Nr. 02111 • € 12,90

→ Weitere Titel aus der Reihe ModellbahnSchule:



Best.-Nr. 02045 | € 12,90



Best.-Nr. 02014 | € 12,90



Best.-Nr. 53626 | € 12,90



Best.-Nr. 53548 | € 12,90

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt unter

modelleisenbahner.de/schule



Modell Eisen Bahner

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

www.bus-und-bahn-und-mehr.de

Termine

21./22. September, 5./6./19./20. Oktober, Oschatz: Dampffahrten. Info: www.doellnitzbahn.de

22. September, 6./12./27. Oktober, Bochum-Dahlhausen: Fahrtage der Ruhrtalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

22. September, 6./20. Oktober, Mellrichstadt: Fahrtage des Rhön-Zügles. Info: www.freilandmuseum-fladungen.de

22. September, 20. Oktober, Harpstedt: Museumszüge nach Delmenhorst. Info: www.jan-harpstedt.de

22. September, 5./20. Oktober, Ottweiler (Saar): Museumszüge nach Schwarzerden. Info: www.ostertalbahn.de

22./29. September, 6./13. Oktober, Neustadt (Weinstraße): Dampfbetrieb nach Elmstein. Info: www.kuckucksbaehnel.de

28. September, 12./26. Oktober, Haselünne: Mit der HKB L 2 nach Lönigen. Info: www.eisenbahnfreunde-hasetal.net

28./29. September, Staßfurt: Herbstfest im Bw. Info: www.lokschuppen-stassfurt.de

28./29. September, Chemnitz: Im Reichsbahnzug nach Mittweida. Info: www.sem-chemnitz.de

28./29. September, Gangelt: Herbstfest mit Güterumschlag. Info: www.selfkantbahn.de

29. September, Gütersloh: Saisonabschluss bei der Dampf-Kleinbahn. Info: www.dkbm.de

29. September, 3./6./20. Oktober, Essen: Museumszüge am Baldeneysee. Info: www.hespertalbahn.de

29. September, 19. Oktober, Karlsruhe: Fahrten nach Bad Herrenried. Info: www.albtal-dampfzug.de

3. Oktober, Aumühle: Aktionstag im Lokschuppen. Info: www.vvm-museumsbahn.de

3. Oktober, Leeste: Museumszüge auf der Kleinbahn. Info: www.pingelheini.de

3. Oktober, Bohmte: Teddybärenfahrten. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

3. Oktober, Deinste: Dampf im Feldbahnmuseum. Info: www.kleinbahn-deinste.de

3. Oktober, Neustadt (Weinstraße): Kinderfest. Info: www.eisenbahnmuseum-neustadt.de

3. Oktober, München: Mit E 69 05 zu den Dampftagen im Bahnpark Augsburg. Info: www.blv-online.eu

3. Oktober, Berlin: Rundfahrt mit dem VT 95. Info: www.berliner-eisenbahnfreunde.de

3. Oktober, Kassel: Mit 01 1104 und 41 1144 auf den Spuren der Interzonenzüge nach Gotha. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

3. Oktober, Bruchhausen-Vilsen: Kinderfest mit der Maus. Info: www.museumseisenbahn.de

3.–6. Oktober, Naumburg: Herbstfahrtage in der Modellwelt. Info: www.spurl-naumburg.blogspot.com

3.–6. Oktober, Gangelt: Modellbahnausstellung bei der Selfkantbahn. Info: www.selfkantbahn.de

4.–6. Oktober, Bruchhausen-Vilsen: Schmalspur-EXPO beim DEV. Info: www.arge-s.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 11:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen. Für Oktober sind keine neuen Folgen geplant.

5. Oktober, Leipzig/Cottbus: D-Zug „Görliwood“ nach Görlitz. Info: www.lausitzerdampflokclub.de, www.bw-halle-p.de

5. Oktober, Wismar: Lokschuppen geöffnet. Info: www.lokschuppen-wismar.de

5. Oktober, Verden: Kleinbahnexpress nach Stemmen. Info: www.kleinbahnexpress.de

5. Oktober, Leipzig: Sonderzug zum Eisenbahnmuseum Lužná u Rakovníka. Info: www.kulturdampf.de

5./6. Oktober, Riedlhütte: Tage der offenen Tür im Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-riedlhuette.de

5./6. Oktober, Mesendorf: Dampffahrten beim Pollo. Info: www.pollo.de

5./6. Oktober, Dieringhausen: Letzte Fahrten der „Waldbrol“ vor ihrer Hauptuntersuchung. Info: www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de

5./6. Oktober, Bergedorf: Museumszüge zwischen und Geesthacht. Info: www.geesthachter-eisenbahn.de

6. Oktober, Hanau: Führung durch das historische Bw. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

6. Oktober, Hamm: Bergische Runde mit V 200 033 über die Müngstener Brücke. Info: www.museumseisenbahn-hamm.de

6./26./27. Oktober, Strasshof/Österreich: Dampftage im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

6. Oktober, Amstetten: Dampfzug nach Gerstetten. Info: www.uef-lokalbahn.de

6. Oktober, Karlsruhe: Fahrten auf der Murgtalbahn. Info: www.murgtal-dampfzug.de

6. Oktober, Hüdinghausen: Museumsbetrieb zum Erntedank. Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de

6. Oktober, Lohsdorf: Herbstfahrttag. Info: www.schwarzbachbahn.de

6. Oktober, Korntal: Der „Feurige Elias“ fährt. Info: www.ges-ev.de

6./13./20./27./31. Oktober, Schönberger Strand: Museumszüge. Info: www.vvm-museumsbahn.de

12. Oktober, Berlin: Rundfahrt mit 52 8177 auf der Ringbahn. Info: www.berlin-macht-dampf.com



Seit 2006 ist die 1914 gebaute „Waldbrol“ wieder betriebsfähig MM (2)

Modellbau-Seminare

Modellbahn Union (www.modellbahnunion.com) bietet in Kamen am 5. Oktober, 2. November und 2. Dezember RTS-Seminare an. Vom 22. bis 24. November kann man bei Faller von Klaus Zurawski lernen wie eine Schneelandschaft entsteht. Zuvor ist der Modellbauer zusammen mit Faller am 9. und 10. November im Unimog-Museum Gaggenau mit dem Seminarthema „Tunnelportal im Felsmassiv“ zu Gast. Wer sich mehr für Technik begeistert, kann vom 11. bis 13., 18. bis 19. und 21. bis 22. Oktober bei Faller (www.faller.de) sein Wissen über das Car-System vertiefen.

12./13. Oktober, Neuenhagen: Modellbahnausstellung im Bürgerhaus. Info: www.vbbs-weinbergsweg.de

12./13. Oktober, Nürnberg: Tag der Offenen Tür im Clubheim. Info: www.mec-nuernberg.de

12./13. Oktober, Balingen: Modellbahnschau in der Festhalle Frommern. Info: www.modellbahntreff-zollernalb.de

12./13. Oktober, Meuselwitz: Modellbahnausstellung bei der Kohlebahn. Info: www.kohlebahnen.de

12./13. Oktober, Löbau: Modellbahnhoftage im Güterschuppen. Info: www.osef.de

12./13. Oktober, Oschatz: Modellbahnausstellung im O-Schatz-Park. Info: www.doellnitzbahn.de

12./13. Oktober, Neustadt a. Rübenberge: Modellbahnausstellung. Info: www.modelleisenbahnclub-neustadt-am-ruebenberge.de

12./13. Oktober, Hadmersleben: Modellbahnausstellung im alten Speicher. Info: www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

12./13. Oktober, Wittenberge: Herstdampf im Lokschuppen. Info: www.dampflok-wittenberge.de

12./13. Oktober, Weimar: Eisenbahnfest und Saisonklang. Info: www.eisenbahnmuseum-weimar.de

12./13. Oktober, Zwickau: Fahrtage der Kohlebahn. Info: www.brueckenbergbahn.de

12./13. Oktober, Nördlingen: Rieser Dampftage mit Fahrzeugschau und Dampfzügen. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

12./13. Oktober, Schöneheide: Museumszüge. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

12./13. Oktober, Rottweil: Dampftage. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

12./19. Oktober, Neu-Neetze: Mondscheinfahrten auf der Bleckeder Kleinbahn. Info: www.heide-express.de

13. Oktober, Minden: Fahrten mit der Dampflok T 93. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

13. Oktober, Lengerich: Feldbahnbetrieb. Info: www.eisenbahnfreunde-lengerich.de

13. Oktober, Braunschweig: Asse-Bummler nach Wittmar. Info: www.eisenbahnerlebnis.de

13./27. Oktober, Kassel: Dampfzugfahrten nach Naumburg. Info: www.hessencourrier.de

19. Oktober, Leipzig: Eisenbahntag im Museum. Info: www.dampfbahnmuseum.de

19. Oktober, Bautzen: Mit 52 8141 ins Oberlausitzer Braunkohlenrevier. Info: www.osef.de

19./20. Oktober, Dresden: Saisonabschluss im Museum. Info: www.igbwddresden-altstadt.de

19./20. Oktober, Brohl: Dampf-Betriebstage. Info: www.vulkan-express.de

19./20. Oktober, Gera: Modellbahnausstellung bei Möbel-Rieger. Info: www.omc-gera.d

19./20. Oktober, Weinheim: Tage der Modelleisenbahn. Info: www.efweinheim.de

19./20. Oktober, Saalfeld-Gorndorf: Modelleisenbahnausstellung. Info: www.mec-saalebahn.de

26. Oktober, Kulmbach: Vogtland-express mit 52 7596 nach Zwickau. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

26. Oktober, Chemnitz: Dampfgrundfahrt um Chemnitz. Info: www.sem-chemnitz.de

26. Oktober, Bielefeld: Rundfahrt mit 78 468. Info: www.bielefelder-eisenbahnfreunde.de

26. Oktober, Pfalz: Lange Nacht der Modellbahn mit Veranstaltungen von 22 Vereinen an 22 Orten. Info: www.kurpfalzrunde.de

27. Oktober, Steinsel (Luxemburg): Internationale Modelleisenbahn-Tauschbörse im Centre de Loisirs „Norbert Melcher“. Info: www.module-club.lu

26./27. Oktober, Gangelt: Halloweenfahrten. Info: www.selfkantbahn.de

26./27. Oktober, Chemnitz: Feldbahntage und Saisonabschluss. Info: www.sem-chemnitz.de

27. Oktober, Gramzow (Uckermark): Halloween im Museum. Info: www.eisenbahnmuseumgramzow.de

27. Oktober, Augsburg: „Loktoberfest“ im Bahnpark. Info: www.bahnpark-augsburg.de

27. Oktober, Neuenmarkt-Wirsberg: Pendelfahrten auf der Schiefen Ebene. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de



Bahnreisen

10. – 14.10.
Mit dem Gotthard-Krokodil & dem Gotthard-Panorama-Express über die Bergstrecke

Goldener Herbst am Gotthard mit Bahnfahrten im Nostalgiezug von Erstfeld über die Gotthard-Bergstrecke und im Panorama Express nach Lugano

16. – 21.10. Historische & moderne Bahnerlebnisse in Süddänemark

Herbstliche Bahn- und Naturerlebnisse in Süddänemark, wo die Geschichte auf moderne Weise mit faszinierenden Bauprojekten und nostalgischen Zugfahrten verschmilzt.

28.11.-02.12.
Adventsreise München & Luxon-Panoramazugfahrt

Am 1. Advent nach München. Höhepunkte sind unsere Sonderzugreisen im Luxon – Panoramawagen und im Nostalgiezug an den Chiemsee mit Besuch des heimeligen Weihnachtsmarktes auf der Fraueninsel.

05. – 09.12.
Adventsreise nach Berlin

Dampfzugfahrt rund um Berlin, Dampfsonderzugfahrt nach Rheinsberg, Sonderzug Buckower Kleinbahn, Stadtbesichtigung mit Reichstag.

Infos und Buchung:
Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2, 79856 Hinterzarten.
Tel. 07652/917581, E-Mail:
info@bahnreisen-sutter.de
Internet: www.bahnen.info

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



Rivarossi ist besonders aufgrund der imposanten US-Dampflok Giganten bekannt geworden, die den H0-Markt bereicherten. Oben im Bild eine „Cab Forward“, mittig die „Blue Goose“ und darunter der „Challenger“ Wolfgang Bdinke

■ Modelleisenbahn-Erzeugnisse aus Como, Teil 2

Rivarossi-Fahrzeuge der zurückliegenden 65 Jahre

In den 1960er-Jahren startete die italienische Modellbahnmarke Rivarossi richtig durch und legte interessante Triebfahrzeuge und Wagen speziell für deutsche Kunden auf. Auch die Kooperation mit Trix und Partnern in den USA fällt in diesen Zeitraum

Ab 1960 begann die vierte Modell-Produktionsperiode bei Rivarossi. Im damaligen Neuheitenprospekt war erneut klar erkennbar, dass der US-Markt favorisiert wurde. Die silberfarbigen Santa-Fe-Edel-

stahlwagen als auch die bullige USRA-0-8-0 der Indiana Harbor Belt beeindruckten die Kunden. Für Italien wurden die Tenderlok der FS-Reihe 940 und die große E.428 mit der Achsfolge 2'Bo+Bo2' angekündigt. Die Gebäu-

demodelle wurden aus Kunststoff von Rivarossi fortan selbst gefertigt. Die Zusammenarbeit mit Trix begann 1961: Die Artikelnummer 21991 für die DB-Baureihe V 200 war auf dem italienischen Markt sicher nicht der Renner, doch hierzulande stark nachgefragt. In Europa zeigten nicht nur die italienischen Fachgeschäfte gleichbedeutend neben Märklin und Fleischmann das Rivarossi-Portfolio – in der Schweiz war es z. B. das führende Züricher Unternehmen Franz Carl Weber (FCW), in Paris Baby-Trains und das Spielzeugwunderland L'Oiseau Bleu, in Schweden der Stockholmer Generalagent Wentzels, in den Niederlanden Kuijper's Hobbyhuis und in Deutschland galt Wiedling in München als erfahrener Rivarossi-Partner.

Fahrzeuge für europäische Kunden

Für den deutschen Zweileiterfan waren die DB-Baureihen 18^e und 42 mit den vorbildlich gestal-

Stets attraktiv zeigten sich die Kataloge; hier die Ausgaben von 1950 (oben rechts), 1956 (o. l.) und 1967/68 (unten)





Modell der italienischen Reihe E.424 in der ersten Ausführung von 1950 mit Centoposte-Reisezug- und Gepäckwagen der FS



FS-Nahgüterzug mit 740 von 1957; auf dem seltenen C Po F von 1954 waren die Bakelit-Fiat-Pkw vom Typ 1100 serienmäßiges Ladegut

teten Rivarossi-Radsätzen ein Muss. Zur Messe 1963 wurde das heute interessanterweise hoch gehandelte Tramway-System vorgestellt – eine Zwölf-Volt-Gleichstrombahn mit Triebwagen und Anhänger auf einer eingleisigen Fahrbahn in Form eines durch steckbare Kunststoffplatten gebildeten Straßenovals mit Oberleitung. Diese Straßenbahn wurde in Deutschland von Trix mit einem speziellen Werbefaltblatt angeboten. Das Vorbild der Edison-Tram verkehrte einst in Mailand. Der dünnwandige Karton mit der Artikelnummer 6401 ist bei heutigen Auktionsangeboten zwar oft angerissen, doch problematischer ist der seinerzeit zur Polsterung eingelegte gelbe Schaumstoff, der mit der Zeit zerbröselt und an den Modelloberflächen haften bleibt.

1964 zogen mit der Mallet Class Y6b der Norfolk & Western Railway die großen Amerikaner ins Rivarossi-Programm ein. 1966 kam mit der in den Folgejahren mit über 33.000 Stück verkauften Union Pacific Class 4000 „Big Boy“ (siehe em 9/24) der vorläufige Entwicklungsabschluss der USA-Boliden. Dieses in Großserie produzierte Modell war eine Konstruktion des Ingenieurs Bevini – vormals bei der Ferrari-Entwicklungsabteilung in Maranello beschäftigt. Bevini war von Modelleisenbahnen so begeistert, dass er seine hochdotierte Arbeit in der Autoindustrie gern für die führende Position bei Rivarossi eintauschte. Französische Modellbahner wur-



Das Modell der FS-Dampflokomotive 940 von 1961 sowie dahinter im Karton ein Komplettbausatz dieses Lokmodells

Manfred Scheihing (4)

den 1964 mit der berühmten SNCF-Schnellzuglokomotive der Reihe 231 E überrascht.

Zuwachs durch N und O

Zu dieser Zeit gab es eine lebhaft Zusammenarbeit mit deutschen Zubehörherstellern – unter anderem Faller, Preiser und Wiking. 1968 begann die Kooperation mit der Turiner

Firma Pocher. Es wurden Pkw-Oldtimermodelle im Maßstab 1:8 sowie Reisezugwagen aus deren Portfolio zum Verkauf übernommen. 1969 endete mit dem Angebot der DB-Baureihe 18⁶ und einigen deutschen Güterwagen in Bausatzform (Serie trenHobby) die Zusammenarbeit mit Trix, obwohl die braune Trix-V 36 257 „Ferrovie della Valle Seriana“ mit der Artikelnummer 1772 in der



Zwei Impressionen aus der Rivarossi-Modellbahnfertigung in Vicenza während der 1990er-Jahre



Werk/Slg. Manfred Scheihing (2)



**FS-Nahgüterzug mit Lokreihe 625 von 1959
mit der speziellen Innensteuerung, die nicht nur für Italien typisch war**



231 E 22 vom SNCF-Depot Calais, die ab 1971/72 unter der Artikelnummer 1341 das Programm bereicherte und das Können Rivarossis im Dampflokomotivmodellbau unterstreicht



Seltsam anmutende Personenwagen aus der Beginner-Serie „re“: links ein Trix-Bi, rechts ein F.N.M.-Typ 351 in der Bundesbahn-Version mit einer Computer-Wagennummer

Zweileiterversion weiter verkauft wurde. 1969 erlebt die Nenngröße N durch die Zusammenarbeit mit Atlas eine erfolgreiche Markteinführung. Gleichzeitig überraschte die neue Nenngröße O mit der DB-216 011 einschließlich einem passenden Reisezugwagen der Gattung A 4üm sowie einer FS-E 444, der Fairbank-Morse in Santa-Fe- und Pennsylvania-Lackierung sowie

der I.C.R.R.-„Casey Jones“ und diversen Güterwagen in einem Rivarossi-Spezialkatalog.

Modellbahnen für den Nachwuchs

Zwischen 1967 und 1970 waren in den Zusatzkatalogen der Serie „Junior“ vereinfachte Artikel zu sehen, die für Anfänger im Modellbahnbau gedacht waren. Sie übernahm das Konzept der

Serien „Green“ und „rr“, blieb aber in den allgemeinen Katalogen unerwähnt. Einige wenige spezifische Kataloge wurden veröffentlicht, die eher unauffällig und ohne Jahresangabe daherkamen. Auch in den Hauptkatalogen fehlten Hinweise auf die Junior-Serie. Eine Art Rundstempel auf der Vorderseite der Junior-Kataloge mit der Aufschrift „Rivarossi, high quality – Como Italy“ und einem einfachen „J“ über dem Wort Rivarossi ließen die Herkunft erraten. Ab den 1970er-Jahren erschienen mit dem Verschwinden der Junior-Serie relativ preiswerte „Starter Layouts“ – anfangs 1973/74 als „Diorami“ und ab 1975 bis 1986 als „Giocatreno“. In den 1990er-Jahren stellte Rivarossi die Produktion der „Sparssets“ ein. Der Markt hatte sich verändert: Kinder interessierten sich kaum noch für elektrische Züge und wandten sich modischen technischen Spielzeugen zu. Modellbahnen wurden mehr und mehr eine Freizeitbeschäftigung für Erwachsene, die mit dem Mythos Spielzeugeisenbahn aufwuchsen, anspruchsvolle und perfekte Modelle verlangten und bereit waren, dafür viel Geld auszugeben.

Meyer-Gelenklok 98 012 der DR

1970 wurde die „Kreuzspinne“ als Reichsbahn-Tenderlok 98 012 der sächsischen Windbergbahn nach der großen DB-Diesellok 232 001 von 1969 in Deutschland ein Verkaufserfolg. Dieser setzte sich 1972 mit der E 19 11 in Gleich- und Wechselstrom-Ausführung fort. Der verheerende Brand in der Nacht des 5. Oktober 1974 war für die Rivarossi-Geschichte einschneidend: In der Lackiererei überhitzte ein Ofen, wonach drei der wichtigsten Gebäude bis auf die Grundmauern zerstört wurden. Zum Glück lagen viele der Fertigungswerkzeuge als auch Halbfertigprodukte in entfernteren Lagerhallen und blieben dadurch verschont.

Nach dem Brandunfall wurde die Geschäftspolitik in Como auf Modelle in hoher Qualität verlegt. Die H0- und O-Erzeugnisse waren in den Katalogen fortan mit „Supermodello“ definiert. 1975 erschien die DB-E 17 mit dem leider falschen Fahrwerk der E 19 als Handmuster auf der Nürnberger Spielwarenmesse. Für Deutschland waren 1976 die preußische P 10 als 39 127, die 10 001 und die DB-Baureihe 290 angesagt. Neben vielen Fahrzeugneuheiten – vor allem US-amerikanische Modelle – reiften im Hintergrund große Zukunftspläne. Der Hauptkatalog 1977/78 war mit allen Produkten 164 Seiten stark. Für das zweite Halbjahr 1980 war die 96 022 aus der „fabbrica di locomotive J. A. Maffei di Monaco“ (München auf



Aus der Zusammenarbeit zwischen Rivarossi und Trix stammen diese Güterwagen 2016 und 2017

Italienisch) die Überraschung für den deutschen Markt. Parallel wurde die wunderschöne CIWL-Reisezugwagenserie offeriert.

Das Ende der US-Kooperation

Um 1959 endete die erste amerikanische Phase von Rivarossi. Der „Modellbahn-Mogul“ Bernie Paul aus Philadelphia machte ein Angebot, das Rossi nicht ablehnen konnte – Aristo-Craft war damit aus dem Rennen. Eine lange Zusammenarbeit mit Bernie Paul begann. Er vermarktete in Amerika die komplette „rr“-Serie – zunächst mit seiner GHC HO Train Company und später unter der Marke AHM. Durch AHM wurde der amerikanische Markt zu Rivarossis bestem Handelspartner – hier wurden immerhin 80 Prozent der Gesamtproduktion abgesetzt.

» Rivarossi ist es zu verdanken, dass viele deutsche Lok-Baureihen in HO umgesetzt wurden

Anfang der 1980er-Jahre bekam Bernie Paul finanzielle Probleme, wodurch Rivarossi 1981 Konkurs anmelden musste. Nach schwierigen Bankverhandlungen und einem Vergleich mit den Gläubigern folgte eine Betriebsneuorganisation einschließlich der Umverteilung von Besitzverhältnissen. Bernie Paul gründete seinerseits die International Hobby Corporation (IHC) – eine weitere Zusammenarbeit wurde in reduzierter Form fortgeführt. Nach langem Gerichtsverfahren, das Rivarossi gewann, gab es in den 1990er-Jahren den endgültigen Bruch mit Bernie Paul. Rivarossis neues US-Vertriebsunternehmen hieß nun Model Expo.

1984 zog sich Alessandro Rossi mit seiner Gattin nach Cortina d'Ampezzo zurück und übergab seine Anteile des von ihm gegründeten Unternehmens an die neue Geschäftsführung unter der Leitung seines gleichnamigen Veters. Die Aktionsstruktur änderte sich 1990 mit dem Einstieg der Mailänder Immobilienfirma Penteco erneut – doch leider nicht zum Vorteil.

Wegweisende DB-Baureihen

Wichtigste Neuheit 1985 war die bayerische Tenderlok der Gattung Pt 3/6. Ab 1986 gab es sie in vier verschiedenen Epochen, so auch als DB-Baureihe 77' in DC- und AC-Ausführung. 1987 wurde in einer Komplettpackung der Henschel-Wegmann-Zug mit der Stromlinienlok 61 001 ausgeliefert. Die bayerische S 3/6 mit S-Drive-Antriebssystem war als Baureihe 18⁴⁻⁵, DB-Umbaulok 18⁶ und in weiteren

Das am 3. März 2013 festlich eingeweihte Rivarossi-Denkmal am ehemaligen Standort der Fabrikation zwischen 1947 und 2000 in Como ist heute ein Wallfahrtsort für Rivarossi-Begeisterte, zu denen sich auch unser Autor zählt Renate Scheihing



Die DB-Elektrolokomotive 117 121 vom Bahnbetriebswerk Augsburg wurde 1975/76 von Rivarossi unter der Artikelnummer 1668 serienmäßig mit dem Fahrwerk der E 19 geliefert



Schienenfahrzeuge der Nenngröße O bildeten in der Rivarossi-Fertigung nur eine Zwischenperiode, der kein Erfolg beschieden war – im Bild die DB-216 011 sowie die detailliertere Tenderlokversion 80 038 (7183MS) mit einem Wagen der DB-Gattung Büm Manfred Scheihing (6)

Varianten in Planung. 1993 wurde die mächtige Güterzuglok der württembergischen Klasse K auf die Schienen gestellt – beim Vorbild gebaut von der Maschinenfabrik Esslingen und besser bekannt als Baureihe 59⁹. Sie kam ab 1994 in vielen Varianten, sogar als ÖBB-Semmeringbahn-Berglok 659.29 mit einem neuartigen Zahnriementrieb.

Firmenjubiläum und Übernahmen

1995 beging Rivarossi das 50-jährige Firmenjubiläum. Die Geschäfte verliefen zufriedenstellend. Seit 1974 gehörte Pocher zu Rivarossi. 1992 wurde der ehemalige Konkurrent Lima aus Vicenza geschluckt. Arnolds N-Sortiment kam 1995 aus Nürnberg hinzu. Jouef aus Mülhausen im Elsass war 1996 die letzte Modellbahnfirmenakquisition. Alle übernommenen Unternehmen befanden sich in Konkurs – ein Zeichen dafür, dass es in der Branche nicht rund lief.

Zwischen 2000 und 2001 begann schließlich der Niedergang: Die letzte Firmenleitung der Rivarossi-Gruppe beschloss, aus steuerlichen Gründen den Firmennamen in Lima Spa zu ändern und den Sitz nach Brescia zu verlegen. Gleichzeitig wurden die Fabriken in Como, Champagne,

Mülhausen und Nürnberg geschlossen, um die gesamte Produktion in das seinerzeit größte und technologisch fortschrittlichste Lima-Werk in Isola Vicentina zu verlegen. Diese rein kommerzielle und vom Investor Dr. Prandi aus Brescia getroffene Entscheidung führte zum Scheitern des gesamten Unternehmens. 2005 wurde die Gruppe Teil des britischen Unternehmens Hornby Hobbies Limited mit Sitz in Margate (Kent)/Großbritannien. Der Name Rivarossi lebt zwar weiter, doch die neuesten Rivarossi-Modelle kommen längst aus chinesischer Produktion.

Vor diesem Hintergrund eine Kuriosität am Rande: In seiner Kindheit war Firmengründer Alessandro Rossi von seiner Meccano-Spur-O-Blechbahn fasziniert, die ein Produkt des Hornby-Firmengründers Frank Hornby war. Rossi verstarb am 16. Oktober 2010. Auf dem früheren Rivarossi-Produktionsgelände mit der Nummer 74 an der später zur Via Pio XI umbenannten Straße ist heute ein großer Wohnkomplex mit kleinem Park zu finden. An der Stelle des ehemaligen Firmeneingangs erinnert ein Gedenkwerk des Architekten Paolo Albano aus rot lackiertem Stahlblech an Italiens berühmteste Modellbahnmarke. Manfred Scheihing



Anm. d. Red.: In den zwei Beitragsteilen war es nicht möglich, sämtliche Rivarossi-Produkte zu erwähnen. Wir haben uns daher auf die wegweisenden Erzeugnisse beschränkt. Wer mehr zu diesem Thema sehen und erleben möchte, sollte das Rivarossi-Museum in Como und das Museo Rivarossi dei Treni in Miniatura in Brescia besuchen. Wissenswerte findet man außerdem auf der Internetseite www.rivarossi-memory.it



Gesamtansicht
der dreietagigen
HO-Modellbahnanlage

■ HO-Heimanlage in kompakter Bauweise

Viel Fahrbetrieb auf drei Ebenen



Wenn man eine große DB-Fahrzeugsammlung hat, sollte diese auch bewegt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, nutzt die hier vorgestellte Kompaktanlage den im ehemaligen Kinderzimmer vorhandenen Raum optimal aus, um Epoche-IV-Züge auf drei Ebenen zu präsentieren

Viele Modellbahner beschränken sich heute auf ein kleines, evtl. nach Vorbild gebautes Betriebsdiorama, um mit wenigen Triebfahrzeugen und Wagen mehr oder weniger knifflige Rangieraufgaben zu meistern. Michael Berreßen beschritt für über zehn Jahren einen komplett anderen Weg: Als Sammler von DB-Fahrzeugen und Fan der Epoche IV, in der er selbst aufgewachsen ist, wollte er seine Modelle nicht im Schrank stapeln oder hinter Glas in unzähligen Vitrinen präsentieren. Sein Ziel war es, möglichst viele Triebfahrzeuge und Zugarnituren auf der vorhandenen Fläche betriebsbereit abzustellen bzw. einzusetzen – ganz so, wie man es aus den Gleisplanbüchern der 1950er- und 1960er-Jahre kennt. Erfahrungen hatte er schon zuvor mit einer historischen Märklin-Nostalgieanlage gesammelt, die mehrmals auf Messen präsentiert sowie bereits im *eisenbahn magazin* 12/03 vorgestellt

wurde und heute in der Alten Dreherei (www.alte-dreherei.de) in Mülheim an der Ruhr steht. Das neue Anlagenprojekt sollte aber nicht mehr mit M-, sondern mit K-Gleisen gebaut sowie das bisher genutzte Oberleitungs-System von Märklin durch Sommerfeldt-Produkte ersetzt werden.

Der Unterbau

Anders als bei vielen klassischen Rahmenkonstruktionen sollte nicht nur ein Schattenbahnhof unter der sichtbaren Ebene angeordnet werden. Da die äußeren Abmessungen mit 360 mal 200 Zentimetern für das geplante Anlagenthema mit Hauptstrecke samt Bahnhof und angedeuteter Stadt nicht gerade üppig sind, mussten einige auch landschaftlich gestaltete Bereiche in dem später einsehbaren Untergrund verwirklicht werden. Hierzu führt ein Gleiswendel von der obersten Ebene in die 50 Zentimeter tiefer angeordnete

te mittlere Etage mit Abstellmöglichkeiten für Loks aller Traktionsarten. Außerdem ist die Gleisgeometrie so aufgebaut, dass ein von oben kommender Zug hier wenden und wieder mit Lok voraus auf die Hauptstrecke fahren kann. Von der mittleren Ebene geht es wieder durch ein Wendel weiter hinunter zum Abstell- bzw. Schattenbahnhof. Auch hier kann man einen Zug wenden. Beim Bau war es eine Herausforderung, ohne allzu starke Körperverrenkungen an alle Bereiche heranzukommen, was natürlich auch für die spätere Anlagenwartung galt. Daher wurde die Holzkonstruktion so gebaut, dass der komplette untere Bereich herausgezogen werden kann. Ausgenommen von dieser Verschiebetechnik sind die Gleiswendel, die stets an ihrer Stelle bleiben. Die Gleise werden dabei durch seitliche Führungsschienen und den hinteren Anschlag der verschiebbaren Ebene zentriert. Zusätzlich gibt es

ein „Mannloch“ mit herausnehmbarem Landschaftselement, um an den hinteren Teil der oberen Fläche, aber auch an die Vitрины an der Wand zu heranzukommen.

Schattenbahnhof und Bw

Der Abstellbahnhof auf der untersten Ebene ist ein reiner Betriebsbahnhof, der Speichermöglichkeiten für 18 Zuggarnituren mit bis zu sieben vierachsigen Reisezugwagen bietet. An fast allen Abstellgleisen sind elektrische Entkupppler montiert, um den Betrieb auf den nur zehn Zentimeter über dem Fußboden verlegten Gleisen zu vereinfachen. Aus der Gleisharfe und den Wendel fahren die Züge über eine Rampe in die gestalteten Ebenen. Die Rampe zum Schattenbahnhof hält nicht ganz die von der NEM geforderten Normen ein, ist aber von den meisten Triebfahrzeugen zu bewältigen. Auch wurde im Schattenbahnhof auf eine Fahrleitung verzichtet. Betrieblich werden zunächst die Lokomotiven in der mittleren Ebene bereitgestellt. Hier



Über ein selbstgebautes Stellpult wird der Zugbetrieb in den zwei oberen Ebenen gesteuert



Der Hauptbahnhof Neustadt mit fünf beleuchteten Bahnsteiggleisen samt passenden -dächern, dem an der Bahnhofsausfahrt stehenden Reiterstellwerk und der neben dem imposanten Empfangsgebäude angeordneten Hauptpost ist der Betriebsmittelpunkt

MM (6)





Zahlreiche Überführungsbauwerke sind erforderlich, um die einzelnen Strecken in den Hauptbahnhof einzufädeln



Das Ellok-Bw mit Schiebebühne (oben) sowie die Behandlungs- und Abstellanlagen für Dampfloks (unten) findet man in der mittleren Ebene



Auf dem überwiegend eingleisigen Tillig-Gleiskörper schlängelt sich die Straßenbahn durch die Stadt MM (7)



gibt es ein großes Bahnbetriebswerk mit Behandlungs- und Abstellanlagen für alle drei Traktionsarten. Im Einzelnen sind das ein kleiner Bereich für die Dieselloks, ein etwas größeres Areal mit Schiebebühne und Rechteckschuppen für Elloks sowie einem dreiständigen Ringlokschuppen samt Drehscheibe und Behandlungsanlagen für Dampfloks. Allerdings ist die Dampftraktion auf dieser Anlage schon im Rückzug, sodass Diesel- und Elloks dominieren. In Nebengebäuden sind Lokleitung, Verwaltung und weitere Betriebsstellen untergebracht. Auch ein älterer Güterschuppen ist hier noch vorhanden.

Um die bei Sommerfeldt erforderlichen Lötarbeiten zu vermeiden, sind in dieser Ebene alle von Elloks befahrenen Bereiche mit der Fahrleitung von Märklin ausgestattet. Hierbei wird der Fahrdraht nur an den Masten angeklemt, sodass man bei Störungen schnell einmal einige Drähte demontieren kann, um am Gleis(umfeld) zu arbeiten. Der Fahrdraht wurde noch farblich behandelt und macht daher einen guten Eindruck. In erster Linie kommt es hier aber auf die Betriebssicherheit an, da immer mit angelegten Stromabnehmern gefahren wird. Daher ist in den Gleiswendeln und im Tunnel ein Fahrleitungsband von Erbert bzw. Noch verlegt.

Fünfgleisiger Hauptbahnhof

Wenn man den Anlagenraum betritt, nimmt man zunächst den Hauptbahnhof mit seinen fünf Durchfahrtsgleisen und dem historischen Bahnhofsgelände „Neustadt“ von Faller wahr. Hier ist eindeutig der Betriebsmittelpunkt der bis zu vier gleichzeitig verkehrenden Züge. Am jeweiligen Ende der Bahnsteige verzweigen sich die Strecken und durchfahren den einsehbaren Bereich auf der obersten Ebene, einen Tunnel oder die Zufahrt zum Gleiswandel. Da auf der geringen Grundfläche kaum Platz für langgezogene Kurven ist, wurden überwiegend Standardradien verlegt. Dementsprechend nutzt Michael Berreßen auch nahezu ausschließlich Reisezugwagen des Längenmaßstabs von 1:100. „Mir ist es wichtig, dass alle eingesetzten Zugarnaturen dem Vorbild entsprechen und auch mit der entsprechenden Wagenzahl fahren. Von daher kann und will ich keine 1:87-Modelle auf meiner Betriebsanlage einsetzen.“ Der städtische Charakter wird durch eine kurze Straßenbahnstrecke, die attraktiven Geschäftshäuser sowie die Hauptpost mit Bahnanbindung erreicht. In den angedeuteten Außenbereichen wird die Bebauung ländlicher und durch einen See, die ersten Berge und weitere Ausflugsziele für die städtische Bevölkerung angedeutet.

Betrieb auf K-Gleisen

Die K-Gleise sind im sichtbaren Bereich mit Heki-Gleisschotter eingeschottert. Bei den Weichen wurde im Bereich der Zungen aus technischen Gründen nicht geschottert, damit die Zungen einwandfrei funktionieren. Auch im Bereich der Wendel wurde kein Schotter verwendet. Zur Überwachung des Fahrbetriebs gibt es

Steile Verbindungsstrecke

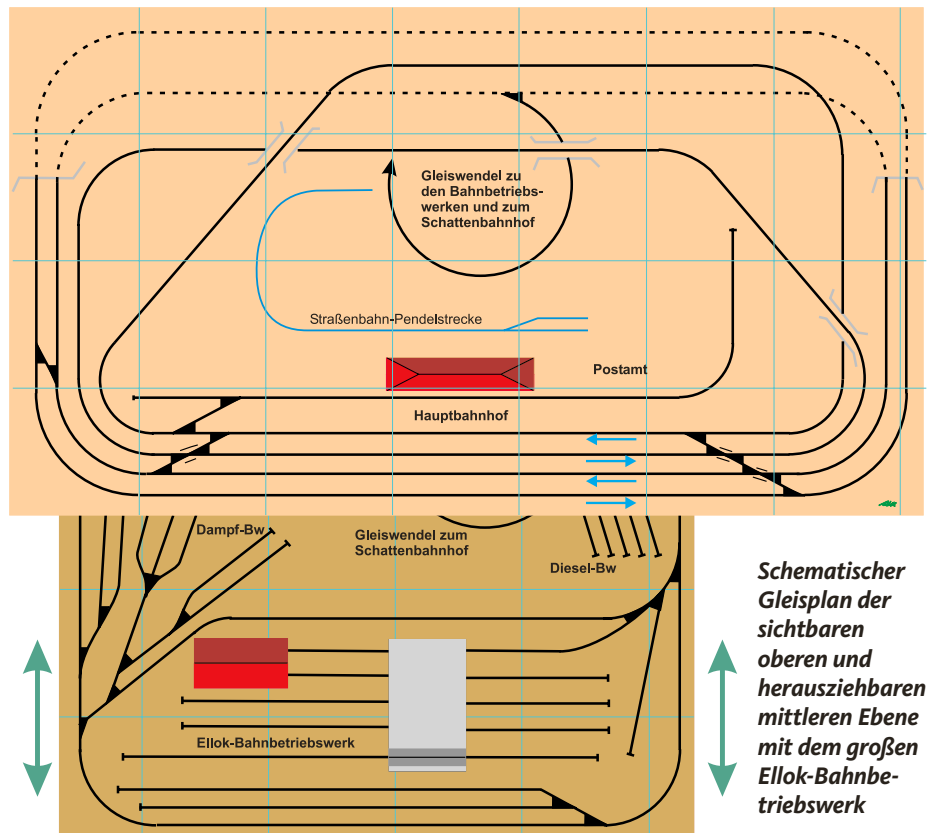
Gleiswandel mit Fahrdraht

Der Gleiswandel wurde selbsttragend eingebaut, d. h. mit Gewindestangen an der obersten Platte befestigt. Weitere Halterungen an den Gewindestangen tragen die Fahrbahnsegmente aus Sperrholz. Die große Steigung sowie der Radius im Wandel ist den örtlichen Gegebenheiten angepasst. Sie ist aber dennoch akzeptabel,

da keine Züge mit zwanzig Güterwagen oder zehn Reisezugwagen hindurch müssen. Den Kompromiss musste ich eingehen, damit die Höhe der Fahrleitung passt und der Abstand der einzelnen Wendelfahrbahnen zu den Ebenen ausgerichtet werden konnte. Bei drei Ebenen mit Fahrbetrieb war das kein einfaches Unterfangen. MB

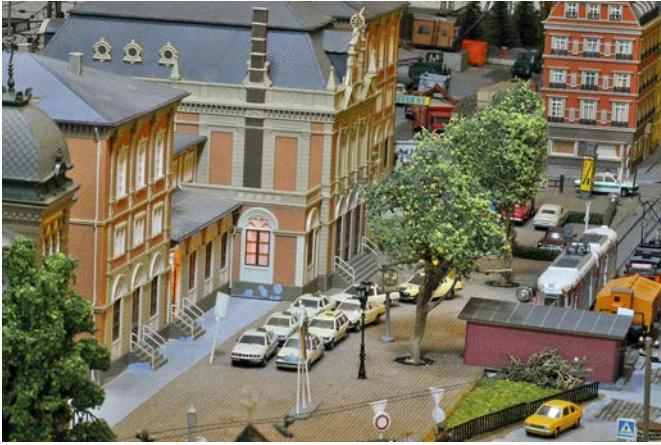


Die Einfahrt in den Gleiswandel liegt verdeckt hinter den Stadthäusern. Über mehrere Windungen wird zunächst die mittlere Ebene mit den Bahnbetriebswerken erreicht

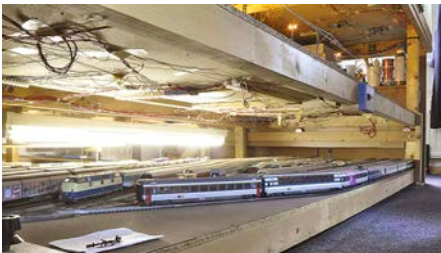
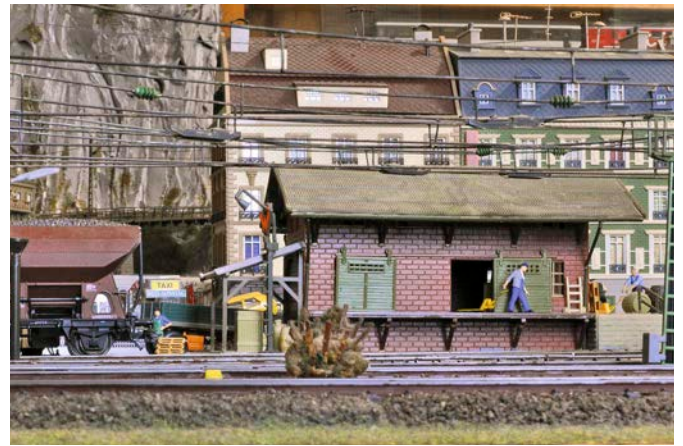


Schematischer Gleisplan der sichtbaren oberen und herausziehbaren mittleren Ebene mit dem großen Ellok-Bahnbetriebswerk

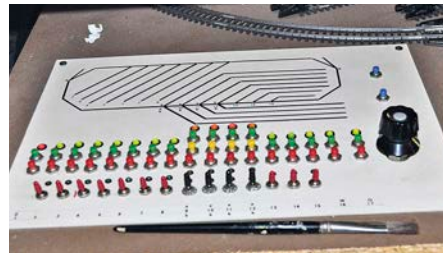
Details in Stadt und Region



Auch die für den Betrachter schlecht einsehbaren Stellen wurden vorbildgerecht gestaltet, wie z. B. der Taxistand am Hauptbahnhof, die Shell-Tankstelle, der kleine See vor den Toren der Stadt sowie die Ladungstätigkeiten am Güterschuppen

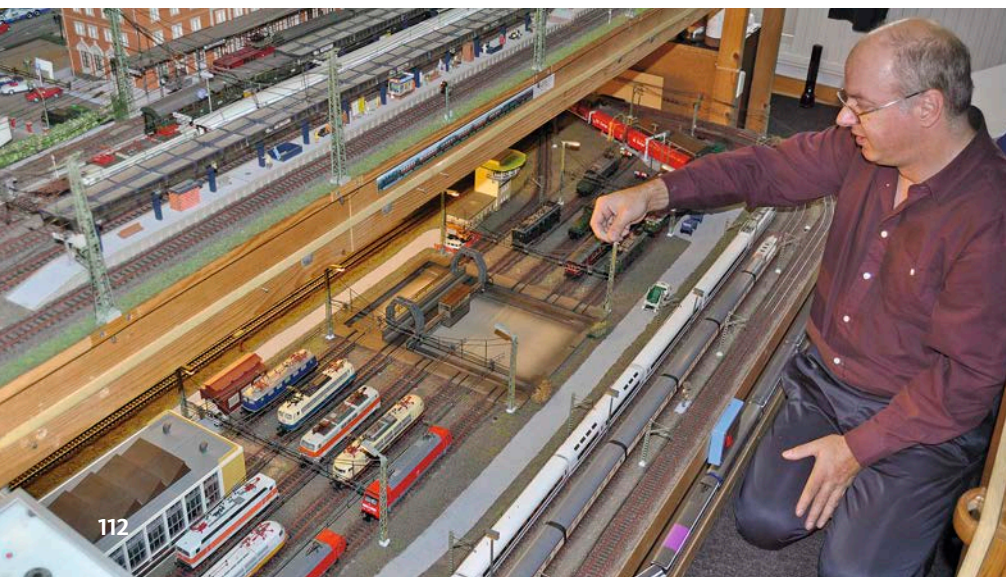


Auf dem Stellpult ist der Gleisverlauf des Schattenbahnhofs, der den vorhandenen Raum auf der untersten Ebene optimal nutzt, gut zu erkennen



Für Wartungsarbeiten lassen sich die beiden unteren Ebenen herausziehen

MM (7)



auf den Hauptstrecken und im Wendel eine Gleisbesetzmeldung. Desgleichen zeigt jedes Abstellgleis an, ob es frei oder besetzt ist. Zudem lassen sie sich alle einzeln stromlos schalten. Die Signale sind nach dem DB-Vorbild geschaltet, d. h., wo z. B. eine Weiche auf Abzweig steht kann das davor stehende Signal nicht auf Fahrt gestellt werden. Mittels Reedkontakten stellt der Zug das Signal nach Vorbeifahrt wieder auf Halt. Am Gleisbildstellpult ist der Streckenverlauf zu erkennen, sodass alle Schalter übersichtlich zu finden sind. Für den untersten Schattenbahnhof wird allerdings ein separates kleines Pult verwendet, das auch die Gleisharfe mit den Entkopplungsgleisen zeigt.

Als kleine Spielerei wurde ein Seitenabschnitt der Hauptstrecke als Ausbaustrecke (ABS) eingerichtet. Hier wurden Oberleitungsmasten für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) verbaut. Auch der Fahrdrat wurde dementsprechend angepasst. Der Schotter in diesem Bereich ist auch anders als auf der Bestandsstrecke.

Auch wenn seit vielen Jahren die Wechselstrom-Triebfahrzeuge mit einem Decoder bestückt sind, wird die komplette Anlage rein analog über das selbstgebaute Fahr- und Stellpult gesteuert. Alles auf digital umzurüsten ist aus Kostengründen vorerst nicht geplant.

MB/MM

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.

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 10/2024, Nummer 688, 62. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schriker (Vorbild, fr); Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Andreas Bauer-Portner, Wolfgang Bdinke, Michael Berresen, Heiko Focken, Felix Förster, Heiko Herholz, Markus Inderst, Andreas Knipping, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Peter Pernsteiner, Manfred Scheinhing, Oliver Strüber, Martin Weltner, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens, Axel Witzke, Stefan Wittich

Schlussredaktion: Peter Schriker (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 Wilgermeier, bettina.wilgermeier@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/downloadPreise: 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.mysiosk.de

LESERBRIEFE & BERATUNG

EISENBAHN MAGAZIN,
INFANTERIESTRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN

+49 (0)89/13 06 99 724

+49 (0)89/13 06 99 100

redaktion@eisenbahnmagazin.de

www.eisenbahnmagazin.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: www.media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2024



Dr. B. Domagalski/Slg. Michael Dostal

■ Im Fokus: x-Reisezugwagen für den S-Bahn-Verkehr

Nahverkehrswendezüge für Ballungsräume

Anfang 1979 wurde in Düsseldorf die neue S-Bahn-Garnitur vorgestellt: ein gemischtklassiger Wagen der Gattung ABx⁷⁹¹, ein 2.-Klasse-Wagen Bx⁷⁹⁴ und ein 2.-Klasse-Steuerwagen Bx⁷⁹⁶, die zusammen mit der DB-Baureihe 111 in den Folgejahren den Nahverkehr in deutschen Ballungsräumen gewährleisteten. Neben der Fahrzeug-Geschichte bieten wir auch eine Modellumschau.■ Fahrzeuge: H0-Elloks der SBB-Reihe Ae 6/6 im Test
Kontrahenten von Märklin, ESU, Piko

Ähnlich wie die Baureihe 151 in Deutschland zählt die Schweizer Ae 6/6 zu den Klassikern unter den Elloks für den Güterverkehr. Da wundert es nicht, wenn sich nach längerer Pause gleich mehrere Hersteller des imposanten Vorbildes annehmen. Welches Modell wird das Rennen machen?



Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Uwe Miethe

■ Baureihe 119/219

Hochburg Rbd Magdeburg

Die Reichsbahndirektion (Rbd) Magdeburg war mit einem Bestand von bis zu 50 Maschinen die zweite Hochburg der Baureihe 119 bei der Deutschen Reichsbahn (DR). Doch die hohe Schadanfälligkeit der Maschinen sorgte bei den Eisenbahnern in den Bahnbetriebswerken Halberstadt, Oebisfelde und Salzwedel für viel Ärger und Verdross.

■ Anlagen: Märklin-Schaustück für den Hausgebrauch
M-Gleis-Renaissance

Das Jubiläum „75 Jahre Deutsche Bundesbahn“ ist unmittelbar verbunden mit siebeneinhalb Jahrzehnten Modellbahngeschichte. Unser H0-Retro-Anlagenporträt taucht ein in die Zeit, als Märklin begann, das Thema DB verstärkt im Modell umzusetzen.



Christopher Garan

* 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/aboSie sparen
die Hälfte:
2 x für nur
8,40 Euro!

Faszination Modellbau

**ECHTDAMPF
HALLENTREFFEN**

**INTERNATIONALE
MODELLBAHN
AUSSTELLUNG**

1. – 3. NOVEMBER 2024



Willkommen zu Europas beliebtestem Modellbau-Event! • Das Highlight der Branche aller Modellbausparten • Namhafte Hersteller • spezialisierte Kleinserienhersteller • ausgewählte Fachhändler • Indoor- und Outdoor-Flugschau • FPV Drone Championship • German Open RC-Car Masters • spektakuläre Truck-Parcours • Schiffsmodellbau mit großem Wasserbecken • Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten • Know-how im Modellbau- und Modellbahn-Forum • u.v.m.

Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Öffnungszeiten:

Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00 – 17.00 Uhr



WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE



faszination.modellbau



faszination.modellbau



FaszinationModellbau



PIKO 1949
2024
75
JAHRE



- Digital schaltbare Beleuchtungen von Führerstand, Führerpult und Maschinenraum
- Feingliedrige Scherenstromabnehmer aus Metall
- Fein detailliertes Fahrwerk mit filigranen Speichenrädern
- Sound-Modelle mit zahlreichen authentischen und unterhaltsamen Toneffekten

Die Rh 1000 der Nederlandse Spoorwegen als formvollendetes Expert-Modell von PIKO!

FORM NEU
2024

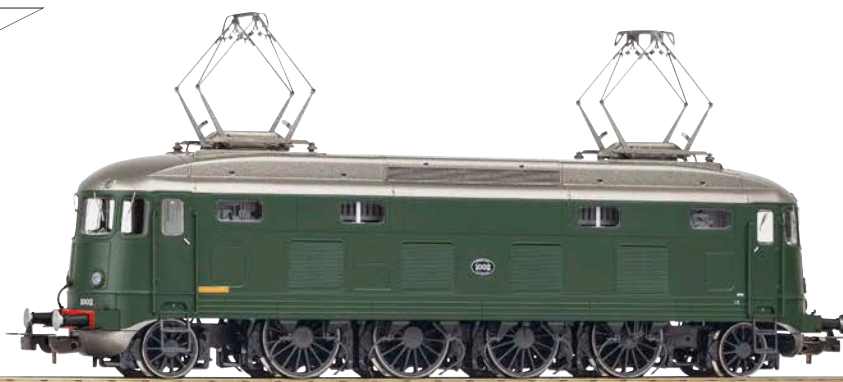
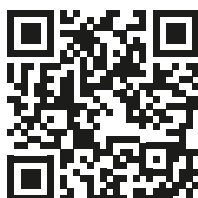


Abbildung zeigt aufgerüstetes Modell.

Elektrolokomotive Rh 1000 NS Ep. III

- | | | | |
|--|-------|--|-----------|
| | 97500 | Gleichstrom | 240,00 €* |
| | 97502 | Gleichstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound ^{onboard} | 350,00 €* |
| | 97503 | Wechselstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound ^{onboard} | 350,00 €* |



* 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.

www.piko.de