

eisenbahn Modellbahn magazin

Baureihe 56 im H0-Test



Rivarossis Neue und Rocos Revival: Welches Modell überzeugt in Technik und im Detail?

Dioramenbau-Wettbewerb

»Lost Places«

Tolle Preise zu gewinnen!

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



Bundesbahn-Erinnerungen

Knallfrosch als Lastesel

Wo die DB die E 41/141 im Güterzugdienst einsetzte

**DR-Nebenbahn
in H0**



Vom Startset
zur digitalen
Winter-Anlage

Reichsbahn

Zahnrad-Idylle

Dampf am Schneeberg

Digital schalten

DCCext-Decoder im Test

Turmtriebwagen

Die TVT der

**Mit großer
Modellübersicht**



Unverwüstliche T 3
Baureihe 89⁷⁰⁻⁷⁵ bei DB und DR

Genau mein Zubehör!

Märklin bietet Zubehör genau auf Sie abgestimmt. Egal, ob für den Einsteiger oder für den Profi, der seine Lieblingsstrecken detailgenau mit Modellbahnleben füllt.

Im breit gefächerten Märklin Sortiment finden Sie vom Signal bis zur raffinierten Steuertechnik genau das, was Sie für Ihre Strecken benötigen.

Besuchen Sie Ihren Fachhändler vor Ort oder stöbern Sie online unter www.maerklin.de/zubehoer.



Vergänglichkeit

bewahren – auch im Modell

Das lange Wochenende zum Monatswechsel Oktober/November 2024 nutzte ich, um mal wieder so richtig Dampf abzulassen – nein, nicht zu Hause und auch nicht am Arbeitsplatz, sondern während einer Reise quer durch Sachsen. Hier lockt ja bekanntlich die Dampfbahn-Route mit zahlreichen Erlebnisstationen. Als Inhaber des Deutschland-Tickets hat man sogar den Vorteil, nach bezahltem Dampfzuschlag schier unbegrenzt auf den Trassen hin- und herfahren zu können. Dabei lassen sich an einem Tage ganz gut Preßnitztal- (mit Museumsbahn-Tagesticket) und Fichtelbergbahn sowie tags darauf Weißeritztal- und Lößnitzgrundbahn verbinden. Zittau – Oybin/Jonsdorf kombinierte ich mit einer RE-Anreise ab Dresden-Neustadt. Die auch täglich, allerdings meist im Dieselbetrieb verkehrende Döllnitzbahn ab Mügeln war ebenfalls gut von der sächsischen Landeshauptstadt aus erreichbar. In vier Tagen lässt sich also mühelos Schmalspurromantik pur auf sechs Strecken erleben.

Was mir während meiner Tour auffiel, waren die herausgeputzten Bahnhöfe und Haltepunkte. Bei der museal betriebenen Bahn zwischen Jöhstadt und Steinbach hatte ich das nicht anders erwartet. Doch was die Unternehmen der Sächsischen Dampfeisenbahn-Gesellschaft (SDG) in dieser Hinsicht in den zurückliegenden

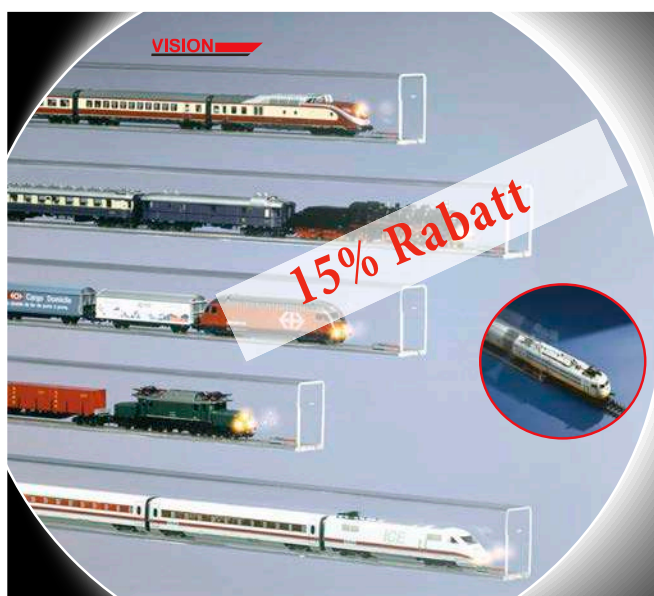
Jahren in Erzgebirge und Dresdner Umland geschaffen haben, verdient Respekt! Besonders beeindruckt war ich vom Inneren des Empfangsgebäudes Kurort Kipsdorf, das fast schon wie ein Museum daherkommt. Dort beobachtete ich auf den Zug umsteigende Touribus-Reisende aus Bayern, die mit offenem Mund in der Bahnhofshalle standen und aus dem Staunen nicht mehr herauskamen. Aber auch andere Kleinode wie der Bimmelbahn-Shop in Dippoldiswalde, das Bahnhofsensemble von Neudorf, das schicke Backsteingebäude in Friedewald Bad oder des gerade in Renovierung befindliche Oybiner Empfangsgebäude mit intakter Bahnhofsgastronomie und den Feriendomizilen im Nebenglass sind lobenswerte Beispiele erhaltener Bahngeschichte.

Natürlich finden sich an allen Strecken und Stationen auch versteckte Ecken, die die Vergänglichkeit einstiger Reichsbahn-Betriebsamkeit offenlegen. So nutzte ich im Schmalspurteil des Bahnhofs Oschatz den Zugaufenthalt, um mir die alte Rollwagengrube anzuschauen, wo längst kein regelmäßiger Wagenaustausch mehr stattfindet. Der Weg führte vorbei am zweistöckigen Lokschuppen, der als gutes Beispiel für ein „Lost place“ steht, was wir in dieser Ausgabe als Thema unseres inzwischen zehnten Dioramenbau-Wettbewerbs ausrufen. Sicherlich haben Sie in dieser Hinsicht bereits Ihre eigenen Entdeckungen gemacht.



PW (3)

Insofern sind wir schon gespannt auf die eingereichten Ideen. Bis Ende Januar haben Sie Zeit teilzunehmen. Fertig sein muss das Diorama dann Ende März. Während der „Intermodellbau“ Mitte April in Dortmund werden dann die besten Arbeiten ausgestellt und vom Messepublikum bewertet. Seien Sie dabei! *Peter Wieland, Redakteur*



Weihnachtsrabatt 15%
auf alles - 01.12.2024 - 06.01.2025

**Entdecken Sie „Die Vitrine“
für Modelleisenbahnen!**

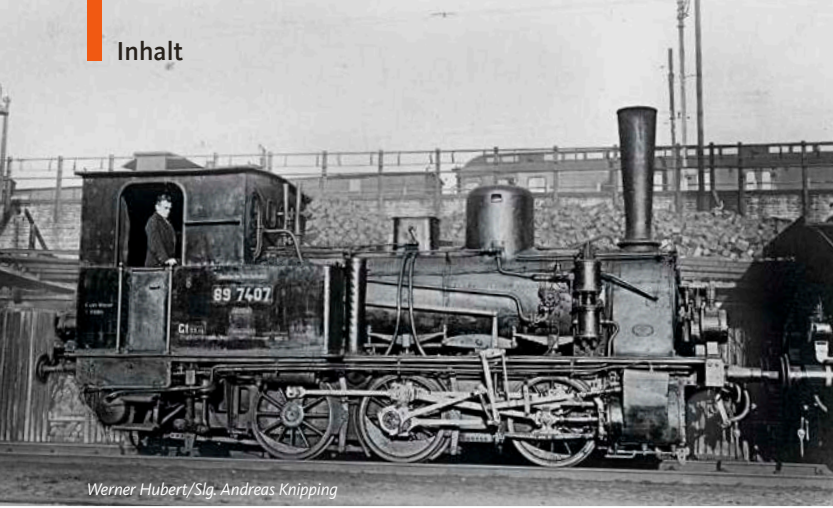
**Bestelle direkt in unserem
Onlineshop www.train-safe.de**

**HLS
BERG**
GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg
Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40
Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41
info@train-safe.de
www.train-safe.de

*Weitere Rabatte finden keine Anwendung





Werner Hubert/Slg. Andreas Knipping



Jürgen Albrecht

10–21

Tenderloks der Baureihe 89^{70–75} in Vorbild & Modell

■ Im Fokus

10 Die T 3 in der Nachkriegszeit

Als stolze Schnellzug-, Personenzug- und Güterzugloks der Länderbahnen längst verschrottet waren, gab es für einige betagte Exemplare der preußischen Tenderlok-Gattung T 3 als Baureihe 89^{70–75} bei DB und DR durchaus noch nützliche Verwendungen

17 Knuffige Tenderlok-Modelle

Auch wenn nur wenige Modellbahner die Baureihe 89^{70–75} noch im aktiven Dienst erlebt haben dürften, ist die T 3 offensichtlich so beliebt, dass es in nahezu allen Nenngrößen ein gutes Angebot gibt. Wir haben uns am Markt einmal umgesehen

■ Eisenbahn

6 Bilderreise entlang der Gleise

Die Eisenbahn in Deutschland ist langweilig geworden? Heiko Fockens neuer Bildband will das Gegenteil beweisen

22 Bild des Monats

Ein „Harzkamel“ führt aufgebockte Fcs über die Brockenbahn

24 Entlang der Schiene

Informationen zum aktuellen Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Knallfrösche als Lastenesel

Vor leichten Reisezügen war die Baureihe 141 deutschlandweit anzutreffen, im Güterzugdienst selten. Doch mancherorts fuhr sie sogar planmäßig im Frachtverkehr

42 Momente

187 141 sonnt sich in München Nord Rangierbahnhof unter einem Regenbogen

44 Vier Reichsbahn-Generationen

Um ihr elektrifiziertes Streckennetz zu warten, setzte die DR auf eine speziell entwickelte Flotte von vier Baureihen, die über Jahrzehnte hinweg in Betrieb blieb

49 Z2 schreibt Geschichte

Am 7. Oktober 2024 erlebt die Zahnrad-Dampflok Z2 eine besondere Premiere: Erstmals gibt es eine exklusive Fotofahrt auf der Schneebergbahn in Niederösterreich

■ Modellbahn

54 Rundliche Ellok in Grün & Blau

1947 erschien bei Märklin die erste vorbildgerechte E 18 als MS 800, auf deren Basis fünf Jahre später die E 18 35 entstand

58 Bahnreise durch den Odenwald

Was das Weschnitztal-/Überwaldbahn-Projekt einer Gruppe Modellbahner aus dem hessischen Odenwald an Besonderheiten bietet, ergründen wir anhand einiger H0-Bahnhofsepisoden

64 Neu im Schaufenster

Zum Erfüllen letzter Weihnachtswünsche bieten wir aktuelle Produkte in Kurzporträts



Dioramenbau-Wettbewerb »Lost Places«

74-77

Wir warten auf Ihre Dioramen-Idee zum Thema verlassene Bahnanlagen!



10-21

Einsätze der E 41 im Güterzugdienst waren selten, aber teilweise sogar planmäßig



92-97

DB- und DR-Dampf-lokomotiven der Baureihe 56²⁰⁻²⁹ von Rivarossi und Roco im H0-Test

106-110

Diese winterliche Modellbahnanlage in H0 zeigt DR-Motive der Epoche IV



44-48 Das waren die TVT der DDR-Reichsbahn

74 Dioramenbau-Wettbewerb

Wir rufen alle Leser zum 10. em-Dioramenbau-Wettbewerb auf und erwarten bis Ende März gespannt Ihre Einsendung

78 Bahnschwellen als Ladegut

Flach- und Rungenwagen wurden gern zum Transport von Schwellen eingesetzt

82 Schmalspur-Impressionen

Die „Schmalspur-Expo“ in Bruchhausen-Vilsen bot nicht nur eine grandiose

Anlagenschau, sondern auch Sonderfahrten auf den Museumsbahnstrecken

86 Brücke für Vieh & Fuhrwerke

Hölzerne Fachwerkkonstruktionen sind im Zubehörsortiment rar, was Vampisol als Marktlücke für O und H0 erkannt hat

89 Zubehörschalten neu gedacht

Neben dem einfachen DCC-Verfahren verbreitet sich beim digitalen Schalten von Weichen und Signalen verstärkt die erweiterte Version DCCextended

92 56er von Rivarossi und Roco

Gleich zwei Hersteller präsentieren aktuell neue H0-Modelle der preußischen Dampflokattung G 8² als DB/DR-Baureihe 56²⁰⁻²⁹ für die die Epochen III und IV

106 Winterszenen im Erzgebirge

Der H0-Bahnhof Oberschirma steht im Mittelpunkt einer verschneiten H0-Heim-

anlage mit praktischen Außenmaßen und trotzdem vielen Betriebsmöglichkeiten

112 Verschneite Modellfahrzeuge

Speziell Märklin hat in den zurückliegenden Jahrzehnten zahlreiche Sonderserien aufgelegt, die mit Schneespuren versehene Triebfahrzeuge wiedergeben



Titelbild: Im Güterzugdienst traf man den Knallfrosch nur selten an: 141 110 vom Bw Nürnberg 1 am 21. August 1980 mit einem gemischten Güterzug bei Regensburg-Burgweinting

Service

- 63 Leserbrief
- 81 Buch & Film
- 98 Kleine Bahn-Börse
- 98 Fachgeschäfte
- 104 Veranstaltungen/Termine/TV-Tipps
- 114 Vorschau/Impressum



An Wochenenden befahren im Südwesten Freizeit-express-Züge viele sonst nicht planmäßig im Reisezugverkehr bediente Nebenbahnen. Seit 2021 zählt auch die „Biberbahn“ Stockach – Mengen dazu. In Menningen-Leitishofen wird die Rückkehr der Bahn am 18. Juli 2021 freudig begrüßt

Heiko Focken

■ Eisenbahnen in Deutschland heute

Bilderreise

entlang der Schienenstränge

Die Eisenbahn in Deutschland ist langweilig geworden? Keineswegs, findet Heiko Focken. Er ist Herausgeber eines Bildbandes, der das Gegenteil beweisen will – mit beeindruckenden Fotos aus einer der betrieblich wie landschaftlich vielfältigsten Bahnregionen Europas

Zu den schönsten Schienenwegen an die Ostsee gehört die Strecke Berlin – Greifswald – Stralsund. Eine seenreiche Endmoränenlandschaft macht schon zwei Stunden vor der Küste Lust auf das, was kommt. Am 24. Mai 2018 ist ein 411 unterwegs am Unteruckersee bei Prenzlau, dessen mächtige Marienkirche rechts über dem Zug zu sehen ist Heiko Focken

Das Spektrum des Schienenverkehrs in Deutschland reicht von der Schmalspurbahn mit Dampfbetrieb bis zum ICE. Die Züge sind unterwegs auf Strecken, die von der Insel Sylt bis zu den Alpen und vom Ruhrgebiet bis zur Oder reichen. Einer, der dieses Netz seit Jahrzehnten immer wieder bereist, ist Heiko Focken. Er ist fasziniert von der Eisenbahn (nicht nur in Deutschland) und auch beruflich mit diesem Transportsystem befasst. Als Verkehrsplaner bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg kennt Focken die Realität des deutschen Schienenverkehrs genau. „Andere haben eine Modellbahn im Keller, wir haben eine große Eisenbahn“, sagt Focken schmunzelnd, als er von seinem Job erzählt, in dem er für Fahrpläne, Kapazitäten und die Organisation der Anschlüsse sorgt – Dinge, die für Fahrgäste unsichtbar bleiben, aber für ein leistungsfähiges



Fast weltbekannt ist das Ensemble aus Dom und Hohenzollernbrücke in Köln. Die blaue Stunde des 5. August 2017 lädt zu dieser Langzeitbelichtung ein. Der unbekannt gebliebene, in gemäßigtem Tempo über das ehrwürdige Bauwerk rumpelnde Zug erscheint dabei wie ein ICE auf Hochgeschwindigkeitsfahrt

Veselin Kolev



Angebot im Schienenpersonennahverkehr unerlässlich sind.

Seine Faszination und auch ein bisschen von seiner fachlichen Expertise brachte er zuletzt als Herausgeber in das inzwischen bei VGB/Gera-

» **Es heißt heute oft, die Eisenbahn sei langweilig geworden. Aber das stimmt nicht!**

Mond erschienene Buchprojekt „Eisenbahn in Deutschland heute“ ein, das mit viel Leidenschaft und Verständnis für die technischen und menschlichen Aspekte des Bahnbetriebs zeigt, dass die Bahn hierzulande auch gegenwärtig äußerst facettenreich ist. „Es heißt oft, die Eisen-

bahn sei langweilig geworden“, meint Focken. „Aber das stimmt nicht! Die Eisenbahn in Deutschland ist vielfältig und voller Leben. Und ich wollte zeigen, wie sie tatsächlich aussieht.“

Bildband als Gemeinschaftswerk

Der Bildband ist keine Einzelleistung, sondern das Ergebnis einer fruchtbaren Zusammenarbeit. „Es gab 25 Fotografen und Hobbykollegen, die mich dabei unterstützt haben und die ihre Region kennen“, sagt Heiko Focken. Die Resonanz auf seine Anfrage sei überwältigend gewesen. Die Bildautoren zeigen die Eisenbahn so, wie sie sich in den Regionen auch präsentiert. „Und dann ist es eine Freude, das auch zu präsentieren“, unterstreicht Focken.

Als Herausgeber genoss er viel Gestaltungsspielraum bei der Auswahl der Fotos. „Der Ver-

lag hat mir die Freiheit gelassen, Bilder zu zeigen, die etwas unkonventioneller sind“, erzählt Focken. So zeigt der Bildband nicht nur klassische Schräg-von-vorne-Zugmotive, sondern auch stimmungsvolle Aufnahmen bei Streiflicht, Szenen aus dem Inneren der Züge und Motive, die auch den menschlichen Aspekt betonen. „Die Eisenbahn geht nur mit Menschen – als Kunden und als Mitarbeitende“, sagt er. Das zieht sich als roter Faden durch das Buch und macht die Bahnlandschaft lebendig und nahbar.

Ein Lieblingsbild? Nein, alle 170!

Trotz der Vielfalt an Bildern stellte die Auswahl eine Herausforderung dar. „Das Buch hätte auch doppelt so viele Seiten haben können“, meint





Das Schützenfest gehört zum Sauerland wie das Fischbrötchen zum Norden. In Altena kündigt am 9. Juni 2023 die Beflaggung davon, dass in der Stadt das Vogelschießen naht, während der dreiteilige 3429 014 unterhalb der mächtigen Burg, auf der anno 1914 die erste Jugendherberge der Welt eröffnete, als RE 34 nach Dortmund unterwegs ist Heiko Focken

In Kiel gelangt man innerhalb von zehn Minuten vom Hauptbahnhof, der sich im Rücken des Fotografen befindet, zum Terminal der Schwedenfähren. Auch Güterzüge, wie hier am 15. April 2021 mit der „kleinen Gravita“ 261 100, sind im Kieler Stadtbild, nur etwa 250 Meter von der Fußgängerzone Holstenstraße entfernt, so normal wie anderswo eine Straßenbahn Veselin Kolev





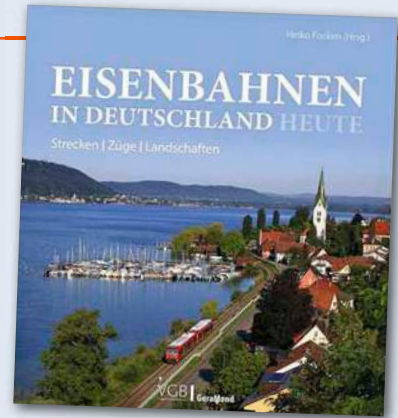
Stumme Zeugen der Geschichte des Saar-Bergbaus sind die denkmalgeschützten Fördergerüste „Richard 1“ und „Richard 2“ in Luisenthal bei Saarbrücken. 185 387 passiert sie am 27. Februar 2023 mit ihrem Ganzzug von Neunkirchen nach Oberhausen

Jörg Klawitter

Heiko Focken lachend. „Aber am Ende bleibt so das Beste vom Besten übrig – die Bilder, die das deutsche Bahnwesen in seiner ganzen Breite darstellen.“ Besonders stolz ist er auf den „guten Querschnitt“ der Eisenbahnlandschaft, der durch die enge Zusammenarbeit mit den Fotografen entstanden ist. „Das kann eine Person so in dieser Vielschichtigkeit gar nicht abbilden.“

Doch wie würde der Bildband zur deutschen Eisenbahn aussehen, wenn Heiko Focken in fünf Jahren vom Verlag gebeten würde, ihn zu überarbeiten? Der Herausgeber schließt mit einem Aus-

blick, der optimistisch stimmt: „Ich glaube, so viel anders würde er gar nicht aussehen. Es werden vielleicht ein Paar mehr Akkuzüge unterwegs sein, vielleicht gibt es einen neuen ICE-Typ.“ Die große Revolution gerade im Nahverkehr, die sei aber bereits in den Nullerjahren passiert, als der lokbespannte Zug von Triebzügen abgelöst wurde und der klassische IC zum ICE wurde. Focken rechnet deshalb nicht mit einer grundlegenden Zäsur bei der Eisenbahn in Deutschland – einem System, das sich ständig weiterentwickelt und somit immer facettenreich bleibt. Florian Dürr



Podcast und Buch

Der von Heiko Focken herausgegebene Bildband „Eisenbahnen in Deutschland heute“ präsentiert ausgesuchte, großformatige Aufnahmen von der bunten und abwechslungsreichen Schienenwelt in den 16 Bundesländern. Mehr zum Buch und über den Autor erfahren Sie im



Podcast Bahnzeit:
<https://bahnzeit.podigee.io/13-eisenbahn-in-deutschland-heute-heiko-focken-krebsbachtalbahn>

Eisenbahnen in Deutschland heute – Strecken, Züge, Landschaften, 192 Seiten, ISBN 978-3-96453-646-4, VGB Verlagsgruppe Bahn. Erhältlich im Handel und bei verlagshaus24.com

Durch die unterschiedlichen Höhenlagen im Allgäu liegt an vielen Herbst- und Wintertagen irgendwo eine Nebelgrenze. Sie trennt schwere Tristesse von strahlendem Kaiserwetter oft auf ganz kurzer Distanz. Ein 612 pendelt und ruckelt am 7. November 2020 bei Heimhofen dem Bodensee entgegen

Felix Löffelholz



■ Lokomotiven der preußischen Gattung T 3/Baureihe 89⁷⁰⁻⁷⁵ bei DB und DR

T 3-Tenderlokomotiven **in den Nachkriegsjahrzehnten**

Die Tenderloks der preußischen Gattung T 3 sind einst für Nebenstrecken entworfen worden. Sie trotzten Generationen technischer Neuerungen. Mit einfacher, robuster Bauweise hielten sie sich bis in die Nachkriegszeit und prägten den Eisenbahnbetrieb in Ost und West. Bis heute blieben einige Exemplare als Museumsstücke erhalten



Die Fladunger Museumslok 89 7373 dampft am 16. Oktober 2021 mit dem GmP 5302 als Sonderzug bei Nordheim vor der Rhön an den wartenden Fotofans vorüber. Die Loknummer ist übrigens nicht authentisch, da dieser 1906 von Humboldt gebaute C-Kuppler sein Leben bei südwestdeutschen Privatbahnen verbracht hat Zeno Pillmann/Slg. Eisenbahnstiftung

Bei der Betrachtung der letzten T 3-Jahrzehnte drängen sich Vergleiche zur biologischen Evolution geradezu auf: Das in der Erdgeschichte mehrfach vorgekommene Artensterben raubte so manchen Gattungen beeindruckend große Tiere ihre Lebensgrundlagen, während kleine Wesen unterhalb der großen Umwälzungen ihre Rückzugsräume wahrten. Und so hielten sich auch im Windschatten der zwei Weltkriege sowie der weitgespannten lokomotivtechnischen Neubauprogramme von DB und DR noch letzte Aufgebote der tief im 19. Jahrhundert konstruierten preußischen T 3 – und zwar in beträchtlicher Zahl. Dieser C-Kuppler zählt zu den kleinsten serienmäßig gebauten deutschen Normalspurlokomotiven. Und die nach dem Zweiten Weltkrieg noch verwendeten Exemplare waren die jeweils ältesten im damaligen Lokbestand von Ost und West.

T 3-Beschaffung im großen Stil

Manchmal wurde vermutet, die Typenbezeichnung stünde ganz einfach für eine Tenderlok mit drei angetriebenen Radsätzen. Demgemäß wurden dann auch ganz andere Lokomotiven mit lediglich vergleichbarem Grundaufbau als T 3 vorgestellt. So einfach ist die Sache jedoch nicht. Gattungsbezeichnungen mit Großbuchstaben und Zahl wurden bei den Königlich Preussischen Staatseisenbahnen erst 1906 eingeführt. Ein Prinzip lautete dabei, innerhalb der Gruppen „S“ für Schnell-, „P“ für Personen-, „G“ für Güterzugloks und „T“ für Tenderloks den älteren, schwächeren und teilweise noch von einstigen Privatbahnen übernommenen Typen die Ziffern 1 und 2 zuzuweisen, mit der 3 die Regelausführungen von Maschinen mittlerer Leistung zu kennzeichnen und Ziffern ab 4 als Reserve für modernere und größere Lokomotiven vorzuhalten. Deshalb gab es unzählige S 3, P 3, G 3 und T 3.

Diese Bezeichnungen standen wohlgermerkt nicht für „Baureihen“, sondern trafen lediglich grobe Sortierungen in einer Zeit lange vor der millimetergenauen Normierung und garantierten Austauschbarkeit aller Teile. Wenn es nun aber um jene T 3 geht, die noch die Umzeichnung auf Reichsbahn-Nummern erlebten, dann beschränkt sich der Blick auf jene Großlieferungen, die mit Baujahren ab 1882 dem Musterblatt III-4e und mit Baujahren ab 1904 dem Musterblatt III-4p entsprachen. Den Begriff Musterblatt muss man vielleicht erläutern: Es gab in Preußen keine zentrale Eisenbahnbehörde über den 20 eigenständig arbeitenden und auch in ihrer Beschaffungspraxis freien Königlichen Eisenbahn-Direktionen (KED). Ihnen – sowie den Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen – wurde per Vermittlung durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine immer weiter steigende Zahl von Musterblättern für Lokomotiven und Wagen zur Verfügung gestellt, auf deren Grundlage sie dann Aufträge an die Schienenfahrzeugindustrie erteilen konnten, wobei Abweichungen jederzeit zulässig waren.

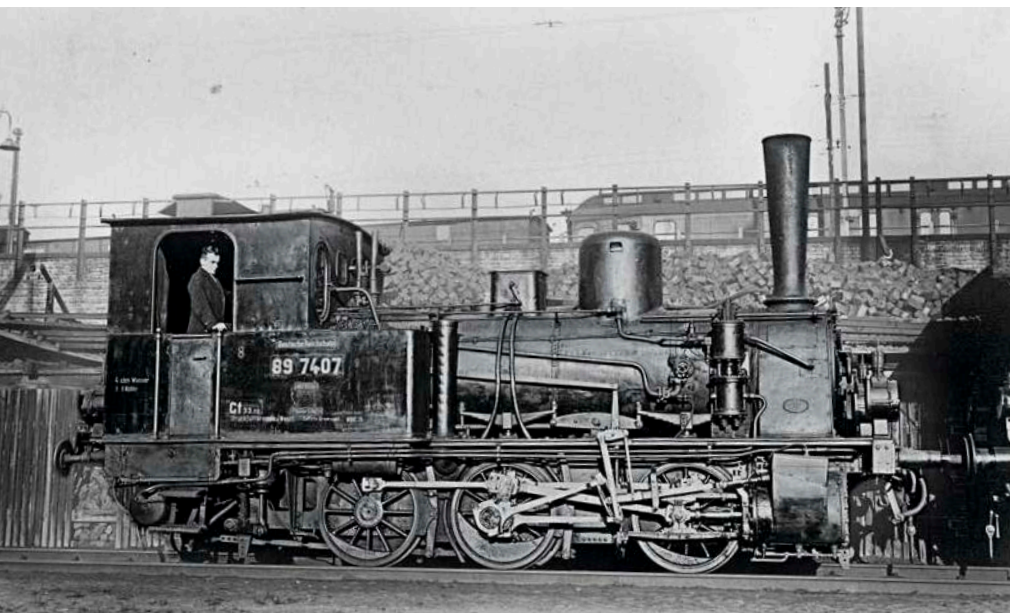
Die betriebliche Zweckbestimmung war eindeutig: Es ging um die Zugförderung auf Nebenbahnen, wo die T 3 mit einer Achslast von nur knapp elf Tonnen auch auf schwächerem Oberbau uneingeschränkt fahren durfte. Die Angabe eines Kesseldrucks von zwölf bar, eines bescheidenen Zylinderdurchmessers von 350 und eines Kolbenhubs von 550 sowie eines Raddurchmessers von 1.100 Millimetern skizzieren die überschaubare Dimensionierung. Die Länge des Blechrahmens zwischen 6.760 und 7.154 Millimetern und damit auch die Länge der gesamten Lokomotive zwischen 8.300 und 8.780 Millimetern variierten im Laufe der Beschaffungszeit etwas. Die Allan-Trick-Steuerung wurde vom mittleren Radsatz abgeleitet. Der Wasservorrat von vier Kubikmetern war in einem Behälter zwischen den Rädern auf dem Blechrahmen untergebracht, der Kohlevorrat von einer Tonne in Behältern vor dem Führerhaus beiderseits des Kessels.

» Dieser C-Kuppler zählt zu den kleinsten serienmäßig gebauten deutschen Normalspurloks

Offenkundig konnte man mit Maschinen nach den beiden genannten Musterblättern gut fahren, sodass die KED von 1882 bis 1910 von 19 Herstellern nicht weniger als 1.263 bzw. 52 Exemplare beschafften. Die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn schloss sich mit 40 Exemplaren an. Die T 3 wurde derart beliebt, dass eine große Zahl von privaten oder kommunalen Unternehmen mit Lizenzen nach dem Kleinbahngesetz von 1892 ebenfalls solche Lokomotiven bestellte. Durch die Verstaatlichung einiger Bahnen kamen weitere 57 Exemplare in den KPEV-Bestand. Weil gegenläufig viele staatliche Exemplare an Kleinbahnen oder Industriebetriebe verkauft wurden, gestalteten sich die Lebenswege der Lokomotiven recht unübersichtlich.

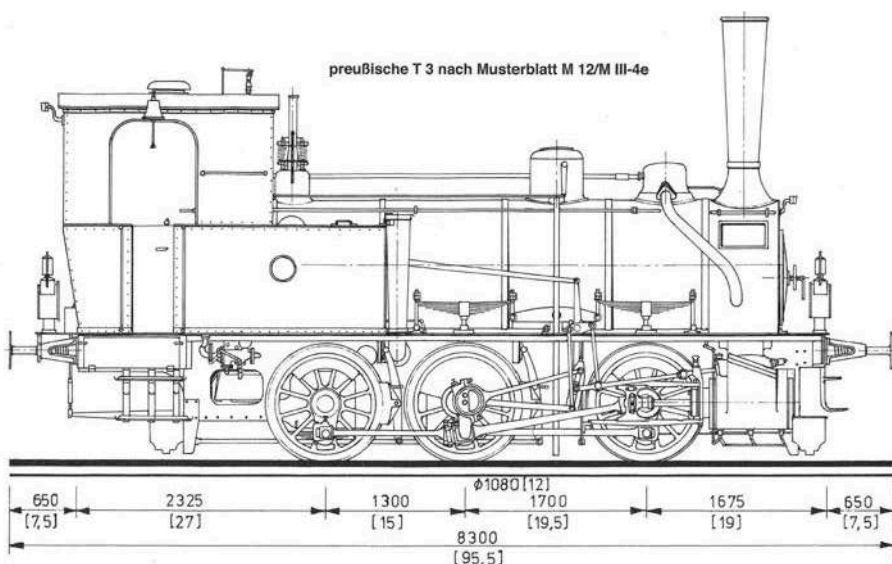
Lokbestand zur Reichsbahn-Zeit

Ein Stück historischer Ironie steckt mit Blick auf die in diesem Artikel dokumentierte Langlebigkeit der T 3 darin, dass ihr der Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von 1926 Ordnungsnummern ab 7001 gab, die für alsbald auszumusternde Loks bestimmt waren. Dieser Deklassierung entsprach auch die Aufmalung der Nummern mit gelber Farbe anstelle von gegossenen Nummernschildern. Der nach Verlusten durch Krieg und Gebietsabtretungen verbleibende ex-preussische Bestand bekam die Nummern 89 7001 bis 7509, ergänzt 1935 um 89 7010/11 von den Saarbahnen. Dazu kamen die mecklenburgischen Exemplare als 89 8001 bis 8022 und 8051 bis 8068. Die Übernahme der Bremer Hafenbahn, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Kreis Oldenburger Eisenbahn und der Schipkau-Finstenwalder Eisenbahn brachte die Erweiterung des Nummernvolumens um 89 7512 bis 7521, 7531 bis 7541, 7556/57 und 7559 bis 7561. Lücken beruhen

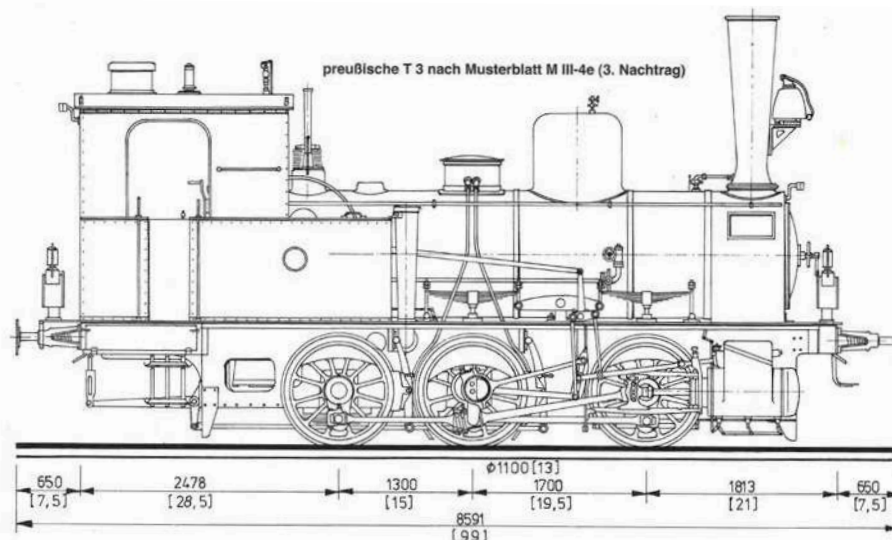


Die von Humboldt 1902 gebaute 89 7407, vormals „Berlin 6152“, steht im Bw Berlin Schle-sischer Bahnhof und gehörte später zum langlebigen Bestand der Nachkriegs-Reichsbahn

Werner Hubert/Slg. Andreas Knipping



Zwei verschiedene Musterzeichnungen der preußischen Lokgattung T 3 Rolf Ostendorf/Slg. em (2)



darauf, dass auch andersartige Lokomotiven numerisch an die T 3 angereiht wurden. Als Kriterium für den Überblick kann gelten, dass eine Lok mit Heusinger-Steuerung keiner T 3 entspricht.

Selbstverständlich nagte der Zahn der Reichsbahn-Zeit heftig am alternden Bestand, sodass 1943 noch 156 Exemplare fuhrten. Streckendienste waren für die kleinen Tenderloks schon längst kein Thema mehr. 1904 wurde die zulässige Geschwindigkeit auf Nebenbahnen von 40 auf 50 km/h erhöht, womit die auf Tempo 40 begrenzte T 3 meist schon ausgedient hatte. Nachfolgerinnen wurden die drei Bauformen der T 9 mit den Radsatzfolgen C1' und 1'C, Jahrzehnte später dann die Einheitslokomotiven der Baureihen 64 und 86. Gute Einsatzmöglichkeiten für die kleinen 89er ergaben sich im Rangierdienst – natürlich nicht mit schweren Güterzügen an Ablaufbergen, wohl aber bei der Bedienung von Gleisanschlüssen, bei der alltäglichen Umsetzung von Verstärkungs-, Kurs-, Speise-, Schlaf- und Postwagen in den Personenbahnhöfen und besonders beim internen Vershub in den Bahnbetriebswerken. Überall schätzte man den Vorteil, auch schlechte Gleise befahren zu können.

Einsätze bei der DB bis 1963

Es wurde oft schon berichtet, dass mit Kriegsende mehr Lokomotiven in den Westzonen verblieben waren, als es dem zahlenmäßigen Verhältnis der Streckennetze der Besatzungszonen entsprachen und im Betrieb tatsächlich benötigt hätte. Das Problem war jedoch nicht die Stückzahl, sondern die nicht bedarfsgerechte Zusammensetzung des Fuhrparks. Und es steckt wieder ein Stück historischer Ironie in dem Umstand, dass die Betriebswerke jedenfalls der 1946 gebildeten Bizone gerne ihre einstigen Leistungsträger G 12 (58¹⁰⁻²¹) und die weniger als fünf Jahre alten Kriegsloks der Baureihen 42 und 52 bei Fälligkeit auch begrenzter Reparaturen schon gar nicht mehr beim Ausbesserungswerk anmeldeten, hingegen

Technische Daten zur pr. T 3/Baureihe 89⁷⁰⁻⁷⁵

Bauart	C n2t
Gattung	Gt 33.10
Spurweite	1.435 mm
Länge über Puffer	8.300/8.591 mm
Gesamtachsstand	3.000 mm
Treibraddurchmesser	1.100 mm
Lokreibungsmasse	28,9–31,9 t
mittlere Achslast	10,0–12,0 t
Zylinderdurchmesser	350 mm
Kolbenhub	550 mm
Kesselüberdruck	12 bar
Rostfläche	1,35 m ²
Verdampfungsheizfläche	55,67 m ²
indizierte Leistung	213 kW/290 PSI
Wasservorrat	5,0 m ³
Brennstoffvorrat:	1,9 t
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h

beim maschinentechnischen Dezernenten der Direktion auf die Unentbehrlichkeit ihres ältesten Einzelstücks in Gestalt einer untersuchungspflichtigen T 3 pochten. Ihre Instandhaltung verursachte ja auch keine allzu großen Kosten. Schadenfällige Komponenten wie Überhitzer, Vorwärmer, Speisepumpen und Laufgestelle gab es bei ihr nicht. Wir gehen wohl auch nicht fehl, der dienstlichen Beziehung zu der uralten kleinen Lokomotive mit dem hohen Schornstein einen inzwischen auch emotionalen Anteil zuzumessen. Am 1. Juli 1950 gehörten noch 48 Maschinen nicht nur zum Einsatz-, sondern auch zum Erhaltungsbestand.

Mit ihren Baujahren 1885 und 1887 waren 89 7019 und 7040 die ältesten DB-Triebfahrzeuge. Doch die Zeit lief den Seniorinnen davon. Was zwei Mann mit der T 3 im Rangierdienst schafften, das schaffte ein Mann mit einer motorbetriebenen Kleinlokomotive auch. Am 1. Januar 1956 umfasste der Erhaltungsbestand noch zehn Loks, am 1. Oktober 1957 schon keine mehr. Aufgrund der unattraktiven Schrottpreise und geringen Überführungskosten wurde eine beträchtliche Anzahl der nur 32 Tonnen wiegenden und achteinhalb Meter langen Maschinen als Denkmal oder museal erhalten.

Ex-Preußin in DR-Diensten bis 1963

Bekanntlich war in der Sowjetischen Besatzungszone an die Straffung des Lokbestandes entsprechend der Bizone nicht zu denken. Jede Maschine wurde benötigt, so auch eine kurz vor Kriegsende westwärts verbrachte T 3 einer

In der Sammlung des Heizers Filsinger finden sich auch zwei Fotos der Werklok 4c des Bahnbedarfsherstellers Pintsch-Bamag AG. Diese Maschine war 1900 von Hohenzollern in Düsseldorf gebaut worden und hatte der Kleinbahn Neheim-Hüsten – Sundern gedient Slg. Erich Filsinger/Andreas Knipping (4)

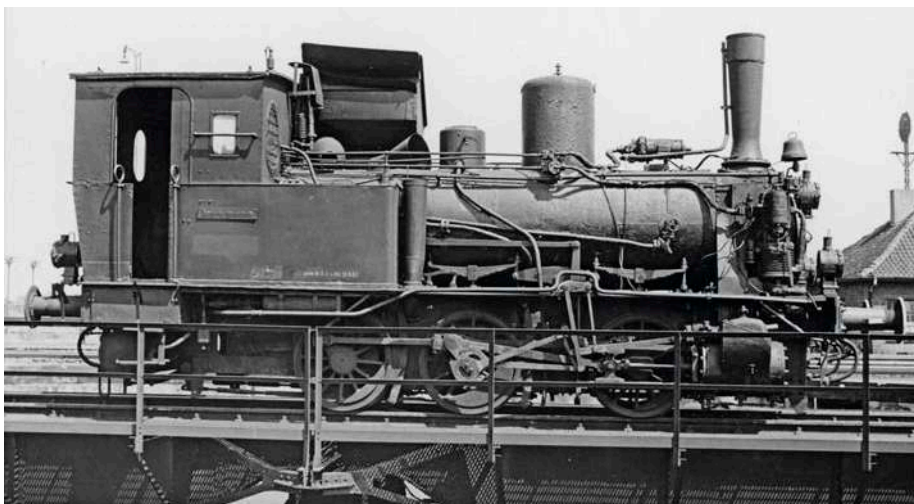


Heizer Erich Filsinger hat am 10. September 1949 im Dienstplan 5/Tag 2 zusammen mit Lokführer Ambrosius Dienst auf der 89 7308 als „Rangierlok 2“ im Mainzer Hauptbahnhof. Dass ein Heizer zu seiner T 3 die Literaturangaben „Glaser's Annalen“ 1885 (Musterzeichnung) und 1911 (Aufsatz Hammer) notierte, hat gewiss Seltenheitswert. Die Lok war 1899 von Jung gebaut worden und als „Mainz 6205“ stets heimattreu geblieben





Zu den erst nach Inkrafttreten des Umzeichnungsplans eingereihten Loks gehörte 89 7531, die mit den Braunschweigischen Landesbahnen 1938 zur Reichsbahn kam. Die Maschinenfabrik Esslingen hatte sie 1898 gebaut. Am 21. September 1966 ist sie Werklok im AW Schwerte und steht heute als Museumslok im Historischen Eisenbahnpark Niederrhein

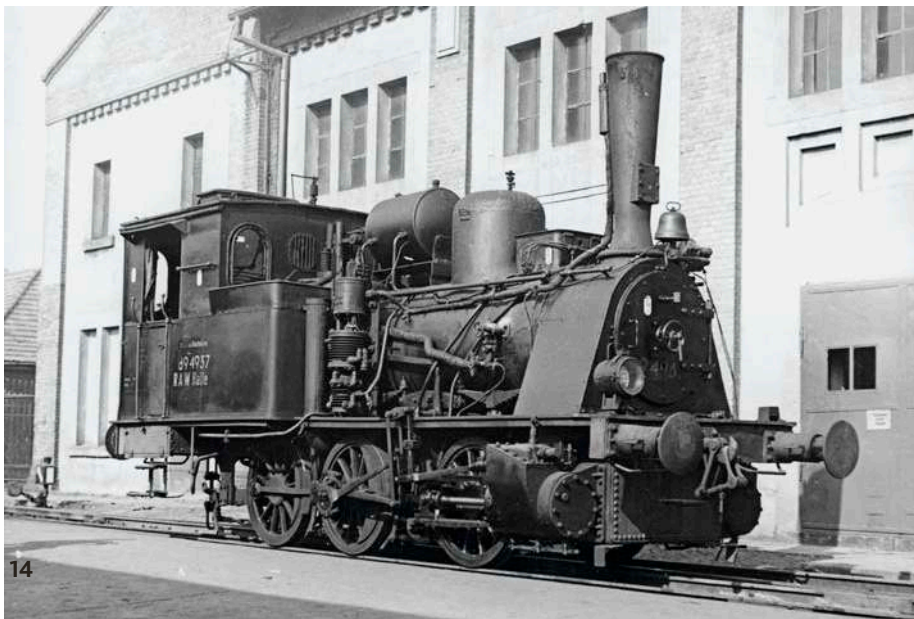


Auf der Drehscheibe des Bahnbetriebswerkes Bremen Rbf wurde Anfang der 1960er-Jahre die ebenfalls ohne Lokschild auftretende 89 7538 verewigt. Mit ihrem Hanomag-Baujahr 1914 war sie viel jünger als ihre Braunschweiger Schwester und insgesamt eine der letztgebauten T 3-Maschinen

Peter Konzelmann/Slg. Andreas Knipping (2)

Eine T 3 mit der eigenartigen Nummer 89 4937! Das RAW Halle gab ihrer von Henschel 1898 gebauten Werklok – vormals preußische „6134 Halle“ und spätere 89 7260 – die Fabriknummer als Ordnungsnummer, eine Fantasiebezeichnung

Gerhard Illner/Slg. Andreas Knipping



Bei der DB ab 1950 noch aktive Tenderlokomotiven der pr. T 3/Baureihe 89⁷⁰⁻⁷⁵

Lok-nummer	Heimat-Bw	Aus-musterung
89 7019	Köln-Eifeltor	14.11.1952
89 7040	Kassel	31.10.1950 ¹⁾
89 7055	Hannover-Hagenkamp	09.05.1954
89 7154	Hamm	14.11.1952
89 7183	Mainz	14.03.1957
89 7202	Hamburg-Rothenburgsort	14.11.1951
89 7216	Oberlahnstein	18.03.1955
89 7248	Bebra	04.05.1959
89 7271	Wiesbaden	23.11.1956
89 7296	Kassel	26.04.1961
89 7297	Nordenham	14.08.1950
89 7299	Nordenham	14.11.1952
89 7308	Worms	20.11.1958
89 7312	Worms	12.05.1955
89 7313	Worms	18.10.1954
89 7314	Fulda	07.07.1959
89 7315	Worms	10.08.1957
89 7324	Minden	14.08.1950 ²⁾
89 7325	Braunschweig Vbf	11.01.1952 ³⁾
89 7339	Fulda	23.11.1956
89 7343	Worms	07.08.1956
89 7354	Kiel	02.11.1955
89 7356	Kiel	09.11.1953
89 7365	Itzehoe	18.10.1954
89 7376	Heiligenhafen	14.08.1950
89 7377	Duisburg-Wedau	26.04.1961
89 7380	Osnabrück V	17.03.1954
89 7381	Worms	17.03.1954
89 7382	Friedberg	07.08.1956
89 7386	Itzehoe	15.08.1955 ⁴⁾
89 7399	Wilhelmshaven	14.11.1951
89 7409	Mainz	18.10.1954
89 7410	Stolberg	09.11.1953
89 7414	Mainz	06.02.1955
89 7416	Nordenham	02.11.1955
89 7417	Gießen	12.05.1955
89 7431	Bremen-Walle	14.11.1952
89 7432	Duisburg-Wedau	27.07.1954
89 7462	Hamm	06.08.1960
89 7479	Kirchweyhe	09.11.1953
89 7486	Kiel	09.11.1953
89 7503	Osnabrück V	01.06.1953
89 7533	Hildesheim	17.06.1960
89 7536	Nordenham	15.09.1960
89 7537	Braunschweig V	01.06.1953
89 7538	Bremen R	20.04.1963
89 7559	Delmenhorst	14.11.1951

Verbleib als Werklok: ¹⁾ AW Schwerte;

²⁾ AW Osnabrück und Bremen;

³⁾ Versuchsamt Minden; ⁴⁾ AW Osnabrück

Bei der DR ab 1950 noch aktive Tenderlokomotiven der pr. T 3/Baureihe 89⁷⁰⁻⁷⁵

Lok-nummer	Heimat-Bw	Aus-musterung
89 953	?	04.05.1954 ¹⁾
89 7095	?	31.10.1954 ²⁾
89 7243	Werklok RAW Tempelhof	28.02.1957 ³⁾
89 7251	Werklok RAW Karl-Marx-Stadt	01.05.1961
89 7263	Dresden- Friedrichstadt	12.01.1966
89 7278	Karl-Marx-Stadt Hbf	23.02.1966
89 7298	Leipzig West	30.04.1957
89 7327	Salzwedel	06.02.1965
89 7329	Leipzig West	15.04.1957
89 7349	Oebisfelde	16.09.1965
89 7375	?	25.01.1951
89 7402	?	04.09.1956
89 7407	Zwickau	03.12.1958 ⁴⁾
89 7423	Oebisfelde	16.09.1965
89 7448	Leipzig Bay Bf	25.03.1965
89 7469	Magdeburg Hbf	11.11.1963
89 7472	Falkenberg	04.12.1963
89 7480	Zwickau	01.06.1958 ⁵⁾
89 7493	?	03.07.1956 ⁶⁾
89 7506	Magdeburg- Rothensee	14.07.1958
89 7540	?	14.07.1958 ⁷⁾

Verbleib als Werklok: ¹⁾ Raw Görlitz; ²⁾ Werklok Raw Halberstadt; ³⁾ Weiterverkauf an ?; ⁴⁾ VEB Chemie Nünchritz; ⁵⁾ Raw Dresden; ⁶⁾ Volks-werft Stralsund; ⁷⁾ Zementanlagenbau Tessin

89 6110 ist 1900 von Hohenzollern für die Kostener Kreisbahn gebaut worden, deren Netz 1918 auf Polen übergang. Die DR übernahm sie 1949 von der Kleinbahn Wallwitz – Wettin. Wir sehen sie 1951 auf der Drehscheibe im Bahnbetriebswerk Berlin-Pankow Historische Sammlung DB/Slg. Andreas Knipping



schlesischen Kleinbahn, der man die Nummer 89 953 gab. Abgesehen von stark kriegsbeschädigten Exemplaren gab es bis etwa 1960 kaum Ausmusterungen. Und auch aus dem DR-Gebiet können wir eine Langlebigkeitsliste vorweisen.

Nutzung bei DDR-Privatbahnen

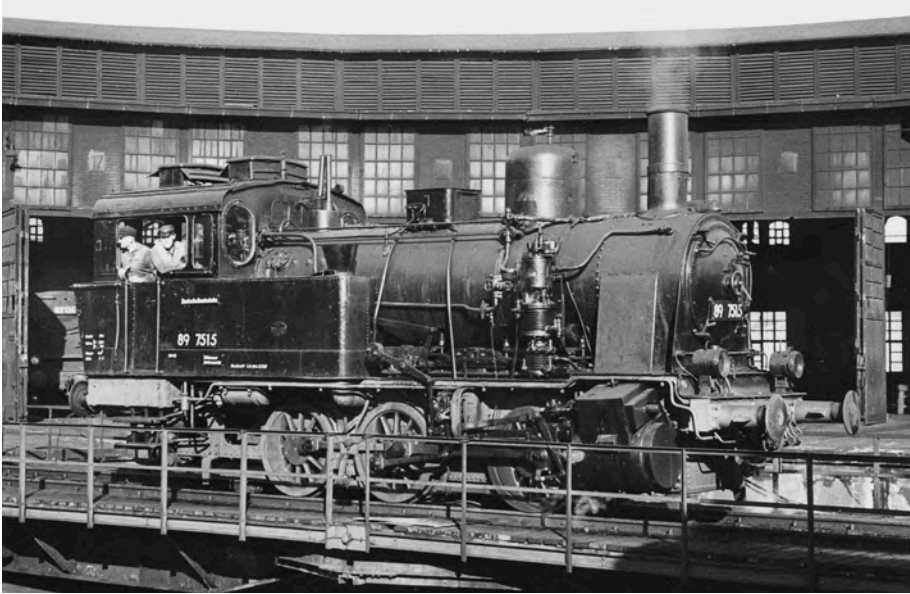
Ein etwas unübersichtliches Kapitel betrifft den Einsatz der T 3 auf ehemaligen Privatbahnen auf dem Gebiet der früheren DDR. Im Rahmen der ideologisch vorgegebenen Zentralisierung der gesamten Volkswirtschaft ordnete die Deutsche Wirtschaftskommission (Vorläuferbehörde des DDR-Wirtschaftsministeriums) am 9. März 1949 die Übernahme des Betriebes von 110 bislang eigenständigen privaten und kommunalen Eisenbahnunternehmen durch die Deutsche Reichsbahn an. Damit einher ging die Aufgabe,

den unübersichtlichen Fahrzeugbestand dieser Bahnen zu erfassen und ihn ins Nummernsystem der DR zu integrieren. Bei den Normalspurloks lautete die Systematik, Reihennummern entsprechend der Achsfolge zu vergeben, sodass sich die Bestände hauptsächlich bei den Baureihen 89, 91, 92 und 93 vergrößerten. Für die Ordnungsnummern wählte man einen von Länderbahntypen noch nicht besetzten Bereich fast durchweg jenseits von 6000 und sortierte sodann entsprechend den Radsatzfahrmassen nach folgendem Schema: 5901 steht für neun Tonnen, 6001 entspricht zehn, 6101 schließlich elf Tonnen und so weiter. In der vorgefundenen bunten Typenmischung fanden sich zahlreiche T 3 mit vielfältigen Vorgeschichten. Manche Lok war vom vormaligen Kleinbahnbetreiber neu beschafft worden, manche hatte man schon der

KPEV abgekauft und andere hatte man bereits mit einer Reichsbahn-Nummer übernommen.

Oftmals handelte es sich um Stücke aus zufällig zusammengestellten Fluchtzügen, die kurz vor Kriegsende aus Schlesien oder Ostbrandenburg gekommen waren. Mit Baujahren zwischen 1892 und 1920 und einer großen Variantenvielfalt je nach Bestellerwünschen ergab sich nach Gewichtsklassen eine Umzeichnung auf 89 5901 bis 5903, 6001 bis 6010, 6012 bis 6018, 6101 bis 6133, 6134 bis 6159, 6161, 6163/64, 6204 bis 6211, 6215 bis 6218, 6220 bis 6225, 6228 bis 6232, 6235 und 6306. Lücken ergeben sich daraus, dass in den einzelnen Gruppen auch Exemplare abseits der Musterblätter für die T 3 mitgezählt wurden.

Trotz Alters und mäßiger Leistung waren die übernommenen Lokomotiven im Betrieb will-



Bei der Übernahme verschiedener Bahnen im Laufe der Reichsbahn-Ära zählte man in der für C n2-Tenderloks in etwa passenden Reihe 89⁷⁰⁻⁷⁵ einfach weiter. Ein Beispiel für die andersartigen Loks ist die Tenderlok 89 7515 von der Hafenbahn Bremen mit größerem Kessel und Heusinger-Steuerung. Am 20. Juli 1955 zeigt sie in Hannover einen guten Unterhaltungszustand

Hans Schneeberger/Slg. Andreas Knipping

kommen. Viele blieben auf ihren angestammten Kleinbahnstrecken, andere gesellten sich zu den ex-preußischen T 3 im Rangierdienst großer Bahnhöfe. Der Bestand verringerte sich nur mäßig auf 103 Loks bis 1953, 73 im Jahre 1958, 56 Ende 1964, 20 im Dezember 1966 und nur noch eine Lok 1969. Für 1960 ist eine breite Verteilung auf die Bahnbetriebswerke Arnstadt, Bautzen, Berlin-Pankow, Dessau, Dresden-Altstadt, Falkenberg, Frankfurt (Oder) P, Görlitz, Gotha, Güstrow, Hagenow Land, Haldensleben, Hoyerswerda, Karl-Marx-Stadt Hbf und -Hilbersdorf, Köthen, Leipzig-Plagwitz, Lützen, Magdeburg-Buckau und -Rothensee, Nordhausen, Oebisfelde, Prenzlau, Rostock, Salzwedel, Sangerhausen,

Schwerin, Seddin, Senftenberg, Stendal, Stralsund, Wittenberge und Wriezen nachgewiesen.

Sieben unechte T 3-Loks

Eine technische Eigenwilligkeit bestand darin, dass die DR ab 1959 sieben 89er, darunter fünf aus Kleinbahnbestand übernommene T 3, mit zwei- bzw. dreiachsigen Tendern teils aus Neubau und teils aus Altbestand kuppelte, um die Zugförderung auf dem Kleinbahnnetz von Berlin bis an die Oder zu stabilisieren. Dabei handelte es sich um die Loks 89 6009 und 6222 bis 6225. Entgegen mancher Literaturmeinung war eine Umzeichnung zur Baureihe 53 nie veranlasst worden. Schließlich stellt eine Lok mit

Wasserkasten im Rahmen und Kohlebunker vor dem Führerhaus auch mit Zusatztender wesensmäßig immer noch eine Tenderlokomotive dar.

89 6009 verdient besondere Erwähnung. Wie jede Lok aus dem Kleinbahnpensum hatte sie eine lange Geschichte, wurde 1902 von Humboldt gebaut, begann ihre Laufbahn als „Berlin 6146“ und erhielt 1926 die Reichsbahn-Nummer 89 7403. Am 10. Mai 1931 wurde sie an das Sachsenwerk Stendal verkauft und schon am 2. August desselben Jahres an die Eisenbahn AG Heudeber-Mattierzoll weitergegeben. Dort trug sie erst die Nummer 2, dann die 284. Ihren Tender bekam sie 1961. Im Alter von 69 Jahren begann im April 1971 ihre Karriere als DR-Traditionslok. In der langen Phase der Betriebsfähigkeit von 1984 bis 2008 und mithin auch weit nach Vollendung ihres 100. Lebensjahres bereicherte sie viele Sonderfahrten und Dampflokevents.

Heute noch aktive C-Kuppler

Derzeit betriebsfähig ist die 89 7373 auf der Museumsbahn „Rhön-Zügler“ Mellrichstadt – Fladungen mit einer in Anführungszeichen gesetzten Nummer, weil die 1906 von Humboldt gebaute Lok ihr aktives Leben ohne Reichsbahn-Nummer bei südwestdeutschen Privatbahnen absolvierte. Erhalten ist auch die 1901 von Hanomag gebaute einstige Nr. 16 der Braunschweigischen Landes-Eisenbahnen; sie war dort nach dem Fluss Schunter benannt und ist heute bei einer Zuckerfabrik an der Almbahn aktiv. Schon lange Zeit bei der Kantertalbahn befindet sich die 1904 von Borsig für eine Baufirma gebaut und später als Nr. 30 der Betriebsvereinigung Westdeutscher Eisenbahnen verkehrende Tenderlok. Auch die 1894 von Henschel in Düsseldorf gebaut 89 7159 des Eisenbahnmuseums Neustadt (Weinstraße) ist in Anführungszeichen zu setzen, weil sie schon vor Vergabe von DRG-Nummern an das Walzwerk Schwerte abgegeben wurde. *Andreas Knipping*



Für viele Eisenbahnfreunde aus Westeuropa öffnete sich zum Dresdner MOROP-Kongress 1971 erstmals das Tor zur Dampflokherrlichkeit der Deutschen Reichsbahn. Zur Präsentation eines Großteils des damaligen Traditionsbestandes im Bahnhof Radebeul Ost gehörte auch 89 6009 mit ihrem Schlepptender

Werner Nagel/Slg. Andreas Knipping



T 3-Tenderlok 89 7159 des Eisenbahnmuseums Neustadt (Weinstraße), die als ehemalige Werklok des AW Schwerte allerdings nie Nummernschilder trug *MM*

■ Tenderlokomodelle der preußische Gattung T 3 in der Übersicht

Flinkes, dreiachsiges Tenderlok-Modell

Auch wenn nur die wenigsten Modellbahner die Baureihe 89⁷⁰⁻⁷⁵ noch im aktiven Dienst erlebt haben dürften, ist die T 3 offensichtlich so beliebt, dass es in nahezu allen Nenngrößen ein gutes Angebot gibt. Wir haben uns am Markt umgeschaut und stellen die wichtigsten Miniaturen vor

In allen Nenngrößen wurde die T 3 in Zugpackungen angeboten. Die hier vorgestellte Garnitur entstammt dem Fleischmann-HO-Set „750 Jahre Berlin“ MM



Als der preußische Dreikuppler noch bei DB und DR im Einsatz war, boten zu Anfang der 1950er-Jahre bereits die Kleinserienhersteller *Schnabel* aus Wiesau und *Gebert* aus Altlandsberg bei Berlin attraktive HO-Modelle für alle damals erhältlichen Stromsysteme an. Da die gut gemachten Dampfloks für die damalige Zeit recht teuer waren, sind heute nach fast 75 Jahren kaum noch gut erhaltene Modelle zu finden. Anders sieht es bei der 1956 vorgestellten T 3 von *Fleischmann* aus (Artikelnummer 1315). Die Franken nutzten zwar das vorhandene Fahrwerk ihrer Baureihe 80, schufen dafür aber optisch gut gelungene Aufbauten. Dass der Maßstab nicht ganz stimmte und auch die vorhandene Heusinger-Steuerung genutzt wurde, störte damals die Kundschaft nicht. Die kleine Lok erfüllte alle Erwartungen und wurde auf Modellbahnen regelmäßig eingesetzt, zumal Fachwerkstätten auch den Umbau auf die Stromsysteme von *Märklin* und *Trix Express* anboten. Der für perfekte Modellumsetzungen bekannte Konstrukteur Willy Ade entwickelte für *Trix* 1968 eine nahezu maßstäbliche T 3, die es für das Zwei- und Dreileitersystem gab und die von einem *Minitrix*-Motor angetrieben wurde. Nur ein Jahr später wollte der Konstrukteur selbst am Markt mitmischen und gründete die Firma *Röwa*. Unter diesem Markennamen erschien seine Modellentwicklung nun auch als Museumslok der Eurovapor sowie als

DR-Variante 89 6009 mit dreiachsigem Tender (1021). Doch die Zeit für maßstäbliche, detailgetreue Großserienmodelle war noch nicht reif, sodass *Röwa* 1977 in Konkurs ging. Die Formen der kleinen Tenderlok gelangten zu *Merker + Fischer* (M+F). Aus Fürstentfeldbruck wurden sie als Bausatz unter dem Markennamen *Rai-Mo* angeboten. Der Katalog von 1982 listet eine DRG/DB- (200002) und KPEV-Variante (-1) sowie die DR-Lok mit Schlepptender (-3) auf. Außerdem bot auch Gebhard *Reitz* einen Präzisionsumbausatz (T3/U1 und -2) auf Basis des *Fleischmann*-Modells an. Wer gerne bastelte, fand auch bei *Westmodel* einen Gehäusebausatz, passend zur T 3 von *Fleischmann* gefertigt. Unter dem Markennamen *Framos-Train*

wurde die T 3 als HO-Bausatz ab 1984 vom Wertheimer Modellbahnhändler Ernst Rudolf Klein mit mäßigem Verkaufserfolg angeboten.

HO-Modelle in Großserie

Wie bei *Trix* nutzte man auch bei *Fleischmann* für die 1983 vorgestellte Formneuheit der Baureihe 89⁷⁰⁻⁷⁵ (4010/-1) – jetzt vorbildgerecht mit Allan-Steuerung – auch einen hauseigenen N-Motor. Dadurch war eine Umsetzung in 1:87 möglich, die in den Folgejahren in immer wieder neuen Varianten von der Länderbahnzeit bis zur Werkbahnlok hervorbrachte. Auch als Bestandteil der beliebten Preußenzüge wurde der Dreikuppler genutzt. Für DR-Fans gab es auch die Epoche-III-Ausführung mit Schlepptender. Wer Loks aus Göppingen sammelt, musste fast noch zwei Jahrzehnte warten, bis auch von *Märklin* 2005 die 89 7314 der DB (37140) sowie vier Jahre später die 89 2171 als Zuglok des Nebenbahn-Personenzuges (26555) erschien. Zwischenzeitlich gab es u. a. auch eine attraktive schwarz-olivgrüne Länderbahn-Variante (37141) oder eine ähnlich aussehende Museumslok (-2). Von Anfang an waren alle Modelle mit Decoder ausgestattet, wobei ab 2014 zahlreiche Soundfunktionen hinzukamen. Besonders attraktiv für Betriebsbahner war eine patinierte DB-Lok, die heute nicht nur von Sammlern oft gesucht wird. Die meisten Varianten der T3 erschienen auch im *Trix*-Sortiment (22241/-914). Nach der Übernahme von *Fleischmann* durch *Roco* nutzen die Österreicher die T 3 weiter und boten diese in analogen und digitalen Ausführungen an (70035/-6). In

Modellübersicht

Nenngröße	Hersteller
2	Bockholt
1	KM 1, Märklin, Wunder
0	EMA, ETS, Gebauer, Gebert, Lenz, N&U, Pola, Rai-Mo, Wiedling
HO	Fleischmann, Framos, Gebert, M+F, Märklin, Rai-Mo, Reitz, Roco, Röwa, Schnabel, Trix, Weinert, Westmodel
TT	Jatt, M+F, MMS, Rokal, Tillig
N	Arnold, Minitrix
Z	Bahls



Nur einer T3 angenähert präsentierte sich 1956 das Fleischmann-Modell mit dem Fahrgestell der Baureihe 80 Manfred Scheiwing



Das Röwa-Modell konnte mit einem Bausatz von M+F zu einer Variante mit anderen Kesselaufbauten umgestaltet werden Jürgen Gottwald



Bereits Mitte der 1950er-Jahre fertigte Schnabel ein ansprechendes H0-Modell Slg. TechnikMedia/Manfred Scheiwing



Die blau/schwarz/rote T3 von Fleischmann wurde 1989 als H0-Produktionsmuster einer Privatbahnlok gefertigt Manfred Scheiwing



Rai-Mo pries im Katalog von 1982 die T3 als Bausatz mit ausgezeichneter Detaillierung zu einem günstigen Preis an Slg. MM

Zukunft ist sicherlich mit neuen Auflagen sowohl von DB- als auch von DR-Maschinen zu rechnen. Bei Redaktionsschluss dieser *em*-Ausgabe wurde z. B. als Winterneuheit 2025 die 89 7296 (7100014) mit einem Nebenbahnzug angekündigt. Beide Vorbilder entstammen einer anderen Bauausführung, sodass sich die Konstruktionen von Märklin/Trix bzw. Fleischmann/Roco gut ergänzen. Wie sich die Tenderloks im Betrieb bewährt haben, war unter *Verglichen & gemessen* in *em* 2/05 nachzulesen.

Ebenfalls als Fertigmodell bietet Weinert bis heute die DB-Variante in hochdetaillierter Messing-Feinguss-Ausführung an (4620). Dank Faulhaber-Motor bietet die Konstruktion auch gute Fahreigenschaften. Im derzeitigen Katalog leider als ausverkauft gekennzeichnet sind die DR- (-1) und Länderbahn-Varianten (-2) des Dreikupplers aus Weyhe-Dreye.

Modelle in 1:120

Auch für Fans der Spur der Mitte war es schon ab 1965 möglich, die preußische Tenderlok einzuführen.

Als Röwa-Supermodell wurde die 89 6009 der DR angeboten. Selten sind heute originalverpackte Trix-H0-Modelle (unten) Manfred Scheiwing





Bei Erscheinen des Gehäusebausatzes von Westmodel in HO musste man für die Motorisierung auf ein Fleischmann-Chassis zurückgreifen

Jürgen Gottwald



Die Varianten der 89⁷⁰⁻⁷⁵ sind bei Weinert nur als HO-Fertigmodelle im Angebot

Werk

setzen. Das dank des verwendeten Einheitsmotors mit guten Fahreigenschaften umgesetzte Rokal-Modell (1017) hatte jedoch einen gravierenden Nachteil: Es war dadurch nicht maßstäblich. Wie in anderen Nenngrößen auch, störte das die damaligen TT-Bahner nicht. Rokal konnte sich Anfang der 1970er-Jahre nicht mehr am Markt behaupten und ging in Konkurs. Röwa und später Roco konnten die Formen zwar übernehmen, nutzen diese aber nicht mehr. 30 Jahre nach dem Erstlingswerk in TT war es schließlich Jürgen Jagoschinski zu verdanken, dass es wieder brauchbare Miniaturen gab. Er setzte dabei gleich beide Varianten mit hoch- bzw. tieferliegendem Kessel unter dem Markennamen Jatt um (10301 bis -6), sodass alle Vorbildvarianten der verschiedenen Epochen möglich wurden. Später übernahmen die Modellbahnmanufaktur



Fleischmann lieferte sein HO-Modell als schwarz-rote DB-Lok sowie auch als schwarz-grün-rote Werklok der Zeche Zollern aus MM



Im direkten Vergleich der Märklin/Trix- (links) und Fleischmann-Modelle erkennt man gut die Bauartunterschiede

MM



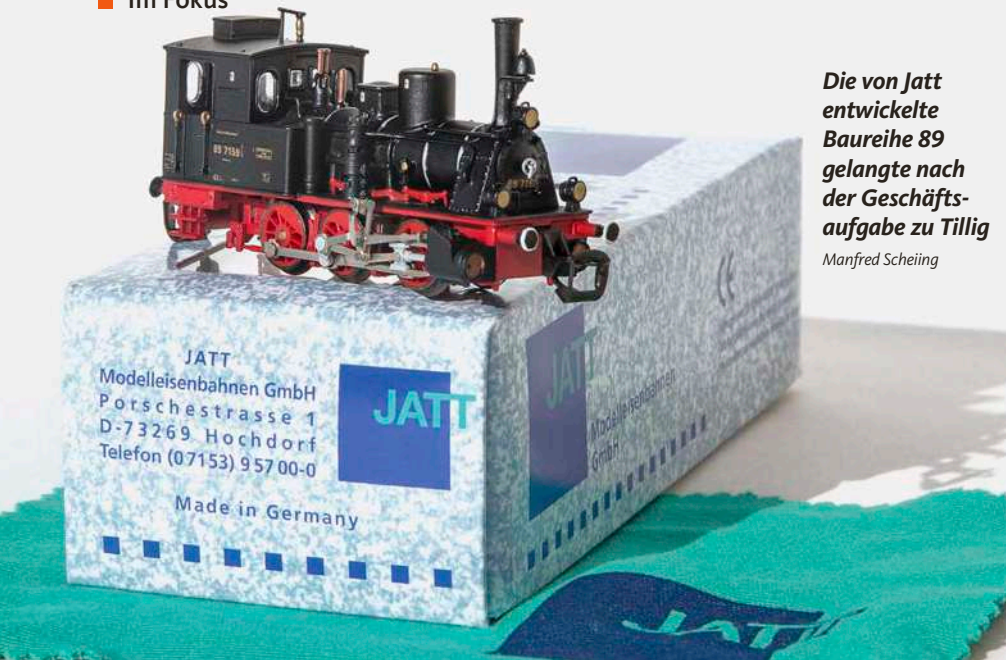
Recht klobig wirkt das erste TT-Modell von Rokal, das als Bundesbahn-Lok 89 7314 beschriftet ist

Oliver Strüßer



Die farblich attraktive preußische T 3 in TT wurde kürzlich von Tillig an den Fachhandel ausgeliefert

Werk



Die von Jatt entwickelte Baureihe 89 gelangte nach der Geschäftsaufgabe zu Tillig
Manfred Scheuing



Die 89 7350 mit DB-Beschriftung stammt aus der Bahls-Produktion von 2006 Trainini

Sebnitz (MMS) bzw. Tillig die Formen und überarbeiteten das aus 137 Einzelteilen bestehende Modell. Es wurde 2017 von den TT-Bahnern mit der Auszeichnung zum *Modell des Jahres* belohnt. Seit dieser Zeit gab es verschiedene Varianten – zuletzt im August 2024 die Länderbahn-Variante T 3 6140 (04242). Aufgrund des Verkaufserfolgs wird in Sebnitz derzeit eine weitere Serie vorbereitet.

Die Kleinsten T 3

Zunächst nur als Spielzeug ohne Antrieb legte Trix 1960 eine schon nahe am Vorbild orientierte T 3 auf, die im ungefähren Maßstab von 1:180 gehalten war (12914). Diese Konstruktion schaffte man vier Jahre später zu motorisieren. Aus technischen und kaufmännischen Gründen wurden allerdings die Vollscheibenräder beibehalten und nur eine einfache Treibstange montiert. In Zugpackungen sowie in verschiedenen Lackierungsvarianten nutzte man das Modell mehrere Jahrzehnte vor allem für Startpackungen (11057/-8). Nach der Übernahme durch Märklin gab es aber keine Neukonstruktion in 1:160, obwohl man ein entsprechendes HO-Modell im Hause hatte. Wer seine Minitrix-Lok optimieren wollte, fand damals bei M+F auch einen Umrüstbausatz (600). Ebenso waren die Bauteile (61701) für die Umrüstung zur DR-Schleppenderlok erhältlich.

Fast zeitgleich erschien 1963 bei Arnold mit der T 3 die kleinste Lok im Sortiment. Im Laufe der Jahre versuchte man es mehrmals, die zu wichtig wirkende Tenderlok mit einem kleineren, maßstäblicheren Gehäuse zu optimieren (2220 ff.). Der Erfolg führte schließlich zu einer Neukonstruktion, die im letzten Jahrhundert viele Modellbahner begeisterte (5503). Leider sind in den zurückliegenden Jahrzehnten keine Weiterentwicklungen erfolgt, sodass N-Bahner derzeit keine dem heutigen Fertigungsstandard entsprechende Lok der Baureihe 89⁷⁰⁻⁷⁵ erwerben können, obwohl die Nachfrage hoch ist.

Im Maßstab 1:220 fand sich die spätere Baureihe 89⁷⁰⁻⁷⁵ schon zur Jahrtausendwende im Programm von Bahls Modelleisenbahnen (5087). Seit der Kleinserienhersteller aktiv ist, hat er das rollfähige Modell stets weiterentwickelt und immer wieder neue Details an ihr umgesetzt. Erhältlich

In N konnte man zwischen der 89 7159 von Minitrix (oben 2047 00) aus der Anfangszeit von N sowie den Arnold-Modellen der 89 7122 (links unten 2222) und 89 7314 (22271) wählen OS



Lenz stellte 2018 in O seine formneue 89 7417 der DB vor MM



ist sie bis heute mit jeweiliger Wunschnummer in DRG- und Länderbahn-Lackierung.

T 3 auch in großen Maßstäben

In der Nenngröße O versuchten sich viele kleinere Anbieter an der Tenderlok. Für heutige Modellbahner spielen die so gut wie nicht mehr erhältlichen Miniaturen von *EMA*, *ETS*, *Gebauer*, *Gebert*, *N&U*, *Rai-Mo/Pola* und *Wiedling* kaum noch eine Rolle. Der Sammlermarkt hierfür ist nicht groß, sodass es uns bislang nicht gelungen ist, gute Bilder dieser Fahrzeuge zu beschaffen. Wer in O mit der T 3 rangieren oder fahren möchte, nutzt das in einer Metall-Kunststoff-Mischbauweise entstandene *Lenz*-Modell (40289). Es bietet u. a. eine digitale Vollausstattung sowie fernbedienbare Kupplungen.

Für Modellbahner der Königsspur ist die Tenderlok auch interessant, weshalb sich einige Hersteller an eine Umsetzung wagten, die die jeweiligen Markenfans gut bedienten: Für rund 2.500 Euro bot *Wunder* die digitale T 3 nach Musterblatt III-4e der ersten und zweiten Auflage mit kurzem Rahmen, schräger Führerhausrückwand im unteren Bereich, kleinem Regleraufsatz auf dem Kessel sowie außenliegenden Einströmröhren an – und zwar in sechs Varianten (11021 ff.). Ferner gab es noch vier Loks nach dem Musterblatt III-4e dritter Auflage mit langem Rahmen, gerader Führerhausrückwand, Dampfdom auf dem Kessel sowie innenliegenden Einströmröhren (-7 ff.).

In ähnlicher hoher Qualität rollte die Baureihe 89⁷⁰⁻⁷⁵ von *KM 1 Modellbau* vor, die ebenfalls ab Werk ausverkauft ist. Für rund 2.000 Euro war die schwere T 3 nach Musterblatt III-4p mit einem längeren und schwereren Rahmen sowie einem höherliegenden Kessel erhältlich. Das digitale und mit vielen Licht-, Dampf- und Soundfunktionen ausgestattete sowie aus Messing und Edelstahl gefertigte Modell gab es in neun Varianten der Epochen I bis III (108901 ff.) sowie als Museumslok (-9). Wie beide Loks klingen, hat unser Autor Peter Pernsteiner auf seinem Youtube-Kanal festgehalten. Wer es etwas einfacher mag, wurde auch bei *Märklin* fündig, wo es das dreiachsige Modell mit eingebautem digitalen Hochleistungsantrieb, Rauchgenerator und Geräuschelektronik gab (55892). Neben den Einzelmodellen packten die Göppinger die T 3 auch regelmäßig in Startpackungen mit Personen- bzw. Güterwagen.

Das wohl teuerste und größte Modell der kleinen Tenderlok stammt von *Bockholt*. Bevor das Unternehmen sich überwiegend auf den 1-Markt konzentrierte, baute es auch hochwertige Miniaturen der Nenngröße 2. Bei Redaktionschluss war die 89 7395 mit der Seriennummer 548 für 12.000 Euro beim Antikpavillon in Dillingen erhältlich. Das hochwertige und in einer Auflage von lediglich 15 Stück gefertigte und in einer edlen Holzkiste ausgelieferte Modell wird über den dritten Kuppelradsatz angetrieben.

MM/MSC/HSP



In kaum einer anderen Nenngröße kann man solch eine detaillierte Umsetzung finden wie in 1. KM 1 bot die T 3 neben der 89 7488 der DRG in weiteren Ausführungen an Jürgen Albrecht

In der Seitenansicht kann man gut die Unterschiede der beiden Bauartvarianten des 1-Modells von Wunder erkennen



89 7308 der DB von Märklin, die Bestandteil einer 2005 erschienen Nebenbahn-Zugpackung in 1 war

Peter Pernsteiner (2)



Mit der Bockholt-Seriennummer 548 wurde die 89 7395 in 2 einst für einen fünfstelligen DM-Betrag an einen unbekannten Sammler ausgeliefert Erminio Pennacchia

Bild des Monats



Schotter für die Brockenbahn

Vom 21. bis zum 23. Oktober 2024 setzte die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) wieder Schotterzüge auf einigen Abschnitten ihres 140,5 Kilometer langen Streckennetzes ein. Die Dienstgüterzüge bestanden aus vier auf Rollwagen verladenen Schüttgutwagen der Bauart Fcs und waren mit einer Diesellok der Baureihe 199.8 bespannt. Die Züge wurden im Steinbruch Unterberg bei Eislefelder Talmühle beladen. Der Schotter wurde dann unter anderem zwischen Benneckenstein und Unterberg abgezogen. Am 23. Oktober 2024 kam auch ein Schotterzug auf der Brockenbahn zum Einsatz. 199 874 führt Ng 90211 bei Schierke kurz nach Sonnenaufgang zum Brocken

Foto: Dirk Endisch



219 001 von Lok Rapid hat in Deinste am 28. Oktober 2024 einen Düngemittelzug aus Tschechien am Haken, den sie zur Entladung nach Fredenbeck bringt: Die Güterverkehrsinitiative der evb hat erste Neuverkehre auf das Streckennetz der NE-Bahn gebracht Florian Dürr

■ Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser

Neuverkehre dank Güter-Initiative

Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) haben im Januar 2024 das Projekt „Schienengüterverkehr in der Fläche“ angestoßen. Damit sollen mehr Verkehre auf das eigene Streckennetz gebracht werden, um es besser auszulasten. Denn von den insgesamt fünf Strecken wird nur eine (Bremerhaven – Buxtehude) regulär täglich von Reisezügen befahren. Alle andere werden zum Beispiel für touristische Nutzungen wie den „Moorexpress“, für Überführungsfahrten und den Güterverkehr verkehrsbereit vorgehalten. Doch zuletzt gab es nur noch ganz wenige Ladestellen im evb-Netz, die regelmäßig von Güterzügen bedient wurden.

Die Güterverkehrsinitiative der evb soll das ändern. Mit Ingo Heine ging ein eigens dafür eingestellter Projektmanager gezielt auf Unternehmen und potenzielle Verloader entlang des evb-Netzes zu. Inzwischen sind die ersten Neugeschäfte fest vereinbart – und weitere stehen in Aussicht. Die evb agiert dabei nicht nur als Transporteur und Infrastruk-

turanbieter mit eigenem Streckennetz, sondern als Ansprechpartner, der zwischen Anschließern, Verladern und Eisenbahnunternehmen vermittelt und die verladende Wirtschaft bei Bedarf auch bei der Erstellung von Förderanträgen sowie beim Bau oder der Reaktivierung von Gleisanschlüssen unterstützt.

Ausschließlich Ganzzüge

Auf allen reinen Güterverkehrsstrecken der evb sind inzwischen neue Verkehre hinzugekommen. Als neuer Kunde konnte etwa das Landhandelsunternehmen RAISA aus Stade ge-

wonnen werden, das im Herbst 2025 Düngemittel in Ganzzügen aus Tschechien empfing. Bereits Ende Juli nahm mit der HANSA Landhandel ein weiteres Unternehmen den Verkehr mit Düngemittel-Ganzzügen auf. „Nur wenige Betonteile mussten bei der HANSA entfernt werden – schon stand die Verbindung zwischen dem HANSA-Betriebsgelände in Sittensen und den Gleisen der evb-Infrastruktur“, schildert Ingo Heine. Zustellungen in Weertzen und Geestenseth sind in Planung. Auch die Manfred Ende GmbH aus Westerstede nutzt unter anderem evb-Infrastruktur für

die Zustellung von Schotter aus Sachsen-Anhalt zur evb-Ladestraße in Wafensen.

Bislang konnten ausschließlich Ganzzug-Leistungen als Neuverkehre gewonnen werden. In Zukunft möchte die evb aber auch den Einzelwagenverkehr wiederbeleben und außerdem Zubringerverkehre zu Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) anbieten.

Die Zustellung der Züge und anfallende Rangierarbeiten übernehmen neben dem Logistik-Geschäftsbereich der evb auch weitere Bahnunternehmen, darunter die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP), die Holzlogistik und Güterbahn Bebra (HLG), LokRapid sowie Heavy Haul Power International (HHPI) und Raildox. FD

Weitere Hintergründe zur Güterverkehrsinitiative der evb erfahren Sie im Podcast Bahnzeit:

<https://bahnzeit.podigee.io/14-evb-hamburg-bremen-gueterzug-flaeche-offensive-elbe-weser> (QR-Code scannen und Link folgen).



Das evb-Netz und seine Nutzung

Strecke	Länge	Nutzung
Bremerhaven – Bremervörde – Hesedorf	40,1 km	SPNV, Güterverkehr
Buxtehude – Hesedorf	34,8 km	SPNV, Güterverkehr
Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck	47,5 km	Güterverkehr, Moorexpress*
Hesedorf – Stade	25,6 km	Güterverkehr, Moorexpress*
Bremervörde – Rotenburg (Wümme)	50,3 km	Güterverkehr
Zeven – Tostedt	37,7 km	Güterverkehr
*saisonales Touristikzug-Angebot		

■ Mühldorf – Freilassing Verstärkte Züge und Bauzugverkehr

Wegen Bauarbeiten zwischen Rosenheim und Salzburg vom 26. Oktober bis 4. November 2024 wurden die Züge der Südostbayernbahn zwischen Mühldorf und Freilassing verstärkt. Aufgrund zeitgleicher Bauarbeiten in Freilassing stand zwischen Freilassing und Liefering zudem nur ein Gleis zur Verfügung, sodass die Züge nicht durchgehend bis Salzburg Hbf verkehren konnten. Zum Teil wurden Leistungen der RB 45 (Landshut – Mühldorf – Salzburg) mit einer 628-Doppelgarnitur gefahren, die anderen Regionalbahnen verkehrten mit 218 und drei Doppelstockwagen. An Werktagen außer Samstag war eine Doppelstockgarnitur im Einsatz, am Feiertag und an den beiden Wochenenden waren zwei lokbespannte Garnituren mit Doppelstockwagen auf der Strecke. Vereinzelt kam auch die Baureihe 245 vor diesen Zügen zum Einsatz.

Viele Züge auf der RB 45 verkehrten während der Streckensperre Prien – Freilassing verstärkt: 628 575 und 628 512 am 29. Oktober 2024 zwischen Surheim und Gastag *Jana Müller*



Zusätzlich verkehrten Bauzüge über die Strecke. Im Bauzugdienst kamen unter anderem Lokomotiven der Bauart V 100 (Ost), Gravita, Herkules und eine Voith Maxima zum Ein-

satz. VT 08 der Staudenbahn, ein NE81-Triebwagen, bespannte am Nachmittag des 28. Oktober einen Bauzug über die Traun-Alz-Bahn nach Traunstein. *JMÜ*

■ Regio Infra Nord

Wieder Reisezüge zwischen Neuruppin und Herzberg (Mark)

Von 2. August 2025 bis 30. April 2026 wird die RE-Linie 6 (Wittenberge – Berlin Gesundbrunnen) ab und bis Neuruppin über Löwenberg (Mark) umgeleitet. Dabei befahren sie zwischen Neuruppin und Herzberg (Mark) die von Regio Infra Nord-Ost betriebene Strecke Neustadt (Dosse)

– Herzberg (Mark), die sonst nicht regulär von Reisezügen genutzt wird. Grund für den geänderten Laufweg sind die Generalsanierung der Strecke Berlin – Hamburg sowie gleichzeitige Streckenausbauarbeiten zwischen Kremmen und Neuruppin. Die Streckenladestelle Passon am Bahnhof

Altruppin kann man in dieser Zeit nicht bedienen; als Alternative steht die Ladestelle im Bahnhof Werder bei Neuruppin zur Verfügung, jedoch vorrangig nachts. Von März bis Juni 2025 finden Bauarbeiten zur Ertüchtigung des Abschnitts Löwenberg – Herzberg – Neuruppin statt. *em*

Auf der Strecke des „Prignitz-Express“ beginnen 2025 Bauarbeiten. 648 611 ist als RE 6 von Wittenberge nach Berlin-Charlottenburg bei Kremmen in einem Abschnitt unterwegs, der komplett umgebaut wird. Auch der rechte Baum wird es nicht überleben: Wie ein Bahnplaner berichtet, muss rund zehn Meter neben den Gleisen alles weg

Bodo Schulz



■ Allianz Pro Schiene

Bautzen ist Bahnhof des Jahres

Die diesjährige Auszeichnung Bahnhof des Jahres geht nach Bautzen. Überzeugt hat der Bahnhof der ost-sächsischen Kreisstadt sowohl mit seiner prächtigen, denkmalgerecht sanierten Fassade als auch mit seinem hellen und offenen Innenleben. Die Jury des von der Allianz pro Schiene ausgerichteten Wettbewerbs hob anerkennend hervor, dass nach dem Umbau neben Reisezentrum, Aufenthaltsbereichen und einem Café auch verschiedene Abteilungen des Landratsamtes in dem denkmalgeschützten Gebäude untergebracht sind. Reisende und Anwohner profitieren somit gleichermaßen. Einen Sonderpreis der Jury erhält der Landbahnhof Sörup in Schleswig-Holstein für die Aufwertung von Bahnhof und Umfeld durch die Gemeinde. *em*

■ Schöma

Insolvenzantrag gestellt

Das Diepholzer Unternehmen Schöma (Christoph Schöttler Maschinenfabrik), spezialisiert auf den Bau von Lokomotiven für den Tunnel- und Bergbau, hat aufgrund finanzieller Engpässe Insolvenz angemeldet. Die 95 Arbeitsplätze sind durch Insolvenzgeld bis Jahresende gesichert, die Zukunft des Unternehmens ist jedoch ungewiss. Gemäß dem Insolvenzverwalter benötigt Schöma dringend einen Investor oder Käufer. *em*

■ DB InfraGO

Allgäu monatelang ohne Fernverkehr

Bereits am 28. August 2024 zeichnete sich ab, dass es um den Bahnverkehr in den Touristenort Oberstdorf kurz- bis mittelfristig nicht allzu rosig bestellt ist. An diesem Tag ging das örtliche Stellwerk kaputt. Die Nachricht lief in den folgenden Wochen unter dem Radar, da der Streckenabschnitt Sonthofen – Oberstdorf vom 9. September bis 2. November für die Sanierung von Biberschäden planmäßig gesperrt wurde. Mitte Oktober dann die Hiobsbotschaft: Der massive Kabelschaden im Stellwerk, ein Relaisstellwerk der Bauart Sp Dr L 60 aus dem Jahr 1983, ist irreparabel. Bis Ende 2027, so der Plan von DB InfraGO, soll ein neues elektronisches Stellwerk gebaut sein, solange bleibt Oberstdorf ohne Stellwerk. Am 3. November wurde der Betrieb nach Abschluss der Bauarbeiten an der

Strecke mit gravierenden Einschränkungen wieder aufgenommen. Seither ist der Bahnhof Oberstdorf quasi ein Haltepunkt. Züge können nur noch von bzw. nach Gleis 5 fahren, was massive Auswirkungen auf den Fahrplan hat, da sich in Oberstdorf nur ein Zug aufhalten kann und Zugkreuzungen in den knapp vier Kilometer nördlich gelegenen Bahnhof Langenwang (Schwab) verlegt werden müssen. Die stündlichen RE nach München bzw. Augsburg sind nun bis zu knapp 20 Minuten länger unterwegs und warten in Langenwang und Fischen lange auf Gegenzüge. Einzelne Nahverkehrszüge entfallen ersatzlos oder werden im Schienenersatzverkehr gefahren.

Kein Fernverkehr möglich

Doch nicht nur der Nahverkehr ist betroffen. Da in Oberstdorf keine

Rangiertätigkeiten oder Abstellungen mehr möglich sind, kann der Fernverkehr nicht mehr den Bahnhof erreichen. Sowohl die Garnitur des IC 2012/13 „Allgäu“ aus Dortmund als auch die des IC 2084/5 „Nebelhorn“ aus Hamburg, die beide mit klassischen IC-Wagen und Loks der Baureihe 218 gefahren werden, gehen in Oberstdorf in die Nachtabstellung. Ein Einkürzen des Laufwegs auf beispielsweise Kempten ist keine Option, da DB Fernverkehr vor nicht allzu langer Zeit DB InfraGO die Zustimmung erteilte, die dortige Zugvorheizanlage zurückzubauen.

Wende bei DB InfraGO

Nachdem DB InfraGO verkündete, dass kein Fernverkehr bis zur Inbetriebnahme des neuen ESTW möglich sein wird, regte sich im Allgäu großer Widerstand. Auch der bayeri-

sche Verkehrsminister Christian Bernreiter schaltete sich ein – mit Erfolg. Am 11. November verkündete DB InfraGO, die zuvor stets von einem irreparablen Schaden sprach, eine Lösung gefunden zu haben. Tiefergehende Untersuchungen hätten gezeigt, dass der Schaden doch repariert werden könne. Spätestens Anfang März soll wieder ein größeres Fahrplanangebot in Oberstdorf zur Verfügung stehen und der Fernverkehr zurückkehren. Ungeachtet dessen hält man am Bau des ESTW bis Ende 2027 fest. Eine Wende, auf die man zumindest bei DB Fernverkehr eher mit einem weinenden Auge blicken wird. Das zum Sparen gezwungene Unternehmen hätte die mehrjährige Einstellung gewiss dankend angenommen, um das Aus des unwirtschaftlichen Fernverkehrs nach Oberstdorf zu besiegeln. RM

Fahren 2025 wieder Fernzüge nach Oberstdorf?

Am 23. August 2024 ist die Kemptner 218 406 mit dem IC 2085 bei Altstädten unterwegs nach Oberstdorf; im Hintergrund der auch als „Wächter des Allgäus“ bezeichnete Berg Grünten Matthias Schmitt



In Kürze

ICE-Ausschreibung erfolglos

Im Dezember 2023 startete DB Fernverkehr die auf Alstom und Siemens zugeschnittene Ausschreibung für eine neue ICE-Generation. Die Vergabe wurde nun aufgehoben. Es ist kein Angebot eingegangen, das den Anforderungen der DB entspricht. AWA

NEB-Talent ausgebrannt

Der von Alpha Trains an die NEB Betriebsgesellschaft vermietete Diesel-Talent VT 643.14 brannte am 2. November 2024 im Bahnhof Ahrensfelde komplett aus. Die Bundespolizei nahm Ermittlungen wegen des Verdachts der schweren Brandstiftung auf. Der Fahrzeugmangel bei der NEB wurde durch den Verlust des Zuges noch einmal verstärkt. AWA

AVG: Dauerhafte Angebotskürzung

Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), Betreiberin der Stadtbahn Karlsruhe, dünnt das Fahrplanangebot zum 15. Dezember 2024 wegen Personalmangels aus. Die Angebotskürzung umfasst ungefähr drei Prozent der gesamten Verkehrsleistung und betrifft das gesamte Netz. AWA

Baureihe 406: Ende im April

Das Einsatzenende der Baureihe 406 bei DB Fernverkehr steht kurz bevor. Die mehrsystemfähigen ICE 3 werden gemäß der aktuellen Planung Mitte April aus dem Dienst gehen und anschließend verschrottet. Bis dahin verdienen sie sich ihr Gnadensbrot auf ICE-Linien, bei denen keine ETCS-fähigen Fahrzeuge benötigt werden. Im Einzelnen handelt es sich um Leistungen von Nordrhein-Westfalen nach Frankfurt (Main), Stuttgart und München über Würzburg. AWA



Henning Voosen

„Zuckerzug“ mit 2019 317

Der sogenannte „Zuckerzug“ transportiert in jedem Herbst Zuckerrüben aus dem Raum Aachen nach Wabern. 2024 hat die erst vor Kurzem in Betrieb genommene 2019 317 von dispo-Tf Rail die Traktion der Leistung übernommen. Am 17. Oktober 2024 rollt die interessant gestaltete Maschine in Eiserfeld mit dem „Zuckerzug“ unter der Siegtalbrücke der A 45 hindurch in Richtung Westen

Weihnachtszeit – Adventskalenderzeit

Klicken sie rein bei unserer Advents-Aktion, öffnen Sie jeden Tag ein Türchen und sichern sie sich die Chance auf attraktive Eisenbahn-Überraschungen:



plus.geramond.de/adventskalender/

DB Cargo

DE 18 machen Probleme

Wenig erfolgreich ist bislang der in diesem Jahr gestartete Einsatz der Vossloh DE 18 Stage V (Baureihe 4185) bei DB Cargo, welche bei Nexrail geleast sind. Ende September wurden die Dieselloks jedoch von Vossloh vorübergehend stillgelegt, nachdem man Produktionsfehler bei den Kabeln der Brandbekämpfungsanlage gefunden hatte. Die Maschinen mussten daher eine Rollkur durchlaufen und waren wochenlang nicht einsatzfähig. Auch darüber hinaus treten gehäuft weitere Fehler im täglichen Betrieb auf. RM



Zum Teil wochenlang abgestellt waren die DE 18 von DB Cargo. Am 20. September 2024 befindet sich 4185 128 bei Godtlicht mit drei T-Wagen auf dem Weg von Hirschau nach Amberg Matthias Müller

Anzeige

MODELLBAU LINGEN

vormals Emslandmodellbau

LINGEN/EMS
Emslandhallen

11./12. Jan.

Sa. u. So. 10-18 Uhr

**Messe für Modellbahnen,
-autos & RC-Modellbau
mit 20 Bahnen & großem Markt**

Alle Informationen unter:
www.bv-messen.de



vor den Hallen

2025

Ausdünnungen und neue Fahrzeuge



Bei den Einsätzen der IC2-Züge kommt es 2025 zu Änderungen. Erstmals erreichen sie Hamburg, die Linie IC 34 verliert Leistungen. Gestrichen wird auch der Fernverkehrsanschluss für Bremerhaven. Am 2. November 2024 hat 147 573 mit IC 2202 aus Köln die Hafenstadt an der Wesermündung fast erreicht (Foto bei Loxstedt) Yannick Kruse

In den vergangenen Jahren hat DB Fernverkehr das Angebot signifikant ausgeweitet. Sparauflagen, ausbleibende Fahrgaststeigerungen und eine immer schlechter werdende Betriebsqualität sorgen dafür, dass zum diesjährigen Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 das Angebot nur punktuell verbessert wird.

Profiteur ist der internationale Verkehr. Neu ist das ICE-Paar Berlin – Paris, das über Karlsruhe und mit der Baureihe 407 verkehrt. Ebenfalls neu ist das Zugpaar Amsterdam – Köln – Stuttgart – München (mit Baureihe 408), das allerdings zulasten der Verbindung Amsterdam – Basel geht. Zwischen Berlin, Wrocław, Krakow und Przemyśl führen DB Fernverkehr und PKP Intercity ein zweites EC-Paar ein. Im Tagverkehr über den Brenner werden mehr Leistungen zwischen München und Norditalien mit den neuen Railjet-Garnituren gefahren. Entgegen den Planungen nicht realisiert werden kann hingegen ein nächtliches RJ-Zugpaar München – Bologna.

Im Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz geht der Einsatz der Schweizer EC-Wagengarnituren ins letzte Jahr und wird dabei neu geordnet. Eines der beiden Zugpaare (EC 6/9) endet nun bereits in Dortmund statt Hamburg, zudem fehlt der Panoramawagen. Um ein achttes Zugpaar erweitert wird der Verkehr auf der ECE-Linie München – Zürich. Neu sind außerdem eine zweite Direktverbindung zwischen Stuttgart, Freiburg und Basel sowie ein Nacht-ICE Zürich – Frankfurt – Hannover – Berlin.

Innerdeutsch halten sich die Verbesserungen in Grenzen. Zwischen Berlin

und Frankfurt (Main) verkehren täglich mehrere zusätzliche ICE-Sprinter mit ICE 1, die beide Metropolen nonstop in rund vier Stunden verbinden. Ein Zugpaar wird bis Saarbrücken verlängert. Bremen erhält eine ICE-Direktverbindung nach Berlin. Auf der Mitte-Deutschland-Verbindung verkehrt nach zweijähriger baubedingter Pause freitags und sonntags wieder ein IC-Paar Köln – Kassel – Leipzig für Wochenendpendler. In Berlin Zoo halten am Tagesrand viele Fernverkehrszüge.

Das IC-Paar 2230/3 Magdeburg – Hamburg kann 2025 auf seinem ursprünglich geplanten Laufweg via

Salzwedel und Uelzen fahren (bisher über Ludwigslust). Genutzt wird ein IC2 (Twindexx), der damit erstmals planmäßig bis Hamburg kommt.

Der Wochenend-Fernverkehr auf der Schwarzwaldbahn wird neu geordnet. Anstatt des mit IC2 gefahrenen Zugpaars Konstanz – Dortmund/Emden verkehrt ein ICE-T Konstanz – Hamburg (– Greifswald), allerdings zu für Urlauber gänzlich unattraktiver Zeit (Konstanz freitags und samstags um 20:08, samstags und sonntags um 7:46). Triberg und Hausach verlieren ihre Fernverkehrsanbindung.

Ausdünnungen im Flächennetz

Nicht erfolgreich laufen die erst vor drei Jahren eingeführte IC-Linie 34 Frankfurt – Siegen – Dortmund/Münster und die vergangenes Jahr gestartete Verlängerung der IC-Linie 61 nördlich von Nürnberg durchs Saale-tal nach Leipzig. Bei erstgenannter Linie streicht DB Fernverkehr rund ein Drittel der Fahrten. Das restliche Angebot, das von den SPNV-Aufgabenträgern querfinanziert wird, muss die

Bahnfahren wird teurer

Fast alle Fahrgäste müssen im Fahrplan 2025 mehr für die Nutzung der Bahn zahlen. Durchschnittlich steigen Flexpreise und Zeitkarten von DB Fernverkehr um 5,9 Prozent und die BahnCard 100 um 6,6 Prozent. Zudem verlangt die DB mehr Geld für die Stornierung

von Flextickets. Die Fahrkarten des Deutschlandtarifs für den Nahverkehr werden durchschnittlich 7,9 Prozent teurer. Auch viele Verbünde ziehen die Preise an. Das beliebte Deutschlandticket wird ab Januar 2025 um 9 Euro teurer und kostet nun 58 Euro. RM

DB bis Ende 2025 aufrechterhalten. Damit zusammen hängt auch das Aus des IC-Paars 2201/2 Köln – Bremerhaven, das nördlich von Münster nun wieder nach Norddeich Mole fahren muss. Bremerhaven verliert dadurch nach drei Jahren seine Fernverkehrs-anbindung. Im Saaletal verzichtet DB Fernverkehr auf die versprochene Aufstockung auf einen Zweistunden-takt und betreibt Schadensbegren-zung durch zeitliche Verschiebungen.

Zusammengestrichen wird auch das Angebot im Mittelrheintal. Die linke Rheinstrecke und damit Städte wie Bonn oder Koblenz müssen sich mit einem Stundentakt begnügen. An-der-nach und Remagen verlieren ei-nen Großteil des Fernverkehrs.

WESTbahn bis Stuttgart

Die private WESTbahn expandiert in Deutschland. Zwei von fünf Zugpaare der Linie München – Wien verkehren neu ab/bis Stuttgart (an 14:37/ab 15:12 und an 22:13/ab 7:12). Außerdem fährt die WESTbahn einmal täglich von Wien über den Arlberg nach Lindau-Insel (an 14:31/ab 15:27).

Neue Züge für Ostbayern

Im Schienenpersonennahverkehr fal-len die Änderung diesmal moderat aus. In Ostbayern starten zwei neue Verträge mit Neufahrzeugen von Siemens. Im Netz Donau-Isar setzt DB Regio überwiegend auf vierteilige Desiro HC, die auf dem RE 3 München – Passau mit 111 und 146 bespannte Dosto-Züge und 440 sowie auf der RB 33 Landshut – Freising (– München) 425 ablösen. Vierteilige Mireo übernehmen den Verkehr auf dem RE 22 Nürnberg – Regensburg – München Flughafen. Das Netz Regensburg/Donautal ging an agilis. Während zwischen Ulm, Ingol-stadt und Regensburg weiter 440 ver-



In Sachsen-Anhalt übernimmt die Erfurter Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 die RB 76 Weißenfels – Zeitz. Die 641 sind hier dann Geschichte. Am 24. September 2024 legt 641 003 noch als RB 16859 nach Zeitz einen Halt im Bahnhof von Prititz ein

Felix Seraphin

kehren, wurden für den RE 50 Nürnberg – Regensburg – München Flughafen und die RB 51 Neumarkt – Regensburg – Plattling vierteilige Mireo beschafft.

Bei der Südostbayernbahn beginnt ein neuer Vertrag. Bis auf den etwas intensivierten Einsatz der 642 zulasten der 628 ändert sich rund um Mühldorf allerdings wenig.

In Sachsen-Anhalt darf die DB-Regio-Billigtochter Regionalverkehre Start Deutschland nach der vorzeitigen Vertragskündigung mit Abellio Rail Mitteldeutschland beweisen, dass sie aus den krachend gescheiterten Betriebsaufnahmen in Niedersachsen und im Taunus gelernt hat. Das Dieselnetz Sachsen-Anhalt II mit rund 9,2 Millionen Zugkilometern jährlich ist allerdings noch einmal ein anderes Kaliber. Dass wenige Wochen vor Fahrplanwechsel noch immer zahlreiche Stellen vom Lokführer bis zum Betriebsplaner unbesetzt

waren, verheißt nichts Gutes. Immerhin werden die vom Vorgänger übernommenen LINT 41 weiterhin bei VIS Halberstadt gewartet.

Bei der NEB Betriebsgesellschaft startet auf den nichtelektrifizierten Nebenbahnen in Berlin und Brandenburg schrittweise der Einsatz der batterie-elektrischen Mireo Plus B und der wasserstoffbetriebenen Mireo Plus H, ohne vorerst auf die bislang eingesetzten Dieselfahrzeuge verzichten zu können.

Von DB Regio zur ODEG wechseln die mecklenburg-vorpommerschen Linien RB 18 Schwerin – Bad Kleinen (– Rostock) und RB 17 Wismar – Schwerin – Ludwigslust (– Wittenberge). Dort können künftig vierteilige Desiro HC angetroffen werden.

Reaktivierung in Franken

In Bayern wird die Reaktivierung der Strecke Wassertrüdingen – Gunzen-

hausen gefeiert. DB Regio fährt hier mit 648. Da DB InfraGO auf der Bestandsstrecke das ESTW Langlau nicht in Betrieb nehmen kann, endet bis April jeder zweite Zug in Gunzenhausen statt in Pleinfeld. Die Reakti-vierung der Trierer Weststrecke wurde hingegen wegen Verzögerungen bei DB InfraGO auf Frühjahr 2025 verschoben.

Bei der S-Bahn München sorgt die Teilung der bisherigen S7 Wolfratshausen – Kreuzstraße für einen veränderten Einsatz der 424. Diese verkehren nun auf der neuen S7 Wolfratshausen – München Hbf. Die betagten 420 sind wieder auf der S20 Geltendorf – Pasing – Höllriegelskreuth und den S2-Kurzläufern Dachau – Altomünster anzutreffen. Bei der S-Bahn Nürnberg endet der Einsatz der 425. Auf der S6 Nürnberg – Neustadt (Aisch) übernehmen 442.

In Sachsen-Anhalt übernimmt die Erfurter Bahn die RB 76 Weißenfels – Zeitz. Die freigewordenen 641 nutzt DB Regio für eine Verlängerung der RB 78 Querfurt – Merseburg bis Halle (Saale). Die Linie verkehrt neu als S11.

Wegen Personalmangels bei DB Regio übernimmt die Transdev-Tochter Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) langfristig den Verkehr auf der Teckbahn Kirchheim (Teck) – Oberlenningen. Hierzu mietet die WEG als Subunternehmer von DB Regio die vier DB-650. Etwas weiter östlich startet die WEG auf der Schönbuchbahn mit jahrelanger Verspätung den Einsatz der CAF Nexio. RM

Ersatzverkehre 2025

Linie(n)	Betreiber	Geplante Fahrzeuge	Ersatzfahrzeuge
Expresskreuz Bremen/Niedersachsen: RE 1 Hannover – Bremen – Norddeich Mole, RE 9 Osnabrück – Bremen – Bremerhaven, RE 8 Hannover – Bremen – Bremerhaven	DB Regio	Coradia Max (Alstom)	Dosto, 146, 442 (DB Regio)
RE 30 Frankfurt (Main) – Gießen – Kassel	DB Regio	Coradia Max (Alstom)	Dosto, 114, 146.2 (DB Regio)
RE 6 Leipzig – Chemnitz	Transdev Regio Ost	Coradia Continental BEMU (Alstom)	Dosto, 223 (WFL)
Netz MoselLux: RB 81 Koblenz – Trier, RB 82 Koblenz – Perl	DB Regio	FLIRT 3XL (Stadler)	Sechs vierteilige 442, vier zweiteilige 442 und sechs 425

Schweiz

SBB modernisieren IC-Neigezüge



Der noch nicht modernisierte RABDe 500 008 zwischen Schwyz und Brunnen auf der Gotthardstrecke. Bei den nun laufenden Hauptrevisionen wird der Außenanstrich der Züge praktisch unverändert beibehalten Bernhard Studer

In den Jahren 1999 bis 2005 haben die SBB insgesamt 44 siebenteilige Neigezüge RABDe 500 000-043 für den Intercity-Verkehr beschafft. Die Züge sind mit einer Neigetechnik bis 80 km/h ausgerüstet, ihre betriebliche Höchstgeschwindigkeit

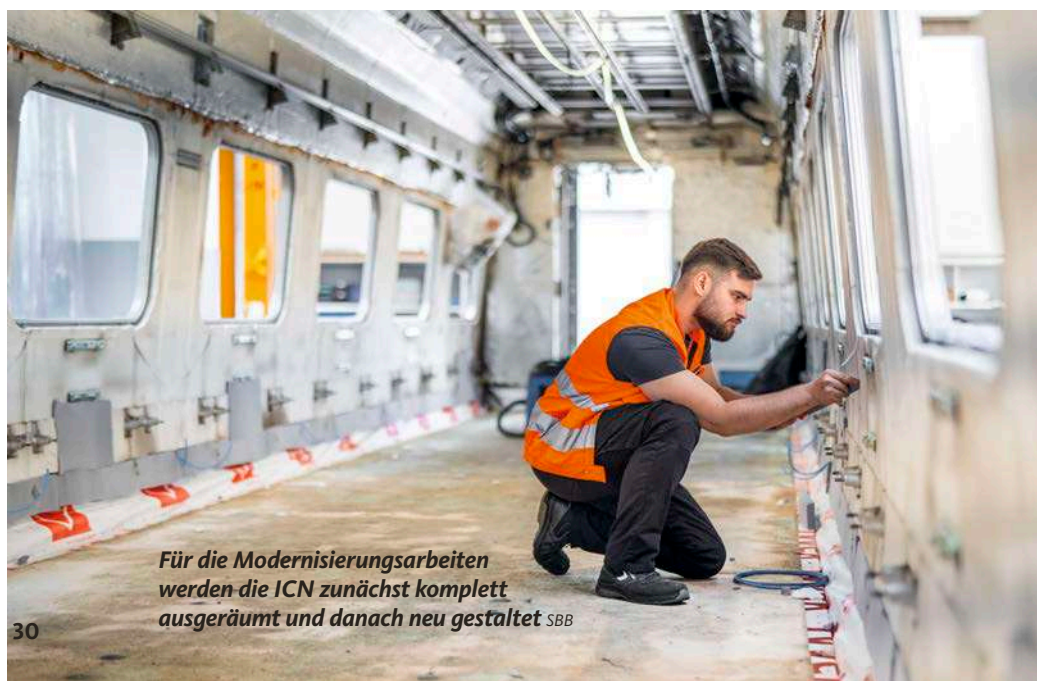
beträgt 200 km/h. Diese bei den Fahrgästen sehr beliebten Züge haben bis heute je rund acht Millionen Kilometer zurückgelegt und werden nun modernisiert, damit sie 20 weitere Jahre eingesetzt werden können. Alle Fahrzeuge werden komplett aus-

gehöhlt und danach neu ausgestattet. Am 24. Oktober 2024 haben die SBB in Yverdon-les-Bains den ersten modernisierten Zug der Öffentlichkeit präsentiert. Der Zug geht voraussichtlich noch 2024 in Betrieb. 2031 sollen alle 44 Züge umgebaut

sein. Dieser Umbau erfolgt in der SBB-Werkstätte Yverdon-les-Bains, wo sich rund 150 Mitarbeitende an diesem großen Projekt beteiligen.

Schaut man sich im RABDe 500 004 um, dem ersten modernisierten ICN, erkennt man erst auf den zweiten Blick die vielen darin vorgenommenen Änderungen: Das Lichtkonzept wurde komplett überarbeitet, ebenso die Kundeninformation über hochauflösende LED-Bildschirme. Die Businesszone, der Speisewagen, die Familienzone und die Plätze für behinderte, auf einen Rollstuhl angewiesene Reisende wurden neu gestaltet, alle Sitze wurden neu gepolstert und mit neuen Seitenwandtischen mit integrierten Steckdosen ausgerüstet. Nichts deutet darauf hin, dass dieser Zug bereits seit einem Vierteljahrhundert im täglichen Einsatz steht. Ganz im Gegenteil: Die Fahrgäste werden sich freuen, dass sie weiterhin, bis gegen 2050, diese komfortablen Züge benutzen dürfen.

BS



Für die Modernisierungsarbeiten werden die ICN zunächst komplett ausgeräumt und danach neu gestaltet SBB

■ Bergbahn Lauterbrunnen – Mürren Fahrleitungsspannung erhöht

Am 21. Oktober 2024 wurde auf der Strecke Grütschalp – Mürren der Bergbahn Lauterbrunnen – Mürren (BLM) die Fahrleitungsspannung von 500 V auf 750 V (Gleichstrom) erhöht. Damit sind Fahrten mit altem Rollmaterial nicht mehr möglich. Zur Freude vieler Eisenbahnfans führen ei-

nen Tag vorher, am 20. Oktober 2024, zum letzten Mal nochmals alte Triebwagen, darunter auch der 1913 gebaute BDe 2/4 11. Bereits wenige Tage später wurde dieser Triebwagen abtransportiert und dem Verkehrshaus Luzern übergeben, dem größten schweizerischen Eisenbahnmuseum. BS



**Rübenzug aus
Deutschkreutz:
2016 019 führt am
7. Oktober 2024 bei
Wiesen-Sigleß GAG
59202 nach Sieben-
brunn-Leopoldsdorf**

Manuel Leitner

■ Österreich

Rübenzüge auf der Mattersburgerbahn

In der Rübenkampagne 2024/2025 wird der Rübenplatz Deutschkreutz planmäßig über die Mattersburgerbahn (Wiener Neustadt – Sopron/Ungarn) angefahren. Bisher verkehrten diese Züge zwischen Sopron und Ebenfurth mit Elloks über die GySEV-Strecke. Nun nehmen die Züge – bespannt mit Dieselloks der Reihe 2016 – zwischen Deutschkreutz und Ebenfurth den Weg über Sopron und Wiener Neustadt, wo die Wagen gesammelt werden. Von dort aus fährt dann ein Rübenzug mit allen 20 be-

ladenen Wagen in die Zuckerrübenfabrik nach Siebenbrunn-Leopoldsdorf weiter.

Planmäßig verkehren zwei Zugpaare über die Mattersburgerbahn mit jeweils zehn Wagen (Deutschkreutz an 9:11/ab 10:05 und an 13:12/ab 13:52), wobei nur ein Zugpaar täglich verkehrt, das zweite wird je nach Bedarf meist nur an den Wochenenden in Verkehr gesetzt. Die 33 Kilometer lange Mattersburgerbahn wird zwischen 2024 und 2027 umfassend saniert

und auch elektrifiziert. Aufgrund unterschiedlicher Verwaltungsverfahren in Ungarn und in Österreich wird der Elektrifizierungsprozess jedoch in zwei Phasen erfolgen. Bis Dezember 2026 wird der österreichische Teil der Bahnstrecke elektrifiziert, um die Einführung neuer elektrischer Regionalexpressverbindungen zwischen Wien beziehungsweise Wiener Neustadt und Loipersbach-Schattendorf zu ermöglichen. Die Strecke in Ungarn bis Sopron soll bis spätestens 2030 elektrifiziert werden. MLE

In Kürze

KISS vorgestellt

Die ÖBB haben am 6. November 2024 den vierteiligen Cityjet-KISS 4734 104/604 der Öffentlichkeit in St. Pölten präsentiert. Sie werden die neuen Fahrzeuge vsl. ab Dezember 2025 in der Ostregion einsetzen. MI

MOB: Neue Werbelok

Seit Kurzem wirbt die Ge 4/4 8004 der Montreux-Oberland-Bahn (MOB) für mehr Nachhaltigkeit im Tourismus. Die auffallend grüne Lok ist im Auftrag von Schweiz Tourismus mit dem Schriftzug „Swisstainable“ versehen worden. FFÖ

ÖBB suchen Miet-Triebzüge

Anfang November erschien im EU-Amtsblatt die Ausschreibung zur Fahrzeugmiete von 200 km/h schnellen Triebzügen ab August 2025. Gesucht werden mindestens fünf Fahrzeuge zur Miete oder zum Kauf. MI

Startschuss für Elektrifizierung der Mattigtalbahn

Am 25. Oktober 2024 fand in Braunau der Startschuss für die Elektrifizierung der 37 Kilometer langen Mattigtalbahn zwischen Braunau und Friedberg-Lengau statt. Die Fertigstellung ist bis Anfang 2028 vorgesehen. MI

Kurzarbeit bei Stadler

Stadler hat für 119 Mitarbeitende im Schweizer Werk Altenrhein Kurzarbeit beantragt. Grund sind Lieferengpässe bei Aluminium-Profilen. Ein Zulieferer aus dem Wallis musste seine Produktion nach Unweterschäden einschränken. FFÖ

Zwei Top Neuheiten in Spur 0: BR 86 und DR V 100



Art.-Nr. 40137-01

Ab sofort lieferbar! → BR 86: Auch dieses Lokmodell besticht durch die reichhaltige Ausstattung und - wie alle Lenz Loks - durch die originalgetreue detaillierte Darstellung. Wir liefern die 86 in verschiedenen Varianten der Epochen 2, 3 und 4 (auch als DR-Version).

← Unsere erste DR Lok, die V 100 Ost: Sie setzt Maßstäbe in Ausstattung, Funktionalität und Originaltreue.

Lenz



Art.-Nr. 40286-01



Stefan Wittich

Sandwich-Nightjet ohne Liegewagen

Unzureichende Fahrzeugreserven und ein baubedingter Ausfall sorgen am 2. November 2024 für einen sehr kurzen Nightjet (NJ) 235 von La Spezia nach Wien. Weil auch noch der Zugteil nach München fehlte (Bauarbeiten zwischen Rosenheim und Salzburg), besteht die Leistung lediglich aus einem Liege- und zwei Sitzwagen, die im Sandwich von zwei Lokomotiven der Baureihe E 402 bespannt werden. Bei der Abfahrt in Genova Piazza Principe führt E 402 127 führt den Zug

■ EU-Kommission

ČD und ÖBB bestraft

Die EU-Kommission hat die die Tschechischen Staatsbahnen (ČD) mit 31,94 Millionen Euro und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit 16,7 Millionen Euro bestraft. Grund ist eine geheime Vereinbarung, nach der die ÖBB 2012 bis 2016 keine gebrauchten Wagen an Regiojet ver-

kaufte, um eine Expansion des ČD-Mitbewerbers zu bremsen. Regiojet will ČD nun wegen des entgangenen Gewinns verklagen. Der tschechische Verkehrsminister Kupka verlangt, dass die ČD die Strafe von den Verantwortlichen eintreiben – die heute jedoch nicht mehr bei ČD tätig sind. MF

■ Frankreich

Hochgeschwindigkeitsstrecke gesperrt

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Lyon wird mit dem europäischen ERTMS-Signalsystem ausgestattet, um ihre Zugfrequenz von 13 auf 16 Züge pro Stunde zu steigern und den Zugang

europäischer Bahnunternehmen zu erleichtern. Nach fünf Jahren Arbeit an dem Projekt wurde die Strecke vom 9. bis 12. November 2024 für vier Tage gesperrt. Währenddessen wurden

TGV-Züge über die klassische „Ligne Impériale“ umgeleitet. Aufgrund begrenzter Kapazitäten bei Trassen, Personal und Rollmaterial war nur ein reduziertes Zugangebot möglich. JBE

Umleiter über die „Ligne Impériale“: Der TGV 9766 von Genève nach Paris überquert am 9. November 2024 bei Argenteuil-sur-Armançon den Canal de Bourgogne Joachim Bertsch



In Kürze

Frankreich: Aufspaltung von Fret SNCF

Das im französischen Schienen Güterverkehr marktdominierende EVU Fret SNCF wird ab Januar 2025 in zwei getrennte Unternehmensbereiche aufgespalten. Unter der Marke Hexafret verbleibt der Gütertransport, während das Unternehmen Technis für die Wartung der Fahrzeuge verantwortlich sein wird. Der Name Fret SNCF verschwindet vollständig. FFÖ

USA: Neuer Amtrak-Fernverkehrszug Chicago – Miami

Am 10. November 2024 startete Amtrak mit dem „Floridian“ eine neue Fernverkehrsverbindung Chicago – Cleveland – Washington – Columbia – Jacksonville – Miami. Die auf hochwertiges Reisen ausgelegte Verbindung ist zunächst temporär und kombiniert den „Capitol Limited“ Chicago – Washington und „Silver Star“ Miami – Washington. Erstmals ist eine direkte Zugfahrt zwischen dem Mittleren Westen und Florida möglich. Der „Silver Meteor“ Miami – New York verkehrt weiterhin täglich. FFÖ

Oman: Neue Güterzugloks von Caterpillar

Hafeet Rail, der Entwickler des Eisenbahnnetzes im Oman, hat bei Caterpillar 27 neue Güterzuglokomotiven für den Schwerlastverkehr bestellt. Sie sollen auf einer künftigen Neubaustrecke zwischen Suhar am Golf von Oman und Hafit im Landesinneren sowie weiter in die Vereinigten Arabischen Emirate eingesetzt werden. Die Strecke wird dann einzige reguläre Bahnlinie im Oman sein. FFÖ

Norwegen: Entgleisung eines Personenzuges mit Todesfall

Ende Oktober fuhr ein SJ Norge-Personenzug auf dem Weg von Trondheim über die Nordlandsbanen nach Bodø bei Bjerkå in einen Felssturz. Es kam zur Entgleisung des Zuges. Während der Lokführer starb, blieben die 55 Passagiere im Zug unverletzt. Die Unfallstelle war schon länger für Erdbeben bekannt und ist daher mit entsprechenden Sicherungsmaßnahmen versehen. FFÖ

Achenseebahn**Saison 2024 mit Fahrgastplus**

Am 27. Oktober endete die Saison für die 135 Jahre alte Zahnradbahn. 67.000 Fahrgäste benutzten 2024 die älteste Zahnradbahn Österreichs, was eine Steigerung um acht Prozent zum Vorjahr bedeutet. *MI*

Deutsches Dampflokomotiv Museum (DDM)**VT 08 801 als neues Exponat**

Der letzte verbliebene VT 08, VT 08 801 (Spitzname „Der General“), wurde am 1. November 2024 von Mannheim nach Neuenmarkt-Wirsberg ins Deutsche Dampflokomotiv Museum (DDM) überführt. Zuglok war V100 1019. Im DDM wird der blau-beige Dieseltriebzug ausgestellt. Eine betriebsfähige Aufarbeitung ist vorgesehen. *RM*

Ostsächsische Eisenbahnfreunde**ČD-Wagen erworben**

Die Ostsächsischen Eisenbahnfreunde e. V. (OSEF) aus Löbau haben zwei tschechische Reisezugwagen der Bauart B249 erworben. Die bei Waggonbau Bautzen gebauten Wagen fuhren bis vor Kurzem noch im regulären Verkehr bei den Tschechischen Bahnen ČD. *AWA*

Oberpfälzer Industrie und Lokalbahn Museum**Maxhütte-Werklok ausgestellt**

Am 29. Oktober 2024 traf die Diesellok NMH3 beim Förderverein des Oberpfälzer Industrie und Lokalbahn Museums e. V. (OIL-M) ein. Die Hüttenlok der MaK-Baureihe 650C war bei den ehemaligen Max-

hütte Stahlwerken in Sulzbach-Rosenberg im Einsatz und seit Jahren dort abgestellt. Sie ist die letzte sich im Originalzustand befindliche Maxhütte-Werklok. *RM*



Tramway-Lok 12 am 20. Oktober 2024 bei Worb
Tibert Keller

Stiftung Bernmobil Historique**Fahrten mit Dampftramlok Nummer 12**

Am 20. Oktober fand der letzte Betriebstag der historischen SLM-Dampftramlok Nummer 12 im Jahr 2024 statt, organisiert von der Stiftung Bernmobil Historique. Die Fahrt führte von Bern über Muri und Gümligen nach Worb und zurück. Die Dampftramlok G 3/3 12 war vor über 100 Jahren längere Zeit mietweise auf dieser Strecke im Einsatz. Zusammen mit dem Anhänger B 31 (Gangloff/LWB/TVB) wurden 2024 Extradfahrten mit Platz für 30 Fahrgäste angeboten.



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

www.model-scene.com



Weite Welt auf kleiner Schiene
Die Geschichte der Eisenbahn im Modell

21.11.2024 – 02.02.2025
**Sonderausstellung
im Käthe-Kruse-
Puppen-Museum**
Do – So 14:00 – 17:00 Uhr
25.12. – 06.01. täglich

**Käthe-Kruse-
Puppen-Museum**
86609 Donauwörth
Pflegerstr. 21 a
Tel. 0906 789-170
museen@donauwoerth.de
www.donauwoerth.de



donauwörth

Wie viel Power brauchen Sie?

Die neue Boostergeneration

✓ **preiswert**



2,2 A

✓ **universell**

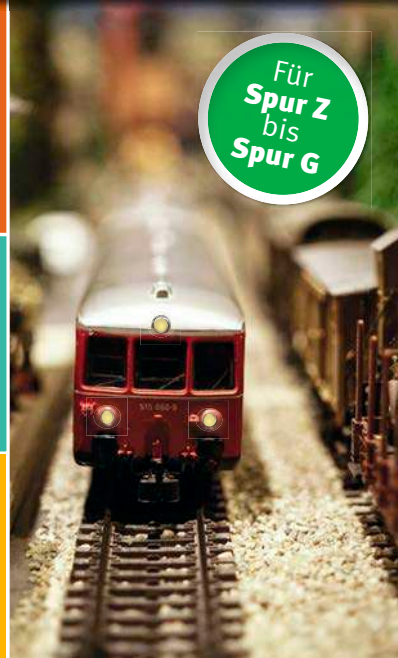


3,5 A

✓ **stark**



6,8 A



Für
**Spur Z
bis
Spur G**



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



HO, HO, HO ...



Weihnachtswagen 2024 „Arosa“ Limitiertes Sondermodell der Wilden 13+

Unser Weihnachtswagen 2024 auf Basis des Kühlwagens zeigt Santas Fahrt mit zwei Motiven in die schöne Schweiz zur Rhätischen Bahn. Das Modell ist offiziell lizenziert von der RhB!
1:87 / Spur H0, System DC/AC:
Wechselstrom / Märklin
Auslieferung in kürze!



Motiv links

Motiv rechts

Märklin 4415.767

34,95 €



Roco 7500094 - DC analog 279,90 €
Roco 7510094 - DCC Sound 399,90 €
Roco 7520094 - AC Sound 399,90 €



RailAdventure BR190 Taurus Ep.VI Sonderserie Wilde 13

Die RailAdventure GmbH aus München ist ein Bahndienstleister für besondere Aufgabengebiete. Dazu zählen Versuchs- und Überführungsfahrten, das Abschleppen von Fahrzeugen und Werkstattprobefahrten, sowie die notwendige Organisation und Betreuung der Bahnbetreiber.
Maßstab 1:87 / Spur H0, Fahrzeug Typ Elektrolok, Epoche VI, Sondermodell Wilde 13+. Sofort lieferbar.

VW T1b Pritsche „Gasolin“ mit 9 Fässer beladen

Dieser VW T1b wurde von der Firma Gasolin für Werbezwecke eingesetzt. Die neun Fässer werden durch eine transparente Plane geschützt.
Limitiert auf 500 Stück, Maßstab 1:87 / Spur H0, Sondermodell Wilde 13+. Sofort lieferbar.



Brekina 932818 25,95 €



BRAWA Bier-Wagen Sternla



Werbewagen Sternla Bier. Ein Bamberger Bier aus einem Bamberger Gasthaus mit sehr langer Tradition. Filigrane Umsetzung des Bierwagens mit vielen Details und sauberer Bedruckung. Maßstab 1:87 / Spur H0, Sondermodell Wilde 13+. Auslieferung voraussichtlich 1. Quartal 2025.

BRAWA 50996 45,90 €

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau, Radeberger Str. 32
Fon 03528-4779070
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim, Peiner Landstr. 213
Fon 05121/289940
www.modellbahnnecke.de

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh, Kampstr. 23
Fon 05241/26330
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig, Kreuzstr. 15
Fon 0531/70214313
www.modellbahnnecke.de

Modellbahn Kramm GmbH
40723 Hilden, Hofstr. 12
Fon 02103/51032
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum, Dorstener Str. 215-217
Fon 0234/520505
www.modellbahn-raschka.de

Techn. Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln, Blaubach 26-28
Fon 0221/230090
www.lindenberg.koeln

Modellcenter Hünnerbein
52062 Aachen, Markt 9-15
Fon 0241/33921
www.huenerbein.de

DIE WILDE 13PLUS - DAS BESONDERE AUS LEIDENSCHAFT!

... hier kommen die Geschenke.

Lokliege Schaumstoff für Spur H0 34,5cm x 20,5cm

Dieser praktische Helfer gehört in jede Werkstatt! Die Lokliege besteht aus weichem PU-Schaum. Egal ob Wartung, Montage von Kleinteilen oder anderen Bastelprojekten, Sie können Ihr Modell gefahrlos ablegen und fixieren. Sofort lieferbar.

Lokliege H0 9,90 €



VORANKÜNDIGUNG 2025: Diesellokomotive 218 137-8

1971 - Die Standarddiesellokomotive für Reisezüge auf nicht elektrifizierten Strecken

Die ab 1971 ausgelieferten Maschinen der Baureihe 218 waren technologisch auf der Höhe ihrer Zeit: Ein neu entwickelter Motor mit 2.500 PS versorgte nicht nur den Antrieb, sondern auch die elektrische Zugheizung mit Energie. Durch den Einbau einer hydrodynamischen Bremse konnte zudem die Höchstgeschwindigkeit gegenüber den Baureihen 216 und 217 von 120 km/h auf 140 km/h angehoben werden. In großer Stückzahl produziert, wurde sie rasch zur Standarddiesellokomotive für Reisezüge auf nicht elektrifizierten Strecken. Bis heute werden zahlreiche Loks der Baureihe 218 von der Deutschen Bahn eingesetzt.

Die Lokomotive 218 137-8 ist im DB Museum Koblenz mit der sogenannten „Pop-Lackierung“ in orange-kieselgrau ausgestellt, die sie 1984 zusammen mit neun anderen Fahrzeugen ihrer Baureihe für das DB-Projekt CityBahn Köln-Gummersbach erhalten hatte. Auslieferung 2025.



Vorbestellpreis

7300075 Diesellok - DC analog	219,90 €	199,99 €*
7300075 Diesellok - DCC Sound	344,90 €	319,99 €*
7300075 Diesellok - AC Sound	344,90 €	319,99 €*

*bei Bestellung bis zum 31.12.2024

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen, Am Biesem 15
Fon 02742/930516
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen, Pothofstraße 2-4
Fon 02331/13477
www.modellpelzer.de

Werst Modell Bahn und Bau
67071 Ludwigshafen, Schillerstr. 3
Fon 0621/682474
www.werst.de

moba-tech – Der Modelleisenbahnladen
67146 Deidesheim, Bahnhofstr. 3
Fon 06326-7013171
shop.moba-tech.de

Gleis11 GmbH
80335 München, Bayerstr. 16b
Fon 089/45219090
www.gleis-11.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg, Färberstr. 34-36
Fon 0911/227839
www.eisenbahn-doerfler.de

Modelltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen
Voorstraat 43-45
Fon +31 104357767
www.modeltreinexpress.nl

Preise verstehen sich
in EUR inkl. der gesetzl.
MwSt. ohne Dekoration.



SIE ERHALTEN DIESE UND WEITERE ANGEBOTE SOLANGE DER VORRAT REICHT

Immer wieder verirrt sich auch die vorwiegend vor Reisezügen verwendeten Einheitsloks der Baureihe 141 in den Güterzugdienst. Am 21. August 1991 kommt die ozeanblau-beige 141 125 mit einem gemischten Zug bei Himmelstadt durch das Maintal

Georg Wagner



■ Baureihe 141 im Güterzugdienst

Knallfrösche als Lastenesel

Vor leichten Reisezügen waren die Elloks der Baureihe 141 deutschlandweit anzutreffen. Einsätze im Güterzugdienst waren selten. Doch mancherorts fuhren sie sogar planmäßig im Frachtverkehr

Sie waren selten – und sie waren oft nachts unterwegs: Güterzugleistungen mit Elloks der Baureihe E 41 (ab 1968 von der Deutschen Bundesbahn als 141 geführt) gehörten zu den nur fallweise zu beobachtenden Diensten im Einsatzspektrum der Maschinen. Dabei waren die leichten Einheitselloks auf dem elektrifizierten Bundesbahn-Netz nahezu allgegenwärtig und mit 451 gebauten Exemplaren alles andere als eine Splittergattung. Aber meist wurden die wegen des markanten Geräuschs ihres Schaltwerks auch als „Knallfrösche“ bezeichneten Maschinen eben im regionalen Nahverkehr eingesetzt.

Gemäß ihrer ursprünglich einmal zugedachten Funktion im Spektrum der Bundesbahnloks waren Güterzugleistungen der leichtesten Einheitselloks allerdings nichts Ungewöhnliches. Die mit 2.400 kW leistungsmäßig an die E 44 angelehnte Lok sollte demnach neben dem angedachten Einsatz im Nahverkehr auch vor leichten Schnellzügen und vor Güterzügen Verwendung finden. Die Entwicklung der E 41 geht auf die Überarbeitung eines Typenprogramms der Deutschen Bundesbahn (DB) zurück, das in seiner ursprünglichen Form keine Lokomotive dieser mittleren Leistungsklasse zwischen den geplanten E 10 und E 40 vorsah. Doch die Elektrifizierung von Bahnstrecken schritt in den 50er- und 60er-Jahren auch auf Strecken mit geringerer Achslast voran, hierfür benötigte man eine geeignete Lokomotive: die E 41. Sie entstand zwischen 1956 und 1969 als Gemeinschaftskonstruktion des Bundesbahn-Zentralamtes München mit den Firmen Henschel-Werke GmbH und Brown, Boveri & Cie unter Beteiligung der Lokomotivfabriken Krauss-Maffei AG und Friedrich Krupp sowie der Elektrofirmen Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft (AEG) und der Siemens-Schuckertwerke AG.

Spezialität: Wendezüge

In der Praxis sah man die Maschinen allerdings vornehmlich als ideale Bespannung für leichte Reisezüge. Dafür spricht ihre Ausrüstung. Alle Lo-

Baureihe 141: Technische Daten

Baujahre	1956 bis 1971
Betriebsnummern	
bis 1968	E 41 001–E 41 435
ab 1968	141 001–141 45
Hersteller	
Henschel/BBC	378 Stück
Henschel/AEG	30 Stück
Henschel/SSW	14 Stück
Krupp/AEG	29 Stück
Achsfolge	Bo'Bo'
Länge über Puffer	15.660 mm
Höchstgeschw.	120 km/h
Dienstmasse	66,4 t (ab 141 227: 72,5 t)
Fahrstufen	28
Nennleistung	2.400 kW



Am Abzweig Hannover-Linden Hafen Süd mündet die hannoversche Güterumgehungsbahn von Seelze her in die Strecke Altenbeken – Hameln – Hannover ein. Am 18. April 1974 hat 141 311 vom Bw Seelze einen kurzen Nahgüterzug am Haken

Ulrich Budde

Eine beachtliche Länge weist der Eilgüterzug auf, den die erst drei Monate alte E 41 033 des Bw Stuttgart am 4. Juni 1957 durch Weil am Rhein führt. Die im Zugverband eingereihten Spitzdachwagen der FS legen nahe, dass der Zug über den Gotthard nach Deutschland gekommen ist

Carl Bellingrodt/Slg. Brinker



Beheimatungen der Baureihe 141

Stand 31.12.1976	Stand 31.12.1984
Hamburg-Eidelstedt 25	Hamburg 1 17
Seelze 73	Seelze 91
Hagen-Eckesey 82	Hagen 66
Bebra 30	Bebra 30
Frankfurt (Main) 1 30	Frankfurt (Main) 1 63
Mainz Hbf 60	Mainz 23
Saarbrücken 24	Saarbrücken 31
Offenburg 32	Offenburg 33
Stuttgart 19	Nürnberg 1 97
Würzburg 19	
München Hbf 34	

komotiven der Baureihe E 41 waren für den Einsatz im Wendezugbetrieb eingerichtet. Über 36-adrige Steuerkabel mit Steuerstromsteckern und -kupplungen an den Fahrzeugenden, mit denen auch sämtliche Wagen des Wendezuges ausgerüstet waren, wurden bei der Fahrt vom Wendezugsteuerwagen aus die entsprechenden Steuerkommandos unmittelbar auf die elektrischen Apparate der unbesetzten Lokomotive gegeben. Die durchgehende Druckluftbremse sowie die vorgeschriebenen Signaleinrichtungen wurden in diesem Fall ebenfalls vom Führerraum des Wendezugsteuerwagens aus bedient.

Sie hatte aber keine – für den Güterzugdienst natürlich durchaus vorteilhafte – Ausrüstung für Doppeltraktion wie die leistungsstärkere Baureihe 140 (ab 757 aufwärts) und die Baureihe 151. Dennoch kam es vor, dass auch die „Knallfrösche“ leichte Güterzüge bespannten. Und das sogar planmäßig. Ein Blick ins Buchfahrplan-Heft 473 der BD Frankfurt, gültig ab 31. Mai 1981, weist zum Beispiel im Raum Kassel und Gießen einige Leistungen aus.

Planmäßig um den Kirchturm

Darunter fielen vor allem Nahbereichsfahrten, wie der frühmorgendliche Ng 65721 (Abfahrt Kassel Rbf 3:40 – Ankunft Wabern 4:13) und der abendliche Ng 65741 (Hann Münden 19:22 – Kassel Rbf 19:45). Auch der Ng 65807 (Melsungen 20:15 – Bebra Rbf Berg 20:49) gehörte zu den geplanten Einsätzen, ebenso wie die Bedienung der Bahnhöfe Eschwege und Eschwege West. Hier übernahmen die Züge Ng 65755 (Eschwege 11:21 – Eschwege West 11:51 – Bebra Rbf Berg 12:43) und Ng 65759 (Eschwege 19:55 – Eschwege West 20:16 – Bebra Rbf Berg 20:59) die Transportaufgaben. Auf dem nicht elektrifizierten Abschnitt zwischen Eschwege West und Eschwege wurden die Wagengruppen jeweils von einer Diesellok der Baureihe 260 befördert.

Bemerkenswert ist auch eine frühabendliche Bedienung von Lollar im Jahr 1981 mit dem Üg 67648 (Gießen Rbf 16:39 – Lollar 16:51) und

Piko HO: 141 mit Latz

Seit einigen Jahren setzt Piko konsequent die unterschiedlichen DB-Ellokbauarten um und berücksichtigt dabei auch die vorkommenden Form- und Farbvarianten sowie die jeweiligen Beschriftungen der Einsatzepochen. Eine aktuell ausgelieferte HO-Neuheit ist die 141 200 des Bw Frankfurt 1 mit Untersuchungsdatum 30.3.88. Zu

diesem Zeitpunkt in der Epoche IV trug die überwiegend rot lackierte Ellok den markanten weißen Latz an den Fronten. Die Fahreigenschaften der analogen, mit PluX22-Schnittstelle ausgerüsteten (Artikelnummer 51534/190 €) bzw. 313 Euro kostenenden digitalen Varianten (-5 bzw. -6) sind sehr gut. MM



der Rückleistung Üg 67643 (Lollar 17:31 – Gießen Bergwald 17:44). Diese kurzen Fahrzeiten wirken wie eine Fülleistung zwischen zwei Nahverkehrsügen.

Abweichungen im Alltag

Ob diese Züge in der Praxis wirklich regelmäßig mit 141 gefahren wurden, steht auf einem anderen Blatt. Bekanntlich wichen im Alltagsbetrieb der deutschen Bundesbahn die Bespannungen nicht selten vom Plan ab. Allen

vorgenannten Planleistungen gemein war jedoch, dass die maximale Zuglast 1.200 Tonnen nicht überschritt. Mit 1.280 Tonnen ein bisschen schwerer war dagegen der Dg 54947 von Gießen Rbf (Abfahrt 1:38) – Aschaffenburg (3:01) – Würzburg, der auf der Spessarttrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken laut einem Buchfahrplanheft von 1983 Nachschub von einer weiteren Lok am Zugende erhielt, damit sich der „Knallfrosch“ hier nicht übernahm. Planmäßige Güterzugleistungen sind





Ein Postzug über die Main-Weser-Bahn Frankfurt (Main) – Gießen – Kassel stellt am 9. April 1967 eine machbare Aufgabe für 141 142 dar. In Marburg (Lahn) passiert sie mit der Leistung die Nordausfahrt in Richtung Kassel

Dr. Rolf Brüning

Baureihe 141: Zugförderungsleistungen im Güterzugdienst

Anhängelast in Tonnen (t)	Steigung in Promille (‰)	Beharrungsgeschwindigkeit in Kilometer/Stunde (km/h)
1.265 t	0 ‰	90 km/h
870 t	5 ‰	75 km/h
900 t	7 ‰	60 km/h
820 t	10 ‰	50 km/h

auch aus den Bundesbahndirektionen Nürnberg und Karlsruhe bekannt, wo die 141 zum Beispiel auch für die Überführung von Leerzügen herangezogen wurde oder auf elektrifizierten Strecken im Raum Coburg planmäßig Nahbereichsbedienungen übernahm. Auch als Schublok an Rampenstrecken wurden 141 bisweilen eingesetzt. Eine klassische 141-Leistung in Bayern war in den 1980er-Jahren zudem auch ein leerer Kalkzug, der von Saal (Donau) nach Landshut zu befördern war.

Güterzugeinsätze in Oberbayern

Eine bemerkenswerte Häufung von 141-Leistungen im Güterzugdienst konnte man zeitweise in Südbayern beobachten. Anfang 1979 lösten die Elloks der Baureihe 141 die Altbau-Maschinen der Baureihe 144 in Umläufen um Garmisch-Partenkirchen ab. Dazu zählten auch Nah- und Übergabe-Güterzüge von Garmisch nach Mittenwald, Oberau und Eschenlohe. Von letzterem Bahnhof aus versahen die „Knallfrösche“ sogar Schubdienste an mit Elloks der

Immerhin 1.075 Tonnen Zuglast sind für den planmäßig mit einer 141 bespannten Ng 65807 von Melsungen nach Bebra im Sommerfahrplan 1981 angesetzt Slg. FD

Ng 65807 Melsungen – Bebra Rbf					
Tiz 141		Last 1075 t		Mbr 48	
1	2	3 a	3 b	4	5
213,6	80	- ZBF A 67 -			
		Melsungen A 50	238,8		20.15
		Beiseförth A 50	233,1	×	22
		Altmorschen E 60	228,4		26
		A 60			
		Heinebach E 60	223,8		30
		A 60			
		Bk Baumbach Hp	221,4		32
		Rotenburg E 60	216,2		36
		A 60			
4,0	40	Esig	213,6		
			213,4		40
			5,3		
		Bebra U	4,2		
	65	VE ▽			
	40	Esig	3,3		
		Bebra Pbf	2,2		43
		Bebra Rbf	1,1		20.45
			0,0		
3,3		Bebra Rbf (Berg)	1,4	20.49	

Baureihe 194 bespannten Schotterzügen bis Murnau. Die Strecke Murnau – Oberammergau bedienten nach dem Ende der zweiachsigen Elloks der Baureihe 169 im Jahr 1981 stets V 60 und dann V 100 im Güterverkehr. Aber auch von dieser Strecke sind 141-Einsätze vor Güterzügen überliefert; mit ihrer geringen Achslast war sie ja für den Einsatz auf dieser Lokalbahn oder auch auf der Strecke Tutzing – Kochel geradezu prädestiniert. Mit dem Güterzugpaar Murnau – Weilheim – München-Pasing Gbf und zurück wurde montags bis freitags am späten Nachmittag die 141 für die Oberammergauer Strecke getauscht. Ferner übernahmen 141 im September 1979 von der Baureihe 160 auch zwei Schotterzüge zwischen Hechendorf und Murnau. Eine 141 auf einer Strecke mit nennenswerten Neigungen vor Schotterzügen, die in der Regel einiges an Gewicht auf die Schienen brachten? Das funktionierte, weil die Züge nicht allzu lang waren. Und der tatsächlich etwas längere Leer-Schotterwagenzug von Murnau nach Eschenlohe rollte die Rampenstrecke bergab.

Warum eine 141?

Der Grund für den Einsatz der 141 im Güterzugdienst in Oberbayern war, dass das Bw Garmisch keine Streckenloks mehr beheimatete und das Bw München Hbf nur 111 und eben 141 zur Verfügung stellen konnte. Loks der Baureihe 140 erhielt das Bw München Hbf erst Ende Mai 1983. Ab dann, jedoch nicht sofort, übernahmen 140

nach und nach die Leistungen der 141. In diesem Zusammenhang gingen auch die 141-Güterzüge an Elloks der Baureihe 140 über, weil nun gute Umläufe erstellt werden konnten. Damit wurde ein Schlussstrich gezogen unter die kurze Episode der planmäßigen 141-Einsätze im Güterverkehr im Werdenfelser Land.

Leichte Züge, flache Strecken

Die vorliegenden Plandaten zeigen, dass die Elloks der Baureihe 141 leichte Güterzüge auf vornehmlich flachen oder nur wenig geneigten Strecken beförderten. Planer zogen die Loks überdies gelegentlich heran, wenn sich ein solcher Dienst als Füllleistung zur Optimierung von Umlaufplänen anbot oder – wie im Werdenfels – kaum Alternativen im Betriebsmaschinendienst verfügbar waren. Hinsichtlich des Personaleinsatzes gab es hier keine Probleme, da die meisten Lokführer und Lokführerinnen in den einschlägigen Bahnbetriebswerken über eine Ausbildung auf der 141 verfügten – auch jene, die von Güterzug-Einsatzstellen wie Nürnberg Rbf eingesetzt wurden. Dass so etwas selten zu beobachten war, mag auch damit zusammenhängen, dass die 141 oft nachts Einsätze im Frachtverkehr erbrachte. Das erklärt auch die wenigen verbliebenen Zeitdokumenten und Fotos, die solche Raritäten dokumentieren. Und sicherlich blieb auch immer ein gewisses Restrisiko, insbesondere bei höheren Anhängelasten. Vereinzelt berichten Zeitzeugen davon, dass Güterzüge mit einer 141 als Zuglok insbesondere bei widrigen Witterungsverhältnissen in Steigungen auch mal liegenblieben. Sicherlich schreckten auch solche Erfahrungen davon ab, die „Knallfrösche“ freizügiger im Frachtverkehr auf der Schiene einzusetzen. Andererseits sprangen die leichten Einheitsloks gelegentlich im Güterzugdienst ein, wenn die Zuglast gering und keine andere Lok zur Verfügung stand.

Hinterließ das Spuren an den Elloks der Baureihe 141? Das ist rückblickend schwer zu beurteilen. Fakt ist, dass die Nürnberger und Münchner Maschinen auffällig waren, wie Fachleute aus dem für die Loks zuständigen



Mit ihrer geringen Achsfahrmasse waren die Elloks der Baureihe 141 besonders geeignet für den Einsatz auf Nebenstrecken. Mit der Üg 67672 strebt die mit Einfachlampen ausgestattete 141 033 am 11. April 1983 in Murnau Ort Oberammergau entgegen Brian Rampp



Die Häufung an 141-Einsätzen im Güterzugdienst in der ersten Hälfte der 1980er-Jahre in Südbayern ist durchaus bemerkenswert. 141 024 hat am 11. April 1983 aus Murnau die Übergabe 67647 nach Eschenlohe gebracht, die aus Fcs-Wagen besteht Brian Rampp

AW Freimann gegenüber dem *eisenbahn magazin* versichern. Vor allem der einseitige Gummiringfederantrieb, der an der 141 zur Kraftübertragung diente, wies an diesen Maschinen fortlaufend Schäden auf. Doch es fiel schwer, dies auf den Einsatz im Güterzugdienst zurück-

zuführen. Ob die Auffälligkeiten beim Bundesbahn Zentralamt (BZA) angezeigt wurden und ob dieses nach einer Prüfung möglicherweise verfügte, solche Einsätze zurückzufahren, lässt sich ohne Weiteres leider nicht mehr zweifelsfrei rekonstruieren. *Florian Dürr/Brian Rampp*

SALE bei OKtoRAIL Auflösung der Modellbahn-Großanlage wegen Umbau des Grugaparks Essen

Wir verkaufen eine ca. **450 m²** große Modellbahnanlage, **Märklin digital C Gleis**, in Top Qualität, super gestaltet, technisch absolut zuverlässig und durch Modulbauweise gut transportabel. Sehr viele **Highlights** im Landschaftsbau und bei den Gebäuden, beinhaltet einen preisgekrönten Hochofen u.v.m. Auf Wunsch ist eine Anlieferung möglich. Ideal für Investoren, Modellbahnvereine oder Modellbahner mit viel Platz. Unter Eingabe von „OKtoRail“ viele Details auf [youtube.de](https://www.youtube.de) oder im [web](https://www.web).

Modellbahn West | Verwaltung | Ruhrtalstraße 101 | +49 201 74758544 | OKtoRail@modellbahn-west.de



Momente



Ein gutes Zeichen

Text und Bild: Patrick Rehn

Nachdem ich am Vortag einen Containerzug von Bebra über Jossa, Gemünden (Main), Schweinfurt und Bamberg nach Fürth gefahren hatte, ging es für eine Übernachtung nach München. Am nächsten Morgen kommen die ersten Meldungen zur Einigung zwischen dem Gesamtbetriebsrat und der Geschäftsführung von DB Cargo auf das Dienst-Tablet und Privat-Handy. Kolleginnen und Kollegen – darunter auch einige, die ich in den letzten Jahren teilweise ausgebildet habe – stellen Fragen, auf die auch ich keine Antworten habe. Die Sorgen über die Transformation bei DB Cargo sind beinahe mit Händen greifbar.

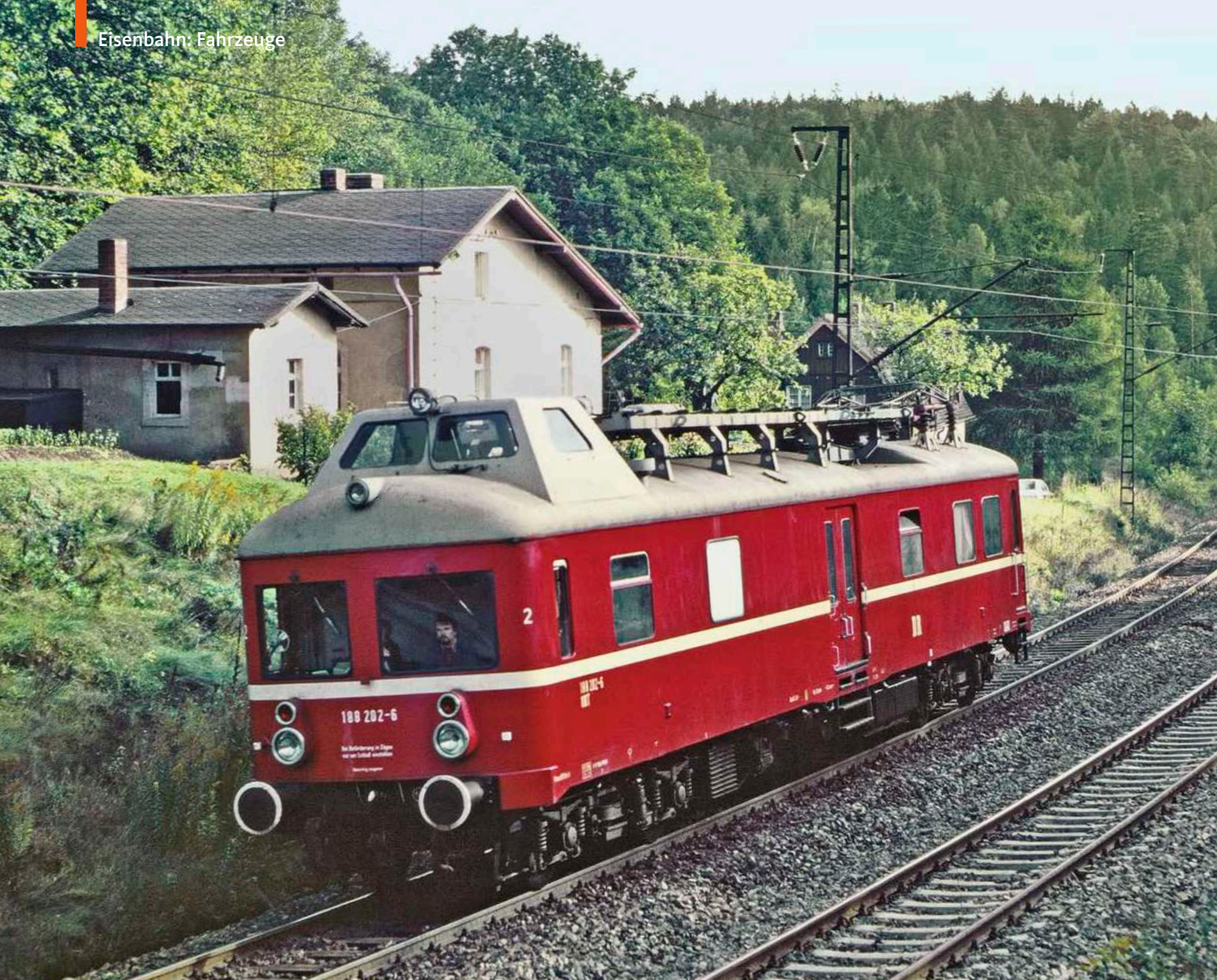
Mittags erreiche ich für den zweiten Teil meiner Übernachtungstour den Rangierbahnhof München Nord. Zum ersten Mal nach der Streckenkunde soll ich heute einen Güterzug von München aus Richtung Norden fahren. Mit der 187 141 geht es in die Ausfahrgruppe, wo ich zusammen mit einem Rangierer den Zug für die Fahrt Richtung Seelze vorbereite. Regen und Sonne wechseln sich über dem Rangierbahnhof ab, bis wir mit der Vorbereitung fertig sind. Der Rangierer meint noch über Funk zu mir, dass jetzt sogar ein Regenbogen zu sehen sei.

Für das Erinnerungsfoto meiner ersten Fahrt ab München Nord hatte ich – trotz der unsicheren Wetterprognose – die „große“ Kamera mitgenommen. Als ich absteige, traue ich meinen Augen kaum: Ein doppelter Regenbogen spannt sich über meinen Zug und die abgestellten Wagengruppen auf den Nachbargleisen. So gelingt mir vermutlich mein persönliches „Eisenbahnfoto des Jahres 2024“.

Etwa 15 Minuten später fahre ich ab: Über Ingolstadt, Treuchtlingen und Ansbach geht es bis Würzburg, wo ich gegen 22 Uhr ankomme und abgelöst werde. Etwas später werde ich einen anderen Zug ablösen und damit weiter in die Heimat nach Bebra fahren.

Während einige bereits das Totenglocklein für DB Cargo läuten hören, bin ich optimistischer: Auch wenn ich nicht weiß, was in einigen Wochen oder Monaten sein wird, stimmt mich die Erinnerung an meine erste Fahrt ab München Nord weiterhin positiv. Der Güterverkehr auf der Schiene hat Zukunft.





188 202 zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz am 5. Oktober 1980: Das Fahrzeug zählt zu einer Serie von sechs Oberleitungs-Revisionstriebwagen, die die DR 1968 zur Unterhaltung ihres wachsenden E-Netzes beschaffte Joachim Bügel/Eisenbahnstiftung

■ Turmtriebwagen der DR

Vier Generationen

für den Unterhalt der Oberleitungen

Um ihr elektrifiziertes Streckennetz zu warten, setzte die Deutsche Reichsbahn auf eine speziell entwickelte Flotte. Es entstanden vier Baureihen von spezialisierten Fahrzeugen, die über Jahrzehnte hinweg ihren festen Platz im Betrieb fanden. Einige blieben bis heute erhalten

Um ihr Oberleitungsnetz mit dem Stromsystem 15 Kilovolt/16,7 Hertz ausbauen und unterhalten zu können, benötigte die Reichsbahn speziell dafür zugeschnittene Fahrzeuge. Im Laufe der Zeit stellte sie vier unterschiedliche Turmtriebwagenausführungen in Dienst. Dazu kamen Ende der 1980er-Jahre noch Fahrleitungsmontagewagen (nicht

selbstfahrend), die von einer Lok befördert werden mussten.

Pioniermodell ORT 135.7

Der Anfang der rund 50 Triebwagen umfassen die Flotte bestand aus fünf zweiachsigen Turmtriebwagen, die als Oberleitungs-Revisions-triebwagen (ORT) 135 701 bis 703, 705 und 706

vom VEB Waggonbau Görlitz geliefert wurden. Der ORT 135 704 hingegen war ein umgebautes Fahrzeug der Niederländischen Staatsbahnen (NS), das nach dem Zweiten Weltkrieg in der DDR verblieben war.

Der zweiachsige ORT war jedoch keine Entwicklung speziell für die Deutsche Reichsbahn (DR).

Die großen Spitzenlichter verraten es schon – der Typ wurde ursprünglich für die Polnischen Staatsbahnen (PKP) entwickelt, die im Jahr 1955 die ersten beiden Exemplare bekam. Erst danach beschaffte die DR ihre vier Fahrzeuge. Zudem gingen 20 Fahrzeuge an die CSD (Reihe M 131.1).

Die 13.100 Millimeter langen Triebwagen hatten zwei Führerräume, zwischen denen sich ein geräumiger Arbeitsraum befand. Er war mit einer Werkbank sowie Schränken und Regalen ausgestattet und durch doppelflügelige Schiebetüren in der Wagenmitte zugänglich. Am Wageneende befand sich auf dem Dach eine Beobachtungskanzel. Unter deren Podest war der Dieselgenerator eingebaut, der den für den Betrieb benötigten Strom erzeugte. Weiterhin waren auf dem Dach eine große feste Arbeitsbühne mit klappbarem Geländer, ein Messstromabnehmer, Beleuchtungen und eine ebenfalls klappbare Leiter zu finden, mit der eine Höhe von 9.000 Millimetern über der Schienenoberkante (SO) erreicht werden konnte.

Die Wagen wurden durch einen Sechszylinder-Dieselmotor mit einer Nennleistung von 74 Kilowatt (Wagen 001 und 002) bzw. 110 Kilowatt angetrieben, mit dem sie eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h erreichen konnten. Später wurden in allen Wagen Motoren mit einer Dauerleistung von 103 Kilowatt installiert. Über ein mechanisches Getriebe und eine Kardanwelle wurde ein Radsatz angetrieben.

Ab Juni 1970 erhielten die Wagen eine EDV-gerechte Bezeichnung 188.0 (188 001 bis 006, ohne 004). Im Nummernschema der DB AG wurden sie als Baureihe 708 geführt. Der besondere ORT 135 704 wurde bereits 1966 an die Oberbaudirektion Leipzig verkauft. Von den Neubauwagen schied zuerst der 188 005 aus, der Anfang März 1990 aus dem Bestand genommen wurde. Ende Juni 1998 erfolgte die Ausmusterung des letzten Zweiachsers, 708 006. 708 001 gehört einer Privatperson und ist im Magdeburger Hafen hinterstellt. 708 006 wird vom DB Museum in Halle der Nachwelt erhalten.

Mehr Komfort: Baureihe 188.2

Etwa zehn Jahre nach der ersten Bauserie bestellte die Reichsbahn für das wachsende Oberleitungsnetz sechs weitere Turmtriebwagen. Diese neuen Modelle waren Drehgestellwagen mit vier Radsätzen. Die sechs Fahrzeuge erhielten bei ihrer Auslieferung die Bezeichnung ORT 137 710 bis ORT 137 715. Ab 1970 wurden sie unter den Nummern 188 200 bis 188 205 geführt. Auch dieser Typ war keine Entwicklung für die DR. 1957 wurden vier Exemplare für die PKP gebaut, 1963/64 dann 27 Exemplare für die CSD (Reihe M 263.0).

Die fünf zweiachsigen Turmtriebwagen ORT 135.7 bildeten den Grundstock der Turmtriebwagenflotte der DR

Schulz/ZBDR/Archiv ALBA

TVT der DR: Technische Daten im Vergleich

Baureihe	188.0	188.2	188.3	709
Länge über Puffer	13.100 mm	19.300 mm	22.400 mm	15.840 mm
Drehzapfenabstand	–	12.500 mm	15.800 mm	9.500 mm
Radsatzstand	7.000 mm	2.700 mm*	2.500 mm*	1.800 mm*
Eigenmasse	25.000 kg	45.000 kg	61.000 kg	59.000 kg
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	80 km/h	100 km/h	120 km/h
Motorleistung	max. 110 kW	132 kW	371 kW	367 kW
Kraftübertragung	mechanisch	mechanisch	drehelastisch	hydrodynamisch
Gebaute Stückzahl	5	6	37	3
Baujahre	1956–1959	1968	1987–1991	1993

* im Drehgestell

Der Lieferant war erneut der VEB Waggonbau in Görlitz. Die 19.300 Millimeter langen Fahrzeuge ähnelten in äußerem Design und Ausstattung den zweiachsigen Vorgängern. Wegen der größeren Länge konnten aber noch ein Mannschaftsraum mit Tischen, Stühlen und Schränken sowie ein Sanitärraum mit Toilette und Waschbecken untergebracht werden. Die beiden Führerräume hatten jetzt eine eigene Drehtür, sodass das Fahrpersonal nicht mehr durch die Schiebtüren ein- und aussteigen musste.

Die Arbeitsbühne war nun zweigeteilt in einen größeren, festmontierten und einen kleineren, beweglichen Bereich, der über eine Hydraulik gehoben und gesenkt werden konnte. Damit konnte die Arbeitsbühne auf eine Bodenhöhe von 5.720 Millimetern über SO gehoben werden. Den für die Hydraulik benötigten Strom lieferte ein Drehstromgenerator mit Dieselmotor, der wieder unter dem Podest der Aussichtskanzel untergebracht war, die sich über dem Werkstattraum befand. Die Fahrzeuge haben eine Antriebsanlage mit einer Leistung von 132 Kilowatt und konnten ohne Anhängelast eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erreichen.

Im Jahr 1992 erfolgte die Zuordnung zur gesamtdeutschen Baureihe 708.2. Die Wagen bekamen Anfang Januar 1992 die Nummern

708 200 bis 208 zugewiesen und wurden 1994 von der Deutsche Bahn AG übernommen.

Als Erster wurde 708 202 im Januar 1996 ausgemustert. 1998 folgten weitere vier Fahrzeuge und am 1. November 2004 quitierte der 708 205 als Letzter seiner Serie den Dienst. Der 708 200 gehört heute der Hafenbahn Neustrelitz, der 708 201 dem Thüringer Eisenbahnverein in Weimar, während 708 202 im Verkehrsmuseum Dresden ausgestellt ist. Das Sächsische Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf ist Eigentümer des 708 203. 708 205 wurde an Siemens verkauft und Anfang der 2000er-Jahre beim Bau des „Suvarnabhumi Airport Rail Link“ in Bangkok eingesetzt. Dort soll er bis heute erhalten sein.

Modernisierungsschub: Baureihe 188.3

Mitte der 1980er-Jahre plante die Deutsche Reichsbahn eine größere Beschaffung neuer Turmtriebwagen. Die ersten vierachsigen Wagen dieser neuen Serie wurden auf der Leipziger Messe 1987 vorgestellt. In Halle und Dresden testete die Reichsbahn ausgiebig die beiden vom VEB Waggonbau Görlitz gelieferten Musterfahrzeuge. Nach kleinen Detailänderungen begann dann 1989 die Serienfertigung und bis 1991 wurden 37 Fahrzeuge hergestellt. Ab August 1991 wurden die verbliebenen fünf Fahr-



Elektrischer Betrieb bei der DR *Wiederaufbau vor 70 Jahren*

Im Jahr 1946 wurden in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) auf Anordnung der Besatzungsmacht die Anlagen des elektrischen Zugbetriebs als Reparationsleistung beschlagnahmt. Dadurch sah sich die Deutsche Reichsbahn in der DDR gezwungen, ihren Wiederaufbau ohne elektrische Antriebe zu beginnen. Vor dem Abbau umfasste das elektrifizierte Streckennetz auf dem Territorium der SBZ etwa 462 Kilometer.

Bereits seit Juli 1950 gelangten wieder Bundesbahn-Eloks über die Grenze bei Falkenstein bis in den südthüringischen Bahnhof Probstzella. Ansonsten dominierte weiter die Dampftraktion die Zugförderung der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR). Mitte der 1950er-Jahre begann die DR mit dem Wieder-



Am 27. Juli 1955 wurde die Eröffnung des Probebetriebes der Strecke Halle (Saale) – Köthen gefeiert. Für Probefahrten war E 44 051 zusammen mit E 44 045 herangezogen worden. Angesichts des oft schrottreifen Zustands des aus der Sowjetunion zurück-erworbenen Materials wirkt das Schild an der Front sarkastisch Hist. Slg. DB AG/Eisenbahnstiftung

DR 1955–1959: Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs

Strecke	Vollbetrieb	Länge
Halle (Saale) – Köthen	1955	35,8 km
Köthen – Schönebeck	1956	35,1 km
Schönebeck – Magdeburg Hbf	1956	15,1 km
Magdeburg Hbf – Magdeburg-Rothensee	1956	7,5 km
Bitterfeld – Dessau – Roßlau	1958	33,2 km
Leipzig – Bitterfeld	1958	34,2 km
Leipzig-Mockau – Engelsdorf	1958	10,4 km
Leipzig Hbf – Halle (Saale) Hbf	1958	37,6 km
Leipzig-Mockau – Leipzig-Wahren	1959	7,44 km
Wiederitzsch – Neuwiederitzsch	1959	1,4 km
Leipzig Magdeburg-Thüringer Bf – Leipzig-Wahren	1959	8,5 km
Halle (Saale) – Weißenfels	1959	32,0 km
Merseburg – Mülcheln	1959	17,5 km

Das Ausbesserungswerk Dessau setzte insgesamt 14 Lokomotiven der Baureihe E 04 für die DR wieder instand. Mitte der 1950er-Jahre rangiert E 04 03 in Köthen (Anhalt) H. Dreyer/Eisenbahnstiftung



aufbau und dem Ausbau ihres elektrischen Streckennetzes. Vorangegangen waren den Arbeiten Verhandlungen mit der Sowjetunion über den Rückkauf von Elektrolokomotiven und Kraftwerksausrüstungen, die mit der Vertragsunterzeichnung des DR-Generaldirektors Erwin Kramer am 18. März 1952 ihr Ende fanden. Im Tausch gegen mehr als 350 fabrikneue vierachsige Reisezugwagen des VEB Waggonbau Ammendorf überließ die Sowjetunion der DDR 186 Lokomotiven und etwa 2.500 Waggonladungen mit den demontierten Anlagen des ehemaligen elektrischen Zugbetriebs in Mitteldeutschland und Schlesien, die sich zum Teil im schrottreifen Zustand befanden.

Erste Betriebsaufnahme 1955

Nach inoffiziellen Probefahrten und der feierlichen Eröffnung des Probebetriebes am 27. Juli 1955 ging am 1. September 1955 mit der Strecke Halle (Saale) – Köthen die erste erneut elektrifizierte Verbindung der DR in Betrieb. Der Bahnstrom kam aus dem Bahnkraftwerk Muldenstein und gelangte über eine 60-Kilovolt-Fernleitung zum Unterwerk Köthen.

Für die Wiederaufarbeitung von Fahrzeugen war das Raw Dessau verantwortlich. Von 1955 bis 1961 baute es insgesamt 104 elektrische Lokomotiven aus Beständen wieder auf, die zuvor aus der Sowjetunion übernommen worden waren. Zu diesen umgebauten Fahrzeugen zählten drei E 18, außerdem 14 E 04, 46 E 44, zehn E 77 sowie 23 E 94. Hinzu kamen einzelne Exemplare der Baureihen E 05, E 17, E 21 sowie E 95. Zusätzlich stellte das Werk zwei Triebzüge aus vorhandenen Triebwagenteilen her: Den dreiteiligen ET 25 012 und den vierteiligen ET 25 201.

In den Jahren bis 1959 entstand im Raum Leipzig/Halle/Magdeburg ein elektrifiziertes Netz mit einer Gesamtlänge von mehr als 268 Kilometern. Dies legte den Grundstein für die weitere Elektrifizierung des Netzes, die jedoch wechselhaft fortschritt: In den 60er-Jahren gab man in der DDR vorerst der Dieseltraktion den Vorzug. Die durch Verteuerung sowjetischer Importe zu Beginn der 80er-Jahre herbeigeführte „Ölkrise“ beflügelte die Streckenelektrifizierung aber erneut. Die elektrische Zugförderung galt als energie günstigste Traktionsart. Auf Beschluss des SED-Parteitags 1981 wurden die wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen mit Oberleitung ausgerüstet, um Seehäfen und Industriezentren zu verbinden. In der zweiten Hälfte wuchs das Netz bis in die Lausitz und nach Tschechien. em



Blick in den Werkstattraum von 708 202 mit Platz für Ersatzteile, Werkzeuge und Werkbänke. Unter dem mit Leitern ausgestatteten Podest der Aussichtskanzel befindet sich die Antriebsanlage für die Hubarbeitsbühne

Michael Dostal

zeuge direkt mit ihrer neuen Nummer nach dem DB-Schema als Baureihe 708.3 abgeliefert. Die Baureihe war bereits bei ihrer Indienststellung mit PZB (Indusi) und Zugbahnfunk ausgerüstet.

Kasten und Rahmen sind geschweißt, ihre selbsttragende Konstruktion ist von außen beblecht. Das Untergestell ist für den Einbau einer automatischen Mittelpufferkupplung eingerichtet. Die geschweißten Drehgestelle gehören zur modifizierten Bauart Görlitz V; Trieb- und Laufdrehgestelle sind nahezu baugleich. Die selbsttätige, indirekt wirkende Druckluft-Scheibenbremse wirkt auf alle vier Radsätze. Während im Triebdrehgestell nur zwei Brems scheiben je Radsatz zu finden sind, haben die Radsätze der antriebslosen Drehgestelle vier Brems scheiben.

Der ursprünglich verbaute Sechszylinder-Dieselmotor mit 330 Kilowatt Leistung übertrug sein Drehmoment über ein Strömungsgetriebe auf das Achsgetriebe. Er beschleunigte die Wagen auf 100 km/h. Mit einer Anhängelast von

50 Tonnen wurden noch 80 km/h erreicht. Inzwischen wurden die Wagen modernisiert und remotorisiert und sind jetzt mit einem MAN-Motor mit 331 Kilowatt Leistung ausgestattet.

Der Innenraum ist unterteilt in die Führerstände, den Werkstattraum und einen Aufenthaltsraum, der mit Sitzgelegenheiten, einem Tisch, einer Küchenzeile und Schränken ausgestattet ist. Im Werkstattraum können Werkzeuge und Materialien in Regalen und Schränken verstaut werden. Den Mitarbeitern steht eine Toilette mit Waschbecken zur Verfügung. Auf dem Dach sind eine Arbeitsbühne, ein Messstromabnehmer, eine Beobachtungskanzel und Scheinwerfer installiert. Eine Leiter kann auf 18 Meter Länge ausgefahren werden. Die Bühne ist 100 Grad schwenkbar und um zwei Meter höhenverstellbar.

Ursprünglich waren die Wagen orangefarben lackiert und hatten ein dunkles Fensterband an den Längsseiten. Dieser Anstrich ist inzwischen dem bei Dienstfahrzeugen üblichen Gelb gewichen.



Beim Sächsischen Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf blieb 708 203 erhalten

Michael Dostal



1989 bis 1991 beschaffte die DR 37 Fahrzeuge der Baureihe 188.3. 708 333 ist 2007 noch im orangenen Lack unterwegs

Michael Dostal



Der Messstromabnehmer VS H4 verfügt über einen stufenweise einstellbaren Anpressdruck und eine Skala zur Kontrolle des Zickzack-Laufs der Fahrleitung (Foto auf 708 332)

Michael Dostal

DR-Modell des ORT 188.3

An den ORT der DR hat sich bisher kein Großserienhersteller gewagt, weshalb alle Interessierten auf den gut 200 Euro kostenden HO- bzw. TT-Bausatz von Klunker zurückgreifen müssen. Man erhält dafür Ätzplatinen für Gehäuse und Fahrwerksteile, die Beschriftung, eine Stückliste mit Kaufteilen zur Ergänzung von Gehäuse und Fahr-

werk sowie Zeichnungen mit noch zu fertigenden Teilen. Nach einigen Bastelstunden erhält man so einen ORT, wie er ab 1987 eingesetzt wurde. Auch für den von Siemens übernommenen und mit einer optischen Fahrleitungsmessung ausgestatteten ORT 708302-5 werden die passenden Umbauteile angeboten.

MM

Der ORT 188.3 ist von Klunker in HO und TT als Bausatz erhältlich

Werk



2024 war noch etwa die Hälfte der Wagen im Bestand und nahezu über das ganze Streckennetz der DB verteilt. Den ersten Wagen war bereits die neue Baureihennummer für Dienstfahrzeuge 9436 zugeteilt worden; dabei wurde die Ordnungsnummer verändert.

Baureihe 709 für anspruchsvolle Inspektionsaufgaben

Die Deutsche Reichsbahn bestellte 1992 bei Plaszer & Theurer drei vierachsige Oberleitungsrevisionstriebwagen der Baureihe 709. Sie wurden aus den für Österreich gebauten MTW 100.013/2 abgeleitet und Ende 1993, Anfang 1994 ausgeliefert.

Mit der Baureihe 709 wollte die Reichsbahn den Bestand an Turmtriebwagen aufstocken, denn von ursprünglich 50 vorgesehenen Wagen der Baureihe 708 wurden nur 37 Exemplare geliefert. Durch die Gründung der DB AG 1994 wurden keine weiteren 709er mehr beschafft. Der 709 003 wurde bereits ausgemustert, die beiden anderen Wagen sind noch im Bestand und in Seddin (709 001) und Kassel (709 002) beheimatet.

Der unterflur angeordnete Zwölfzylinder-Dieselmotor von Klöckner-Humboldt-Deutz (Typ B FL 513 C) treibt über Gelenkwellen und ein hydrodynamisches Getriebe die Radsätze eines Drehgestells an. Der Wagen kann damit eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreichen. Für niedrige Geschwindigkeiten ist ein Vierzylinder-Motor von KHD mit einer Leistung von 44 Kilowatt eingebaut. Die Arbeitsgeschwindigkeit beträgt nur 5 km/h.

Zwischen den beiden Endführerständen sind der Werkstatttraum, Aufenthaltsräume für sieben Personen, eine Kochnische und ein Messplatz mit Videoüberwachung für die Fahrleitung untergebracht. An einem Ende befindet sich eine Plattform, auf der ein Kran montiert ist. Das Dach ist mit einer schwenkbaren Hubarbeitsbühne, einer Seildrückanlage, zwei Fahrdrachtmessanlagen und einem Prüfstromabnehmer bestückt.

Fazit

Obwohl die meisten dieser spezialisierten Turmtriebwagen heute aus dem aktiven Betrieb ausgeschieden sind, haben sich ihre Konstruktionen zum Teil bewährt: Noch immer erfüllen einige der Fahrzeuge zuverlässig ihre Aufgaben, während andere als wertvolle Sammlerstücke an die Herausforderungen der elektrifizierten Bahntechnik der DR erinnern. Eine betriebliche Besonderheit einte die ORT-Fahrzeuge: Sie waren nicht für den Einsatz auf Steilstrecken ausgelegt. Wenn zum Beispiel an der Oberleitung der mit 25 Kilovolt/50 Hertz elektrifizierten Rübeldandbahn gearbeitet werden musste, war stets eine Vorspannlokomotive der Baureihen 105/106.2-9 oder 118.2-4/118.6-8 heranzuziehen. Für die Lokpersonale war das stets ein sehr entspannter Dienst.

Michael Dostal

■ Erste Fotofahrt auf der Schneebergbahn

Eine Zahnradlok schreibt Geschichte

Noch auf dem Gemeindegebiet von Puchberg geht die Trasse in eine nennenswerte Steigung über. Dampflokomotive Z2 schiebt den Fotozug am 7. Oktober 2024 Richtung Schneeberg Guus Ferrée



Am 7. Oktober 2024 erlebt die Zahnrad-Dampflokomotive Z2 eine besondere Premiere: Erstmals gibt es eine exklusive Fotofahrt auf der Schneebergbahn in Niederösterreich. Doch das Spektakel ist nicht ohne Herausforderungen für die Lok, das Personal – und die Fotografen

Langsam kriecht die Lokomotive Z2 zur mit großen „Schneeflocken“ geschmückten Endstation der Schneebergbahn, dem alten Bergbahnhof auf dem Hochschneeberg im südlichen Niederösterreich. Eigentlich ist das nichts Besonderes, denn regelmäßig an Sonn- und Feiertagen wird das alte Ungetüm aus den Anfängen der Schneebergbahn angeheizt, um mit zwei gut erhaltenen Wagen, die ebenfalls noch aus Uromas Zeiten stammen, über die Zahnradbahn von Puchberg am Schneeberg nach Hochschneeberg Bergbahnhof hinaufzudampfen. Doch am 7. Oktober 2024 spielt die 1897 von Krauss in Linz gebaute Maschine zum ersten Mal seit Bestehen der 9,8 Kilometer langen Meterspur-Zahnradbahn (System Abt) die Hauptrolle bei einer Fotofahrt.

Die Vorbereitungen dafür sind ein Kraftakt. Die als Salamander bezeichneten Triebwagen sind auch an diesem sonnigen Tag regulär im Einsatz. Und der Bewegungsspielraum der Fotografen entlang der steilen Strecke ist begrenzt. Direkt neben den Gleisen fällt die Böschung steil nach

Puchberg – Hochschneeberg

Eröffnung	25. September 1897
Streckenlänge	9,8 km
Spurweite	1.000 mm
Zahnstangensystem	Abt
Maximale Neigung	197 ‰
Höchstgeschwindigkeit	24 km/h
Kursbuchstrecke	523



Die Schneebergbahn überwindet auf 9,8 Kilometern Länge fast 1.219 Höhenmeter Anneli Nau

unten ab. Außerdem ist es schwierig, den Zug als „Himmelsstürmer“ zu fotografieren. Das gelingt am besten in Puchberg selbst und auf einer Wiese beim Streckenkilometer 1,220. Die Z2 (ex ÖBB 999.02) können wir während der Fahrt trotzdem einige Male verewigen, während sie 1.219 Höhenmeter überwindet – der höchstgelegene (End-) Bahnhof Österreichs liegt auf 1.796 Metern Höhe.

Scheinanfahrt für die Fotografen

Bei einigen wenigen Gelegenheiten fährt das Personal der mit einem Giesl-Injektor ausgestatteten Lokomotive, die am 26. September 2019 ihre letzte Generalüberholung erhalten hat, sogar ein Stück hinunter, um den Zug zum zweiten Mal mit einer großen Rauchfahne bergauf zu schieben. Diese Aktionen sind jedoch nur begrenzt möglich. Während wir den 12,3 m³ fassenden Wassertank an der Wasserstelle Am Hengst (km 5,06) und am Haltepunkt Baumgarten (km 7,360) auffüllen können, ist der Kohlevorrat dagegen eher begrenzt: Mit nur 0,7 Tonnen des schwarzen Goldes muss das Personal auf der Lok während der Fahrt zum Hochschneeberg auskommen. Diese



Kohle liegt übrigens mangels eines Tenders auf dem Kabinenboden. Keineswegs ein romantischer Arbeitsplatz.

Zur Wasserversorgung gibt es auch Wassertanks unter den alten Wagen 9950 (1896) und 9958 (1900). Diese dunkelgrün gestrichenen hölzernen Wagen der Bauart B/Sz bilden den authentischen Nostalgiezug. Unterwegs passieren wir zwei Tunnel: zuerst den 177 Meter langen Schneeberg-Tunnel bei Streckenkilometer 8,5 und dann dreihundert Meter entfernt einen 202 Meter langen Tunnel. Beide Tunnelröhren können durch Türen verschlossen werden.

Tortur für Fotografen

Gutes Schuhwerk ist, wie es in den Vorschriften heißt, ein Muss. Das erweist sich als richtig. Die letzten Fotopunkte erreichen wir nur zu Fuß. Obwohl viele der mehr als zwanzig Männer und Frauen der Gruppe (Österreicher, Deutsche, ein begeisterter Chinese und ein niederländischer Gast) mittlerweile auch in die Jahre gekommen sind, können ihre Beine diese Tortur noch gut verkraften.

Oben angekommen fährt der Zug einmal hin und her. Der Großteil der Gipfelstürmer – der

Die historische Lok Z2 kurz vor der Bergstation Hochschneeberg am 7. Oktober 2024: In gemächlichem Tempo geht es für die Fotografen den Berg hinauf Guus Ferrée

Erster Schneeberg-Tunnel bei Kilometer 8,5: Die Tunnel der Schneebergbahn können mit Türen verschlossen werden Guus Ferrée



eigentliche Gipfel ist noch ein ganzes Stück vom Bergbahnhof entfernt – wird von einem der beiden dieselelektrischen Salamander-Triebwagen hinaufgebracht. Diese Zahnradbahn, eine von dreien, die Österreich noch hat, fügt sich harmonisch in die Landschaft ein.

Inzwischen bereitet das Personal der Z2 die Rückfahrt vor. Während die Höchstgeschwindigkeit bergauf 12 km/h beträgt, wird sie auf der Rückfahrt auf 8 km/h reduziert. Fünf Dampflokomotiven hält die Niederösterreichischen Bahnen GmbH für die Schneebergbahn noch betriebsbereit. Die Z2 ist eine der vier Lokomotiven mit genietetem Kessel und Kupferfeuerbüchse. Die einzige mit geschweißtem Kessel und Stahlfeuerbüchse ist die Lok Z5. Diese beiden Lokomotiven mit je 200-PS-Zugkraft erleben wir in diesem Herbst bei den Dampf-Extrafahrten. Den Stahlkessel der Z5 hat vor rund 20 Jahren die Firma Tschuda in Graz gebaut. Für Liebhaber: Diese Lokomotiven haben einen Kessel, der in einem Winkel von 120 Promille montiert ist.

Die Sonne ist „rum“

Um 14:45 Uhr verlassen wir Puchberg zum zweiten Mal. Diesmal geht die Fahrt nicht über die Haltestelle Baumgarten hinaus, bekannt für



Buchteln, süßes Hefeteiggebäck mit (Marillen-) Marmeladefüllung. Die Buchteln stammen aus Böhmen und sind heute fester Bestandteil der Wiener Küche. Wir können nun Fotostandorte auf der anderen Seite der Zahnradbahnstrecke aufsuchen und fotografieren den Zug von Wiesen und von einem Feldweg aus. Das bietet andere Perspektiven. Und damit erreichen wir einen würdigen Abschluss einer besonderen Fahrt, für die die seit 1. Januar 1997 offiziell bei der Niederösterreichischen Schneebergbahn GmbH (NÖSBB) angestellten Mitarbeiter viel Arbeit geleistet haben und für die ein ehemaliger Mitarbeiter sogar kurzzeitig aus dem Ruhestand zurückgekehrt ist.

Der Tag endet mit einem Gefühl der Nostalgie und der Bewunderung für die Ingenieurskunst vergangener Tage. Die Geräusche der Dampflok, die rauchenden Schornsteine und das nostalgische Quietschen der hölzernen Wagen haben uns als Teilnehmer dieser Fotofahrt in eine andere Zeit zurückversetzt. Auch wenn die Technik heute modernere Lösungen bereithält, bleibt der Charme der alten Schneebergbahn unübertroffen. Solche Fahrten sind nicht nur für Eisenbahnliebhaber ein Highlight, sondern für jeden, der die Verbindung zwischen Mensch, Maschine und Natur schätzt.

Guus Ferrée



Hauptdarstellerin bei der ersten Fotofahrt seit Eröffnung der Schneebergbahn ist die Zahnrad-Dampflok Z2. Bei Halling Modelle gibt es ein H0n3z-Modell der Maschine



Die meisten Gipfelstürmer erobern den Schneeberg mit den Salamanderzügen. Am 3. Juni 2015 begegnen sich zwei von ihnen an der Station Baumgartner

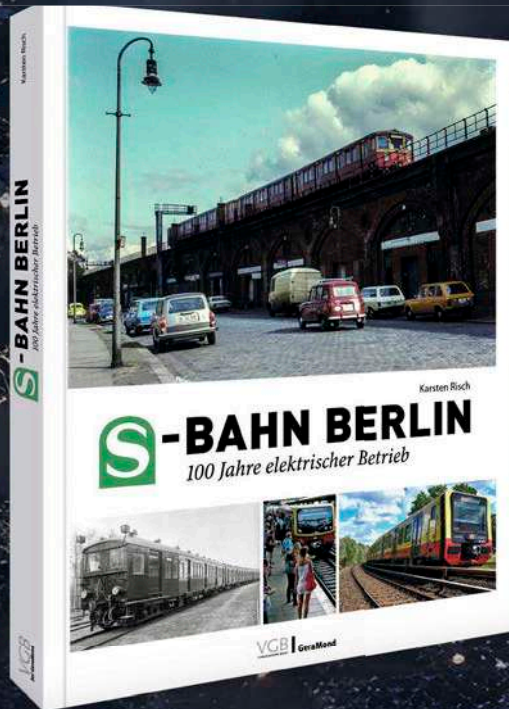
Martin Siepmann/dpa

Der Fotozug überquert die Gemeindegrenze von Puchberg am 7. Oktober 2024. Die hölzernen Wagen der Bauart B/Sz bilden den authentischen Nostalgiezug

Guus Ferrée (4)

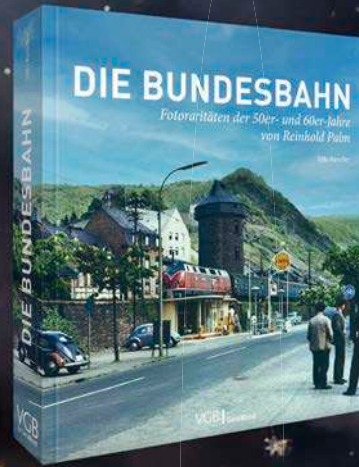


MEIN HOBBY, MEINE LEIDENSCHAFT



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
€(D) 34,99



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
€(D) 59,-



160 SEITEN, CA. 280 ABB.
ISBN 978-3-96453-561-0
€(D) 29,99



192 SEITEN, CA. 350 ABB.
ISBN 978-3-96453-596-2
€(D) 29,99



192 SEITEN, CA. 120 ABB.
ISBN 978-3-95613-028-1
€(D) 16,99



192 SEITEN, CA. 110 ABB.
ISBN 978-3-96453-284-8
€(D) 16,99

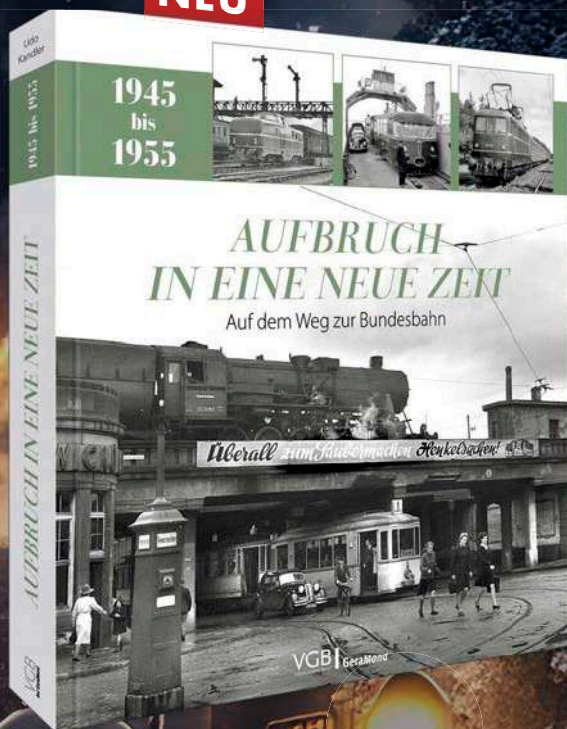


Ein Muss für jeden Modellbahn-Afficionado, der nicht genug bekommen kann von Modellbahn-Projekten der Extraklasse!

192 SEITEN, CA. 5 ABB.
ISBN 978-3-96453-284-8
€(D) 29,99

BUCHTRÄUME FÜR, SCHIENE-ENTHUSIASTEN

NEU



Einmalige Zeitdokumente von 1945 bis 1955 vom Wiederaufbau der Eisenbahn in den Westzonen Deutschlands, ab 1949 unter der Regie der Bundesbahn.

192 SEITEN, CA. 290 ABB.
ISBN 978-3-98702-100-8
€(D) 49,99

NEU



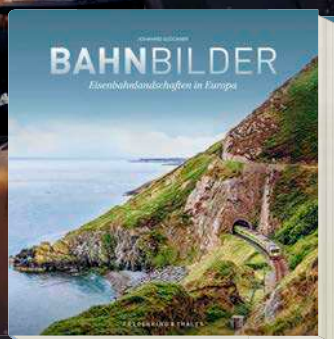
Alle großen Dampflokomotiven der USA aus der Spätphase des Dampflokomotiv-Zeitalters in einem Band

176 SEITEN, CA. 280 ABB.
ISBN 978-3-98702-110-7
€(D) 39,99

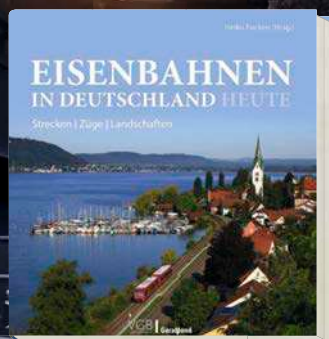


200 Farbbilder aus dem Archiv des bekannten Fotografen Carl Bellingrodt zeigen den abwechslungsreichen Bahnbetrieb bei der DB in den 1950er-Jahren.

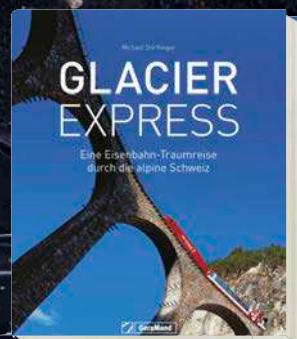
192 SEITEN, CA. 200 ABB.
ISBN 978-3-96453-643-3
€(D) 49,99



192 SEITEN, CA. 150 ABB.
ISBN 978-3-95416-402-8
€(D) 39,99



192 SEITEN, CA. 180 ABB.
ISBN 978-3-96453-646-4
€(D) 45



168 SEITEN, CA. 210 ABB.
ISBN 978-3-98702-029-2
€(D) 24,99 



256 SEITEN, CA. 200 ABB.
ISBN 978-3-95416-400-4
€(D) 49,99

FÜR BAHNFANS EIN GENUSS UNTER
WWW.GERAMOND.DE



Im Jahre 1947 erschien bei Märklin die erste vorbildgerechte E 18 noch ohne konkrete Loknummer als MS 800 und blieb bis 1953 im Programm. Auf ihrer Basis entstand fünf Jahre später die E 18 35



■ HO-Elektrolokomotive E 18 35 der DB von Märklin und ihr Vorbild

Die große Runde in grünem und blauem Farbkleid



Es gibt eine Konstante, die sich durch die Kataloge nahezu aller frühen Modellbahn-Hersteller in den späten 1940er- und frühen 1950er-Jahre zieht: die Baureihe E 18. Für unsere Lokporträtserie haben wir das Märklin-Modell E 18 35 im Maßstab 1:87 auserkoren

Speziell was die wichtigsten formgestalterischen Aspekte betrifft, nämlich die wohlgerundete Frontpartie und die grundsätzliche Gestaltung der Seitenwände, gehörte die Baureihe E 18 immer schon zu den Lieblingen der Modellbahner, was die Lokmodellhersteller bereits zeitig erkannten. Längentechnisch und hinsichtlich der Achsfolge blieben jedoch fast alle frühen Modelle dem Grundgedanken des Spielzeugs verhaftet: Es fehlte in der Regel mindestens ein Treibradsatz und bei einigen Fabrikanten sogar der Vorlaufachsatz. Aber die Kunden – Kinder ebenso wie Erwachsene – konnten

damals immerhin eine moderne Ellok für die Modellbahn ihr Eigen nennen. Auch bei Märklin gab es im Laufe der Jahre mehrere verschiedene E 18-Versionen – sogar in unterschiedlichen Farbgebungen. Schon 1937 war eine zur Achsfolge '1'Co1' verkürzte E 18 mit Handschaltung erschienen (Artikelnummer HS 700), aus der ein Jahr später die verbesserte HS 800 entstand, die auch nach dem Zweiten Weltkrieg überarbeitet wieder erhältlich war. 1947 wurde ihr mit neuem Gehäuse eine nochmals verkürzte E 18 zur Seite gestellt, die vornehmlich für Anfangspackungen genutzt wurde. Sie gab es in unterschiedli-

chen Konfigurationen als Bo- und als 1'Bo1'-Lok (RS 790/RS 800 bzw. ES 800).

Vorbildgetreue E 18 ab 1947

1947 startete Märklin auch seine neue Produktlinie der sogenannten Super-Modelle. Diese warteten mit einer für die damalige Zeit erstklassigen Detaillierung und Maßstäblichkeit sowie stets der korrekten Achsfolge auf. Mit ihrer Perfektion sollten sie vor allem den Export ankurbeln und für die dringend benötigten Devisen sorgen, denn noch gab es die Märklin-Produkte vor allem im Ausland zu kaufen. Ne-

Nur in den Jahren 1958/59 war die grüne E 18 35 mit silbergrauem Dach erhältlich, hier zusammen mit dem seltenen Bilderkarton

Technisch waren MS 800 (hinten) und 3024 verschieden, denn der Antrieb wurde vereinfacht, was das Lokmodell günstiger werden ließ





In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg oblag den Stuttgarter E 18 auch die Führung der D-Züge für die US-Truppen (DUS) u. a. zwischen Kornwestheim und München Oberwiesenfeld. Am 3. September 1950 bespannt E 18 35 den DUS 626 bei Mimbberg Carl Bellingrodt/Slg. Brinker

ben dem „Schweizer Krokodil“ CCS 800 kam in jenem Jahr auch eine getreu dieser neuen Philosophie ausgeführte grüne E 18 auf den Markt. Angeboten unter der Bezeichnung MS 800 lagen zwischen ihr und den anderen Modellen allein optisch Welten – preislich allerdings auch.

Wie damals üblich legte man bei Märklin (ebenso wie bei den meisten anderen Herstellern jener Jahre) trotz aller Maßstäblichkeit und Detailtreue noch keinen gesteigerten Wert auf die Anbringung einer authentischen Betriebsnummer. Stattdessen konnten die Kunden an den Seitenwänden in der Regel die Artikelnummer des Modells und den Herstelleramen bzw. das Herstellerland Germany lesen. Das war auch bei der MS 800 nicht anders. Das Modell wurde mehrfach kleineren Änderungen unterzogen und blieb bis zum Katalogjahr 1953 im Programm. Ob sich die E 18 nicht in der erhofften Weise verkauft hatte und sich Märklin zu diesem Schritt gezwungen sah? Vermutlich. Immerhin war die antriebstechnisch aufwändig konstruierte E 18 in jenem Jahr mit einem Preis von 70 D-Mark deutlich teurer als vergleichbare Märklin-Loks wie die E 44 für 45 oder auch die neue 01 für 55 D-Mark. Den Schritt zu einer deutlichen Vereinfachung wie bei der

Technische Daten zur DB-Baureihe E 18

Achsfolge	1'Do1'
Länge über Puffer	16.920 mm
Lokgesamtachsstand	12.800 mm
Treibraddurchmesser	1.600 mm
Lauftraddurchmesser	1.000 mm
Dienstgewicht	108,5 t
mittlere Achslast	18,1 t
Stundenleistung	3.040 kW
Dauerleistung	2.840 kW
Anfahrzugkraft	206 kN
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h

schweizerischen Re 4/4 (aus der RE 800 wurde in jenem Jahr die technisch abgespeckte RES 800) wollte man aber in diesem Falle noch nicht gehen.

E 18 35 entsteht

1958 konnten die Fachbesucher der Nürnberger Spielwarenmesse am Märklin-Stand eine neue E 18 bewundern, die auf der ausgestellten Vorführanlage ihre Runden zog. „Eine interessante Märklin-Neukonstruktion“ titelte der hauseigene Katalog jenes Jahres, dessen Deckblatt

eine dynamische Zeichnung ebenjener Lok zierte. „Neukonstruktion“ war vielleicht etwas übertrieben, basierte die unter der Artikelnummer 3024 angebotene und wiederum grün lackierte E 18 35 doch zumindest zu großen Teilen auf der MS 800 – zumindest in optischer Hinsicht. Hervorstechendstes Merkmal der neuen Lok war die nun an den Fronten und Seiten in erhabener Schrift zu lesende Betriebsnummer E 18 35.

Technisch hatte sich weitaus mehr geändert, denn nun hatte Märklin auch bei seiner E 18 den Weg der Vereinfachung beschritten – vor allem in puncto Motor und Kraftübertragung. Viel davon war im Katalog nicht zu lesen: „Fernsteuerung für Vor- und Rückwärtsfahrt – zusätzlicher Hand-schalthebel“ und „Je zwei elektrische Stirnlampen vorn und hinten, die sich bei Fahrtrichtungswechsel automatisch umschalten. Umschalthebel für wahlweisen Betrieb für Ober- und Unterleitung“. Der Preis lag nun bei nur noch 45 D-Mark. E 18 35 war damit für viele Märklin-Bahner erschwinglich und wurde dadurch auf den heimischen Anlagen zu einem echten Renner im Schnellzugdienst. Und genau das war es, was die E 18 beim Vorbild auszeichnete und auch der Grund, weshalb die Deutsche Reichsbahn einst ihre Beschaffung in

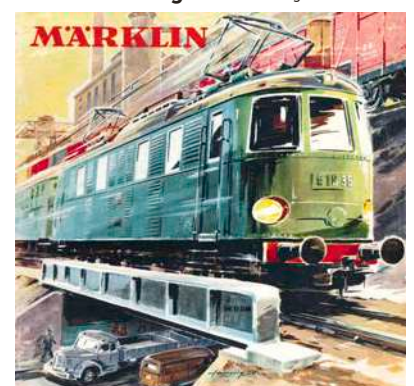
Vergleich der grünen E 18 35 unter der Artikelnummer 3024 von 1958 mit der ein Jahr später folgenden blauen Schwesterlok unter 3023

Oliver Strüber (4)



Die neue E 18 35 zierte den Titel des Märklin-Kataloges 1958

Slg. Oliver Strüber





Mit dem „Tauern-Express“ F 154 ist E 18 35 am 9. August 1952 bei Urspring unterwegs. Zu diesem Zeitpunkt trug die Lok seit einem halben Jahr als Erste ihrer Baureihe den stahlblauen DB-Anstrich Carl Bellingrodt/Slg. Brinker

die Wege geleitet hatte. Mit ihrer windschnittigen Formgebung entsprachen die ab 1935 auf die Gleise rollenden Schnellzug-Elloks dem Stil der Zeit. Optische Anklänge an die Kopfpforten der gleichzeitig gebauten „Fliegenden Züge“ sind nicht zu verleugnen. Die Vorbildlok E 18 35 war Anfang 1938 von der AEG an die Reichsbahn abgeliefert und von dieser am 9. März des Jahres übernommen worden. Stationiert wurde sie im Bw Stuttgart Hbf, von wo aus sie fortan den schnellen Reiseverkehr auf dem bis dahin elektrifizierten süddeutschen Netz übernahm – vor allem die Geislinger Steige hinauf und weiter bis nach Augsburg und München. Ihrer Heimat Stuttgart sollte E 18 35 für die nächsten beiden Jahrzehnte treu bleiben.

Am 29. März 1945 beendete ein Fliegerangriff erst einmal ihre aktive Karriere. Durch den Detonationsdruck der Bombe hatte sich ihr Rahmen mittig verzogen. Sie kam zur Reparatur ins nicht weit entfernte Ausbesserungswerk Esslingen, wo sie bis Anfang März 1946 eine E 2-Untersuchung durchlief. Neben dem langsam wieder anlaufenden Schnellverkehr auf den inzwischen sanierten süddeutschen Hauptstrecken wurde die E 18 nun etwas unstandesgemäß auch vor allen anderen Zügen des Reiseverkehrs eingesetzt, sogar vor einfachen Personenzügen. Darüber hinaus nutzte man die schnittigen Stuttgarter Maschinen gern für die Bespannung der Schnellzüge für die Angehörigen der US-Besatzungsmacht (DUS). Die junge DB setzte E 18 35 und ihre Schwestern vorwiegend wieder standesgemäß vor D- und auch FD-Zügen ein. Mit der Elektrifizierung der Strecke von Stuttgart über Mühlacker und Bruchsal nach Heidelberg kam zum Sommerfahrplan 1952 ein weiteres Betätigungsfeld für E 18 35 und ihre Kolleginnen vor allem im schnellen Fernverkehr hinzu. Während der sommerlichen Reisesaison bespannten sie ab Mitte 1954 auch verschiedene Leistungen

bis Rosenheim, Freilassing, Kufstein und Salzburg. Mit der Elektrifizierung der Strecke Bruchsal – Heidelberg weiteten sich die Einsätze der Stuttgarter E 18 auch bis dorthin aus. Neben E 18 35 verrichteten elf weitere Maschinen hier seinerzeit an zehn Plantagen Dienst.

Auf Grün folgte Blau

Aus Märklins Sicht fuhr E 18 35 direkt vor der eigenen Haustür. Von daher war es nicht verwunderlich, dass die Göppinger eine der Stuttgarter Loks als Vorbild wählten. Warum es gerade die E 18 35 wurde, ist nicht nachvollziehbar. Anzunehmen ist, dass den Verantwortlichen in der Konstruktionsabteilung Schwarz-Weiß-Fotos eben jener Lok vorlagen, die sie zur Formenänderung an der alten MS 800 bewogen und dem Modell zum Namen E 18 35 verhalfen. Allerdings konnten Schwarz-Weiß-Bilder nicht die Farbe des Vorbildes wiedergeben, was in diesem Falle zu einem gewissen Lapsus führte: Märklin lieferte seine neue 3024 wie Jahre zuvor schon die MS 800 in Grün aus – einer Farbgebung, die diese Vorbildlok nie trug. Nach der – vermutlich – grauen Lackierung der Vor- und frühen Nachkriegszeit war

nämlich eben jene E 18 35 anno 1952 die Erste ihrer Baureihe gewesen, die den neuen stahlblauen Anstrich für DB-Schnellzug-Elloks bekam. In dieser Farbgebung verließ sie das AW München-Freimann am 23. Februar 1952 nach der abgeschlossenen E 4-Hauptuntersuchung. Allerdings gab es zur gleichen Zeit viele andere E 18 bei der DB, die grün lackiert waren wie etwa die Schwesterlok E 18 34. Den meisten Märklin-Bahnern dürfte dieser Mangel allerdings überhaupt nicht aufgefallen sein; sie waren vielmehr froh, endlich wieder eine schöne und lukrativ ausgepreiste E 18 kaufen zu können. Schon 1959 legte Märklin mit der Artikelnummer 3023 eine blaue E 18 35 nach. Verzichtete man bei ihr lediglich auf die beim Vorbild vorhandene silberne Zierleiste, die unterhalb der Front- und Seitenfenster rund um die Lok verlief.

Umbeheimatung nach Nürnberg

Bei Erscheinen der schönen blauen Märklin-Ellok war diese gar nicht mehr in Stuttgart beheimatet. Nachdem neu gelieferte E 10¹ und E 41 einen Großteil der angestammten Stuttgarter Leistungen übernommen hatten, war E 18 35 zusammen mit ihren Schwestern E 18 32 und 34 im Januar 1958 nach Nürnberg abgegeben worden. In der Frankenmetropole wurden die Loks dringend benötigt, denn mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen Aschaffenburg und Frankfurt (Main) zum 15. Januar 1958 gehörten für die Nürnberger Loks nun durchgehende Zugleistungen bis dorthin zur Tagesordnung. Sie übernahmen vor allem den Schnellzugdienst Nürnberg – Würzburg – Frankfurt (Main). Wie in ihrer alten Heimat mit der Geislinger Steige gehörte auch im Fränkischen mit der Spessarttrampe Laufach – Heigenbrücken eine anspruchsvolle Streckentopografie dazu, die E 18 35 und ihre Schwestern durchaus forderten. Mit der Elektrifizierung von Regensburg nach Passau zum 26. Mai 1959 weitete sich das Ein-



1959 gesellte sich die blau lackierte HO-Variante der E 18 35 zu ihrer grünen Ellokschwester aus dem Vorjahr

E 18 35

Hersteller	AEG, Berlin
Fabriknummer/Baujahr	5007/1938
Abnahme	9. März 1938
Stationierungen	
Bw Stuttgart	10. März 1938 bis 29. Januar 1958
Bw Nürnberg Hbf	30. Januar 1958 bis 25. Mai 1974
Bw Würzburg	26. Mai 1974 bis 29. Mai 1983
z-Stellung	29. Mai 1983
Ausmusterung	30. November 1983
Zerlegung	November 1985 in Blankenstein (Ruhr)

satzgebiet der Nürnberger Loks auch bis Passau aus. Daneben kamen sie mit einzelnen Leistungen aber auch nach München Hbf, Coburg, Lauenstein oder Lichtenfels. Mit der Zuteilung erster E 10'an das Bw Nürnberg Hbf im September 1962 wurden nach und nach einige E 18 freigesetzt und an andere Bahnbetriebswerke abgegeben. Die übrigen wurden seither vermehrt in nicht mehr ganz so hochwertigen Diensten vor Eil- oder gar nur Personenzügen eingesetzt. Dennoch blieb das 1968 EDV-gerecht in 118 035 umgezeichnete Vorbild der Märklin-Lok bis Ende Mai 1974 ihrem Standort Nürnberg treu.

Vom Märklin- ins HAMO-Programm

Märklins E 18 hatten zu diesem Zeitpunkt bereits eine kleine Odyssee hinter sich gebracht: Für viele Märklin-Kunden völlig unverständlich waren nämlich die Artikel 3023 und 3024 schon 1960 nicht mehr in den Katalogen aufgeführt. Der Grund dafür könnte ein ganz ähnlicher wie bei der DB gewesen sein: Es gab moderne Nachfolgerinnen in Form der E 41 024, die es bei Märklin gleich von Anfang an in Blau und Grün gab (3034/-7, siehe *em* 9/22). Vielleicht wollte man daher den guten Verkaufserfolg der beiden mit jeweils 29,50 D-Mark zu Buche schlagenden E 41 nicht schmälern und nahm stattdessen die teureren E 18 vorsorglich wieder aus dem Programm?

Jedenfalls traf es sich gut, dass man 1963 beim Nürnberger Hersteller HAMO zunächst als Gesellschafter einstieg und anschließend den Betrieb komplett übernahm. Als erstes Märklin-Modell unter der Marke HAMO war ab 1963/64 die E 44 erhältlich (3011). 1965 ergänzten auch die beiden minimal überarbeiteten E 18 35 unter ihren bekannten Märklin-Artikelnummern als sogenannte Liebhabermodelle das HAMO-Sortiment. Beide Loks hatten nun silberne statt silbergrauer Dächer, ebenso hatte man auf den Handschalt- hebel verzichtet. Der Verkaufspreis betrug nun



Beim Nürntinger Unternehmen Ritter Restaurationen gab es in den späten 2010er-Jahren auf Kundenwunsch eine passend zum „Karwendel-Express“ im Grau der Reichsbahn lackierte E 18 35, die auf Basis des Märklin-HO-Ellokkmodells als Kleinserie entstand

Werk

58 D-Mark. Doch der Erfolg blieb aus, weil Händler und Kunden mit HAMO nichts anfangen konnten. Schon 1966 stellte Märklin sein HAMO-Programm an Wechselstromloks wieder ein und nutzte diesen Markennamen stattdessen für die damals erstmals ab Werk in Göppingen angebotenen Gleichstrom-Versionen ansonsten unveränderter Märklin-HO-Triebfahrzeuge. Damit standen sowohl die grüne wie auch die blaue E 18 35 erst einmal wieder auf dem Abstellgleis.

Letzte Heimat Würzburg

Noch lange nicht auf dem Abstellgleis befand sich da die Vorbildmaschine: Ab 26. Mai 1974 in Würzburg beheimatet, sollten der in 118 035 umnummerierten Ellok noch knapp zehn weitere Einsatzjahre bevorstehen. Die Umbeheimatung dieser Baureihe an den Main war eine Folge der angestrebten Konzentration von DB-Ellok-Baureihen auf nur wenige Bw. In diesem Falle wurde Würzburg zum alleinigen Auslauf-Bw bestimmt. Grundsätzlich änderte sich für 118 035 an ihren bisherigen Einsätzen wenig: Haupteinsatzgebiet war weiterhin die Strecke Frankfurt (Main) – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau. Hinzu kamen die bislang von den ebenfalls nach Würzburg gekommenen Regensburger und Freilassinger Loks bedienten Verbindungen München – Regensburg sowie München – Augsburg – Nürnberg. Weiterhin wurden mit verschiedenen Leistungen aber beispielsweise auch Probstzella, Neustadt (bei Coburg), Bamberg, Stuttgart (über Lauda – Heilbronn), Worms (über Osterburken – Heidelberg – Mannheim – Ludwigshafen) sowie

Salzburg, Mittenwald oder Bichl erreicht. Gefahren wurden neben wenigen verbliebenen D- vor allem Eil- und Personenzügen, aber auch Expressgut- und Güterzüge – nicht gerade ein artgerechter Einsatz für die für den Schnellzugdienst konzipierten Loks. Dementsprechend machte sich bald ein überproportional hoher Verschleiß an Fahrwerken, Motoren und Elektroteilen bemerkbar. Ab 1975 steuerte man dem entgegen und versuchte, die 118er verstärkt für den Eilzugverkehr zu disponieren. Nach einer U3-Untersuchung im AW München-Freimann kehrte die 118 035 am 5. März 1976 im blauen Neulack in den Dienst zurück.

Wieder in den Dienst auf Modellbahnanlagen zurückgekehrt war inzwischen auch Märklins E 18 35: Als Teilesatz 3923 bzw. -4 konnten Fachhändler ab 1972 die blauen und grünen Modelle als Komplettbausatz ordern und für ihre Kunden zusammenbauen, wovon viele größere Händler gern Gebrauch machten. Bis 1980 waren die Teilesätze ab Göppingen noch verfügbar. Einige große Händler wie Schweiger in Nürnberg boten die E 18 35 in beiden Lackierungen, aber auch noch Jahre später zu teils saftigen Preisen an. Bei Schweickhardt in Waiblingen gab es 1986/87 auf deren Basis entstandene Sondermodelle in Grau bzw. Rot in kleiner Auflage von 50 bzw. 100 Stück. Eine in Reichsbahn-Grau gestaltete E 18 35 konnten Kunden vor wenigen Jahren übrigens auch bei Ritter Restaurationen als Teil eines aus umlackierten Schürzenwagen bestehenden „Karwendel-Express“ der DRG ordern.

Während mit den letzten ab Göppingen ausgelieferten Teilesätzen bei Märklin 1980 ein Schlussstrich unter das Thema E 18 35 gezogen wurde, durfte die DB-Ellok 118 035 noch drei weitere Jahre ab Würzburg Dienste verrichten. Dabei wurde sie vor allem vor Eilzügen eingesetzt. Mit der Beschaffung der fünften und sechsten Serie der Baureihe 111 in den Jahren 1982 bis 1984 zeichnete sich das Ende der 118er beim Bw Würzburg ab. 118 035 wurde am 29. Mai 1983 z-gestellt und zum 30. November ausgemustert. Zwei Jahre später wurden ihre Reste beim Altmetallhändler Bötzel in Blankenstein (Ruhr) zerlegt. Für ihre letzten Würzburger Schwestern kam das Ende 1984. *Oliver Strüber*



Nach fünf Jahren Programmabstinenz gab es beide E 18 35 nur 1965/66 im HAMO-Programm als „Liebhabermodell“ für das Wechselstromsystem

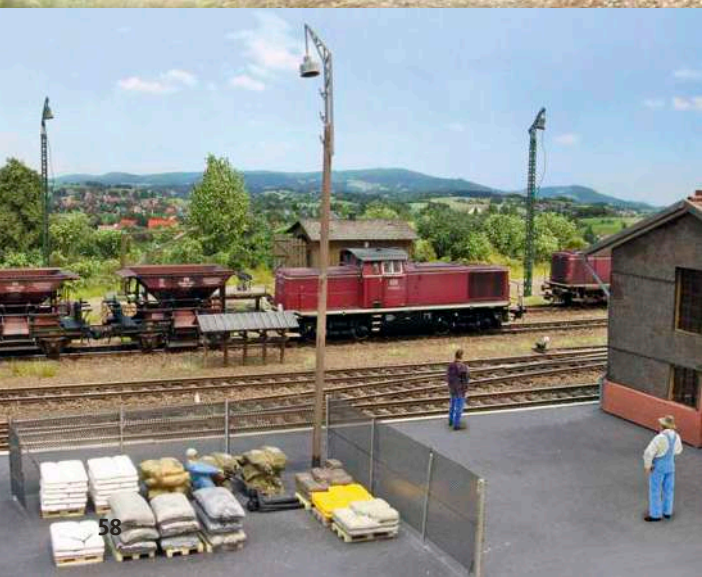
Slg. Oliver Strüber (2)

Allerhand Schotter

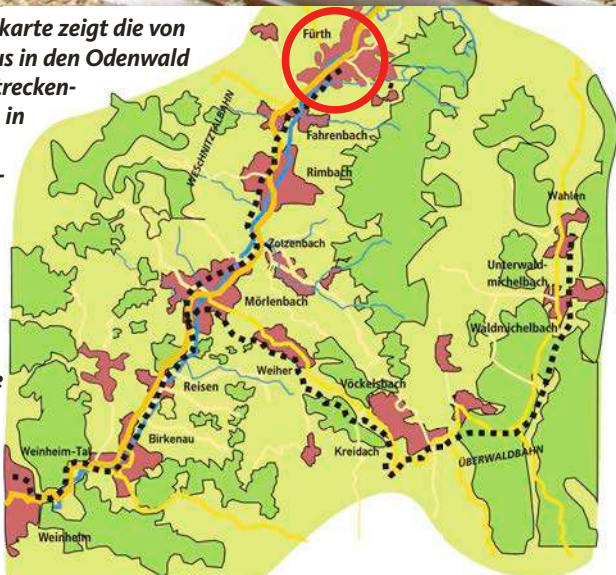
am Endpunkt der Weschnitztalbahn



*Während Horst Meier an der Laderampen-
kante steht und interessiert den Rangier-
betrieb gegenüber verfolgt, wird er vom latzbe-
hosten Steinbruch-Vorarbeiter Jockel beobachtet*



*Die Streckenkarte zeigt die von
Weinheim aus in den Odenwald
führenden Strecken-
äste, die sich in
Mörtenbach
in die Wesch-
nitztalbahn
nach Fürth
und in die
Überwald-
bahn nach
Wahlen auf-
teilen. Heute
sind wir im
markierten
nördlichen
Endbahnhof
zu Gast*



Das Weschnitztal-/Überwaldbahn-Projekt einer Gruppe Modellbahner aus dem Odenwald hat während verschiedener Messen wie zuletzt in Mannheim und Friedrichshafen für Aufsehen gesorgt. Was die nachgebauten Bahnstrecken an Besonderheiten bieten, wollen wir anhand einer Reise von Station zu Station ergründen

Blick auf den in Nenngröße H0 nachgebauten Bahnhof Fürth (Odenwald); während von rechts eine Dampflokomotive der Baureihe 50 einrollt, warten an den Bahnsteigen eine 65er mit 3yg-Pärchen und eine Schienenbusgarnitur

Horst Meier (3)

Eine 50er hat in den 1970er-Jahren nach Erreichen des Endbahnhofs Fürth umgesetzt. Nun muss sie Tender voraus zurück nach Weinheim (Bergstraße) fahren

Schmitt/Slg. Horst Meier



Bei meinen zahlreichen Ausflügen in den nahen Odenwald faszinierte mich die Strecke mehr und mehr, sodass ich beschloss, mir die einzelnen Stationen einmal näher anzuschauen und mit den Einheimischen ins Gespräch zu kommen, um einiges über die Geschichte dieser Bahnlinie in Erfahrung zu bringen.

Erste Station meiner Reise ist Fürth. Den dort beschäftigten Stationsvorsteher Vilb kannte ich schon vom Hörensagen. Man sagt ihm nach, ein griesgrämiger Zeitgenosse zu sein, der mit seiner Umgebung auf recht derbe Weise umzugehen pflegt. Insofern zweifelte ich, ob er der Richtige sei, um Informationen über den Bahnhof Fürth

einzuholen. Obendrein bekam ich die Warnung, nicht unangemeldet auf dem Bahnhofsgelände umherzulaufen, was Herr Vilb wohl gar nicht mag.

Erst die Frisur, dann das Vergnügen

Zuerst einmal nutzte ich den Aufenthalt in Fürth für einen Friseurbesuch. Da das schneller erledigt



Jockel berichtet Horst von den Vorgängen im nahegelegenen Steinbruch und den Verladearbeiten an der Rampe

war als gedacht, beschloss ich auf dem Rückweg zum Bahnhof, mich im Umfeld der Station etwas umzuschauen. Ich betrat wie ein normaler Fahrgast den Bahnsteig, konnte Herrn Vilb aber nirgends entdecken. Vielleicht war er ja hinten an der Laderampe, wo Lärm und lautes Poltern von emsigen Frachtingschlagvorgängen kündeten? Ich ging am Güterschuppen vorüber und sah ganz vorn am Gleis des Freilagergeländes des örtlichen Landhandels eine DB-Diesellok der Baureihe V100, die sich anschickte, leere Selbstentladewagen vorwiegend der Gattung Ommi rückwärts an die Rampe zu drücken. Schotterwagen hatte ich hier bislang gar nicht wahrgenommen, sondern lediglich die üblichen G-Wagen oder einige Rungenwagen.

„Na, interessanter Betrieb, nicht wahr?“, erklang es auf einmal hinter mir. Der barschen Stimme nach zu urteilen, konnte das nur der Stationsvorsteher Vilb sein. Doch es war ein freundlich dreinschauender Arbeiter in Latzhose, der mich ansprach, während ich mit halboffenem Mund die Rangierfahrten beobachtete. „Diese Fuhre kommt ungefähr zweimal die Woche, um die Brocken aus dem nahegelegenen Steinbruch in Erlenbach abzuholen – je nachdem, wie fleißig wir am Brecher waren“, erklärte er mit dieser nachgeschobenen Auskunft gleich seine Herkunft. „Ich bin hier, um den Ablauf ein bisschen zu koordinieren und kann dabei auch meiner Eisenbahnleidenschaft ein wenig frönen. Es ist immer eine Überraschung, ob ‚Ommis‘ oder



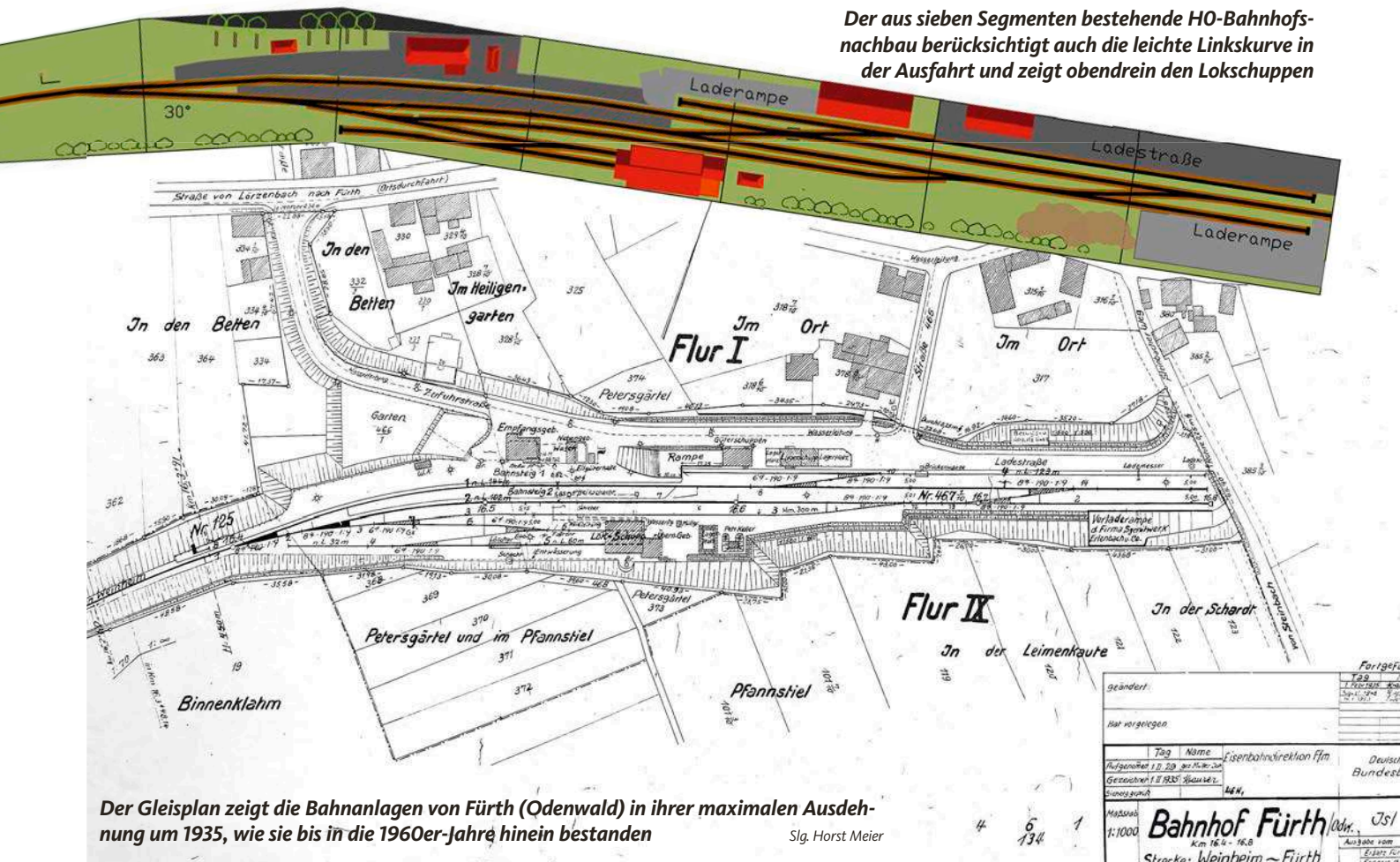
Ab und an wird in Fürth auch Holz umgeschlagen, allerdings nur saisonal. Für das Verladen langer Stämme dient der ortsfeste Kran

‚Stuttgarter‘ hier ankommen“, klärte er mich über seine Wagenkenntnisse auf. „Ich bin übrigens der Jockel“, fuhr er in einladender Art fort.

Erkundungen am Ladegleis

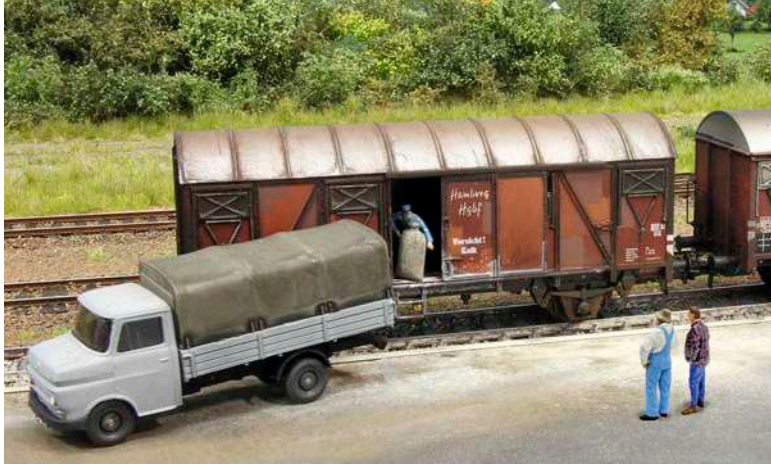
Nach dem ersten Schreck hatte nun ich eine Frage parat: „Wie viele Wagen übernehmen denn die Fracht und was ist das überhaupt für eine Gesteinsart?“ „Hier wird Syenit abgebaut, eine besondere Granitart, die in der Regel rötlich-schwarz gefärbt ist. Es wird nach dem Zerkleinern auf etwa Schottergröße für Bahntrassen, aber auch im Straßenbau verwendet. Die vier bis acht angeforderten Güterwagen fahren dann entweder nach Mannheim und manchmal auch weiter zu den jeweiligen

Der aus sieben Segmenten bestehende HO-Bahnhofsnachbau berücksichtigt auch die leichte Linkskurve in der Ausfahrt und zeigt obendrein den Lokschuppen



Der Gleisplan zeigt die Bahnanlagen von Fürth (Qdenwald) in ihrer maximalen Ausdehnung um 1935, wie sie bis in die 1960er-Jahre hinein bestanden

Slg. Horst Meier



Auch gedeckte Güterwagen belegen immer wieder die Ladestraße. Hier wird gerade in Säcken abgepacktes Tierfutter entladen



Jockel erinnert sich auch noch an den alten Lokschuppen, der der angestammten Dampflokomotive eine Übernachtungsmöglichkeit bot

Baustellen oder landen an einem Neckarhafen und entladen die Fracht auf ein Schiff“, erklärte er sachkundig und lud mich zur genaueren Erkundung ein: „Komm, wir gehen mal näher heran, dort kann ich Dir einiges genauer erläutern. Im Übrigen hast Du heute großes Glück, denn den Vilb fesselt derzeit ein Hexenschuss ans Bett – auch wenn manche behaupten, er müsste wegen seiner Frau eigentlich gegen solche Beschwerden immun sein ...“. Grinsend zogen wir los.

Wir umliefen die Gleise und kamen von der anderen Seite an die Rampe heran. Dort stand neben einigen Förderbändern auch ein Radlader, der das abgekippte Bruchmaterial in die bereitstehenden Waggons kippte. Kaum am Ladegleis angekommen, gingen die Erklärungen weiter: „Wir liefern mit Kipplastern an – je nach Frachtaufkommen mal auf die Rampe, mal direkt in die Waggons. Das hängt alles mit den Sprengungen im Bruch, den Steinschichten und dem Brecher zusammen. Wenn der mal wieder seine Macken hat und repariert werden muss, kommt hier natürlich auch weniger an.“ Abseits des Ladegeschäfts fielen mir andere Haufen auf. „Was ist

denn mit dem Schotter dort drüben, der sieht eher nicht nach Syenit aus?“ „Das ist teils Abraum, teils anderes Steinmaterial aus Zwischenschichten im Bruch, das hier zwischengelagert wird. Ein ortsansässiger Gartenbaubetrieb bedient sich daran und benutzt den Splitt als Drainagematerial.“

Was die Station noch zu bieten hat

„Willst Du noch mehr vom Bahnhof wissen?“, erkundigte sich Jockel, was ich mit einem eifrigen Nicken bejahte. Er weist mit der Hand zum Gleis gegenüber: „Das lange Stumpfgleis drüben dient überwiegend der Holzverladung. Verschiedene Forstunternehmen bringen hier geschlagene Baumstämme und Stammabschnitte her. Nach Stürmen fällt zudem viel Bruchholz an, das in kürzerer Form abtransportiert wird, was leider viel Handarbeit beim Bestücken der O-Wagen erfordert. Für die Langstämme benutzen sie den ortsfesten Kran.“ Ich wollte wissen, ob das Holz genauso regelmäßig abgefahren wird wie der Schotter. „Nein, das ist oft von der Jahreszeit abhängig und ob gerade Holzeinschlag stattfindet.“

Weitaus regelmäßiger ist jedoch ein Stück weiter vorn am Freiladegleis der Viehumschlag zu erleben. Hier werden mindestens einmal in der Woche die Sauen oder auch Kühe verladen und in die Schlachthöfe befördert. Aber auch die Milchabfuhr der regionalen Genossenschaft findet hier noch über die Schiene statt. Und was immer mehr an Bahnfracht zunimmt, sind Produkte des Landhandels wie Düngemittel, Torfballen, Tierfutter und Saatgut in Säcken und vieles mehr.“

Na ja, wie überall, dachte ich so bei mir und hörte mich sagen: „Gut, aber das kommt ja in eher langweiligen gedeckten Güterwagen an, die einem eigentlich nicht so ins Auge fallen.“ Doch Jockel konterte sogleich: „Wie man's nimmt – farbenfrohe sind die ja mittlerweile auch, wenn man das Flickmuster ihrer Ausbesserungen in Betracht zieht. Und manchmal sind ja auch noch einige von den früheren kurzen Altbaugattungen darunter, auch wenn die immer seltener werden. Dasselbe betrifft die Zuglokomotiven. Wenn ich bedenke, wie es hier früher gequalmt und gedampft hat. Die mächtigen 94er brachten die damals weitaus



Die umsetzende 65er nötigt schon einigen Respekt ab. Bahnfan Jockel kennt den Lokführer gut und weiß, viel über ihn und seine Maschine zu erzählen Horst Meier (6)



Die immer seltener in Förth auftauchende Baureihe 65 steht Tender voraus abfahrbereit an Gleis eins. Horst ist bereits eingestiegen und hat im Umbauwagen Platz genommen

längeren Güterzüge herauf. Und es musste viel rangiert werden, bis alles in der richtigen Reihenfolge auf den Gleisen stand.“ Ein langer Seufzer begleitete Jockels Reminiscenz, ehe er ergänzend hinzufügte: „Ich erinnere mich noch gut an den zweiständigen Lokschuppen, wo die abendlich hier ankommende Lok aus Weinheim regelmäßig übernachtete. Auch die Lokversorgungsanlagen waren da noch vorhanden. Der Lokschuppen, den es sogar im Modell gibt, wurde um 1964 abgerissen. Zurück blieb nur Brachland. Heute trifft man allenthalben auf die vierachsigen Dieselloks V 100. Und nur noch selten verirrt sich eine Darmstädter 65er hierher; gelegentlich trifft man auf eine auch rückwärtsfahrende 50er.“

Schwächelnder Personenverkehr

Wir marschierten wieder nach vorn und von dort Richtung Streckengleis, was Bahnhofsvorsteher Vilbwohl zur Weißglut getrieben hätte. Jockel nahm

es gelassen: „Gleich kommt der P 3312 hier an, der wird von einer der alten Stammloks gezogen. Meist fährt der Klein's Fritzke die Maschine. Wenn der sein Pfeifchen raucht, bringt den nix aus der Ruhe.“

Nach Einfahrt des Zuges gingen wir weiter über die Gleise, nachdem Jockel mit einem Handzeichen zur Lok eine Art Erlaubnis eingeholt hatte. „Sie setzt gleich um, umläuft auf Gleis zwei und geht auf Gleis eins wieder vor den Zug. Dann dauert es nicht mehr lange und er macht sich wieder auf die Reise Richtung Weinheim. Früher waren tagsüber weitaus mehr Personenzüge unterwegs, aber der Busverkehr nimmt immer mehr zu. Wenn die Schienenbusse nicht wären, würde es schlecht um den Bahnbetrieb im Personenverkehr stehen.“

Kaum ausgesprochen, erschreckte uns schon ein helles, durchdringendes Tuten von der Bahnhofseinfahrt her, und das Tuckern eines vor sich hin blubbernden Dieselmotors näherte sich dem

Ausstellungstermin **Mörtenbach lädt ein**

Wer anhand unseres Bahnhofsporträts neugierig geworden ist und diese Segmentanlage zum Thema Weschnitztal- und Überwaldbahn gern im Vorführbetrieb erleben möchte, hat dazu vom 30. Januar bis 2. Februar 2025 jeweils zwischen 10 und 17 Uhr Gelegenheit. Veranstaltungsort ist das Mörtenbacher Bürgerhaus, Schulstraße 1 in 69509 Mörtenbach im südhessischen Landkreis Bergstraße. Aufgebaut sein werden dort alle bisher geschaffenen HO-Module in vorbildentsprechender Anordnung. HM

Bahnhof. Der Triebwagenführer blickte nicht so begeistert zu uns herüber. Deshalb schlichen wir in die Gegenrichtung davon.

„Ich muss dann mal wieder rüber zur Ladestraße“, entschuldigte sich Jockel fast, als er sich zum Gehen anschickte. „Ich hoffe, ich konnte Dir einiges mitteilen über unseren Bahnhof ‚Feert‘, wie Förth im örtlichen Dialekt ausgesprochen wird. Wenn Du mal wieder Zeit hast, schau ruhig nochmal vorbei! Deine nächste Station heißt übrigens Lörzenbach-Fahrenbach. Das ist zwar nur ein Haltpunkt, doch im Empfangsgebäude wacht die Frau Lindinger streng über ihre Fahrkarten und das kleine Häuschen. Sie weiß jede Menge über den Haltepunkt und noch viel mehr über die Leute im Ort.“

Jockels schelmisches Grinsen war nicht zu übersehen. Er reichte mir zum Abschied die Hand, und ich eilte hinüber zum Personenzug, der schon zur Abfahrt mahnte. Horst Meier

Der Zug rollt weiter zur nächsten Station, wo Horst Meier die Fahrt in Lörzenbach-Fahrenbach unterbrechen wird – mehr darüber in em 2/25 Horst Meier (2)



Leserbriefe

■ Angenehme Bahnerfahrung Helfer an der Treppe

Am Sonntag, dem 1. September 2024, stehen wir kurz vor sechs Uhr an der defekten Rolltreppe hinauf zum Bahnsteig acht des Kölner Hauptbahnhofs. Die Treppe ist für uns keine Alternative. Mit Koffern bepackt eilen wir zum Fahrstuhl, doch auch der Lift ist kaputt. Während wir ins Grübeln kommen, bietet ein junger Mann an, uns mit dem Gepäck zu helfen. Auf dem Bahnsteig angekommen, hetzen wir ans andere Ende des Zuges, weil dort unser Wagen stehen soll, und sehen aus den Augenwinkeln, wie sich vorwiegend Rentner mit ihrem Gepäck die Treppe hochquälen, als zwei kräftige Männer auftauchen und immer wieder dem nächsten Reisenden die Treppen hochhelfen. Unsere Frage, ob sie denn dafür bezahlt würden, verneinen sie; auch Trinkgeld nahmen sie nicht an. Lachend verraten sie uns: „Wir haben die Nacht durchgemacht und es war schon zu spät, um noch schlafen zu gehen. Als wir die vielen Leute mit ihrem Gepäck sahen, beschlossen wir zu helfen.“ Es gibt also noch hilfsbereite Menschen – das sollte vor dem Hintergrund der vielen negativen Meldungen einmal gewürdigt werden. *Jörg Beyer, Zaventem/Belgien*

■ 3D-Druckservice Alternative gesucht!

Weil ich etwas Bezahlbares zum Basteln brauchte, habe ich neulich wieder einmal die 3D-Druckfirma Shapeways im Internet aufgerufen, bei der ich schon so manch schönes Modell erworben hatte. Leider musste ich erfahren, dass diese Firma von einer Insolvenz nach amerikanischem Recht betroffen ist und den Service einge-

–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, 14. Januar und Dienstag, 21. Januar

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

Telefon: 0 89 – 13 06 99 724

**Peter
Wieland,
Redaktion
Modellbahn**



**Martin
Menke,
Redaktion
Modellbahn**



**Florian
Dürr,
Redaktion
Eisenbahn**



**Thomas
Hanna-Daoud,
Redaktion
Eisenbahn**



stellt hat. Shapeways bot meines Wissens als einziger Anbieter die Möglichkeit, mit etwas Bastelarbeit und den für mich für die Nenngröße HOe interessanten motorisierten N-Fahrgestellen von Kato zu bezahlbaren Triebfahrzeugmodellen zu kommen. Vielleicht hat jemand der Leser einen Tipp für ähnliche Serviceleistungen in puncto 3D-Druck für mich und andere Interessenten? *Walter Kerker, Bielefeld*

■ Donautalbahn, em 10/24 Unverständlicher Rückbau

Ich möchte darauf hinweisen, dass die ursprüngliche Donautalbahn in beiden Fahrtrichtungen über 130 Jahre ohne Kopfmachen, also ohne einen Fahrtrichtungswechsel in Ingolstadt Hbf befahrbar war. Diese Durchfahrmöglichkeit von Regensburg Hbf nach Neuoffingen (= Bundesfestung Ulm) wurde erst mit den letzten

Umbauten des Bahnhofs Ingolstadt Hbf im Jahre 1995 zurückgebaut. Grund für diesen aus Verkehrsflussgründen nicht nachvollziehbaren Rückbau waren angeblich Bahnübergänge in Wohngebieten von Ingolstadt, an denen es immer wieder zu Unfällen kam. *Heinrich Stangl, Altdorf*

■ Murtalbahn, em 10/24 Vergessener Bahnhof

Über diesen Artikel habe ich mich sehr gefreut, denn ich wohne seit vielen Jahren in Murau fast direkt an der Bahnlinie. In der abgebildeten Streckenkarte ist allerdings ein Fehler: Zwischen den Stationen St. Egidi (eigentlich Murau Ost) und St. Leonhard liegt der Bahnhof Murau Stolzalpe. Das ist sozusagen der wichtigste Bahnhof der gesamten Murtalbahn mit dem Sitz der Betriebsleitung und den Werkstätten. Hier kommen

■ Laos/Thailand, em 10/24 Geänderte Fahrzeiten

Ihre Meldung zum Reisezugangebot im fernen Asien bedarf einer kleinen Korrektur: Zwischen Khamsavath (Vientiane Tai) und Bangkok-Aphiwat verkehrt seit dem 19. Juli 2024 vorerst nur ein Zugpaar – und zwar RAP 133/134. Die Abfahrtszeit des RAP 133 in Bangkok-Aphiwat liegt bei 21:25 Uhr, die Ankunft in Khamsavath bei 09:05 Uhr. Der Gegenzug RAP 134 verlässt Khamsavath um 18:25 Uhr und erreicht Bangkok um 07:30 Uhr. *Dr. Volker Wangemann, Berlin*

■ Rheinische Güterbahn, em 11/24 Behelfsbahnsteig aus Holz

Danke für den informativen Beitrag über die Rheinische Eisenbahn! Als Mülheimer, der 1992 regelmäßig den „MüGa-Wiesel“ zwischen Hauptbahnhof und Gartenschau Gelände nutzte, ist mir ein Fehler im Text aufgefallen, der leider schon mehrmals in Publikationen wiederholt wurde: Rechts neben dem Güterstreckengleis nach Essen wurde damals kein angeschütteter Behelfsbahnsteig angelegt, wie im Artikel behauptet, sondern eine behelfsmäßige Holz-Stahl-Konstruktion. Die Fahrgäste erreichten den an der Böschung gelegenen, aus Balken und Holzbohlen gebauten Bahnsteig über eine große Treppe, die zum tiefergelegenen Parkplatz bzw. zum Bahnsteigtunnel führte. Für einen Schüttbahnsteig wäre hier gar kein Platz gewesen.

Manuel Mayer, Mülheim an der Ruhr

Herbstimpression

Unser Leser Norbert Hinrichs aus Hamburg hat sich mit diesem Bild für das in der *em*-Oktoberausgabe veröffentlichte Herbstthema bedankt. Die Herbststimmung auf seiner HO-Anlage – die wir übrigens in *em* 1/24 ausführlich porträtierten – resultiert aus aufgestellten Heki-Bäumen aus der Serie „Super Artline mit Blätteroptik“ unter den Artikelnummern 2000 mit zehn und -2 mit vier Bäumen. *Norbert Hinrichs*



Neben der ersatzweise eingesetzten 140 789 erkennt man gut die Holz-Stahl-Konstruktion des Behelfsbahnsteigs am Mülheimer Hauptbahnhof

MM

■ Tenderlok in H0 von Märklin/Trix

Baureihe 86 der Bundesbahn

Märklin/Trix H0: Die DB-86 507 ist für den Anlagen-einsatz komplett zugerüstet, Kolbenstangenschutzrohre liegen optional bei



Die universell einsetzbare Baureihe 86 ist für Modellbahner nahezu ideal, was sicherlich auch ein Grund ist, weshalb Märklin bereits die dritte Modellumsetzung ausliefert bzw. die Vorgänger jeweils mit der neuesten Technik versehen hat. Die erste H0-Variante gab es bereits 1951 (Artikelnummer TT 800) bzw. später auch mit fernsteuerbarer Telex-Kupplung (3096), sodass man vorbildgerecht rangieren konnte. Diese Funktion hat man bei der aktuellen, 449 Euro kostenden Neukonstruktion von Märklin (37086) bzw. Trix (25086) nicht mehr umgesetzt. Dafür bietet die 86 507 aus der BD Wuppertal eine Vielzahl von anderen digital abrufbaren Betriebs-, Sound-

und Lichtfunktionen sowie eine bessere Optik. Selbst nachrüsten kann man den Rauchsatz (72270/29,99 €), falls Rauchwolken gewünscht sind.

Gute Vorbildwahl

In Göppingen hat man sich für eine der längeren Vorbildmaschinen der DB mit vier Kesselaufbauten, geschweißten Wasserkästen mit langen Ausschnitten über den Zylindern sowie gerundeter Kante, Läutewerk, links angebautes Turbodynamo, einer Rauchkammertür ohne Zentralverschluss und Kohlekasten mit geradem Aufsatzbrett entschieden. Entsprechend dem Betriebszustand vom Beginn der 1960er-Jahre ist noch kein Indusi-Magnet vorhanden.

Die LED des schaltbaren Dreilicht-Spitzensignals leuchten aus DB-Reflexglas-Laternen. Schaltet man die Führerstandsbeleuchtung ein, fällt der Blick auf den realistisch nachgebildeten Arbeitsplatz der Lokmannschaft.

Gelungene Optik

Auch ansonsten entdeckt man viele angesetzte Details und Gravuren an dem 293 Gramm wiegenden und weitgehend aus Metall gefertigten Modell. Auch die mehrfarbige und sauber aufgebrachte Bedruckung kann überzeugen. Wie gut die Optik und die Fahreigenschaften sind, werden wir in einem Test gegen das Roco-Modell demnächst genauer

untersuchen. Die ersten Probefahrten zwischen umgerechneter Schritt- und Höchstgeschwindigkeit von 107 km/h verliefen ohne erkennbare Probleme. Auch die Zugkraft von 1,1 Newton an der Federwaage reicht für den Eilzugdienst, für längeren Personen- und Güterzüge aus. Wer die Tenderlok nicht in beiden Fahrtrichtungen einsetzen möchte, kann auch die Pufferträger mit den beiliegenden Bremsschläuchen sowie Schraubenkupplungen bestücken und Kolbenstangenschutzrohre einstecken. Mit dem neuen vierteiligen Nebenbahn-Güterzug von Trix (24140/149 €) rollen obendrein die passenden Wagen ins Sortiment. MM

Rückansicht mit einem Untersuchungsdatum vom 3. Dezember 1962 des AW Trier und Kohlekasten mit Aufsatzbrettern



Frontansicht mit Rauchkammertür ohne Zentralverschluss und mittig angebrachtem Nummernschild

MM (7)



■ Piko N

Formneue E 32

Nach der Baureihe E 91 erscheint mit der Baureihe E 32 eine weitere Altbau-Ellok. Besonderheiten an der Formneuheit (Artikelnummer 40820/230 €) sind die vielen gut umgesetzten Details wie die Nieten am Dach sowie angesetzte Sandkästen, Bremsschläuche und Handgriffe.



Piko N: E 32 08 der BD Karlsruhe mit gut umgesetztem Fahrwerk

Vorbildgerechte Lampen, eine plastische Maschinenraumnachbildung, eine perfekte Bedruckung und filigrane Scherenstromabnehmer sind weitere Pluspunkte am DB-Modell E 32 08. Zur Nachrüstung eines Digitaldecoders verfügt das 62 Gramm wiegende Epoche-III-Modell über eine Next18-Schnittstelle. MM

■ Tillig H0

Sdggmrs⁷⁴⁴ der DB AG

Für den Einsatz während der Epoche VI nahezu unverzichtbar sind lange Containerzüge. Diese sind keineswegs langweilig, da es nicht nur verschiedene Tragwagen, sondern auch viele unterschiedliche Containerarten gibt. Als Formneuheit er-

scheinen vier Behälter der CHS Container-Handel GmbH, die auf

einem sechssachsigen Doppeltragwagen Sdggmrs⁷⁴⁴ der DB AG

verladen sind. Dem Modell liegen verschiedene Container bzw. Befestigungsmittel bei, sodass man diverse Beladungsvarianten umsetzen, aber auch Leerfahrten vorbildgerecht darstellen kann. MM



Tillig H0: Vier CHS-Container passen auf den zweifarbigigen Sdggmrs⁷⁴⁴ der DB AG

■ Brawa H0

Sechssachsiger Gaskesselwagen ZZd

Gleich acht jeweils 62,50 Euro kostende Varianten der Epochen II bis IV werden vom formneuen Gaskesselwagen der Gattung ZZd ausgeliefert. Die Originale wurden ab 1941 von der Waggonfabrik Fuchs beschafft und für den Transport von bis zu 42,5 m³ Butan bzw. Propan genutzt. Die einzelnen, 78 Gramm wiegenden Modelle unterscheiden sich dabei je nach Vorbild in kleinen Details. So gibt es Ausführungen mit oder ohne Sonnendach, mit Bremserbühne bzw. -haus sowie unterschiedlichen Anschriftentafeln. Alle DRG- (Artikelnummern 50086/-7), DR- (90/-3) und DB-Modelle (88/-9, 01/-2) verfügen über fein graviert-

te, kippbare Drehgestelle, sodass die Fahreigenschaften gut sind, aber auch extra angesetzte Achsbremsgestänge und Bremsbacken in Radebene. An den zierlichen Rahmenprofilen ist die Bremsanlage angesetzt. Am langen Kessel sind die Schweißnähte dargestellt und die Aufstiegsleitern angebracht. Die mehrfarbige, unter der Lupe gut lesbare Beschriftung entspricht den jeweiligen Einsatzzeiträumen bzw. Nutzern. MM



Brawa H0: Die sechssachsigen Gaskesselwagen ZZd werden u. a. mit Sonnenschutzdach (unten) und Bremserhaus (oben) gefertigt



**PROXXON
MICROMOT
System**

**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

Heißdraht-Schneidegerät THERMOCUT 230/E. Zum Trennen von Styropor und Styrodur. Dazu der THERMOCUT-Anschlag TA 300.

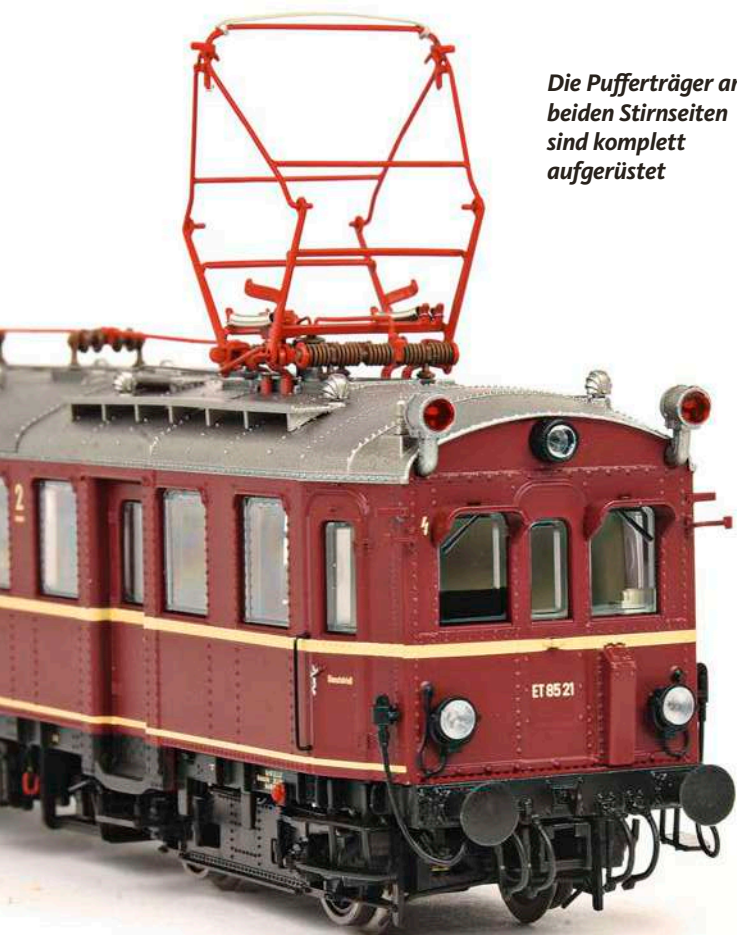
Zum wiederholgenauen und präzisen Herstellen geometrischer Körper. Für Architekturmodellbau, Designer, Dekorateure, Künstler, Prototypenbau und natürlich für den klassischen Modellbau.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.



PROXXON

www.proxxon.com



Die Pufferträger an beiden Stirnseiten sind komplett aufgerüstet



Die mehrfarbige Inneneinrichtung und die Drehgestelle sind detailliert umgesetzt



■ Elektrotriebwagen in H0 von Märklin/Trix

ET/ES 85 für den

Auch wenn die Vorbilder seit fast 50 Jahren nicht mehr im regulären Dienst sind, kennen viele Modellbahner die urigen Vorkriegstriebwagen noch. Lange Zeit wurden der ET 85 07 und der ES 85 15 vom Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen betreut und für Sonderfahrten eingesetzt. Heute wird die Garnitur in der SVG-Eisenbahn-Erlebniswelt Horb am Neckar präsentiert. Die Entstehungsgeschichte der Originale liegt exakt 100 Jahre zurück. Damals benötigte man für die neu elektrifizierten Strecken rund um die bayerische Landeshauptstadt Vororttriebwagen, weshalb zunächst vier Dampftriebwagen umgebaut wurden. Diese als D4i eT 701-704 bezeichneten Prototypen bewährten sich gut, sodass

ab 1927 weitere 32 Exemplare einer verbesserten Version in Dienst gestellt wurden. Zeitgleich beschaffte man 34 Steuer- und 70 aus alten Personenwagen umgebaute Beiwagen. Zu Beginn der Epoche III hatte die DB noch 21 ET 85 in ihrem Bestand, die in der typischen roten Lackierung rund um München unterwegs waren. Später wurden sie auch rund um Freiburg, Koblenz und Regensburg eingesetzt. Fast alle bekamen noch eine Computernummer und damit eine Viervorangestellte. Die Baureihen 485 bzw. 885 beendeten ihre Laufbahn 1977, fuhren aber noch 1985 bei der Jubiläumssparade in Nürnberg mit.

Das Vorbild des von Märklin (Artikelnummer 39853) bzw. Trix (25853) nun umgesetzten und für 599 Euro ver-

■ Minirix N

Baureihe E 93 als Trix-Clubmodell

Für das Clubmodell 2024 hat man sich in Göppingen die schwere, in der BD Stuttgart beheimatete Güterzuglokomotive 193 008 der DB im Betriebszustand während der Epoche IV ausgesucht. Die Vorbilder wurden bereits ab 1937 beschafft und vor schweren Güter- und Personenzügen eingesetzt. Dank der Modelleigenmasse von 86 Gramm, was durch Vorbauten aus metallgefüll-

tem Kunststoff ermöglicht wurde, sowie Haftreifen und Motor mit Schwungmasse zeigt die über alle sechs Radsätze angetriebene Ellok (Artikelnummer 16931/369 €) recht gute Fahreigenschaften. Bereichert wird das Betriebserlebnis durch zahlreiche digitale Geräusch- und Lichtfunktionen. Die chromoxidgrünen Aufbauten sind ebenfalls gut gelungen und sauber bedruckt. MM



■ Rokuhan Z

USRA-Standarddampflok



Rokuhan Z: Light Switcher der B & O Trainini

Vorlage für das US-Debütmodell war die 1918/19 gebaute USRA-Standarddampflok O-6-O „Light Switcher“, die zunächst mit drei Betriebsnummern für die B & O angeboten wird (Artikelnummer T040-1 bis -3/je 329,90 €).

Minirix N: Das „Deutsche Krokodil“ bietet viele angesetzte Details MM (4)

Angetrieben werden alle drei Kuppelradsätze von einem Glockenanker-Motor, die Stromaufnahme erfolgt hingegen über die Spitzenlagerungen aller Tenderräder und erweist sich als betriebssicher. Trotz der Haftreifen auf dem Treibradsatz ist die Zugkraft des knapp 29 Gramm wiegenden Modells nur durchschnittlich, aber für eine Rangierlok mit Schlepptender ausreichend bemessen. HSP



Märklin/Trix H0: Die Trieb- und Steuerwagen der DB-Baureihen 485/885 sind über eine elektrische Kupplung miteinander verbunden

Nahverkehr

kaufen Modells wurde schon deutlich früher ausgemustert. Der E 85 21 bekam keine neue Betriebsnummer mehr, was eine geschickte Auswahl ist, da man in Göppingen somit freie Wahl bei künftigen Epoche-IV-Ausführungen hat. Wie bei Neukonstruktionen gewohnt, sind alle Hauptabmessungen an dem überwiegend aus Metall gefertigten und 427 Gramm wiegenden und nur 13 Gramm leichteren Steuerwagen korrekt umgesetzt. Auch die Detailierung lässt keine Wünsche offen. Konstruktionsbedingt ist die Inneneinrichtung im Steuerwagen vorbildgerechter umgesetzt als im Triebwagen, da dort die Antriebstechnik weite Bereiche unterhalb der Fensterkante einnimmt. Setzt man die Garnitur oft bei Nacht mit einge-

schalteter Innenbeleuchtung ein, sollte man auf die äußeren Sitzbänke Fahrgäste kleben. Gut umgesetzt wurden die zierlichen Griffstangen und angedeuteten Gepäcknetze sowie die Abteile.

Dank mehrpoliger Kupplungen werden alle Digitalfunktionen sicher an den Steuerwagen übertragen. Das Dreilicht-Spitzensignal wechselt mit der Fahrtrichtung; die zwei roten Schlussignale leuchten dabei aus extra Lampen im Dachbereich. Die Betriebsgeräusche sind hinsichtlich der Lautstärke gut eingestellt, stoppen allerdings bei Stromunterbrechung abrupt, sodass man sich hier den Einbau eines Pufferkondensators gewünscht hätte. Die Fahreigenschaften bis zur umgerechneten

Höchstgeschwindigkeit von 106 km/h (v_{Vorbild} 85 km/h) sind ausgeglichen, wobei der Auslauf bei Stromunterbrechung nur wenige Zentimeter beträgt. Mit fast 1,4 Metern ist der digitale Bremsweg dagegen zu lang und erfordert etwas Übung beim punktgenauen Bahn-

steighalt. Jeweils einseitig sind die Pufferträger an beiden Fahrzeugen vorbildgerecht zugerüstet, da ja keine weiteren Wagen mitgeführt werden. Für die Aufstellung in der Vitrine liegen Drehgestellblenden mit angebauten Details bei, die im Anlagenbetrieb stören würden. **MM**

■ Roco H0

Niederländische Ellok mit Comicfiguren

Seit Anfang 2024 betreibt das niederländische Unternehmen Rail Experts seine (Sonder-)Züge mit der Elektrolok 9902, die mit Figuren aus dem Comic „Tommie und Tess“ beklebt ist. Sie sind die Hauptfiguren aus einer Buchreihe voller (Eisenbahn-)Abenteuer zweier kleiner

Kinder. Das Ellokmodell (Artikel 7500089/299,90 €) ist prächtig mit Ereignissen aus diesen Comics bedruckt. Beide Seiten zeigen unterschiedliche Motive. Die Ex-1616 der NS entspricht ansonsten dem 2022 von Roco neu aufgelegten Modell dieser Serie. **GF**



Roco H0: RailExperts 9902 mit Comicfiguren auf der Seite Guus Ferrée

PROXXON
MICROMOT
System

**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

Heißdraht-Schneidebügel THERMOCUT 650. Vielseitig zum Trennen von Styropor, Hartschaum, Polyurethan, PU-Schaum und thermoplastischen Folien.

Für Architekten, Designer, Künstler, Prototypenbau, Dämmung und für den klassischen Modellbau. Teleskop für einstellbare Schnittlänge 400 – 650 mm. Schnitttiefe (Durchlass) 200 mm. Federelement im Halterarm für konstante Drahtspannung. Schraubzwinde für den stationären Einsatz und 30 m Schneidedraht (Ø 0,2 mm) gehören dazu.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

THERMOCUT 650



PROXXON

www.proxxon.com



Roco H0: An der Front der Rm 1260 müssen u. a. Scheibenwischer und Griffstangen selbst angebracht werden

haben eine anderer Getriebeübersetzung und eine um 35 km/h geringere Höchstgeschwindigkeit von nur 100 km/h. Der Einsatz erfolgte anfangs in Dreifachtraktion Rm/Rm/Rm und später in der Zusammenstellung Rm/Rc 4/Rm. Der erwartete Betriebsvorteil gegenüber der Dm 3 stellte sich jedoch nicht ein, sodass die sechs Rm nach einigen Umbauten als einzelne Einheiten im regulären Güterzugdienst eingesetzt wurden.

Als Formvariante erscheint die Rm nun in der Ursprungsversion, sodass man die Mehrfachtraktion nachbilden kann. Da es die Rc 4 schon von Roco gibt, bietet man aktuell zwei Rm als Set an (Artikelnummer 7500048/529,90 €). Wie die digitalen und mit Sound ausgestatteten Gleich- (751-) und Wechselstrommodelle (752-) für je 779,80 Euro verfügen sie über eine vorbildgerechte Front mit Nachbildung der automatischen Kupplung, aber auch der normalen Modell-Bügelkupplung. Die Rm 1260 und 1262 sind gleich ausgestattet, damit sie wie im Original solo vor Güterzügen eingesetzt werden können. Mittels DIP-Schalter lassen sich auch am analogen Modell verschiedene Funktionen des Spitzensignals schalten. Ein Zurüstbeutel enthält u. a. Rückspiegel, Scheibenwischer, Griffstangen, geschlossene Schneeräumer sowie die Details für die Pufferträger. **MM**

■ SJ-Ellok in H0 von Roco

Schwedische Rm in der Ursprungsausführung

Als Ablösung für die dreiteiligen Dm 3 mit Stangenantrieb wurden 1977 sechs Rm ge-

baut. Die mit den Betriebsnummern 1257 bis 1262 eingesetzten SJ-Elloks basieren auf der Reihe Rc 4, sind aber

für den Erzverkehr auf der Strecke Kiruna – Narvik mit 90 Tonnen Gesamtgewicht deutlich schwerer,



Roco H0: Die Rm wurde beschafft um in Mehrfachtraktion schwere Erzzüge zu befördern

■ Azar Models Z
Corail-Wagen



Azar Models Z:
französische Corail-
Wagen aus zwei Sets Trainini

Der Hersteller aus Frankreich hat seine Corail-Wagen der SNCF ausgeliefert.

Erhältlich sind Doppelpackungen mit je einem A10tu für die erste und B10tu für die zweite Klasse (Artikelnummer V01-ORP1) sowie zwei B10tu (-2) für je 119 Euro. Die im Spritz-

guss gefertigten Modelle besitzen angeschraubte Drehgestelle der SNCF-Bauart Y 32, zeigen alle vorbildtypischen Merkmale und bestechen neben einer tadellosen Lackierung sowie Beschriftungen auch mit exakt in den Maßstab 1:220 umgerechneten Vorbildmaßen. Eine neue Messlatte schaffen die absolut spaltfrei und bündig eingesetzten Fenster. **HSP**

■ Piko TT

62 008 der DR

Kraftvoll, kompakt und trotzdem äußerst filigran präsentiert sich diese Neukonstruktion nun auch im Maßstab 1:120. Als Erstes rollt die 62 008 des Bw Rostock vor (Artikelnummer 47140/299 €). Wie schon beim HO-Modell (siehe *em* 6/24) hat man die gedrungene Bauweise des Vorbildes, die durch die großen Windleitbleche noch betont wird, perfekt getroffen und maßstäblich ins Modell umgesetzt. Die glasklaren Fenstereinsätze des Führerhauses und der unverbaute Innenraum lassen den Blick auf die detaillierte Kessel- und Führerhausrückwand frei. Auch die freistehenden Leitungen, die feinen Niete am Wasser- und der geschweißte Koh-



Piko TT: Als erste Variante der Baureihe 62 erscheint ein DR-Modell der Epoche III

lenkasten sowie weitere Anbauteile können überzeugen. Das Fahrwerk ist ebenfalls reich detailliert und mit Sandfallrohren ausgestattet. Die

Fahreigenschaften des vom Motor mit Schwungmasse über den letzten Kuppelradsatz angetriebenen Modells sind ebenfalls gut. Über die

Next18-Schnittstelle können ein (Sound-)Decoder nachgerüstet und danach die Beleuchtungsfunktionen auch einzeln geschaltet werden. *MM*

■ Märklin/Trix HO

Doppel-Taschenwagen Sdggmrss⁷³⁸

Der sechsachsige Tragwagen für den kombinierten Ladungsverkehr in der Ausführung mit zwei seitlichen Klappriegeln ist eine attraktive, 149 Euro kostende Neuentwicklung aus Göppingen, die es mit unterschiedlichen Betriebsnummern bzw.

Ladungen auch im Trix-Sortiment (Artikelnummer 24470) gibt. Das hier vorgestellte, mit zwei Sattelauflegern von Schenker beladene Märklin-Modell (47470) ist weitgehend aus Metall gefertigt. Beide zusammen 136 Gramm wiegenden Wagenhälften mit Pufferhöhe nach NEM und Y 25-Drehgestellen sind mit funktionsfähigen Klappriegeln bestückt und miteinander fest verbunden. De-

Märklin HO: der sechsachsige Sdggmrss⁷³⁸ kann mit verschiedenen Ladegütern genutzt werden



tails wie Übergangsroste, Tritte, Bremsleitungen und Haltestangen an den Wagenenden sind separat eingesetzt. Aufnahmen für Stützböcke, Halterungen für Königszapfen in hoher und niedriger Ausführung, Rangierertritte und Luftkessel für die Wagenenden liegen als separat ansteckbare Teile bei. Die mehrfarbige Bedruckung sowie die Anschriften mit einem Untersuchungsdatum 11. September 2013 sind perfekt aufgebracht. *MM*

■ Piko HO

G 7' jetzt mit Digitalschnittstelle

Die im Hobby-Sortiment angebotene preußische Schleppenderlok G7' hat nun eine PluX22-Schnittstelle erhalten. Aktuell kam die „4469 Essen“ in einer analogen Gleich- (Artikelnummer 57563/159 €) und digitalen Wechselstromvariante (-363/220 €)

in den Handel. Die mehrfarbige KPEV-Lackierung mit der goldenen Bedruckung lässt die Dampflok besonders edel erscheinen. Deutlich schlichter fällt dagegen die schwarze spanische Ausführung (-4/164,99 €) der Norte-Lok 2251 aus. *MM*



Piko HO: Lok „4469 Essen“ in preußischer Lackierung und mit PluX22-Digitalschnittstelle *MM* (5)

**PROXXON
MICROMOT
System**

**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

Tischkreissäge KS 230. Für schnurgerade Schnitte in Holz, NE-Metall, Kunststoff und GFK.

Mit langlebigem, leisem und standfestem 230 V AC-Motor. Schnittleistung in Holz bis 8 mm, Kunststoff (auch PERTINAX-Platinen) bis ca. 3 mm, NE-Metalle bis ca. 1,5 mm sowie GFK-Platten mit Hartmetall-Sägeblatt. Plangefräste Arbeitsplatte (160 x 160 mm) aus Alu-Druckguss. Mit Längs- und Winkelanschlag. Gewicht ca. 1,8 kg.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

KS 230



PROXXON

www.proxxon.com

Roco HO

Vierachsiger Hupac-Taschenwagen

Eine komplette Neukonstruktion ist der ab 2006 beschaffte Taschenwagen Sdgnss T5 der Hupac (Artikelnummer 6600065/84,90 €). Der überwiegend graue und 80 Gramm wiegende Güterwagen ist aus Metalldruckguss gefertigt und somit äußerst verwindungssteif. Je nach-

dem, ob der zum Lieferumfang gehörende Auflieger der Spedition Schöni, andere Wechselbehälter oder Container aufgeladen werden, kann man die beiliegenden Zurüstteile nutzen. Außerdem kann z. B. der ab Werk umgeklappt montierte Rangiergriff auch stehend angebracht

werden. Bereits montiert sind die zehn umklappbaren Riegel an den Wagenseiten. An den Stirnseiten können die Bügelkupplungen für die Aufstellung in der Vitrine oder Szenen an der Ladestraße demontiert und die Pufferträger vorbildgerecht zugestrichen werden. MM

Roco HO:
Mehrfarbig
bedruckter
Taschenwagen
Sdgnss mit
Straßen-
auflieger MM (2)



Rivarossi HO

Zwei Nachkriegs-Schnellzugwagen aus Italien

Im Set erscheinen zwei Nachkriegs-Schnellzugwagen der Epoche III. Sie gehören zum Typ Bz 33010 der FS und sind in den charakteristischen italienischen Farben Castano-Isabella lackiert – also dunkel- und hell-

braun. Beide Modelle des Sets (Artikelnummer 4367/144,90 €) haben die vorbildgerechte Inneneinrichtung der zweiten Klasse sowie authentische braune Drehgestelle erhalten. GF



Rivarossi HO: Diese FS-Wagen der Gattung Bz 33010 stammen aus Epoche III

Guus Ferrée

Schlesienmodelle HO

Selbstentladewagen in zwei Farbvarianten

Aus Polen erreichten uns Sets der modernen Schüttguttransportwagen 400 V Falns. Ab 1998 wurden etwa 2.500 Stück dieses Typs in Polen gebaut und nicht nur dort, sondern häufig auch in Deutschland und Österreich eingesetzt. Zwei Packungen zu je drei Vierachsern zum Preis von je 185 Euro werden angeboten: Das Set 440001 enthält blaue Wagen, wäh-

rend in der Schachtel 2 auch ein brauner Wagen enthalten ist, was der ursprünglichen Lackierung entspricht, während heute alle Wagen die aktuelle blaue Lackierung tragen. Beschriftet sind alle Fahrzeuge mit PKP Cargo. Lackierung und Bedruckung sind perfekt, die Betriebsnummern unterschiedlich. Selbst das hinter den Schüttklappen versteckte Chassis ist

gut detailliert, nur die Drehgestellenden hätten etwas plastischer ausfallen können. Kurzkupplungskulissen sind selbstverständlich, Standard-Bügelkupplungen sind eingesetzt. WB

Schlesienmodelle HO: Die PKP-Schüttguttransportwagen sind in blauer und brauner Lackierung lieferbar Wolfgang Bdinke



Außerdem...

... testen wir die aktuell ausgelieferte HO-Baureihe 56²⁰⁻²⁹ von **Rivarossi** (Artikelnummer 28895S/499,90 €) bereits in dieser *em*-Ausgabe ab Seite 92



Rivarossi HO: 56 2863 der DB

... bietet **Hädl** den G-Wagen „Opeln“ als grüne TT-Formneuheit mit Stirnwandtür und Fenstern in zwei Bauzugwagensets (115673/-4) für je 88,50 Euro an

... liefert **LGB** in 2m erstmals die vierachsige US-Straßenbahn (20384/889 €) mit Decoder und Sound aus



LGB 2m: Wagen 130 aus San Francisco

... verschiebt Joachim **Beckmann** seinen Rückzug aus der Modellbahnfertigung von Ende 2024 auf Dezember 2025, sodass weiterhin TT-Modelle in Berlin bestellt werden können

... legt **bus-und-bahn-und-mehr.de** in HO die vierachsigen DÜWAG-Großraumzüge nach Düsseldorfer und Mülheimer Vorbild in HO auf

... wurde von **Präzisionsmodelle & Feinwerktechnik** in HO die Baureihe 98⁷⁰ bzw. sächsische VII TS in verschiedenen DR- und Länderbahn-Varianten zu Preisen ab 889 Euro aufgelegt.



Präzisionsmodelle & Feinwerktechnik HO: sächs. VII TS Werk (2)



Carson HO: Zwei-Wege-Unimog mit Fernsteuerung für echten Bahn- und Straßenbetrieb

■ Ferngesteuertes Modell in H0 von Carson

Zwei-Wege-Unimog mit Antrieb

Wie das Original kann das Modell des U 406 auf H0-Straßen und -Gleisen fahren, allerdings nicht ohne 1:1-Hilfe das System wechseln. Serienmäßig lässt er sich mittels 2,4-GHz-Fernsteuerung gut und sicher über Werkgelände und Straßen lenken. Für den Schienenbetrieb liegen zwei Führungsrahmen bei, die je nach Profilhöhe von 2,1 oder 2,5 Millimetern untergeklemt werden. Er überfährt damit normale Weichen problemlos, nur bei einigen mit höher liegenden Punktkontakten kann es zu Problemen kommen. Gleiches gilt für unsaubere Segmentübergänge mit zu großem Schienenspalt, in dem die Führungsräder hängenbleiben. Sind in einem Werkgelände die Gleise sauber verlegt, macht der Rangierbetrieb richtig



Der Zwei-Wege-Unimog wird über ein Kabel an der Fernsteuerung geladen

Spaß. Wenn man zwei Unimog nutzt, kann man Zuschauer förmlich überraschen, indem das eine Zwei-Wege-Fahrzeug mit Güterwagen in eine Fabrikhalle fährt und der andere anschließend auf der Straße wieder herauskommt. Der 20 Gramm wiegende Unimog (Artikelnummer

500504146/130 €) entspricht von der Detaillierung her anderen H0-Modellen, ist sauber mehrfarbig bedruckt und mit Kfz-Kennzeichen versehen, allerdings mit dunklen Scheiben ausgestattet, die einen Blick auf die dahinterliegende Technik verwehren. Je nachdem, ob man



Die Lenkung am Unimog wird nur während des Straßenbetriebs genutzt

MM (3)

mit Waggon, Licht und orangefarbener Rundumleuchte fährt, variiert die Betriebszeit zwischen 30 und 60 Minuten. Der Zwei-Wege-Unimog wird in einer attraktiven Vitrine samt des Lithium-Fahrakkus (3,7 V/75 mAh) sowie der vier Senderbatterien (AAA) ausgeliefert. MM

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

Die ersten Modelleisenbahn-Neuheiten 2025 finden Sie unter
www.modelleisenbahn.com



SHOP NOW



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



Modellbau Laffont O-N: hölzerner Unterstand für einen Triebwagen MM (2)

■ Modellbau Laffont O-N Hölzerner Triebwagen-Unterstand

Als die Klein- und Nebenbahnen ihre ersten Triebwagen beschafften, mussten diese auch witterungsgeschützt untergestellt werden. Von daher kann der neue Laser-cut-Bausatz, der in O (Artikelnummer O10701), HO (H-), TT (T-) und N (N-) ab 17,90 Euro liefer-

bar ist, für die Epochen II bis VI genutzt werden. Das Vorbild im niedersächsischen Bohmte wurde für einen Wismarer Schienenbus erstellt und bietet eine auch ins Modell umgesetzte Besonderheit: An der Längsseite ist eine begehbare Bühne angebaut. Die-

se diente dem Personal dazu, den Dachbereich mit dem Gepäckträger bequem zu erreichen. Die fünf Teile der Holzkonstruktion bestehen aus Holz, die Dachschalung und -eindeckung sowie die Leiter aus durchgefärbten Karton. MM



Decoderwerk: motorischer Antrieb für Bettungsgleise

eingänge zur manuellen Auslösung. Außerdem ist es möglich, den Fahrweg und die Geschwindigkeit nach Belieben einzustellen. Aktuell sind Versionen für Roco-Line-Gleise mit Bettung (Artikelnummer 80101/25 €), das C-Gleis von Märklin/Trix (-201/35 €), das TT-Bettungsgleis von Tillig (-202/30 €) und ein universeller Unterflurantrieb mit elf Millimetern Fahrweg und 2.048 Abstufungen (-301/27 €) lieferbar. PM/MM

■ Decoderwerk Motorische Antriebe

Mit den neuen motorischen Antrieben samt hochwertigem Metallgetriebebeschrittmotor und integriertem Decoder und RailCom für DCC und MM erhalten Modellbahner robuste und langlebige Bauteile. Die Decoder besitzen Anschlüsse für Herzstückrelais und Lampen sowie Kontakt-

se diente dem Personal dazu, den Dachbereich mit dem Gepäckträger bequem zu erreichen. Die fünf Teile der Holzkonstruktion bestehen aus Holz, die Dachschalung und -eindeckung sowie die Leiter aus durchgefärbten Karton. MM

■ Dietz Elektronik Decoder/Sound-Pakete

Für alle, die im Herbst gerne basteln, hat Joachim Dietz ein 89 Euro kostendes Teile- und Decoder-Paket zusammengestellt. Es enthält eine Lichtleiste LL-SLIM, je einen Funktionsdecoder DSE-F3 und Universaldecoder DWD X-1 sowie zwei Funktionsdecoder DSE-F1. Wer z. B. als Verein eine Sammelbestellung aufgibt, erhält 56 Lautsprecher DLS-H3 mit einem Durchmesser von 31 Millimetern und drei Watt Belastbarkeit für nur 399 Euro. MM

■ Peter's Modelbouwatelier HO Sächsischer Bahnübergang

Für die Epochen I bis III sind vier verschiedene, je 35 Euro kostende Bausätze (Artikelnummer 20003 bis -6) erhältlich, mit denen ein sächsischer beschränkter Bahnübergang gebaut werden kann. Einzelne erhältlich ist das dazupassende Läutewerk (-7/14,20 €). Zusätzlich kann auch ein (fiktiver) Fernantrieb (-8/9,50 €) für den Bahnübergang zugekauft werden. Das auf dem Bild sichtbare Bahnwärterhaus ist nicht im Bausatz enthalten. GF



Peter's Modelbouwatelier HO: Sächsischer Bahnübergang mit Läutewerk Guus Ferrée

Außerdem...

... gibt es bei Modellbau Laffont vom Aachener Bahnhofsgelände (siehe em 5/24) nun auch die Straßenseite als Halbbrelieffront in HO (Artikelnummer H10201), N (N-) und Z (-Z-) ab 119,90 Euro sowie das Vollgebäude (H-/N-/Z-11001) ab 199,90 Euro als Laser-cut-Bausätze



Modellbau Laffont HO-Z: Aachener Hauptbahnhof

... erscheint von Modellbahn Digital Peter Stäz eine 230 Millimeter lange Lichtleiste (681 bis -4/ab 3,90 €) mit acht kaltweißen Leuchtdioden für Wageninnenbeleuchtungen von HO bis N

... kann man die Preiser-HO-Figur einer Mitarbeiterin an der großen Waage (28244/6,69 €) in Post-, Bahn- und Gewerbegebäuden nutzen



Preiser HO: Frau an der Waage

... liefert das Modellbau-Kaufhaus ein Ausstiegsfenster samt Trittstufen (500227/7,95 €) für den HO-Schornsteigfeger



Modellbau-Kaufhaus HO: Ausstiegsfenster für Hausdächer

... hat Die Modellbahnwerkstatt in HO den Ortlerhof (1520/129,90 €) und ein daraus abgewandeltes Südtiroler Wohnhaus (1521/89,90 €) als Laser-cut-Bausätze im Angebot



Die Modellbahnwerkstatt HO: Schweizer Ortlerhof Werk (4)

Streifzug durch Berlin

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

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



Best.-Nr. 53544



Best.-Nr. 53300



Best.-Nr. 53297



Best.-Nr. 03382



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

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

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Jeder Teilnehmer sollte ein kleines, zugeschnittenes Brett mit zugewucherten Gebäuden, Fahrzeugen, Gleisen usw. gestalten MM

Dioramenbau-Wettbewerb »Lost Places«

■ 10. Leser-Dioramenbau-Wettbewerb: Lost Places der Bahn

Die 10 besten Dioramen gewinnen!

Vergessene

Bahn-Infrastruktur

Weil Winterzeit auch Bastelzeit ist, rufen wir zu einer neuen Auflage unseres beliebten Dioramenbau-Wettbewerbs auf. Das Thema ist dieses Mal nicht die heile Welt der Bahn, sondern ihre „Lost Places“. Die kreativsten Schaustücke zeigen wir auf der Messe „Intermodellbau“ in Dortmund, wo Besucher sie bewerten können

Wenn man mit dem Zug reist, auf stillgelegten Bahntrassen radelt oder anderswo Spuren und Relikte der Eisenbahngeschichte sucht, wird man viele Orte entdecken, die einst zur rege genutzten Infrastruktur der Staats-, Privat- und Werkbahnen gehörten und heute in einer Art Dornröschenschlaf auf bessere Zeiten warten. Unsere Neuauflage des traditionellen *em*-Dioramenbau-Wettbewerbs bietet daher eine mögliche Themenvielfalt wie nie zuvor, die obendrein in jeder beliebigen Nenngröße zwischen 2 und Z umgesetzt werden kann. Einzige Bedingung ist, dass Ihr „Lost Place“ der Eisenbahn auf

die vorgegebene Dioramengrundfläche von 30 mal 15 Zentimetern passen muss.

Teilnahmebedingungen

Der Bewerbungsschluss für den 10. *em*-Dioramenbau-Wettbewerb ist der 31. Januar 2025. Senden Sie uns bitte bis zu diesem Termin Ihre verbindliche Teilnahmezusage samt Ihrer Adresse, Telefonnummer und E-Mail-Adresse, einer kurzen Beschreibung Ihrer Dioramenidee sowie der Nenngröße. Falls sich genügend Schüler bzw. Jugendliche bei uns anmelden, werden wir diese Dioramen in einer separaten Bewertungsgruppe zusammenfassen. Für

Ihre formlose Anmeldung genügt ein Brief oder eine Postkarte an die Münchner Redaktionsadresse oder eine E-Mail an wettbewerb@eisenbahnmagazin.de. Wir schicken Ihnen daraufhin umgehend eine Zusage mit Ihrer Teilnehmernummer sowie detailliertere Informationen zum Wettbewerb zu.

Publikumsjury zur Intermodellbau

Ihr fertiges Diorama sollte uns schließlich bis zum 25. März 2025 per Post erreichen. Wer es nicht mit einem Paketdienst wie DHL, DPD, GLS oder Hermes versenden möchte, kann es auch persönlich in München oder Mülheim an der Ruhr abgeben. Für die sichere Lagerung des Dioramas im Paket ist der Einsender verantwortlich, denn bei Transportschäden übernehmen wir keinerlei Haftung! Während der „Intermodellbau“ vom 10. bis 13. April 2025 werden die eingereichten Arbeiten präsentiert und mittels ausgelegter Stimmkarten vom Messepublikum bewertet. Es gewinnt das Diorama, das die meisten Messebesucherstimmen auf sich vereint. Die zehn Spitzendioramen veröffentlichen wir anschließend mit zahlreichen Fotos in *em* 6/25 (Plätze 1 bis 3) bzw. *em* 7/25 (Plätze 4 bis 10). Im Anschluss des Wettbewerbs erhalten alle Teilnehmer Ihre Schaustücke zurück und die Gewinner ihre Preise. MM

Mitmachen und Gewinnen

Sachpreise für die Sieger

Folgende Sachpreise für die besten Dioramenbastler loben wir aus:

- Für den Sieger: ein Einkaufsgutschein von Modellbahn-Union im Wert von 500 Euro
- Für den zweiten Platz: ein Einkaufsgutschein von Auhagen im Wert von 400 Euro
- Für den dritten Platz: ein Einkaufsgutschein von NOCH im Wert von 300 Euro
- Für die Platzierten auf den Rängen vier bis zehn: Literatur nach Wahl aus dem Verlagshaus-Shop verlagshaus24.com im Wert von je 50 Euro



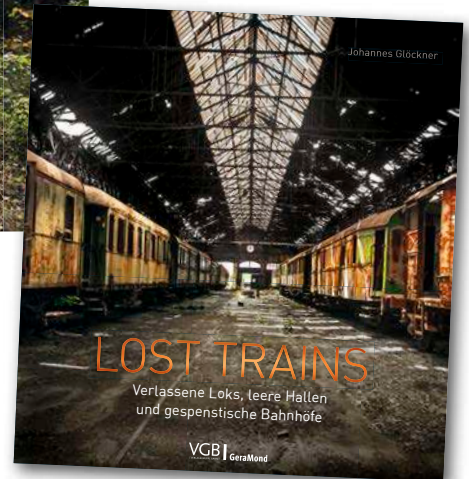
Buchtipp: Lost Trains



Verlassene Bahnsteige wie jener der S-Bahn-Station Berlin-Wernerwerk (oben rechts) oder das aufgelassene Bw Bestwig (oben) wurden von der Natur zurückerobert

Wer Anregungen für den *em*-Wettbewerb sucht, findet zahlreiche abgestellte Loks, leere Hallen und gespenstische Bahnhöfe im großformatigen Bildband (ISBN 978-3-96453-252-7/39,99 €) des

Autors Johannes Glöckner. Wir haben einige der originellsten Motive herausgesucht, die die einstige Bedeutung des Schienenverkehrs, aber auch den Niedergang so mancher Strecken sowie Fahrzeuge zeigen. *em*



Über die Gleise in Dortmund-Eving und in die Werkstatt Halle in Berlin-Friedrichshain fahren schon lange keine Bahnfahrzeuge mehr

Anzeige

MODELLBAU LINGEN

vormals Emslandmodellbau

LINGEN/EMS
Emslandhallen

11./12. Jan.

Sa. u. So. 10-18 Uhr

**Messe für Modellbahnen,
-autos & RC-Modellbau
mit 20 Bahnen & großem Markt**

Alle Informationen unter:
www.bv-messen.de

P

vor den Hallen

2025

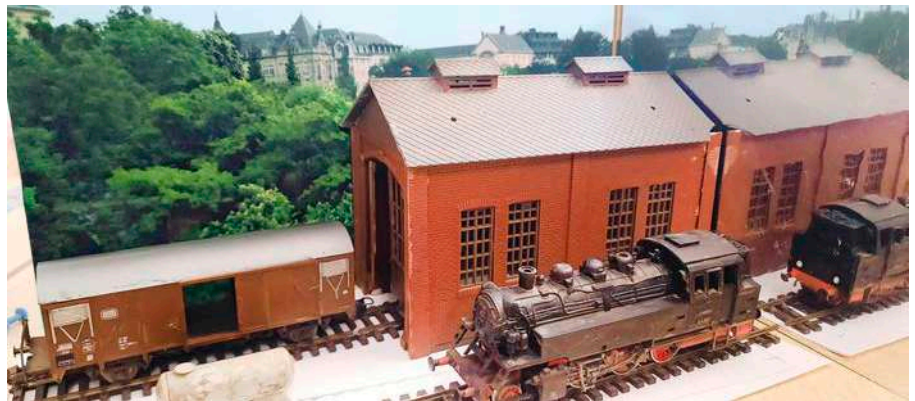
HO-Musterdiorama nach Wettbewerbsbedingungen

Mit dem hier vorgestellten Auftraktdiorama wollen wir Sie zum Mitmachen anregen. Zugegeben, die Grundmaße haben ihre Grenzen, aber mit Fantasie, Kreativität und der richtigen Idee lässt sich einiges gestalten. Obwohl wir uns beim Modellbau gern am Original orientieren, haben wir uns nach einigen Recherchen in Büchern zu einem Motiv ohne direkten Vorbildbezug entschieden. Uns war es wichtig, auf bereits vorhandene Materialien zurückzugreifen. Deshalb durchstöberten wir zunächst die Bastelkiste nach brauchbaren Utensilien. Einige Stellproben mit einer defekten Dampflok, einigen Waggons und einem nicht mehr benötigten Vollmer-Lokschuppen führten dann zum Bau des hier vorgestellten Dioramas.

Wir nutzten die Gelegenheit außerdem, um mal im „Kleinen“ für uns ungewöhnliche Gestaltungs- und Umbaumaßnahmen auszuprobieren. Zum Beispiel musste der Lokschuppen einige Veränderungen über sich ergehen lassen. Zuerst wurde das bereits zusammengebaute Gebäude wieder zerlegt, ehe die Fenster und Türen entfernt sowie der Giebel etwas abgeflacht wurden. Mit einer dünnen Schicht Feinspachtel aus der Tube, der mit wasserbenetzten Fingern verteilt wurde, bekamen die Außenwände des Schuppens ihre Rauputoptik. Hilfreich war in diesem Fall verschmutztes Pinselreinigungswasser, was direkt zu einer Patinierung führte. Die Konturen wie etwa das von Putz nicht abgedeckte Mauerwerk im Bereich der Fensterbänke oder einzelne Risse kommen so weitaus besser zur Geltung. Anschließend wurden die Fenster und Türen erneut eingesetzt und das Gebäude wieder zusammengebaut.



Greifen auch Sie zu Farbe, Pinsel, Leim, Gebäudebausätzen, Figuren, Bastelmaterialien und Fahrzeugen, um an unserem Wettbewerb teilzunehmen!



Nach der Stellprobe zerlegten wir den Lokschuppen wieder und verputzten sowie patinierten seine Wände mit einer Spachtel





Am ausgestalteten Diorama werden letzte Details mit Wasserfarben patiniert

Die im Bereich des undichten Daches sichtbaren Balken entstanden aus nicht mehr benötigten Fensterrahmen

Dieter Wienke (7)

Durch den montierten Hintergrund und die Spiegelfolie wird die kleine Szene rund um den zugewucherten Lokschuppen noch realistischer



Das Foto eines vom Sturm beschädigten Dachs brachte uns auf die Idee, dieses auch im Modell umzusetzen. Auf der Suche nach passenden Dachbalken im Maßstab 1:87 nutzten wir übriggebliebene Fenster des Lokschuppens. Schnell war die Idee geboren, einfach ein paar Fenstersprossen mit Hilfe eines Bastelmessers und einer kleinen Feile herauszutrennen. Anschließend mussten wir nur noch im Dach eine passende Aussparung einfügen und die „Balken“ von der Innenseite einkleben. Dann wurden die Regenrinne, die im Bereich der Dachaussparung verbogen ist, angeklebt und das Gebäude sowie das Dach mittels Wasserfarbe weiter patiniert. Auch die Dampflok sowie der Wagen wurden mit Alterungsspuren aus lasierenden Farben versehen. Da der Lok

noch irgendetwas Markantes fehlte, wurde auf den seitlichen Wasserkästen der Schritzug einer Abschiedsfahrt angebracht. Der dafür benutzte Gelstift hat den Vorteil, dass dessen Farbe wieder mit einem Lappen entfernt werden kann. Wann die 64182 ihren letzten Einsatz hatte, konnten wir leider nicht ermitteln – daher ist das Datum fiktiv.

Austauschbarer Hintergrund

Nach einer Stellprobe bekam das Gebäude seinen festen Platz auf dem Diorama. Wir befestigten und schotterten die Gleise, die Laderampe bekam noch eine Kopfsteinpflasteroptik und einen kleinen Übergang. Eine Laterne und das ein oder andere Zubehörteil mehr ergänzen die Szenerie. Anschließend wurde das Di-

orama mit handelsüblichem Beflockungsmaterial verschiedener Hersteller üppig begrünt, sodass die Szenerie verlassen und überwuchert erscheint. Obendrein sollte das Diorama mit einer abnehm- und austauschbaren Hintergrundkulisse an der Rückseite versehen werden. Hierfür griffen wir auf Archivbilder zurück, die wir im DIN-A4-Format ausdruckten und auf eine Holzplatte aufleimten. Um eine bessere Tiefenwirkung zu erzielen, besteht die Kulisse an der Seite aus einer ebenfalls auf eine Holzplatte geklebten Spiegelfolie. Mit der Anbringung von handelsüblichen Kunststoffwinkeln an der Unterseite des Dioramas unter Berücksichtigung des Abstands der Kulissenholzplatte kann der Hintergrund jederzeit ausgetauscht werden.

Dieter Wienke/MM

Der nicht mehr genutzte Lokschuppen mit der davor abgestellten Dampflok der Baureihe 64 ist dem Verfall preisgegeben und für HO-Bahnfans ein attraktiver „Lost place“ MM (3)



■ Bahnschwellen als Dienstgut auf Wagen des öffentlichen Verkehrs

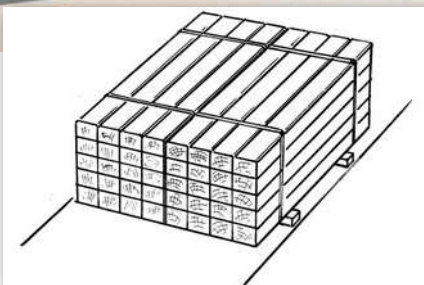
Bahnschwellen als Ladegut für Rungenwagen

Heutzutage werden meistens komplette Gleisjoche für den Trassenbau über die Schienen transportiert. In den zurückliegenden Epochen waren auch Einzelschwellen aus Stahl, Holz oder Beton als Ladegut üblich

Schwellen ohne Kleineisen



Verladeart neuer Holzschnellen ohne Kleineisen – gebündelt zu Paketen und mit Spanngurten gesichert. Jedes Holzschnellenpaket sollte möglichst aus vier Schnellen neben- und fünf Schichten übereinander bestehen und mit mindestens zwei gespannten Bindungen gesichert sein



Transportbeispiel alter und unterschiedlich langer Bahnschnellen von ausgebauten Gleisen und Weichen – verladen auf speziellen Flachwagen-Pärchen

Die von uns gebauten und auf einen vierachsigen Flachwagen verladenen Schnellenpakete bestehen aus vier Schnellen neben- und fünf Schichten übereinander



Ob es sich um alte oder neue Bahnschnellen handelt und ob sie aus Holz, Stahl oder Beton gefertigt sind, ist völlig egal – sämtliche Schnellenarten wurden einst auf der Schiene befördert, wobei Stahlschnellen ab der Epoche III in der Regel nur noch als Schrott unterwegs waren. Schnellen aus Holz wurden als Ladegut ohne und auch mit montierten Kleineisen (Unterlegplatten und Befestigungsmittel) auf die Reise geschickt. Dafür hatte die Bundesbahn früher eine Reihe an Bahndienstwagen im Bestand, die meistens aus alten Güterwagen umgebaut und für den Transport von Schnellen hergerichtet waren. Ausführlich sind diese Fahrzeuge im Buch „Bahndienst- und Dienstgüterwagen/Band 1“ von Stefan Carstens beschrieben. In unserem Beitrag geht es aber eher um jene Schnellen, die auf Wagen des öffentlichen Verkehrs transportiert wurden und somit auch als Modelle erhältlich sind.

Gebündelt und ohne Kleineisen

Holzschnellen ohne Kleineisen wurden in der Regel zu Paketen gebündelt und bestanden meistens aus höchstens vier Schnellen neben- und fünf Schichten übereinander bzw. fünf Schnellen neben- und vier Schichten übereinander, wobei zum Teil sehr dünne Zwischenlagen verwendet wurden. Jedes Paket war mit mindestens zwei gespannten Bindungen aus Stahlband oder Gurten gesichert. Nicht gebundene Holzschnellen konnten in Wagenlängs- oder -querrichtung bis zur Oberkante der Bordwände verladen werden. Die in Wagenlängsrichtung verfrachteten Schnellenpakete wurden nach dem Verladen mit Spanngurten gesichert.



Schwellen quer mit Kleineisen



Neue Holzschwellen mit Unterlegplatten und Befestigungsmitteln auf einem Rs-Wagen; zwischen den Schwellenschichten sind hölzerne Zwischenlagen im Verlauf des Kleineisens vorhanden



Vorbildbeispiel von neuen Betonschwellen mit Kleineisen auf einem Bundesbahn-Güterwagen der Gattung Rs verladen; für die HO-Modellumsetzung wurden von einem Peco-Gleisjoch abgetrennte Einzelschwellen auf ein Piko-Modell verfrachtet



Schrittfolge, wie die Schwellen von einem HO-Gleisjoch abgetrennt und bearbeitet werden (oben), um sie als Ladegut auf einem Rungenwagen verwenden zu können (unten)



Im Modell haben wir ein Holzschwellenpaket ohne Kleineisen aus im Querschnitt 2,5 mal drei Millimeter messenden Holzleisten angefertigt sowie ein Paket aus Kunststoffschwellen eines Modellbahnherstellers zusammengestellt. Beide Pakete bestehen aus vier oder fünf mal fünf oder vier Schwellen. Bei den industriell hergestellten Schwellen müssen allerdings die Befestigungsteile (Kleineisen) weggeschnitten und plangefeilt werden. Daher eignen sich für

die Schwellen ohne Kleineisen feine Holzleisten oder die Juweela-Sets 28224/-5 weitaus besser. Als Bindung kann man Nähgarn verwenden.

Mit Kleineisen in Querrichtung

Holz- und Betonschwellen mit Kleineisen wurden in der Regel in Wagenquerrichtung verladen. Bei mehr als einer Schicht wurden im Bereich des Kleineisens – also im Verlauf der Schienenbefestigungsmittel – zwischen den

Schichten hölzerne Zwischenlagen angebracht. Das waren vorrangig unbearbeitete Holzbohlen des Querschnitts zehn mal zehn Zentimeter von etwa vier bis fünf Metern Länge, die aneinandergereiht verwendet wurden.

Neben einem Vorbildfoto, bei dem die neuen Holzschwellen auf einem Güterwagen der Gattung Rs (auch ein Res wäre vorbildgerecht) verladen sind, zeigen wir im Modell den Arbeits-

Bahnschwellen sind Nenngrößen übergreifend ein ideales Ladegut für Flachwagen zwei- und vierachsiger Bauarten Benno Wiesmüller (10)



Schwellen längs mit Kleineisen



Kbs-Güterwagen mit Schwellen samt Kleineisen; zwischen den Schichten liegen Holzzwischenlagen. Die Schwellenpakete sind in Längsrichtung verladen und durch Spanngurte gesichert

Auf dem H0-Modell eines Kbs-Wagens in Längsrichtung mit hölzernen Zwischenlagen verladene Holzschnellen mit Kleineisen; auch hier sind die Schwellen gebündelt und verzurrt



ablauf, wie aus einem flexiblen H0-Gleisjoch das Schwellen-Ladegut entsteht: Entfernen der Verbindungsteile zwischen den einzelnen Schwellen, Glätten mit der Feile, Verklebung der Schwellen auf einem schmalen Streifen, Aufleimen von Holzleistchen ein mal ein Millimeter im Kleineisenbereich sowie Wiederholung bei der zweiten und eventuell dritten Schwellenschicht.

Betonschnellen quer verladen

Weitere Abbildungen zeigen Vorbild- und Modellfotos, bei denen in Querrichtung ver-

ladene Betonschnellen mit Kleineisen das Ladegut darstellen. Bei der Umsetzung ins Modell wurde für die untere Schwellenschicht ein zerlegtes H0-Flexgleisstück verwendet. Die farblich behandelten Betonschnellen aus Kunststoff wurden auf einen schmalen dünnen Pappstreifen geklebt.

Zwischen den Schienenbefestigungen der unteren Schwellenschicht wurden dann weitere ein Millimeter dicke Holz- oder Plastikleisten geschoben, ehe die zweite Schwellenschicht darauf kam. Auch eine dritte Schicht kann noch

entstehen. Bei der oberen Schwellenschicht ist das sichtbare Kleineisen mit einem rostfarbigen Anstrich zu versehen, bevor die Holzleisten angebracht werden. Wir haben bei den H0-Betonschnellen etwa 1,3 Millimeter starke und vier bis fünf Zentimeter lange Leisten aus Holz verwendet.

Bei den auf einem Kls-Güterwagen verladenen Betonschnellen ist nur jener Bereich mit Holzleisten zwischen dem Schienenbefestigungsmaterial versehen, auf dem eine zweite Schwellenschicht sowie eine weitere Schicht verladen wurden. Bei den Betonschnellen hat man außerdem die Möglichkeit, solche von Ladeguthaltern wie Bauer zu verwenden. Somit kann man sich die Arbeit der Schwellentrennung vom Flex-Gleis sparen. Die Bauer-Betonschnellen sind unter den Artikelnummern A3017 und 47036 zu Preisen zwischen 15 und 23 Euro erhältlich.

Gestapelt und in Fahrtrichtung

Gebündelte Holzschnellen mit Kleineisen wurden auch in Wagenlängsrichtung verladen. Hierfür haben wir nach dem Entfernen der Schienen die Holzschnellen aus Kunststoff von einem flexiblen Gleis von einem Meter Länge verwendet, denn hier muss das Kleineisen ja sichtbar sein. Wie schon oben beschrieben, wurden die Schnellen sauber von den Verbindungen abgetrennt und die Schnittstellen mit einer Feile verputzt. Danach wurden je acht Schnellen aneinandergeklebt und zwischen dem Kleineisen mit Holz- bzw. Kunststoffprofilen des Querschnitts ein mal ein Millimeter versehen. In gleicher Weise entstanden die übrigen Schichten. Bei der oberen sind die Leis-

» Lose oder gestapelt, in Längs- oder Querrichtung – das Ladegutthema Schnellen ist bunt!

ten nicht erforderlich, allerdings sollte hier das Kleineisen mittels dünnem Pinsel und rostbrauner Farbe angestrichen werden. Zum Abschluss bekommen die Schnellenstapel je zwei Bindungen aus Garn bzw. schmalen Papierstreifen als Spannbandimitation. Auf die an den Wänden des Kbs-Wagens befestigten Gurte haben wir verzichtet, da das Modell demnächst noch für andere Ladegüter vorgesehen ist.

Als Transportmittel auf der Schiene eignen sich offene Wagen mit Bordwänden, Flachwagen mit Rungen oder mit Borden mit und ohne Rungen – beispielsweise die Gattungen Kbs, Kls, Rs, Res, aber auch Roos und ähnliche Bauarten. Schnellen mit Kleineisen können natürlich auch in Quer- oder Längsrichtung auf Wagen mit niedrigen Wänden ohne zusätzliche Sicherungen verladen werden, wenn sie die Borde nicht überragen. Benno Wiesmüller

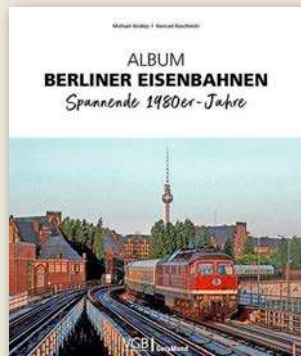


Werden Wagentypen mit Bordwänden eingesetzt, können die Bahnschnellen auch lose in Längsrichtung und ohne Sicherung verladen werden wie hier auf einem sechsachsigen DB-Wagen der Gattung Samms geschehen

Benno Wiesmüller (3)

Buch & Film

Album Berliner Eisenbahnen, Spannende 1980er-Jahre – Michael Kochems/Konrad Koschinski – 143 S., 162 Farb-/13 Schwarz-Weiß-Abb. – 34,99 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-96453-544-3



In den 1980er-Jahren, der Zeit vor dem Mauerfall, verschmolz im Ostteil der Stadt das Flair der alten Reichsbahn mit der Moderne, während im Westen 1984 die BVG das S-Bahn-Rumpfnetz übernahm. Doch die DR war weiterhin im Fern- und Güterverkehr präsent und zahlreiche private Bahnbetreiber bedienten Gleisanschlüsse im Westen, von denen freilich ein großer Teil die damalige Verkehrswende nicht überlebte. Und selbst die Dampflok blieb in den letzten DDR-Jahren noch allgegenwärtig – sei es als Heizlok oder als Zuglok vor letzten Güterzügen, Sonderzügen zu fernen Zielen oder den beliebten Stadtrundfahrten. Nach der deutschen Wiedervereinigung 1990 setzte ein epochaler Verkehrswandel ein, der die Berliner Eisenbahnlandschaft stark veränderte. Bislang ungewohnte Lokomotiven und Züge eroberten Berlin und boten ständig neue Fotomotive. Abwechslungsreiche Fotos – überwiegend in Farbe und bislang meist unveröffentlicht – überzeugen in diesem Buch ebenso wie die aussagekräftigen Kapiteltexte mit vielen Detailinformationen. MW

Die Geschichte der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG), Band 1: Vorgeschichte, Organisation und Tätigkeitsfelder – Armin Gärtner – 156 S., 46 Farb-, 74 Schwarz-Weiß-Abb./42 Faksimiles – 48,00 € – Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath-Hochdahl e. V., Erkrath – ISBN 978-3-00-077300-6



Knapp viereinhalb Jahrzehnte lang prägte die 1949 gegründete DSG das Geschehen auf DB-Gleisen zu nicht unerheblichen Teilen mit. Vor allem im Fernverkehr durften sich die Reisenden über die Annehmlichkeiten eines Speise- oder Schlafwagens freuen. Nach der „Wende“ und der Zusammenführung mit der Mitropa verschwand der Name. Dreißig Jahre später legt Armin Gärtner, zu Studienzeiten selbst DSG-Mitarbeiter und somit ein Mann vom Fach, erstmals einen Gesamtüberblick über die Geschichte des Unternehmens vor. Der erste von geplanten vier Bänden beschäftigt sich mit Vorgeschichte, Organisation und Tätigkeitsfeldern der DSG. Intensives Quellenstudium in Archiven und Sammlungen sowie die Auswertung der von der DSG herausgegebenen Schriften ließen ein fundiertes Fachbuch entstehen, das keineswegs „trocken“ erscheint, sondern sich unterhaltsam liest. Dazu tragen auch die vielfältigen Abbildungen wie Werbungen und Faksimiles bei, die den gesamten DSG-„Kosmos“ beleuchten.

Zuhause war die DSG nicht allein auf der Schiene – auch Teile der stationären Gastronomie am Bahnhof, Hotels oder die Bewirtschaftung der Fährten auf der „Vogelfluglinie“ gehörten zu ihren Aufgaben. Obendrein unterhielt man eine eigene Weinkellerei und eine Betriebsschule. Das alles lässt der Autor in seinem Buch wiederaufstehen und beleuchtet anhand der verschiedenen von und mit der DSG abgeschlossenen Verträge, vor allem denen mit der direkten Konkurrentin CIWL, den Aufstieg von den bescheidenen Anfängen 1950 bis hin zum grenzüberschreitenden Serviceanbieter im europäischen Fernreiseverkehr. CB

Die Stahlwerke Bochum und ihre Eisenbahn – Rolf Swoboda – 128 S., 74 Farb-/184 Schwarz-Weiß-Abb. – 32,80 € – DGE Medien, Mönchengladbach – ISBN 978-3-946594-27-7



Der Wirtschaftsstandort Bochum – einst geprägt von Kohle und Stahl, später auch vom Automobilbau – hat sein Antlitz in den vergangenen Jahrzehnten gewaltig gewandelt. Eine langanhaltende Konstante in diesem Umfeld waren die Stahlwerke Bochum und die von ihnen betriebene Werkbahn. Der Autor Rolf Swoboda, ein ausgewiesener Eisenbahnkenner der Region, beschäftigt sich eingehend mit deren eng miteinander verflochtener Geschichte. In zwei ungefähr gleich gewichtigen Teilen zeigt

das DIN-A4-Buch die spannende Entwicklung von Aufstieg und Niedergang der Stahlwerke im Zuge des Strukturwandels sowie ihrer verschiedenen internen und sie von auswärts her erschließenden Bahnen auf. Durchgehend mit meist unbekannten Abbildungen illustriert, kann der Leser tief einsteigen in ein interessantes Kapitel Industriegeschichte. Dank intensiver Quellenrecherche ebenso umfassend werden das interne Gleisnetz, die Anschlussbahnen zu den Betriebsteilen sowie sämtliche Fahrzeuge vorgestellt. OS

Rundnasen und Kartoffelkäfer, Die NoHAB-Europalokomotiven – Jürgen Hörstel – 160 S., 168 Farb-Abb. – 39,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6443-0

Mit einer Lizenz von EMD rollten ab 1954 insgesamt 159 Maschinen für Norwegen, Dänemark und Ungarn aus der Lokfabrik NoHAB. Nicht nur westliche Bahngesellschaften, son-



dern auch die ungarische MÁV wurde zum Kunden. Dazu baute AFB 40 belgische und vier luxemburgische „Kartoffelkäfer“. Bei den Staatsbahnen endeten die letzten planmäßigen Einsätze zur Jahrtausendwende. Doch es öffneten sich neue Einsatzgebiete wie beispielsweise im Kosovo. Seither sind viele der robusten Lokomotiven bei diversen Privatbahnen untergekommen – vor allem in Dänemark und Schweden, aber auch in Deutschland, was im Buch mit tollen Bildern nachgezeichnet wird. MW

Weiterhin erreichen uns:



Licht, Sound und Bewegung, Effekte, die jede Anlage bereichern (MIBA Spezial 149) – Maik Möritz – 100 S., 426 Farb-/11 Schwarz-Weiß-Abb. – 12,90 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-172-5

Tolle Ideen und Detailvielfalt (N-Bahn Magazin Spezial 3) – Autorenteam – 84 S., 232 Farb-/3 Schwarz-Weiß-Abb. – 9,95 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-178-7

Norwegen, Bahnreise durchs Land der Fjorde – Karl-Wilhelm Koch – 173 S., 207 Farb-/19 Schwarz-Weiß-Abb. – 29,90 € – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71701-5

Tram-Atlas Türkei – Bernhard Kußmagk/Robert Schwandl – 80 S., 167 Farb-Abb. – 16,50 € – Schwandl Verlag, Berlin – ISBN 978-3-936573-77-0

Dampfloks in Farbe – Jörg Hajt – Kalender 2025, 47,5 cm x 33 cm, 14 S., 13 Farb-Abb. – 16,99 € – Heel Verlag, Königswinter – ISBN 978-3-96664-810-3

Faszination Eisenbahn – Autorenteam – Kalender 2025, 47,4 cm x 33 cm, 14 S., 13 Farb-Abb. – 19,95 € – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71718-3

Neubaustrecken der Deutschen Bahn, Mit 300 km/h durch Deutschland – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € – EK-Verlag, Munzinger Straße 5a, 79111 Freiburg



■ In Modell & Vorbild auf schmaler Spur im Norden von Deutschland

Der DEV als Gastgeber **für internationale Schmalspurfans**

Die alljährlich an wechselnden Veranstaltungsorten stattfindende Schmalspur-Expo der Arbeitsgemeinschaft Schmalspur wurde vom 4. bis zum 6. Oktober 2024 in Kooperation mit dem Deutschen Eisenbahn-Verein in Bruchhausen-Vilsen ausgerichtet

Diese spezielle Ausstellung findet immer in der Nähe einer aktiven Schmalspurbahn statt – allerdings jedes Jahr bei einem anderen Betrieb. Da die Arge Schmalspur ein europaweit tätiger Verein ist, wird versucht, die Expo-Orte einigermaßen gleichmäßig über das Vereinsgebiet zu streuen. So

waren in den zurückliegenden drei Jahren die Mariazellerbahn in Österreich, die Döllnitzbahn „Wilder Robert“ in Sachsen und das Albähnle Amstetten – Oppingen die Gastgeber. Aber auch beim niederländischen Feldbahnmuseum in Erica oder bei der Rittnerbahn in Südtirol/Italien waren die Schmalspurfans

schon zu Gast. Nach 1993 und 2000 war die Arge nun schon zum dritten Mal beim DEV in Bruchhausen-Vilsen eingeladen.

Umfangreiches Expo-Programm

Zur Schmalspur-Expo gehören stets eine Modellbahn-Ausstellung, auf der einige Mitglieder



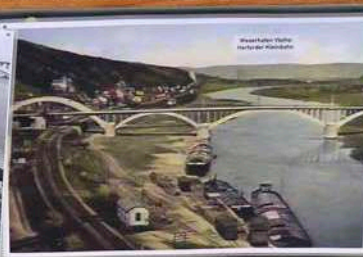
Anfang Oktober 2024 bespannte die Tenderlokomotive „Hoya“ einen GmP; an Bord des Zuges waren die Teilnehmer der Schmalspur-Expo, die später auch das „Schweineschnäuzchen“ (oben rechts) und so manch anderes DEV-Schienenfahrzeug bewundern konnten



Jens Grünebaum



Seinen HOe-Bahnhof Schäbingen führte Arge-Mitglied Helmar Brunn vor. Der Bahnhof verfügt über einen Anschluss zu einem Flusshafen, der entstanden ist in Anlehnung an die maritimen Motive der Herforder Kleinbahnen in Vlotho. Auf der Anlage sind viele Eigen- und Umbaufahrzeuge im Einsatz, wie es einst bei Privatbahnen üblich war Jürgen Petrik (3)





Das Spezialgebiet des Modellbauers Heinz-Ulrich Grunpe sind reich detaillierte Kleinanlagen in verschiedenen Maßstäben. In Bruchhausen-Vilsen zeigte er eine HOe-Feldbahnanlage nach Motiven Ostfrieslands. Die Idee zu dieser Moorbahn-Anlage entstand, als die Modelle der Firma MinitrainS aufkamen. Die Gleise wurden aus Code-55-Schienenprofilen, Pertinaxschwellen und Holzleisten selbst gebaut; das Wohnhaus entspricht einem Vorbild aus dem Freilichtmuseum Moordorf

Die Station Landesgrenze war der Endbahnhof der Cloppenburg-Kreisbahn und lag mitten auf freiem Feld fernab jeglicher Ansiedlung. Nur zweieinhalb Kilometer entfernt war der Endpunkt Werlte der Hümmlinger Kreisbahn, doch das sogenannte Werlte Loch wurde nie geschlossen. Helmut Heinert ist die HOe-Umsetzung perfekt gelungen. Eine Erweiterung der Anlage mit einem Hafen in Anlehnung an die Emshäfen in Lingen und Lathen ist bereits in Arbeit



Die Weinbergbahn Montepulciano ist in Italien angesiedelt und als HOi-Anlage ein Gemeinschaftsprojekt von Günther Poppe, Hartmut Peters und Otto Bothmann. Auf den 6,5-Millimeterspur-Gleisen im Straßenplanum bewegen sich nicht nur die Züge durch die Weinterrassen, sondern dank Funkfernsteuerung auch die Autos. Der Lokschuppen entstand nach Motiven der Domäne Serrig an der Saar, der Steinbruchbahn in Anlehnung an die Laaser Marmorbahn in Südtirol





Um die Erinnerung an die einstige Spreewaldbahn wachzuhalten, baute Ulrich Thorhauer diese HOm-Schauanlage. Dargestellt ist die Haltestelle Laasow an der Strecke Straupitz – Goyatz. Typische Details der Gegend wie die Anlegestelle für Spreewaldkähne oder die Holzbrücken über die Fließe sind vortrefflich umgesetzt. Die Anlagensteuerung erfolgt im Automatikbetrieb mittels Digikeijs-Digitalzentrale und TrainController-Software von Freiwald



ihre Anlagen präsentieren können, eine Sonderfahrt auf der gastgebenden Schmalspurstrecke und die Mitgliederversammlung mit sich anschließendem Abendessen. Freitag, der 4. Oktober, war ein reiner Ausstellungstag ohne Museumsbahnbetrieb, aber mit einer speziellen Loksuppen- und Werkstatt-Führung. Am Samstagmorgen fand die Sonderfahrt statt, wofür der DEV einen GmP mit der Dampflok „Hoya“ zusammengestellt hatte. Die Tour führte von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf und zurück und bot obendrein einen Rangieraufenthalt in Heiligenberg. Nach der Modellbahnschau am Nachmittag fand am Abend die Mitgliederversammlung in einem Heiligenberger Gasthaus statt, wobei die Anfahrt stilgerecht mit einem Triebzug erfolgte.

Böhmatalbahn in Feldbahnspur

Am Sonntag gab es auf der Museumsbahn einen Zweizug-Betrieb mit Dampf und Diesel, sodass auch der Asendorfer Kartoffelmarkt besucht werden konnte. Als Zusatzprogramm bot sich für einige Arge-Gäste am Montag eine Sonderfahrt auf der Böhmatalbahn (600-Millimeter-Spur) an, die auf der Normalspurtrasse der ehemaligen Verden-Walsroder Eisenbahn angelegt wurde. Es wird also allerhand geboten. Wer neugierig geworden ist, sollte sich schon den Termin für 2025 notieren: Vom 3. bis 5. Oktober findet die Schmalspur-Expo bei der Öchsle-Museumsbahn in Oberschwaben statt. Anlass ist das 125-jährige Jubiläum der Schmalspurbahn Biberach – Warthausen – Ochsenhausen. Rechtzeitig vor dieser Veranstaltung werden auf den Internetseiten <https://arge-s.de/> und <https://oechsle-bahn.de/wp/> die Detailinformationen zu finden sein.

Jürgen Petrik



Die Weilbergbahn ist eine 600-Millimeterspur-Feldbahn auf der ehemaligen Trasse der Heisterbacher Talbahn, die Teil des Geoparks Weilberg werden sollte. Das Projekt wurde nie umgesetzt, was Wulf Pompetzki nicht daran hinderte, die geplante Museumsbahn als HOi-Anlage zu bauen. Eingesetzt werden überarbeitete Busch-Modelle und im 3D-Druck entstandene Eigenbau-Fahrzeuge. Eine ausführliche Beschreibung der Weilbergbahn inklusive Modellfahrplan findet sich im Internet unter www.weilbergbahn.de/index.php

Diese LGB-Anlage mit Motiven der Rittnerbahn ist ein Gemeinschaftswerk von Johannes und Martin Broy (im Bild), die auch Berufseisenbahner sind. Dargestellt ist der Bahnhof Maria Himmelfahrt, wo beim Vorbild bis 1966 die Zahnradstrecke von Bozen und die Adhäsionstrasse von Klobenstein zusammentrafen. Da es zum Thema nichts in der Nenngröße 2m/G zu kaufen gab, musste alles selbst geschaffen werden Jürgen Petrik (7)



■ Aus einem Laser-cut-Bausatz von Vampisol montierte Holzbrücke

Bahnüberführung

für Rinderherden und Fuhrwerke

Auf der Segmentanlage der O-Freunde Worms dient diese Holzbrücke als Überführung für Rinderherden und zum Befahren durch Pferdefuhrwerke oder leichte Kraftfahrzeuge MM



In den Sortimenten der Zubehör-Industrie gibt es genügend massive Stein- und Betonbrücken, während man hölzerne Fachwerkkonstruktionen eher suchen muss. Vampisol hat diese Lücke erkannt und bietet eine Viehüberführung nach einem Vorbild aus Thüringen an

Kommt Ihnen diese Situation bekannt vor? Sie besuchen eine Modellbahnausstellung, schauen sich eine Anlage an und erfassen darauf ein spezielles Motiv, das Ihnen fortan keine Ruhe mehr lässt. Genau so erging es mir während der Dortmunder Intermodellbau im April 2024 an der langgezogenen Segmentanlage der



Das Original der Vampisol-Brücke befindet sich im Verlauf der Ohratalbahn in Thüringen Jens Kaup

Die Anzahl der Bauteile ist überschaubar, und alles liegt schon aus den Laserrahmen herausgelöst vor. Die Widerlager und Fundamente aus Hartgips müssen später noch farbig behandelt werden PW (2)



O-Freunde Worms. Auf einem Bogenstück, das die Anlage aus zwei rechtwinklig zueinanderstehenden Streckenästen betrieblich als auch optisch ausgezeichnet miteinander verband, war eine zierliche Holzbrücke in einen Landschaftseinschnitt eingefügt. Da ich zurzeit eine Oe-Anlage plane, die aus einem gestalteten Endbahnhof und einem Fiddleyard als Schienenfahrzeugspeicher bestehen wird, empfand ich beim Anblick des Viadukts sofort dessen Eignung als optisch trennendes Kunstbauwerk zwischen beiden künftigen Anlagensegmenten.

Holzbrücke für den Viehtrieb

Auf Nachfrage beim Anlagenbedienpersonal erfuhr ich den Hersteller des Zubehörartikels und recherchierte zu Hause auf dessen Internetseite www.vampisol.de über die Hintergründe

dieser Brücke, also deren Zweck und Einbauort. Das Bauwerk nennt sich im Modellportfolio des Kleinserienherstellers Jens Kaup schlicht und einfach „Die alte Viehüberführung“ und wird

» Bastelergebnis ist eine landwirtschaftlich genutzte Holzbrücke eines Vorbildes aus Thüringen

in den Maßstäben 1:87 (Artikelnummer V1222/38 €) und 1:45 (V3071/58 €) angeboten. Unter den Bestellnummern V1221 bzw. V3072 gibt es leicht abgewandelte Versionen für die Schmalspurnenrößen H0m/e bzw. Om/e, wobei man bei diesen vorher prüfen sollte, ob bei prakti-

ziertem Rollbock- oder Rollwagenverkehr auch aufgeschemelte Regelpurgüterwagen durch die Brückenöffnung passen. Verortet ist das Brückenvorbild übrigens an der thüringischen Ohratalbahn in der Nähe von Gotha-Uelleben.

Gut durchdacht und vorbereitet

Nach dem Auslösen der Bestellung bei Vampisol war ich gespannt, was mich an Bauaufwand erwarten würde. Die meisten Hersteller von Laser-cut-Zubehörsätzen liefern bekanntlich sämtliche Bauteile noch verankert in den Holz- oder Kartonrahmen, die dann mühsam aus diesen herauszutrennen sind. Das ist hier nicht der Fall – sämtliche Einzelteile liegen schon komplett aus dem Basismaterial herausgelasert im Karton, wobei die besonders empfindlichen Baugruppen wie der vierteilige Bohlenrost oder



Die montierte Holzbrücke von Vampisol zeigt dunkle und helle Profilseiten, sodass eine Lackierung und Patinierung der gelaserten Teile in einem graubraunen Farbton unabdingbar ist PW (2)

das Brückengeländer in stabilen und seitlich mit Klebeband gesicherten Wellpappstreifen ruhen. Über diese bastelfreundliche Aufbereitung war ich erfreut, denn sie spart enorm viel Zeit und obendrein Ärger über beim Heraustrennen beschädigte Teile. Diese sehen hier übrigens aus wie Holz, bestehen aber aus Hartkarton und weisen je eine dunkle und helle Seite auf, sodass

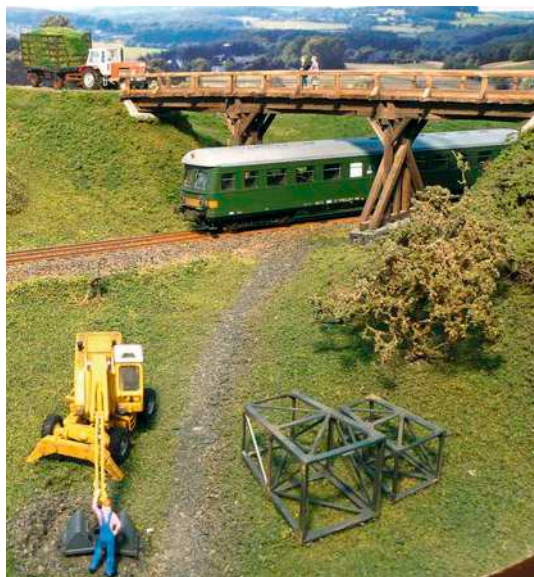
die Brücke am Ende unbedingt mit Lasurfarben behandelt werden sollte.

Schnelles Bauergebnis garantiert

Die mit acht farbigen Bauschrittbildern, drei Fotos vom fertigen Modell und drei Vorbildmotiven illustrierte Montageanleitung unterstützt das Basteln ungemein. Wenn Fragen offenbleiben, hilft ein YouTube-Tutorial, das über einen abgedruckten QR-Code zügig abrufbar ist. Die einzelnen Bauschritte hier zu beschreiben, halte ich für überflüssig, denn alles ging reibungslos von der Hand. Abweichend vom Bauvorschlag

des Herstellers und auch vom Brückenoriginal habe ich analog zum Wormser Verein die Mittelgurte des Geländers nicht innen, sondern außen angebracht, weil es einfach besser aussieht, wenn sie die „Schokoladenseite“ der Brücke verzieren, statt innen den Rindern oder Pferdegespannen als Leitplanke zu dienen. Das mag zwar vorbildwidrig sein, nehme ich aber als Kompromiss in Kauf. Das Holzgerüst der Brücke als auch die Fundamente und Widerlagerblöcke aus Gips müssen natürlich noch eingefärbt werden, was in unserem Fall aber erst kurz vor dem Einbau in die Anlage passieren wird. PW

Vergleichbare Brückentypen



Der Kleinserienhersteller Modell + Dioramenbau bot vor 30 Jahren dieses H0-Fertigmodell einer Brücke aus verleimten Holzprofilen an, die dem rechts gezeigten Vorbild an der Gartetalbahn ähnelt Slg. Jens Kaup

Natürlich ist Vampisol nicht der erste Hersteller, der solche Echtholz-Brücken anbietet. Schon bei meinem H0/H0e-FREModul-Arrangement hatte ich einen ähnlichen Viadukt eingebaut, der in den 1990er-Jahren von M + D aus Cham als H0-Modell unter der Artikelnummer 505 vertrieben wurde. Heute gibt es typverwandte Brückenmodelle beim Onlineanbieter Alexander Gohl aus Neu-Anspach (www.modellbahn-exklusiv.de) – und zwar in den Nenngrößen H0 bis Z. Kürzere Modelle für H0-Anlagen sind auch



bei Busch erhältlich (Artikelnummern 1497/1850), während Falter mit der sogenannten Holzstammbrücke (120495) und einer überdachten Überführung mit gemauerten Sockeln (120209) zwei 1:87-Produkte offeriert. PW

In mehreren Maßstäben von 1:87 bis 1:220 gibt es bei Modellbahn-Exklusiv nicht nur diese Holzbrücke, sondern auch andere Typen und Längen Werk

Das erweiterte Zubehör-Decoderformat DCCext ist zwar noch ein Nischenprodukt, wird aktuell aber schon von namhaften Herstellern unterstützt



Die Z21-Decoder mit DCCext-Unterstützung haben eine ZLink-Schnittstelle, an der das Konfigurationsgerät Z21proLink betrieben werden kann. Die Konfiguration der Signalbilder kann direkt am Z21pro-Link oder mit dem Maintenance-Tool erfolgen

Heiko Herholz (5)



■ Das erweiterte Schalten im DCC-Digitalsystem

Zubehör-Decoder mit neuen Eigenschaften

Das digitale Schalten von Weichen, Signalen und anderem Zubehör hat den großen Vorteil, dass die Verdrahtung mit zwei Leitungen recht simpel ist. Neben dem schon lange praktizierten einfachen DCC-Verfahren verbreitet sich nun verstärkt die erweiterte Version DCCextended

Das digitale Schalten von Weichen, Signalen und anderem Zubehör hat enorme Vorteile: Die Verdrahtung wird deutlich einfacher. In der Regel benötigt man tatsächlich nur die berühmten zwei Drähte für das Digitalsignal und gegebenenfalls eine zusätzliche Stromversorgung. Diese zwei bis vier Drähte werden bis zu den Zubehördecodern unter der Anlage geführt. Dabei kann alles an diesen zwei oder vier Daten- und Energieleitungen angeschlossen werden, was als Bus mit

einer „Baumstruktur“ unter der Anlage verlegt wird. Erst ab den Decodern erfolgt die direkte Verdrahtung mit den Weichen- oder Signalantrieben. Das spart elektrische Leitungen und sorgt für mehr Übersicht. Im Übrigen ist das ein Konzept, das inzwischen auch die große Bahn verfolgt. Der Decoder ist dort allerdings ein Schaltkasten entweder direkt am Signal oder in der Nähe des Signals. Beim ESTW der Bauform SIMIS D erfolgt die Datenübertragung zu diesem Kasten per ISDN-Leitung, und bei den

noch recht neuen DSTW kommen IP-Netze zum Einsatz. Spezielle Krypto-Boxen sorgen in diesem Fall dafür, dass diese Anschlusskästen nicht durch Dritte gehackt werden können.

Eigenheiten der Zubehör-Decoder

Zubehör-Decoder gibt es bei digitalen Modellbahnen schon genauso lange wie Triebfahrzeug-Decoder. Da zunächst praktisch nur die magnetischen Weichen- oder Signalantriebe angesteuert wurden, ist oft die Rede von



Konfiguration und Bedienung von DCCext erfolgt bei Piko mit dem SmartController-WLAN. Im Konfigurationsmodus wird der Typ des DCC-Decoders ausgewählt



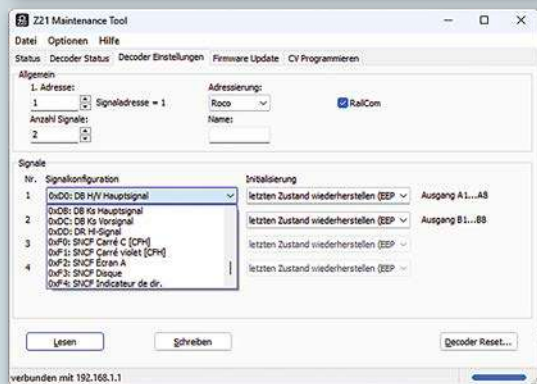
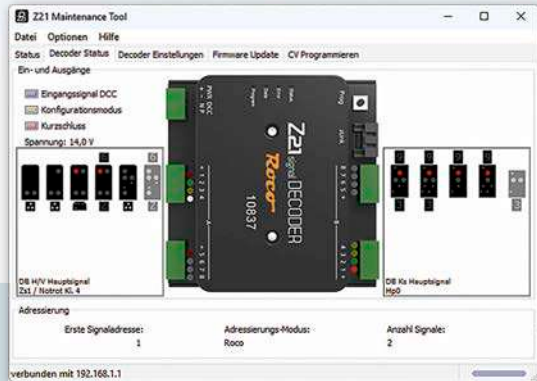
Jedem Signalbegriff wird ein Aspekt in Form der Zahl zugeordnet, die im Decoder für diesen Begriff konfiguriert ist



Die Bedienung der Signale mit DCCext erfolgt im SmartController-WLAN durch Auswahl des gewünschten Signalbilds

Z21proLink am Roco-Signaldecoder 10837

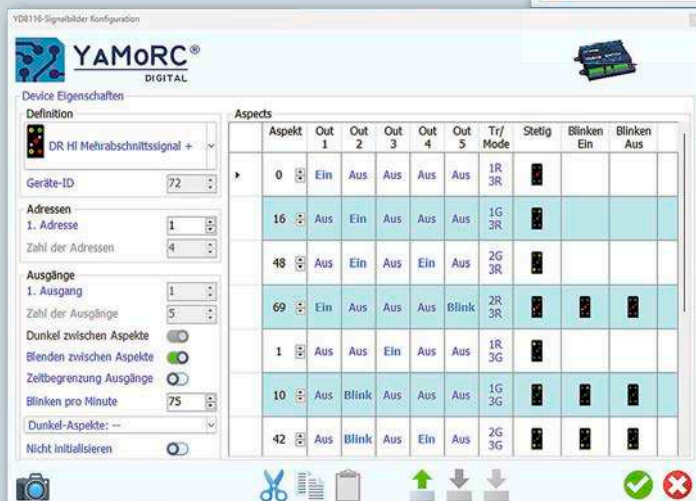
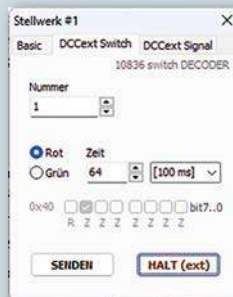
Die zugeordneten Signaltypen werden im Maintenance-Tool grafisch angezeigt



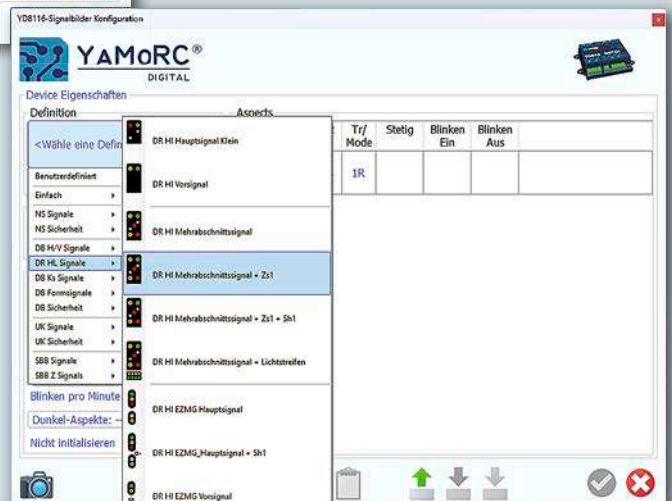
Auswahl des Signaltyps im Maintenance-Tool des Roco/Fleischmann-Digitalsystems

Die Konfiguration der YaMoRC-Decoder erfolgt mit einem Windows-Konfigurationsprogramm. Decoder wie der YD8116 werden per ES-Link an die Zentrale YD7010 angeschlossen

Übertragung einer gewählten Schaltzeit an den Z21-Zubehör-Decoder 10837



Die Konfigurationsmöglichkeiten des YD8116 sind umfangreich und erlauben zusätzliche und individuelle Anpassungen auch für die bereits vorkonfigurierten Signaltypen



YaMoRC bietet zur Auswahl für DCCext nicht nur die im Modellbahnbereich verbreiteten europäischen Signalsysteme, sondern auch für eher exotische Dinge wie EZMG-Signale

Magnetartikel-Decodern. Diese sind vor allem für das DCC- und das Motorola-Protokoll erhältlich. Gelegentlich beherrschen die Decoder auch beide Protokolle. Im DCC-Protokoll sind für das Schalten von Zubehör ein Einschalt- und ein Ausschaltbefehl definiert. Die Idee dabei war, dass so die Schaltdauer bestimmt werden kann. Besonders wichtig ist das für Magnetantriebe ohne eingebaute Endabschaltung. So kann verhindert werden, dass die empfindlichen Magnetspulen Schaden nehmen. In der Praxis senden nicht alle Digitalzentralen beide Befehle, sondern manche nur Einschaltbefehle, andere wiederholen Einschaltbefehle so lange, wie die Schaltdauer des Decoders sein soll, und diverse Zentralen senden zwar Ausschaltbefehle, aber lassen keine Schaltdauereinstellung zu. Zubehör-Decoder der etablierten Hersteller haben sich auf derlei Eigenheiten eingestellt und können damit gut umgehen. Bei einigen Zubehör-Bausteinen lassen sich die Schaltzeiten direkt im Decoder einstellen, sodass auch empfindliche Antriebe sicher betrieben werden können.

Ausreizen der inneren Werte

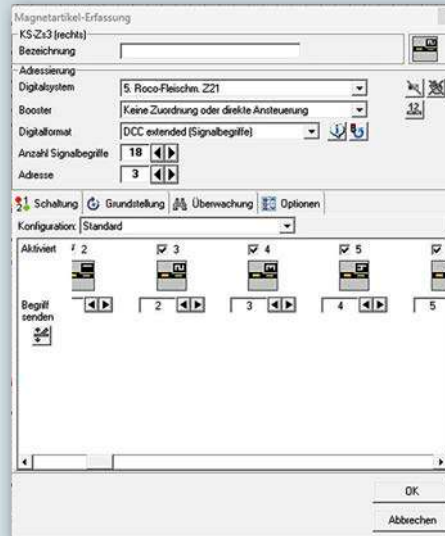
Das DCC-Protokoll kann eigentlich schon immer mehr, denn das erweiterte Zubehör-Decoderformat ist schon lange in den DCC-Normen der NMRA zu finden, dümpelte aber bislang eher vor sich hin, da zwar der grundsätzliche Aufbau spezifiziert, aber keine Erläuterungen zur Umsetzung vorhanden waren. Das hat vor einigen Jahren die RailCommunity in der RCN-213 nachgeholt. Das normale Zubehör-Decoderformat besteht aus zwei Bytes und einem zusätzlichem Fehlerprüfbyte. Das erweiterte Format bietet drei Bytes und ein zusätzliches Fehlerprüfbyte. Das zusätzliche Byte wird genutzt, um weitere Informationen zu übertragen. Entsprechend den Beschreibungen im Abschnitt 2.4.2 des NMRA-Standards S.9.2.1 wird das ausführlichere Verfahren

auch DCCextended – kurz DCCext genannt. Die RCN-213 definiert etwas genauer, welche Möglichkeiten das zusätzliche Byte bietet. Es kann den genutzten Ausgang der angesteuerten Zubehöradresse und eine Schaltzeit definieren. Damit ist eine individuelle Schaltzeit über das Digitalsystem sauber steuerbar, ohne auf das historisch gewachsene Chaos des einfachen Formats angewiesen zu sein. Eine andere Nutzung des Bytes ist die Übertragung von Signalbegriffen. Hier sind bis zu 256 Begriffe unter jede Adresse möglich. Damit lassen sich auch komplexe Signalbilder mit nur einem DCC-Befehl transferieren.

Die konkrete Belegung des dritten Bytes ist nicht genormt, allerdings sollen sich die Hersteller an den Vorgaben aus dem Abschnitt

» Mittels DCCext lassen sich auch komplexe Signalbilder mit nur einem DCC-Befehl übertragen

4.3.2 der NEM 694 orientieren. Festgelegt ist allerdings, dass der Wert 0 im dritten Byte dem absoluten Haltbegriff entspricht. Dieses Verfahren hat mehrere Vorteile: Die Konfiguration komplexer Signalbilder wird dadurch erheblich erleichtert. Zunächst wird das Signalbild in der Konfigurationsoberfläche ausgewählt, bevor die Anschlussdrähte entsprechend mit den angegebenen Klemmen des Decoders verbunden werden. Steuert man von Hand, muss man im jeweiligen Bediengerät oder der Bedienoberfläche noch das passende Signal auswählen und gegebenenfalls die vorher eingestellten Aspektnummern den Signalbegriffen zuordnen. Das ist aber im Normalfall nur das Übertragen von Zahlenwerten aus einer Anleitung oder einer Übersicht. Dank diesem Verfahren lassen sich auch komplexe Signalbilder mit Handreglern wie dem SmartController-WLAN von Piko betreiben. Auch bei der PC-Steuerung bietet das neue Verfahren Vorteile: Komplexe Signalbilder wurden hier bisher oft durch das Zuordnen von einzelnen Decoder-Adressen zu Signallampen konfiguriert. Nun können die Aspektnummern den Signalbildern zugeordnet werden. Ein weiterer Vorteil ist die Schonung der DCC-Bandbreite. Für jeden Signalbegriff muss nun nur eine DCC-Nachricht übertragen werden. Hier ist es bislang oft erforderlich gewesen, für jede Signallampe eine DCC-Nachricht zu übertragen. Daher ist das DCC-Zubehör-Decoderformat DCCext auch für das



Auch die Steuerungsprogramme von RocRail, iTrain und WinDigiPet unterstützen das erweiterte DCC-Zubehör-Decoderformat DCCext – hier das Konfigurationsfenster für Magnetartikel bei WinDigiPet

Betreiben großer Anlagen eine Möglichkeit, um die Leistungsfähigkeit und Stabilität zu verbessern.

Anwendungen in der Praxis

Die Modelleisenbahn GmbH mit ihrer Z21-Strategie war der erste Hersteller, der das erweiterte Zubehör-Decoderformat einführte. Insofern beherrschen inzwischen alle z21- bzw. Z21-Digitalzentralen diese Technik. Dafür bieten die Österreicher die Decoder 10836 und -7 an. Ersterer ist ein Weichendecoder, bei dem die Schaltzeiten über DCCext übermittelt werden können. Der Signaldecoder 10837 bietet

die Möglichkeit der Ansteuerung kompletter Signalbilder mit nur einem Befehl. Der niederländische Anbieter YaMoRC (siehe em 12/24) unterstützt DCCext in allen Zentralen als auch im Signaldecoder YD8116. Auch sein für dieses Jahr angekündigter Servodecoder YD8124 wird neben den bisherigen Zubehör-Kommandos das erweiterte Format verstehen. Der Technikspezialist Bogobit bietet mit dem Digimux-Decoder eine interessante Alternative zur Ansteuerung der Multiplex-Signale von Viessmann und damit ebenfalls die Möglichkeit zur Nutzung des DCCext-Formates. Der vor allem im Gartenbahnsegment tätige Hersteller mXion offeriert sowohl Zentralen als auch Decoder mit dieser Technik.

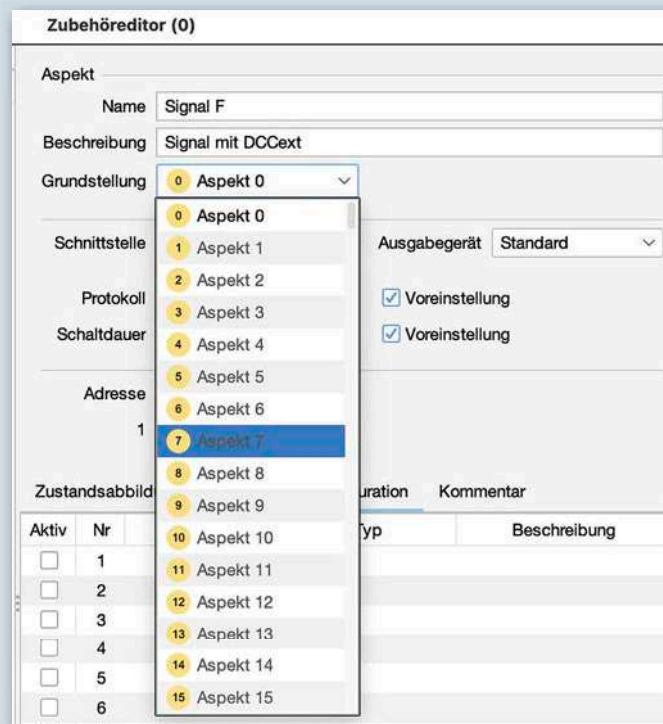
Mit Piko unterstützt ein weiterer großer Hersteller das erweiterte Zubehör-Decoderformat. Im noch recht neuen SmartControl-WLAN-System ist die entsprechende Unterstützung bereits eingebaut. Weichen und Signalen werden dabei direkt im WLAN-SmartController konfiguriert. Auch die Ansteuerung der Elemente erfolgt von hier aus. Derzeit wird zwar noch kein entsprechender Decoder aus Sonneberg angekündigt, doch wird man das Format nicht ohne Grund eingebaut haben.

Auch in Anlagensteuerungen drin

Anlagensteuerungen erfolgen heutzutage oft digital und mit Softwareunterstützung. Dabei wird auch das erweiterte DCC-Zubehör-Decoderformat schon unterstützt. Die Steuerungsprogramme von iTrain, RocRail und WinDigiPet berücksichtigen bereits das neue Format und bringen entsprechende Konfigurationsmöglichkeiten für die Anlagenüberwachung mit.

Im Fazit betrachtet ist das erweiterte DCC-Zubehör-Decoderformat DCCext also nicht nur eine nützliche Normung, sondern wird inzwischen bereits von vielen Technikherstellern in den Decodern und Zentralen angewendet. Das Format ist eine interessante Alternative für die Ansteuerung von jenen komplexen Signalbildern und Zubehörprodukten, die genaue Schaltzeiten erfordern.

Heiko Herholz



In iTrain lässt sich sogar eine abweichende Grundstellung vom Haltbegriff in DCCext konfigurieren, was sinnvoll ist, wenn man Zwischen- oder Zugdeckungssignale mit Kennlicht in der Grundstellung einsetzt Heiko Herholz (9)



Rivarossi

Roco

Für unseren Test der Baureihe 56²⁰⁻²⁹ vorgefahren sind die beiden HO-Modelle als formneue Bundesbahn-Ausführung von Rivarossi und als überarbeitete DR-Epoche-IV-Version von Roco auf Basis der bekannten Fleischmann-Konstruktion aus den zurückliegenden Jahrzehnten

■ Test der HO-Dampflokomotiven der Baureihe 56²⁰⁻²⁹ von Rivarossi und Roco

Rivarossis Neue gegen Fleischmann-Revival

Verglichen
& gemessen

Gleich zwei Hersteller bieten aktuell neue HO-Modelle der preußischen Dampflok-gattung G 8² in Ausführungen für die Epochen III und IV an: Rivarossi präsentiert eine 1:87-Neukonstruktion des hundertfach gebauten Vorbildes. Und Roco hat das altbekannte Fleischmann-Modell überarbeitet wiederaufgelegt

Parallel zur preußischen Lok-gattung G 8¹ alias Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ (siehe em 3/24) hatte Rivarossi vor geraumer Zeit auch die leistungsstärkere G 8² der Baureihe 56²⁰⁻²⁹ angekündigt. Im September kam Letztere in die Fachgeschäfte und konkurriert mit der wiederaufgelegten Roco-Maschine gleicher Bauart. Denn die Bergheimer hatten sich letztes Jahr entschlossen, der betagten Fleischmann-Konstruktion eine neue Chance zu geben. Wir haben beide Modelle sorgfältig unter die Lupe genommen und können

Fakten zu den HO-Modellen

	Rivarossi 56 2863 DB	Roco 56 2009-1 DR
Artikelnummer	HR2889S	70038
Baujahr	2024	2023
Betriebssystem	DCC Sound	DCC Sound
Digitalschnittstelle	21MTC/NEM 660	sechspolig/NEM 651
Motor/ Schwungmasse	fünfpolig in der Lok/1	fünfpolig im Tender/-
Getriebe	Schnecke/Stirnrad in der Lok	Schnecke/Stirnrad im Tender
angetriebene Radsätze/Haftreifen	4/2	2/4
Eigenmasse	322 g	390 g
Preis (UVP)	499,90 €	489,90 €

interessierten Lesern aufgrund unserer Recherchen bei der Wahl eines der Modelle behilflich sein.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Rivarossi – Lokfahrwerk, Kessel und Tender bestehen aus Metalldruckguss, während das Führerhaus aus Kunststoff gefertigt ist. Das Lokfahrwerk ist mit vier seitenverschiebbar im Rahmen gelagerten Kuppelradsätzen und einem Vorlaufgestell mit einfacher Führung klassisch aufgebaut. Der schlanke fünf-

Vorbild-Vergleich



Die Zweizylinder-Lokkonstruktion der Baureihe 56²⁰⁻²⁹ (pr. G 8²) war eine vereinfachte Ableitung aus der Dreizylinder-Variante der Baureihe 56¹ (pr. G 8³). Zwischen 1919 bis 1928 wurden 846 Exemplare gebaut. Die letzten DB-Maschinen dieser Gattung waren bis 1963 im westlichen Ruhrgebiet im Einsatz, so auch die abgebildete 56 2477, die von 1955 bis zur Abstellung 1959 in Oberhausen West weilte. An ihr fallen zwei durchgebohrte Gegengewichte auf, die zu kleineren Fliehkräften führten, sodass eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 65 auf 75 km/h möglich wurde. *em Karl-Ernst Maedel/Slg. Eisenbahnstiftung*

polige Motor mit Schwungmasse sitzt in der Lok und treibt über ein Schneckengetriebe mit Kunststoff-Zahnradern den vierten Lökkuppelradsatz an, der zwei Haftreifen trägt. Die anderen Kuppelradsätze werden über das Gestänge mitbewegt. Lok und Tender sind über eine auf beiden Seiten in Kurzkupplungskulissen geführte, steckbare Deichsel verbunden, in der auch die Elektroleitungen geführt werden. Die Platine mit Schnittstelle, Sounddecoder und Lautsprecher befindet sich im Tender. Die Nachrüstung eines Rauchgenerators ist hier nicht vorgesehen. Der Tender verfügt über eine NEM-Kupplungsaufnahme, die für die Lokfront zum Nachrüsten beiliegt.

Roco – Bei diesem Modell besteht der Lokrahmen aus Metall. Führerhaus, Kessel und Tender sind aus Kunststoff gefertigt. In Kessel und Tender sind Beschwerungsgewichte eingelegt. Im starren Lokrahmen sind seitenverschiebbar die vier Kuppelradsätze gelagert; das Vorlaufgestell ist radial drehbar angelenkt. Der Antrieb des Modells sitzt bei dieser Maschine im Tender, was für Fleischmann-Konstruktionen bekanntlich typisch war. Der fünfpolige Motor ohne Schwungmasse treibt über zwei Schnecken-Kunststoffgetriebe den ersten und dritten Tenderradsatz an, die mit vier Haftreifen bestückt sind.

Die Verbindung zwischen Lok und Tender erfolgt über eine Deichsel, die beidseitig in Kulissen geführt wird und auch die Elektroleitungen aufnimmt. Der Sounddecoder ist im Kessel platziert und über eine sechspolige Schnittstelle angeschlossen, während der Lautsprecher leider deutlich sichtbar auf dem Führerhausboden liegt. Ein Rauchgenerator ist nicht vorhanden. Lok als auch Tender verfügen über NEM-Kupplungsaufnahmen.

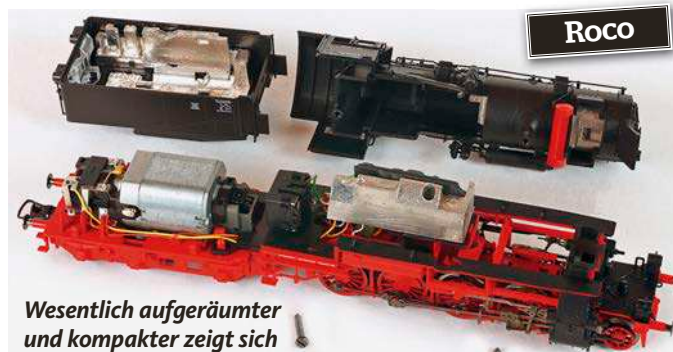
Maßgenauigkeit

Rivarossi – Dieses Modell ist weitgehend maßstäblich ausgeführt, zeigt aber einen rund zwei Millimeter zu großen Gesamtachsstand, der hauptsächlich auf den Lok/Tender-Abstand zurückzuführen ist und der sich dann auch auf eine etwas zu große Länge über Puffer auswirkt.

Roco – Die Abweichungen bei den Abmessungen im



Aufgrund der vielen Rohrleitungen unter den Lokumläufen ist die Demontage des Rivarossi-Modells eine heikle Angelegenheit und sollte besser einer Fachwerkstatt überlassen werden. Im Tender sitzt der ESU-Decoder samt nach unten abstrahlendem Lautsprecher



Wesentlich aufgeräumter und kompakter zeigt sich das Roco-Fahrwerk mit dem robusten Tenderantrieb, allerhand Beschwerungsgewichten, dem Zimo-Decoder im Stehkesselbereich und dem leider das gesamte Führerhaus einnehmenden Lautsprecher *Jürgen Gottwald (3)*

Vergleich zur Vorbildlokomotive sind auch hier im üblichen Maße und weichen lediglich beim Lokgesamtachsstand und beim Kuppelachsstand deutlicher ab. Das ist vor allem durch die hohen Spurkränze der Radsätze bedingt, die keine maßstäblichen Achsstände erlauben.

Langsamfahrtverhalten

Für die Fahrttests wurde eine Roco Digitalzentrale Z21 verwendet. Die Geschwindigkeitsmessungen erfolgten über Zeit/Weg-Messungen. Die Fahrzeuge wurden vor den Messungen etwa je eine halbe Stunde in beide Richtungen eingefahren. Die Zugkräfte der Modelle

wurden über eine Seilrolle mit Federwaage ermittelt.

Rivarossi – Die Lok setzt sich bei der ersten Digitalfahrstufe mit kaum wahrnehmbaren 0,8 km/h in Bewegung. Diese geringe Geschwindigkeit hält das Modell auf sauberen Gleisen und im Bogen oder auf Weichenstraßen stetig bei. Die Geschwindigkeit lässt sich gut regeln, wobei die Lok mit einem sehr geringen Fahrgeräusch überzeugt.

Roco – Die Lok fährt bei Fahrstufe zwei mit einer Minimalgeschwindigkeit von lediglich 0,3 km/h. Dank der Lastregelung muss weder in Gleisbögen noch in leichten Steigungen nachgeregelt werden. Die Regeleigenschaften sind im unteren Geschwindigkeitsbereich sehr gut. Zudem rollt das Modell beinahe geräuschlos.

Streckenfahrtverhalten

Rivarossi – Die Maschine durchfährt Weichenstraßen – getestet mit Roco-Line-, Roco-Standard- und Peco-Gleisen – ruhig und entgleisungssicher. Dabei durchfährt sie Gleisbögen mit minimal 356,5 Millimetern Radius. Bei voll aufgedrehtem Regler erreicht das Lokmodell eine Maximalgeschwindigkeit von umgerechnet 78 km/h, was nahe an der für diese DB-Lok auf 75 km/h festgelegten Vorbildhöchstgeschwindigkeit liegt. Das Fahrgeräusch bleibt in allen Geschwindigkeitsbereichen gering.

Roco – Die Lok zieht gleichmäßig und sehr ruhig ihre



Die Heizerseite des Rivarossi-Modells, das die Bundesbahn-Maschine 56 2863 des Bw Rheydt im Zustand der Epoche III wiedergibt

Der Antrieb in der Rivarossi-56er sitzt in der Lok, wobei der hintere Kuppelradsatz übers Getriebe direkt in Bewegung versetzt wird. Den Rest erledigen die Kuppelstangen. Zwei der drei Tenderradsätze sorgen für die Stromabnahme

Rivarossi



Runden. Auch diese Maschine durchfährt alle Weichenkombinationen ohne Probleme. Sie bewältigt trotz montierter Kolbenstangenschutzrohre Gleisradien bis hinunter zu 358 Millimetern. Bei voll aufgedrehtem Regler rollt sie mit umgerechnet 91 km/h Maximaltempo über die Gleise, was im Vergleich zu den zulässigen 65 km/h deutlich überhöht ist. Das Fahrgeräusch ist in allen Geschwindigkeitsbereichen angenehm niedrig.

Ausrollverhalten

Rivarossi – Die kleine Schwungscheibe ist bei Spannungsunterbrechung aus voller Geschwindigkeit heraus praktisch nutzlos, denn das Modell steht bei einem Notstopp schon nach knapp drei Zentimetern. Wählt man bei erreichter Höchstgeschwindigkeit die Fahrstufe 0 an der Zentrale, rollt das Modell indes 130 Zentimeter weiter, was für den Anlagenbetrieb viel zu viel ist, um in Blockabschnitten rechtzeitig zum Stehen zu kommen.

Roco – Der Antrieb im flachen Tender erlaubte keine Schwungmasse mit großem Durchmesser, sodass auch hier beim Auslösen des Notstopps aus Vorbild- oder Höchstgeschwindigkeit ein nur kurzer Ausrollweg von drei

Zentimetern messbar ist. Bei Zuweisung der FS 0 aus maximalem Tempo heraus läuft das Modell noch 140 Zentimeter weiter, was im Anlagenbetrieb zu viel des Guten ist.

Zugkraft

Rivarossi – Das Modell zieht nur 100 Gramm Zuglast über die Rolle, was bei einer solch bulligen und vom Vorbild her eher leistungsstarken Lok verwundert.

Auf der Anlage kann das Modell trotzdem längere Güterzüge mit bis zu 40 Achsen ziehen – auch auf Steigungen mit drei Prozent Nei-

gung. Bei maximaler Belastung schleudern die Lokradsätze, sodass der Antrieb nicht blockiert und somit keinen Schaden nimmt.

Roco – Der Zuglastwert des Bergheimer Lokmodells beträgt in der Ebene 125 Gramm, was für lange Güterzüge genügt. In unserem Belastungstest zog der D-Kuppler einen Zug mit 25 Zweiaxlern durch einen Gleiswendel mit 600 Millimetern Radius und dreiprozentiger Steigung. Die angetriebenen Tenderradsätze drehen bei Maximalbelastung durch, was Motor und Getriebe schont.

Stromabnahme

Rivarossi – Die Lok greift über alle Kuppelradsätze und von zwei Tenderradsätzen durch Federblechstreifen seitlich von den Radscheiben die Fahrspannung ab. Es kam während der Testzeit zu keinerlei Aussetzern bei der Stromabnahme.

Roco – Die Stromabnahme erfolgt über Spürkranzschleifer von allen Kuppelradsätzen und dem gefedertergelagerten mittleren Tenderradsatz, was eine sichere Basis darstellt. Insofern gab es im Test keine spürbaren Kontaktprobleme.

Maßtabelle Baureihe 56²⁰⁻²⁹ DR/DB

Maße in mm	Vorbild	1:87	Rivarossi	Roco
Länge über Puffer	16.975	195,1	197,5	196,3
Führerhausbreite	2.900	33,3	33,6	33,4
Schornsteinhöhe über SO	4.550	52,3	52,7	52,7
Dachhöhe über SO	4.310	49,5	50,5	50,7
Kesselmittenhöhe über SO	3.000	34,5	35,3	35,0
Puffermittenhöhe über SO	1.025	11,8	11,7	12,0
Lok/Tender-Gesamtachsstand	13.875	159,5	162,5	161,5
Lokgesamtachsstand	7.000	80,5	81,1	84,0
Tenderachsstand	1.500/2.400	17,2/27,6	17,4/27,7	17,3/27,7
Kuppelachsstand	1.500	17,2	17,3	18,3
Treib-/Kuppelraddurchmesser	1.400	16,1	16,0	16,0
Vorlauferraddurchmesser	1.000	11,5	10,6	9,7
Tenderraddurchmesser	1.000	11,5	11,4	11,6
Spürkranzhöhe Vorlauf-/Kuppel-/Tenderräder	–	1,2 (NEM max.)	0,9/0,75/0,75	1,2/1,0/1,1

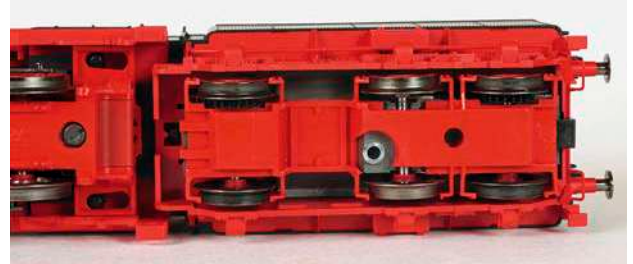
Roco



Das Roco-Modell mit der EDV-Loknummer 56 2009-1 repräsentiert die Reichsbahn-Epoche IV; zu Hause ist diese Lok im Bw Saalfeld

Bei Rocos Baureihe 56 ist der Antrieb im Tender platziert, wobei die äußeren mit Haftreifen versehenen Radsätze getriebeanimiert sind. Der mittlere Tenderradsatz sorgt zusammen mit den Loktreib- und -kuppelrädern für den Fahrspannungsabgriff

Jürgen Gottwald (5)



Roco

Digitaleigenschaften

Rivarossi – Der über die 21MTC-Schnittstelle arbeitende Decoder ist ein ESU-Baustein vom Typ LokSound V5.0. Er verarbeitet die Systeme DCC, MM und Selectrix, aber auch analoge Gleichspannung, bietet 31 schaltbare Funktionen – darunter zwei Licht- und 25 Geräuschfunktionen. Unter anderem lässt sich eine Feuerbüchsenbeleuchtung ein- und ausschalten. Den Lautsprecher im Tenderboden kann man akustisch deutlich lokalisieren, was nicht optimal gelöst ist. Die Lokgeräusche klingen recht gut, sind aber etwas zu laut eingestellt, was sich über die CV 63 dimmen lässt.

Roco – Der eingebaute Zimo-Sounddecoder ist für DCC- und Motorola-Systeme geeignet. Er bietet 23 schaltbare Funktionen, davon eine für Licht und 20 für Geräusche. Der deutlich sichtbare Lautsprecher im Führerhaus ist für eine vorbildgerechte Akustik nicht optimal platziert. Das Abdampfgeräusch klingt etwas „wattig“, ist aber in der Lautstärke gut eingestellt.

Wartungsfreundlichkeit

Rivarossi – Verpackt ist die Lok in einem Karton mit Blistereinlage und Schaumstoff. Die Betriebsanleitung informiert in

mehreren Sprachen über die wesentlichen Wartungsarbeiten am Modell und die Montage der wenigen beiliegenden Zursüßteile. Auch eine Ersatzteilliste ist vorhanden. Ein weiteres Blatt beschreibt die Eigenschaften des Sounddecoders.

Die Demontage des Lokgehäuses ist völlig falsch beschrieben und obendrein recht kompliziert: Es müssen die vier Schrauben unter dem Führerhaus gelöst werden. Anschließend ist das Lokgehäuse hinten anzuheben und dann von vorn etwas wegzuziehen und weiter anzuheben. Vor dem weiteren Abheben ist die Leitung am rechten Luftbehälter hinter den Zylindern und links hinten unter dem Führer-

haus abzuführen. Beim Zusammenbau ist größte Vorsicht angeraten, damit man keine der feinen Leitungen abklemmt. Für den Tausch abgefahrener Haftreifen auf dem Lokradsatz müssen zuvor die Kuppelstangen entfernt werden. Der Decoder ist nach Lösen der vier Schrauben unter dem Tendergehäuse zugänglich. Die LED-Beleuchtung von Lok und Tender ist wartungsfrei.

Roco – Das Modell liegt mit Blisterrahmen umhüllt im Karton. Die dreisprachige Betriebsanleitung geht auf die Wartungsarbeiten ein. Eine Ersatzteilliste sowie die Beschreibung der Digitalausstattung gibt es auf separaten Blättern. Zusätzlich liegt eine An-

leitung zur Verarbeitung der beiliegenden Ätzbeschilderung im Karton. Die Demontage des Lokgehäuses ist einfach durch Lösen von zwei Schrauben möglich, die sich unter dem Fahrgestell befinden. Das Tendergehäuse kann nach leichtem Spreizen der Seitenwände abgehoben werden. Der Haftreifenwechsel an den angetriebenen Tenderrädern ist einfach von den Radseiten möglich. Der Decoder ist über die NEM-651-Schnittstelle tauschbar. Die Lok- und Tenderbeleuchtung erfolgt durch gesteckte Glühlämpchen, die bei Ausfall leicht zu wechseln sind.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

Rivarossi  (2,1)

Roco  (2,3)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Rivarossi – Das Lokmodell ist äußerst detailreich ausgeführt. Die Proportionen des Vorbildes sind sehr gut getroffen. Faktisch alle Kesselleitungen, Armaturen und Aggregate sind freistehend ausgeführt bzw. extra angesetzt. Die Umläufe tragen

Gützold-Pendant

Nicht in diesen Test aufgenommen wurde die frühere Gützold-HO-Konstruktion dieser Baureihe, da sie schon seit Jahren nicht mehr lieferbar ist. Die ursprünglich 1987 mit einem AEG-Kohlenstaubtender ausgelieferte DRG-Schleppertenderlokomotive aus Zwickau war gleichzeitig auch mit einem preußischen Kohlentender als DB- und DR-Maschine verfügbar und bis Mitte der 1990er-Jahre im Sortiment des HO- und TT-Herstellers Gützold gelistet. *em*





Rivarossi

Roco

Mit ihren weißen Pufferingen, dem zugerüsteten Pufferträger und den gelben Elektroverteilerkästen weiß das Rivarossi-Modell weitaus mehr zu gefallen als das Roco-Pendant

Fahrwertetabelle

	Rivarossi 56 2863 DB	Roco 56 2009-1 DR
Langsamfahrtverhalten		
$v_{\min}$ digital	< 1 km/h bei FS 1/50 mA	< 1 km/h bei FS 2/20 mA
Streckenfahrtverhalten		
v_{Vorbild} digital	75 km/h bei FS 125/135 mA	65 km/h bei FS 105/135 mA
$v_{\max}$ digital	78 km/h bei FS 128/140 mA	91 km/h bei FS 128/180 mA
Zuglast Ebene bei $v_{\max}$ digital	100 g bei FS 128/325 mA	125 g bei FS 128 310 mA
Ausrollweg aus $v_{\max}$ digital	130 cm	140 cm

feine Riffelblechnachbildungen. Die Handräder der Speiseventile sind durchbrochen, die Luft- und Speisepumpen entsprechen jedoch eher der Epoche II oder der sehr frühen DB-Zeit. Mangels Vorbildfotos von 56 2863 konnte das aber nicht sicher verifiziert werden. Alle Zu- und Ableitungen an den Pumpen und am Generator sind vorhanden und vorbildgerecht. Das Führerhaus ist in den Dimensionen korrekt mit freistehenden Griffstangen und klaren Windabweiserscheiben an den Seitenfenstern nachgebildet. Das Tendergehäuse aus Metalldruckguss zeigt feine Nietreihen und freistehende Griffstangen. Hier sind sogar die Zugstangen nachgebildet, mit denen der Heizer die Wasserklappen von unten öffnen konnte. Die beiden Armaturen am hinteren Tenderwerkzeugkasten links und rechts sind bei ähnlichen Vorbildloks allerdings nicht auszumachen.

Roco – Das Kunststoffgehäuse dieses Modells ist sehr sauber ausgeführt. Fast alle Kesselleitungen, Armaturen und Aggregate zeigen sich freistehend bzw.

extra angesetzt. Allerdings sind die Armaturen wie Kesselspeiseventile vereinfacht und Fleischmann-typisch mit nicht durchbrochenen Handrädern ausgeführt. Die Griffstangen am Führerhaus und an der Rauchkammertür sind angespritzt. Auch die Leitungen sowie Stell- und Griffstangen am Kessel sind nicht so fein wie beim Rivarossi-Modell. Die Luft- und Speisepumpen entsprechen der Epoche II oder frühen III und nicht den DR-Vorbildmaschinen während der Epoche IV.

Der Generator neben dem Schornstein hat weder Dampfzu- noch -ableitungen und keine abgehenden Elektrokabel-Imitationen. Die Lok ist mit einem Zweilicht-Spitzen-signal an Front und Tender versehen, wobei die Loklaternen zu groß wirken. Das Tendergehäuse ist in den Abmessungen und Proportionen exakt verkleinert. Feine Nietreihen zieren die Seitenwände, und die wenigen Handgriffe und Leitungen sind freistehend angesetzt.

Fahrgestell

Rivarossi – Das Fahrwerk ist sehr reichhaltig detailliert,

jedoch verfügt der Lokrahmen nicht über Öffnungen, die einen Durchblick wie beim Vorbild ermöglichen. Durchbrochene Kesselstützen, Luftkessel, eng anliegende Bremsbacken und Sandfallrohre, freistehende Bremszylinder – alles ist auf dem gleich guten Niveau wie beim Lokaufbau ausgeführt. Der vordere Pufferträger ist mit einer beweglichen Originalkupplungsnachbildung und Rangierergriffen aufgerüstet. Die Trittleitern vor dem zweiten Kuppelradsatz sind für einige Vorbildmaschinen korrekt. Eine NEM-Kupplungsaufnahme ist vorn nachrüstbar. Die Steuerung der Lok ist aus gestanzten Metallteilen und Kunststoff gefertigt. Das Tenderfahrwerk ist vorbildgerecht wiedergegeben und mit feinen Leitungen sowie eng anliegenden Bremsbacken versehen. Der Tender hat Rangierergriffe unter dem Pufferträger und Brems-schläuche, die die NEM-Kupplungsaufnahme nicht behindern.

Roco – Auch hier ist der Blechrahmen ohne Durchbrüche nachgebildet. Das Fahrwerk ist weitgehend maßstäblich, aber

mit Abweichungen beim Achsstand zwischen den Kuppelrädern und zu dem Vorläufer ausgeführt – bedingt auch durch die modellbahnüblichen Spurkränze. Ansonsten ist alles vorbildgerecht mit korrekten Nachbildungen des Steuerungsträgers und der Bremsen detailliert. Die Bremszylinder sind angespritzt. Auf das Bremsgestänge unter dem Rahmen hat Roco verzichtet. Der vordere Pufferträger ist wegen der NEM-Kupplungsaufnahme ohne Rangierergriffe, Brems-schläuche und Originalkupplungssimulation ausgeführt. Auch das Nachrüsten dieser Teile ist nicht vorgesehen. Die gut detaillierte Steuerung aus einem Mix von Kunststoff- und gestanzten Metallteilen ist dunkel vernickelt, wobei der Kreuzkopf etwas zu klein geraten ist. Das Tenderfahrge-stell aus Kunststoff ist maßstäblich verkleinert und zeigt alle wesentlichen Details. Am Pufferträger sind Rangierergriffe und stark verkürzte Brems-schläuche nachgebildet, darunter ist eine NEM-Kupplungsaufnahme montiert.

Räder

Rivarossi – Die aus Metall gefertigten Treib- und Kuppelräder sind im Durchmesser maßstäblich korrekt umgesetzt. Der Vorläufer ist etwas zu klein geraten. Feinheit und Form der Speichen sind gut. Die 16 Speichen an allen Treib- und Kuppelrädern entsprechen dem Vorbild. Die Bohrungen in den Gegengewichten sind vorbildgerecht, wodurch die Höchstgeschwindigkeit dieser DB-Lokomotiven von 65 km/h auf 75 km/h erhöht werden konnte. Die Optik der Räder gewinnt durch die nur 0,75 Millimeter hohen Spurkränze. Der Tender verfügt über korrekte Speichenräder.

Roco – Diese 56er verfügt über Metallradsätze, die auch im Bereich der Radnaben schön plan umgesetzt sind. Die Treib- und Kuppelradsätze zeigen den korrekten Durchmesser und auch die Gegengewichte sind richtig wiedergegeben. Die Speichen sind in passender Anzahl vorhanden. Die Vorlauf-räder sind allerdings fast zwei Millimeter im Durchmesser zu klein und die Spurkränze mit 1,2 Millimetern unschön hoch. Der Tender hat korrekte Speichenräder.

Farbgebung

↑ Rivarossi – Die Aufbauten von Lok und Tender sind in seidenglänzendem Schwarz lackiert. Unterschiede im Farbton der Metall- und Kunststoffteile sind nicht festzustellen. Angenehm ins Auge stechende Farbtupfer sind die vorbildgerecht gelben Stromverteilerdosen an Lok und Tender. Das Rot des Fahrwerkes ist gut gewählt. Hier sind jedoch geringe Farb- und Glanzunterschiede zwischen dem lackierten Rahmen, den Rädern und den Kunststoffteilen auszumachen. Die Laufkränze der Räder sind dunkel vernickelt. Die metallenen Steuerungsteile sind dunkelgrau vernickelt und harmonisieren gut mit den Kunststoffteilen.

↑ Roco – Lok- und Tendergehäuse sind seidenglänzend-schwarz lackiert. Farbunterschiede zwischen den Metall- und Kunststoffkomponenten sind nicht feststellbar. Das Rot des Fahrwerks mit lackierten Metallteilen, Rädern und Kunststoffteilen weist fast keine Farbunterschiede auf. Die Radlaufflächen sind dunkel vernickelt und die Steuerung gibt den Eindruck von öligem Stahl ausgezeichnet wieder.

Beschriftung

↑ Rivarossi – Die Lok mit der Betriebsnummer 56 2863 ist entsprechend der Bundesbahn-Epoche III beschriftet. Als Untersuchungsdatum ist der 15. Februar 1962 angeschrieben. Die Beheimatung ist mit Bahnbetriebswerk Rheydt der Bundesbahn-Direktion Köln beschildert, was den überlieferten Vorbildaten entspricht. Die Beschriftung ist typografisch und in der Größe richtig wiedergegeben, sauber und konturenscharf aufgedruckt sowie gut lesbar. Loknummer, DB-Signet und andere Schilder an den Führerhausseitenwänden sind allerdings nicht erhaben. Die Bedruckung erwies sich über den Testzeitraum als grifffest.

↑ Roco – Die Beschriftung der DR-Epoche-IV-Maschine mit der EDV-gerechten Loknummer 56 2009-1 des Bw Saalfeld der Rbd Erfurt ist größenrichtig, vollständig und mit den richtigen Schrifttypen ausgeführt. Sie ist sauber in Weiß aufgedruckt und einwandfrei unter der Lupe lesbar. An Rauchkammer



Obwohl beide Modellhersteller den für diese Lokbaureihe typischen Tender der Bauart pr 3 T 20 wählten, sind die Details hinter dem Kohlenkasten sowie die Laternen recht unterschiedlich ausgeführt Jürgen Gottwald (2)

und Tender sind die angespritzten Lokschilder aber zu kurz, weshalb die Kontrollziffer -1 daneben gedruckt wurde, was seltsam aussieht. Die Beschilderung am Führerhaus ist nicht erhaben ausgeführt. Als Untersuchungsdatum ist der 15. Mai 1969 angeschrieben. Dem Modell liegt ein Ätzschildersatz bei, der nachträglich montiert werden kann und die Beschriftung vorbildgerechter wirken lässt. Sämtliche Drucke erwiesen sich während des Testens als grifffest.

Beleuchtung

↑ Rivarossi – Die Spitzensignale von Lok und Tender werden durch warmweiße Leuchtdioden über Lichtleiter erzeugt. Das Licht ist angenehm im Farbton und gut sichtbar. Die Ausführung der Stirn- und Tenderlaternen wirkt allerdings etwas überdimensioniert. Die Lokfront zeigt ein Dreilicht-Spitzensignal, beim Tender fehlt die obere Laterne. Bei Vorwärtsfahrt zeigen beide Tenderlampen rotes Licht. Obendrein überrascht das Modell mit einer schaltbaren Feuerbüchsenbeleuchtung.

→ Roco – Die Lok verfügt vorbildgerecht über ein Zweilicht-Spitzensignal an Lok und Tender. Die Lichtübertragung von den veralteten Glühlämpchen im Lok- und Tendergehäuse zu den Lampen erfolgt durch kurze Lichtleiter-elemente. Die Laternen sind etwas zu groß und speziell am Tender sehr vereinfacht dargestellt. Zudem zeigt sich die Beleuchtung

über den gesamten Geschwindigkeitsbereich relativ schwach.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Rivarossi	↑ (1,7)
Roco	→ (2,5)

FAZIT DES TESTERS

Man sieht bei diesen im Konstruktionsalter einige Jahrzehnte auseinanderliegenden Lokmodellen natürlich deutliche Unterschiede bei den technischen Parametern als auch hinsichtlich der Detaillierung. Schließlich ist das Roco-Modell eine nur behutsam überarbeitete Wiederauflage der schon über 35 Jahre alten Fleischmann-Konstruktion. Vor diesem Hintergrund überrascht es allerdings, dass Rivarossi mit seiner Neukonstruktion kein deutlicherer Vorsprung gelungen ist. Beim Abstand von nur einer halben Note im Gesamtergebnis sollten Kaufinteressenten die Prioritäten ausloten und bei Roco berücksichtigen, dass der Verkaufspreis im Handel weit niedriger ist als es die Herstellerpreisempfehlung vorsieht.

↑ Rivarossi (1,9) – Das Modell ist optisch ansprechend ausgeführt, ohne in allen Details zu überzeugen. Die Fahreigenschaften sind recht gut, Abstriche muss man jedoch beim mechanischen Modellauslauf machen. Weniger begeistert die

Servicefreundlichkeit, denn bei Wartungsarbeiten muss man vorsichtig agieren, damit nichts beschädigt wird. Als Pluspunkt bietet das Lokomotivmodell eine zeitgemäße Digitaltechnik, jedoch ohne die Option eines Raucheinsatzes.

→ Roco (2,4) – Das Lokmodell kann im Aussehen nicht mithalten und liegt optisch fast eine Note zurück. Ihm sieht man das hohe Konstruktionsalter in vielen Bereichen an. Dafür ist es robuster und auch für raue Anlageneinsätze geeignet. Die Fahreigenschaften sind bis auf den kurzen Ausrollweg gut, auch die Zugkraft des Tenderantriebs überzeugt. Jürgen Gottwald

So haben wir bewertet:

Die einzelnen Testkriterien werden mit Qualitätspfeilen bewertet: **↑** entspricht der Schulnote Sehr gut (1), **→** Gut (2), **→** Befriedigend (3), **→** Genügend (4) sowie **→** Ungenügend (5).

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

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 - 0 - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren



www.elriwa.de

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

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

mein-MBS.de

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

mein-mbs.de

www.Beckert-Modellbau.de

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

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



Handarbeitsmodelle

MÄRKLIN & SPIELWAREN

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



Seit über 100 Jahren für Sie da!



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

Kleine Bahn-Börse

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht.

Bitte senden Sie ihre Mail an: bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren
Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

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

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

www.modellbahn-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 Modell-

bahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

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

www.carocar.com

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

www.Modellbau-Gloekner.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit

kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modellbahnritzer.de

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

Verkäufe H0

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

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

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

Verkaufe von privat wegen Auflösung meiner H0 Modellbahn Sammlung Gleich- und Wechselstrom Loks und Wagen. Bitte Wunschmodelle von Fir-

ma, Artikel-Nr. oder Bezeichnung bitte schriftlich anfragen unter richard-welsch@t-online.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).

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

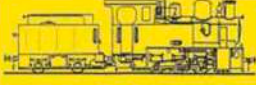
Verkaufe 220 HO-Wagons: Gleichstrom, Epochen II und III, alle Wagons KKK. Bitte LISTE ANFORDERN. Mail: scheuermann.sumxx@t-online.de

www.lokraritaetenstuebchen.eu

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

www.modellbahn-kepler.de

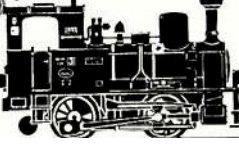
HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,60 € bei M. Usinger, Weinst. 19, 60435 Frankfurt

 **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. 030/2199900 · Fax 2199 90 99 · www.turberg.de

 **Modellbahn Pietsch**
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de
Märklin - Auslaufmodelle zum Sonderpreis - H0
30470 Märklin Replikat-Doppelpackung BR 44 - Zwei unterschiedliche Dampflokomotiven der Baureihe 44-- 1x BR 44 der Deutschen Bundesbahn (DB), Loknummer 44 670, 1 xDSB statt 579;99 EUR nur 499,99 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
Frohe Weihnachten
... und allzeit
Gute Fahrt
wünscht Ihnen
unser Team!
 **vedes**
Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 9-18.30 Uhr,
Samstag 9-14.00 Uhr
Adventsmontage 9-16 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

eisenbahn Modellbahn magazin
Hier könnte Ihre Anzeige stehen.
Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Kleine Bahn-Börse

Fleischmann H0 24 Zugpackungen mit Dampflok + 19 Loks und Roco H0 2 Zugpackungen + 9 Loks, alles Ep.1+2 (KPEV, KBStB, Württ., DRG), neu oder neuwertig. Bitte Liste anfr.: Rainer_Beck@gmx.de

127 Schienen H0 ungebraucht. Auf diesen Schienen laufen alle 2-Leiter - Gleichstrom; z. B. Roco, Trix, Fleischmann, Lima, Brawa, Rivarossi. € 0,30 pro Schiene. Abholung in Haßloch/Pfalz möglich. Tel.: 0173-3075036; w.kamb@web.de

Digitale Großanlage 7x4 m; 7 Segmente 200x100mm, 1 Segment 150x150mm; 12 Weichen 12 x Servo; ca. 45m Gleis; ca. 22m Schattenbahnhof. Steuerung über Märklin MS 2 und/oder Rocrail manuell/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. Lasercutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. Preis: 5999 €. martinrichter@gmx.de

Verkaufe günstig, da gebraucht: Märklin NoHAB-Diesellok (Norwegen), Nr. 39671 (mfx, Sound) (leider ohne Originalkarton), kaum gelaufen: 150,- €; Märklin BR 95 (Nr. 39095, aus Insider-Modell 2016), kaum gelaufen:

200,- €. Rainer Schmid, Mühlwies 12, 88267 Vogt; RB.Schmid@t-online.de

Bemo H0m abzugeben. Neu; Gebrauch; Defekt; An Nutzer oder Klub. Keine Händler, Ware muss überprüft werden. U.a. 4 Triebwagen 6 Loks 5 Personenwagen und circa 40 Güterwagen. 3 „Sartsets“ und 20 defekte Wagen. 0176-43665628

Gesuche H0

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

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder

per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

www.mbs-dd.com

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Mekatit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

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

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung

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

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

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahnzentrum-ueringen.de

eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina Wilgermeir • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Riesig!



**Modellbahn
Apitz**

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

Das größte
Modellbahn-
Fachgeschäft im
Bergischen Land!

**günstige Vorbestell-
preise 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



YouTube facebook



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

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbst-abholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

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

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spur-weiten, 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.eu – Danke.

www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFF Ihre Wechselstrom-oder Gleichstrom Sammlung und An-

lage. 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-HO, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817.

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

Suche HO SD Diesellok T678.0 in Orange. Tel.: 03461 81 30 65 oder JuliaSturm@web.de

Verkäufe Große Spuren

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

www.modellbahn-keppler.de

Verkaufe LGB-Modulanlage (50 Module), Spuren 45, 64, 30 mm ohne Rollmaterial / Zentrale. Weitere INFO www.boecker-gartenbahn.jimdo.free.com; juergen.boecker-varel@t-online.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

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

**Brückenvielfalt von
Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de**

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in

jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, 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 hochwertig-

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.: 023 31/404453 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



WWW.MODELLBAHNMODULE.DE
 +49 (3562) 693490



MODELLBAHN
 MODULE



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

Ätztechnik

Ausführender 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

Märklin • KM1 • Kiss • MBW • Lenz • Dingler • Wunder • LGB

ee-spielwaren.de

E+E
 SPIELWAREN
 FACHMARKT

BEI DEM ANGEBOT UND DER AUSWAHL IN SPUR 1 STEHT ALLES KOPF!

Wilh.-Enßle-Str. 40, 73630 Remshalden, Tel. 07151-71691

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

ESSEN
 Limbecker Platz 11
 0201.74 758544

STUTTGART
 Löffelstr. 22
 07 11.7586 4339

Modellbahn West
 Modelleisenbahnen

märklin Store
 VERSAND + REPARATUR
www.modellbahn-west.de

Kleine Bahn-Börse

ge 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

Verkaufe 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: kaguesa@gmx.de; Tel. 03416897633

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe div. Eisen- und Modelleisenbahnliteratur vom 1960 bis 2010. Übersichtsliste bei Rolf Erker, Birkenweg 2, 04451 Borsdorf; Tel. 034291 22235; erkerbau@gmx.de

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Modelleisenbahner Jahrgänge je 12 Hefte ohne Beilagen je 10,00 € inkl. Versand über Hermes. Jhr: 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2003 und 2006. E-Mail: ristesch@gmx.de

www.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

Verkaufe Eisenbahnmagazin komplett Jahrgänge 1994 bis 2020, altersbedingte Auflösung, VB, zusätzlich als Beigabe 56 Stück div. Magazine und Anleitungen, 1995 bis 2010 MIBA, DIMO, Züge, Eisenbahn Journal/Kurier, Abholung in 42659, 0170 3472185

www.nordbahn.net
 Qualität, Auswahl, preiswert

100 Bücher/Zeitschriften über Eisenbahn & Modellbahn, ab 5,00€ ver-

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

sandkostenfrei (in D). Liste anfordern unter lockpeter070@gmail.com

www.bahnundbuch.de

Gesuche

Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de

Verkäufe Dies und Das

www.andyseck.de
 DDR-Modelle und mehr

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

www.LeuchtendeGeschenkIdeen.de

Designlichter von BR01, BR80, 20% Rabatt mit Code: MOBA4

www.LeuchtendeGeschenkIdeen.de

Gesuche Dies und Das

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

www.d-i-e-t-z.de

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931 oder per E-Mail: MU21@gmx.de

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBÄHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und

Nächster Anzeigenschluss: 8. Januar 2025

RITTER RESTAURATIONEN REPLIKA ERSATZTEILDienst



Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de

- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
 - Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
 - Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935-1958
 - Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
 - Flugzeug Ju 52
 - Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0
- Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

MÄRKLIN Oma's und Opa's Spielzeugladen Österreichs größtes Märklingsgeschäft

A-5020 Salzburg, Auerspergstraße 55, Tel.: 0662-876045, Fax: 875238
omas-opas.spielzeugladen@aon.at
Unsere Öffnungszeiten: Mo. - Sa. 9.00 - 12 Uhr u. Mo. - Fr. 14.30 - 18.00 Uhr.
Wir führen von MÄRKLIN:
alt und neu, Spur H0, I und Z, Primex, Hobby, Alpha, Digital, Exclusiv (Mhi), Insider, Ersatzteile sowie alle weltweiten Sondermodelle. Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Liliput, Tillig, Pilz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Faller, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

Kleine Bahn-Börse

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

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikchilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsaufösungen und -Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote: hvo@gmx.com.

Verschiedenes

www.warkentin-modellbau.de
Info's • Workshops • Fotografie

Modellbahn Stammtisch: Wir treffen uns einmal im Monat zum gemütlichen Abend mit Gleisoval. In Abstatt im Restaurant zur Kirschenwiese. Schozachaler Märklin Freunde. Bei Interesse E-Mail SHZmaerklinfreunde@gmx.de oder Tel.: Herr Schwarz 0173 3723698 / Herr Currie 01714192579

www.modellbahnservice-dr.de

www.modell-hobby-spiel.de -
News / Modellbahnsofa -

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V., Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn
magazin erfolgreich werben!

Urlaub Reisen und Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich. Preis auf Anfrage. inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,00, Endreinigung € 18,00 plus Steuer. Tel. 030-67892620, Fax 030-67894896, www.ferienhaus-emmy.de

Freudenstadt / Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Telefon: 07443-8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

FeWo im Mittelrheintal - für Bahn- und Rheinfreunde (Panoramablick), für 2 Personen pro Nacht € 80. info@schlossfuerstenberg.de; Tel.: 06743/2448

Börse Auktionen und Märkte

modellbahnboerse-berlin.de
jeweils von 10 bis 14 Uhr
Herzog 01736360000

14.12. Samstag Zwickau Neue Welt
28.12. Samstag Dresden
Johann Stadthalle

www.modellbahnboerse-berndt.de

Modellbahn-Auto-Börsen,

99096 Erfurt Sam. 04.01. / 01.02. von 10-14:30, Steigerwaldstadion im Parksaal, Werner-Seelenbinder-Str., 34246 Vellmar So.05.01. / 02.03. von 10-14:30, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10, 36179 Bebra So. 09.02 / 16.03. von 10:00-14:30, Lokschuppen am Bahnhof, Gilfershäuser

Str. 12, 04159 Leipzig Sam. 08.03. von 10-14:30, Leipziger Hotel, Hallesche Str.190, 99867 Gotha Sam. 10.05. von 10-14:30, Stadthalle, Goldbachstr., Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/89023526, E-Mail: jensberndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

26.01. BUTZBACH Modelleisenbahn- + Spielzeugbörse, 10-16 h, Bürgerhaus, 35510 Butzbach, Baum, 01590 1487459.

60. Leipziger Modellbahn zur Adventszeit. 5.12. - 22.12.2024; Montag - Freitag 13.00 - 19.00 Uhr; Samstag und Sonntag 10.00 - 19.00 Uhr; Promenaden Leipzig; Hauptbahnhof, www.mev-friedrich-list.org

61. Modelleisenbahn- und Modellautobörse am 26.01.2025 in 66386 St. Ingbert, Im Schmelzerwald 51a, Turnhalle Leibniz Gymnasium von 10-16 Uhr. Info mec-igb.de



Ingolstädter
Modelleisenbahn- und
Spielzeugmarkt
Ankauf • Verkauf • Tausch
Inh. Norbert Westphal • Tel.: (08404)9399930
Handy: (0173)3532052
www.ingolstaedter-Modellbahnmarkt.de

Termine 2025

So 19. 01. 2025

So 09. 03. 2025

von 10.00 - 15.00 Uhr
Nibelungenhalle Großmehring
Dammweg 1

Modellbahn zur Adventszeit 60. Leipziger Modellbahnausstellung

geöffnet Mo-Fr von 13.00 bis 19.30 Uhr
Sonntag/Sonntag von 10.00 bis 19.30 Uhr



05.12. bis 22.12.2024

Historischer Speisesaal

Zugang von der Buchhandlung Ludwig

PROMENADEN
HAUPTBAHNHOF
LEIPZIG
www.mev-friedrich-list.org

eisenbahn Modellbahn magazin

Nächster
Anzeigenschluss:
08. Januar 2025

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

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



Kontakt: Bettina Wilgermein
Tel. 089/13 06 99 52
bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Alle Termine ohne Gewähr.

Die Geschenkidee für Modellbahn-Freunde



Geschenk Urkunde

Als
Dankeschön
erhalten Sie eine
**Prämie Ihrer
Wahl!**

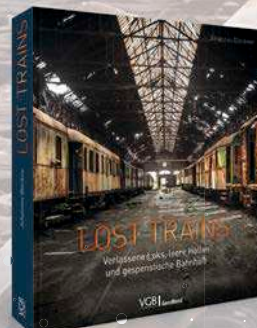
Verschenken Sie 12 Ausgaben
eisenbahn magazin – zu
Weihnachten, zum Geburtstag
oder einfach nur so!

Mit Geschenkkurkunde zum
Überreichen und Prämie für Sie.



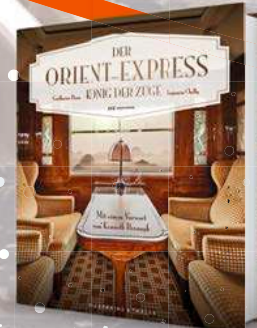
Kostbare Farbfotos aus den 50ern

200 Farbbilder aus dem Archiv des bekannten Fotografen Carl Bellingrodt zeigen den abwechslungsreichen Bahnbetrieb bei der DB in den 1950er-Jahren.



Abenteuer Vergänglichkeit

Die Eisenbahn hat eine große Vergangenheit, die zum Träumen einlädt – angeregt durch aufregende Aufnahmen von verlassenem Bahnhöfen oder rostigen Loks.



Zug der Könige, König der Züge

Der Orient-Express - Maschine und Mythos, Luxus und Legende. Tauchen Sie ein in eine Welt, in der das Reisen noch mondan war.

Gleich bestellen unter
www.eisenbahnmagazin.de/geschenkabo



www.modellbahnzentrum-ueringen.de

www.bus-und-bahn-und-mehr.de

Termine

21.–24./26.–29. Dezember, Hoorn/Niederlande: Fahrten mit der Dampfstraßenbahn. Info: www.stoomtram.nl

23. Dezember, Endorf: Friedenslichtfahrt nach Obing. Info: www.chiemgauer-lokalbahn.com

24. Dezember, Thedinghausen: Weihnachtsfahrten auf der Kleinbahn. Info: www.pingelheini.de

24. Dezember, Bleckede: Heiligabend-Fahrten auf der Kleinbahn. Info: www.heide-express.de

24. Dezember, Essen: Heiligabend-Fahrten der Hespertalbahn am Baldeneysee. Info: www.hespertalbahn.de

24. Dezember, Preußisch Oldendorf: Heiligabend-Fahrten nach Bad Essen. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

25./26. Dezember, Meuselwitz: Fahrten auf der Kohlebahn. Info: www.kohlebahnen.de

25./26./31. Dezember, 12./26. Januar, Brohl: Fahrten auf der Brohltalbahn. Info: www.vulkan-express.de

26. Dezember, Damme: Weihnachtsfahrten. Info: www.eisenbahnmuseumgramzow.de

26.–31. Dezember, 3./4. Januar, Oschatz: Dampffahrten nach Mügeln. Info: www.doellnitzbahn.de

27.–30. Dezember, Binolten: Modellbahnausstellung zur Hönnetalbahn im Bahnhof. Info: www.efhoennetal.de

27. Dezember bis 5. Januar, Jöhstadt: Dampfzüge nach Steinbach. Info: www.pressnitztalbahn.de

28. Dezember, Treysa: Mit 35 1097 nach Wetzlar und Weilburg. Info: www.eftreysa.de

28./29. Dezember, Luckau: Modellbahnwochenende auf dem Bahnhof mit Dampfzugfahrten. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de



28./29. Dezember, Darmstadt-Kranichstein: Modellbahntage im Eisenbahnmuseum mit Vorführung des Lehrstellwerks. Info: www.bahnwelt.de

28./29. Dezember, Plau am See: Modellbahnausstellung in der Klüschenberg-Schule. Info: www.modellbahnclub-karow.de

28./29. Dezember, Annaberg-Buchholz: Fahrten nach Schwarzenberg. Info: www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 11:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen.

Montag, 23. Dezember

Phoenix, nach Ankündigung – Thema Eisenbahn

Mittwoch, 25. Dezember

arte, 16:03 Uhr – Mit dem Zug durch die Algarve

Samstag, 28. Dezember

MDR, 11:45 Uhr – Eisenbahnspielen in freier Natur

Freitag, 3. Januar

3sat, 12:10 Uhr – Mit dem Zug durch Sabah auf Borneo

Freitag, 24. Januar

SWR, 11:20 Uhr – ER 1077: Bahnknoten Kanazawa – Japans Westküste

Freitag, 31. Januar

SWR, 11:20 Uhr – ER 1078: Zwischen Schluchten und Meer – Die Bahnen Toyamas

28./29. Dezember, Rottweil: Mit 52 7596 auf der Schwarzwaldbahn. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

28./29. Dezember, Kassel: Fahrten nach Naumburg. Info: www.hessencourrier.de

29. Dezember, Backnang: Modellbahnausstellung. Info: www.modellbahner-backnang.de

29. Dezember, 12./19. Januar, Hof: Modellbahnfahrttage im Ausstellungsraum am Q-Bogen. Info: www.mec-hof.de

31. Dezember, 17. Januar, Mesendorf: Fahrtage beim „Pollo“. Info: www.pollo.de

31. Dezember, Köln: Silvesterfahrt auf eine der Kölner Rheinbrücken mit Blick auf das Feuerwerk. Info: www.rimkoeln.de

1. Januar, Magdeburgerforth: Neujahrsmahrt der Kleinbahn des Kreises Jerichow I. Info: www.kj-1.de

2./11./12./18./19. Januar, Gersdorf: Modellbahnausstellung im Kulturzentrum Hessenmühle. Info: www.modellbahn-gersdorf.de

4. Januar, Chemnitz: Mit 35 1097 nach Radebeul und Dresden. Info: www.sem-chemnitz.de

4. Januar, Lengerich: Mit 78 468 und V 36 412 nach Warstein. Info: www.eisenbahn-tradition.de

4./5. Januar, Lichtenstein: Modellbahnausstellung in der Alten Färberei. Info: www.modellbahnclub-lichtenstein.de

4./11. Januar, Mülheim an der Ruhr: Schnupperarbeitstage an historischen Schienenfahrzeugen und der HO-Ruhraltalbahn in der Alten Dreherei. Info: www.alte-dreherei.de

4./5./6./11./12./18./19. Januar, Landshut: Modellbahnausstellung im Hauptbahnhof. Info: www.mec-landshut.de

4./6. Januar, Rottweil: Dreikönigsdampf. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

5. Januar, Stuttgart: Mit E 10 228 nach Garmisch-Partenkirchen. Info: www.dbkev.de

5./6./18./19. Januar, Stuttgart: Vorführungen der HO-Anlage Modellbahn 65 Stuttgart. Info: www.modellbahn65.de

6. Januar, Nördlingen: Sonderöffnungstag im Bayerischen Eisenbahnmuseum. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de



6. Januar, Korntal: Fahrten des „Feurigen Elias“. Info: www.ges-ev.de

6./12./26. Januar, Vaihingen: Vorfahrt der Clubanlage im unteren Zwischengeschoss der S-Bahn-Station Universität. Info: www.mec-stuttgart.de

11./12. Januar, Lingen: Messe „Modellbau Lingen“ in den Emslandhallen mit 20 Schauanlagen. Info: www.bv-messen.de

14. Januar, Frankfurt (Main): Feldbahndampf im Museum. Info: www.feldbahn-ffm.de

18. Januar, Romanshorn, Winterthur, Zürich/Schweiz: Rundfahrt mit nostalgischen Zügen ins Appenzellerland. Info: www.eurovapor.ch

19. Januar, Osterholz-Scharmbeck: Modellbahntag in der Stadthalle. Info: <https://kurtkarpinski.wixsite.com/mbfosterholz>

25. Januar, Leipzig: Dampfzug nach Freyburg (Unstrut). Info: www.dampfbahn-museum.de

25./26. Januar, Adorf: Modellbahnausstellung. Info: www.modellbahn-adorf.de

25./26. Januar, Greifswald: Modellbahnausstellung im Kulturbahnhof. Info: www.mbc-greifswald.de

26. Januar, Oschatz: Winterfahrten mit Musik nach Mügeln. Info: www.doellnitzbahn.de

28. Januar bis 1. Februar, Nürnberg: Spielwarenmesse im Messezentrum. Info: www.spielwarenmesse.de

30. Januar bis 2. Februar, Mörlenbach: Ausstellung der HO-Modulanlage Weschnitztal-/Überwaldbahn-Projekt im Bürgerhaus. Info: www.heb-ev.de

Eine Gruppe Modellbahner aus dem hessischen Odenwald hat zwei Nebenbahntrassen ihrer Region als HO-Modulanlage umgesetzt Horst Meier



Bahnreisen

13. bis 17.02. Winter im Erzgebirge

Besichtigung von Chemnitz, der Kulturhauptstadt Europas 2025 mit Eisenbahn- und Industriemuseum. Sonderfahrt im Doppelstock-Schienenbus durch das winterliche Erzgebirge.

01. bis 05.04. Hamburger Hafen und Eisenbahnwelt

Hamburg ist immer eine Reise wert. Exklusive Besichtigung des Miniatur Wunderlands, Nostalgiezugfahrten rund um Hamburg, Bus- und Schifffahrt in den Containerhafen.

17. bis 25.04. 200 Jahre Eisenbahn – Reise ins Mutterland England

Zum Jubiläum wurden die beiden herrlichen Bahn Museen in York und Darlington völlig umgestaltet. Sie erleben Sonderfahrten auf einer Museumsbahn und eine Dampfsonderfahrt durch Nord-England.

03. bis 07.05. Bahnzauber im Engadin

In einer der schönsten Ferienecken der Schweiz erleben Sie Sonderzugfahrten mit dem „Bernina-Krokodil“, der Dampflok „Heidi“ und der Nostalgie-Ellok 353 vor der grandiosen Naturkulisse.

Infos und Buchung:
**Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2,
79856 Hinterzarten.**
Tel. 07652/917581, E-Mail:
info@bahnreisen-sutter.de
Internet: www.bahnen.info

15. bis 28. Februar 2025 Winter-Bahnträume in Schweden und Norwegen

Rundreise mit Bahn und Schiff durch herrliche Winterlandschaften auf den schönsten Routen Skandinaviens

27. Februar bis 4. März 2025 Bella-Italia-Express

Mit dem legendären Schnelltriebwagen ETR 252 „Arlecchino“ auf Schienenkreuzfahrt durch Italien: Mailand – Florenz – Bari – Rom – Mailand

10. bis 16. März 2025 Reisen und Speisen auf den Gleisen Europas

Eine kulinarische Rundreise in verschiedenen Speisewagen aus Polen, Tschechien, Ungarn, der Slowakei, Slowenien und Österreich

17. bis 27. März 2025 Mandelblüte und Schienen- kreuzfahrt auf der Trauminsel Sizilien

Rundreise mit Zug und Bus durch Sizilien einschließlich Fahrt mit der letzten Eisenbahn-Fähre Europas über die Straße von Messina, Schmalspurbahn Circumetnea, u. v. m.

26. bis 31. März 2025 Auf den Spuren des Doppeladlers

Wir erkunden bei dieser Reise das nördliche Eisenbahnnetz der ehemaligen kaiserlich und königlichen Habsburger Monarchie Österreich-Ungarn zwischen Krakau und Linz.

6. bis 10. April 2025 Auf Schienen durch die Südwestalpen

Erleben Sie die südwestlichen Gebirgsbahnen Europas ab/bis Basel wie die Tenda-Bahn, die provenzalische Schmalspurbahn Nizza – Digne und weitere Bahnen zwischen Valence und der Schweiz.

9. bis 14. April 2025 Durch Rübezahls Reich

Rundreise durch Tschechien und Polen über eine Auswahl der schönsten Bahnlinien rund um das Riesengebirge

11. bis 13. April 2025 Dampfsonderzug mit 01 066 zum 17. Dresdner Dampflok-Treffen

Mit der Schnellzug-Dampflok 01 066 und passenden Wagen von Nördlingen über Nürnberg nach Dresden und zurück inklusive 2 x Ü/F in Dresden

13. bis 27. April 2025 Marokko: Eisenbahnerlebnisse aus 1001 Nacht

Erleben Sie die Vielfaltigkeit dieses aufstrebenden Landes Nordafrikas mit komfortablen Zügen – teilweise auch abseits der bekannten Routen.

20. bis 27. April 2025 Mit dem Zug das faszinierende Baskenland Spaniens entdecken

Rundreise mit dem Zug ab/bis Offenburg mit dem TGV nach Spanien und zurück mit Fahrten mit verschiedenen Zügen durchs Baskenland

Info und Buchung:
Bahngelände 2, 91217 Hersbruck
Tel.: 09151/90550
E-Mail:
info@ige-erlebnisreisen.de
Internet:
www.ige-erlebnisreisen.de

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



Klein, aber fein ist das Motto dieser in ihrer Fläche durchaus bescheidenen Ausstellungsanlage mit Motiven der Reichsbahn-Epoche IV, die Ulrich Thorhauer (unten links) gebaut hat

■ Ausstellungsanlage mit Reichsbahn-Motiven in der Nenngröße HO

Winterimpressionen aus Oberschirma

Der Modellbahner Ulrich Thorhauer erwarb vor geraumer Zeit eine HO-Digitalstartpackung, bei der ihn eigentlich nur die Z21-Zentrale interessierte. Doch es kam anders: Er erweiterte den Fuhrpark und schuf dafür dieses 1:87-Schaustück im Winterkleid



Winter in Oberschirma

Ulrich Thorhauer, Lübbenau



In den zurückliegenden Jahren habe ich verschiedene Schmalspurmodelle in den Maßstäben 2m bis Oe gebaut. Die Nenngröße HO hatte ich längst verdrängt, obwohl meine erste Modellbahnanlage mit historischen Pico-Erzeugnissen gestaltet war. Durch Zufall bekam ich vor geraumer Zeit eine Startpackung von Roco mit einer DR-Diesellok der Baureihe 114 in die Hände. Daraus interessierten mich lediglich die Z21-Digitalsteuerung und das Fahrgestell der 114, das ich als Umbaubasis für einen Oe-Schmalspurtriebwagen verwenden wollte. Doch es kam anders: Die wunderschöne DR-Garnitur gefiel mir zusehends und ich empfand es irgendwann schade, die Lok als Spender für einen Triebwagen zu opfern. Doch was tun mit diesem Zug?

Ein alter Anlagenplan als Idee

Ich erinnerte mich an einen Gleisplan, der in einem *Transpress*-Buch von 1964 veröffentlicht war (siehe Kasten). Eine kleine Anlage mit einer „zusammengeklappten Acht“, damals erbaut von einem süddeutschen Modellbahner. Dieser Gleisplan wurde schon oft umgesetzt. Eine der schönsten Adaptionen war eine Redaktionsanlage im *Eisenbahn Journal*, die Mitte der 1990er-Jahre entstand und

dokumentiert wurde. Dabei war der Gleisplan sogar mit einer Schmalspurbahn erweitert worden. Diese Anlage hatte mich damals begeistert. Allerdings wollte ich sie nicht einfach nur nachbauen, sondern gleichzeitig verschiedene Modellbautechniken der heutigen Zeit erproben.

Zentraler Punkt war die Gestaltung einer Winterlandschaft, wie ich sie aus Kindheitstagen in Erinnerung habe. Gleichzeitig sollte es meine erste Anlage mit einem aus gelaserten Holzteilen bestehenden Unterbau werden. Folgende weitere Vorgaben hatte ich mir selbst gestellt: Größe maximal 150 mal 110 Zentimeter mit mittlerer Teilung für eine bessere Transportierbarkeit, Deutsche Reichsbahn der Epoche IV als Thema, digitaler Fahrbetrieb, aber analoge Weichenschaltung, Vorbereitung eines automatischen Betriebes.

Rahmen von Brosch und Piko-Gleise

Die wesentlichsten Adaptionen des Lomnick-Gleisplans waren ein zusätzliches Ladegleis zu einer Holzverladung und der Schattenbahnhof mit zwei Durchgangs- und zwei Stumpfgleisen. Die weitere Planung der Landschaft und der Trassenbretter sowie des Rahmens erfolgte im Programm Corel Draw X3. Hilfreich bei der Projektierung des

Rahmens war die Beratung durch Harald Brosch (www.willi-winsen.de). Nach Fertigstellung der Laserdateien für den Rahmen wurden diese auch bei Brosch gefertigt und nach Lieferung ohne größere Anpassungen zusammengebaut. Nach dieser guten Erfahrung würde ich heute keinen Rahmen mehr in Handarbeit zusägen. Die notwendigen Trassenbretter wurden nach einem Schnittmuster aus sechs Millimeter dickem Sperrholz zugeschnitten. Um die Stabilität zu gewährleisten, kamen an kritischen Stellen Unterzüge aus Holzleisten von zehn mal 20 Millimetern hinzu.

Das Gleismaterial wurde im Piko-Sortiment ausgewählt – damit wollte ich testen, ob ein vorbildgerechter Gleisbau auch mit diesem relativ preiswerten System möglich ist. Mittels Raily-4-Gleisplanungsprogramm nahm das Gleisgefüge Gestalt an – sowohl im verdeckten als auch sichtbaren Bereich. Als Herausforderung erwies sich die Planung der Rampen vom Schattenbahnhof hinauf zum gestalteten Anlagenteil. Um diese Steigung zuverlässig befahrbar zu halten, wurde die lichte Höhe des Schattenbahnhofs mit acht Zentimetern recht knapp bemessen. Das bedingte auch die Verwendung der Weichenantriebe MP 1 von MTB-model, denn das sind die einzigen, die den

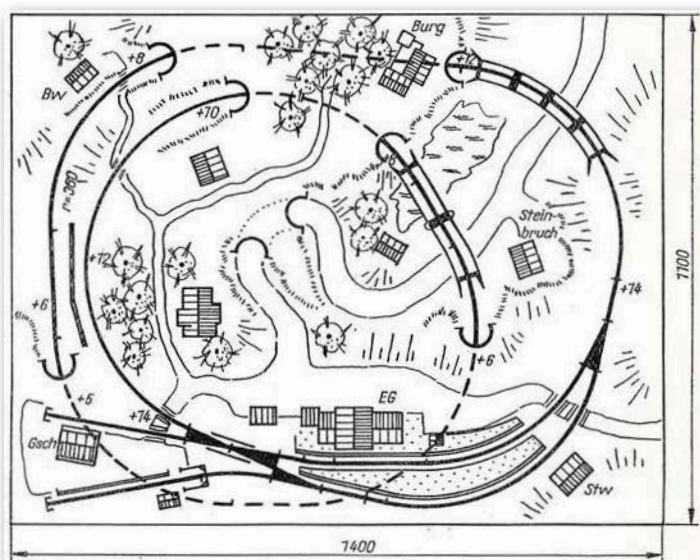


Der Schienenbus verlässt Oberschirma und rollt an den Winter-sportanlagen des Ortes vorüber, wo sich ein einparkender Trabi fest-gefahren hat – doch der Multicar mit Streugut ist schon zur Stelle

Anlagenidee aus den 1960er-Jahren

Die Ursprungsidee zu der auf diesen Seiten porträtierten HO-Anlage basiert auf einer Veröffentlichung des Berliner Transpress Verlages aus dem Jahre 1964. Damals erschien ein zweiter Band des erfolgreichen Buches „Modellbahnanlagen“. Auf Seite 15 war die nur 140 Zentimeter lange und 110 Zentimeter breite Anlage von Heinz Lomnický abgebildet, die er als Student baute und die ihm einige Jahre Modellbahnunterhaltung bot. Das Bemerkenswerte an diesem Gleisplan ist, dass der Bahnhof trotz geringer Fläche auch Möglich-keiten zum Rangieren bietet, da kurze Gleise zu einem Güterschup-pen und zu einer Ladestraße führen. Unberücksichtigt blieb aller-dings eine Überhol- oder Kreuzungsmöglichkeit für Züge im nicht einsehbaren Bereich unterhalb der Station. Unseren Stammlesern sollte der Name Heinz Lomnický übrigens bekannt vorkommen, denn er hat schon verschiedene Anlagenprojekte in dieser Zeitschrift vor-gestellt. Bereits in der nächsten Ausgabe werden wir unter der Rubrik „Planen & Bauen“ seine Entwürfe zum Thema Dampflo-k-Bahnbe-triebswerke veröffentlichen, die er zusammen mit unserem Lokomo-tivkenner Martin Weltner entwickelt hat.

PW



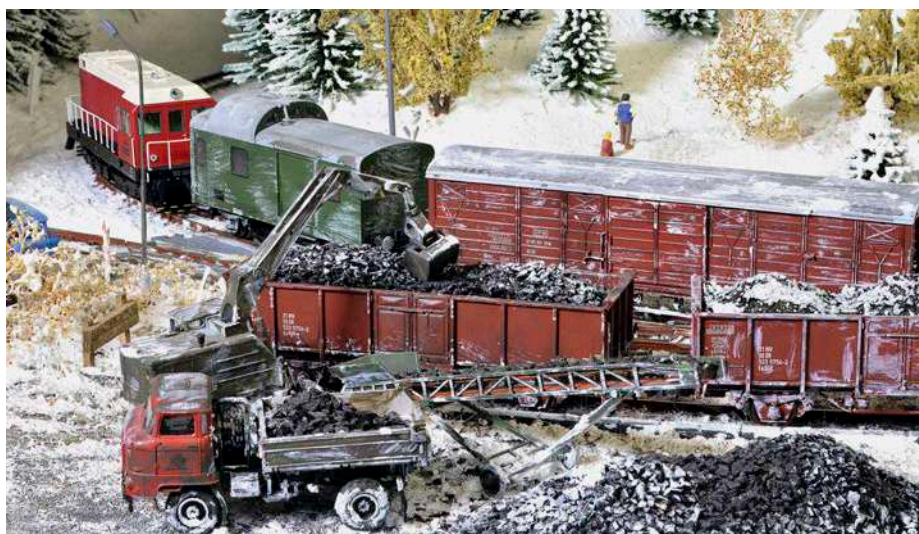
Gleis- und Landschaftsplan aus den 1960er-Jahren für eine kleinflächige HO-Anlage, die als Basis für das auf diesen Seiten porträtierte Schaustück diente Slg. Heinz Lomnický

Lichtraum so weit freigehalten, dass ungehindert Züge darunter herfahren können.

Das Verlegen der Gleise samt den notwendigen Verdrahtungen für Einspeisungen und Schaltzwecke war zügig erledigt. Zwischen den beiden Teilen wurde eine elektrische Steckverbindung vorgesehen. Sämtliche Gleisabschnitte wurden beidseitig isoliert und mit eigener Einspeisung versehen. Damit war die Grundlage für die später vorgesehene und inzwischen auch realisierte automatische Steuerung geschaffen. Der sichtbare Teil wurde vorerst als separate Bahnhofplatte aufgebaut, komplett verdrahtet und technisch ausgestattet, jedoch erst dann an Ort und Stelle montiert, als im verdeckten Teil alle Probefahrten zur Zufriedenheit verliefen.

Magnorail für mehr Bewegung

Sämtliche elektrische Leitungen wurden so verlegt, dass an zugänglichen Stellen diese auf Lüster-

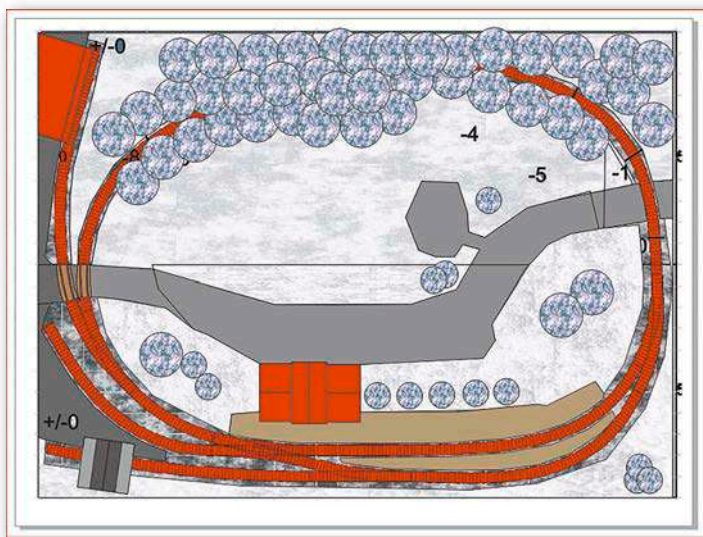


Ein Nahgüterzug mit einer Diesellokomotive der Baureihe 107 passiert die Ladestraße mit der Kohleumschlagstelle zur Sicherung des Hausbrandes im kleinen Städtchen Jürgen Albrecht (4)



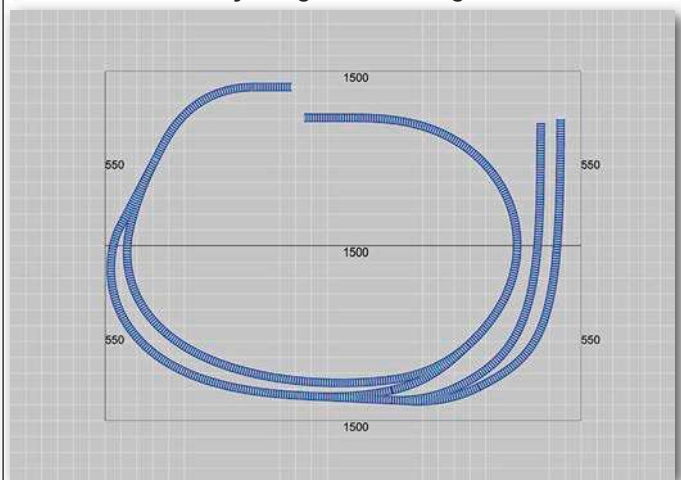
In verkehrsschwachen Zeiten in den Tagesrandlagen wird ein Personenzugpaar mittels Schienenbusgarnitur der DR-Baureihe 171 bedient, landläufig als „Ferkeltaxe“ oder auch „Blutblase“ bekannt

Jürgen Albrecht



Gleispläne des gestalteten Anlagenteils (links) und der unterirdischen Abstellbereiche für Züge und Triebwagen

Ulrich Thorhauer (2)



bzw. Wago-Klemmen aufgeschaltet wurden. Auch dieses Vorgehen hat sich in Bezug auf Fehlersuche und nachträgliche Automatisierung als vorteilhaft erwiesen. Nachdem die Gleisanlage ausführlich getestet und einige Schwachstellen beseitigt waren, konnte es an die Landschaftsgestaltung gehen. Zu diesem Zeitpunkt kam mir der Gedanke, weitere Techniken zu probieren. Dazu gehörte der Einbau von zwei Magnorail-Systemen, die einerseits die Skilangläufer auf der Bergkuppe und andererseits den Winterdienst mit einem Traktor ZT 303 von Busch in Bewegung setzen sollten.

Grundsätzlich unterscheidet die Landschaftsgestaltung einer Winteranlage nichts vom Bau einer anderen Anlage, außer dass die Bäume nicht belaubt sind und man auf dichte Bodendecker verzichten kann (siehe em 12/24). Allerdings sind

bei den in deutschen Mittelgebirgen vorherrschenden Schneehöhen durchaus vielerlei Einzelheiten der darunter verborgenen Vegetationsstrukturen erkennbar. Die Geländegrundform wurde aus Styrodurplatten geformt. Im zweiten Schritt verlegte ich die Magnetsysteme in die Straße und auf der Bergkuppe und testete alles gründlich. Die Straßen und Wege wurden mit Spachtelmasse modelliert, Gleise und Weichen eingeschottert und die wenigen Gebäude in das Gelände eingepasst. Anschließend wurde das Gelände gespachtelt und teilweise mit beigefarbenen Grasfasern elektrostatisch gestaltet.

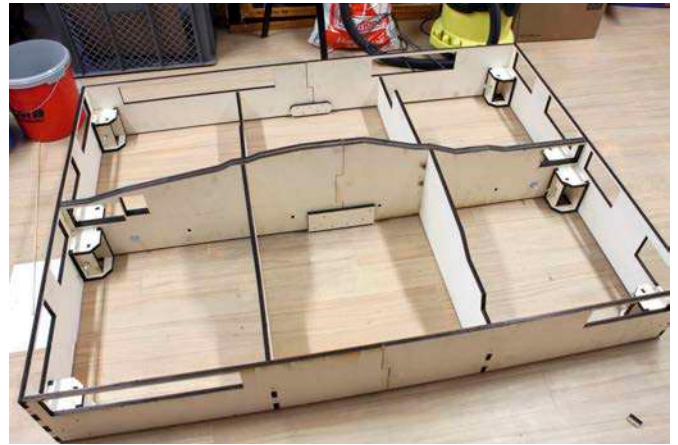
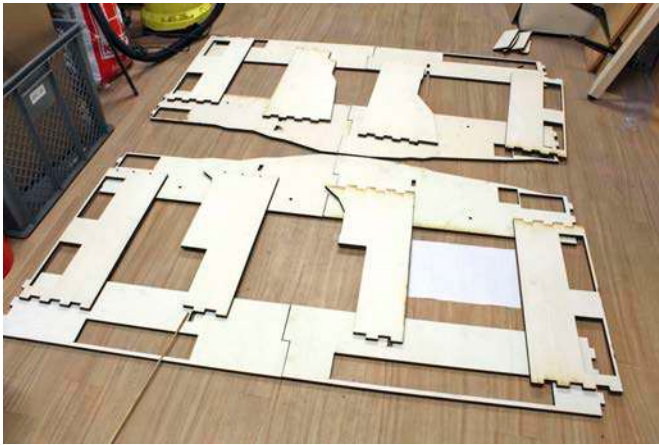
Schnee aus dem Künstlerbedarf

Vor dem Beschneien stellte sich mir die Frage, welches Material eine Schneeschicht am Nachmittag

eines mitteleuropäischen Wintertages am besten nachbilden könnte. Nach Versuchen mit verschiedenen Materialien der Zubehöherhersteller sagte mir keines dieser Produkte zu. Der Grund ist, dass der Glitzer des Schnees eigentlich nur am frühen Morgen nach Sonnenaufgang oder bei extremer Kälte sichtbar ist. Daher habe ich lange nach einem passenden Material gesucht und schließlich im Künstlerbedarf gefunden: eine weiße Acrylspachtelmasse in verschiedenen Körnungen von ganz fein bis relativ grob. Mit diesem Material konnten die verschiedenen Schneestrukturen mit Spachtel oder Pinsel aufgebracht werden.

Parallel zum Aufbringen der Schneedecke fand die Feindetaillierung der einzelnen Szenen statt. So wurde die Ladestraße mit einer für die DDR-Zeit recht typischen Kohleverladung und das

Bau der Anlage

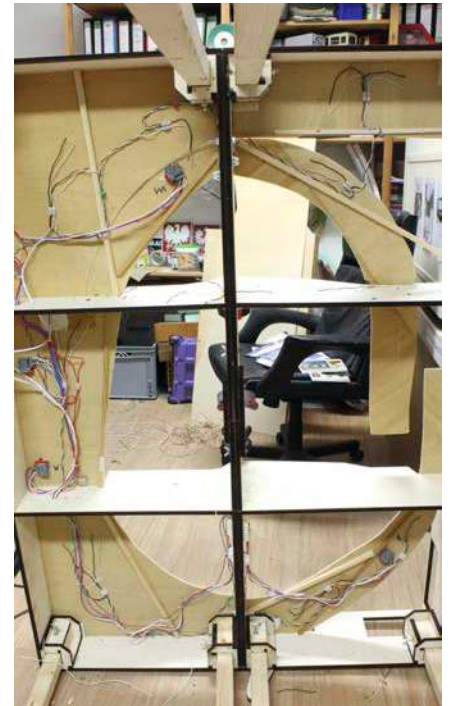


Das gelaserte „Puzzlespiel“ von Willi Winsen ist absolut passgenau und als Rahmen montiert verwindungssteif und tragfähig. Auch die Aufnahmen der verstellbaren Stützbeine in den Ecken sind bereits integriert und bieten zusätzliche Stabilität

Der Schattenbahnhof mit der Zugkreuzungsmöglichkeit und den beiden Stumpfgleisen zum Abstellen von Triebzügen liegt auf stabilen Sperrholztafeln



Blick von unten in den Anlagenrahmen mit der sichtbaren Verdrahtung des Schattenbahnhofs und den zuverlässigen MP 1-Weichenantrieben von MTB-model



Moosgummi-Schichten unter den Gleisen sorgen dafür, dass sich keine Resonanzen der rollenden Fahrzeuge auf die Holzkonstruktion übertragen

Ulrich Thorhauer (7)



Der Aufbau des Geländereiefs erfolgte durch das Auf- und Aneinanderkleben sowie Beschneiden von Styrodurblöcken



Einbau des flexiblen Magnorail-Systems für den Winterdienst auf Basis eines fahrenden Traktors ZT 303 mit Räumschild von Busch



Einfahrt des planmäßigen Personenzugs mit einer Reichsbahn-Lokomotive der Baureihe 112; der Lastkraftwagenfahrer des IFA W 50 wartet geduldig am Andreaskreuz



Frisch angekommene Getreideladungen werden am hohen Silo bereitgestellt. Das Verschieben der Wagen erledigt eine orangefarbene Rangierlok der DR-Baureihe 106



Im recht geschäftigen Bahnhof Oberschirma wartet der Nahgüterzug mit der Baureihe 107 die Kreuzung des entgegenkommenden Personenzuges ab

Jürgen Albrecht (3)

Anschlussgleis der Getreidewirtschaft mit dem hohen Silo und dessen Umfeld gestaltet. Der Bahnsteig und die Bahnhofsumgebung wurden mit wartenden Personen versehen, die beim näheren Betrachten kleine Geschichten erzählen. Eine besondere Szenerie bildet die Bushaltestelle nahe der Bahnstation: An dieser Haltestelle steht ein für die 1980er-Jahre durchaus typischer Ikarus-Bus, der schon aus dem Stadtverkehr ausgemustert wurde, aber hier im Erzgebirgsvorland noch gute Dienste leistet. Der Bahnhof ist übrigens mit den DR-typischen Pilzkopflatern und die Straße mit Peitschenmastleuchten ausgestattet.

Zusätzliche Schienenfahrzeuge

Natürlich war für den auf dieser Anlage möglichen Zugverkehr die Baureihe 114 allein nicht ausreichend. Also wurde noch die Baureihe 112 angeschafft, die speziell die Personenzüge aus Reko-Wagen ziehen sollte. Zwei Loks der Baureihen 106 (V 60) und 107 (V 75) bespannen wechselweise einen Nahgüterzug. Die Bedienung des Getreidesilos übernimmt meist eine Rangierlok der Baureihe 101 (V 15). Mit Erscheinen der Piko-„Ferkeltaxe“, Baureihe 171, musste natürlich auch diese eine Aufgabe bekommen. Sie erledigt den Personenverkehr in den weniger frequentierten Tagesrandlagen. Selbstverständlich wurden all diese Fahrzeuge winterlich patiniert. Unter Nutzung des mehrgleisigen Schattentriebwerks kann mit diesen Zugarnituren ein interessanter Betrieb abgewickelt werden. Nach hinten hin abgeschlossen wird die gesamte Anlage durch eine selbstgefertigte Hintergrundkulisse. Die Beleuchtung erfolgt durch zwei Leuchtdiodenbänder. Über ein analoges Gleisbildstellpult werden die Weichen bedient, während die Fahrzeuge über die Roco-Z21 und angeschlossene multiMäuse befehligt werden. In diesem Ausbaustand wurde die Anlage zwischen 2017 und 2020 mehrmals ausgestellt.

Nachträgliche Automatisierung

In den zurückliegenden vier Jahren beschäftigte ich mich mit der weiteren Digitalisierung und Automatisierung dieser Modellbahnanlage. Ein Test des Programms „TrainController 9 Bronze“ an einer anderen Anlage zeigte die Möglichkeiten der Automatisierung auf. Aus praktischen Gründen sollte die angeschaffte Digikeijs-Zentrale in die Winteranlage eingebaut werden. Daraufhin wurde der Gleisverlauf mit Rückmeldern und Weichendecodern von Digikeijs ausgerüstet und mit dem „TrainController 10 Gold“ automatisiert. Inzwischen wurde die Zentrale mit einem JaMoRC-Upgrade versehen (siehe em12/24) und versieht ihren Dienst nun absolut störungsfrei. Vorteil der Automatisierung für einen Ausstellungsbetrieb ist es, dass man mit Besuchern entspannt plaudern kann, während der Betrieb nicht darunter leidet. Diese Kleinanlage beweist, dass es auch auf begrenzter Fläche möglich ist, einen vorbildorientierten Bahnbetrieb durchzuführen. Ulrich Thorhauer

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 € 8,10 pro Heft monatlich frei Haus (Jahrespreis € 97,20).

Ein Modell erzählt Geschichte(n)



Das bin ich – die 1987 bei Märklin unter der H0-Artikelnummer 3171 erschienene SJ-Ellok D 109 „snöbelagd“ in meiner Präsentationsbox 0273

■ Spezielle Winterlokomotiven als Sondermodelle aus Göppingen

Verschneite Lokomotiven als rare Objekte für die Sammlervitrine

Obwohl manche Bräuche in der heutigen Zeit als veraltet gelten, sind die Weihnachtsfeiertage eine gute Gelegenheit, um Verwandte und Freunde mit einer Überraschung zu beglücken. Aus dieser Überlegung heraus entstanden bei Märklin verschneite Loks als Pretiosen zum Sammeln

In Schweden ist der erste Adventssonntag der offizielle Beginn der Weihnachtszeit. So richtig beginnen im Norden Europas die Weihnachtsfeierlichkeiten dann am 13. Dezember – dem Gedenktag an die heilige Lucia von Syrakus. Dieser Tag fiel vor der Umstellung auf den heutigen gregorianischen Kalender auf die Wintersonnenwende. Der Luciatag ist ein Fest des Lichts, das in Skandinavien beliebt ist und eine lange Tradition hat. Es verkündet die Hoffnung auf das Ende der dunklen Tage. Der schwedische Weihnachtsmann Jultomten, meist ein

verkleideter Nachbar oder Verwandter der Familie, kommt – wie hierzulande auch – am 24. Dezember zum Fest und verteilt die Geschenke.

Ellok mit Schneebelag

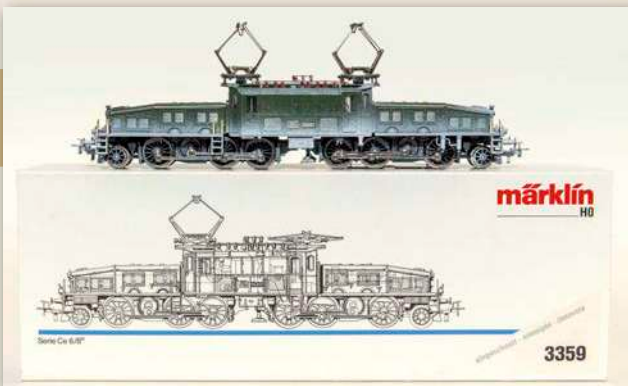
Am Heiligen Abend 1987 ließ ich, die verschneite Reihe D mit der Nummer 109 der Statens Järnvägar (SJ), Augen leuchten, als mich der beschenkte Filius namens Lasse auspacken durfte. Ich trage die Märklin-Artikelnummer 3171 und präsentiere mich in der Winter-Sonderausführung „snöbelagd“ in der Acrylglaspräsentations-

box 0273. Der Papa der Familie, Lokführer bei den SJ, hatte mich zufällig in einem Stockholmer Spielwarengeschäft aufgespürt und mich wegen meines hübschen und zum Winterwetter passenden Aussehens sofort in sein Herz geschlossen. Dort war ich erst kurz zuvor mit anderen aus Deutschland noch rechtzeitig vor dem Weihnachtsfest angekommenen Modellbahn-Erzeugnissen aus einem großen Versandkarton ausgepackt worden. Eigentlich war ich auf der den Sommer darstellenden H0-Modellbahnanlage der Familie ein Sonderling. Gerade deshalb

Ein Märklin-Versuch von 1982 war die Stuttgarter H0-Tenderlok 86 578 als verschneite Bundesbahn-Maschine, die allerdings nicht in Serie ging

Die 1988 auf Basis der deutschen Baureihe V 36 aufgelegte ÖBB-Diesellok 2065.01 konnte nicht überzeugen





Die SBB-Ellok
Be 6/8^{III} 13303
als Märklin-
Artikel 3359
von 1988 auf
ihrem Ori-
ginalkarton

Im Jahr darauf erschien
die HO-Ellok Ce 6/8^{III}
14301 als grob ver-
schneites Märklin-
Modell 3352

stehe ich seither in meiner hübschen Vitrine im Regal und erinnere Lasse noch heute an die glücklichen Weihnachtsfeiertage 1987, wenn er mit seiner Familie die Eltern besucht.

Eine verschneite 86er

Nicht nur in Schweden erfreuen sich Modellbahner nach nunmehr 37 Jahren an Märklins Idee, Sonderausgaben winterlicher Loks in eiskaltem Look herauszubringen. Der Werbeerfolg gab den Göppinger Marktstrategen Recht: Nach dem Erscheinen des historischen SJ-Reisezuges 2870 war der „holzige Trend“ bereits 1986 in aller Munde. Jetzt gab es zusätzlich mich – bis dahin hatte es kein anderer Hersteller gewagt, ein verschneites HO-Serienmodell anzubieten. Dabei war ich in Göppingen nicht die erste Schneelokomotive: Anlässlich einer Marktanalyse wurde bereits 1982 ein interner Versuch mit der im Bw Stuttgart beheimateten 1:87-Tenderlokomotive 86 578 gewagt, der allerdings verworfen wurde. Dafür kam Ende 1988 die ÖBB-86.106 in „fein verschneiter“ und Anfang 1989 in „grob verschneiter“ Version als Exportartikel 3113 zum Verkauf. Bereits im Frühjahr 1988 zeigte sich eine eingeschnete 3139 als ÖBB-2065.01 – jedoch nur als Göppinger Muster. Sie überzeugte als kleine Diesellok die Kunden leider nicht.

Exportmodelle für die Schweiz

Neben den Schweden sind auch die Schweizer wichtige Märklin-Kunden: So bekamen auch diese eine Schneelokomotive: Viel größer als ich, aber auch mit Stangenantrieb erschien im Juli 1988 das „SBB-Krokodil“ Be 6/8^{III} als Sondermodell 3359 in grob verschneiter Ausführung. Darauf folgten als Exportmodelle nur für die Schweiz unter derselben Artikelnummer 3352 wie die braune Regelausführung im November 1988 die fein verschneite und im Februar 1989 die grob verschneite Version in Auflagen von



Märklins aktuelle verschneite Lok-Edition ist die unter der Artikelnummer 55525 offerierte „Köfflerli-Lok“ der Schweizer Reihe Ce 6/8' in der Ausführung von SBB-Historic

jeweils 300 Stück im speziellen Karton mit der Aufschrift „eingeschnit – enneigée – innevata“. Und in Wien bot der Fachhändler Kauffert seinen Kunden den verschneiten Märklin-„Glas-kasten“ mit der ÖBB-Nummer 98.304 sowie eine Schneeschleuder im Winterbetrieb an.

Krokodil und Köfflerli

Das „SBB-Krokodil“ war wohl weitaus beliebter als ich, denn es erlebte 2004 unter der Artikelnummer 39569 in einmaliger moderner Digitalausführung als winterlich-grüne SBB-Ce 6/8^{III} 14310 sein Revival. Die Märklin-Idee 39983 bzw. Trix-22796 von 2007 eines zweiteiligen DB-Schienenbusses der Baureihe 798/998 kam bei Modellbahnern nicht so gut an. Durch

das wenig überzeugende Erscheinungsbild und eher „vermeht“ als beschneit war der Triebzug kein Verkaufsschlager. Nach langer Schneestille ist aktuell ein frostiges Schweizer Lokmodell der Nenngröße 1 unter der Märklin-Artikelnummer 55525 zu finden: eine Ce 6/8' von SBB Historic – auch bekannt als „Köfflerli-Lok“. Ich hoffe noch darauf, demnächst vielleicht als Lokschwester eine eiskalte Malbanan-Maschine Dm3 der Schwedischen Erzbahn zur Seite gestellt zu bekommen. Mit diesem Traum wünsche ich – auch im Namen von Verlag und Redaktion – allen treuen *eisenbahn-magazin*-Lesern ein friedvolles Weihnachtsfest – verbunden mit den besten Wünschen für ein erfolgreiches Jahr 2025!

Manfred Scheihing

Das Exportmodell 3113 der ÖBB-Tenderlok 86.106 der Zugförderungsstelle Hiefau gab es 1988 in fein und grob verschneiten Ausführungen, wobei kurioserweise die Artikelnummer beider HO-Maschinen gleich blieb

Manfred Scheihing (7)



IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 1/2025, Nummer 691, 63. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schriker (Vorbild, fr); Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Jürgen Albrecht, Wolfgang Bdinke, Michael Dostal, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Jürgen Gottwald, Heiko Herholz, Josef Högemann, Dr. Jürgen Hörstel, Jens Kaup, Andreas Knipping, Heinz Lomnicky, Horst Meier, Jürgen Petrik, Brian Rapp, Patrick Rehn, Manfred Scheinhing, Holger Späing, Oliver Strüber, Ulrich Thorhauer, Martin Weltner, Dieter Wienke, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens

Schlussredaktion: Peter Schriker (fr)

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweiger

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: Luisa Wiegmann

Verlag: GeraMond Media GmbH,
Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein

Director Sales B2B, Media Gesamtleitung: Jessica Wygas,
jessica.wygas@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Anzeigenposition: Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2025, GeraMond Media GmbH. ISSN 0342-1902

Gerichtsstand ist München.

100%-Gesellschafterin der GeraMond Media GmbH ist die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH. Geschäftsführender Gesellschafter: Clemens Schüssler

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/downloadPreis: 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) 97,20 €
(inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter www.eisenbahnmagazin.de/abo

Die Abgebühren 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 Anzeigenpreliste 2025/35.

Im Fokus: Vierachsige Gepäckwagen für Reisezüge Rollender Raum für Koffer und Kisten

Bei Gründung der Deutschen Bundesbahn befanden sich noch enorm viele Reisezug-Gepäckwagentypen im Schienenfahrzeugbestand, die ihren Ursprung teilweise in der Länderbahn-Zeit hatten. Obwohl ab den 1950er-Jahren Packwagen-Neubauten entstanden, blieben einige Altkonstruktionen noch bis in die frühen 1980er-Jahre im Einsatz. Wir geben einen Überblick, was sich auf DB-Gleisen bewegte und welche Modelle sich für den Anlageneinsatz anbieten.

Fahrzeuge: HO-Elloks der DB-Baureihe 151 im Test Aktuelle Modelle von drei Anbietern

Die Modellbahnhersteller Märklin, Piko und Roco bieten aktuell neu aufgelegte HO-Elektrolokomotiven der Bundesbahn-Baureihe 151 an. Ergänzt wird unser Vergleichstest durch die leider nicht mehr ab Werk lieferbare und auch im Fachhandel längst vergriffene ESU-Maschine.



Detlev Luckmann/Eisenbahnschifffahrt

St. Andreasberger Kleinbahn Zahnrad-Dampf im Harz

Um den beträchtlichen Höhenunterschied zwischen dem Staatsbahnhof im Tal und der Stadt St. Andreasberg zu überwinden, ging 1913 eine Kleinbahn in Betrieb. Der kaum zwei Kilometer langen Zahnradbahn blieb allerdings nur ein kurzes Bestehen vergönnt; wirklich wirtschaftlich war die Strecke nie zu betreiben. 1959 kam das Aus für diese vergessene Bahn im Harz.

Anlagen: Reisefortsetzung auf der Weschnitztalbahn Erlebnisse am Halte- punkt Fahrenbach

Auf unserer Bahnreise durch den hessischen Odenwald lernen wir am Haltepunkt Lörzenbach-Fahrenbach Frau Lindinger kennen. Sie ist nicht nur für den Fahrkartenverkauf zuständig, sondern kann auch so manche Episode über ihre Kundschaft und die Leute im Ort zum Besten geben.

* Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen vorbehalten



Horst Meier

Damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen: Scannen Sie den QR-Code, um die nächsten beiden Hefte im günstigen Mini-Abo für nur 8,40 Euro (2 für 1-Angebot) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind und sparen die Hälfte! www.eisenbahnmagazin.de/abo



Sie sparen
die Hälfte:
2 x für nur
8,40 Euro!

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlößchen · A4 Abfahrt 84

Tel. 03528 / 477 90 70 · info@elriwa.de

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop

**H0-EXKLUSIVMODELLE VON ROCO – JETZT VORBESTELLEN!
DIE AUSLIEFERUNG IST FÜR MITTE 2025 GEPLANT.**

Exklusivmodell ab 224,90 €

HO

Fotomontage



Roco

Roco 7300076 Diesellok V 180 005, DR, Ep.III „VI. Parteitag“

224,90 €

Roco 7310076 Diesellok V 180 005, DR, Ep.III „VI. Parteitag“, DC-Sound

349,90 €

Roco 7320076 Diesellok V 180 005, DR, Ep.III „VI. Parteitag“, AC-Sound

349,90 €

V180 005 von 1963 – Parteitagslok und erstes Serienexemplar der einzigen Großdiesellokbaureihe der Schienenfahrzeugindustrie der DDR!

Anfang 1963 wurde die Lok mit Aufschriften und Emblemen des VI. Parteitages der SED versehen und war so mehrere Jahre teilweise „mit“ und „ohne“ oder nur „einem Teil“ der Schriftzüge im Einsatz. Wir werden das historische Vorbild in seiner Berliner Zeit (Bw Berlin-Karlshorst) ab 1963 darstellen.

Exklusivmodell 37,90 €

HO

Fotomontage



Roco

**2er
Set**

Roco 6600208 2er-Set offene Güterwagen Es, DR, Ep.IV „OPW“

Diese Wagen waren im Original die „Brot- und Butterwagen“ der Deutschen Reichsbahn Ost. Typisch und sehr oft vertreten war die Ausführung mit OPW-Beschriftung ohne Bremserbühne in Epoche IV. Das Set besteht aus einem Wagen mit schwarzem und einem Wagen mit braunem Rahmen, typisch für die Übergangszeit um 1980.



**NEU! ELRIWA
AUF WHATSAPP**



**WERDEN SIE
ELRIWA-STAMMKUNDE!**

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlößchen
Tel. 03528 / 477 90 70 · info@elriwa.de

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop

www.elriwa.de



Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft
oder auf www.facebook.com/elriwa.

www.elriwa.de

idee+spiel®

EUROTRAIN®



Unsere Exklusivmodelle für Sie!



PIKO



PIKO Teleskophaubenwagen: Vorbildgerechter Güterverkehr in H0!

Die Teleskophaubenwagen von PIKO erscheinen als Wagenpärchen im Design unterschiedlicher Bahnverwaltungen. Hierbei wurde großer Wert auf die korrekte Wiedergabe baulicher Besonderheiten und einer originalgetreuen Lackierung und Bedruckung gelegt.

FORM NEU
2024

Ausführung mit GPS Antenne



58293 2er Set Teleskophaubenwagen DB Cargo Ep. VI

82,99 €*

FORM NEU
2024

Ausführung mit zusätzlichen Anhebelaschen



58296 2er Set Teleskophaubenwagen Transwaggon Ep. V

82,99 €*



* 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 entdecken.

f i YouTube
www.piko.de