

# eisenbahn Modellbahn magazin



Brawa

ESU

Märklin

Piko

**H0-Test  
V100<sup>20</sup>**

Was die Formneuheit von ESU im Vergleich zur Konkurrenz bietet



Wählen Sie die besten  
**Modelle des Jahres**

Preise im Wert von  
über 5.000 Euro  
zu gewinnen!



## DR-Baureihe 119

Wie Eisenbahner die „U-Boote“ zum Laufen brachten



**Reichsbahn-Idyll in Epoche III**

So originell ist der Betrieb  
zwischen zwei Zugspeichern



**Realistisches Ladegut**  
Drehgestelle auf Flachwagen  
**Altbau-Elloks der ÖBB**  
Typen mit Sécheron-Antrieb  
**DB-Tochter in Spanien**  
So behauptet sich Transfesa

**Hamm-Osterfelder Bahn**



Wie eine alte  
Güterstrecke neu

# 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**

**NEUHEITEN  
2025  
JETZT  
VORBESTELLEN!**

Exklusivmodell\* ab 239,00 €



Piko 21684 E-Lok 151 129 Retro DBAG, Railpool, Ep.VI 239,00 €  
Piko 21685 DC-Sound 349,00 €  
Piko 21686 AC-Sound 349,00 €

Exklusivmodell\* 129,00 € HO



Piko 28305 2er-Set Knickkesselwagen, DBAG, Ep.VI „DHL“

Exklusivmodell\* 129,00 € HO



Piko 28306 2er-Set Knickkesselwagen, DBAG, Ep.VI „DHL“

Exklusivmodell\* ab 224,90 €



Diesellok V 180 005, DR, Ep.III „VI. Parteitag“, analog, DC-Sound oder AC-Sound

Exklusivmodell\* ab 224,90 €



Diesellok 118 156-9, DR, Ep.IV, mit zwei Streifen, analog, DC-Sound oder AC-Sound

Exklusivmodell\* 94,90 € HO



Roco 6200172 2er-Set Umbauwagen als Bauzugset, DB, Ep.IV

Exklusivmodell\* 63,80 € HO



Roco 6600209 3er-Set Muldenkipperwagen, DB, Ep.IV

Exklusivmodell 45,90 € HO



Brawa 50996 Gedeckter Güterwagen G10, 110 259, DB, Ep.III „Sternla“ am Lager, Restbestände verfügbar

Exklusivmodell\* 37,90 € HO



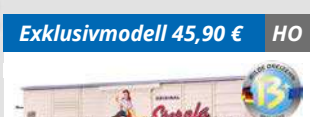
Roco 6600208 2er-Set offene Güterwagen Es, DR, Ep.IV „OPW“

Exklusivmodell\* 82,90 € HO



Roco 6600209 3er-Set Muldenkipperwagen, DB, Ep.IV

Exklusivmodell\* ab 155,00 €



Diesellok V 22 Nr. 49, NVA, Ep.IV, verschiedene technische Varianten



**NEU! ELRIWA  
AUF WHATSAPP**



**WERDEN SIE  
ELRIWA-STAMMKUNDE!**

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](https://www.facebook.com/elriwa).

**www.elriwa.de**

**idee+spiel®**

**EUROTRAIN®**



Unsere aktuellen Exklusivmodelle für Sie!





# Seit 25 Jahren auf *Neuheitensuche*

**D**ie Nürnberger Spielwarenmesse 2025 ist nun auch schon wieder Geschichte und für Modelleisenbahner nicht mehr lebenswichtig. Ganz anders war das vor 25 Jahren, als ich am 2. Januar 2000 beim *eisenbahn magazin* anfang. Die Kollegen in der Redaktion waren da schon intensiv mit den Messevorbereitungen beschäftigt. Wenige Wochen später ging es standesgemäß per Bahn nach Nürnberg und zum *alba*-Messestand, der noch eingeräumt werden musste. Übernachtet wurde traditionell in einem Hersbrucker Gasthof, wo die Zimmerpreise noch erschwinglich waren und deshalb immer schon fürs nächste Jahr gebucht wurde. Für mich als Neuling im *em*-Messesteam gab es 2000 allerdings nur eine leer geräumte „Besenkammer“ mit Bett.

Am ersten Messetag strömten dann die Fachhändler und so mancher Modellbahner, der von seinem Fachhändler eine der begehrten Eintrittsberechtigungen ergattern konnte, durch die übervollen Gänge. Fotografiert wurde vor 25 Jahren natürlich noch analog im Fotostudio. Dafür sammelten wir gegen Messeschluss alle Modellneuheiten von 2 bis Z ein, brachten sie zu einem Nürnberger Fotoprofi, der sie über Nacht ablichtete. Pünktlich zum Messestart um 9 Uhr waren dann alle Handmuster wieder in den Vitrinen. Sie als *em*-Leser sahen die Neuheiten zunächst im regulären *em* 3 und 4 und später im *Messe-Spezial*. Mit dem *em*-Sonderheft wurde der Stress und das Messesteam größer, denn wir hatten den Ehrgeiz, Sie nur wenige Tage nach Messeschluss umfassend zu informieren, weil die Kollegen von der *MIBA* sich mehr Zeit ließen. In den folgenden Jahren blieb Nürnberg für die Branche wichtig, sodass wir stets genug zu berichten hatten, aber vermehrt auch Neuheiten brachten, die nicht in den Messehallen zu sehen waren. Doch der Abwärtstrend – immer kleinere Stände, breitere Gänge und weniger Aussteller – war bereits spür-

» Viele Neuheiten werden im Laufe des Jahres vorgestellt und nicht mehr zur Spielwarenmesse



In Nürnberg wurden die „Modelle des Jahres“ präsentiert *em*

bar. Seit 2021 erstellen wir für Sie daher auch nur noch einen *Messe-Report*, gemeinsam gestaltet vom *MIBA*- und *em*-Team.

Doch auch diese informative Neuheiten-Chronik wird sich 2025 der veränderten Marktsituation anpassen. Immer weniger Unternehmen präsentieren im Januar ihre Neuheiten, sodass die Produkte von der Spielwarenmesse sowie die angekündigten Modelle zu diesem frühen Zeitpunkt kein attraktives und vollständiges Messeheft mehr füllen würden. Wir haben uns daher entschlossen, nun einen *Neuheiten-Report* zu produzieren in der Hoffnung, dass uns wieder viele (Kleinserien-)Hersteller ihre Neuheiten präsentieren. Welche neuen Modelle, Zubehör- und Technikartikel es geben wird, erfahren Sie ab dem 21. Februar in der Printausgabe oder als eBook.

Trotz vieler Veränderungen bleibt die Modellbahnszene spannend, weshalb wir sicher unsere Vitrinen und Anlagen auch 2025 mit tollen Modellen schmücken können!

**Martin Menke, Redakteur**

**Train  
Safe®**

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

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

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



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



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



# 38-44

## Die DR-Baureihe 119/219 zwischen Altmark und Börde

Foto: Uwe Miethe



### ■ Im Fokus

#### 10 Erfolgreiche Ellokkonstruktion für die Eisenbahnen Österreichs

Über sechs Jahrzehnte hinweg rollten die Universallokomotiven mit gleisschonenden Sécheron-Federantrieben durch Österreich bis hinüber ins deutsche Garmisch-Partenkirchen. In sechs Jahrzehnten Modellbahngeschichte entstand eine Vielzahl entsprechender HO-Ellok-Nachbildungen

### ■ Eisenbahn

#### 6 AufWiedersehen,Mehrsystem-ICE

Gemäß den internen Planungen verabschiedet die Deutsche Bahn 2025 ihren ersten Mehrsystem-ICE. Weicht die Baureihe 406 damit nach 25 Jahren modernen Nachfolgenerationen?

#### 24 Bild des Monats

218-Comeback im Pfälzer Regionalverkehr: 218 401 erreicht den Bahnhof Winden

#### 26 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen zum Bahngeschehen in Deutschland, der Schweiz und Europa

#### 38 „U-Boot-Westflotte“ der DR

Die Reichsbahndirektion Magdeburg war mit einem Bestand von bis zu 50 Maschinen eine Hochburg der Baureihe 119 bei der Deutschen Reichsbahn. Doch die hohe Schadanfälligkeit der Maschinen sorgte bei den Eisenbahnern in den westlichsten DR-Bahnbetriebswerken Halberstadt, Oebisfelde und Salzwedel für viel Ärger und Verdross

#### 45 Stromabnehmerentwicklung

Die UIC veranlasste 1955 bis 1957 Tests zur Optimierung von Stromabnehmern. Diese Versuche waren wegweisend

#### 48 Güterzug-Magistrale

Die Hamm-Osterfelder Bahn hatte einst große Bedeutung für lokale Steinkohle-

Zechen und Industriebetriebe. Heute zeigt sich entlang der 77 Kilometer langen Strecke, wie sich der Schienengüterverkehr neu erfindet

#### 54 DB-Tochter auf der iberischen Halbinsel

Das DB-Tochterunternehmen Transfesa Logistics S.A. verbindet die iberische Halbinsel mit dem übrigen europäischen Schienennetz

### Service

- 90 Leserbrief
- 91 Buch & Film
- 100 Kleine Bahn-Börse
- 100 Fachgeschäfte
- 106 Veranstaltungen/Termine/TV-Tipps
- 114 Vorschau/Impressum



Dr. Dietmar Beckmann



Jürgen Albrecht



**48–53** Die Hamm-Osterfelder Bahn zeigt, wie der Schienengüterverkehr sich wandelt und die Bahn unverzichtbar bleibt

**108–113** Ein Vater-Sohn-Gespann aus Coswig baute diese TT-Bahnhofsanlage nach Motiven der DR

**60–63** Unsere Streckenbereisung durch den Odenwald unterbrechen wir im Bahnhof Rimbach



MM

**92–99** H0-Loks der DB-Baureihe V 100<sup>20</sup>/212 von Brawa, ESU, Märklin und Piko im Vergleich

**10–23** Universalloks mit Sécheron-Federantrieben auf den Gleisen der ÖBB und zu Besuch in Garmisch-Partenkirchen



Dr. Helmut Petrovitsch

## ■ Modellbahn

### 56 Fränkische Preußin

Die Reichsbahn-Schleppertenderlok 53 7752 alias preußische G 4<sup>3</sup> in H0 und N von Fleischmann und ihr Vorbild

### 60 Per Bahn zum Schwimmen

Im dritten Teil unserer Anlagenporträtreihe zur hessischen Odenwaldbahn legen wir einen kurzen Zugaufenthalt im Bahnhof Rimbach ein

### 64 Neu im Schaufenster

Informationen und Bilder zu neuen Produkten in puncto Fahrzeuge und Zubehör

### 72 Modelle des Jahres

Mitmachen und gewinnen – die Kandidaten der Modellbahnbranche für unsere Leserumfrage Das Goldene Gleis



### 81 Drehgestelle als Ladegut

Im sechsten Teil unserer Serie über spezielle Frachten empfehlen wir auf Flach- und Rungenwagen verladene Eisenbahndrehgestelle

### 84 Dienstgebäude der HSB

Eigenbautipps am Beispiel der einstöckigen Lokeinsatzstelle Wernigerode der Harzer Schmalspurbahnen

### 88 BiDiB-Bus von FichtelBahn

Das neue BiDiB-Interface nennt sich IFnet und offeriert gleichzeitig eine DCC-Digitalzentrale für den PC-Betrieb

### 92 Die stärkere V 100 der DB

Unser Diesellok-Test zur Baureihe V 100<sup>20</sup>/212 klärt die Fragen, wie sich die H0-Konstruktionen von Brawa, ESU, Märklin und Piko im Anlagenbetrieb behaupten und was sie für optische Besonderheiten bieten

### 108 Zugbetrieb im Bahnhof und zwischen zwei Zugspeichern

Dieses TT-Schaustück führt uns zurück in die Epoche III der DR und lässt uns erleben, wie Vater und Sohn nicht genug haben können vom Bauen und Spielen



Tobias Fiebig

**Titelbild:** „U-Boot“ in der Rbd Magdeburg: 119 191 vom Bw Halberstadt erreicht am 2. Juli 1988 mit dem P 8450 den Bahnhof Langenweddingen





*Der ICE 3M (Baureihe 406) war der erste Mehrsystem-ICE der Deutschen Bahn. 2025 geht er aus dem Betriebsbestand bei DB Fernverkehr. Im September 2019 ist der mit einem blauen Streifen beklebte ICE-Tz 4601 „Europa“ unterwegs zwischen Emmerich und Oberhausen Georg Wagner/DB AG*

■ DB-Baureihe 406

## Auf Wiedersehen, *Mehrsystem-ICE*

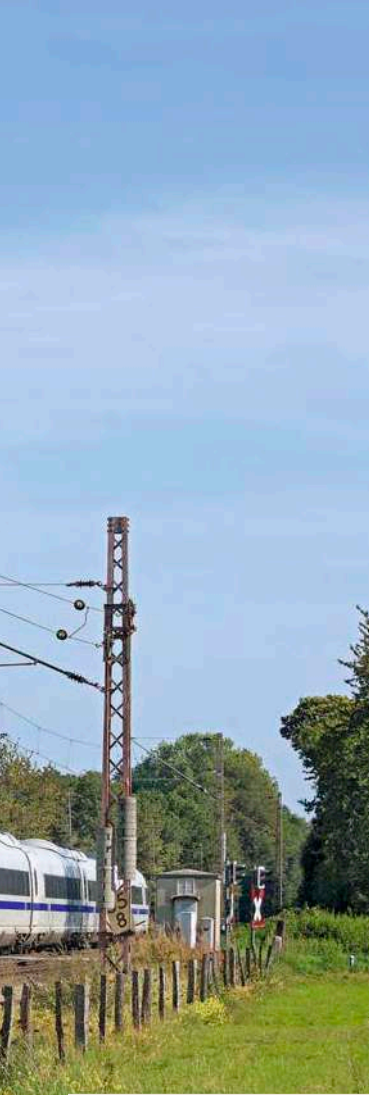
*Gemäß interner Planungen verabschiedet die Deutsche Bahn 2025 ihren ersten Mehrsystem-ICE. Weicht die Baureihe 406 damit nach 25 Jahren modernen Nachfolgenerationen?*

Die Deutsche Bahn (DB) will ihre ICE 3M-Triebzüge (M für Mehrsystem) der Baureihe 406 im Jahr 2025 aus dem Betriebsbestand nehmen. Wie aus dem Konzern verlautete, soll die Flotte Mitte April 2025 aus dem Dienst gehen und anschließend verschrottet werden. Anlass für die Ausmusterung nach rund 25 Jahren Einsatzzeit ist die sukzessive Übernahme ihrer Aufgaben durch die Nachfolgebaureihen 407 und 408. Ob der Zeitplan eingehalten wird, bleibt abzuwarten. Doch das Ende der ersten Mehrsystem-ICE der Deutschen Bahn scheint inzwischen greifbar.

Die DB und die Niederländischen Staatsbahnen beschafften zwischen 1994 und 2001 insgesamt 17 Triebzüge der Baureihe 406, die von einem Konsortium aus Siemens, Adtranz (später Bombardier) und anderen Herstellern gefertigt wurden. Sie können unter vier Stromsystemen (15 und 25 kV Wechselstrom sowie 1,5 und 3 kV Gleichstrom) eingesetzt werden und sind mit den in den jeweiligen Ländern vorhandenen Signal- und Zugfunksystemen ausgerüstet. Das ermöglichte neue Verbindungen wie Amsterdam – Frankfurt (Main), Brüssel – Frankfurt (Main) oder Paris – Frankfurt (Main).

Der ICE 3M (Baureihe 406) wurde im Jahr 2000 in Betrieb genommen. Seine Premiere im Fahrgasteinsatz erlebte er während der Expo 2000 in Hannover, wo er auf internationalen Verbindungen, etwa zwischen Amsterdam und Hannover, pendelte. Nach dem Ende der Weltausstellung ging er in den Regeldienst bei der DB. Doch die hohe Beanspruchung bei Geschwindigkeiten von bis zu 320 km/h und die komplexe Technik führten immer wieder zu Störungen und Anpassungen. Zahlreiche Nachrüstungen, wie etwa die Einführung von ETCS und Schutzmaßnahmen gegen Schotterflug, zeigten die





**Das Fahrwerk des ICE-Tz 4682 kontrolliert ein Arbeiter im ICE-Werk Griesheim am 20. April 2007. Für den Frankreich-Verkehr rüstet die DB sechs ICE 3M-Garnituren in den Jahren 2006/2007 um. Sie erhalten neben der Sicherungstechnik auch Maßnahmen zum Schutz vor Schotterflug** Boris Roessler/dpa

**Bevor die Deutsche Bahn den Regelbetrieb mit dem ICE 3M aufnahm, kamen die Züge im Sonderverkehr zur Expo 2000 in Hannover zum Einsatz. Am 30. September 2000 rollt 406 053 durch den kleinen Bahnhof Freden im Leinetal** Dr. Jürgen Hörstel







**Triebzug 4681 kollidiert am 17. August 2010 in Lambrecht mit einem auf die Gleise geratenen Müllfahrzeug, 18 Reisende werden verletzt. Die schwer beschädigten Wagen 406 081 und 181 werden später verschrottet** Ronald Wittek/dpa/lrs

**Am 19. Oktober 2010 wird ein ICE 3M im Bahnhof London St. Pancras präsentiert. Eine ICE-Verbindung Frankfurt (Main) – London kommt nicht zustande** Robert Schlesinger/dpa

Innovationskraft, aber auch die Grenzen der technischen Möglichkeiten. So wurde die Baureihe zu einem Unglückskind der ICE-Flotte. 2010 fanden mit einem 406 sogar Messfahrten im Kanaltunnel sowie eine Präsentation des Zuges im Bahnhof London St. Pancras statt. Die Planungen für eine ICE-Verbindung Frankfurt (Main) – London wurden jedoch nicht weiterverfolgt. Im Jahr 2019 modernisierten die Nie-

derländischen Staatsbahnen (NS) den Triebzug Tz 4651 umfassend und erneuerten dabei unter anderem das Interieur. Das blieb jedoch ein Einzelfall. Die DB entschied 2021, keine weiteren Einheiten umzurüsten.

### Neue Generation übernimmt

Der Abschied fällt in eine Zeit, in der die DB AG ihre Fernverkehrsflotte umfassend moderni-







siert. Die von Siemens gebauten Velaro D-Nachfolgebauarten der Baureihen 407 und 408 übernehmen nicht nur die bisherigen Aufgaben der Baureihe 406, sondern setzen auch neue Maßstäbe in Effizienz, Kapazität und Betriebssicherheit. So endete im Juni 2024 bereits der Einsatz der 406 auf den internationalen Verbindungen nach Belgien und in die Niederlande, die nun von der Baureihe 408 bedient werden. *em*



**Botschafter-ICE: 406 001 trägt 2021 eine Beklebung anlässlich des „European Year of Rail 2021“** *Patrick Kuschfeldt/DB AG*

**Die Inbetriebnahme des ICE 3 begann 1999 im Siemens-Prüf- und Validations-Center in Wegberg-Wildenrath. Am 11. Juni 1999 stehen dort ICE-Triebzüge der Baureihen 415, 411 und 406 abgestellt** *Dr. Jürgen Hörstel*

**Bereits seit Juni 2024 fährt die Baureihe 406 nicht mehr nach Belgien und in die Niederlande. Am 18. März 2022 ist 406 007 noch als ICE 105 bei Griendtsveen in den Niederlanden unterwegs** *Marcus Henschel*





■ Bo'Bo'-Loktypen der ÖBB mit Sécheron-Antrieb aus den Epochen II/III

# Erfolgreiche Konstruktionen für die Eisenbahnen Österreichs

*Über sechs Jahrzehnte hinweg rollten gedrungene Universallokomotiven mit gleisschonenden Sécheron-Federantrieben durch Österreich bis hinüber ins deutsche Garmisch-Partenkirchen. In sechs Jahrzehnten Modellbahngeschichte entstand eine Vielzahl an entsprechenden HO-Ellok-Nachbildungen*

Auf der Salzkammergut-Strecke Attnang-Puchheim – Bad Aussee wurde am 13. Mai 1927 die kompakt gebaute Drehgestell-Lokomotive 1170.01 – die spätere ÖBB-1045.01 – von den BBÖ abgenommen. Die 1170.0 steht am Anfang einer österreichischen Typenreihe kompakter Bo'Bo'-Universallokomotiven mit Sécheron-Hohlwellen-Federantrieb. Tatzlager-Antriebe, bei denen die halbe Motorenmasse ungefedert auf der Radsatzachse lastet, gab es in Österreich (auch mit Bezug auf schwache Oberbauformen) nur bei Triebwagen – im Gegensatz zur Reichsbahn-E 44.

Für die Auftragnehmer der 1170.0 – die Lokomotivfabrik Wiener Neustadt/vormalig G. Sigl für den mechanischen Teil und ELIN für den elektrischen Teil – war der Bau einer elektrischen Vollbahnlok Neuland. ELIN versicherte sich schweizerischen Know-hows durch ein Lizenz-Abkommen mit Sécheron in Genf (Ateliers de Sécheron SAAS).

## » Österreichs Sécheron-Loks sind zwischen 1928 und 1973 regelmäßig bis Garmisch gefahren

In den Sécheron-Mitteilungen Nr. 7 von 1933 liest man hierzu: „... sei daran erinnert, dass die Sécheron-Werke schon vor den erwähnten Aufträgen [gemeint Be 4/4 BT/EBT] über eine gründliche Erfahrung betreffend BoBo-Lokomotiven mit Federantrieb verfügte. Schon im Jahr 1927 entwickelten die Sécheron-Werke für die Österreichischen Bundesbahnen eine Lokomotive dieser Bauart, deren nachträglich insgesamt 29 Stück geliefert wurden (Reihe 1170.01–14 und 1170.101–115). Diese Lokomotiven wurden durch die Firma ELIN aufgrund eines mit Sécheron eingegangenen Lizenzvertrages ausgeführt ...“ Bis dahin waren laufachslose Drehgestellloks mit Einzelachsantrieb ein Spezifikum von langsam fahrenden, gleichstrombetriebenen Lokalbahnen ge-

wesen und waren durchweg mit achsreitenden Tatzlager-Motoren bestückt. Vollbahnloks für den Einphasen-Wechselstrom waren bis dato fast ausschließlich mit Starrrahmen, Gruppenstangenantrieb und Vorlaufradsätzen gebaut worden. Ausnahmen bildeten die Baureihe E 73 der Hafenbahn Hamburg bzw. die beiden Schiebeloks für die Strecke nach Berchtesgaden, für die man im bayerischen Bezeichnungsschema die im Grunde kuriose Typenbezeichnung EG 4 x 1/1 fand. In Frankreich hatte indes die MIDI-Bahn für ihre 1.500 V-Strecken schon ab 1922 viele kompakt gebaute Bo'Bo'-Kastenloks in Dienst gestellt. Das mitunter zitierte Primat der österreichischen 1170.0 als erste Bo'Bo' mit abgefederten und im Drehgestellrahmen gelagerten Motoren ist insofern nicht ganz stimmig, da die großrädrige E 73 06 für die Hafenbahn Altona (3 kV/25 Hz) mit Westinghouse-Federantrieb schon zwei Jahre zuvor entstanden war.

## Drehweiche Kraftübertragung

Der Gattungsbegriff Sécheron-Loks bezieht sich auf die spezifische Bauform des elastischen Einzelachsantriebs, den die Genfer Firma aus dem amerikanischen Westinghouse-Federantrieb (quill drive) für kleinere Treibraddurchmesser entwickelt hatte. Motor samt Hohlwelle sind im Drehgestellrahmen gelagert. Letztere umgreift die Radsatzwelle mit entsprechendem Freiraum, der dieser den ungehinderten Vertikalversatz zufolge das primäre Tragfederspiel im Drehgestell erlaubt. Die beidseitigen Großzahnräder an den Hohlwellenenden tragen im 120-Grad-Versatz drei kräftige Supporte, die durch Ausnehmungen im Treibrad hinausragen. Sechs tangential angeordnete Schraubenfedern übertragen elastisch mit Zug, Druck und Scherung das Antriebsdrehmoment. Die drehweiche Kraftübertragung vermag dabei auch die 33 1/3-Hertz-Pulsationen des Einphasenmotors fernzuhalten und damit die Haftreibung im Anfahrvorgang zu verbessern, aber auch Anfahrbrandstellen an den Kollektoren zu vermeiden.



**Die BBÖ-Elloks 1170.11 bis 14 wurden 1928 spezifisch für die Mittenwaldbahn mit ausschließlicher Druckluftbremse für den Wagenzug statt BBÖ-Normsaugluftbremse geliefert; die Aufnahme entstand bei Reith**

VWR/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch

Sécheron-Antriebe bedürfen keiner laufenden Schmierung oder Wartung. Sie wurden beispielsweise 1925 schon in die relativ kleinrädrigen Be 6/8 201 ff. der BLS verbaut. So wie die Federtopf-Antriebe beispielsweise bei der DB-118 (ex E 18) wurden auch die Sécheron-Antriebe bei den ÖBB ab den 1970er-Jahren schrittweise auf Gummipuffer umgebaut.

Auch die niederspannungsseitige Stufenschaltung der BBÖ-Bo'Bo'-Loks nutzte eine Sécheron-Entwicklung. ELIN erwarb die Lizenz zum Nachbau der elektropneumatischen Starkstrom-Schütze (in der Schweiz „Hüpfer“ genannt) für 1.200 Ampere. Sie verbinden in der





Lok in entsprechend wechselweiser Schaltsequenz ohne Zugkraftunterbrechung die Trafoanzapfungen mit den Überschalt-Drosselspulen für die Motorströme. Mit drei Spannungsteilerdrosseln resultieren bei acht Trafoanzapfungen 15 Fahrstufen. Die Fortschaltung zwischen den Fahrstufen wird nur durch eine elektrische Steuerung (Einzelschaltersteuerung) bewirkt, nicht durch einen mechanischen Antrieb wie bei einem Schlitten- oder Nockenschaltwerk.

Die Loks 1170.0 wie auch alle Folgetypen erhielten eine schwache E-Bremse (129-kW-Widerstandsbremse mit Trafoerregung), die sie zur Schonung der eigenen Radreifen bei Lokleer-

fahrten talwärts in Beharrung hielt, aber nicht der Abbremsung eines Wagenzuges diente. Die E-Bremse der 1045 wurde bei HG-Ausbesserungen ab 1955 ausgebaut, womit auch äußerlich die Dachaufsätze mit den Widerständen wegfielen. Der hochspannungsseitige Öl-Hauptschalter blieb bei der ÖBB-1045 bis zu ihrer Ausmusterung 1988 bis 1994 unverändert eingebaut, wurde also nie wie bei anderen Altbauelloks durch einen Druckluftschalter ersetzt.

An der linken Lokseite wurden am Rahmen nachträglich Kühlschlangen für die Ölkühlung montiert. Den Stromabnehmern der Bauart II wurden unter Belassung von Rahmen und

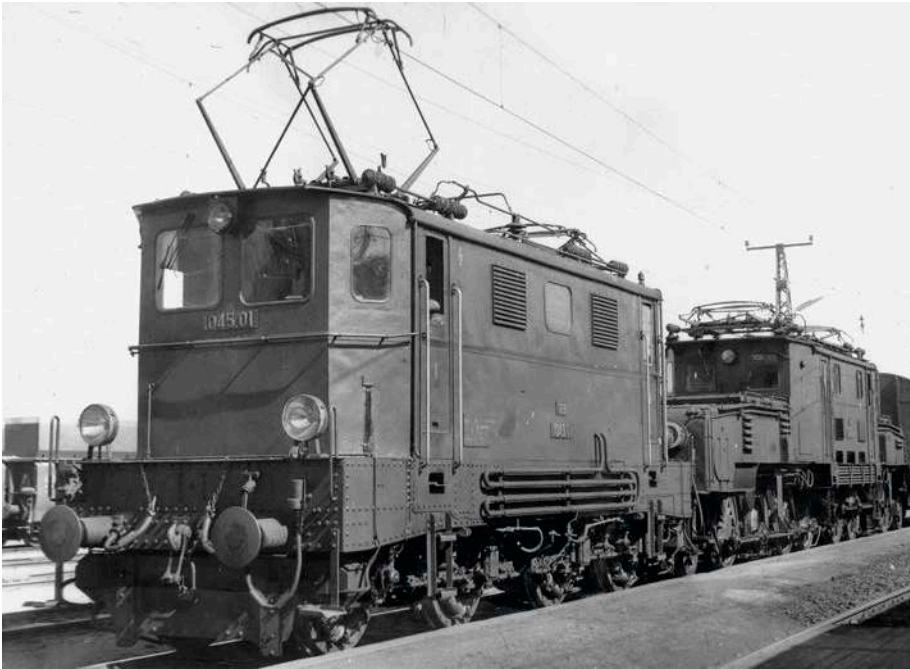
Antrieb um 1963 Neubaucheren mit Wanisch-Doppelwippe aufgesetzt.

### Kurvengängig und kompakt

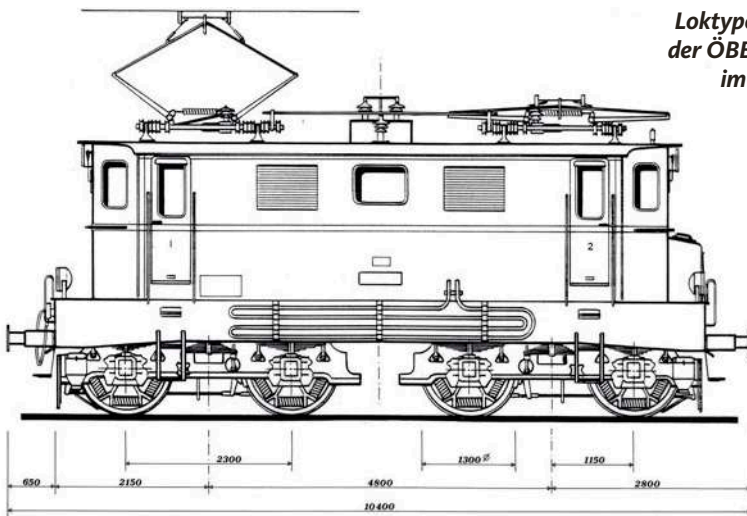
Für die Auslegung des mechanischen Teils der 1170.0 war die gewichtsmäßige Begrenzung durch das damalige 15-Tonnen-Achslastlimit auf den vorgesehenen Einsatzstrecken Innsbruck – Mittenwald (– Garmisch) und Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning maßgebend.

Die Loks mussten hierfür nicht nur kurvengängig, sondern auch so kompakt wie möglich gebaut werden, obwohl ein kurzes Drehgestellfahrzeug grundsätzlich zu unruhigem Lauf mit Schlinger-





**1045.01 steht im August 1977 in Gmunden noch im Einsatz auf ihrer langjährigen Stammstrecke durch das Salzkammergut, 1980 wurde sie an die Montafonerbahn verkauft**



**Loktypenzeichnung der ÖBB-Reihe 1045 im Bauzustand um 1980**



**1045.06 am 15. März 1975 in Hiefalau im Gesäuse; deutlich treten die an diesem Lokomotivtyp nachträglich vorgenommenen massiven Verstärkungen im Bereich der Pufferträger hervor**

tendenzen neigt. Eine Zugkraftübertragung zwischen den Drehgestellen war bei diesen ersten österreichischen Bo'Bo'-Loks nicht vorgesehen worden, sondern erfolgte über Drehzapfen und Brücke, die auch die Pufferbrüste trägt.

Die leicht gefeilte Frontkonstruktion erwies sich im rauen Betrieb als unterdimensioniert und wurde nachträglich massiv durch einen rechteckigen Vorbau verstärkt, als die zulässige Achslast auf 17 Tonnen angehoben wurde. Die Übergangstür in der Stirnwand wurde später eliminiert und durch größere Führerstands Fenster ersetzt; auch die seitlichen Luftansauggitter auf Fensterhöhe wurden versetzt. Als Kastenabstützung auf den Drehgestellen waren bei der 1170.0 neben der Drehpfanne in derselben Fahrzeugquerebene seitliche Federstützen angeordnet. Diese ungünstige Scheidenlagerung ließ die Drehgestelle ungehinderte Nickbewegungen ausführen.

## » Die Sécheron-Konstruktion der ÖBB-Reihe 1045 wurde bislang nur von Roco in H0 umgesetzt

Bei allen weiterentwickelten Sécheron-Bo'Bo'-Loks der BBÖ/ÖBB (1170.1/2/3) der Lieferjahre 1929 bis 1953 besteht wohlweislich zwischen den Drehgestellen eine durch seitliche Dämpfungspuffer vorgespannte Längskupplung, zudem sind die Zug- und Stoßvorrichtungen an der Drehgestellfront montiert. Die Lokbrücke überträgt keine Zugkräfte, weil ein Drehzapfen mit Längsspiel im Rahmen gelagert ist. Auch ging man zu Gunsten der Laufruhe zu einer gefederten Dreipunktauflage der Brücke auf den Drehgestellen über. Die 1170.0 war für 60 km/h konzipiert, die Nachfolge 1170.1 für 70 km/h. Die stärkeren 1170.2 ab 1934 waren sogar für 80 km/h ausgelegt.

Die 1170.0 wurden zwischen den Dienststellen Attnang-Puchheim (damaliger Inselbetrieb Salzkammergut, Reisezüge saugluftgebrems) und Innsbruck (1170.11–14 für die Mittenwaldbahn mit druckluftgebremsen Sonderwagenpark und 300-Volt-E-Heizung) aufgeteilt. Für die Traction zwischen Innsbruck und Garmisch bestand dringender Ersatzbedarf für die schwachen 1060 aus dem Eröffnungsjahr 1912, die den gestiegenen Zuglasten (u. a. Karwendel-Express) nur noch in Doppeltraktion mit Höchsttempo 40 km/h entsprechen konnten. Nach der Reichsbahn-Zeit waren alle 1170.0 (nunmehr E 45°, ab 1953 ÖBB-Reihe 1045) in Attnang konzentriert. E 45 02 und 06 fehlten als Kriegsverluste. 1045.01 und 03 wurden 1980 von den ÖBB an die Montafonerbahn Bludenz – Schruns (MBS) verkauft und standen



dort noch bis 2009 vor Zementzügen im Einsatz, bis ihre ÖBB-Zulassung mangels PZB erlosch. Die blutorangefarbene ÖBB-1045.14 gelangte zusammen mit einem Bahnstrom-Maschinensatz aus dem Ruetz-Kraftwerk von 1912 in das Technische Museum nach Wien (Ausstellungsbereich Energie); 1045.09 verblieb als betriebsfähige Nostalgielok in Att nang.

## ÖBB-1045 in HO von Roco

Ende 1985 brachte Roco ein Modell der ÖBB-Reihe 1045 im damals aktuellen Betriebszustand heraus. Dessen Nummernschilder waren als tauschbare Steckteile ausgeführt, sodass sich die gelieferte 1045.06 in eine 1045.01 oder 07 abwandeln ließ. Es folgte sogar die bunte Privatbahnversion der Montafonerbahn. Bei einer Neuauflage 1997 war formmäßig das geänderte linksseitige Maschinenraumfenster bei den 1045.08 und 10–14 berücksichtigt. 2005 und 2013 gab es weitere Auflagen. In der gedungenen Lok war der abwinkelnde Antrieb vom Mittelmotor zu den schwenkenden Drehgestellen mit Gummischläuchen gelöst. Das Gehäuse ließ sich nach Lösen zweier Schrauben unter dem abnehmbaren Dachdeckel abheben – vorausgesetzt, dass man die dabei herauszunehmenden Griffstangen nicht unten im Rahmen durch Klebung gesichert hatte. Von Günther und Kastner gab es zudem Teilesätze, um die Roco-1045 in die Ursprungsbauf orm mit zulaufenden Rahmenenden und Widerstandsaufbauten als frühere BBÖ-1170.0 bzw. DRB-E 45<sup>1</sup> zu modifizieren.

## 1170.100 – E 45<sup>1</sup> – 1145

Der zweite Bo'Bo'-Loktyp der BBÖ baute auf den Erfahrungen mit der 1170.0 auf. Die Leistung konnte dank der Reserven in der elektrischen Traktionsausrüstung von ELIN ohne grundsätzliche Änderung um rund 20 Prozent und somit die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h angehoben werden. Das Leistungsprogramm schrieb für die 1170.100 245 Tonnen Anhängelast bei 40 km/h in der 25-‰-Steigung vor, die Stundenleistung beträgt 1.260 Kilowatt gegenüber 1.105 beim Vorgängertyp. Der mechanische Teil folgte einem alternativen Entwurf der Lokomotivfabrik Krauss & Co in Linz mit kurzgekuppelten Drehgestellen, womit der Lokkasten von der Zugkraftübertragung entlastet war. Die Drehzapfen fungieren nur als Führungszapfen – einer mit Längsspiel. Die Zug- und Stoßvorrichtungen wurden nunmehr an den Drehgestellstirnen angebracht.

Es wurden 15 Lokomotiven als 1170.1 bestellt und 1929 bzw. verspätet 1931 geliefert. Nach dem wirtschaftlichen Aus für Krauss in Linz wurden die Mechanteile für 1170.107–115 im Fortsetzungsbau von der einzigen in Österreich verbliebenen Lokfabrik in Floridsdorf geliefert. Die drei Reichsbahn-Elloks E 45 101, 103 und 112 gingen durch Kriegseinwirkung verloren. Zum Schutz vor Luftangriffen in Innsbruck wurden die Loks für die Mittenwaldbahn 1943/44 nach Garmisch-Partenkirchen umstationiert und 1945 gegen in Österreich vorgefundene E 44 getauscht.



*Die ehemalige ÖBB-1045.01 unter der damaligen Eindraht-Oberleitung der Montafonerbahn am 26. September 1984 vor dem Infrastruktur-Messzug der ÖBB in St. Anton i. M.*



*Nach ihrer Ausmusterung im Februar 1993 wurde die 1045.09 in ihrer Heimdienststelle Att nang-Puchheim als historisches Triebfahrzeug aufgearbeitet – allerdings ohne Formrückbauten*

**1985 brachte Roco das HO-Modell der ÖBB-1045 im damals aktuellen Bauzustand des Vorbilds in Tannengrün und später auch in Blutorange heraus; 1997, 2005 und 2013 folgten weitere Auflagen** Dr. Helmut Petrovitsch (6)







**Die Ellok 1170.102 aus der Erstserie für die Mittenwaldbahn legt 1929 einen Halt in der Ausweiche Martinswand ein. An der Front die Schläuche für die Saug- und Druckluftbremsen** Werk/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch

## Heimatdienststelle Innsbruck

Die 1170.1/E 45'/1145 verblieben fast immer im Innsbrucker Direktionsbereich, abgesehen von kurzen Aushilfen in Attnang. Im Gegensatz zu den Reihen 1045 und 1245 wurde die E-Bremse der 1145 nie ausgebaut, ihre Silhouette blieb unverändert. Die Ausmusterung der Reihe 1145 setzte 1978 ein, oft waren Trafoschäden der Auslöser. Die letzten vier Lokomotiven 1145.002, 008, 011 und 014 schieden in der zweiten Jahreshälfte 1990 aus den Vershubdiensten im Raum Innsbruck aus.

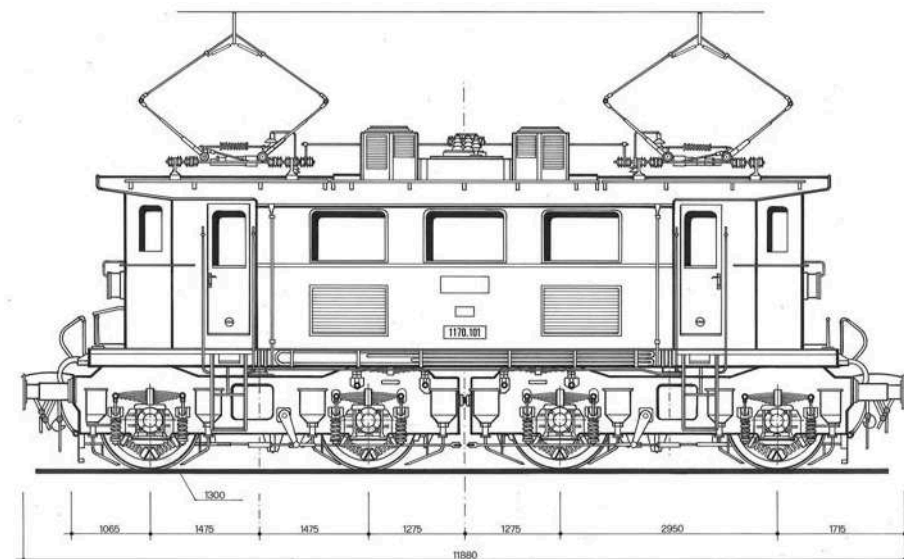
1966 gesellte sich zu den noch vorhandenen zwölf Loks der Reihe 1145 aus den Lieferjahren 1929/1931 eine weitere pseudoneue mit der Betriebsnummer 1145.16. Sie war in der HW Linz entstanden mit einem bei SGP neu gebauten geschweißten und somit glattflächigen Kasten sowie vorhandenen Tauschteilen zur Reihe 1145 (z. B. genietete Originaldrehgestelle) und der E-Ausrüstung aus Unfallloks der Reihen 1045/1145. Diese 1145.16 war lediglich zwanzig Jahre lang bis zur Ausmusterung am 1. Mai 1986 aktiv. Sie galt buchmäßig als ein Umbau aus der verunfallten 1045.11.

Wer nach einem HO-Großserienmodell der ÖBB-1145 sucht, wird enttäuscht. Noch nie hat sich ein Hersteller dieses Loktyps angenommen. Vor etwa 30 Jahren gab es vom Kleinserienanbieter MSE Bieber einen Teilesatz mit Resin-Wandelementen, die in eine zersägte Kleinbahn-1245 einzubauen waren. Aktuell bietet MSE einen kompletten Lokkasten an, der lackiert und mit passenden Drehgestellblenden für 370 Euro zu haben ist. Als Umbaubasis sind das Fahrwerk einer seit 2021 neu nicht mehr erhältlichen Kleinbahn-1245 sowie Stromabnehmer und diverse Zurüstteile zu beschaffen.

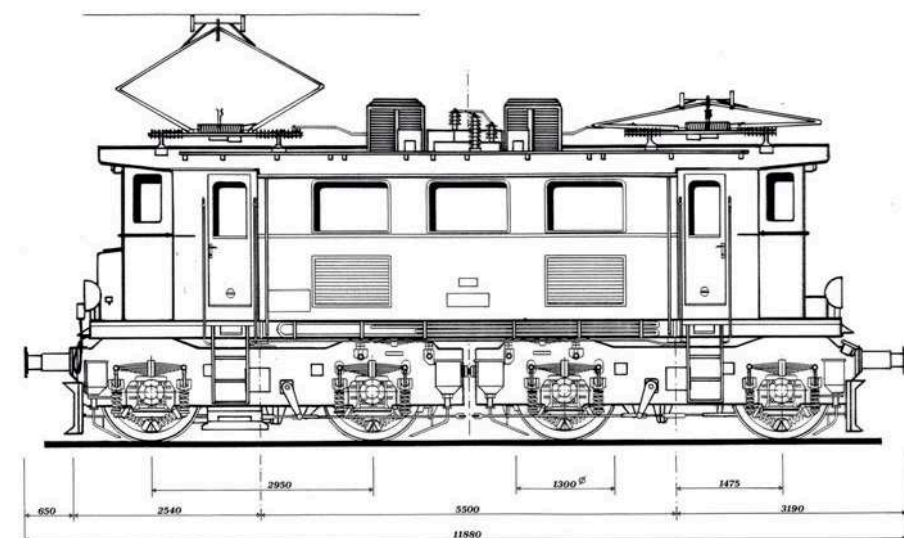
## Einheitslok 1170.200 – E 45<sup>2</sup> – 1245

Die Elektrifizierung der Tauernbahn von Schwarzach-St. Veit bis Spittal-Millstättersee hatte 1933/35 den Anlass gegeben, eine gegenüber der 1170.100 (E 45'/1145) nochmals wesentlich verstärkte Bo'Bo'-Universallok in Auftrag zu geben. Der Planung dieser für Hauptstrecken bestimmten 1170.200 wurde im Vorgriff auf die angelaufene Oberbauverstärkung eine künftig zulässige Achslast von 20 Tonnen zugrunde gelegt. De facto erreichten die 1170.201 bis 204 auf der Waage sogar 83,3 Tonnen, womit ihr Einsatzbereich bis in die Reichsbahn-Ära auf die Strecken westlich von Saalfelden (ohne Mittenwaldbahn) beschränkt blieb.

Abweichend von der früheren Vergabepraxis an Einzellieferanten wurden für die geplante BBÖ-Einheitslok erstmalig kooperativ alle vier großen Elektrolokfirmer eingebunden. Diese Arbeitsgemeinschaft ABES (AEG-Union, Österreichische Brown-Boveri-Werke, ELIN und Österreichische Siemens-Schuckert-Werke) hatte auch in der



**Loktypenzeichnung der späteren ÖBB-1145 im Ablieferungszustand als BBÖ-1170.100 (Lokfabrik Wiener Neustadt/ELIN 1927), die einen Frontübergang besaß** Dr. Helmut Petrovitsch (3)



**Die Loktypenzeichnung der ÖBB-1145 im Letztzustand lässt in der Seitenansicht nur wenige Änderungen erkennen, frontseitig sind es größere Fenster nach Wegfall der Stirntür**



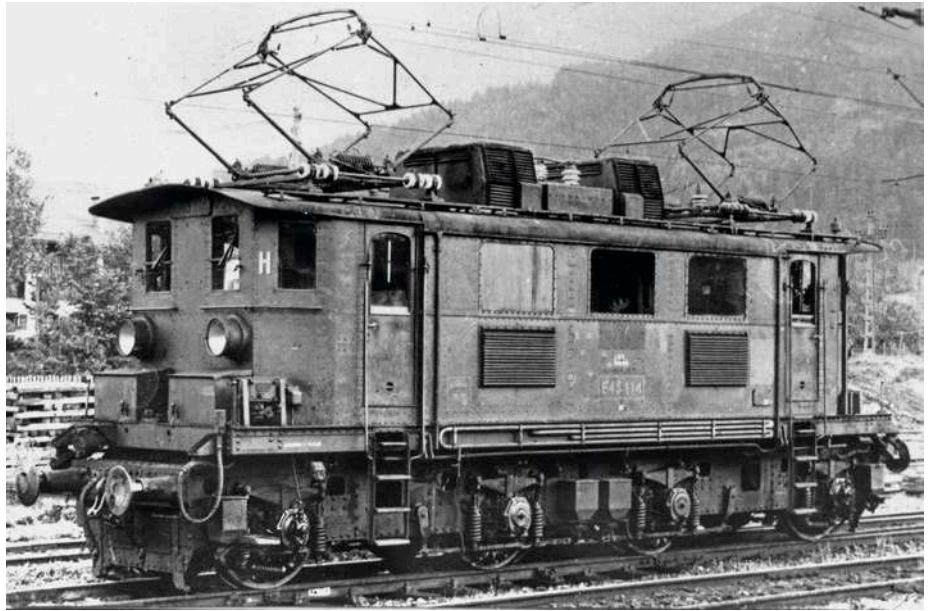
**Aus der ehemaligen Reichsbahn-E 45 114 wurde 1953 die ÖBB-1145.14; Frontübergang und Saugluftbremse waren da schon beseitigt worden** ÖBB/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch

Nachkriegszeit Weiterbestand bis zur Reihe 1012 des Ablieferungsjahrs 1997. Das Fabrikschild nennt allerdings nur die bei Montage und Inbetriebnahme für die jeweilige Lok federführende Einzelfirma.

Die 1935 erstgelieferten 1170.201 bis 206 zeigten ein eigenwilliges „Glatzkopf“-Design mit vorn zur Front abgerundetem Haubendach und hochgesetzten kleinen Stirnfenstern ohne feststehende Blendschutzhauben. Die linksseitigen Führerstandstüren in der Stirnschrägung erlaubten zugleich den Zutritt zum damals obligatorischen Dienstübergang. Aus diesem Umstand resultierte auch der in der Seitenansicht vermeintlich asymmetrische auf Seite Führerstand 1 (V) weiter vorspringende Rahmen. Aufgrund des damals nur am Lokende 1 vorhandenen Vorbaus (Batteriekasten) musste das Deckblech des Rahmens samt Unterstützungswinkeln weiter nach vorn gezogen werden. Es war die Durchgangsbreite hinter dem Frontgeländer hin zum Überstieg zu wahren. Die abklappbaren Übergangsbleche waren an den schwenkenden Drehgestellen angelekt. Die für die Tiroler Strecken nachbestellten 1170.207 und 208 zeigten 1936 eine gefälligere Frontgestaltung mit vorspringendem Dach wie beim Vorgängertyp 1170.100/1145. Die Federung der Radsätze erfolgte anfangs durch obenliegende Blattfederbünde. Erst die Reichsbahn baute zusätzliche Wickelfedern ein, die österreichisch-spezifische Vakuumbremse hingegen aus.

### Nachbestellung für die Westbahn

Mit dem lange verschleppten Elektrifizierungsbeschluss für die Westbahn Salzburg – Linz – Wien war 1936 eine Großbestellung von 25 weiteren 1170.209 bis 233 einhergegangen. Um im oberen Geschwindigkeitsbereich von 80 km/h ausreichende Beschleunigungsreserven sicherzustellen, wurde die Leistungsvorgabe von 1.600 auf 1.840



**Ende der 1980er-Jahre diente die Reihe 1145 als Verschubreserve, wofür sie zusätzlich linksseitige Bedienelemente erhielt und kurz vor Ausmusterung noch Computernummern**

**ÖBB/DB-Mischbetrieb auf der Mittenwaldbahn: ÖBB-1145.10 vor dem DB-Regionalbahnzug 4689 Garmisch – Mittenwald, aufgenommen am 11. Oktober 1978 in Klais**

Otto Janusz/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch





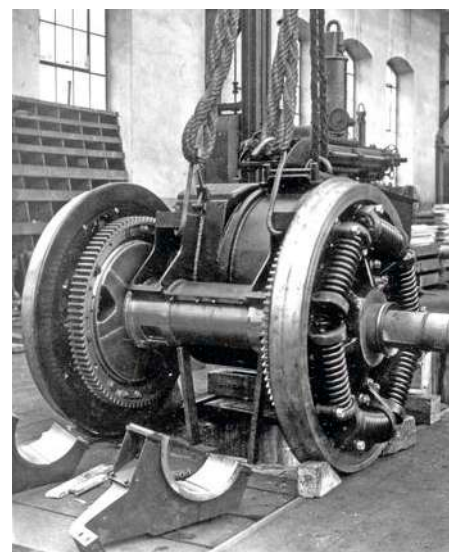
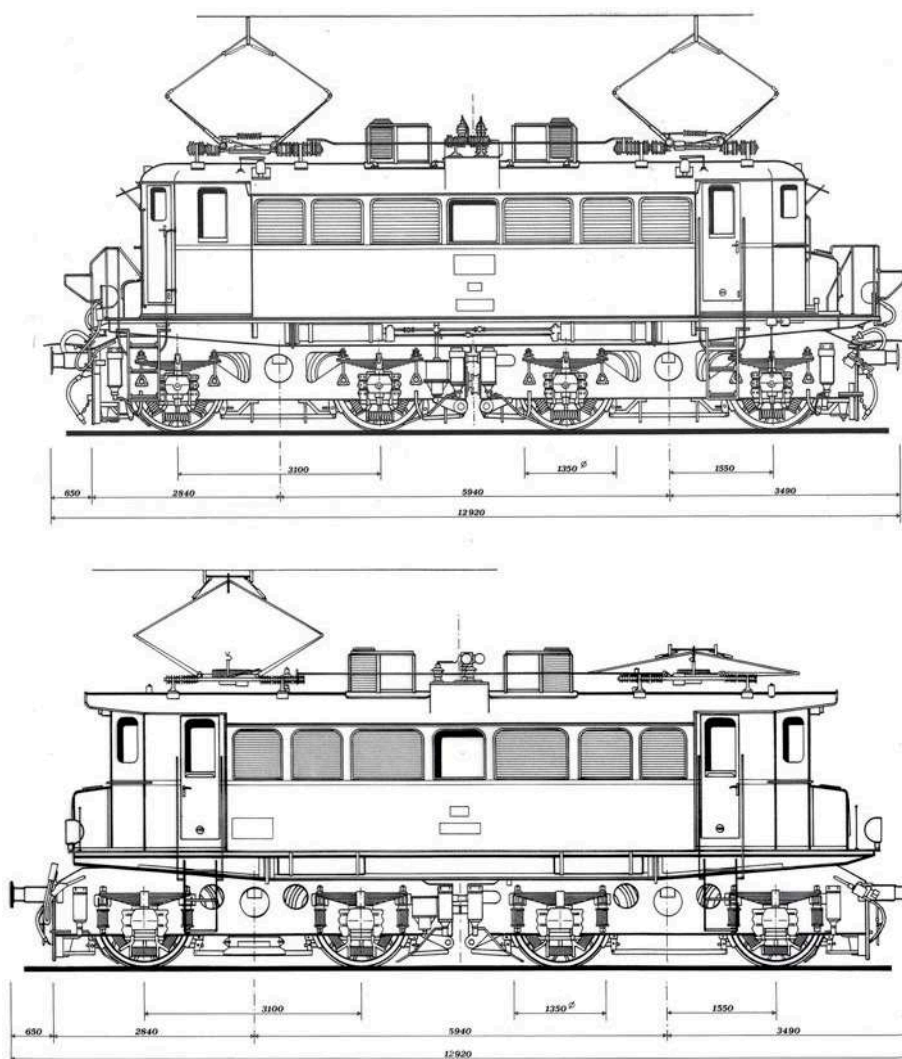


Probezug mit der erstgelieferten 1170 Nr. 204 (Lofag/Siemens, spätere ÖBB-1245.04) auf der Brenner-Rampe bei St. Jodok – aufgenommen anlässlich der Abnahmefahrt am 29. Januar 1935

Werk/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch (2)

Loktypenzeichnung der BBÖ-Universalloks 1170.201 bis 206 in der „Glatzkopf“-Gestaltung im Lieferzustand 1935

Dr. Helmut Petrovitsch (2)



Anbau des später starr im Drehgestell verankerten Motors mit seinen beidseitigen Antriebsritzeln. Bei diesem Sécheron-Federantrieb greifen drei an den Hohlwellen-Großzahnrädern montierte Supporte durch entsprechende Öffnungen im Treibrad und übertragen das Drehmoment mittels Zug, Druck und Scherung der Schraubenfedern

Vereinheitlichte Umbauform der 1245.0 aus den 1960er-Jahren mit vorspringendem Tonnendach, seitlichen Aufstiegen sowie Vorbauten vorn und hinten



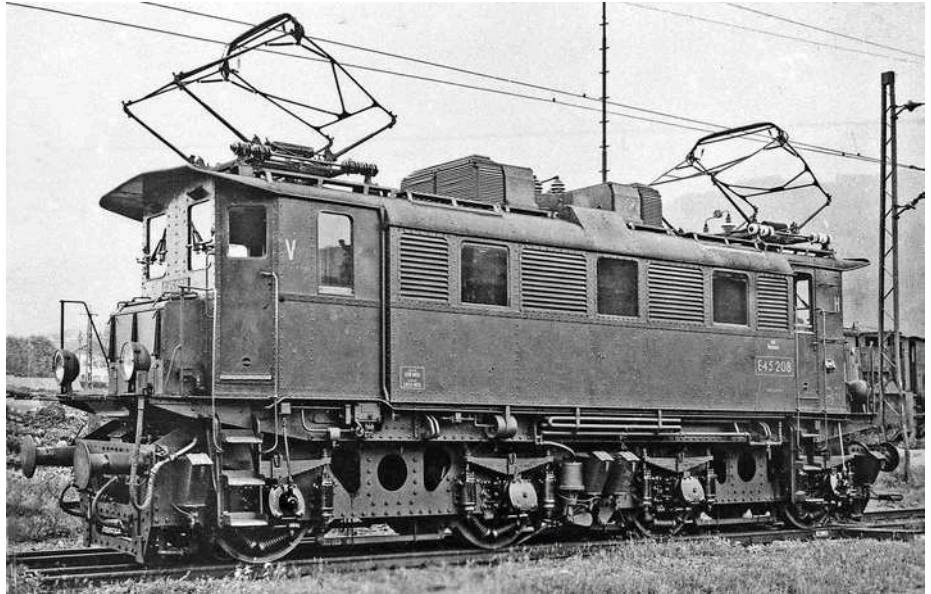
Kilowatt angehoben. Bis zu einem Großumbau in den 1960er-Jahren zeigten diese Loks eine Bauform mit nicht überstehendem Tonnendach und Blendschutzhauben über den Stirnfenstern. Der Expansionsschalter findet sich bei diesen Loks neben dem Stromabnehmer der Seite 1 statt des mittigen Ölschalters bei der Vorserie; die Widerstandskästen sind bei der 1170.209 ff. zusammengerückt. Die vorgesehenen Westbahnloks 1170.219 bis 228 wurden für diese Hügellandstrecke ohne die fremderregte elektrische Widerstandsbremse ausgeführt, die ansonsten mit 216 Kilowatt der radreifenschonenden Verzögerung der Lok bei Solotalfahrt über Gefälleabschnitte diente. Der gesamte BBÖ-Auftrag von 1936 wurde erst unter Reichsbahn-Regie abgeliefert. Das Abnahmedatum der erstgelieferten 1170.209 lag mit dem 15. April 1938 gerade einmal einen Monat nach jenem des deutschen Einmarsches in Österreich.

Unter Beibehaltung der österreichischen Ordnungsfolge wurden die Loks 1170.201 bis 233 nach der Überleitungsphase BBÖ/DRB 1939 als E 45<sup>2</sup> in das Reichsbahn-Nummernschema eingereiht. Die fünf letzten Loks des BBÖ-Auftrags besaßen eine im Betrieb kaum jemals benutzte Vielfachsteuerung. Als Beschäftigungsmaßnahme bestellte die Reichsbahn unmittelbar nach dem „Anschluss“ acht 1170.200 des unveränderten BBÖ-Typs als E 45 234 bis 241 bei den angestammten, nunmehr ostmärkischen Lieferwerken nach. Die E 45 226 stürzte 1941 von der Tauernbahn ab, E 45 206 und 215 wurden mit irreparablen Schäden als Kriegsverlust abgeschrieben. Die Flachlandmaschinen 1170.219 bis 228 befanden sich im ÖBB-Schema von 1953 als Subserie 1245.6, ehe sie im Zeitraum 1965 bis 1971 mit E-Bremse nachgerüstet und zu 1245.5xx unter Beibehaltung der Ordnungsnummer umgezeichnet wurden.

### Weitreichende Umstationierungen

Bis zur Ablieferung der ersten größeren Nachkriegs-Neubauserien Mitte der 1950er-Jahre bildeten die achtunddreißig E 45<sup>2</sup> (ab 1953 ÖBB-Reihe 1245) und vierundvierzig E 94 (1020) das Rückgrat des elektrischen Zugbetriebs in Österreich, der seit Ende 1952 ostwärts bis nach Wien reichte. 1947 war zunächst ein unveränderter Weiterbau der Vorkriegs-1170.200 beschlossen worden, was jedoch noch zur modifizierten Reihe 1040 mit geschweißtem Mechanteil revidiert wurde. Mit Fortschreiten der Elektrifizierung wurden 1245.6 ohne E-Bremse nach Linz und viele 1245.5 in den Villacher Direktionsbereich umstationiert. Nach der Oberbauverstärkung von 17 auf 20 Tonnen Achslast im Vorfeld der Olympischen Winterspiele löste die Reihe 1245 ab 1963 für ein Jahrzehnt die schwächere 1145 auf der Mittenwaldbahn ab. 1245.0 waren für Vorspanndienste am Pass Griesen in Wörgl zusammengezogen, 29 Loks aber 1973 schon in den Südbahnbereich nach Knittelfeld abgewandert.

In den 1960er-Jahren durchliefen alle 1245 verschiedene Umbauschritte in der Hauptwerkstätte



**E 45 208 alias 1170.208 in der modifizierten Bauform von 1936 mit Dachvorsprung 1948 in Innsbruck; das lange Frontende mit weit vorgesetzten Scheinwerfern rührt von der früheren Durchgangsbreite im Zugang zum Überstieg her**

Werk/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch



**Die ÖBB-1245.03 in der Ursprungsbauf orm mit Haubendach übernimmt 1956 in St. Margrethen einen schweizerischen Reisesonderzug**

Max Hintermann/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch

**Die 1245.005 erschien 1997 in der hochpreisigen Lima-Collection und wurde neben weiteren Farb- und Beschriftungsvarianten 2009 von Rivarossi/Hornby erneut aufgelegt**

Dr. Helmut Petrovitsch





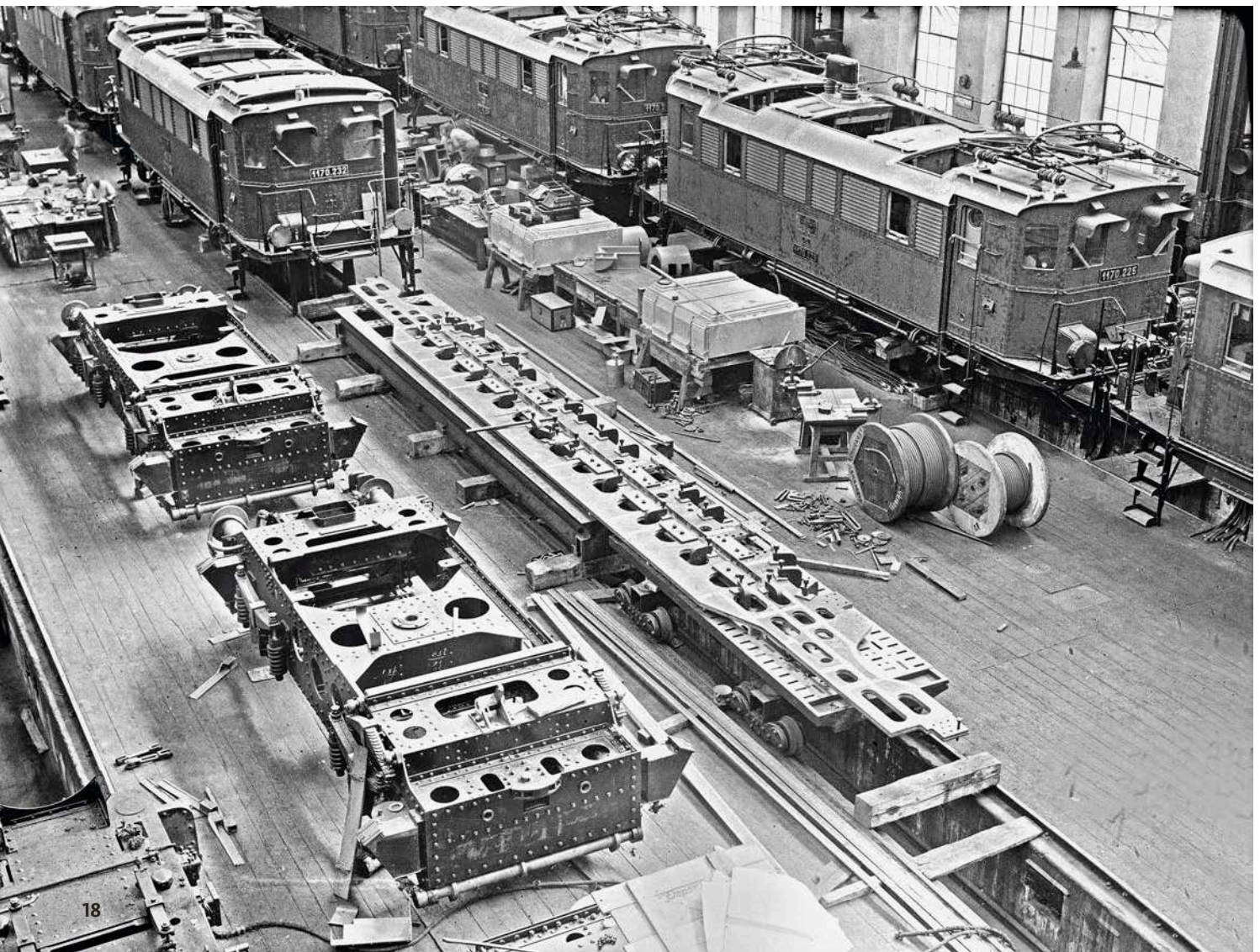


**Mit der Nummer 1245.514 des neuen ÖBB-Schemas steht 1953 die Ex-1170.214/E 45 214 in Villach Hauptbahnhof. Die Loks der Baujahre 1938 bis 1940 zeigten ab Werk ein Tonnen-dach ohne Vorsprung sowie Sonnenblenden über den Frontfenstern** JWM/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch

**Die von den BBÖ 1936 bestellten und stärker motorisierten 1170.209 bis 233 wurden ab April 1938 bis Juni 1939 in der Überleitungsphase in die Reichsbahn fertiggebaut und erst danach zu E 45<sup>2</sup> umgezeichnet. In der Aufnahme aus der Lofag-Lokomotivmontage sind 1170.232 und 225 klar identifizierbar** Werk/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch

Linz: Die alten Stromabnehmer (BBÖ-Typ II auf 1245.0 bzw. Typ III auf 1245.5/6) erhielten unter Beibehaltung von Rahmen und Hubantrieb Neubauchern entsprechend Typ V mit Wanisch-Palette für den künftigen Einbügel-Betrieb. Der Hauptschalter (Ölschalter ELO 3 auf 1245.0 bzw. Druckgasschalter Siemens R 618 auf 1245.5/6) wich der BBC-Standardbauart DBTF 200. Die linksseitigen Schrägfronttüren wurden durch normale Führerstandsseitenaufstiege wie auf der rechten Lokseite ersetzt. Vorgezogene Dachenden näherten das Erscheinungsbild jenem des Vorgängertyps 1145 bzw. jenem der 1245.07/08 aus dem Lieferjahr 1936 an. Vorbauten waren nun beidseitig angesetzt und bei den meisten Loks war der Überstand an Seite 1 gestutzt worden.

Ungeachtet der innerhalb kurzer Frist zu erwartenden Ausmusterung wurden 1991 bis 1994 alle 32 noch in Betrieb stehenden 1245er ihrer Widerstandsbremse entledigt und die damit frei werdenden Fahrschalterstellungen für zusätzliche Rangierfahrstufen genutzt. Eine Umzeichnung der nun zum Teil wieder ohne E-Bremse fahrenden, in ihrer Kontur durch die weggefallenen Dachaufsätze verfremdeten Loks in die Reihe 1245.6 unterblieb jedoch. Zudem wurden zusätzliche Lüfterjalousien in den unteren Teil der Seitenwände eingesetzt, um die von den Motorluf-





**Die ÖBB-Elektrolok 1245.627 aus der Teilserie ohne E-Bremse zeigt sich Ende 1962 in Salzburg bereits modernisiert mit vorspringendem Dach, großen Stirnfenstern und zurückversetzter linker Tür** Hermann Gessmann/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch

ten verursachte Zugluft durch die Führerstände zu mindern. Die Ausmusterungen der 1245 erfolgten systematisch 1994/95. Als betriebsfähige Nostalgielok wurde die 1245.(O)04 in Personalinitiative wieder mit den charakteristischen, jedoch nun leeren Dachaufbauten versehen. „Oben ohne“ im Letztzustand verblieben dagegen betriebsfähig die Selzthaler 1245.005 (heute bei Nostalgiebahnen in Kärnten), 1245.518 der ÖGEG und 1245.525 in Knittelfeld. Darüber hinaus sind mit abgelaufenen Fristen an verschiedenen Orten intakte Loks erhalten.

### HO-Modell der Reihe 1245

Das einzige Modell in Form der Erstserie 1245.01 bis 05/1245.07 bis 08 erschien knapp vor dem Niedergang der Firma *Lima* in Vicenza. Plötzlich stellte sich *Lima* nicht mehr als Billiganbieter dar, sondern platzierte die 1245 in der höherwertig anmutenden Edition „Lima Collection“. Der Preis von umgerechnet etwa 175 Euro wurde damals von manchen als überzogen empfunden, zumal sich die 1245 ziemlich unkomplett mit beachtlichem Zurüstaufwand zeigte, wobei der Käufer sogar 0,5-mm-Bohrungen ausführen musste. Für die grünen Versionen 1245.04 und 1245.005 waren die eingesenkten Lüfterjalousien streng genommen unzutreffend, denn bei der ersten Liefertranche bis 06 waren sie aufgesetzt. Stimmig waren sie dagegen am verkehrsroten Modell 1245.007 aus der ersten Nachlieferung 1936, bei der andererseits die Stromabnehmer etwas weiter nach außen gerückt hätten sein müssen. Die Lima-Collection-1245 verschwand mit dem Niedergang des Herstellers in Vicenza vom Markt. 2009 brachte *Rivarossi/Hornby* Neuauflagen mehrerer Versionen.

Erste 1245.5 in HO war 1968 jene von *Liliput* – anfänglich mit einem eher rustikalen Antrieb auf zwei Drehgestellradsätzen. Ungeachtet relativ guter Detaillierung konnte die Lok optisch nicht überzeugen. Sie war auf dem Fahrwerk der seit 1965 angebotenen EBT-Be 4/4 aufgebaut, das zwar fast die gleichen Radstandmaße wie eine 1245 aufweist, aber offenbar konstruktiv zu einem um vier Millimeter zu langen Lokkasten bei der 1245 zwang und dadurch bedingt zu flacheren Vorbauten. Es erschien u. a. auch eine grüne Reichsbahn-E 45 220 mit Fantasiebeschriftung „RBD Innsbruck“, die es beim Original nie gab. Die blutorangefarbene 1245.522 verschwand 1984 aus dem *Liliput*-Programm, also noch vor dem Firmenende in Wien, und gelangte deshalb auch nicht zu *herpa* bzw. später *Bachmann*.

**1990 gibt es noch eine 1245-Leistung der ÖBB mit einem Regionalzugpaar Selzthal – Bischofshofen. Die 1245.005 diente Lima als Vorbild des auf Seite 17 gezeigten Modells**



**1245.527 ist die vormalige 627 aus der Flachland-Teilserie mit 1971 nachgerüsteter E-Bremse zur Eigengewichtsabbremmung – aufgenommen 1984 in Leoben Donawitz** Dr. Helmut Petrovitsch (2)







Da staunt sogar das Rindvieh auf der Weide: Nach Jahrzehnten der Abwesenheit rollt am 14. September 2013 zum Außerfern-Jubiläum die 1245.518 der ÖGEG vor einem privat organisierten Fotozug des Verkehrsarchivs Tirol bis Reutte

Dr. Helmut Petrovitsch (3)



Vor 40 Jahren verschwand die von Liliput/Wien 1968 herausgebrachte 1245.5 wieder aus dem HO-Angebot. Auf das Fahrwerk der vorhandenen Be 4/4 aufgesetzt, waren der Lokkasten des recht gut detaillierten Modells zu lang und die Vorbauten dadurch zu flach

Werk

1969 bis 2006 bot Kleinbahn und ab 1984 auch Klein Modellbahn das in der Form unveränderte und sechs Millimeter zu kurze 1:87-Modell der 1245.528 mit Antrieb der beiden innenliegenden Radsätze an. 2016 erfolgte eine Wiederauflage mit Digital-schnittstelle und LED-Licht







**2009 präsentierte Roco die 1245.535 in der ÖBB-Modernisierungsform der 1960er-Jahre, aber noch mit den unterschiedlich weit nach vorn reichenden, nicht vereinheitlichten Frontplattformen – laut Beschriftung gemäß Bauzustand von 1970**

1969 stellte *Kleinbahn* die 1245.528 vor – und zwar mit dem gleichen beugnotartigen Fahrwerk wie die Be 4/4, bei dem der führende Drehgestellradsatz im Kurveneinlauf den Folgeradsatz zwangsläufig kurvenauswärts verschob, aber nicht radial lenkte. Die beiden inneren Radsätze bildeten zusammen den haftreifenlosen Antriebsblock, der im Gehäuse um +/- drei Millimeter querwanderte. Die Räder zeigten Speicheneinsätze, aber keine Spur von Sécheron-Federn. Die *Kleinbahn*-Lok war über die Puffer gemessen sechs Millimeter zu kurz und konnte den bulligen Charakter des Vorbilds nicht vermitteln. Dazu beigetragen hat sicherlich die völlig falsche geschrumpfte Dimension der Frontfenster, die vermutlich von der Verwendung anderweitig schon vorhandener Fensterformen herrührte. Auch gaben die mickrigen Frontleuchten nicht die wuchtigen Scheinwerfer des Vorbilds wieder. Das Gehäuse wurde optisch völlig unzulänglich durch Senkkopfschrauben in den Seitenwänden gehalten. Die 1245.528 in Grün und Rot wurde bis 2006 unverändert angeboten, 2016 gab es eine Neuauflage mit Schnittstelle und LED-Licht. Seit 2021 besteht *Kleinbahn* nicht mehr; *Klein Modellbahn* verschwand schon 2010 vom Markt.

Die Ende 2009 vorgestellte 1245.535 von Roco datierte in Epoche III mit lesbarem Revisionsdatum von 1970. Sie bezog sich auf ein Vorbild mit noch asymmetrisch erscheinendem Rahmen, d. h. weiter vorragend auf Lokseite 1, herrührend vom seinerzeitigen Personaldurchgang zum Überstieg. Die blutorangefarbene 1245.519 war mit ihrem symmetrischen Rahmen in der Epoche V angesiedelt. Die Roco-Ellok gibt die Charakteristik des Vorbilds mit allen Details überzeugend wieder. Andererseits fehlen am Roco-Modell ohne die leidige Teilezurüstung unverzichtbare Elemente wie die Griffstangen an den Führerraumaufstiegen, deren diffizile Anbringung dem Käufer zugemutet wird. Will man das Gehäuse später spreizend abklippen, muss man zuvor diese Griffstangen am unteren Ende wieder lösen. Diverse Neuauflagen mit geänderten Betriebsnummern, Epocheneinordnungen und Farbkombinationen gab es 2010/11 und 2014 (Onlineshop), dann 2019 die grüne 1245.523; dieses Jahr folgt die 1245.522 in Blutorange.

### E 45 300 – 1170.300 – 1040

Die bereits 1947 zu Zeiten massiver Rohstoffknappheit bei Lofag und ABES in Auftrag gege-

### Technische Daten der österreichischen Sécheron-Loktypen

| Baureihe und Bestandszahlen                                                                                                                                                                                                                              | BBÖ-1170.01-14<br>DRB-E 45 01-14<br>ÖBB-1045.01-14 | BBÖ-1170.101-115<br>DRB-E 45 101-115<br>ÖBB-1145.01-16 | BBÖ-1170.201-208<br>DRB-E 45 201-241<br>ÖBB-1245.01-08<br>und 1245.509-541 | (ÖBB-E 45 301-302)<br>(ÖBB-1170.301-310)<br>ÖBB-1040.01-16 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Hersteller und erstes Lieferjahr                                                                                                                                                                                                                         | ELIN/Wiener Neustadt 1927                          | ELIN/Krauss Linz und Lofag 1930                        | ABES/Lofag 1934 bzw. 1938                                                  | ABES/Lofag 1950                                            |
| Länge über Puffer                                                                                                                                                                                                                                        | 10.400 mm                                          | 11.880 mm                                              | 12.920 mm                                                                  | 12.920 mm                                                  |
| Drehzapfenabstand                                                                                                                                                                                                                                        | 4.800 mm                                           | 5.500 mm                                               | 5.940 mm                                                                   | 5.940 mm                                                   |
| Drehgestellachsstand                                                                                                                                                                                                                                     | 2.300 mm                                           | 2.950 mm                                               | 3.100 mm                                                                   | 3.100 mm                                                   |
| Treibraddurchmesser                                                                                                                                                                                                                                      | 1.300 mm                                           | 1.300 mm                                               | 1.350 mm                                                                   | 1.350 mm                                                   |
| maximale Achslast                                                                                                                                                                                                                                        | 15,3 t                                             | 17,7 t                                                 | 20,8 t                                                                     | 20,1 t                                                     |
| Dienstmasse                                                                                                                                                                                                                                              | 61 t                                               | 70 t                                                   | 83 t                                                                       | 80 t                                                       |
| Höchstgeschwindigkeit                                                                                                                                                                                                                                    | 60 km/h                                            | 70 km/h                                                | 80 km/h                                                                    | 90 km/h                                                    |
| Stundenleistung                                                                                                                                                                                                                                          | 1.140 kW bei 40 km/h                               | 1.300 kW bei 44 km/h                                   | 1.840 kW bei 56 km/h                                                       | 2.360 kW bei 66 km/h                                       |
| Stundenzugkraft                                                                                                                                                                                                                                          | 101 kN                                             | 105 kN                                                 | 119 kN                                                                     | 128 kN                                                     |
| Gemeinsame Daten für alle aufgeführten Loktypen: Spurweite 1.435 mm, Achsfolge Bo'Bo', 15 kV/16 2/3 Hz, elektropneumatische Schützensteuerung, Sécheron-Hohlwellen-Federantrieb, Widerstandsbremse für Eigengewichtsabbremung (ausgenommen 1245.619-628) |                                                    |                                                        |                                                                            |                                                            |





**Die ÖBB-Ellok 1170.307 entstammt der ersten Nachkriegsbauserie Österreichs aus dem modifizierten Fortbau der 1170.2 mit vereinfachter Kastenform. Die Aufnahme entstand 1951 während einer Messfahrt am Tauern**

Werk/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch (2)

**Die zweite Lieferserie 1952, die ab 1040.11 mit der definitiven Reihenbezeichnung erschien, erhielt die bei den ÖBB für die nächsten Jahrzehnte beibehaltene leicht gepfeilte und geneigte Kopfform, hier 1953 in Wien**



bene erste Nachkriegs-Lokserie fußte auf den Konstruktionsplänen der Vorkriegszeit, war aber kein identischer Nachbau der 1170.200. Der mechanische Aufbau wurde ohne grundlegende Änderung auf Schweißtechnik umgestellt, die elektrische Ausrüstung folgte den bewährten Prinzipien – neu waren der AEG-Druckgas-Hauptschalter und der Siemens-Stromabnehmer Bauart IV mit Doppelschleifstück. Die Leistungsanforderung wurde auf 2.360 Kilowatt angehoben, die Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h. Die Führerhäuser zeigten nun eine rechteckige Zweckform mit platter Frontfläche ohne Übergang. Die Drehgestellkopplung wurde mit einer

einseitig kugeligen Lagerung der Deichsel so modifiziert, dass sie nur Längs- und Querkraft, jedoch keine Vertikalkräfte oder Drehmomente überträgt. Die beauftragte Wiener Lokfabrik Floridsdorf war damals Teil der sowjetischen Besatzungswirtschaft (USIA-Verwaltung), die dem österreichischen Staat die zustehende Abgabeneistung verweigerte. Die weitere Lokfertigung für die ÖBB mit den Reihen 1041, 1141, 1010/1110 usw., die sich an der von der BLS-Ae 4/4 251 von 1944 vorgezeichneten Konstruktion mit Hohlkastenträgern und Wiegendrehgestellen orientierte, wurde deshalb nach Graz in die britische Zone mit freier Wirtschaftsentfaltung verlagert.

Die nachmalige 1040.01 wurde im Oktober 1950, als die Elektrifizierung noch nicht weiter ostwärts als bis Linz reichte, an die Zugförderungsleitung Salzburg ausgeliefert. Sie führte zu diesem Zeitpunkt die Bezeichnung E 45 301 in Weiterführung des Reichsbahn-Schemas. Bald aber setzte sich die Rückbesinnung auf die österreichische Vorkriegsbahn durch und die Lok bekam die Nummer 1170.301. Im neuen ÖBB-Schema von 1953 wurde die Reihenbezeichnung 1040 festgelegt. Die sechs Maschinen der zweiten Lieferserie wurden mit einer neu konzipierten Kopfform mit mäßig gepfeilter „Bügelalte“ und leichter Schrägung ab Werk schon als 1040.11 bis 16 ausgeliefert. Diese österreichische Front samt Flügelrad sollte auch alle weiteren Lokkonstruktionen bis zur Reihe 1042 charakterisieren. Es war derart identitätsstiftend, dass die ÖBB die eckigen 1040.01 bis 10 von 1950/51 bei Hauptausbesserungen in die gleiche gefälligere Frontform umbauten.

Als die Elektrifizierung ab Ende 1952 bis Wien reichte, bespannten die 90-km/h-Neubauloks 1040 bis zum Jahr 1955 sogar Schnellzüge auf der Weststrecke, die damals bis zur Zonengrenze an der Enns ohnehin quasi von einer Endloskette an Langsamfahrstellen gekennzeichnet war. Später zog sie – stationiert in Amstetten und Müritzschlag – vornehmlich Güter- und Regionalzüge. Die Anlieferung neuer leistungsfähigerer Lokomotivreihen verdrängte die 1040 zunehmend in den Verwendungsbereich vor Bezirks Güterzügen



(Sammeler bzw. Fahrverschiebung) und auf Nebenbahnen, wofür die Loks breite Rangiererritte an allen vier Ecken erhielten.

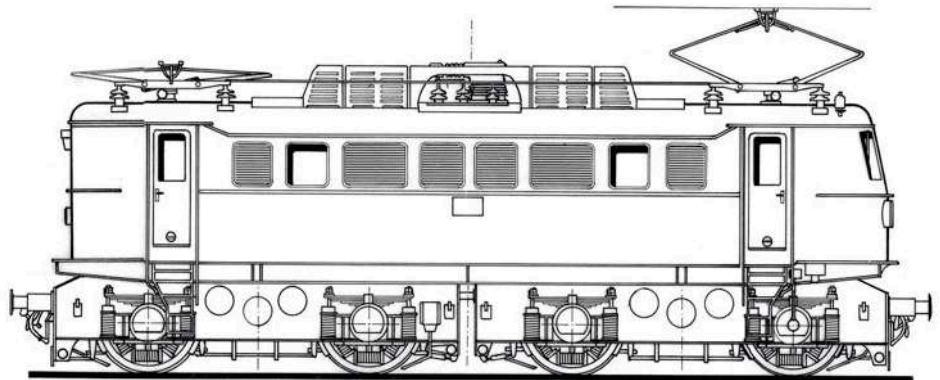
Ein Modernisierungsumbau mit Düsenlüftergittern beschränkte sich letztlich nur auf drei Loks. Bei allen Maschinen wurde der Hauptschalter durch die Einheitstypen DBTF ersetzt und ab 1990 die E-Bremse ausgebaut, wodurch der Dachaufsatz entfiel. Ab 1995 war die gesamte Reihe vollzählig nach Selzthal zusammengezogen und wurde bis 2003 ausgemustert. Die damalige ÖBB-Servicestelle für Nostalgiefahrten ließ 1996 die 1040.01 in das alte grüne Anstrichschema zurückversetzen und dem historischen Erscheinungsbild näherbringen, wobei man auch die nunmehr leer bleibende Überhaubung der früheren Bremswiderstände wieder auf das Dach setzte.

### ÖBB-Reihe 1040 als 1:87-Modelle

Fünfzig Jahre liegt das Erscheinungsdatum der *Liliput*-1040 zurück, die man mit heute angelegten Beurteilungskriterien nicht bewerten sollte. Ein Fauxpas, der damals offenbar keinen Kritiker störte, war beispielsweise, dass die Dachleitungen am Ende um die Rillen der Isolatorsteher gewickelt waren. Als Fahrwerk wurde jenes der seit 1968 produzierten 1245 untergesetzt, das zwar in der grundsätzlichen Bauform passte, aber mit den Nietendreihen an Drehgestell und Rahmen und dem eckigen Frontüberstand für die komplett geschweißte 1040 aus der Zeit fiel. Bei der Vorbildwahl entschied sich *Liliput* für die neue Variante mit Düsenlüftergittern. Dieses Modernisierungsprogramm war bei den ÖBB 1971 angelaufen. Bei *Liliput* rechnete man wohl damit, dass es in absehbarer Zeit die gesamte Lokreihe erfassen würde. De facto betraf es bis 1989 aber lediglich die drei Loks 07, 10 und 15, während die übrigen in ihrer Kastenform unverändert belassen wurden. Damit nahmen sich die Wiener weitere Variationschancen beim Modell. Deshalb verschwand *Liliputs* 1040 mit dem Ende der Wiener Produktion vom Markt und wurde weder unter *herpa* noch unter *Bachmann* neu aufgelegt.

Im Jahre 1997 kündigte *Lima* Modelle der ÖBB-1040 in fünf Varianten bzw. Farben an. Firmentypisch blieb es über die Jahre hinweg bei Katalogabbildungen. Die Modelle erschienen erst 2000 während der etwas nebulösen Übergangsphase von *Lima* zu *Rivarossi*. Im *Rivarossi*-Katalog von 2003 waren die fünf Varianten der 1040 im Nachspann betreffend des *Lima*-Nachlasses abgebildet. Doch davon waren vier schon als begrenzt verfügbare Auslaufmodelle gekennzeichnet. 2020 tauchte die ÖBB-1040 schließlich in mehreren Versionen als Neuauflage bei *Rivarossi*/*Hornby* wieder auf. Dr. Helmut Petrovitsch

**Anm. d. Red.:** Auch in der Schweiz nahm man sich des Sécheron-Antriebsprinzips an. Um welche Bo'Bo'-Loktypen es sich dabei handelt, werden wir in der nächsten Ausgabe ausführlich betrachten.



**Gegenüberstellung von 1040.01 bis 10 in der Ursprungsbauforn (links) mit der gepfeilt Frontform (rechts) von 1040.11 bis 16 ab Lieferung (1040.01 bis 10 nachträglich umgebaut)**



**Der Abbau der Bremswiderstände vom Dach ab 1990 aufgrund stillgelegter E-Eigenabbremsung veränderte die Silhouette der Reihe 1040 deutlich – hier 1040 008 im August 1997 in Hieflau**

**Auf das vorhandene Fahrwerk der 1245, das bezüglich eckigem Rahmenendüberstand und Nietendreihen für die geschweißte 1040 nicht stimmig ist, realisierte *Liliput*/Wien 1975 ein H0-Modell mit der Düsenlüfteranordnung der 1040.007 bzw. 010**

Dr. Helmut Petrovitsch (3)



**In der Übergangsphase von *Lima* zu *Rivarossi* erschien 2000 die ÖBB-1040 in verschiedenen Versionen. Die abgebildete Neuauflage erfolgte 2020 unter *Hornby*-Regie** Werk





# Bild des Monats





## 218-Comeback im Pfälzer Regionalverkehr

Überraschend kehrte bei DB Regio Mitte im Dezember 2024 die Baureihe 218 in den Planeinsatz zurück. Nach einem kurzen Intermezzo auf der RE-Linie 36 Bingen (Rhein) – Neustadt (Weinstr) sind seit 16. Dezember 2024 eine Diesellok der Baureihe 218 und drei Doppelstockwagen in einem Umlauf des RE 6 montags bis freitags zwischen Karlsruhe und Neustadt (Weinstr) unterwegs. Die erste Fahrt startet um 6:29 Uhr in Kaiserslautern, danach pendelt der Zug zwischen Karlsruhe (Abfahrt zu geraden Stunden; z. B. 8:05 Uhr) und Neustadt (Weinstr) (Abfahrt zu ungeraden Stunden; z. B. 9:09 Uhr). Die Lok zieht den Zug ab Karlsruhe und schiebt ihn ab Neustadt (Weinstr). Am 13. Januar 2025 erreicht 218 401 mit einem RE 6 den Bahnhof Winden (Pfalz), der noch mit Formsignalen gesichert ist.

Text: Florian Dürr / Bild: Moritz Egger





## ■ Baureihe 101 im Fahrplanjahr 2025

# Nahende Abschiede und neue Aufgaben



**101 085 mit IC 1202 Oberstdorf – Dortmund Hbf am 26. Mai 2024 in Oberwesel: Diese Leistung wird ab März 2025 auch wieder von den Fernverkehrselloks geführt** Klaus-Peter Novak

Der rückläufige Einsatz von lok-bespannten Zügen bei DB Fernverkehr hat stets direkte Auswirkungen auf das Einsatzgebiet der Baureihe 101. Im Fahrplanjahr 2025 gibt es planmäßig nur noch eine geringe zweistellige Anzahl an Zugpaaren, die von der einst allgegenwärtigen Fernverkehrslok gefahren wird.

Quer durch Deutschland sind sie von den IC-Leistungen mit Start bzw. Ziel Westerland (Sylt) anzutreffen. Die

101 ist bis bzw. ab Itzehoe am Zug eingesetzt. Dabei handelt es sich um die Zugpaare IC 2374/2375 aus Stuttgart, IC 2310/2311 aus Köln und IC 2074/2075 aus Berlin. Ebenfalls viele Laufkilometer werden vor EC 6 (Interlaken Ost – Dortmund), EC 7 (Hamburg-Altona – Interlaken Ost), EC 8 (Zürich HB – Hamburg-Altona) und EC 9 (Dortmund – Zürich HB) abgespult. Diese beiden unsymmetrischen, aus SBB-Wagen gebildeten

Zugpaare verkehren im Fahrplan 2025 letztmals.

Komplett in der Hand der Baureihe 101 liegen die drei Zugpaare auf der einstellungsbedrohten IC-Linie 51 Köln – Gera, die in Gotha auf eine Lok der Baureihe 245 umgespannt werden. Ebenfalls weiter zu den Planleistungen gehört das Zugpaar IC 2082/2083 Hamburg – Berchtesgaden. Wegen der kurzfristigen Herunterstufung der Streckenklasse durch DB InfraGO wird

der Abschnitt Freilassing – Berchtesgaden jedoch mit Lokomotiven der Baureihe 111 anstelle der 101 gefahren. Dadurch entfallen auch die Zu- bzw. Abführungsleistungen 2191/2192 aus dem 101-Umlaufplan. Die 101 bespannt den „Königssee“ daher seit 15. Dezember zwischen Freilassing und Hamburg. Wegen Bauarbeiten zwischen Würzburg und Ansbach entfällt das Zugpaar zudem ab 10. Oktober 2025 bis zum Ende des Fahrplanjahres.

**Auf dem München-Nürnberg-Express wird 2025 wieder eine 101-bespannte Garnitur eingesetzt. 101 088 strebt am 6. Januar 2025 mit dem RE 1 bei Fahlenbach ihrem Ziel München entgegen** Stefan Koller

## Baureihe 101 bei DB Regio Bayern

### Montag bis Freitag:

RE 4001 Nürnberg Hbf 05:09 – München Hbf 06:47  
 RE 4004 München Hbf 07:05 – Nürnberg Hbf 08:51  
 RE 4015 Nürnberg Hbf 09:07 – Ingolstadt Hbf 10:01  
 RE 4008 Ingolstadt Hbf 10:08 – Nürnberg Hbf 10:51  
 RE 4019 Nürnberg Hbf 11:07 – München Hbf 12:51  
 RE 4028 München Hbf 16:04 – Nürnberg Hbf 17:45<sup>1)</sup>  
 RE 4030 München Hbf 16:01 – Nürnberg Hbf 17:45<sup>2)</sup>  
 RE 4035 Nürnberg Hbf 18:08 – Ingolstadt Hbf 18:57  
 RE 4038 Ingolstadt Hbf 19:04 – Nürnberg Hbf 19:51  
 RE 4039 Nürnberg Hbf 20:07 – Ingolstadt Hbf 20:54  
 RE 4036 Ingolstadt Hbf 21:04 – Nürnberg Hbf 21:51  
 RE 4045 Nürnberg Hbf 22:33 – Ingolstadt Hbf 23:19  
 RE 4048 Ingolstadt Hbf 23:31 – Nürnberg Hbf 00:22

### Samstag/Sonntag/Feiertag:

RE 4003 Nürnberg Hbf 06:07 – München Hbf 07:48  
 RE 4006 München Hbf 08:05 – Nürnberg Hbf 09:43  
 RE 4017 Nürnberg Hbf 10:07 – München Hbf 11:54  
 RE 4016 München Hbf 12:04 – Nürnberg Hbf 13:43  
 RE 4025 Nürnberg Hbf 14:15 – München Hbf 15:55  
 RE 4028 München Hbf 16:04 – Nürnberg Hbf 17:45  
 RE 4033 Nürnberg Hbf 18:08 – München Hbf 19:55  
 RE 4042 München Hbf 20:05 – Nürnberg Hbf 21:38

<sup>1)</sup> nur freitags; <sup>2)</sup> nur montags bis donnerstags





Nach der geplanten Rückkehr des IC 2012/2013 „Allgäu“ Anfang März wird es im Abschnitt Stuttgart – Dortmund eine weitere 101-Leistung geben. Ergänzt wird der 101-Umlaufplan durch mehrere Nachtzugleistungen.

### Vorübergehende Fahrten an die Ostsee

Eine besondere Leistung wird es für die Baureihe 101 ab 2. August im Norden geben. Baubedingt fährt DB Fernverkehr ab diesem Zeitpunkt wie im vergangenen Jahr einzelne IC-Leistungen zwischen Hamburg und Ostseebad Binz bzw. Greifswald über die nichtelektrifizierte Strecke Lübeck – Bad Kleinen. Geplant sind drei Zugpaare pro Tag. Die Wendezuggarnituren sollen wieder aus fünf Wagen bestehen. Zwischen Lübeck und Rostock wird eine 218 vorgespannt. Zeitweise enden die Fahrten in Rostock.

### Rückkehr bei DB Regio

Zurück kehrte die Baureihe 101 zum Fahrplanwechsel nach mehrjähriger Pause zu DB Regio. Mit einem halben Jahr Verspätung gegenüber der ursprünglichen Planung wurde ein Umlauf des RE 1 München – Ingolstadt – Nürnberg auf eine 101-bespannte IC-Wagen-Garnitur umgestellt. Hintergrund sind die anhaltenden Probleme bei den eigens für diese Linie beschafften Škoda-Wendezügen (em berichtet), weshalb sich DB Regio entschied, die noch verfügbaren druckertüchtigten IC-Wagen nach Bayern zu holen und zu revisionieren (einschließlich Neulack in Verkehrsrot). Die Garnitur besteht aus sechs Wagen. Da sie deutlich weniger Sitzplätze als die Škoda-Züge aufweist, beschränkt sich der Einsatz unter der Woche auf Verstärkerleistungen (siehe Kasten). Am Wochenende, wenn ein Stundentakt auf dem RE 1 gefahren wird, pendelt die Garnitur im Vier-Stunden-Takt zwischen München und Nürnberg. Weil auch im neuen Fahrplan nur noch mit zwei Škoda-Garnituren geplant wird, wird am Wochenende unter Inkaufnahme von längeren Fahrzeiten im Vier-Stunden-Takt weiter durchs Altmühltal mit konventionellen Dosto-Zügen gefahren. Eine feste Zuteilung der 101 gibt es beim RE 1 nicht, sodass auch Werbeloks vor den roten IC-Wagen anzutreffen sind. Dieser Fall trat bereits Ende Dezember ein, als die DEVK-Werbelok 101 088 in Folge mehrere Tage zwischen München und Nürnberg pendelte. RM

### Verkehrsverbund Oberelbe

#### DB Regio gewinnt S-Bahn Dresden

Wenig überraschend hat DB Regio im Rahmen einer Alibi-Ausschreibung des Verkehrsverbunds Oberelbe (VVO) den Vertrag für den Betrieb der S-Bahn Dresden im Zeitraum Dezember 2027 bis Dezember 2042 erhalten. Die für eine S-Bahn untypischen lokbespannten Dosto-Züge bleiben erhalten. Auf der S2 Dresden Flughafen

– Pirna, der S3 Dresden Hbf – Tharandt und der Verstärker-S1 Meißen – Pirna fahren die Garnituren künftig komplett mit drei Wagen, während es bei der oft überlasteten S1 Meißen – Schöna bei vier Wagen bleibt. Mit Betriebsaufnahme im Dezember 2027 werden alle Loks der Baureihe 143 und 146.0 ersetzt. Auch die heute auf der

Linie S1 eingesetzten 146.2 sollen bis Dezember 2029 gegen neuere 146.3 getauscht werden. Angedachte Angebotsausweitungen wie die geplante S5 Dresden – Riesa oder die Ausweitung der Verkehrszeit der Betriebszeiten bei der Verstärker-S1 wurden mit Verweis auf die finanzielle Lage nicht umgesetzt. AWA



**DB Regio hat auch für den Zeitraum 2027 bis 2042 den Zuschlag für den Betrieb der S-Bahn Dresden erhalten. Die lokbespannten Dosto-Züge bleiben erhalten**

Alexander Wilkens

### Riedbahn Frankfurt (Main) – Mannheim

#### Probleme nach Generalisierung

Öffentlichkeitswirksam und ausgiebig feierten DB InfraGO, das Bundesverkehrsministerium und allerlei Vertreter aus der Politik am 14. Dezember 2024 den Abschluss der prestigeträchtigen Generalisierung der Riedbahn. Nimmt man die salbungsvollen Worte in den Monaten zuvor als Maßstab, so kann das Projekt kaum als erfolgreich betrachtet werden. Um die Inbetriebsetzung der Nebengleise im südlichen Streckenabschnitt vollständig abzuschließen, waren die RB 62 Worms – Biblis, RB 63 Worms – Bensheim,

S8 Biblis – Mannheim und S9 Groß-Rohrheim – Mannheim noch bis 23. Dezember im Ausfall. Die beiden letztgenannten Linien wollte DB InfraGO zunächst gar bis 13. Januar entfallen lassen. Auch der Güterverkehr fuhr bis 23. Dezember nur eingeschränkt. Gleich am Tag nach der Eröffnung war das Gleis Zeppelinheim – Walldorf-Mörfelden nicht regulär befahrbar, da die Abnahme noch nicht abgeschlossen war. Die auszugswise Bilanz der folgenden Tage und Wochen: diverse Signal-, Weichen- und Bahnübergangsstörungen,

ein Oberleitungsschaden, ein defektes Stellwerk. Durch die Riedbahn-Sanierung versprach die DB bundesweit Entspannung im Fahrplangefüge des Fernverkehrs. Tatsächlich ist davon aber aktuell kaum etwas zu sehen. Da die Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) bereits ausgebaut ist, das installierte ETCS aber noch nicht in Betrieb genommen wurde, gilt derzeit eine Höchstgeschwindigkeit von 160 statt 200 km/h. Die Folge ist ein auf Kante genähter, regelwerkswidriger Fahrplan ohne Pufferzeiten. RM





**Streckenreaktivierung in Franken: Während im Festzelt hinterm Bahnhof die Prominenz sich das Wort gibt, stehen die LINT-Triebzüge 648 313 und 648 303 von DB Regio am 14. Dezember 2024 in Wassertrüdingen zur Eröffnungsfahrt nach Gunzenhausen bereit**

Florian Dürr

## ■ Reaktivierung Gunzenhausen – Wassertrüdingen

# Wieder Personenzüge am Hesselberg

Am 15. Dezember 2024 wurde der Streckenabschnitt Gunzenhausen – Wassertrüdingen der Strecke Nördlingen – Gunzenhausen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) reaktiviert. Damit kehrten nach 40 Jahren die Personenzüge auf die Nördliche Hesselbergbahn zurück. Die 15 Kilometer lange

Strecke, einst Teil der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn, wurde deutschlandweit als einzige im Jahr 2024 reaktiviert.

### Festakt und Bahnhofsfest

Mit einem Festakt und einem Bahnhofsfest wurde die Inbetriebnahme bereits am 14. Dezember 2024 am Bahnhof Wassertrüdingen gefeiert.

Der Verein Bayerisches Eisenbahnmuseum reiste zu diesem Anlass mit einem Dampfsonderzug mit 001 180 aus Nördlingen an. „Das ist ein großer historischer Tag für Wassertrüdingen und die gesamte Region“, freute sich Stefan Ultsch, Bürgermeister der Stadt am Hesselberg: „Das bringt uns nicht nur wirtschaft-

liche Vorteile, sondern auch bessere Chancen für Tourismus, Pendler und Schüler.“

Die Rückkehr des Bahnverkehrs war kein leichtes Unterfangen. Die BayernBahn GmbH, eine Tochter des Bayerischen Eisenbahnmuseums in Nördlingen, spielte eine Schlüsselrolle. Seit vielen Jahren setzte sie sich dafür ein, die Strecke mit Museums- und Güterzügen zu erhalten. 1999 pachtete sie den Schienenstrang zunächst, 2017 übernahm sie die Infrastruktur vollständig von der damaligen DB Netz AG. Andreas Braun, Geschäftsführer der BayernBahn, betonte, dass der Ausbau und Erhalt von Eisenbahninfrastruktur eine Mammutaufgabe sei, die hinsichtlich ihres Umfangs und der Kosten meist unterschätzt werde. Heute sind die vier Stationen der Strecke – Unterwurbach, Cronheim, Unterschwaningen und Wassertrüdingen – barrierefrei modernisiert.

## RB 62 verlängert

Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter lobte die Zusammenarbeit aller Beteiligten: „Die Reaktivierung der Nördlichen Hesselbergbahn zeigt, was möglich ist, wenn alle an einem Strang ziehen. Es ist ein Gewinn für die Region, die Bevölkerung und den Klimaschutz.“ Der Freistaat Bayern hat die Strecke in das Dieselnetz Nürnberg integriert, in dem die Leistungen von DB Regio erbracht werden. DB Regio hat die Linie RB 62 von Pleinfeld über Gunzenhausen hinaus bis nach Wassertrüdingen verlängert. Der tägliche Stundentakt wird durch ein aufeinander abgestimmtes Bahn-Bus-Konzept ergänzt und bietet abgestimmte Anschlüsse in Gunzenhausen und Pleinfeld. Vollends zum Tragen kommt das Konzept jedoch voraussichtlich erst ab Mitte April 2025, sofern DB InfraGO bis dahin den Kreuzungsbahnhof in Langlau mitsamt einem Elektronischen Stellwerk fertigstellt.

Die Region hofft, dass eines Tages auch die Fortführung der Strecke über Oettingen bis nach Nördlingen wieder regulär im SPNV bedient wird.

Florian Dürr

Mehr zum Thema hören Sie auch im Podcast *Bahnzeit*: <https://bahnzeit.podigee.io/15-hesselbergbahn-reaktivierung-bayern-wassertruedingen-gunzenhausen>



**Der reaktivierte Streckenabschnitt ist Teil der Hesselbergbahn Gunzenhausen – Nördlingen** Grafik: Anneli Nau

| Gunzenhausen – Wassertrüdingen |                                                                                                                                    |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Länge                          | 15 Kilometer                                                                                                                       |
| Kursbuchstrecke                | 912                                                                                                                                |
| Eröffnung                      | 1849 (Teil der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn Hof – Lindau)                                                                                 |
| Reaktivierung für SPNV         | 15. Dezember 2024                                                                                                                  |
| Stationen                      | Gunzenhausen (km 39,47)<br>Unterwurbach (km 37,1)<br>Cronheim (km 31,6)<br>Unterschwaningen (km 28,5)<br>Wassertrüdingen (km 24,8) |
| Infrastrukturbetreiber         | BayernBahn Infra GmbH                                                                                                              |
| SPNV-Auftragnehmer             | DB Regio Bayern, Linie RB 62 (Pleinfeld – Gunzenhausen – Wassertrüdingen)                                                          |



### ■ TRI Train Rental

#### 110 469 wirbt für den blauen Elefanten

Die Ellok 110 469 von TRI Train Rental trägt jetzt eine neue Beklebung. Anlässlich des 50. Geburtstags des blauen Elefanten aus der „Sendung mit der Maus“ ist sie jetzt als „Elefanten-Express“ unterwegs. Am 8. Januar 2025 wurde die Lok feierlich am Kölner Hauptbahnhof der Öffentlichkeit vorgestellt. Die „Bügel Falte“, die seit 2016 zur Flotte von TRI Train Rental zählt, erhielt Ende 2024 eine umfassende Revision inklusive Neulack. In ihrem neuen Design wird die Lok nun für zwei Jahre durch Deutschland fahren und auf das Jubiläum auf-

merksam machen. Die Idee für die Beklebung stammt von drei Triebfahrzeugführern von TRI. Das Design entstand in Zusammenarbeit mit dem Westdeutschen Rundfunk, umgesetzt wurde die Beklebung in der Werkstatt der Länderbahn in Neumark (Sachsen). SFR

**Zum 50-jährigen Mitwirkungs-jubiläum des blauen Elefanten in der „Sendung mit der Maus“ erhielt die TRI-Ellok 110 469 eine passende Beklebung (Foto in Köln, 8. Januar 2025) Sven Franz**



### ■ Bayerischen Regiobahn

#### Test mit Wasserstoff-Mireo gestartet

Mit monatelanger Verspätung startete am 16. Dezember 2024 der Einsatz eines Mireo Plus H bei der Bayerischen Regiobahn. Der von Siemens gemietete 563 002 fährt seither montags bis freitags einen Nachmittagsumlauf zwischen Augsburg und Marktob-  
dorf einschließlich mehrerer Pendel-

fahrten Kaufbeuren – Marktob-  
dorf. Nach Ausbildung ausreichend vieler Triebfahrzeugführer wird im Laufe des ersten Quartals ein Vormittagsumlauf Augsburg – Peißenberg hinzukommen. Der Freistaat Bayern investiert für den politisch motivierten Einsatz einen Millionenbetrag. RM

### ■ DB Fernverkehr

#### Verschlechterungen beim Sparpreis

Zur Vermeidung von Fahrgastrechte-Zahlungen hat DB Fernverkehr vor zweieinhalb Jahren die Umsteigezeit an zahlreichen Knotenbahnhöfen künstlich verlängert. Seither sind viele Umsteigeverbindungen mit knappen Anschlüssen nicht mehr buchbar, obwohl diese außerhalb der Mindestum-

steigezeit liegen. Ersatzweise wurde die Regel eingeführt, dass Fahrgäste mit Sparpreisen und damit Zugbindung, die einen früheren Zug erreichen, diesen auch nutzen dürfen. Diese Regelung zugunsten der Fahrgäste hat DB Fernverkehr jüngst still und heimlich gestrichen. RM

**LEMKE**  
setzt : Maßstäbe

**HOBBYTRAIN**  
Präzisionsmodelle : Spur H0 & N

**KATO**  
LEMKE

**MINIS**  
Maßstab 1:160

**LE GRAND**  
1/87 COLLECTION

**L.S. Models**  
Exclusive

**MEHANO**

**JF**  
JANUSSEN COLLECTION

**HELJAN**

**MF TRAIN**  
Maßstab H0

**ALBERT MODELL**

**RSM**  
Rindt Spezial-Modelle

**Alle neuen Lemke 2025 Kataloge erhalten Sie kostenlos bei uns oder bei Ihrem Fachhändler.**

**Und als Download auf:  
[www.lemkecollection.de](http://www.lemkecollection.de)**

**Fachhändler finden Sie im Händlerportal auf unserer Webseite.**

**AB MÄRZ 2025 ERSCHEINEN WIEDER UNSERE BELIEBTESTEN 4-SEASONS-NEWS!**



**WOLFGANG LEMKE GMBH · SCHALLBRUCH 34A · D-42781 HAAN**  
TEL. +49 2129 93690 · FAX +49 2129 52218 · [INFO@LEMKECOLLECTION.DE](mailto:INFO@LEMKECOLLECTION.DE) · [WWW.LEMKECOLLECTION.DE](http://WWW.LEMKECOLLECTION.DE)





**Am 20. Dezember 2024 wird der Mireo Plus H 563 003 in Basdorf bereitgestellt: Seit Fahrplanwechsel setzt die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) Fahrzeuge vom Typ Mireo Plus H auf der Heidekrautbahn ein, doch fehlender Treibstoff sorgt für Ausfälle**

Bodo Schulz

■ NEB Betriebsgesellschaft

## Wasserstoff-Mangel sorgt für Einschränkungen

Die Umstellung der Heidekrautbahn Berlin – Basdorf – Groß Schönebeck/– Schmachtenhagen auf Mireo Plus H-Wasserstoffzüge von Siemens ist ins Stocken geraten. Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2024 sind Wasserstoffzüge auf der Heidekrautbahn unterwegs. Für sie wird eine Wasserstofftankstelle durch die Kreiswerke Barnim (KWB) mit regional produziertem Wasserstoff gebaut. Die Tankstelle in Basdorf nördlich von Berlin wurde aber aufgrund von Liefer Schwierigkeiten einzelner Bauteile (sog. Dispensern) nicht fertig. Deshalb wurde bereits im Vorfeld der Betriebsaufnahme des Netzes der Heidekrautbahn ein alternatives

Tankkonzept zwischen den Projektpartnern NEB, KWB und Enertrag abgestimmt. Dabei wird der Wasserstoff in Lkw-Trailern durch Enertrag zur Verfügung gestellt und die Züge werden in einem personal- und zeitintensiven Verfahren durch Überströmen direkt aus den Trailern betankt. Trotz einiger Nachteile wäre der planmäßige Betrieb auf der RB 27 mit diesem Konzept grundsätzlich realisierbar.

### Batteriezug statt Mireo Plus H

Seit 27. Dezember 2024 fahren aber bereits keine Wasserstoffzüge mehr. Denn das beauftragte Unternehmen Enertrag kann nicht genügend Was-

serstoff zur Verfügung stellen. Durch den fehlenden Treibstoff und die oben skizzierten bislang nicht funktionierenden Beschaffungswege kommt es nun zwangsweise zu Einschränkungen im Angebot im Osten Brandenburgs. Um das Grundangebot auf der Heidekrautbahn anbieten zu können, kommen dort alternativ ein Batteriezug (Mireo Plus B) und zwei Dieselzüge aus dem Netz Ostbrandenburg zum Einsatz. Dadurch fährt unter anderem die Linie RB 26 (Berlin – Kostrzyn) derzeit auf zwei Umläufen nur in Einfachtraktion und damit mit vermindertem Sitzplatzangebot. Die Fahrzeugsituation ist dadurch insgesamt sehr angespannt.

em

### ■ Bocholt – Coesfeld Keine Chance auf Reaktivierung

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL) hat im Dezember 2024 die Ergebnisse der neu gerechneten Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Strecke Bocholt – Borken – Coesfeld vorgestellt. Sechs Varianten wurden nach der neuen Version 2016+ der Standardisierten Bewertung untersucht. Als positiv bewertet werden darin ausschließlich Ergebnisse mit einem Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) über dem Wert von 1,0. Alle fünf Szenarien, die eine Komplettreaktivierung unterstellen, liegen gemäß der Studie im unwirtschaftlichen Bereich mit einem NKI zwischen 0,2 und 0,7. Lediglich jene Variante, die nur von einer Teilreaktivierung Coesfeld – Borken ausgeht, erzielt einen NKI von 1,6. Der NWL sieht jedoch „momentan und auf absehbare Zeit“ kein Potenzial für eine Realisierung. RM



## ■ DB Regio Mitte

**Ersatzfahrzeuge in der Pfalz**

Aufgrund hoher Schadbstände bei den in der Pfalz stationierten Baureihen 642 und 643 setzt DB Regio in der Pfalz seit Fahrplanwechsel allerhand Ersatzfahrzeuge ein. Eine Diesellok der Baureihe 218 und drei Doppelstockwagen sind seit 16. Dezember 2024 in einem Umlauf des RE 6 montags bis freitags zwischen Karlsruhe und Neustadt (Weinstr) unterwegs (siehe auch Seite 24/25 in diesem Heft). Weil zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 DB Fernverkehr das Angebot „Sylt Shuttle

plus“ (SSP) eingestellt hat, traten zudem bereits am 10. Dezember 2024 die im lichtgrau-verkehrsroten SSP-Design gehaltenen 628 501, 507, 512 und 532 die Reise von Niebüll in die Pfalz an. Sie wurden im Betriebswerk Kaiserslautern stationiert, um auf den Strecken im südlichen Rheinland-Pfalz die bestehenden Kapazitätsengpässe zu lindern. Von der Südostbayernbahn in Mühldorf kam zudem der ebenfalls im SSP-Design gehaltene 628 512 am 13. Dezember 2024 nach Kaiserslautern. **FBR**



**Einige SSP-628 verrichten jetzt Dienst in der Pfalz: 628 507 kommt am 28. Dezember 2024 durch Niedermohr** Jan Luca Herrmann

## ■ DB Fernverkehr

**KISS-IC stehen zum Verkauf**

Die KISS-Triebzüge der Deutschen Bahn (DB) für den IC-Verkehr könnten schon bald wieder ausschließlich in Österreich fahren. Derzeit setzt DB Fernverkehr acht sechsteilige Züge der Baureihe 4010 zwischen Stuttgart, Singen und Zürich ein und neun vierteilige Züge der Baureihe 4110 zwischen Warnemünde, Dresden und Chemnitz. Sie waren 2019 von der österreichischen WESTbahn erworben worden. Mitte Januar 2025 stellte die DB die bis zu 200 km/h schnellen Züge auf ihrem Gebrauchtzugportal zum Verkauf. Bis Mitte 2025 sollen sie bei DB Fernverkehr ausgeflottet und durch Alstom TWINDEXX IC2 ersetzt werden, von denen bald alle Einheiten übernommen sind. Bereits im November 2024

hatte die ÖBB Personenverkehr AG im Amtsblatt der Europäischen Union eine Markterkundung „ETZ gebraucht 11/2024“ veröffentlicht. Die ÖBB prüfen derzeit die Beschaffung

von gebrauchten Elektrotriebzügen für eine geplante Einflootung ab August 2025. Bei Redaktionsschluss stand der Verkauf von der DB an die ÖBB wohl kurz bevor. **em**



## ■ Hungen – Wölfersheim

**Reaktivierung Horloffalbahn kommt später**

Die für Dezember 2025 geplante Reaktivierung der hessischen Horloffalbahn zwischen Hungen und Wölfersheim wird sich verzögern. Bislang hat das Eisenbahn-Bundesamt noch kein Baurecht erteilt. Dieses wurde vom damaligen hessischen Verkehrsminister Tarek Al-Wazir ursprünglich für 2022 in Aussicht gestellt. Anhand der lokalen Busplanungen lässt sich ableiten, dass nun mit einer Reaktivierung im Dezember 2025 gerechnet wird. **RM**

**Vierteiliger KISS-IC in Neustrelitz am 16. Oktober 2024: Die DB will die bis zu 200 km/h schnellen Züge verkaufen** Volker Emersleben



## Die leistungsstarke Rangier- und Streckendienstlok als PIKO Expert Modell!



**Diesellok DE 18 Vossloh Rolling Stock GmbH Ep. VI**

**52360** Gleichstrom

■ **52362** Gleichstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound®** onboard

■ **52363** Wechselstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound®** onboard

**239,00 €\***

**349,00 €\***

**349,00 €\***



- Geätzte Lüftergitter, Handläufe und Scheibenwischer
- Inklusive Führerpult- und digital schaltbarer, seitlicher Signalbeleuchtung für Funkfernsteuerungsbetrieb
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Führerstandsbeleuchtung

# PIKO



\* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt bei PIKO. Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen und PIKO Neuheiten 2025 entdecken.





**Müllzug Dörpen – Salzbergen am 23. Juni 2022 im Bahnhof Lingen (Ems): Der Vertrag für die Bahntransporte von Restabfällen zur Verbrennungsanlage in Salzbergen ist ausgelaufen**

Roland Wirtz

■ Emsländische Eisenbahn

# Mülltransporte auf die Straße verlegt

Die Emsländische Eisenbahn GmbH (EEB) hat über 20 Jahre den Müllzug von Dörpen zur Müllverbrennungsanlage Salzbergen betrieben, der rund dreimal pro Woche verkehrte. Ein entsprechender Vertrag mit dem Abfallwirtschaftsbetrieb (AWB) Landkreis Emsland lief zum 31. Dezember 2024 aus. Seit Jahresbeginn 2025 werden die Transporte der Restabfälle von den

Deponiestandorten Dörpen und Meppen zur Müllverbrennungsanlage mit Elektro-LKW durchgeführt, um dem Ziel der Klimaneutralität des AWB näher zu kommen. Zum Einsatz kam jeweils eine der drei EEB-Dieselloks. Im Gewerbegebiet Dörpen sowie an der Ladestraße des Bahnhofs Meppen wurden die Müllcontainer vom LKW auf die Bahn umgeschlagen. Da die MVA keinen direkten

Bahnanschluss hat, mussten die Container in Salzbergen nochmals für die „letzte Meile“ (rund 500 Meter) umgeschlagen werden. Die Mülltrennung in schwarze, braune, gelbe und blaue Tonnen hat das Restmüllaufkommen von 70.000 auf 43.000 Tonnen pro Jahr reduziert, wodurch der Bahntransport zur MVA wirtschaftlich nicht mehr tragfähig sei, heißt es beim AWB. RWI



Niels Kunick

## Umleiter wegen Brückenabrisses

Nach einer Sonderprüfung einer Stahlbeton-Straßenüberführung (B 101) über die Strecke Dresden – Berlin bei Großenhain musste die Brücke abgerissen werden. Viele Züge wurden ab 18. Dezember 2024 über die Strecke Priestewitz – Großenhain umgeleitet. Am 21. Dezember 2024 ist 193 022 mit EC 379 im Umleitungsabschnitt unterwegs. Im Hintergrund ist die Baustelle des Brückenabrisses erkennbar

## In Kürze

### Twindexx-IC2 bis München

Seit Fahrplanwechsel im Dezember 2024 kommt planmäßig ein 147-be-spannter IC2 bis München. Gefahren wird das Pendler-IC-Paar 2081/2080 Nürnberg (6:16) – München (8:08/16:07) – Nürnberg (17:59), das im vergangenen Fahrplanjahr als ICE verkehrte. AWA

### Hafen Kelheim wieder erreichbar

Der Hafen Kelheim an der Donau ist wieder auf der Schiene erreichbar. Am 21. Dezember 2024 wurde mit einem von 295 099 (Rail Bavaria Logistik) bespannten Sonderzug das instandgesetzte Gleis eingeweiht. AWA

### Zugreisen sind sicherer

Wer sich für den Zug entscheidet, ist um ein Vielfaches sicherer unterwegs als mit dem Auto. Das zeigen erneut Zahlen der amtlichen Statistik, ausgewertet von der Bahn-Lobby Allianz pro Schiene. Im Auto haben Menschen in Deutschland demnach ein um 52-mal höheres Risiko, tödlich zu verunglücken, als wenn sie die gleiche Strecke im Zug zurücklegen. Das Risiko, schwer verletzt zu werden, ist im Auto sogar 137-mal höher als im Zug. *em*

### DB Fernverkehr: Pünktlichkeit 2024 auf Rekordtief

DB Fernverkehr hat 2024 das katastrophale Pünktlichkeitsniveau aus dem Vorjahr (64 Prozent) noch einmal übertroffen. Nur noch 62,5 Prozent der Züge waren weniger als sechs Minuten verspätet. Das Unternehmen schiebt den Großteil der Verspätungen auf die Infrastruktur und verspricht bis Ende 2027 ein Pünktlichkeitsniveau von 75 bis 80 Prozent. AWA

### Alle ICE 4 kommen jetzt zur Instandhaltung nach Cottbus

Die Deutsche Bahn hat entschieden, die schwere Instandhaltung für alle ICE 4-Typen schon jetzt in Cottbus zu bündeln. Neben den XXL-ICE mit 13 Wagen und den zwölfteiligen Zügen kommen nun auch die Siebenteiler zur Revision in die Lausitz. Ursprünglich waren neben Cottbus für eine längere Übergangszeit weitere Werke für die schwere Instandhaltung des ICE 4 vorgesehen. *em*



## Nostalgie-Impressionen



Am 15. Dezember 2024 fährt 260 588 mit dem Sonderzug DPN 34818 von Remscheid nach Mechernich. Dabei passiert sie mit dem Bahnhof Satzvey auch die letzte Betriebsstelle auf der Eifelstrecke Köln – Trier mit Formsignalen

Volkhard Stern



Mit 30-minütiger Verspätung wegen des Brückenabbrisses bei Großenhain (siehe S. 32) kommt am 21. Dezember 2024 der Sonderzug DZ 77121 von Potsdam Hbf nach Königstein in der Sächsischen Schweiz durch Pirna. Passend zur Durchfahrt kam sogar die Sonne zum Vorschein Sylvio Ohlt

Wegen eines Defekts an der ursprünglich geplanten Dampflok 378.78 ist der Wintermuseumszug der IG 3-Seenbahn mit V 100 1019 der UEF bespannt. Dreimal täglich fährt er zwischen 27. und 31. Dezember 2024 zwischen Seebrugg und Titisee durch den Hochschwarzwald (Foto in Altglashütten am 27. Dezember 2024) Charly Kissel



**BRAWA**  
LIEBE ZUM DETAIL



### GEFÄHRlich ORIGINALGETREU: CHEMIEKESSELWAGEN DER 1930ER JAHRE

In 2025 bringt BRAWA wieder zahlreiche Neuheiten in HO heraus, darunter zum Beispiel die formneuen Modelle der 2-achsigen Chemieesselwagen in **sechs verschiedenen Varianten**. Die Modelle der DR, DB und DRG aus den Epochen II bis IV sind mit zahlreichen Details ausgestattet wie z. B. extra angesetzte Achslagerdeckel und Geländer, Metallachshalter, mehrteilige Bremsanlage, Bremsbacken in Radebene und frei stehende Leitern. Die Modelle berücksichtigen die Bauartunterschiede und zeigen die Varianten bei Bremserhaus und Niet- oder Schweißbauweise sowie unterschiedliche Bedruckungen.

WWW.BRAWA.DE

Best.-Nr.

**50080 - 50085**

II III IV

DB DRG





## ■ Österreich

# Stilllegung der Rosentalbahn

Die Rosentalbahn, eine eingleisige Strecke von Rosenbach nach Klagenfurt, steht im Abschnitt zwischen Weizelsdorf und Rosenbach vor der Stilllegung. Ein Bericht des Landesrechnungshofs

kritisierte die hohen Sanierungskosten von rund sechs Millionen Euro und empfahl die Stilllegung. Das Land Kärnten kündigte daraufhin den Pachtvertrag mit dem Verein Nostalgiebahnen in Kärnten (NBiK), der

Ende 2025 ausläuft. Betroffen ist vor allem der Abschnitt zwischen Feistritz und Rosenbach. Ein abschließendes Gutachten über den Zustand der Strecke soll 2025 klären, ob Nostalgieverkehr bis dahin weiterhin möglich ist.

Die Strecke, die eine Verbindung von der Karawankenbahn zur Landeshauptstadt herstellt, wurde im Rahmen der Neuen Alpenbahnen (1901–1909) als Konkurrenzlinie zur damaligen Südbahn in Richtung Adria gebaut. Ursprünglich zählte auch der Abschnitt von St. Veit an der Glan bis Klagenfurt zur Rosentalbahn. Die Strecke führt zwischen Rosenbach und Feistritz teilweise durch topografisch anspruchsvolles Gelände. Das machte den Bau größerer Ingenieurbauwerke erforderlich. Dazu zählen der 193 Meter lange Feistritz-Viadukt, die 64 bzw. 93 Meter langen Viadukte über den Kleinen und Großen Suchagraben sowie der 239 Meter lange Rosenbach-Viadukt, der nahtlos in den 111 Meter langen Lessach-Tunnel übergeht.

In den vergangenen Jahrzehnten erfüllte die Bahnlinie vorwiegend regionale Funktionen. Auf der Gesamtstrecke wurde nur noch ein stark eingeschränkter Personenverkehr angeboten. Davon ausgenommen war der kurze Abschnitt zwischen Klagenfurt und Weizelsdorf, der von der Linie S3 der S-Bahn Kärnten befahren wird. Darüber hinaus diente die Strecke gelegentlich als Umleitungsroute.

Im Dezember 2016 wurde der letzte verbliebene Zug eingestellt. Seitdem findet auf dem Abschnitt Rosenbach – Weizelsdorf kein regulärer Zugverkehr mehr statt. Dieser Streckenabschnitt wurde zusammen mit der oberen Gältalbahn vom Land Kärnten übernommen. Die Strecke wird seitdem vom Verein Nostalgiebahnen in Kärnten (NBiK) gepachtet, der 2020 auf der Rosentalbahn wieder Sonderfahrten auf ihr anbot. 2021 wurde erstmals auch wieder der ÖBB-Bahnhof Rosenbach im Rahmen dieser Fahrten angefahren. Nun ist der Fortbestand dieses Betriebs ungewiss. *MI*

**Zuletzt nutzten nur noch Nostalgiezüge den Streckenabschnitt zwischen Weizelsdorf und Rosenbach. Ein Fotozug der NBiK befährt mit 93.1332 am 14. Oktober 2023 das 239 Meter lange Rosenbach-Viadukt** *Markus Inderst*



## Klagenfurt – Rosenbach

**Länge** 29,83 km

**Spurweite** 1.435 mm

**Eröffnung** 1906

**SPNV** Klagenfurt  
– Weizelsdorf S3  
der S-Bahn Kärnten





RhB (links) und  
MGB (rechts) erhalten von Stadler neue Hybrid-Loks Grafiken (2): Stadler

## ■ Schweiz

### Neue Loks für RhB und MGB

Die Rhätische Bahn (RhB) und die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) haben bei Stadler elf Hybrid-Loks bestellt. Sie können wahlweise über die Fahrleitung oder mit Dieselmotoren betrieben werden. Die drei MGB-Maschinen ersetzen die HGM 4/4 61 und 62. Sie werden ganzjährig für Baustellen Transporte eingesetzt sowie im Winter bei der Schneerräumung am Oberalppass. Bei der RhB ersetzen die neuen Stadler-Loks fünf betagte Bahndienstfahrzeuge. AWA

### Technische Daten der neuen Bahndienstlokomotiven für RhB und MGB

|                                                          | RhB                  | MGB                        |
|----------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------|
| <b>Gewicht</b>                                           |                      | 63 t                       |
| <b>Max. Anfahrzugkraft Adhäsion</b>                      | 220 kN               | 140 kN (Zahnstange 280 kN) |
| <b>Leistung am Rad (dauernd) elektrisch Wechselstrom</b> | 1.500 kW             | 1.300 kW                   |
| <b>Leistung am Rad (dauernd) elektrisch Gleichstrom</b>  |                      | 1.000 kW                   |
| <b>Leistung am Rad ab Dieselmotor</b>                    |                      | 700 kW                     |
| <b>Max. Geschwindigkeit</b>                              | 100 km/h             | 70 km/h                    |
| <b>Raddurchmesser neu/alt</b>                            | 1.070/1.000 mm       | 796/770 mm                 |
| <b>Bremse</b>                                            | Vakuum und Druckluft |                            |

## ■ Österreich

### Nightjet 2: Zweites Baulos in Fertigung

Die ÖBB haben im Fahrplanjahr 2024 die ersten 13 neuen, siebenteiligen Nightjet-Züge der neuesten Generation in Betrieb genommen, die auf Verbindungen von Österreich nach Deutschland und Italien eingesetzt werden. Nach der Auslieferung der neuen Railjet-2-Züge hat Siemens mit dem Bau des zweiten Bauloses der Nightjet-Garnituren begonnen. Die Erste von 20 neuen Garnituren wurde bereits in der zweiten Januarwoche im Bahnhof Gänserndorf gesichtet. Während das erste Baulos im Regelbetrieb weiterhin unter technischen Problemen leidet, bleibt abzuwarten, ob die neue Serie zuverlässiger ist. MI

## ■ Schweiz

### 1.600 Extrazüge für 1.400 Veranstaltungen

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) setzen 2025 für 1.400 Veranstaltungen 1.600 Extrazüge ein. Hinzu kommen über 2.000 Sondereinsätze von Kundenbetreuern. Dies ist mehr als doppelt so viel wie 2024. Großanlässe in der Schweiz sind unter anderem die UEFA Women's EURO und der Eurovision Song Contest. Große Herausforderungen stellen gleichzeitig geplante Großbaustellen dar, etwa die achtwöchige Totalsperre zwischen Fribourg und Bern. Neben den Extrazügen werden Regelzüge verlängert, um die steigende Zahl von Fahrgästen effizient zu transportieren. em

## ■ Schweiz

### Kantonales Engagement für Tiefbahnhof Luzern

Die drei Zentralschweizer Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden setzen sich in einer neuen Initiative für die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ein. Vom Bund fordern sie die dafür notwendige Finanzierung und Planungszusage, um den Bahnhof bis zum Jahr 2040 fertigzustellen. Der in Ergänzung zum bestehenden Kopfbahnhof geplante Tiefbahnhof Luzern soll mehr umsteigefreie Verbindungen und höhere Kapazitäten im Zentralschweizer Bahnnetz erwirken. Bereits im Frühjahr 2024 hatte eine Petition eine schnelle Realisierung des Durchgangsbahnhofs gefordert. FFÖ

## In Kürze

### Erneuerter Bahnhof Grindelwald eröffnet

Im Dezember 2024 wurde der modernisierte Bahnhof Grindelwald der Berner Oberland-Bahn eröffnet. Der Endbahnhof der Strecke aus Interlaken wurde mit zwei Stumpfgleisen ausgestattet. Der nun breitere Mittelperron bedingt allerdings die Reduzierung der Bahnsteiggleise der nebenliegenden Wengernalpbahn von eins auf zwei Gleise. FFÖ

### Verzögerungen im Weissensteintunnel

Die laufende Sanierung des Weissensteintunnels auf der derzeit teilweise gesperrten BLS-Strecke Solothurn – Moutier verzögert sich weiter. Nach jetzigem Stand kann sie frühestens im März 2026 abgeschlossen werden. Grund sind unerwartete geologische Schwierigkeiten im Tunnelinneren. Zwischen März und Mai 2025 ist zudem der Abschnitt Solothurn – Oberdorf un-geplant völlig gesperrt. FFÖ

### Weitere 1293 für ÖBB

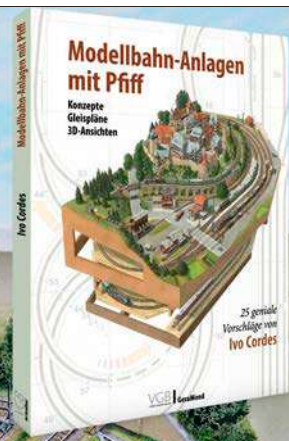
Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben in zwei Tranchen neue Vectron-Lokomotiven von Siemens erhalten. Die erste Lieferung erfolgte am 27. Dezember 2024, weitere fünf Loks wurden am 11. Januar 2025 zur Eingangskontrolle nach Linz überstellt. Es betraf Lokomotiven des siebten Bauloses im Nummernbereich 1293 096 bis 122. Am 11. November 2024 erfolgte der Abruf des achten Bauloses mit den Maschinen 1293 123 bis 143 mit Lieferung Ende 2025. MI

# HANDHABBARE MODELLBAHN-ANLAGEN

## 25 ILLUSTRIERTE ENTWÜRFE ZU MODELLBAHNANLAGEN

Mit detaillierten Plänen, Schaubildern, Skizzen und Hinweisen zur Betriebsabwicklung

128 Seiten  
ca. 220 Abb.  
Best.-Nr. 53362  
€ (D) 34,99



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT

ODER DIREKT UNTER [WWW.VGBAHN.SHOP](http://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.





Der „Frecciarossa 1000“ FR 9281 von Paris-Gare-de-Lyon nach Milano Centrale am 26. Mai 2023 in Chambéry. Nach monatelanger Sperre soll die Maurienne-Strecke wieder freigegeben werden

Stefan Wittich

## ■ Frankreich

# Wiederinbetriebnahme der Maurienne-Strecke

Nach einer Unterbrechung von fast eineinhalb Jahren soll Ende März 2025 der Fernverkehr zwischen Lyon und Turin durch den Frejus-Tunnel (Mont-Cenis-Tunnel) wieder aufgenommen werden. Ein Erdbeben hatte im August 2023 die Bahnstrecke im Maurienne-Tal bei La Praz verschüttet. Ursprünglich hätte die Wiederinbetriebnahme bereits im Herbst letzten Jahres stattfinden sollen. Die geologischen Verhältnisse mit instabilen Hohlräumen waren aber derart kompliziert, dass SNCF Réseau den geplanten Termin nicht halten konnte.

Während der Sperre der Strecke hatte SNCF Voyageurs zuletzt eine ihrer täglichen TGV-INOUI-Verbindungen von Paris nach Milano Porta Garibaldi mit Schienen-Ersatzverkehr zwischen dem französischen Saint Jean de Maurienne und dem italienischen Oulx aufrechterhalten. Der Tausch der in Italien im Inselverkehr eingesetzten TGV-Garnituren erfolgte mit Leerfahrten über Ventimiglia.



Ein Erdbeben hatte im August 2023 die Bahnstrecke im Maurienne-Tal verschüttet, die Wiederherstellung dauerte länger als erwartet

picture alliance/dpa/France Bleu Pays de Savoie/Corentin Wahu

Die „Frecciarossa 1000“-Verbindungen von Trenitalia zwischen der französischen Hauptstadt und Mailand fielen ganz aus. Allerdings verlängerte das italienische Unternehmen, das innerhalb Frankreichs die Strecke Paris – Lyon bedient, seit Mitte De-

zember an Wochenenden eines der normalerweise im Bahnhof Perrache endenden Zugpaare über Lyon hinaus bis Saint Jean de Maurienne (mit Halt in Chambéry - Challes-les-Eaux), um die dortigen Wintersportgebiete besser zu bedienen. SWI

## ■ Dänemark/Schweden/Norwegen

### DSB planen Direktzüge Kopenhagen – Oslo

Die dänischen DSB haben die Wiedereinführung von zwei Tageszugpaaren Kopenhagen – Oslo beschlossen. Seit der Einstellung solcher Direktzüge im Jahr 2000 bestehen auf dieser Verbindung nur langwierige Umsteigeverbindungen. Offensichtlich noch 2025 sollen die Direktzüge mit den neuen Talgo-Garnituren der DSB starten. FFÖ

## ■ Vietnam

### Politischer Beschluss für HGV-Strecke

Ende 2027 sollen die Bauarbeiten an einer Nord-Süd-Hochgeschwindigkeitsstrecke durch Vietnam beginnen. Die vietnamesische Nationalversammlung hat Bau und Finanzierung kürzlich beschlossen. Geplant ist eine 1.541 Kilometer lange Strecke entlang der Küste von Ha Noi im Norden des Landes nach Ho Chi Minh im Süden. In einer ersten Phase werden zunächst Abschnitte im Norden und im Süden gebaut. FFÖ





**Sapsan-Züge auf dem Leningrader Bahnhof in Moskau am 23. Oktober 2023: Die Velaro RUS sollen nur noch bis 2028 fahren**

picture alliance / globallookpress.com/Bulkin Sergey

#### ■ Russland

### Aus für Sapsan-Züge von Siemens im Jahr 2028

Der seit knapp drei Jahren andauernde russische Angriffskrieg gegen die Ukraine hat auch Auswirkungen auf den innerrussischen Hochgeschwindigkeitsverkehr. Nachdem die Europäische Union gegen Russland Sanktionen verhängt und Siemens sein Russlandgeschäft eingestellt hat, wird das von Siemens gebaute ICE-3-Pendant Velaro RUS nach aktuel-

lem Stand wegen fehlender Ersatzteile nur noch bis 2028 verkehren. Die von der russischen Staatsbahn RZD als Sapsan bezeichneten Züge wurden ab 2009 geliefert. Das Ende ihres Lebenszyklusses haben die Fahrzeuge dann noch nicht erreicht. Nur durch die zuvor hervorragende Wartung können sie derzeit noch eingesetzt werden. RM

## In Kürze

### Tunesien: Neue Vorortlinie

In der tunesischen Hauptstadt Tunis konnten Ende 2024 die Bauarbeiten an der neuen S-Bahn-Linie (RER) D abgeschlossen werden. Die Strecke führt vom Zentrum in Tunis nach Gobaa (14,5 km) und soll künftig bis Mnihla erweitert werden. Nach einem Testbetrieb soll der Fahrgastverkehr Ende 2025 starten. FFÖ

### Tschechien: Batterie-Triebzug präsentiert

In Tschechien wurde Mitte Dezember der erste Batterie-Triebzug des Landes offiziell präsentiert. Das zweiteilige Škoda-Fahrzeug wird seitdem auf der Linie S8 in der Region Mährisch-Schlesien im regulären Fahrgastbetrieb getestet. FFÖ

### Bahn durchs Baltikum

Die Ende 2023 aufgenommene Bahnverbindung von Vilnius (Litauen) nach Riga (Lettland) wurde Anfang 2025 um den Abschnitt nach

Tallinn (Estland) erweitert. Die Personenzugverbindung ermöglicht erstmals, die Strecke Vilnius – Tallinn an einem Tag zurückzulegen. Allerdings gibt es keine Direktverbindung, sondern lediglich aufeinander abgestimmte Fahrpläne – es sind zwei Umstiege nötig. FFÖ

### Großbritannien: Wiedereröffnung der Northumberland-Linie

Fast 60 Jahre nach der Einstellung des Personenverkehrs wurde im Dezember 2024 die Northumberland-Linie in Großbritannien wiedereröffnet. Die 29 Kilometer lange Strecke verbindet Newcastle mit Ashington und wurde modernisiert. FFÖ

### Thailand: KiHa-183 ab Bangkok

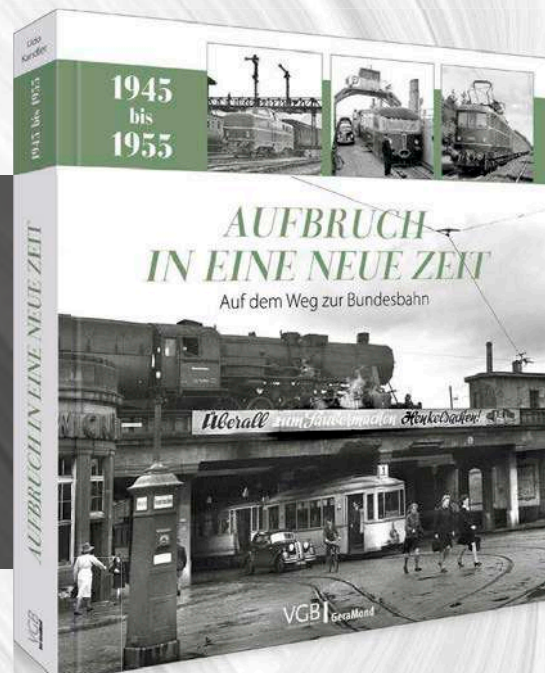
Die Thailändische Staatsbahn (SRT) setzt die 17 aus Japan übernommenen Dieseltriebzüge KiHa-183 im Touristenverkehr ab Bangkok ein. Ziele sind unter anderem Hua Hin und Kanchanaburi. FFÖ

# AUFBRUCH IN EINE NEUE ZEIT

NEU

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 waren in Deutschland enorme Kraftanstrengungen erforderlich, um in den drei Westzonen wieder einen regulären Bahnbetrieb zu ermöglichen. Große Symbolkraft hatte 1949 die Umbenennung der Reichsbahn (West) in Deutsche Bundesbahn. Einmalige Zeitdokumente aus der frühen Nachkriegszeit bis 1955 belegen die teils mühsamen Fortschritte. Schon bald mischten sich die ersten modernen Fahrzeuge unter die Dampfloks.

192 Seiten · ca. 290 Abb.  
ISBN 978-3-98702-100-8  
€ 49,99,-



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT  
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**

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]



■ Baureihe 119 in der Rbd Magdeburg

# ***U-Boot-Westflotte*** **der Deutschen Reichsbahn**

*Die Reichsbahndirektion Magdeburg war mit einem Bestand von bis zu 50 Maschinen eine Hochburg der Baureihe 119 bei der Deutschen Reichsbahn (DR). Doch die hohe Schadfähigkeit der Maschinen sorgte bei den Eisenbahnern in den westlichsten DR-Bahnbetriebswerken Halberstadt, Oebisfelde und Salzwedel für viel Ärger und Verdruss*

*Die Glanzzeit der „U-Boote“ in der Rbd Magdeburg ist kurz nach der Wende, als die Maschinen auch im Ost-West-Verkehr auf der Magistrale Berlin – Stendal – Oebisfelde (– Hannover) eingesetzt werden. Die Oebisfelder 219 066 schleppt am 28. Juni 1992 IR 2443 bei Vahldorf über den Mittellandkanal Uwe Miethe*





**G**era, an einem Morgen im April 1985: Auf dem Hof des Bahnbetriebswerkes (Bw) stehen einige fabrikneue Diesellokomotiven der Baureihe 119. An vier Maschinen werkeln fleißig Eisenbahner aus dem Bw Halberstadt. Sie kontrollieren sorgfältig ihre Schützlinge, bevor die Überführung in Richtung Harz beginnt. Doch bis die Fuhre den Hof verlässt, wird es noch ein paar Stunden dauern. Die Liste der gefundenen Mängel wird immer länger. Gegen Mittag beginnen die Service-schlosser, die die Lokfabrik „23. August“ aus Bukarest entsandt hat, die Schäden an den nur wenige Tage alten Maschinen zu beheben.

Erst am späten Nachmittag setzt sich der Lokzug in Bewegung. Aber die Fahrt entwickelt sich für die Lokführer und Schlosser zu einem Glücksspiel. Die acht Dieselmotoren (Typ MB 820 SR) der vier Maschinen verbrauchen Unmengen an Öl. Der Reihe nach steigen die Anlagen aus. Als die Fuhre schließlich am nächsten Morgen ihr Ziel erreicht hat, läuft nur noch einer der Motoren. Es wird Tage oder Wochen dauern, bis alle vier Maschinen eingesetzt werden können. Das ist nur eine Episode aus dem Drama um die Baureihe 119, das Anfang der 1970er-Jahre begann.

### Import aus Rumänien

Die Deutsche Reichsbahn (DR) benötigte für den schweren Personen- und Güterverkehr auf Strecken mit schwächerem Oberbau dringend leistungsfähige Dieselloks. Zwischen 1966 und 1970 hatte die DR dafür 205 Exemplare der ehemaligen Baureihe V 180<sup>2-4</sup> (ab 1. Juni 1970: Baureihe 118.2-4) beschafft. Deren Produktion musste aber auf Anweisung der DDR-Regierung eingestellt werden. Damit konnte die Reichsbahn ihren Bedarf in dieser Leistungsklasse nur noch durch Importe aus einem sozialistischen Bruderstaat decken. Am 16. Februar 1973 verhandelten erstmals Vertreter der DR mit Mitarbeitern des rumänischen Außenhandelsunternehmens „Mecanoexportimport“ sowie der Lokfabrik „23. August“ über die Lieferung von zunächst 240 Exemplaren der späteren Baureihe 119. Aufbauend auf den Erfahrungen mit der Baureihe 118.2-4 forderte die DR eine 120 km/h schnelle Diesellok mit hydraulischer Kraftübertragung, einer Zughakenleistung von etwa 1.800 PS, einer Achsfahrmassse von maximal 16 Tonnen und einer elektrischen Zugheizung. Nach langwierigen Preisverhandlungen gab die DR schließlich am 18. Oktober 1974 die Fertigung von insgesamt 270 Maschinen in Auftrag.

Doch entgegen dem vereinbarten Zeitplan absolvierte das Baumuster 119 001 erst am 25. August 1976 in Bukarest seine Werksabnahme und traf am 21. Januar 1977 in der DDR ein. Hier sorgte das Baumuster sogleich für Ärger, denn die Lok besaß keine elektrische Zugheizung. Auch die Fertigungsqualität entsprach nicht den Erwartungen der DR. Die ersten Motoren des Typs MB 820 SR, ein rumänischer Lizenzbau einer be-



**Bild einer desaströsen Beschaffung: Im Bw Oebisfelde befindet sich im November 1990 ein ausgebauter rumänischer Motor vom Typ MB 820 SR vor 119 009** Friedhelm Köhler/Slg. Dirk Endisch

währten MTU-Konstruktion, versagten bei den Probeläufen. Durch eine verschärfte Bauüberwachung und strengere Abnahmeuntersuchungen versuchte die DR, der Lage Herr zu werden. Aber auch bei den Maschinen der Nullserie (119 003–119 020) und der Serienlieferung (ab 119 021) besserte sich die Lage kaum. Neben Fertigungsmängeln gab es auch immer wieder eigenmächtige Änderungen seitens des Herstellers, der zum Beispiel Thermostate aus der Bundesrepublik, Vorwärmer aus der Sowjetunion und falsche Typhone einbaute. Bei nur wenigen Maschinen entsprachen die Anschlüsse sowie die Leitungs- und Kabelverläufe den Zeichnungen, was den Schlossern in den Bahnbetriebswerken so manchen Fluch entlockte. Es dauerte Jahre, bevor die Probleme mit der Baureihe 119 gelöst waren. Angesichts der zahllosen Schwierigkeiten stornierte die DR nach einer so genannten Grundsatzbera-

tung zur Baureihe 119 (14. bis 16. Dezember 1981) die Bestellung von 70 Maschinen, sodass bis 1985 nur insgesamt 200 Loks gebaut wurden.

Noch während die Fertigung der Baureihe 119 lief, die von den Eisenbahnern „U-Boot“, „Karpatschreck“ oder „Ceausescus Rache“ genannt wurde, begannen im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Karl-Marx-Stadt die Vorbereitungen für die Umrüstung der Maschinen mit DDR-Bauteilen. Vor allem die schadanfälligen Motoren und Achsgetriebe mussten ersetzt werden, zumal die Ersatzteilversorgung von Beginn an kompliziert war. Nachdem bei 119 088 einige Komponenten ausprobiert wurden, fungierte 119 057 im Jahr 1983 als Erprobungsträger für die sogenannte Germanisierung der „U-Boote“. Kernstück der Modernisierung war der Einbau zweier Dieselmotoren des Typs 12 KVD AL-4. Die Hoffnungen, die die DR in die „Germanisierung“ setzte, erfüllten sich – die

**Mit dem P 6448 aus Magdeburg Hbf ist die Oebisfelder 119 055 am 14. Juli 1990 zwischen Magdeburg-Neustadt und Rothensee in Richtung ihrer Heimatdienststelle unterwegs**

Hans-Joachim Lange







**Farbbilder aus den frühen Einsatzjahren der U-Boote sind rar. Am 16. April 1983 führt 119 017 (Bw Oebisfelde) bei Vahldorf einen Güterzug über die Strecke Magdeburg – Oebisfelde**

Jürgen Hörstel

Schadanfälligkeit ging deutlich zurück. Für den Serienumbau griff das Raw Karl-Marx-Stadt jedoch auf den 12 KVD AL-5 zurück, der auf eine Nennleistung von 1.100 kW eingestellt war. Bis Ende 1991 wurden 66 Maschinen modernisiert, die aber bevorzugt den Bahnbetriebswerken in der Rbd Erfurt zugewiesen wurden. Die Fahrzeugflotte der Rbd Magdeburg bestand hingegen meist aus „U-Booten“ in der Originalausführung. Entsprechend hoch war der Schadbestand. Zeitweilig waren bis zu 40 Prozent und mehr des Bestandes nicht verfügbar. Die Loks waren entweder zur Reparatur oder wurden als „warten auf Ausbesserung“ („w“) in den Unterlagen geführt.

Nach der Betriebserprobung in Halle (Saale) in den Jahren von 1977 bis 1979 setzte die DR erste Maschinen bereits ab Ende 1979 in Saalfeld, Anfang 1980 in Probstzella und ab 1981 in Gera und

Dresden ein. Doch auch im äußersten Westen der DDR sollte die Baureihe 119 stationiert werden.

### Ersatzteilspender im „Millionengleis“

Im Bw Halberstadt galten die „U-Boote“ als der Inbegriff für Pleiten, Pech und Pannen. Eigentlich sollte bereits im Frühjahr die 1983 Ausbildung der Personale für die Baureihe 119 beginnen. Eigens zu diesem Zweck hatte der Technologe der Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb (Tb) für den ab 29. Mai 1983 gültigen Sommerfahrplan einen Umlauf (Plan 2) für ein „U-Boot“ und zwei Maschinen der Baureihe 118 aufgestellt. Aber erst am 1. September 1983 traf mit 119 149 tatsächlich die erste Maschine ihrer Baureihe in Halberstadt ein. Das Bw Halberstadt wurde zum zentralen Service-Stützpunkt für die „U-Boote“ in der Rbd Magde-

burg. Doch die Schlosser aus Bukarest waren für ihre deutschen Kollegen nur selten eine wirkliche Unterstützung.

Bis zum 13. Dezember 1983 wuchs der Bestand auf insgesamt fünf Maschinen an, die zunächst mit der Baureihe 118 in einem gemeinsamen Dienstplan zum Einsatz kamen. Erst ab 3. Juni 1984 bestand ein eigener Umlauf für täglich drei „U-Boote“, die meist Personenzüge (P) auf der Strecke Halberstadt – Magdeburg bespannten. Mit dem Zugpaar P 7441/7442 kamen die Maschinen bis nach Genthin. Der D-Zug D 942 (Dresden –) Halle (Saale) – Wernigerode, die Eilzüge E 841 Halberstadt – Halle (Saale) und E 842 Halle (Saale) – Halberstadt sowie jeweils ein Durchgangsgüterzugpaar nach Magdeburg-Rothensee und Aschersleben ergänzten den Umlauf. Ab 30. September 1984 gehörte auch das Zugpaar E 847/848 Halberstadt – Halle (Saale) zu den Aufgaben der Maschinen. Neben den drei „U-Booten“ für den Plan 2 wurden nun zwei weitere Loks für Sonderdienste benötigt.

**119 191, damals beim Bw Halberstadt beheimatet, erreicht am 2. Juli 1988 mit dem P 8450 den Bahnhof Langenweddingen zwischen Magdeburg und Halberstadt**

Tobias Fiebig



Ab Herbst 1984 musste das Bw Halberstadt vier Maschinen der Baureihe 119 nach Salzwedel abgeben. Die Lücken schlossen fabrikneue „U-Boote“, deren Bestand bis zum 31. Oktober 1985 auf 15 Exemplare anstieg. Doch der Plan der Tb-Gruppe, mit der Baureihe 119 die letzten Dampfloks der Baureihe 50.35 ablösen und die Baureihe 118 ersetzen zu können, ging nicht auf. Fehlende Ersatzteile zwangen die Eisenbahner dazu, 119 171 (nach 86.250 km), 119 173 (nach 109.025 km), 119 174 (nach 149.863 km) und 119 181 (nach 81.208 km) noch vor Ablauf der Garantiefrist abzustellen und als Ersatzteilspender zu nutzen. Der Standort der vier Maschinen wurde von den Eisenbahnern alsbald als „Millionengleis“ bezeichnet. Doch alles





**119 191 zählt zu jenen Maschinen, die einmal in allen drei „U-Boot“-Bw der Rbd Magdeburg beheimatet waren. Als sie am 18. August 1991 Salzwedel mit P 17325 nach Wittenberge verlässt, gehört sie zum Einsatzbestand der 119-Hochburg Bw Salzwedel** Friedhelm Köhler/Slg. Dirk Endisch

Improvisieren half nichts. Mehr als sieben oder acht betriebsfähige „U-Boote“ standen selten zur Verfügung, von denen drei ab Spätsommer 1985 in den Umlauf der Baureihe 50.35 (Plan 11) eingebunden waren, die nun auch nach Dedeleben, Gernrode und Thale (Harz) Hbf kamen.

Nach nur wenigen Monaten erwies sich der gemeinsame Einsatz der Baureihen 50.35 und 119 als wenig effizient. Daher stellte die Tb-Gruppe mit Wirkung zum 21. Oktober 1986 einen zweiten dreitägigen Umlauf (Plan 16) auf, der neben Personen- und Güterzügen auf der Strecke Magdeburg – Halberstadt – Thale (Harz) auch Leistungen nach Aschersleben und Blankenburg vorsah.

Auch in der Folgezeit verbesserte sich die Verfügbarkeit der Baureihe 119 kaum. Daher bestanden weiterhin nur die Pläne 2 und 16 für insgesamt sechs Maschinen, bei einem Gesamtbestand von 17 Exemplaren (am 01. Januar 1988). Mit dem Fahrplanwechsel am 29. Mai 1989 schränkte die Tb-Gruppe den Einsatz der „U-Boote“ auf drei Maschinen (Plan 7) ein. Die nicht mehr benötigten Loks übernahmen die Bahnbetriebswerke Oebisfelde und Salzwedel. Am 31. Oktober 1989 gehörten nur noch 119 062, 119 163, 119 182, 119 185 und 119 191 zum Betriebspark. Zum Jahreswechsel 1989/90 war lediglich 119 062 im Einsatz, bevor sie am 29. März 1990 ebenfalls nach Oebisfelde abrollte.

### Hochburg Bw Oebisfelde

Das Bw Oebisfelde war die Hochburg der Baureihe 119 in der Rbd Magdeburg. Die Geschichte der „U-Boote“ begann am 22. Mai 1981 mit der 119 004. Für die praktische Ausbildung der Lokführer setzte die Tb-Gruppe die Maschine in den Umläufen der Baureihe 118 ein. Mit der Übernah-

me von 119 007, 119 008, 119 009 und 119 012 standen zum Fahrplanwechsel am 27. September 1981 insgesamt fünf Exemplare zur Verfügung, für die ein dreitägiger Umlauf bestand. Der Dienstplan sah in erster Linie Interzonenzüge nach Magdeburg und Transitgüterzüge nach Seddin vor. Allerdings gelang es den Schlossern der Abtei-

lung Triebfahrzeug-Unterhaltung (Tu) nur selten, die Schäden an den Maschinen schnell zu beheben. Bis Ende 1981 fielen bei den fünf Loks der Baureihe 119 mehr als 130 Ausfalltage an. Aus diesem Grund erhielt das Bw Oebisfelde im Sommer 1982 drei Loks der Baureihe 132, die im Plan der „U-Boote“ eingesetzt wurden.

### Beheimatungsübersichten

#### Baureihe 119/219 in der Rbd Magdeburg

##### Baureihe 119 im Bw Salzwedel

Stichtag: 1. September 1989

119 010, 119 017, 119 032, 119 036, 119 037, 119 049, 119 131, 119 149, 119 156, 119 183, 119 186, 119 187, 119 189, 119 196,

##### Baureihe 219 im Bw Salzwedel

Stichtag: 1. Juni 1992

219 017, 219 032, 219 049, 219 060, 219 131, 219 145, 219 177, 219 183, 219 185, 219 187, 219 189, 219 191, 219 196

##### Baureihe 119 im Bw Halberstadt

Stichtag: 1. Oktober 1987

119 158, 119 163, 119 171, 119 173, 119 174, 119 181, 119 182, 119 183, 119 185, 119 186, 119 189, 119 191, 119 192, 119 196, 119 197, 119 198

##### Baureihe 119 im Bw Oebisfelde

Stichtag: 1. Oktober 1987

119 003, 119 004, 119 007, 119 009, 119 010, 119 016, 119 026, 119 030, 119 034, 119 035, 119 038, 119 042, 119 043, 119 047, 119 050,

119 051, 119 055, 119 112, 119 122, 119 127, 119 150, 119 162, 119 167, 119 168, 119 169, 119 177, 119 184, 119 188

##### Baureihe 219 im Bw Oebisfelde

Stichtag: 1. Juni 1992

219 006, 219 012, 219 014, 219 016, 219 022, 219 034, 219 035, 219 036, 219 040, 219 042, 219 043, 219 047, 219 050, 219 052, 219 062, 219 066, 219 068, 219 080, 219 082, 219 093, 219 107, 219 122, 219 153, 219 158, 219 162, 219 163, 219 169, 219 182, 219 192, 219 107

Eine vollständige Beheimatungsübersicht aller 119/219 in der Rbd Magdeburg finden Sie zum Download unter diesem Link:

<https://eisenbahn.de/eisenbahn-magazin/>



baureihe-119-in-der-rbd-magdeburg-stationierungen-in-oebisfelde-halberstadt-und-salzwedel\_4074



## Technische Daten der Baureihe 119 der DR

|                         | Baureihe 119  | Baureihe 119 („Germanisiert“) |
|-------------------------|---------------|-------------------------------|
| Achsfolge               | C' C'         | C' C'                         |
| Höchstgeschwindigkeit   | 120 km/h      | 120 km/h                      |
| Länge über Puffer       | 19.500 mm     | 19.500 mm                     |
| Gesamtachsstand         | 14.510 mm     | 14.510 mm                     |
| Treibraddurchmesser     | 1.000 mm      | 1.000 mm                      |
| Motortyp                | 2 x M 820 SR  | 2 x 12 KVD 21 AL-5            |
| Masse (trocken)         | 3,8 t         | 5,7 t                         |
| Zylinder                | 12            | 12                            |
| Zylinderbohrung         | 175 mm        | 180 mm                        |
| Kolbenhub               | 205 mm        | 210 mm                        |
| Hubraum                 | 59,2 l        | 64,1 l                        |
| Nennleistung            | 1.000 kW      | 1.100 kW                      |
| Motordrehzahl (Vollast) | 1.500 U/min   | 1.500 U/min                   |
| Leerlaufdrehzahl        | 650 U/min     | 550 U/min                     |
| Leistungsübertragung    | hydraulisch   | hydraulisch                   |
| Strömungsgetriebe       | 2 x GS 30/5,5 | 2 x GS 30/5,7                 |
| Masse (trocken)         | 4,20 t        | 4,16 t                        |
| Eingangsleistung        | 900 kW        | 900 kW                        |
| Nennabtriebsdrehzahl    | 2.170 U/min   | 2.350 U/min                   |
| Tankinhalt              | 4.000 l       | 4.000 l                       |

Bis zum 1. August 1982 stockte die Verwaltung der Maschinenwirtschaft (VdM) der Rbd Magdeburg den Bestand der Baureihe 119 auf neun Maschinen auf. Davon wurden ab dem 26. September 1982 täglich vier Exemplare im Plan 3 eingesetzt. Sowohl die VdM als auch die Tb-Gruppe waren mit der Situation höchst unzufrieden. Zum einen konnten nicht wie geplant die Baureihen 41 und 118 ersetzt werden, zum anderen lagen die Instandhaltungskosten weit über den Vorgaben. Anstelle der für 1982 geplanten 1.783.000 Mark schlug die Baureihe 119 mit 2.119.000 Mark zu Buche.

Mit dem Fahrplanwechsel am 29. Mai 1983 weitete die Tb-Gruppe den Einsatz der „U-Boote“ spürbar aus. In zwei gemischten Dienstplänen wurden jeweils zwei Exemplare der Baureihen 118 und 119 eingesetzt. Die Pläne 1 und 2 sahen in erster Linie Güterzüge nach Magdeburg-Rotensee, Seddin, Stendal und Wustermark vor. Für den Plan 3 wurden täglich vier „U-Boote“ für Personen-, Eil- und Interzonenzüge nach Berlin, Magdeburg, Salzwedel und Stendal benötigt. Mit dem P 8432 Salzwedel – Oebisfelde – Magdeburg kamen die Maschinen bis nach Thale







**Bei der DB AG erhielten einige Maschinen noch ein Lätzchen. 219 138 rollt mit RB 36906 am 16. Mai 2000 durch den Bahnhof Bernburg (Saale)** Uwe Miethe



(Harz) Hbf. Für diese drei Umläufe waren am 31. Oktober 1983 insgesamt 20 Loks vorhanden.

In der Zwischenzeit gelang es den Werkmeistern und Schlossern der Tu-Gruppe, die Verfügbarkeit der Baureihe 119 zu verbessern. Damit konnte die Tb-Gruppe ab 3. Juni 1984 in den Plänen 1 und 2 jeweils vier „U-Boote“ einsetzen. In einem weiteren Plan wurden insgesamt vier Maschinen der Baureihen 118 und 119 verwendet. Zwei weitere Exemplare waren für Sonderdienste vorgesehen, sodass nun täglich bis zu zwölf Maschinen benötigt wurden. Im Herbst 1984 stieg der Bedarf weiter an: Am 30. September 1984 beendete das Bw Oebisfelde offiziell den Einsatz der Baureihe 41, deren Leistungen nun auch von der Baureihe 119 übernommen werden sollten.

Aus diesem Grund erhielt die Dienststelle im ersten Halbjahr 1985 weitere „U-Boote“, deren Bestand am 1. August 1985 insgesamt 29 Exemplare umfasste, von denen allerdings 119 034 (1984–1993), 119 042 (1984–1992), 119 046 (1986–1989) und 119 167 (1987–1990) als Ersatzteilsponder genutzt und daher längere Zeit als „w“ geführt wurden. Für die ab 2. Juni 1985 bestehenden Dienstpläne 1, 2, 3 und 4 benötigten die Lokleiter täglich insgesamt 14 Maschinen. Eine weitere Diesellok wurde als sogenanntes Sonder-Triebfahrzeug (Sonder-Tfz) vorgehalten.

Doch bei einem Schad- und Reparaturbestand von bis zu 50 Prozent musste nahezu täglich eine Lok der Baureihe 118 in den Umläufen der Baureihe 119 aushelfen. Aus diesem Grund kürzte die Tb-Gruppe zum 31. Mai 1987 den Einsatz der „U-Boote“ auf drei Dienstpläne mit jeweils vier Loks und einem Sonder-Tfz.

**Das Bw Oebisfelde war die U-Boot-Hochburg im Westen des Reichsbahn-Netzes. 119 040 präsentiert sich am 28. Juli 1991 neben 119 093 und 119 062** Jürgen Hörstel

Erst zum Jahreswechsel 1988/89 verbesserte sich mit dem Eintreffen der ersten „germanisierten“ Exemplare der Baureihe 119 die Lage im Bw Oebisfelde, das mit der Grenzöffnung am 9. November 1989 kurzzeitig an Bedeutung gewann. Die Dienststelle übernahm zahlreiche Leistungen im Ost-West-Verkehr. Ab 27. Mai 1990 wurden in den Plänen 10, 11, 20 und 40 insgesamt 16 Maschinen benötigt. Mindestens drei weitere „U-Boote“ wurden als Sonder-Tfz und in den Güterzug-Plä-

» **Oebisfelde: Wegen des hohen Schadbestands sprang fast täglich eine Lok der Baureihe 118 ein**

nen 40 und 41 eingesetzt. Die neuen Starleistungen der Baureihe 119 waren nun die Schnellzüge auf der Magistrale Berlin – Stendal – Oebisfelde (– Hannover), die planmäßig mit zwei „U-Booten“ bespannt werden mussten. Eine Maschine wurde für die Traktion des Zuges, die zweite für den Betrieb der Zentralen Energieversorgung (ZEV) der Wagen benötigt. Im Güterverkehr erreichte die Baureihe 119 im Winter 1990/91 sogar Frankfurt (Oder). Für diese Aufgaben standen am 1. Januar 1991 insgesamt 39 Loks zur Verfügung.

Doch diese Glanzzeit währte nur kurz. Mit dem Einsatz der Baureihen 229 und 234 (Bw Berlin-Pankow) verloren die „U-Boote“ des Bw Oebisfelde nahezu alle Leistungen im Ost-West-Ver-





**219 185 zählte als 119 185 einst auch zum Betriebsbestand des Bw Halberstadt. Mit N 6804 steht die zum Aufnahmezeitpunkt in Salzwedel beheimatete Lok am 12. Juli 1992 im Bahnhof Oebisfelde**

Uwe Miethe

kehr. Gleichwohl blieb der Bestand mit 30 Maschinen nahezu konstant. Erst im Herbst 1993 änderte sich dies. Mit der geplanten Auflösung des benachbarten Bw Salzwedel wurden am 2. Oktober 1993 dessen elf Loks dem Bw Oebisfelde zugeteilt. Damit war nun fast ein Viertel des Gesamtbestandes der seit 1. Januar 1992 als Baureihe 219 bezeichneten Type in Oebisfelde stationiert. Doch damit war am 31. Mai 1994 Schluss. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) löste die Dienststelle auf und wandelte sie in

eine Außenstelle des Betriebshofes (Bh) Stendal um, der auch alle „U-Boote“ übernahm.

### Bw Salzwedel: 119 für die Altmark

Das Bw Salzwedel wickelte über Jahrzehnte hinweg den größten Teil der Zugförderung im nordwestlichen Teil der Altmark ab. Dafür standen im Frühjahr 1984 in erster Linie Dampfloks der Baureihe 50.35 sowie Dieselloks der Baureihen 110 und 118 zur Verfügung. Wie im Bw Halberstadt sollte auch hier die Baureihe 119 die Baureihen

50.35 und 118 ersetzen. Für die Ausbildung der Personale traf am 13. September 1984 aus Oebisfelde 119 008 ein. Bis zum 13. Dezember 1984 folgten 119 149 und 119 150, die zunächst im Umlauf der Baureihe 118 meist vor Personen- und Güterzügen nach Oebisfelde, Stendal und Wittenberge zum Einsatz kamen. Dazu gehörte auch das Zugpaar D 931/936 zwischen Salzwedel und Stendal. Aber auch im Bw Salzwedel besaß die Baureihe 119 aufgrund ihrer Schadanfälligkeit keinen guten Ruf. Ab 2. Juni 1985 bestand ein eigener Dienstplan für drei Maschinen, die in erster Linie Reisezüge einschließlich des Zugpaars D 931/936 auf den von Salzwedel ausgehenden Strecken bespannten. Dafür standen am 1. August 1985 neun „U-Boote“ zur Verfügung. Mit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni 1986 erweiterte die Tb-Gruppe den Umlauf auf vier Maschinen, eine fünfte wurde für Sonderleistungen, z. B. Erntezüge im Herbst, herangezogen. Knapp drei Jahre später, zum 31. Mai 1987, wurde ein zweiter Umlauf für drei Maschinen aufgestellt.

Mit dem Zusammenbruch des Güterverkehrs auf den Strecken in der Altmark verloren die Salzwedeler „U-Boote“ im Frühjahr 1990 zahlreiche Leistungen. Als Ersatz wurden den Maschinen zusätzliche Aufgaben im Reiseverkehr übertragen, sodass die Loks ab dem 27. Mai 1990 auch auf den Verbindungen Oebisfelde – Stendal – Wustermark und Oebisfelde – Magdeburg – Brandenburg zu sehen waren. Ab dem 2. Juni 1991 kamen die Loks bis nach Wolfsburg. Der Bedarf lag weiterhin bei sieben Maschinen. Zwei Jahre später endete die Beheimatung der Baureihe 219 im Bw Salzwedel. Am 1. Oktober 1993 wurden alle Maschinen dem Bw Oebisfelde unterstellt, bevor die Dienststelle ab 4. November 1993 zu einer Einsatzstelle des Bw Stendal wurde. Heute erinnern nur noch Fotos und Lokschilder an die Geschichte der Baureihe 119 in der Rbd Magdeburg.

Dirk Endisch

## Modell-Umschau: Die DR-Baureihe 119 von O bis N

Im Dezember-*em* des Jahrgangs 2017 hatten wir einen umfangreichen Fokus-Beitrag zur DR-Baureihe 119 abgedruckt. Seither hat sich dieses Thema am Modellbahnmarkt auch nicht sonderlich weiterentwickelt – mal abgesehen von hinzugekommenen neuen Lackierungs- und Beschriftungsvarianten. In HO hatten bzw. haben noch immer Brawa, Gützold und Piko diese Baureihe im Sortiment. In TT war einst Zeuke/Berliner TT-Bahnen mit solch einem Modell in den DDR-Fachgeschäften vertreten, während heute Piko und Tillig die Fahne hochhalten. In N

gab es bislang nur ein Modell von Brawa, was derzeit aber nicht gelistet ist. Neu hinzugekommen ist zwischenzeitlich das O-Kleinserienmodell der tschechischen Firma Domalip. Wer eines dieser Modelle speziell zum Thema Reichsbahn-Direktion Magdeburg einsetzen möchte, sollte sich die Eigentumsanschriften an der erworbenen Diesellokminiatur anschauen und die Lok wunschgemäß umdekorierten, wobei Beschriftungsspezialisten wie Becker, Gaßner, Kuswa oder ModellbahnDecals auf Anfrage sicherlich Unterstützung leisten.

PW



**Eine Reichsbahn-Baureihe, jedoch unterschiedlich im Design: 119er-Dieselloks als HO-Modelle von Gützold (l.), Brawa (Mitte) und Piko (r.)**

Michael-U. Kratzsch-Leichsenring



■ Die UIC-Versuchsreihe 1955-1957

# Pionierarbeit

## in der Stromabnehmerentwicklung

*Die UIC veranlasste 1955 bis 1957 Tests zur Erprobung und Optimierung von Stromabnehmern für Wechselstromfahrleitungen bei Geschwindigkeiten bis 160 km/h. Diese Versuche waren wegweisend und zeigten Prinzipien, die später bei Zügen wie dem ICE angewendet wurden. In Österreich waren allerhand Anpassungen an der Teststrecke erforderlich*

**E**in Sachverständigenausschuss des internationalen Eisenbahnverbands UIC (Union internationale des chemins de fer) beauftragte 1955 das Forschungs- und Versuchsamt ORE, vergleichende Tests mit Stromabnehmern für Wechselstromfahrleitungen bis 160 km/h durchzuführen. Diese Tests wurden parallel von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) – unterstützt durch die DB – und der französischen Staatsbahn SNCF durchgeführt. Zwischen Wörgl und Kufstein sowie zwischen Aulnoye und Valenciennes kamen dabei die gleichen Stromabnehmertypen aller damals existierenden europäischen UIC-Verwaltungen mit Wechselstromnetzen zum Einsatz – mit Ausnahme von Norwegen. Getestet wurden Bauarten aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Schweden (16 2/3 Hz) sowie Stromabnehmer für die be-

ginnenden 50-Hz-Elektrifizierungen in Frankreich und Portugal.

Die untersuchten Stromabnehmertypen umfassten unter anderem den SBS 39 und DBS 54 der DB, den WVSS 54 der ÖBB, den BBC 350/1 der SBB (mit Alu-Schleifstücken), den BBCK der SJ, den MT der SNCF sowie den WVSS 55 von Siemens Wien für die CP. Zusätzlich nahmen ÖBB und SNCF weitere nationale Bauart-Varianten in ihr jeweiliges Messprogramm auf. Dazu gehörte in Frankreich 1956 bereits der erste Halbscherenstromabnehmer Faiveley AM.

### Messtechnik und Herausforderungen

Die damalige Messtechnik zur Analyse der Stromabnehmerpalettendynamik bestand aus Kraft- und Beschleunigungsaufnehmern auf Basis von Dehnmessstreifen. Sie war unter Hochspannungs- und Hochstrom-Traktionsbedin-

gungen nicht funktionsfähig. Deshalb wurden die Messfahrten 1956 unter ausgeschalteter und geerdeter Fahrleitung durchgeführt, was thermische Traktion erforderte. Bord-Hilfsspannung ermöglichte es, jedes Springen der Stromabnehmerbügel durch Stromunterbrechung zwischen Schleifstück und geerdeter Leitung zu detektieren – und zwar ohne Verfälschung durch Hochspannungs-Lichtbogeneffekte. Aerodynamische Untersuchungen (Auf- oder Abtrieb des Bügels) erfolgten, indem die Wippe knapp unter Fahrdrabtberührung geführt und die Zugspannung im niederhaltenden Seil gemessen wurde.

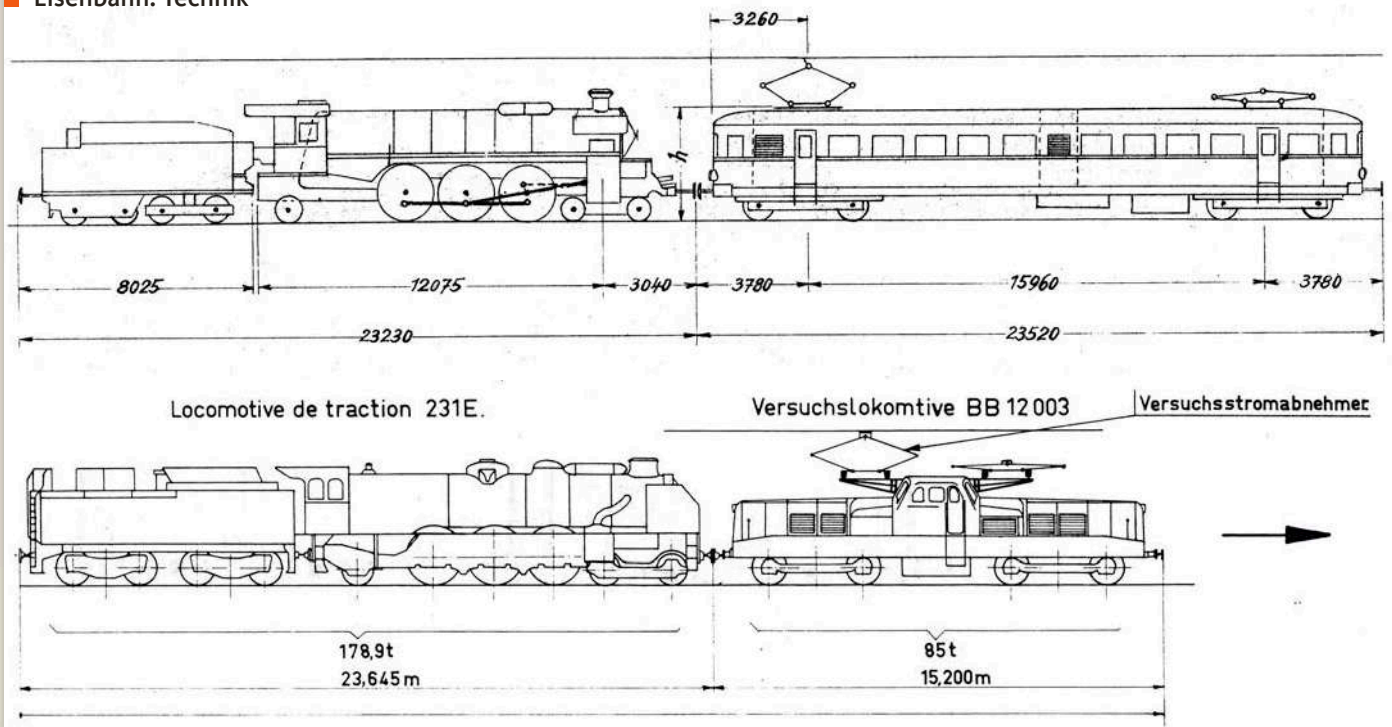
### Einsatz von Dampflokomotiven

Da keine UIC-Bahnverwaltung in den 1950er-Jahren Diesellokomotiven für 160 km/h besaß, kamen antriebslose E-Triebfahrzeuge als

**Auf dem Dach des ET 4042.02 werden in einem ÖBB-Bügel V Wa Messsensoren abgeglichen, Schiebelok 18 323 in Wartestellung im Zugförderungs-bereich Wörgl (Juni 1956)** *Nachlaß Janusz / Slg. Petrovitsch*







**Messfahrkompositionen von DB-ÖBB (18<sup>3</sup> und ET 4042) und SNCF (231 E und BB 12003). Bei Letzterer liefen noch Reisezugwagen zur Bremsung mit** Grafik: UIC-ORE A3 1957 / Slg. Petrovitsch

### Jaguar mit Scherenbügel

**E**in mittelständischer Anbieter von Stromabnehmern wie die Firma ETK Wanisch in Salzburg (später Schunk) hatte keine Möglichkeit, die hohen Kosten für eigene Messzüge oder Tests in einem großen Windkanal zu tragen. Zur aerodynamischen Optimierung seiner Stromabnehmer – mit dem Ziel, eine moderate Zunahme des Anpressdrucks bis hin zu hohen Geschwindigkeiten zu erreichen – griff Wanisch zu einer ungewöhnlichen Lösung: Er montierte Bahnstromabnehmer auf einen Pkw der Marke Jaguar. In Kooperation mit der Bundesstraßenverwaltung wurde ein Arrangement getroffen, Versuchsfahrten auf damals in Fertigstellung begriffenen Autobahnabschnitten durchzuführen, die noch nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben waren. Eine bis zu 200 Kilogramm schwere Schere auf dem Dach eines schnellen Pkw wirkt wie eine gewagte Dachlast. Doch bei diesen Versuchen kam es zu keinem Zwischenfall.

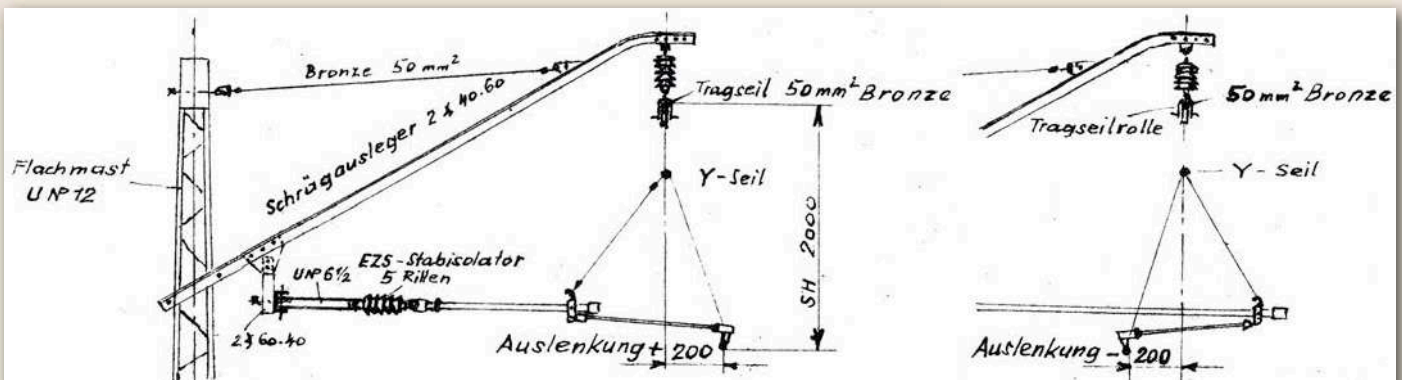
Stromabnehmerträger zum Einsatz. Die ÖBB verwendeten den ET 4042, die SNCF die BB 12003, jeweils mit ausgebauten Motorritzeln. Diese Fahrzeuge wurden von leistungsfähigen Dampflokomotiven vorausgeschoben: Die DB stellte dafür die Vierzylinder-Verbunddampflok der Baureihe 18<sup>3</sup> (badische IV h) ein, während die SNCF auf die Chapelon-Lokomotiven der Baureihe 231 E zurückgriff. Die französischen Loks (wechselnd 231 E Nr. 19 und 35) konnten dank eines Gefälles von sieben Promille bis zu 179 km/h erreichen, während die DB-Dampflok im Intal zwischen Wörgl und Kufstein bei einem Gefälle von nicht einmal zwei Promille maximal 162 km/h schafften. Bedenken bezüglich der Laufstabilität der nur für 100 oder 120 km/h ausgelegten geschobenen Bügelträgerfahrzeuge bestanden damals offenbar nicht.

### Umbauten an den Teststrecken

Für die Messfahrten musste die Fahrleitung über Streckengleis 1 zwischen Wörgl und Kuf-

stein eigens umgebaut werden. Beim zweigleisigen Ausbau durch die Deutsche Reichsbahn war 1939 über dem neuen Streckengleis eine deutsche Fahrleitung (Firmentyp BBC 1931) errichtet worden. Diese war mit starren Schrägauslegern, nicht nachgespanntem Tragseil und einer Fahrdrathöhe von 5,9 Metern über Schienenoberkante für 90 km/h geeignet, jedoch ungeeignet für Schnellfahrversuche. Zwischen Kirchbichl und Kufstein wurde die Fahrleitung von den ÖBB durch den Einbau von Tragseil-Rollen unter dem Hängeisolator und angelenkten, am Y-Beiseil aufgehängten leichten Seitenhaltern auf modernen Standard ertüchtigt. Ein voll nachgespanntes Kettenwerk mit Zickzack von nur +200 Millimetern wurde wegen der schmalen ausländischen Wippen neu aufgezogen. Reguliert war das Kettenwerk teils mit, teils ohne Vordurchhang. Da der befahrene Streckenabschnitt keine Kurven mit einem Radius unter 950 Metern aufwies, war keine Änderung der Mastfolge erforderlich.

**Die vorhandene Reichsbahn-Fahrleitung mit festem Tragseil wurde für die Versuche auf angelenkte Seitenhalter und nachgespanntes Tragseil umgebaut** Grafik: UIC-ORE A3 1957 / Slg. Petrovitsch





## Rekorde und besondere Ereignisse

Die von einer 18<sup>3</sup> der DB-Versuchsanstalt Minden geschobene Messkomposition durfte erst ab Kirchbichl über 120 km/h hinaus beschleunigen. Die instrumentierten Messabschnitte bei Schaftebau wurden vom Versuchszug meist mit etwa 157 km/h passiert. Ende September 1956 registrierte die Messstellen-Apparatur einmalig eine höchste Durchfahrtschwindigkeit von 162 km/h mit dem ET 4042.01 und der 18 316.

Die 1918 bis 1920 bei J. A. Maffei in München für die damaligen Badischen Staatseisenbahnen gebauten zwanzig Loks der Baureihe IV h (DRB 18<sup>3</sup>) waren nach dem Zweiten Weltkrieg in Westdeutschland verblieben und schon 1948 ausgemustert worden. 18 314 gelangte zur Ost-Reichsbahn und diente in modernisierter Bauform als O2 0314 der VES-M Halle bis 1984. Für Probefahrtzwecke der Versuchsanstalt Minden wurden jedoch die 18 316, 18 319 und 18 323 im Jahr 1951 nochmals aufgearbeitet und bis 1965/69 eingesetzt. Alle drei Loks kamen abwechselnd von Wörgl aus zum Einsatz.

## Brandgefährlicher Zwischenfall

Die am 12. Juni 1956 aufgenommenen Versuchsfahrten mit der 18 323 mussten nach einer Woche unterbrochen werden, als der ET 4042.02 in der Nacht des 20. Juni in der Werkstättenhalle der Zugförderung Wörgl teilweise ausbrannte. Der unbeaufsichtigte Triebwagen war an die mit 200 Ampere abgesicherte Remisenspannung angeschlossen, um mit dem rotierenden Lichtstromumformer eine Messbatterie nachzula-

## Modelltipps

### Klassiker in HO

Für Modellbahnfreunde bieten sich Möglichkeiten, die historischen Fahrzeuge der UIC-Versuchsreihe nachzustellen:

Modelle der Baureihe 18<sup>3</sup> sind von Liliput, Lematec und neu von Märklin-Trix erhältlich. Die französische 231 E ist als HO-Modell von Jouef, Rivarossi und Roco zu haben. Ein seltenes Highlight ist der Messingbausatz des ET 4042 der ÖBB von Gerad, mit dem sich dieser Triebwagen originalgetreu nachbauen lässt.

den. Vermutlich verursachte eine lockere Klemmstelle an der Schalttafel, die überhitzte, den Brand. Die Versuche wurden nach Wiederbeschaffung der zerstörten Messeinrichtungen von ÖBB und DB am 24. September 1956 mit dem ET 4042.01 fortgesetzt und dauerten bis zum 13. Dezember 1956.

## Langfristige Erkenntnisse

Vom 2. bis 18. Mai 1957 fanden zusätzliche ÖBB-Versuche unter spannungsführender Fahrleitung statt. Dabei fuhr die schiebende 1010.04 selbst abgebügelt, während der jeweilige Test-Stromabnehmer auf dem ET 4042.01 die Energiezufuhr übernahm. Diese Messfahrten fanden

bei Dämmerung oder Dunkelheit statt, um die Lichtbogenentstehung und -dauer filmisch zu dokumentieren. Die ORE-Versuchsserie 1956/57 lieferte erstmalig systematische Grundlagen zur Dynamik der Stromabnahme bei hoher Geschwindigkeit.

Manche Stromabnehmerbauarten, darunter der auf die Reichsbahn zurückgehende SBS 39, erwiesen sich als ungeeignet für höhere Geschwindigkeiten. Der SBS 39 löste sich bei 160 km/h wegen aerodynamischen Abtriebs vom Fahrdrabt. Im Gegensatz dazu zeigten Bauarten mit einzeln gefederten Schleifstücken (Wanisch) bereits damals Vorteile gegenüber starren Palettenrahmen. Diese Erkenntnisse setzten sich jedoch erst Jahrzehnte später wirklich durch, etwa mit den Bauarten DSA 350 SEK (ICE) und STS 2T/ÖBB 8e (Taurus).

Die häufigen Betriebsfahrten der DB-Dampflok zum Bw Rosenheim nutzten die Wörgler Eisenbahner auch für private Zwecke. In der Werkstatt wurde ein stabiler Holzverschlag gebaut, der große Haushaltsgeräte aufnehmen konnte und unter der Kohlenladung im Tender der Dampflok versteckt wurde. Dank der solidarischen Hilfe der DB-Kollegen in Rosenheim und der Mindener Lokmannschaften gelangte 1956 manch finanzschwacher Wörgler Eisenbahnerhaushalt zu günstigen Waschmaschinen oder Kühlschränken aus Deutschland, ohne dafür Abgaben entrichten zu müssen. Der bis dahin kaum mit Dampflok befassste österreichische Zoll in Kufstein schöpfte keinen Verdacht. Dr. Helmut Petrovitsch

**Ab der Inn-Brücke bei Kirchbichl durfte die Messkomposition (4042.01 und 18 316) Fahrt über 120 km/h aufnehmen (22. November 1956). Die 1939 von der Reichsbahn errichtete Fahrleitung (Firmentyp BBC 1931) musste dafür modifiziert werden**

Otto Janusz/Slg. Helmut Petrovitsch





■ Hamm-Osterfelder Bahn

# Güterzug-Magistrale mit lokaler Erschließungsfunktion

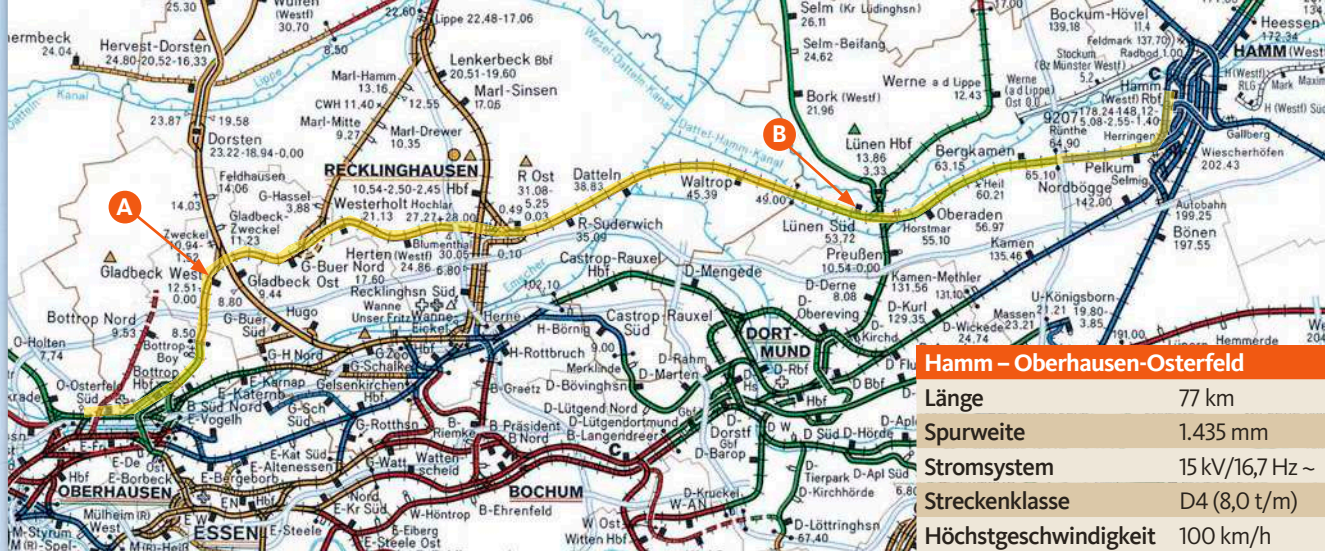
*Die Hamm-Osterfelder Bahn hatte einst große Bedeutung für lokale Steinkohlezechen und Industriebetriebe. Heute zeigt sich entlang der 77 Kilometer langen Strecke, wie sich der Schienengüterverkehr neu erfindet: Logistik-Hubs und innovative Einzelwagenkonzepte machen sie zu einer wichtigen Achse für die Bahnlogistik im Ruhrgebiet – und darüber hinaus*

**Magistrale im Wandel:** Zwischen Waltrop und Lünen Süd überquert die Hamm-Osterfelder Bahn den Datteln-Hamm-Kanal. Wo früher Kohlezüge im dichten Takt rollten, ist 189 205 am 6. Mai 2016 mit einem Containerzug unterwegs in Richtung Oberhausen-Osterfeld. Im Hintergrund die Anlagen des inzwischen weitgehend abgerissenen Steinkohlekraftwerks Lünen. Über die herzstücklose Weiche geht vor der Brücke nach rechts ein Anschlussgleis zu einem Umspannwerk ab

Dr. Dietmar Beckmann







Über 77 Kilometer Länge führt die Hamm-Osterfelder Bahn durch das nördliche Ruhrgebiet (Karte der BD Essen, 1981). A und B: Detailkarten auf den folgenden Seiten Sfg, MZH

Am Nordrand des Ruhrgebiets, in der sogenannten Lippezone, verläuft die 77 Kilometer lange Hamm-Osterfelder Bahn. Seit ihren Anfangstagen hat sie vor allem für den Güterverkehr eine große Bedeutung. Es war um 1900, als der preußische Staat sich um eine Verbindung der großen Rangierbahnhöfe Osterfeld und Hamm bemühte, um den zu dieser Zeit starken Güterverkehrsströmen in Ost-West-Richtung besser gerecht zu werden. Da das bereits bestehende Netz des Ruhrgebiets kaum noch Ausbaupkapazitäten aufwies, plante man zwischen Osterfeld und Hamm eine Neubautrasse. Diese hatte zudem das Ziel, lokale Betriebe an das Bahnnetz anzuschließen, da sich hier zu dieser Zeit mehrere neue Großschachtanlagen ansiedelten.

Um das Jahr 1880 hatte Preußen begonnen, die großen Privatbahnen des Landes zu verstaatlichen. Im Ruhrgebiet fiel dem Staat somit ein zum Teil völlig unsortiertes und unstrukturiertes Netz zu. Dieses versuchten die Preußischen Staatseisenbahnen durch den Bau zahlreicher neuer Verbindungskurven sowie durch Stilllegungen entbehrlich gewordener Abschnitte zu entwirren. Ehemalige Konkurrenzlinien verloren dabei teils ihre Daseinsberechtigung. Doch die eingeleiteten Maßnahmen reichten nicht aus, um die Kapazitäten in ausreichendem Maße zu steigern. Zur Entlastung dieses Durcheinanders sollte auch die neue, weitgehend gerade verlaufende Hamm-Osterfelder-Bahn dienen. Am 1. Mai 1905 wurde sie zunächst eingleisig eröffnet, bereits 1912 wurde das zweite Gleis in Betrieb genommen. Seit dem 30. August 1967 kann elektrisch gefahren werden.

### Reisezüge sind Nebensache

Der Personenverkehr hatte stets nur untergeordnete Bedeutung, planmäßigen Fernreiseverkehr erlebte die Strecke nie. Lediglich bei Sperrungen auf anderen Strecken, wenn Züge umgeleitet werden müssen, kommen bis heute noch Fernverkehrszüge auf die Strecke. In den vergangenen Jahren war dies sogar recht häufig der Fall. Am 29. Mai 1983 endete der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Gelsenkirchen-

Buer Nord und Hamm. Der westliche Teil verblieb als S9 im S-Bahn-Netz des Ruhrgebiets erhalten. Die S9 hat sich in ihrer Linienführung inzwischen weiter nach Osten ausgedehnt: Ein Flügel verkehrt seit dem 11. September 2020 über den Abzweig Blumenthal bis Recklinghausen Hauptbahnhof. Es gibt Ideen, den SPNV auch im wenig besiedelten Ostteil der Strecke zu reaktivieren, eine mögliche Umsetzung ist jedoch noch in weiter Ferne. Vielfach liegt die Strecke einfach sehr weit von den Ortskernen entfernt.

### Reger Durchgangsverkehr

Seit rund 15 Jahren ist die Betriebsruhe an Wochenenden, die lange ab Samstagmittag galt, aufgehoben, was nicht zuletzt durch die neue, elektronische Stellwerkstechnik (ESTW) ermöglicht wurde. Mit der ESTW-Eröffnung entfiel auch die Besetzung der lokalen Stellwerke. Seitdem können Durchgangsgüterzüge die Strecke rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche nutzen. Herausgehobene Bedeutung hat die Hamm-Osterfelder Bahn heute vor allem für den Container-, Öl- und Chemieverkehr. Der ursprünglich die Strecke prägende Kohleverkehr ist wegen des Niedergangs des Bergbaus und des umfassenden Strukturwandels im Ruhrrevier fast ganz zum Erliegen gekommen, Stahltransporte sind hingegen noch ab und an zu beobachten. Nachdem auch die Automobilindustrie sich aus der Region zurückgezogen hat, sind auch die Logistikzüge hierfür rar geworden. Immerhin existieren noch immer Einzelwagenverkehre zwischen Seelze und Gremberg in beiden Richtungen und verschiedenste Leistungen vor unterschiedlichsten Gütern, die freilich nur einen kleinen Teil des Betriebsprogramms ausmachen.

Über die Durchgangsverkehre, die verantwortlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Fahrzeuge ließe sich ohne Zweifel ein ganzes Buch schreiben. In zahlreichen Medien wurde die „Nordstrecke“, wie die Bahn oft auch genannt wird, bereits ausführlich thematisiert. Kern der hier vorliegenden Betrachtung sollen die lokal anschließenden Güterverlader in früherer und in heutiger Zeit sein. Denn nach dem







**Die Anschlussbahn in den Stummhafen bei Lünen ist noch heute in Betrieb. Am 26. Mai 2023 bedient Lok 22 der Wanne-Herner Eisenbahn, eine MaK G 1600 BB dort den Anschluss der microca Kohlenstübe GmbH**

Stefan Högemann



**Abendstimmung in Recklinghausen Ost am 23. Oktober 2020. Auf die sechs Bahnhofsgleise ist wieder Betrieb zurückgekehrt, seit Lineas NV/SA die Anlage als Hub für sein Einzelwagen-Netzwerk nutzt. Von der als Rangierlok eingesetzten 223 154 gibt es inzwischen ein allerdings andersfarbiges HO-Modell von Piko (Art-Nr. 57897)**

Stefan Högemann

**Auf dem Westteil der Hamm-Osterfelder Bahn ist der Reisezugverkehr teilweise zurückgekehrt: Am 18. September 2020 rollt 3429 012 von Abellio als S9 an den stillgelegten Zechenanlagen des Bergwerks Lippe in Westerholt vorbei**

Stefan Högemann



Niedergang des Bergbaus hat es entlang dieser Strecke eine interessante Wandlung gegeben.

## Kohle dominierte früher

Für das mit Abstand meiste Frachtaufkommen rechts und links der Hamm-Osterfelder Bahn sorgten seit jeher die Steinkohlenzechen und Zechenbahnbetriebe am Nordrand des Reviers. Von Westen nach Osten waren an die Hamm-Osterfelder Bahn direkt oder indirekt zahlreiche Bergwerke und Industriebetriebe angeschlossen, darunter das Bergwerk Prosper (Bottrop), die Zentralwerkstatt der RAG-Bahnen und Häfen mit Sammelbahnhof (Gladbeck), die Kokerei Hassel und die Bergwerke Westerholt (später Bergwerk Lippe) sowie Schlägel und Eisen (Herten), das Bergwerk General Blumenthal (Recklinghausen), die Schachtanlagen König Ludwig und Ewald Fortsetzung (Suderwich), die Zeche Emscher-Lippe (Datteln), die Zeche Waltrop und die Zeche Minister Achenbach (Lünen Süd) sowie die Zeche Haus Aden (Oberaden), das Bergwerk Grimberg (Monopol/zeitweise Neumonopol, Bergkamen) sowie die Schachtanlage Heinrich Robert (später Bergwerk Ost, Pelkum). Jede Schachtanlage hatte in der Regel ein Aufkommensvolumen von mehreren Ganzzügen am Tag. Wagen und Wagengruppen konnten direkt über Anschlüsse oder indirekt über Zechenbahnnetze ausgetauscht werden. Die ausgedehnten Zechenbahnnetze rechts und links der Strecke sorgten auch dafür, dass Kohlen nicht unmittelbar angeschlossener Bergwerke und Kokereien auf die Hamm-Osterfelder Bahn übergingen. Ebenso wurde die Förderleistung direkt anliegender Bergwerke über die Zechenbahn auch ganz woanders hingefahren. Zahlreiche kleinere Kokereien und Kraftwerkstandorte auf den Schachtanlagen bleiben hier unerwähnt. Zudem änderten sich Transportleistungen und Destinationen mit den Jahren häufig. Die Entwicklung war lange Zeit dynamisch.

## Streckenbeginn in Osterfeld

In Oberhausen-Osterfeld laufen unter anderem die im Güterverkehr rege genutzten Strecken aus Emmerich und Oberhausen West zusammen. Mit 60 Richtungs- und Stellgleisen ist der Bahnhof noch immer eine bedeutende Güterverkehrsanlage im Ruhrgebiet. In den Jahren nach der Jahrtausendwende war die Kapazität nach einem Investitionsprogramm der DB wieder auf rund 3.000 Güterwagen täglich ausgelegt. Nördlich der gesamten Anlage befinden sich gleich zwei für den Personenverkehr relevante Betriebsstellen: Zum einen der Haltepunkt Oberhausen-Osterfeld Süd, östlich davon zum anderen der Haltepunkt Bottrop-Vonderort.

Östlich des Güterbahnhofs ergeben sich für Züge zwei wesentliche Fahrmöglichkeiten, die beide rege vom Güterverkehr genutzt werden: Nach Osten führt die westfälische Emschertalbahn (einstige Bahnstrecke Welver – Sterkrade) nach Gelsenkirchen-Bismarck, Richtung Nordwesten führen die Gleise der Hamm-Osterfelder Bahn



nach Hamm. Eher unbedeutend ist die nach Süd-osten führende und heute in Essen-Vogelheim endende Stichstrecke, die dem Anschluss des Stadthafens Essen dient und ein verbliebenes Teil-stück der Bahnstrecke Bochum – Oberhausen ist.

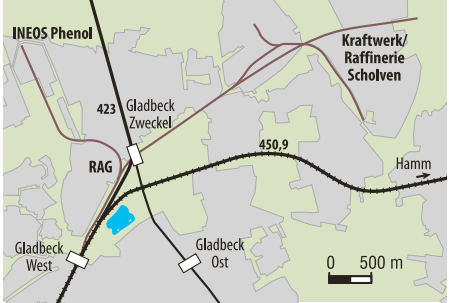
Folgt man den Gleisen der Hamm-Osterfelder Bahn, erreicht man bald den modern gestalte-ten Hauptbahnhof von Bottrop, in dessen Be-reich von Süden her eine gebündelte Güterver-kehrsstrecke zum einen aus Oberhausen West über die sogenannte Walzwerksbahn und zum anderen ein Abzweig von der Cöln-Mindener-Eisenbahn herankommt. Diesen Abschnitt nut-zen auch die Nahverkehrszüge der Linien Bor-ken – Essen und Oberhausen – Dorsten.

**Zeichenbahn-Schnittpunkt Gladbeck**

Über den Haltepunkt Bottrop-Boy wird Gladbeck West erreicht. Dort bestand bis vor wenigen Jahren unmittelbarer Anschluss an den Sammelbahnhof Gladbeck von RBH und war somit der wohl wich-tigste Übergabepunkt zum von hier aus weit verzweigten Zeichenbahnnetz an der Ruhr. Das Zeichenbahnnetz ist inzwischen weitgehend abge-baut. Aktuell zweigen von hier aus noch Anschlüsse zu Kraftwerk und Raffinerie Scholven sowie zur Phenol-Chemie in Gladbeck ab. Die Phenol-Chemie hat jedoch Ende November 2024 bekanntge-gaben, die Gladbecker Anlage im zweiten Halbjahr 2025 vorübergehend herunterzufahren. Damit dürfte das Frachtaufkommen weiter sinken – eine Entwicklung, die aktuell prägend für das Bild des Güterverkehrs im Ruhrrevier ist.

Vom einstigen RAG-Sammelbahnhof sind heute nur noch drei Gleise übrig geblieben, die den drei verbliebenen Güterkunden zugeordnet waren oder sind. Das westliche gehört zur Phenolchemie, die bisher mehrere Ganzzüge täglich hierüber abwi-ckelte. Zukünftig wird es ungenutzt sein. Das mitt-lere zum Kraftwerk Scholven. Dieses wird nicht mehr benutzt, denn die Züge fahren über das östli-che, das ursprünglich dem Chemiewerk Scholven vorbehalten war, nachdem die RAG sich von ihrem Zeichenbahnnetz getrennt hatte. Nun verkehren auch die wenigen Kohlenzüge zum Kraftwerk Scholven, das sich im Auslaufbetrieb befindet, über das östliche Gleis. Am Nordkopf ist zudem ein Ver-bindungsbogen zur Strecke von Gelsenkirchen-Bis-marck nach Dorsten angeschlossen.

Immerhingibt es noch andernorts in Gladbeck loka-len Güterverkehr. In Gladbeck zweigt eine längere,



**A In Gladbeck erschließen Anschlussbahnen das Kraftwerk und die Raffinerie Scholven sowie INEOS Phenol** Grafik: Anneli Nau

parallel zur Hauptstrecke führende Anschlussbahn zum Lager der Salzgitter AG Mannesmann Renewa-bles ab. Dieses erhält größere Mengen gewalzter Profile über die Schiene und sorgt im DB-Bahnhof Gladbeck West noch für ein gewisses Aufkommen.

In Gelsenkirchen-Buer Nord zweigt die S9 nach Haltern ab. Schon 1903 geplant, konnte sie mit 65-jähriger Verspätung 1968 in Betrieb gehen. Sie ist ab hier eine echte Neubaustrecke. Derzeit wird der Bahnhof für die nach Recklinghausen fahren-de S9 ertüchtigt, die hier aktuell noch nicht hält.

Im nachfolgenden Bahnhof Westerholt bestand er-neut Anschluss an das RAG-Netz, welches eine von Gladbeck West bis hierher parallel führende Linie hatte. Nördlich des inzwischen weitgehend seiner

Gleise beraubten Bahnhofs ragen die Reste der Großschachanlage Westerholt, später Bergwerk Lippe, in die Höhe. Von der etwas weiter westlich ge-legenen Großkokerei Hassel ist abgesehen vom Ein-gangsbereich hingegen nichts mehr übrig.

Es folgt der jahrelang aufgelassene Haltepunkt in Herten. Dieser wurde für den neuen Ast der S9 im Dezember 2022 wieder als Haltepunkt in Betrieb genommen. Interessant ist der folgende Abzweig Blumenthal, wo die Strecke Münster – Wanne-Eickel unterquert wird. Aus westlicher Richtung kann man von hier aus nach Norden abbiegen, aus östlicher Richtung sowohl nach Norden als auch nach Süden. Der Abzweig ist nach dem früher benachbarten Bergwerk General Blumenthal 1/2/6 benannt, das nördlich lag. Der nördliche Teil des Abzweigs verläuft in großem Bogen um das weitgehend abgeräumte ehemalige Zechenareal, auf dem sich früher ein gro-ßer Grubenbahnhof erstreckte. Die Trasse der frühe-ren Zeichenbahn von hier aus nach Westen zum RAG-Kernnetz ist heute ein Wanderweg und trägt passenderweise den Namen „Allee des Wandels“.

**Lineas Hub Recklinghausen Ost**

Von besonderer Bedeutung für die gesamte Stre-cke ist der heutige Bahnhof Recklinghausen Ost.

| Wichtige Anschließer früher und heute |                                                                                  |                                                                |
|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Ort                                   | Anschließer (früher)                                                             | Anschließer (heute)                                            |
| Bottrop <sup>1)</sup>                 | Bergwerk Prosper                                                                 |                                                                |
| Gladbeck <sup>2)</sup>                | RAG-Bahnen, Zentralwerkstatt, Kokerei Hassel                                     | Phenol-Chemie (bis 2024), Raffinerie und Kraftwerk Scholven    |
| Westerholt/Herten                     | Bergwerke Westerholt (später Bergwerk Lippe), Schlägel und Eisen                 |                                                                |
| Recklinghausen <sup>3)</sup>          | Bergwerke General Blumenthal, Schachtan-lagen König Ludwig und Ewald Fortsetzung | Lineas-Hub Recklinghausen Ost                                  |
| Datteln                               | Zeche Emscher-Lippe, Altkraftwerk Datteln 1–3                                    |                                                                |
| Lünen <sup>4)</sup>                   | Zechen Waltrop, Minister Achenbach, Steag-Kraftwerk, Lippewerk                   | Stadthafen Lünen (Umschlagzent-rum), microca Kohlenstäube GmbH |
| Berg-kamen <sup>5)</sup>              | Bergwerk Grimberg (Monopol/Neumono-pol), Schachtanlagen Grimberg 1/2 und 3/4     | Bayer-Werk (ehemals Schering-Werk)                             |
| Oberaden                              | Zeche Haus Aden                                                                  |                                                                |
| Pelkum (Hamm)                         | Bergwerk Heinrich Robert (später Bergwerk Ost)                                   | Diverse Nebengleise für Abstellun-gen, Hub-Verkehre            |
| Hamm                                  | Kohlekraftwerke Hamm-Uentrop, Gersteinwerk (über RLG)                            | Geplantes „Multi Hub Westfalen“                                |

<sup>1)</sup> angebunden über Gladbeck; <sup>2)</sup> Güterverkehr aktuell stark rückläufig; <sup>3)</sup> Hub für Einzelwagenverkehre in der Region; <sup>4)</sup> Umschlag von Schüttgütern/Spezialtransporte; <sup>5)</sup> Einzelwagenverkehre mit chemischen Produkten

# MODELLBAU Schleswig-Holstein

Informationen unter: [www.bv-messen.de](http://www.bv-messen.de)

## NEUMÜNSTER Holstenhallen

Hallen 1-4 + Foyers

### 01. & 02. März

Sa: 10-18, So: 10-17 Uhr

### 20 Bahnanlagen versch. Größen und RC-Modellbau

mit großem Handelsbereich für Bahnen & Autos

vor den Hallen

2025





**Während 212 099 am 24. Juli 1976 mit ihrem Nahverkehrs zug nach Wuppertal auf Gleis 1 in Bottrop Hbf auf Fahrgäste wartet, donnert der Kohlenzug Gag 58043 mit Zuglok 050 761 über Gleis 4 in Richtung Gladbeck West**

Dr. Dietmar Beckmann

Dieser wird seit einigen Jahren vom Eisenbahnverkehrsunternehmen Lineas NV/SA als Hub genutzt. Der aus der Güterverkehrssparte der belgischen SNCB entstandene Logistikdienstleister ist heute das größte private Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa. Nachdem zunächst die Rail Cargo Group (RCG) hier für Lineas rangierte, führt dies das Unternehmen seit Jahresbeginn 2022 selbst mit zwei Dieselloks durch. Die Rangierdienstleistungen stehen ausdrücklich auch für Dritte offen. Weitere Stützpunkte besitzt Lineas in Köln Eifelort und in Falkenberg (Elster). Von hier aus bestehen dorthin regelmäßige Zugverbindungen. Bereits 2020 hatte man zudem drei wöchentliche Verbindungen nach Ústí nad Labem in Tschechien etabliert, wo das Unternehmen die weitere Feinverteilung selbst vornimmt. Die zu den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) gehörende Rail Cargo Group (RCG) betreibt seit August 2019 einen ähnlichen Hub für den Wagenladungsverkehr zwischen dem Ruhrgebiet einerseits und Frankreich, der Schweiz und Österreich andererseits im linksrheinisch gelegenen Bahnhof Rheinkamp. Beide Hubs und somit deren Netzwerke sind über einen werktäglichen Austauschshuttle eng verbunden.

So ist auf die einstmals fast verwaisten sechs Bahnhofsgleise in Recklinghausen Ost wieder viel Leben zurückgekehrt. Tagsüber wird ständig rangiert. Selbst das alte Stellwerk wurde als Lineas-Bürostandort zu neuem Leben erweckt. Insgesamt kann man von Jahr zu Jahr häufiger Lineas-Zugfahrten auf der Hamm-Osterfelder Bahn beobachten, sie gehören mittlerweile zum festen Bild der Strecke. Das Ausziehgleis des Bahnhofs nach Osten wurde in der Vergangenheit drastisch gekürzt, weshalb regelmäßig auf das Streckengleis ausgewichen werden muss. Die Anlage ist heute bereits im Grunde zu klein, weswegen mitunter auch auf umliegende Bahnhöfe zurückgegriffen wird, die noch Gleise haben. Das sorgt für verhältnismäßig viele Bewegungen durch Lineas auf der Strecke. Dabei kommt es zu teils interessantesten Konstellationen, wenn etwa eine Ellok der Baureihe 186 mit einem Wagen einige Kilometer auf der Hamm-Osterfelder zurücklegt – ein typisches Bild im Einzelwagenverkehr.

Die nächste Betriebsstelle Recklinghausen-Sunderwich hat längst alle Nebengleise verloren, war aber früher ein bedeutender Anschlussbahnhof sowohl für das Bergwerk König Ludwig als auch ab 1960 für die Großschachtanlage Ewald Fortsetzung in Oer-Erkenschwick (siehe em 7/24).

Ein weiterer Bahnhof, auf den Lineas bisweilen zugreifen muss, ist zum Beispiel der Bahnhof Datteln. In Datteln selbst liegen heute nördlich der Streckengleise noch zwei lange Nebengleise. Diese wurde jahrelang für gelegentliche Überholungen oder andere betriebliche Zwecke genutzt. Inzwischen jedoch werden hier immer öfter Garnituren oder Wagengruppen von Lineas zwischenabgestellt. Letzter Anschließer war hier das Altkraftwerk Datteln 1-3, welches inzwischen abgerissen wurde. Das neue Kraftwerk Datteln 4 kommt ohne Bahnanschluss aus. Auch die Firma Rheinzink nördlich der Gleise ist seit Langem ohne Bahnanschluss, von der einstigen Ruhr-Zink auf der Südseite ist heute nichts mehr zu sehen. Nachfolgegewerbe hat sich inzwischen der Fläche bemächtigt.

### Güter-Drehkreuz Lünen Süd

Während der ehemalige Bahnhof Waltrop inzwischen aller Nebengleise beraubt ist, ist Lünen Süd heute ein, wenn nicht der Dreh- und Angelpunkt des lokalen Güterverkehrs. Das liegt zum einen an der städtischen Hafenbahn, auf der die Stadthafen Lünen GmbH inzwischen einen regen Umschlag von Schüttgütern und anderen Frachten zwischen Schiene, Schiff und Straße ermöglicht. Um möglichst viel Kailänge des am Datteln-Hamm-Kanal gelegenen Hafens zu erschließen, befindet sich am Ende der Hafenbahn eine Art

Oval, genau genommen ein Gleisring mit Spitzkehre. An dieses angeschlossen ist auch ein Tanklager, dessen Gleise zwar seit Jahren ungenutzt vor sich hinrosten, aber gepflegt vorgehalten werden. Während der Stadthafen montags bis freitags durch DB Cargo bedient wird (Ankunft aus Hamm etwa morgens um 7:30 Uhr, Rückkehr kurz vor 13 Uhr), wird die örtliche Kupferhütte mit Sonderleistungen der Bocholter Eisenbahngesellschaft versorgt. Ebenso kommen Sonderleistungen mit Ganzzügen in den Stadthafen.

Das Steag-Kraftwerk Lünen, welches Zeit seines Bestehens ausschließlich per Bahn mit Kohle beliefert wurde, stellte den Betrieb Ende 2018 ein. Inzwischen ist die Anlage weitgehend abgerissen. Ebenfalls seit Langem nicht mehr bedient werden die früheren Vereinigten Aluminiumwerke, auch als Lippewerk bekannt. Nach Einstellung der Aluminiumproduktion wurde das Areal von der Rethmann-Gruppe übernommen, die hier das größte industrielle Recyclingzentrum Europas errichtete. Dieses kommt jedoch ohne die Eisenbahn aus. Ein früherer Gleisanschluss wurde stillgelegt und die Trasse teilweise überbaut.

Die Anschlussbahn zum Lippewerk zweigte aus derjenigen zum Stummhafen ab und unterquerte diese und die Hamm-Osterfelder Bahn später. Die Anschlussbahn in den Stadthafen ist noch heute in Betrieb, denn im Hafen befindet sich die Firma microca Kohlenstäube GmbH. Hier werden unter anderem Stäube für den Hochofen des Hüttenwerks in Eisenhüttenstadt gemischt. Diese werden von ArcelorMittal mit Ganzzügen in Lünen Süd abgeholt. Die Bedienung der „letzten Meile“ erledigt seit vielen Jahren die Wanne-Herner Eisenbahn (WHE). Das ebenfalls im Stummhafen gelegene Trianel-Kohlekraftwerk kann ebenfalls per Bahn versorgt werden, tatsächlich jedoch erfolgt die Kohleversorgung ausschließlich per Binnenschiff. In 2024 wurde immerhin ein Transformator per Bahn hierher befördert. Ausgangspunkt aller Züge zum Stummhafen ist der frühere Zechenbahnhof der Bergwerke Waltrop und Minister Achenbach 4.

Der DB-Bahnhof Lünen Süd selbst diente früher auch der Versorgung mehrerer Güterkunden im Westmünsterland an der Strecke von Dortmund über Coesfeld nach Gronau. Diese können Züge über die Verbindungskurve Lünen Süd – Lünen Hbf erreichen. Heute nutzen noch DB Cargo-Züge von Lünen Süd nach Lüdinghausen dreimal pro Woche die Kurve. Los geht es für sie montags, mittwochs und freitags in Lünen Süd

### Tipps für Modelleisenbahner

#### Das passt zur Hamm-Osterfelder Bahn

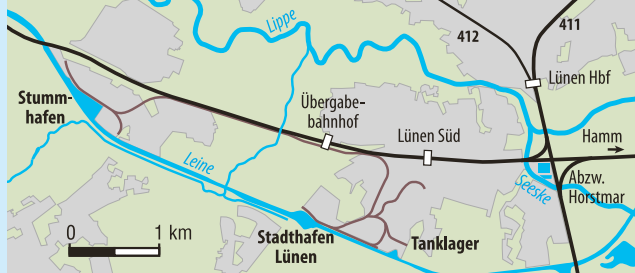
Die Oberhausener Schauanlage im Modellbahnenzentrum Fürth bildet den Bahnhof Oberhausen-Osterfeld detailliert nach und stellt damit ein Stück dieser Strecke nach: modellbahn-fuerth.de

Modellbahn Union bietet das Stellwerk Osterfeld als Bausatz an, sodass Modellbauer sich auch selbst an die Nachbildung begeben können (Art.-Nr.: MU-HO-B00001, 49,99 Euro)



## B Lage der Anschlussbahnen um den DB-Bahnhof Lünen Süd

Grafik: Anneli Nau



um kurz vor neun Uhr, die Rückkehr erfolgt kurz vor elf Uhr. In der Regel ist es die Lok (Baureihe 265 oder 294), die die Übergabe für Lünen von Hamm aus durchführt und die Pause in Lünen Süd nutzt. Da insgesamt in den letzten Jahren das lokale Güteraufkommen ab Lünen Süd wieder gestiegen ist, hat man 2024 sowohl im alten Zechenbahnhof als auch im DB-Bahnhof Nebengleise wieder in Betrieb genommen.

Der hinter Lünen Süd gelegene Abzweig Horstmar ermöglicht Fahrten aus Richtung Dortmund auf die Hamm-Osterfelder Bahn in Richtung Hamm. Ihr kommt eine durchaus wichtige Bypass-Funktion zu: Im Falle von Betriebsstörungen auf der viel befahrenen Hauptbahn Dortmund – Kamen – Hamm können Züge über Horstmar nach Hamm umgeleitet werden. In den vergangenen Jahren wurde das auch häufig in Anspruch genommen.

Bis zur Jahrtausendwende war Oberaden mit der unmittelbar anschließenden Zeche Haus Aden für mehrere tägliche Ganzzüge verantwortlich. Sowohl Zeche als auch Nebengleise sind komplett verschwunden. Die Lage des einstigen Bahnhofs ist nur noch auf den zweiten Blick auszumachen.

In Bergkamen schließen noch heute die früheren Schering-Werke an, die heute zu Bayer gehören. Diese versenden mehrmals wöchentlich eine Handvoll Einzelwagen mit Chemieprodukten über das DB-Einzelwagennetzwerk. Der Bahnhof selbst hat noch zwei aktive Nebengleise, mehrere weitere sind abgeklemmt und ros-

ten vor sich hin. Einst schlossen hier bis zu zwei Schachtanlagen, die mit wechselnden Namen operierten, an. Neben Grimberg 1/2, später Monopol (zeitweise auch Neumonopol genannt) war dies die Anlage Grimberg 3/4. Über die Zechenbahn, deren vorderer Teil heute Schering dient, konnte über Verbindungsbahnen und Bögen jedoch auch auf die Klöcknerbahn sowie auf die Werne – Bockum-Höveler Eisenbahn gelangt werden. Auch konnte von hier aus bis zu einem Brand an einer Bandanlage das weiter nördlich jenseits des Kanals gelegene Kraftwerk Heil versorgt werden.

## Streckenende mit Potenzial

Vor den Toren Hamms liegt der Bahnhof Pelkum. Hier schloss das bis Herbst 2010 fördernde Steinkohlenbergwerk Heinrich Robert (später Bergwerk Ost) an. Die Gleisanlagen der Zeche sind längst abgerissen, ebenso wie große Teile des Bergwerks selbst. Drei Nebengleise sind in dem Bahnhof noch an die durchgehenden Hauptgleise der Hamm-Osterfelder Bahn angeschlossen. Nach Stilllegung des Bergwerks lagen sie zunächst ungenutzt brach. Doch inzwischen ist wieder Leben zurückgekehrt auf den Bahnhof Pelkum: Immer wieder werden sie von privaten Eisenbahnunternehmen, unter anderem für die Hub-Verkehre von Lineas, genutzt. Oft stauen sich hier auch Züge, die in Hamm nicht angenommen werden können.

Und außerdem nutzen DB und andere Eisenbahnunternehmen die Anlagen, um hier vorübergehend Wagengruppen abzustellen, die gerade nicht benötigt werden.

## Multi Hub in Hamm geplant

Über die Abzweigstelle Hamm-Herringen wird der Knotenbahnhof Hamm erreicht. Dieser geht auf den Rangierbahnhof Hamm zurück, der einst der größte seiner Art in Europa war. Die meisten Gleise der riesigen Anlage sind heute stillgelegt. Aber ein neuer Containerhub ist für die Flächen in Planung, der auch für die Hamm-Osterfelder Bahn weitere Verkehre bringen könnte: Unter dem Namen „Multi Hub Westfalen“ soll hier eine Umschlaganlage der Superlative entstehen, die Schiene, Straße und den nahen Datteln-Hamm-Kanal verknüpft. Bis vor einigen Jahren wurden über Hamm noch die Kohlekraftwerke in Hamm-Uentrop und Gersteinwerk in Werne-Stockum erreicht, was für die Hamm-Osterfelder-Bahn nicht unbedeutend war. Beide Kohlekraftwerke haben ihren Betrieb inzwischen jedoch komplett eingestellt.

Während sich rechts und links ihrer Gleise ein Strukturwandel vollzog und noch immer vollzieht, blieb die Hamm-Osterfelder Bahn als vielseitige und interessante Gütermagistrale erhalten. Ihre Rolle als wichtige Umleiterstrecke hat in den vergangenen Jahren weiter zugenommen. Bemerkenswert ist überdies: Obwohl viele Anschließer inzwischen weggefallen sind, gewinnen auch die Unterwegsbahnhöfe wieder an Bedeutung. So bleibt die Strecke zwischen Oberhausen-Osterfeld und Hamm trotz des Wandels im Ruhrgebiet eine unverzichtbare Achse des Schienengüterverkehrs, auf der sich heute zahlreiche Eisenbahnverkehrsunternehmen bewegen. *Stefan Högemann*

**Schlagader des Montanverkehrs: Am 6. Oktober 1985 zieht 221 125 bei Bottrop-Boy einen Brennstoffzug aus Westerholt zu den HKM-Hüttenwerken in Duisburg. Die Fad-Großbraumwagen haben Koks geladen, die hinter der Lok eingereihten Fcs-Wagen bringen feine Einblaskohle zum Hochofen**





**Transfesa hat fünf Euro 6000-Mehrsystemloks von Stadler für den grenzüberschreitenden Verkehr auf Normalspur beschafft. Am 2. Juli 2023 verlässt 91 87 0006 006-7 F-TRFSA den Güterbahnhof Can Tunis in Barcelona mit einem Autotransport über ein Dreischienengleis (1.435/1.668 mm) in Richtung Frankreich** Hayo Schelten/DB AG



■ Transfesa Logistics S.A.

# DB-Tochter auf der iberischen Halbinsel

*Transfesa Logistics S.A. hat sich seit seiner Gründung 1943 auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr spezialisiert. Heute verbindet das DB-Tochterunternehmen die iberische Halbinsel mit dem europäischen Schienennetz. Dabei passt es sich auch neuen Anforderungen an*

**B**ellvitge, 16. August 2024: Durch den Vorortbahnhof der spanischen Metropole Barcelona rollt die Diesellok 335 010 mit einem Güterzug. Der Schriftzug auf der Stirnseite weist die Diesellok aus der Serie „EURO 4000“ als Teil des Fuhrparks der Transfesa Logistics S.A (Transfesa) aus. Dass diese Lok in Diensten der DB steht, sieht man dieser Lokomotive auf Anhieb nicht an. Es bedarf schon genauerer Kenntnisse der Konzernstruktur von DB Cargo, um die Verbindung zu Deutschland zu erkennen.

Lokomotiven von Konzerntöchtern der DB trifft man inzwischen in zahlreichen europäischen Ländern an. In vielen Fällen lässt das Corporate-Design mit der auffälligen roten Lackierung und dem prägnanten DB-Logo auch fern der Heimat sofort erkennen, zu welcher Unternehmens-

gruppe die Fahrzeuge gehören. Dabei handelt es sich aber nicht immer um grenzüberschreitende Langläufe mehrsystemfähiger Lokomotiven. Die Tochterunternehmen der DB unterhalten auch Maschinen, die nur in den jeweiligen Netzen zum Einsatz kommen. Ein Beispiel dafür sind die Vectron-Elloks der Baureihe 191 der italienischen DB-Tochter DB Cargo Italia.

## Traditionsreiches Unternehmen

Anders als die 100-Prozent-DB-Tochter DB Cargo Italia gehört Transfesa nur mehrheitlich zum DB-Konzern. Das traditionsreiche spanische Unternehmen wurde bereits 1943 gegründet und spielte seit der Nachkriegszeit eine bedeutende Rolle im Bahnverkehr von der iberischen Halbinsel in den Rest Europas. Die Standard-Spurweite in Spa-

nien beträgt 1.668 Millimeter, die sogenannte iberische Breitspur. In Frankreich und im übrigen Westeuropa fahren die Züge dagegen auf der Regel- bzw. Normalspur (1.435 Millimeter).

Die Überwindung des Spurwechsels machte Transfesa zur Spezialität. Mit Hilfe von Fahrzeugen und Einrichtungen für den Austausch der Achsen in den Grenzbahnhöfen zwischen Spanien und Frankreich auf dem Atlantikkorridor (Irún/Hendaye) und am Mittelmeer (Port Bou/Cerbère) konnte das Unternehmen Güter zeitsparend ohne Umladen transportieren. Eine Spezialität von Transfesa war der konkurrenzlos schnelle Transport von Nahrungsmitteln, etwa Südfrüchten wie Orangen, auf diesen Achsen. Transfesa wurde zu einem wichtigen Akteur im europäischen Güterverkehr, insbesondere für zeitsensitive Waren.

Ab den 1960er-Jahren diversifizierte das Unternehmen sein Geschäft und begann, industrielle Güter wie Fahrzeuge und später auch Autoteile zu transportieren. Außerdem betrieb das Unternehmen Werkstätten zur Wagenwartung und intermodale Terminals.

## 2007 steigt die DB ein

Im Zuge der Liberalisierung des europäischen Güterverkehrs eröffnete sich für den DB-Konzern eine strategisch vielversprechende Gelegenheit: 2007 erwarb die Deutsche Bahn eine Mehrheitsbeteiligung von 51 Prozent an Transfesa, um ihre Position im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zu stärken. Diese Beteili-



**Technische Daten: Euro 6000**

|                       |                              |
|-----------------------|------------------------------|
| Hersteller            | Stadler Rail                 |
| Achsformel            | Co'Co'                       |
| Länge über Puffer     | 23.020 mm                    |
| Dienstmasse           | 120 t                        |
| Höchstgeschwindigkeit | 120 km/h                     |
| Dauerleistung         | 6.000 kW                     |
| Stromsystem           | 25 kV AC/<br>1,5 und 3 kV DC |

**Euro 6000 mit Beklebung  
„I am European“ in der RENFE  
Werkstatt Can Tunis in Barcelona**

Hayo Schelten/DB AG

**Modelltip**

**Die Transfesa-EURO 6000 im  
„I am European“-Design ist von  
Sudexpress Models in HO  
erhältlich (Art.-Nr.  
S0060078, 289,99 Euro):  
[sudexpressmodels.eu](http://sudexpressmodels.eu)**

Sudexpress



gung wurde im Rahmen einer Kapitalerhöhung im Jahr 2022 auf etwa 84 Prozent ausgebaut. Die staatliche spanische Eisenbahngesellschaft Renfe hält weiterhin eine kleinere Beteiligung am Unternehmen.

Auch heute noch ist Transfesa ein Spezialist für Automobil-Logistik. Die DB Cargo-Tochter übernimmt den Transport von Fahrzeugen und Autoteilen zwischen Spanien und Mitteleuropa und hat sich auf die Bedürfnisse der Automobilindustrie spezialisiert, einschließlich großer Hersteller wie Volkswagen, deren Werke Transfesa regelmäßig beliefert. Eine wichtige Rolle nimmt

dabei der von DB Cargo betriebene Automotive-HUB in Einsiedlerhof ein. Er dient als Umschlagpunkt für die Weiterverteilung von Fahrzeugen, die von Spanien nach Deutschland oder in andere europäische Länder geliefert werden.

**Neue Transporte auf Normalspur**

In den vergangenen Jahrzehnten trieb Spanien auch den Ausbau eines normalspurigen Eisenbahnnetzes auf der iberischen Halbinsel voran, das vor allem Hochgeschwindigkeitsstrecken umfasst. Seit dem 3. Januar 2023 betreibt Transfesa durchgehende Gütertransporte auf Regelspur zwischen dem französischen Perpignan

und dem Hafen von Barcelona. Dabei nutzt das Unternehmen auch die normalspurige Schnellfahrstrecke (LGV) Perpignan – Figueras, die im 8,3 Kilometer langen Tunnel du Perthus auch die Ausläufer der Pyrenäen unter- sowie die französisch/spanische Grenze überquert.

Für diesen Betrieb hat Transfesa fünf leistungsstarke Euro 6000-Lokomotiven über den Leasinganbieter Alpha Trains beschafft, die unter anderem im Stadler-Werk in Albiuech gebaut werden. Die sechssachsigen Lokomotiven mit einer Leistung von 6.000 Kilowatt (kW) erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und sind für den Betrieb unter zwei unterschiedlichen Stromsystemen ausgelegt: Sie können sowohl mit Gleichstrom von 1.500 und 3.000 Volt als auch mit 25.000-Volt-Wechselstrom bei 50 Hertz betrieben

## » Eine Spezialität von Transfesa war der schnelle, grenzüberschreitende Transport

werden. Im Gegensatz zur in Bellvitge gesichteten 335 010 tragen diese modernen Lokomotiven bereits das DB-Logo und signalisieren damit deutlich ihre Konzernzugehörigkeit.

Durch die Verlegung einer dritten Schiene in einem der beiden Breitspurgleise sollen normalspurige Güterzüge demnächst über den Großraum Barcelona hinaus sogar bis Valencia verkehren. Schon geraume Zeit arbeitet der spanische Netzbetreiber Adif deshalb am Umbau der nördlichen Umfahrung von Barcelona. Die dadurch verursachten Kapazitätsengpässe könnten auch der Grund gewesen sein, warum der Güterzug mit der Transfesa-Diesellok 335 010 am 16. August 2024 bei Bellvitge den eher unüblichen Weg über die südlich verlaufende Küstenstrecke nach Tarragona und Valencia gewählt hat. Die Fahrzeugbeschaffungen der jüngeren Vergangenheit weisen darauf hin, dass sich Transfesa auf diese infrastrukturellen Entwicklungen vorbereitet hat.

Stefan Wittich



**335 010 der DB-Tochter Transfesa am 16. August 2024 im Bahnhof Bellvitge**

Stefan Wittich





Ab 1982 bereicherte das Dampflokomotivmodell 53 7752 in der Gestaltung einer DRG-Maschine das H0-Sortiment von Fleischmann; im Jahr danach folgte das N-Pendant. Beide blieben mehr als zweieinhalb Jahrzehnte lang im Lieferprogramm der Nürnberger

■ Reichsbahn-Schleppenderlok 53 7752 in H0 und N von Fleischmann

# Fränkische Preußin mit kurzem Schlepptender

*Ein für die etablierten Modellbahnhersteller eher ungewöhnliches Vorbild hatte sich Fleischmann zu Beginn der 1980er-Jahre mit seiner Nachbildung der preußischen G 4<sup>3</sup> ausgesucht. Nicht ganz gewöhnlich verlief auch die Karriere der Vorbildlok*



Alljährlich stellt sich den Sortimentsplanern und Konstrukteuren der großen und kleinen Modellbahnhersteller aufs Neue eine Frage: Was kann man an interessanten Vorbildern noch ins Modell umsetzen? Und stets finden sie Antworten – zumindest solche, die ins eigene Produktportfolio passen. Nicht anders erging es zu Beginn der 1980er-Jahre auch den Verantwortlichen beim Nürnberger Modellbahnhersteller Fleischmann. Der Auftrag war klar: Benötigt wurde eine kleine Schleppenderdampflok, die sich auch gut für die Ausstattung von Anfangspackungen nutzen ließ, gegebenenfalls auch in einer abgespeckten Version. Es wurde recherchiert, in Büchern und Zeitschriften nachgeschlagen – und irgendwann stand das Ergebnis fest: Eine Dampflok der preußischen Gattung G 4<sup>3</sup> sollte es werden!

## Güterzuglok der Jahrhundertwende

Das Vorbild entsprach voll und ganz den Fleischmann-Wünschen: Nur drei Kuppelradsätze bei der Lok, dazu ein kurzer, dreiachsiger Tender – damit war das Modell klein und kompakt in den Abmessungen sowie überschaubar hinsichtlich der konstruktiven Umsetzung. Ab 1903 von der

Union-Gießerei im ostpreußischen Königsberg gefertigt, waren die später als G 4<sup>3</sup> bezeichneten Loks für den Güterzugdienst der Preußischen Staatsbahnen bestimmt, kamen aber eigentlich um Jahre zu spät. Als Neuentwicklung in Verbundbauart wiesen sie gegenüber den bisherigen Konstruktionen zwar verbesserte Laufeigenschaften auf und konnten für 60 km/h zugelassen werden, allerdings fehlte für die an sich taugliche Konstruktion schlicht und einfach der Bedarf.

In Anbetracht der immer größer werdenden Zuglasten waren längst stärkere Maschinen mit einem oder zwei Kuppelradsätzen mehr gefragt. So entstanden von der 3/3-gekuppelten Güter-

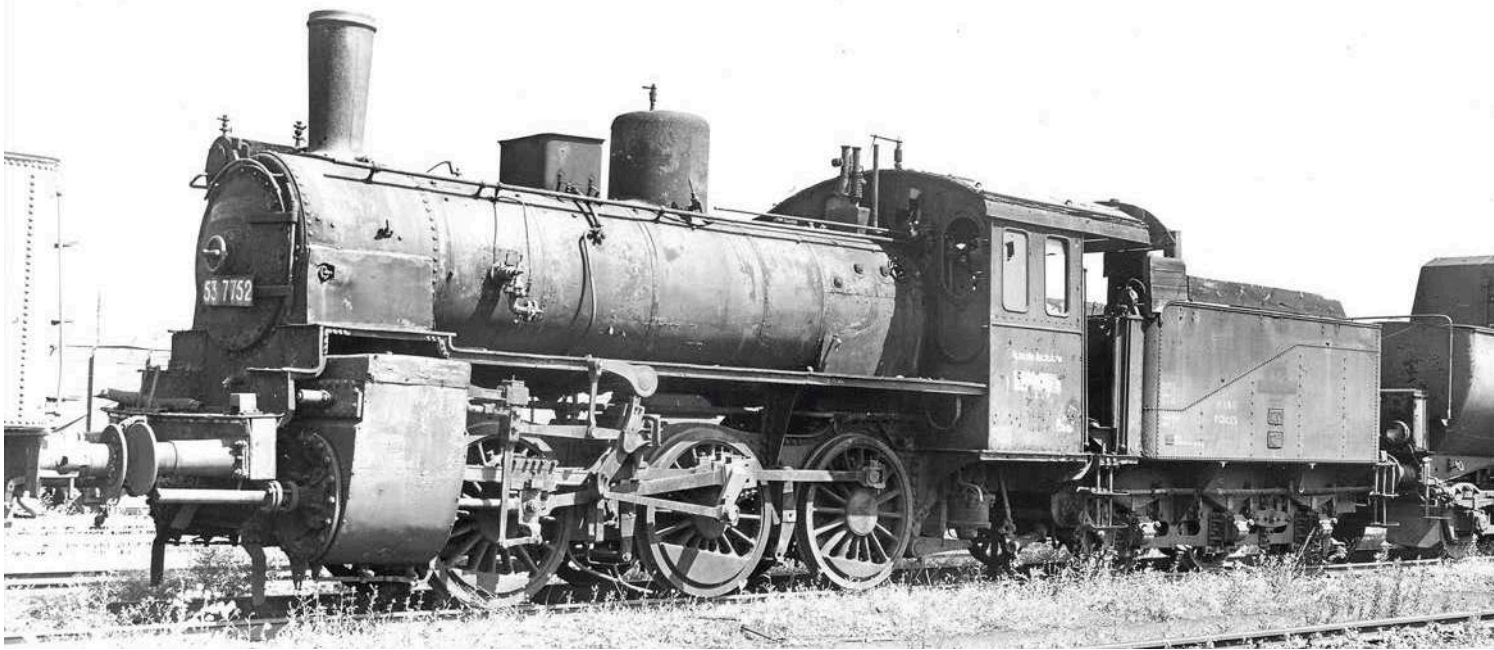
zuglok der Bauart Union bis 1907 nur 63 Exemplare, die vor allem in den östlichen Regionen Preußens bei den KED Königsberg und Danzig im Eilgüterzugdienst und vor leichten Dienstgüterzügen zum Einsatz kamen. Um die Loks fallweise auch vor Personenzügen verwenden zu können, erhielt ein Teil von ihnen – vor allem die Fahrzeuge der KED Halle und Hannover – eine Vorrichtung für die Dampfheizung. Statt der üblichen Petroleumbeleuchtung verfügten einzelne Maschinen über eine Gasbeleuchtung, die teils auch nachgerüstet wurde.

Zehn Loks verblieben nach dem Ersten Weltkrieg bei den neu gegründeten Polnischen Staatsbahnen PKP, wo sie fortan als Th4 liefen. Weitere fünf Maschinen gingen an die Eisenbahnen der Freien Stadt Danzig. Sieben Loks wurden als Waffenstillstandsabgaben an Belgien, zwei weitere an Frankreich überstellt. Recht schnell begann für die übrigen Loks die Ausmusterung: In den endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von 1925 hatten zwar noch 28 Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 53 301 bis 328 Eingang gefunden, doch davon wurden bis Jahresende schon 18 ohne Umzeichnung ausge-

### Technische Daten der preußischen G 4<sup>3</sup>

|                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| Bauart                      | C n2v     |
| Länge über Puffer           | 15.362 mm |
| Gesamtachsstand             | 10.590 mm |
| Treib-/Kuppelraddurchmesser | 1.350 mm  |
| Dienstmasse                 | 46,7 t    |
| mittlere Achslast           | 18,1 t    |
| Höchstgeschwindigkeit       | 60 km/h   |





mustert. Die restlichen zehn standen bis Ende der 1920er-Jahre ebenfalls auf dem Abstellgleis. Länger halten konnten sich lediglich die polnischen Maschinen, von denen die Reichsbahn 1941 drei Loks als 53 7751 bis 7753 in ihren Bestand einreichte.

### Polnische Lok als Vorlage

Und somit sind wir bei der Fleischmann-Lok angelangt beziehungsweise bei deren konkretem Vorbild 53 7752. Die Beschaffung der Musterzeichnung III 3o dürfte für die Nürnberger auch dank des dortigen Verkehrsmuseums (heute DB Museum) kein Problem gewesen sein. Aufgrund der frühzeitigen Ausmusterung der G 4³ seitens der Reichsbahn gibt es aber kaum gute und aussagekräftige Bilder der 3/3-gekuppelten Güterzuglok Bauart Union mit Reichsbahn-Nummer. Mit einer Ausnahme: Kein Geringerer als der Wuppertaler Eisenbahnfotograf Carl Bellingrodt hatte die 53 7752 am 21. Juli 1951 in Scherfede auf dem Schadlokleis fotografieren können. Zwei Motive davon sind überliefert und lagen sicherlich auch in Nürnberg als Abzug vor.

Doch wieso hatte es eine Ex-PKP-Lok ins westfälische Scherfede verschlagen? Das allein zeugt von einer bewegten Vergangenheit: Als eine der letzten gebauten G 4³ stellte die KED Danzig diese Lok im Jahre 1907 als „Danzig 3915“ in Dienst und teilte sie der Betriebswerkstätte Marienwerder zu. Genauere Angaben zu ihren weiteren Stationierungen vor und während des Ersten Weltkrieges liegen nicht vor, doch war sie 1920 bei ihrem Übergang an die PKP im Bahnbetriebswerk Graudenz (Regierungsbezirk Marienwerder/Provinz Westpreußen) beheimatet, das wohl auch in den nächsten Jahren – jetzt unter dem Namen Grudziądz – ihre Heimat gewesen sein dürfte. Aus der Lok mit der Nummer 3915 wurde schließlich eine PKP-Maschine, die ab 1937 als Th4-3 Dz im Bereich der PKP-Direktion Torun (Thorn) lief. Eingeteilt war sie für den Betrieb auf den Gleisen der Freien Stadt Danzig. 1941 wurde sie von der Reichsbahn in 53 7752 umgezeichnet und der RBD Danzig zugeteilt. 1944 erhielt sie im Bw Wollstein noch eine Bremsuntersuchung.

**Der Fotograf Carl Bellingrodt traf 53 7752 am 21. Juli 1951 am Rande des Bahnhofs Scherfede zwischen anderen Schadloks an. Am Führerhaus trägt die seit 1945 hier abgestellte Lok die aufgepinselte Aufschrift „Deutsche Reichsbahn“, während die Loknummer darunter übermalt, aber durchaus sichtbar ist. Darunter findet sich noch die Angabe „z-Lok“. Der Tender trägt die polnischen Schilder „12C1“ und „12Dz“ sowie die Aufschrift „Allied Forces“**

*Carl Bellingrodt/Slg. Oliver Strüber*

Im Zuge des Kriegsverlaufes und mit dem Vorrücken der Roten Armee nach Ostpreußen wurde die Lok Richtung Westen abgefahren. Gegen Kriegsende musste sie in Scherfede schadhaft aus einem Lokzug des RAW Schwerte ausgeleitet und auf einem Nebengleis abgestellt werden. Ein Bericht des Bw Scherfede vom September 1946 vermeldet zahlreiche Schäden an der nicht mehr rollfähigen Lok. Neben verschiedenen Einschusslöchern gab es auch diverse Fehlteile, sodass man ihr „Wiederinbetriebnahme nach Untersuchung durch Bw unmöglich“ bescheinigte. Dennoch wurde sie mit Verfügung der RBD Wuppertal vom 6. Oktober 1948 in den Nachkriegslokbestand übernommen, die Entscheidung jedoch eine Woche später wieder rückgängig gemacht. 53 7752 blieb auch in den nächsten Jahren in Scherfede stehen und war an ihrem Abstellort von weiteren Schadloks umgeben, sodass sie Carl Bellingrodt 1951 auf die Glasplatte bannen konnte. Endgültig ausgemustert wurde sie vermutlich am 13. Dezember jenes Jahres (andere Quellen nennen bereits den 20. September 1948) und bald darauf verschrottet.

### Lokmodelle in H0 und N

Auch wenn die Beschriftung der Lok 1951 längst nicht mehr dem Zustand entsprach, wie ihn die originalen Reichsbahn-Loks aufwiesen, so diente 53 7752 den Fleischmann-Konstrukteuren trotz-



**Abweichend von den üblichen Fleischmann-Gepflogenheiten wurde der Motor nicht im Tender, sondern längs im kurzen Führerhaus der G 4³ untergebracht**

*Oliver Strüber (2)*





**Dass diese Schleppenderlok im Laufe ihres Lebens mehr in Polen lief als anderswo, störte die Modellbahner nicht – sie waren mit diesem Winzling glücklich** Carl Bellingrodt/Slg. Oliver Strüber



**Unter der Artikelnummer 7124 bereicherte das N-Modell der 53 7752 ab 1983 das Sortiment der Nürnberger und später auch die 53 7753 in der Version als frühe DB-Lok** Oliver Strüber



**Gemäß dem Motto „Die alten Preußen kommen“ gab es die 53 7752 als einmalige Sonderausführung in ihrer Ursprungsausführung als G 4<sup>3</sup> „Danzig 3915“ in H0 als auch N** Slg. Oliver Strüber (2)

dem als Vorbild für ihr 1982 auf der Nürnberger Spielwarenmesse präsentiertes H0-Modell. Allerdings nahm man statt einer echten DRG-Nummer die erst 1941 entstandene Loknummer der Ex-PKP-Maschine und kombinierte sie mit den Schildern und Anschriften, wie sie für eine DRG-Lok der 1920er-Jahre üblich waren. Den wenigsten Modellbahnern dürfte das jemals aufgefallen sein. Vielmehr war – zumindest bei den Reichsbahn-Fans – die Freude groß, eine schöne neue Lok auf ihrer Anlage einsetzen zu können.

Gut gelungen war „der kleine schwarze Elch“ – wie ihn der *Fleischmann-Kurier* im Sinne hauseigener Traditionen in seiner Ausgabe 85 pries – allemal: Die feine Detaillierung, die filigrane und vollbewegliche Heusinger-Steuerung und der freie

Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk entsprachen ganz dem inzwischen gewohnten Fleischmann-Standard. Abweichend von den Gepflogenheiten des Hauses wurde der Trommelkollektormotor jedoch nicht im Tender, sondern längs im kurzen Führerhaus eingebaut, dort jedoch mit Brusttüren, einem Vorhang und verdunkelten Scheiben getarnt.

Mit einer Preisempfehlung von 120 D-Mark war das unter der Artikelnummer 4124 angebotene Modell auch preislich attraktiv – die nächstgrößere Schleppenderlok der Baureihe 24 kostete damals bereits 150 D-Mark. Trotz des den meisten Modellbahnern bis dato sicherlich nicht bekannten Vorbildes dürfte das den Verkauf angekurbelt haben, zumal dem Modell ein gewisses „Kindchen-Schema“ anhaftete.

53 7752

|                                   |                                           |
|-----------------------------------|-------------------------------------------|
| Hersteller                        | Union-Gießerei<br>Königsberg (Ostpreußen) |
| Fabriknummer/Baujahr              | 1542/1907                                 |
| Abnahme                           | 1907                                      |
| Stationierungen (soweit bekannt)  |                                           |
| Bw Marienwerder                   | ab 1907                                   |
| Bw Graudenz                       | ab 1919                                   |
| PKP-Dir. Torun, Einsatz in Danzig | ab 1937                                   |
| RBD Danzig                        | ab 1941                                   |
| Abstellung                        | ab 1945 in Scherfede                      |
| Ausmusterung                      | 13. Dezember 1951                         |

Fleischmann profitierte sogar doppelt, denn wie gewünscht konnte die G 4<sup>3</sup> mit erheblich vereinfachter Lackierung, Beschriftung und Steuerung auch als ideale Ausstattung einer Startpackung dienen, die ab 1982 unter der Artikelnummer 6368 verfügbar war. Dort allerdings trug die Lok die Betriebsnummer 53 320 – und das war die Nummer einer echten und schon 1928 ausgemusterten DRG-Lok. Ebenfalls 1982 kamen auch die N-Bahner in den Genuss ihrer G 4<sup>3</sup>, denn Fleischmann ließ seinem H0-Modell die kleine Schwester in 1:160 folgen – in der Ausführung ähnlich attraktiv gestaltet und ebenfalls als 53 7752 ausgeführt (7124/124 DM). Beide Modelle wurden zu echten Dauerbrennern im Fleischmann-Programm: Bis 2007 war das H0-Modell verfügbar; ab 2000 besaß die ansonsten unveränderte Lok eine sechspolige Digitalschnittstelle. Zudem fand sich 53 7752 ebenfalls ab 2000 – mit DCC-Decoder ausgestattet – in der bis 2009 erhältlichen H0-Startpackung 86395 wieder. Ähnlich lange währte die Programmverweildauer des ab 2005 unter der Nummer 87124 bzw. ab 2008 unter 712481 angebotenen N-Modells. Damit dürften die meisten Fleischmann-Freunde die 53 7752 zumindest aus den Katalogen kennen.

## Eine G 4<sup>3</sup> für Epoche-I-Fans

Die „richtige“ Vorbildlok gab es dann auch noch: Unter dem Motto „Die alten Preußen kommen“ präsentierte Fleischmann 1986 als einmalige Sonderserie das H0-Modell der „Danzig 3915“ und somit die Länderbahn-Ausführung der 53 7752. Lieferbar war sie entweder als Einzelmodell (4812) oder als Bestandteil der Geschenkpackung „Der Landbote“ (-83). 1987 folgte die entsprechende N-Umsetzung (7812 bzw. -83). 2005 war sie in 1:160 nochmals Bestandteil des Zugsets „Güterzug mit Personenbeförderung“ (7902). Auch wenn Fleischmanns 53 7752 zumindest beschriftungstechnisch nicht ganz korrekt ausfiel, so brachte das ansonsten gelungene Modell vielen Modellbahnern doch das Aussehen einer G 4<sup>3</sup> nahe und spülte Fleischmann über die Jahre hinweg sicherlich gutes Geld in die Kasse.

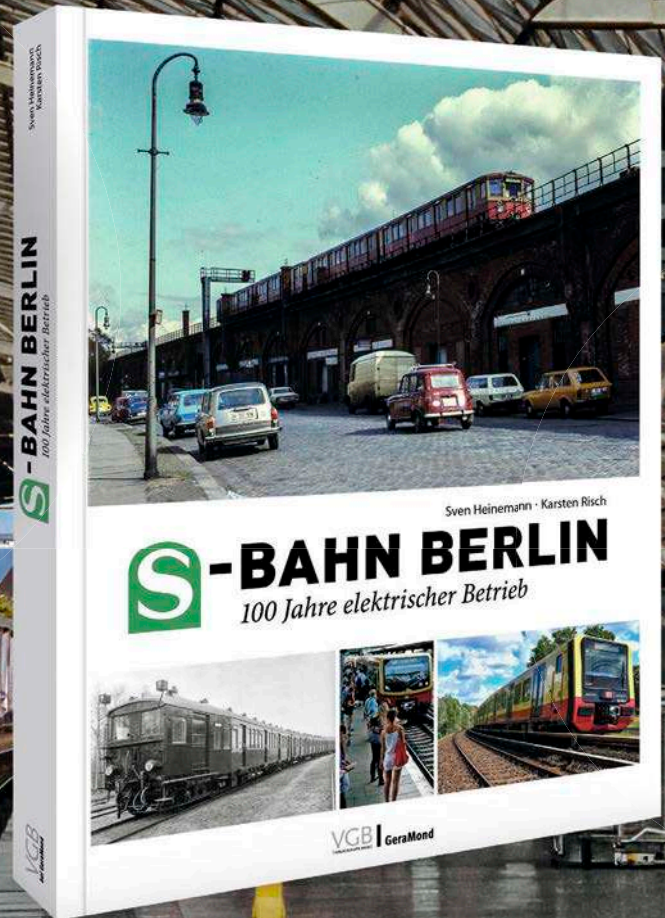
Oliver Strüber



# 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]



■ Bahnhofsgeschichten aus dem hessischen Odenwald, Teil 3: Rimbach

# Mit der Bahn zum Schwimunterricht

*Unser heutiger Stationshalt heißt Rimbach, der trotz seiner recht unorthodoxen Gleislage für den Kreuzungsbetrieb auf der Weschnitztalbahn unersetzlich war. Hier traf unser Protagonist Horst Meier wieder eine kuriose Situation an, von der er im Folgenden berichten wird*

**D**er nächste Bahnhofsaufenthalt während meiner Odenwald-Tour erfolgte in Rimbach. Das kleine Städtchen liegt sowohl an der viel befahrenen B 38 als auch am Flüsschen Weschnitz. Das früher noch als Rintbach bezeichnete Haufendorf erlangte aufgrund seiner Märkte schon früh eine gewisse Bedeutung, denn große Viehhandelszentren benötigten auch eine entsprechende Infrastruktur, was die etwas unorthodoxe Gleislage im Bahnhof erklärt. Denn die Ladestraße hat eine respektable Länge, und das Rampengleis führte früher in Höhe des Empfangsgebäudes wieder aufs Hauptgleis zurück, was

auf einen einst höheren Güterumschlagschließen lässt. 1970 hatte Rimbach rund viertausend Einwohner, aber auch schon ein Gymnasium, was wohl in der weitaus früher schon existierenden Bürgerschule begründet liegt. Ab 1972 konnte man sogar auf ein Hallenbad stolz sein. Weshalb ich das alles hervorhebe? Weil es mit meiner Geschichte zu tun hat, die ich bei meiner Ankunft mit dem Zug aus Fürth (siehe *em 1/25*) erlebte.

## Klassenausflug zum Schwimmen

Die 65er passierte vom Haltepunkt Lörzenbach-Fahrenbach kommend (siehe *em 2/25*) mit

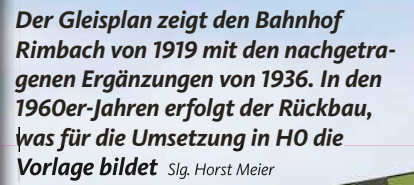
einem lauten Pfiff den Bahnübergang der B 38. Das Fauchen und Stampfen des Triebwerks setzte danach aber unvermittelt aus, weil der Zug schon in den Bahnhof einrollte. Mit leichtem Bremsenquietschen kam die Garnitur zum Stehen und eine laute Stimme verkündete den Bahnhofsnamen. Ich stieg aus, musste aber unvermittelt innehalten, weil der Stationsvorsteher vor seinem Dienstgebäude stehend die Fahrgäste auf den einfahrenden Schienenbus aus Mörlenbach aufmerksam machte. Seine Gesten wirkten eingeübt, waren wirkungsvoll, aber keineswegs theatralisch.



*Als dritte Station auf der Weschnitztalbahn erreichen wir Rimbach. Der Modellbauer Marko Willsdorf ließ diesen Bahnhof aus fünf Segmenten entstehen und bildete auch den im Original etwas weiter entfernt liegenden Bahnübergang an der B 38 nach. Der Gleiszustand entspricht etwa jenem von 1968*

Horst Meier (3)









**Der Bahnhof Rimbach hat eine etwas vertrackte Gleislage: Ursprünglich schwenkte das Gütergleis auf Höhe des Empfangsgebäudes auf das Hauptgleis zurück, was der DB nicht gefiel und deshalb rückgängig gemacht wurde. Damals verkehrten hier vorrangig die für diese Region typischen Langenschwäbcher-Reisezugwagen hinter einer 94er, was auf der HO-Anlage mit Fahrzeugmodellen von Märklin und ESU nachgestellt wird** Slg. Horst Meier



**Im rangierten G-Wagen werden sowohl Eil- als auch normale Stückgüter transportiert wie die auf der Rampe schon bereitstehenden Kisten mit „Gummiwaren“ der Firma R3. Die Diesellokomotive der DB-Baureihe V 100 kündigt bereits den Traktionswandel an**



## Von Station zu Station



In dieser Beitragsserie lade ich Sie ein, die Bahnhöfe und Haltepunkte der hessischen Odenwaldbahn während der DB-Epoche III näher kennenzulernen. Dass das mit einer Reise über ein nach Vorbildmotiven gebautes HO-Modellbahnschaustück geschieht, hat seinen Grund in der 2023 geschaffenen Segmentanlage „Weschnitzalbahn“, die seither schon auf verschiedenen Ausstellungen zu sehen war. Natürlich ist das nicht mein alleiniges Machwerk – unterstützt wurde ich dabei von einigen Modellbahn-Enthusiasten meiner Heimatregion.

In den zurückliegenden Ausgaben betrachteten wir bereits den Ausgangsbahnhof Fürth im Odenwald (em 1/25), bestiegen den Zug Richtung Weinheim und legten am Haltepunkt Lörzenbach-Fahrenbach einen Halt ein (2/25). Heute sind wir in Rimbach zu Gast. Weiter geht unsere Reise über die Bahnstationen Mörlenbach (4/25) – wo die Trasse der Überwaldbahn Richtung Wahlen abzweigt –, Reisen (5/25) bis nach Weinheim-Tal (6/25). Gern lade ich Sie ein, dabei zu sein, die Details dieser Bahnhöfe kennenzulernen und jene Geschichten zu verfolgen, die uns Anrainer aus den 1960er-Jahren zu erzählen haben!

*Horst Meier*

Das Tuckern des VT 98 wechselte in den Leerlauf, die gesamte Geräuschkulisse wurde zwar etwas leiser, doch nun von Kindergeschrei übertönt. Beim Umrunden des Bahnhofsgebäudes stieß ich auf die Ursache: Eine Schulklass war am Bahnhof angekommen und das Mitteilungsbedürfnis der Mädel und Buben war der Grund für den Lärm. Zwei der halbwüchsigen Jungs öffneten sich gegenseitig nach, die Mädchen kicherten und gickelten. Ich entdeckte zwei Lehrkräfte, wie sie typischer nicht sein konnten: einen biedereren Herrn mittleren Alters und ein junges Fräulein. Der Lehrer mit Mantel, Hut und Schultasche hatte die Situation offensichtlich im Griff; die Lehrerin wirkte eher nervös und griff überall ein.

Der Mann sprach mich an, weil er meine Beobachtung bemerkt hatte: „Wir sind vom hiesigen Gymnasium und auf dem Weg nach Weinheim ins Schwimmbad, weil unsere Halle noch nicht fertig ist. Dorthin fahren wir einmal die Woche zum Schwimmunterricht“, umriss er den Sinn des Klassenausflugs und ergänzte entschuldigend: „Ist dann halt immer etwas wild auf dem Weg dorthin. Die Rasselbande muss irgendwie halbwegs im Zaum gehalten werden.“ „Schön, dass das Interesse so groß ist“, entgegnete ich. „Doch wie lösen sie das mit den Fahrscheinen?“ Die Antwort kam ohne Pause: „Wir können mit einem sogenannten Beförderungsschein





**Eine Schulklasse mit den Lehrern Fräulein Hubel und Herrn Jakob ist eingetroffen und möchte zum Schwimmunterricht nach Weinheim fahren. Nach kurzem Gespräch zwischen Horst und dem bahninteressierten Geschichtslehrer am Bahnsteig mahnt der VT zur Abfahrt**

als Gruppenkarte zusammen fahren, dürfen uns im Zug aber nicht verteilen“.

### Regionale Gummi-Erzeugnisse

Ich erklärte ihm meine Faszination für alles Bahntechnische und den Grund meiner Zugfahrt. „Mein Name ist Jakob“, stellte er sich vor. „Ich interessiere mich auch für die Bahnstrecke, aber eher aus verkehrshistorischer Sicht, da Geschichte neben Biologie und Sport eines meiner Fächer ist und ich im Unterricht gern den Regionalbezug einfließen lasse. Unsere Weschnitztalbahn hatte immer schon großen Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung und den wirtschaftlichen Fortgang hier in der Gegend, auch wenn sie ab Fürth nicht weitergebaut wurde wie ursprünglich vorgesehen. Die Anbindung über Weinheim in den Rhein/Neckar-Raum bis zum Rhein/Main-Gebiet hat sich hier mit der Ansiedlung vieler Industriebetriebe ausgezahlt, auch wenn das nicht allen Bevölkerungsschichten gefallen hat.“

Als ich meine Verwunderung darüber zum Ausdruck brachte, erklärte Jakob weitere Details: „Das hat mit den Produkten zu tun ...“, fügte er hinzu, schaute sich dabei nach eventuellen jugendlichen Zuhörern um und vollendete den Satz mit gesenkter Stimme: „... denn hier gibt es beispielsweise die Firma R3, die spezielle Gummiware herstellt – na, Sie wissen schon, wonach man in der Apotheke oder im Reformhaus diskret nachfragt.“ Nach einer kurzen Denkpause setzte bei mir der Aha-Effekt ein. Mein Grinsen forderte den Lehrer zu einem Nachsatz auf: „Das wird halt nicht so gern gesehen hier. Aber auch Vieh und andere landwirtschaftliche Güter sowie Holz lasten die Bahn im Güterverkehr gut aus. Jedoch sorgt die jüngst ausgebaute Bundesstraße inzwischen für immer mehr Lastkraftwagen, sodass eine Umgehungsstraße sinnvoll wäre. Doch wegen der Tallage samt Fluss wird das schwierig“, klärte er mich auf.

### Modernisierung des Bahnbetriebs

Er zeigte hinüber zu den Gleisen und setzte erneut zum Erzählen an: „Jetzt versucht die Bahn ja, ihren personalintensiven Betrieb mit den Dampflok wirtschaftlicher zu gestalten. Aber ich befürchte, dass das nur halberzig durchdacht ist



**Am Anschlussgleis des Landhandels werden die typischen Produkte wie Düngemittel und Tierfutter, aber auch Maschinen und Ersatzteile umgeschlagen**

Horst Meier (6)

und den Zugverkehr auf Dauer nicht retten wird. Ich muss weiter, der Schienenbus kommt gleich von Fürth zurück, den müssen wir nehmen.“ Ich wünschte ihm viel Spaß mit dem Klassenausflug und wandte mich wieder dem Bahnhof zu, um die historische Gleislage nachzuvollziehen, was anhand der mitgebrachten alten Pläne auch

gelang. Ein Blick auf Fahrplan und Uhr sagte mir, dass ich bis zur Weiterfahrt noch etwas Zeit hatte. Deshalb wechselte ich auf die Bahnhofsvorderseite zum Kiosk, wo ich einem Herrn begegnete, der für meine Weiterreise (siehe Kasten) noch eine wichtige Rolle spielen wird. Aber dazu mehr in der nächsten Ausgabe... Horst Meier

**Moderner geht unsere Bahnreise weiter: Die V 100 hat die Umbauwagen übernommen und fährt auf den Haltepunkt Zotzenbach zu, den wir als Bedarfshalt auf unserer Bahnreise allerdings auslassen, um uns im nächsten Teil Mörlenbach zuzuwenden**





■ Doppelstock-Triebzug in H0 von Modellbahn Union

# Desiro HC im RRX-Design



**B**isher ist der rührige Hersteller aus dem niederrheinischen Issum insbesondere durch Zubehör-Produkte, Wagenmodelle und die überarbeiteten ehemaligen Brekina-Triebfahrzeuge aufgefallen. Mit dem Desiro HC, den Siemens vor gut zehn Jahren erstmals vorstellte, hat man sich an ein ganz neues Projekt gewagt. Da die Vorbilder inzwischen bei verschiedenen Bahngesellschaften in Deutschland, aber auch in anderen Ländern genutzt werden, sind weitere Varianten umsetzbar. Für die Erstauslieferung hat man sich für die RRX-Variante aus Nordrhein-Westfalen entschieden. Die aus vier bis sechs Fahrzeugen bestehenden Triebzüge

sind dort zwischen Koblenz, Aachen, Wesel, Kassel und Minden unterwegs, wobei gleich mehrere Linien mit bis zu 160 km/h durchs Ruhrgebiet und die Landeshauptstadt fahren.

## Endwagen mit Antrieb

Wie im Original sind auch im Modell nur die einstöckigen Endwagen angetrieben. Die beiden je 141 Gramm wiegenden Doppelstock-Mittelwagen sind über 14-polige, stromführende Kupplungen mit den 306 Gramm schweren Endwagen verbunden, sodass die serienmäßige Innenbeleuchtung nicht nur die Inneneinrichtung besser sichtbar macht, sondern im Digitalbetrieb auch aus-

geschaltet werden kann. Ebenso lassen sich die Zugzielanzeigen an der Front durch andere bedruckte „Glasquader“ und an den Seiten durch bedruckte Folien ersetzen. Viele der Lichtfunktionen kann man für den Analogbetrieb über DIP-Schalter unter der Klimaanlage an- bzw. ausschalten. Auch ist hier der Schalter für die Spannungsabnahme untergebracht, der umgelegt werden muss, falls nicht alle Radsätze für die Stromversorgung genutzt werden sollen. Der Decoder mit PluX22-Schnittstelle befindet sich gut zugänglich unter der Dachhaube eines Endwagens. Da auch im Original viele Baugruppen im Dachbereich unter-

gebracht sind, wirkt der Triebzug insbesondere aus der Dronenperspektive recht abwechslungsreich. Die glatten Außenwände fallen demgegenüber in erster Linie durch die mehrfarbige Bedruckung bzw. Lackierung auf. An unserem Zug mit der Betriebsnummer 462 010 (Artikelnummer H0-46201/399,99 €), der entsprechend unserer Bestellung werkseitig mit Decoder (+40€) und Sound (+60€) ausgestattet wurde, sind auch alle farbigen Piktogramme unter der Lupe gut lesbar. Nach der optischen Abnahme folgten die ersten Probefahrten, wobei man für die Zugzusammenstellung die mitgelieferte Kupplungshilfe nutzen sollte. Die rund



*Die Führerstände und Inneneinrichtungen sind gut nachgebildet*



*Neben den vorbildgerechten Drehgestellen gefällt auch der enge Fahrzeugabstand in der Geraden*

■ Artitec H0

## NS-Abteilwagen

Werkspoor, Beijnes und HAWA lieferten von 1930 bis 1933 insgesamt 85 vierachsige, grüne Abteilwagen 3. Klasse in Stahlkonstruktion an die NS. Während des Zweiten Weltkriegs wurden viele C12c nach Deutschland überführt und verblieben zum Teil im DR-Gebiet und in Polen. Bis 1956 wurden sie bei der NS in 2.-Klasse-Wagen umgezeichnet und

*Artitec H0: grüne Vorkriegs und blaue Nachkriegs C12c der NS Guus Ferrée*





**Modellbahn Union H0: Die auffällige Lackierung des RRX ist auch im Modell gelungen**

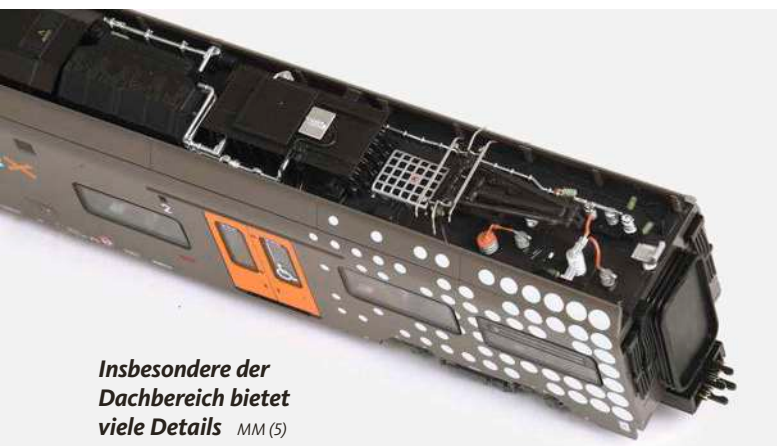


1.200 Millimeter lange Einheit macht anschließend einen guten Eindruck, zumal zwischen den Übergängen in der Geraden nur ein kleiner Spalt erkennbar ist. Allerdings wird dieser in Gleisbögen deutlich größer. Wer den R 1 mit 360 Millimetern nutzt, sollte die seitlichen Überhänge des maßstäblichen Modells beachten und auf Gegenbögen verzichten.

### Viele Digitalfunktionen

Der RRX mit der Zugzielanzeige Hamm Hbf fährt in allen Geschwindigkeitsbereichen bis zur umgerechneten Höchstgeschwindigkeit von 167 km/h sehr gut. Auch die Lautstärke der Betriebsgeräusche ist ange-

nehm voreingestellt. Wer den RRX kennt, wird außerdem über manch aufgespielte Ansage, insbesondere zu den Zugverspätungen, schmunzeln. Die 29 serienmäßigen Funktionen bieten außerdem reichlich Beschäftigungsmöglichkeiten. Auch die Zufallsgeräusche sind attraktiv, wobei uns das ausgelöste Horn am Bahnübergang überraschte – aber es war wohl nur Zufall und keine KI verbaut, die Schranken automatisch erkennt! Für die nahe Zukunft wurden bereits weitere Gleich- und Wechselstromvarianten mit ODEG- (-06/256), DB bewegt- (-08/58), GoAhead- (-10/60) und DB Regio-Beschriftung (-12/62) angekündigt. MM



**Insbesondere der Dachbereich bietet viele Details** MM (5)



zehn Jahre später, jetzt in blauer Lackierung, ausgemustert. C6478 hat überlebt und gehört nun zur SGB. Als Modelle erscheinen grüne 3.-Klasse- (Artikelnummer 20.251.06) sowie blaue 2.-Klasse-Wagen (-55.07), eine DR-Variante (-56.02) sowie ein Lazarettzug der Wehrmacht (-52.01). Alle je 74,90 Euro kostenden Vierachser mit Trittbrettern entlang der Seitenwände sind fein detailliert und mit vorbildgerechten Anschriften versehen. GF



### ■ Spur01 Modellbahn 0 Einheitstenderlok der Baureihe 80

Wie attraktiv der überwiegend aus Messing- und Edelstahlteilen gefertigte C-Kuppler ist, erkennt man daran, dass einige Varianten ab Hersteller bereits ausverkauft sind. Aufgelegt wurden die Bremer 80 002 der DRG (Loknummer = Artikelnummer), die Epoche-III-Modelle 80 023 und 024 der DR vom Bw Leipzig, die Schweinfurter DB-Loks 80 016, 031 und 034 sowie die Werkloks KBAG 5 und RAG 14 (D 727). Je nach Vorbild unterscheiden sie sich u. a. in der Gestaltung des Kohlenkastens, der Wasserkästen, der Rauchkammertür und der Laternen. Technisch sind die digitalen, 1.290 Euro kostenden und

**Spur01 Modellbahn 0:  
An der 80 031 des Bw Schweinfurt  
lassen sich viele Bauteile öffnen**

1.110 Gramm wiegenden Tenderloks alle identisch. Der kräftige Glockenanker-Motor wird vom ESU-Decoder samt PowerPack angesteuert, wobei aus dem Lautsprecher die Betriebsgeräusche erklingen und Dampf bzw. Rauch aus den Zylindern und dem Schornstein quillt. Serienmäßig sind digitale Kupplungen montiert, die für die Vitrine gegen vorbildgerechte Typen getauscht werden können. Viele Deckel, Klappen, Türen, Sitze usw. sind beweglich ausgeführt. Das Dach ist mit Magneten gesichert und abnehmbar, sodass man einen Blick in den realistisch nachgestalteten Führerstand werfen kann. MM

Anzeige

## Wie viel Power brauchen Sie?

### Die neue Boostergeneration

✓ preiswert



2,2 A

✓ universell



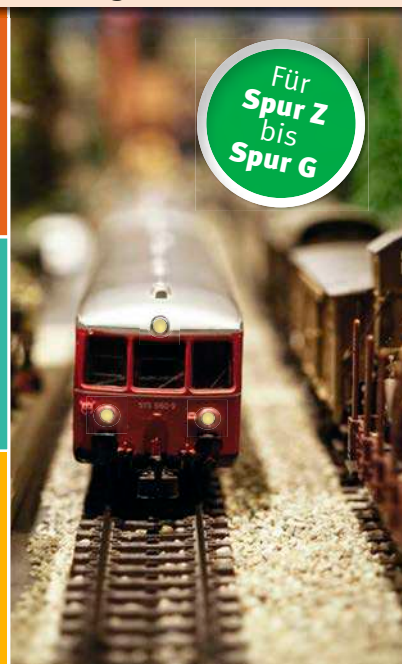
3,5 A

✓ stark



6,8 A

Für  
Spur Z  
bis  
Spur G



**Uhlenbrock**  
digital

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



■ Clubmodell in H0 von Märklin/Trix

# V 200 002 der DB

Nur Clubmitglieder, die rechtzeitig vorbestellt hatten, erhielten kürzlich die Neukonstruktion der V 200 002. Die DB beschäftigte sich in den 1950er-Jahren mit einer Ablösung der Dampflok durch andere Traktionsarten, wobei eine schnelle Elektrifizierung sich wirtschaftlich nicht umsetzen ließ. So fasste man für den hochwertigen Schnellzugdienst starke, dieselgetriebene Fahrzeuge ins Auge. Krauss-Maffei entwickelte unter Beteiligung der meisten westdeutschen Hersteller die Erfolgslokomotive V 200<sup>o</sup>. Daimler-Benz, MAN und Maybach boten einen neuen Zwölf-Zylinder-Motor mit 1.100 PS Leistung an, Maybach und Voith entwickelten zudem ein neues Flüssigkeitsgetriebe. Ab 1953 standen fünf Vorserienmaschinen zur Verfügung und sorgten umgehend für großes Aufsehen.

Märklin hat es geschafft, das bullige, aber gleichzeitig elegante Lokdesign mit erhabenen Lettern an den Seitenwänden gut ins Modell umzusetzen. Somit können die purpurroten Brummer vor exklusiven und erstklassigen Fernschnellzügen auf allen thematisch in Deutschland angesiedelten H0-Anlagen der Epoche III eingesetzt werden. Dank der weitgehend aus Metall gefertigten Fahrgestelle und Aufbauten hat das



*Märklin/Trix H0: Frontansicht mit dem markanten „V“, sauber andeuteten Aluminiumleisten und Lokführerfigur*



*Die Maschinenraumnachbildung sowie der erhabene DB-Schriftzug wirken äußerst plastisch*

*Der Führerstand der DB-V 200 002 ist mit einem Lokführer besetzt*

612 Gramm wiegende Modell eine Zugkraft von 1,6 Newton.

Zunächst wird man beim Aufgleisen Details wie die angesteckten Pfeifen, freistehenden Griffstangen oder Lüftergitter sowie die gut gestalteten Führerstände wahrnehmen. Auf den zweiten Blick erkennt man die Maschi-

## 120

**km/h beträgt die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit**

nenraumnachbildung und die beweglichen Lüfterräder im Dachbereich. Die Beschriftung ist wie bei allen Göppinger Modellen perfekt aufgebracht. Auf Wunsch selbst anzubringen sind die beiliegenden geschlossenen Frontschürzen sowie Hauptluft- und Heizleitungen sowie Kupplungsimitationen. Wie bei allen Neukonstruktionen konnte dank der neuen Kurzkupplung eine Pufferhöhe nach NEM realisiert werden. Die 429 Euro kostenden Märklin- (Artikelnummer 38200) und Trix-Modelle (25500) bieten obendrein zahlreiche digitale Licht-, Geräusch- und Betriebsfunktionen. MM





## ■ Brawa HO

**Drehgestellflachwagen SSIm 16**

Ab 1910 ließ Preußen neue Schienenwagen mit größerer Ladekapazität und einer Nutzlänge von 18 Metern entwickeln. In mehreren Bauweisen wurden bis 1928 insgesamt 2.650 Stück des nach Musterblatt Ce 168 entworfenen Schienenwagens der Gattung SSIm mit filigranem Sprengwerk und Wagenboden aus Lochblech beschafft. Die ersten Fahrzeuge waren noch mit Handbremse, spätere schon ab Werk mit der Kunze-Knorr-Güterzugdruckluftbremse ausgerüstet. Nach dem Ersten Weltkrieg gelangten viele SSIm als Reparationsleistungen u. a. nach Frankreich, Belgien und Polen, was entsprechende Modellvarianten ermöglicht. Eine vierstellige Stückzahl kam noch zur DB bzw. DR und wurde in beiden Teilen Deutschlands erst in den 1970er-Jahren ausgemustert.

Von der 63 Gramm wiegenden Neukonstruktion erreichte uns das Epoche-III-Modell mit DB-Beschriftung und Bremserbühne (Artikelnummer 50651/74,90 €). Trotz der flachen La-

defläche macht das zum Teil aus Zinkdruckguss gefertigte Modell einen stabilen Eindruck. Es kann mit Bremsbacken in Radebene, angesetzten

Achsbremsgestängen, aufgeklebten Achslagerdeckeln sowie angesetzten Tritten und Griffstangen punkten. Wer möchte, kann die beiliegenden

Rungen einstecken. Die hohe Detaillierung am Unterboden macht bei diesem Modell durchaus Sinn, da alles von der Seite gut einsehbar ist. *MM*

**Brawa HO: Drehgestellflachwagen SSIm 16 der DB mit vielen Details am Wagenboden****Märklin/Trix: Göppinger Museumswagen**

**T**raditionell werden im Januar immer die nur im Märklin-Museum erhältlichen Museumswagen vorgestellt. Von Märklin in HO erscheint ein vierachsiger Drehschieber-Seitenentladewagen Facns<sup>133</sup> (Artikelnummer 48125/54,99 €), in Z (80036/43,99 €) und 1 (58003/329 €) der zweiachsige Drehschieber-Seitenentladewagen Fcs im aktuellen Betriebszustand und mit längsseitigen Werbebeschriftungen am Oberkasten zum 125-jährigen Jubiläum der Göppinger Firma Leonhard Weiss. Ebenso gestaltet sind die Fcs<sup>092</sup> in HO (24725/49,99 €) und N (18225/54,99 €) von Trix, die in einer attraktiven Metalldose verpackt sind. *EM*

**Märklin/Trix 1, HO, N, Z: goldgelbe Bauzugwagen der 125-jährigen Firma Leonhard Weiss**

Manfred Scheiing

**Roco HO: Nightjet, der vorerst zur Prüfung und Nachbesserung zurückgerufen wurde** *MM (5)*

## ■ Roco HO

**Nightjet der ÖBB**

Noch pünktlich zum Weihnachtsgeschäft konnte Roco den optisch gelungenen, siebenteiligen Nightjet der ÖBB ausliefern. Nachdem jedoch erste Kunden technische Probleme meldeten, erhielten Händler und wir folgende Info: „Leider müssen wir Sie darüber informieren, dass für die nachfolgend genannten Modelle ein Produktrückruf stattfinden muss. Uns haben Meldungen erreicht, die auf Brandgefahr in Bezug auf elektrische Bauteile wegen Überhitzung schließen lassen. Daher möchten wir ausdrücklich darauf hinweisen, dass der Einsatz und der Betrieb der betroffenen Modelle von uns aktuell nicht empfohlen werden. Folgeschä-

den, die trotz ausgesprochener Warnung durch Inbetriebnahme entstehen, können nicht von uns übernommen werden. Sicherheit steht für uns an erster Stelle. Um kein weiteres Risiko einzugehen, werden alle bei uns einlangenden Nightjet-Modelle der Artikelnummern 5510004/-5, -20004/-5 geprüft und nötigenfalls umgebaut. ... Für die Ursachenforschung wird ein externer Sachverständiger hinzugezogen. Wir möchten uns schon jetzt für Ihre aktive Unterstützung bedanken und bitten um Ihr Verständnis, dass die Umsetzung etwaiger Maßnahmen einige Zeit in Anspruch nehmen kann.“ *PM/MM*

Anzeige

**PROXXON  
MICROMOT  
System****FÜR DEN FEINEN  
JOB GIBT ES DIE  
RICHTIGEN GERÄTE**

**Spezialisten für feine Bohr-, Trenn-, Schleif-, Polier- und Reinigungsarbeiten. Made in EU.**

500 g leichte Elektrofeinwerkzeuge für 230 V-Netzanschluss. Getriebekopf aus Alu-Druckguss. Balancierter DC-Spezialmotor - durchzugskräftig, leise und langlebig.

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

Industrie-Bohrschleifer  
IBS/ELanghals-  
Winkelschleifer  
LHWBandschleifer  
BS/E**PROXXON**[www.proxxon.com](http://www.proxxon.com)



## ■ Tenderlokomotive in 1 von KM 1



Jürgen Albrecht (3)

# Die 1'C-Baureihe 74<sup>4-13</sup>

Die Entwicklung der Baureihe 74 reicht bis 1902 zurück, als die Union-Gießerei Königsberg vier 1'C-Lokomotiven zur Erprobung lieferte. Im Zeitraum von 1905 bis 1921 beschafften die Preußischen Staatseisenbahnen dann 974 Loks der Gattung T 12. Die DRG übernahm noch 900 und vergab für diese Maschinen die Betriebsnummern 74 401 bis 1300. Von

Beginn an war die Tenderlok auch auf der Berliner Stadtbahn zu sehen. Nach der Ablösung aus dem S-Bahn-Betrieb kam sie überwiegend im Rangierdienst und vor kurzen Personen- und Güterzügen zum Einsatz. Bis 1966 wurden alle Maschinen bei DB und DR ausgemustert. Einige 74er sind museal erhalten. KM 1 hat diese Baureihe in der Classic Edition 2.0 ins Modell umgesetzt.

In zehn verschiedenen Varianten wird die T 12/Baureihe 74<sup>4-13</sup> der Epochen I bis III sowie als Museumsmaschine des Bw Schöneweide angeboten. Ab 2.390 Euro ist das Modell von KM 1 nur noch in wenigen Exemplaren verfügbar. Auch wenn diese Baureihe „nur“ in der Classic Edition erschienen ist, so erhält man trotzdem eine Lok, die allen Ansprüchen an eine sehr gute

Modellumsetzung genügt. Die 74er sind aus Messing und Edelstahl gefertigt und werden von einem Hochleistungs-Glockenankermotor angetrieben. Das rund 3,3 Kilogramm schwere und rund 37 Zentimeter lange Modell hat einen seidenweichen und ruhigen Lauf. Es können Gleisradien ab 1.020 Millimeter durchfahren werden. Die Lokgeräusche werden in gewöhn-

## ■ Nebenbahn-Triebzug in H0 von Liliput Formneue Bundesbahn-Baureihe 628.0

Ein für Nebenbahnen ab der Epoche IV ideales Fahrzeug ist der zweiteilige Triebzug der Baureihe 628.0, den Liliput kürzlich ausgeliefert hat. Wer noch das alte Lima-Modell besitzt, wird über den Qualitätssprung staunen, den die Fertigungstechnik in den letzten Jahren ermöglicht hat. Zunächst rollt der 628 001/011 der DB vor, den es in einer Gleich- (Artikelnummer 133215/324,95 €) und digitalen Wechselstrom-Variante (-22/389,95 €) gibt. Vorbildgerecht ist er mit Scharfenberg-Kupp-

lungen an beiden Seiten ausgestattet, die in NEM-Kurzkupplungsköpfen stecken. Da eine weitere Formvariante mit Pufferträger samt Puffern angekündigt ist, könnten dann auch zusätzliche Wagen mitgeführt werden. Die DB hat diesen Umbau aber erst ab Mitte der 1980er-Jahre durchgeführt. Optisch fallen die Triebzüge der Vorseerie insbesondere durch die gesickelten Seitenwände auf, die man gut ins 444 Gramm wiegende Modell umgesetzt hat. Auch der Dachbereich ist



An der gut gestalteten Unterseite ist ein DIP-Schalter vorhanden

optisch ähnlich gestaltet. Hinter den passgenau eingesetzten Scheiben samt Gummieinfassung und silbernem Rahmen sowie den gravierten Schwenktüren erkennt man die nachgebildete Inneneinrichtung einschließlich der gut gemachten Führerstandspulte. Im Bereich des Gepäckraums

unterhalb der Fenster hat man die Antriebseinheit untergebracht, die auf das vordere Drehgestell wirkt. Über eine stromführende Kupplung sind beide Zugteile miteinander verbunden. Alle Radsätze dienen zur Spannungsabnahme, die dank des eingebauten Energiepuffers stets ausreichend ist,

Liliput H0: Triebzug 628 001/011 mit dem Fahrtziel Lindau







**KM 1: An den Haken an der Front kann ein Zugzielanzeiger eingehängt werden**

Das Angebot reicht von typischen Lokgeräuschen über Licht- und Rauchfunktionen bis zu Dialogen des Lokpersonals. Nicht nur im Führerstand kann man viele Details entdecken, auch die zu öffnenden Führerstandstüren, Wasserkastendeckel, Rauchkammertür, Sanddom- und Kohlenkastendeckel sind gut gelungen und geben den Blick in sonst verborgene Bereiche der Lok frei.

Eine Besonderheit bei der DRG-Ausführung des Berliner-Stadtbahn-Modells sind die beiliegenden Richtungsanzeiger „Berlin Görl. Bhf.“ Diese können mittels an der Lok vorhandener Haken eingehängt werden. Wer zwei Varianten der Baureihe 74 auf Probefahrten erleben will, sollte unter <https://youtu.be/WW-qXfy8E>

ter High Quality mittels ESU-Lok-Sound-5L-Decoder realistisch wiedergegeben. 32 Funktionen können über eine DCC-Zentrale geschaltet werden.

Eg?t=10m33s das Video unseres em-Mitarbeiters Peter Pernsteiner von einem Spur-1-Fahrtreffen in München anschauen. JA



**Blick auf die Lokführerseite mit geöffneter Klappe des Sanddoms**



**An den Fronten sind Scharfenberg-Kupplungen montiert**



sodass die LED-Beleuchtung immer flackerfrei funktioniert. Über DIP-Schalter am Wagenboden kann man die Grundeinstellungen sowohl der Spannungsabnahme als auch der Beleuchtungsfunktionen leicht ändern. Bei diesen Arbeiten wird einem auch der reichlich detaillierte und mit Nachbildungen des Motors, Getriebes und der Vorratsbehälter gestaltete Unterboden auffallen. Auch die plastischen Drehgestellblenden samt Sandfallrohren und Federung können gefallen. Auf der H0-Anlage konnte der Triebzug trotz der maßstäblich kleinen Räder mit nur 8,8 Millimetern Durchmesser durch ausgewogene Fahreigenschaften überzeugen, wobei man es nahezu perfekt geschafft hat, die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h einzuhalten. Im Halteabschnitt beträgt der Ausrollweg von der Trennstelle bis zum letzten Radsatz durchschnittlich 170 Millimeter. MM



**Trix H0: Der ARMz<sup>211.0</sup> (oben) wurde für den FD „Königssee“ neu gefertigt MM (4)**

#### ■ Trix H0

#### Halbspeisewagens ARMz<sup>211.0</sup> in einem Dreierset

Im dreiteiligen Set FD „Königssee“ (Artikelnummer 23142/369 €) haben die Göppinger die Teilneukonstruktion des Halbspeisewagens ARMz<sup>211.0</sup> mit eingebautem Digitaldecoder und umfangreichen Licht- und Geräuschfunktionen ausgeliefert. Er kann zusammen mit zwei Großraumwagen 2. Klasse Bpmz<sup>291.2</sup> im FD 1980 von Berchtesgaden nach Hamburg-Altona eingesetzt werden, wobei ein Modell über eine serienmäßig eingebaute Zugschlussbeleuchtung verfügt. Die aufgedruckten Ordnungsnummern 65 und 277 weisen auf den Kurswagen Klagenfurt – Hamburg hin, so

wie ihn die DB 1988 einsetzte. Während die Optik dem hohen Standard entspricht, hat man auch auf innere Werte gesetzt, sodass sich Tischlampen sowie Großraum-, Speiseraum- und Küchen/Bar-Beleuchtung separat digital schalten lassen. Die mehrfarbigen Inneneinrichtungen kommen auch bei kurzen Stromunterbrechungen immer gut zur Geltung, da in jedem Wagen ein Pufferkondensator eingebaut ist. WC-Fallrohre für den Speisewagen liegen als separat ansteckbare Teile dem Set bei, das es auch von Märklin gibt (43767). MM

Anzeige

**PROXXON  
MICROMOT  
System**

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

**MICRO-Fräse MF 70. Die präzise Vertikalfräse für feinste Arbeiten. Spindeldrehzahlen 5.000 – 20.000/min. Made in EU.**

Mit balanciertem Spezialmotor für schwingungsfreies Arbeiten bei hohen Drehzahlen und mit kleinsten Fräsern. Verfahrwege:

X (quer) 134 mm, Y (längs) 46 mm, Z (hoch) 80 mm.

Tisch 200 x 70 mm. Höhe 370 mm. Gewicht 7 kg.

6 MICROMOT-Systemspannzangen  
1 – 3,2 mm und Stufenspannpratzen  
im Lieferumfang enthalten.

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

**PROXXON**

[www.proxxon.com](http://www.proxxon.com)





## Piko 2m/G: 91 896 der DR



### ■ Gartenbahn-Tenderlok in 2m/G von Piko Baureihe 91<sup>3</sup> der Deutschen Reichsbahn

Mit der Baureihe 91<sup>3</sup> wagte Piko sich an die Erweiterung des Gartenbahn-Dampflokprogramms heran, wobei es diese dank nun vorhandener Konstruktionsunterlagen 2025 auch als HO-Formneuheit geben soll. Doch zunächst stellen wir das 2m/G-Modell (Artikelnummer 37260/999 €) auf unser Testgleis. Die Proportionen sind perfekt gelungen, sodass sich die Tenderlok gut ins Regelspursortiment einfügt. Allerdings benötigt die Maschine im 600er-Gleisradius bauartbedingt ein ausreichendes Lichtprofil – insbesondere bei Fahrt Rauchkammer voraus. Das ist aber schon die einzige Einschränkung, die man beim Fahren beachten sollte, sieht man von den zu laut eingestellten Betriebsgeräuschen der Digitalvariante (-1/1.349 €) ab. Hat man sich vorher die Bedienungsanleitung angeschaut, kann man vor Fahrtantritt den Wasserkastendeckel öffnen und die Lautstärke per Drehknopf regulieren – eine praxistaugliche Lösung. Auch kann man z. B. die Rauchkammertür, das Fenster und die Tür zum Führerstand öffnen, hinter der nicht der wohlbekannte Lokführer steht. Die noch zu Länderbahnzeiten beschafften Maschinen wurden bei der DB bis fast zum Ende der Epoche III und bei der DR bis in die Epoche IV hinein eingesetzt. Für die Erstauflage hat man die Dresdner 91 896 ausgewählt, die über die entsprechenden, mehrfarbigen Anschriften, Piktogramme und gelb hervorgehobenen Elektrokästen verfügt. Am Kessel findet man ebenfalls viele freistehend angebrachte Leitungen, Handräder sowie weitere gut nachgebildete Bauteile. Zudem besitzt das mit einem PSD-XP-Sounddecoder ausgestattete Modell einen gepulsten Verdampfer. Dank zweier Haftreifen



**Auch an der Rückseite rund um den Kohlenkasten findet man zahlreiche Details**



**Zwei Kuppelradsätze und die beiden Schleifer dienen zur Spannungsabnahme**

und einer Eigenmasse von 2,9 Kilogramm beträgt die Zugkraft in der Ebene 7,1 Newton. Mit Spitzensignal, Feuerbüchsenflackern, Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung sind bereits viele Lichtfunktionen eingebaut. Letztere lässt sich wie der Dampfgenerator auch über einen Schalter im Wasserkasten deaktivieren. Wer Rauch und Qualm liebt, kann sich über einen kräftigen Ausstoß freuen. Zur individuellen Zurüstung liegen der gelungenen Konstruktion ansteckbare Bremsschläuche und Griffstangen für das Bahnpersonal bei. MM

### ■ Rivarossi HO Vossloh DE 18

Mit über 130 verkauften DE 18 bewirbt Vossloh die seit 2014 gefertigte Diesellok DE 18. Da sie für mehrere europäische Länder eine Zulassung hat, kann sie mit bis zu 120 km/h grenzüberschreitend eingesetzt werden. Von den vielen möglichen Farbvarianten des Originals erreichte uns die graue railadventure-Ausführung (Artikelnummer 2921/274,90 €) mit 21MTC-Schnittstelle. Die 324 Gramm wie-

### Rivarossi HO: DE 18 von railadventure



gende Maschine wird über alle vier Radsätze angetrieben, wobei die zwei inneren jeweils einen Haftreifen tragen. Die Zugkraft ist mit 0,6 Newton für die meisten Züge ausreichend.

Hinter den Fahrleistungen muss sich die Optik nicht verstecken. Neben einem eingerichteten Führerstand und drehbaren Lüfterrädern sind auch die Aufbauten sehr detailliert. MM

## Außerdem...

... bedruckt LGB in diesem Jahr einen vierachsigen 2m/G-Reisezugwagen der Preßnitzalbahn mit dem Jubiläumslogo „25 Jahre wieder nach Steinbach“. Der vorbildgerechte Museumszug 2025 (Artikelnummer 40025/289 €) ist nur in Göppingen erhältlich



### LGB 2m/G: Museumszug MS

... beendet Stangel nach den Gießener Spur 0+1-Tagen am 22. und 23. März seine Geschäftstätigkeit

... ist von SEM in HOe der sächsische DR-Schneepflug 97-09-58 mit abnehmbarer Kabine (32211/189 €) als Kunststoffmodell erhältlich



### SEM HOe: Schneepflug der DR

... bietet sb modellbau einen komplett überarbeiteten, zweimotorigen Antrieb für die E 95 von Brawa in HO (12010/129 €), TT (11521/141 €) und N (5504/112 €) an

... fährt von Busch in HO der Ford Transit als Taxi (Artikelnummer 54506/31,41 €) und geschlossener Kastenwagen (-1/24,99 €) vor



### Busch HO: Ford Transit

... lieferte Wiking in HO den Bedford-Lkw mit Plane (35204), Audi TT (13406), VW T3 Doka (29310) und Audi Q7 der Polizei (13308) zu Preisen ab 19,99 Euro aus (s. Bild rechts)

... legte Mehlhose den HO-Schützenpanzerwagen 60 der NVA mit Geschütz (210106001/26,90 €) auf



### Mehlhose HO: SPW 60



## ■ Kussmaul HO Porsche in HO

Beim Augsburger Kleinserienhersteller Kussmaul ([www.kussmaul-modellbau.de](http://www.kussmaul-modellbau.de)) ist der Porsche Diesel Master N408 (39,90 €) erschienen. Das Modell entsteht in Handarbeit aus Resin-Bauteilen und wird in den Originalfarben lackiert. Auch weitere Schlepper-Typen von Porsche und Allgaier sind verfügbar. OS



**Kussmaul HO: Porsche Diesel Master N408**

Oliver Strüber

## ■ Weinert 1-HO Handschraper

Ein kleines Zubehörprodukt für Ladestraßen und Gewerbebetriebe ist der Handschraper, auch Kraftschaufel genannt. Genutzt wurden diese oft in Verbindung mit einem Förderband, um z. B. Schüttgüter aus einem O-Wagen kraftsparend in die Schütte zu schieben. Ab den 1950er-Jahren war neben dem Zugseil keine zusätzliche Steuerungsleitung mehr erforderlich, was zum verbreiteteren Einsatz führte. Die neuen Modelle sind in 1 (Artikelnummer 2940/43,60 €), 0 (2569/37,30 €) und HO (32083/24,60 €) erhältlich. MM



**Weinert 1-HO: Kraftschaufel samt Antrieb aus Messingfeinguss**

Werk (2)

## ■ Modellbahn Union HO Zwei Bahnunterführungen mit Graffiti

Sowohl in Städten als auch in ländlichen Regionen findet man an Bahndämmen kleinere Unterführungen in Betonoptik. Zwei solcher Modelle sind nun als Lasercut-Bausatz erhältlich – und zwar mit farbenfroher Graffiti-Bemalung. Je nach gewünschter Durchfahrthöhe von 36 bzw. 52 Millimetern kann man eine kleine mit

Rundbogen (Artikelnummer L000 90) oder breitere, eckige Konstruktion (-94) wählen. Die je 14,99 Euro kosten und komplett aus Karton gefertigten Bausätze sind leicht montiert, wobei die farbigen „Kunstwerke“ als letzte Schicht aufgeklebt werden. Wie man sie ein- und umbaut, zeigen wir in einer der nächsten Ausgaben. MM



**Modellbahn Union/Wiking HO: Unter den Unterführungen mit Graffiti-Bemalung fahren einige Wiking-Neuheiten durch**

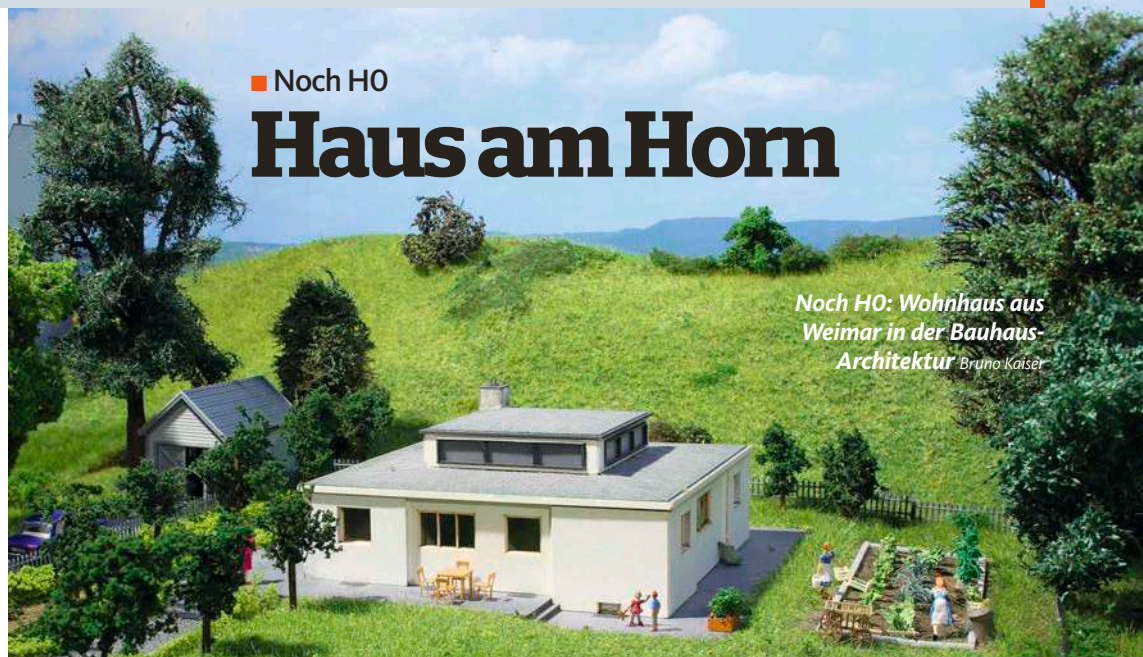
MM (7)

## ■ Noch HO

# Haus am Horn

**Noch HO: Wohnhaus aus Weimar in der Bauhaus-Architektur**

Bruno Kiesel



Dieses zum gerade abgelaufenen einhundertjährigen Jubiläum der Bauhausausstellung in Weimar kreierte Gebäude (Artikelnummer 66680/74,99 €) im Maßstab 1:100 ist nicht nur für HO-Bahner, sondern auch für Museumsbesucher des „Hauses am Horn“ in Weimar interessant. Insbesondere Letztere spricht wohl die in schlichtem braunen Karton mit Bauhauslogo versehene Verpackung an. Der Lasercut-Bausatz ist komplett aus durchgefärbtem Karton gefertigt. Als Besonderheit sind alle Innenwände und damit die vom Architekten

Georg Muche geplanten Räumlichkeiten zu sehen. Die Raumaufteilung lässt sich auch später noch durch das abnehmbare Dach betrachten. Wegen der Vielzahl der Einzelteile wird dringend empfohlen, vor dem Zusammenbau alle Bauteilnummern auf den zugehörigen Kartonteilen einzutragen. Außerdem sollte man an den sichtbaren Eckverbindungen die produktionsbedingten Schmauchspuren durch Überlackieren entfernen. Ansonsten ist der Zusammenbau unproblematisch – und das nicht zuletzt dank der ausführlichen Bauanleitung. BK

BK

Anzeige

**PROXXON  
MICROMOT  
System**

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

**Feindrehmaschine FD 150/E. Leicht, stabil und präzise. Für Spindeldrehzahlen von 800 - 5.000/min! Made in EU.**

Zum Plan-, Längs-, Aus- und Kegeldrehen, Abstechen und Bohren. Hohe maximale Spindeldrehzahl zur Herstellung kleinster Teile! Spitzenweite 150 mm. Spitzenhöhe 55 mm. Dreibacken-Futter bis 50 mm spannend. Größe 360 x 150 x 150 mm. Gewicht 4,5 kg.

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

FD 150/E



**PROXXON**

[www.proxxon.com](http://www.proxxon.com)



Tolle Preise  
im Wert von über  
5.000 Euro zu gewinnen!



■ Leserwahl „Das Goldene Gleis“

# Alles super zur 53. em-Leserwahl

*Auch im Jahr 2024 wurden die Modellbahnhersteller nicht müde, großartige Neuheiten auszuliefern. Eine Auswahl der Modelle stellen wir Ihnen zur Wahl*

Gibt es diesen Werbespruch von ARAL eigentlich noch? Ja, tatsächlich – obwohl er schon seit Jahrzehnten existiert. Auch unsere große Leserumfrage hat schon eine lange Tradition, sei es als „Modell des Jahres“ oder als „Das Goldene Gleis“. Und die Modellbahnbranche sorgt Jahr für Jahr für einen immerwährenden Reigen an Neuheiten und insbesondere Neukonstruktionen, so dass die Redaktionen der Zeitschriften *em*, *MEB*, *MIBA*, und *NBM* sorgfältig abzuwägen hatten, welche Modelle nominiert werden sollten – insbesondere wenn ein Hersteller mehrere Formneuheiten für eine unserer 24 Kategorien auslieferte. Den Trend zu immer mehr ausländischen Fahrzeugen haben wir wieder in mehreren Einzelrubriken berücksichtigt. Dank moderner Herstellungsverfahren bei der Fahrzeug- und Zubehör-Produktion sowie der Digitaltechnik lassen die wichtigsten Neuheiten des Jahres 2024 kaum noch Wünsche offen. Jetzt liegt es an Ihnen, die Gewinner des „Goldenen Gleises 2025“ zu küren. Für die Teilnahme müssen Sie nur den Coupon ausfüllen und uns rechtzeitig zusenden. Einsendeschluss ist der 31. März 2025 (Datum des Poststempels). Oder Sie nehmen an unserer Online-Abstimmung teil. *em*

**Das können Sie gewinnen!**

## 1. Preis

**Einkaufsgutschein von  
mein-mbs.de in Sebnitz, Wert: 1.500 Euro**



Bei mein-mbs.de findet der Modellbahner alles, was er braucht: Lokomotiven, Wagen und Zubehör in allen Baugrößen. Machen Sie Ihren nächsten Einkauf – ob im Ladengeschäft in Sebnitz oder im Versand über die Webseite – mit diesem Gutschein.

## 2. Preis

**Bahnreisen mit historischen Fahrzeugen  
in alle Regionen, Wert: 1.000 Euro**



Wer wollte es bestreiten: Bahnreisen mit historischen Fahrzeugen machen weit mehr Freude als eine normale Zugfahrt. Besondere Verdienste hat auf diesem Gebiet die IGE Erlebnisreisen erworben, die ein vielfältiges Programm an Touristikfahrten anbietet. Reisen Sie im In- und Ausland mit Dampfloks oder anderen Traktionsarten und zahlen Sie mit Ihrem Gutschein.

## 3. Preis

**Einkaufsgutschein  
Schweickhardt, Wert: 500 Euro**



Erfüllen Sie sich Ihre Modellbahn-Wünsche! Dabei hilft dieser Einkaufsgutschein – gestiftet und einzulösen beim Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Waiblingen.

**Außerdem verlosen wir Sachpreise im Gesamtwert von über 2.000 Euro:**

- 5 x Triebfahrzeug-Modelle
- 15 x Wagen-Modelle
- 20 x Bücher
- 50 x DVDs

Wir wünschen allen Einsendern viel Glück! Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mitarbeiter der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH und deren Angehörige können nicht teilnehmen.



## MITMACHEN UND GEWINNEN!

In dieser Ausgabe – wählen Sie die besten Modelle des Jahres!

Liebe Leserin, lieber Leser,  
Ihre Stimme zählt, Ihr Engagement wird belohnt: Machen Sie mit bei der Leserwahl „Das goldene Gleis“. Nutzen Sie die Chance, einen der vielen attraktiven Preise im Gesamtwert von über 5.000 Euro zu gewinnen.

Sie können auch online teilnehmen unter [www.dasgoldenegleis.de](http://www.dasgoldenegleis.de)  
Einsendeschluss ist der **31. März 2025**. Viel Glück, Ihre Redaktion.



## Leserwahl – Das Goldene Gleis 2025

Tragen Sie bitte in den Kategorien A bis Y die entsprechenden Kennziffern ein!

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A | B | C | D | E | F | G | H | I | K | L | M |
| N | O | P | Q | R | S | T | U | V | W | X | Y |

Angestellte der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH sowie aller Tochtergesellschaften und deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt. Die Teilnahme muss persönlich erfolgen und ist nicht über einen Beauftragten oder eine Agentur möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Daten werden zum Zwecke der Gewinnbenachrichtigung erfasst und gespeichert. Sie erhalten künftig per Post oder E-Mail News aus den Verlagen GeraMond oder VGB VerlagsGruppeBahn (bei Nichtinteresse vermerken Sie dies bitte). Mit der Teilnahme erklären Sie sich einverstanden, dass Ihr Name im Falle eines Gewinnes in den Magazinen, die in der GeraMond Media GmbH erscheinen, und auf den Internetseiten des Verlags veröffentlicht wird.

Einfach den Coupon kopieren,  
einscannen oder ausschneiden und  
bis zum 31. März 2025 auf einer  
Postkarte einsenden an:

**GeraMond Media GmbH,  
Infanteriestraße 11 a,  
80797 München**

Vergessen Sie auf der Rückseite der  
Postkarte nicht Ihren Namen und  
die Anschrift!

Alternativ können Sie auch  
online abstimmen unter:

[www.dasgoldenegleis.de](http://www.dasgoldenegleis.de)

Sie erreichen  
die Website  
auch über  
diesen  
QR-Code:





KATEGORIE A: Dampf-Triebfahrzeuge H0



**A-01:**  
Brawa  
001 Neubau  
DB



**A-02:**  
Märklin  
18.3 DB



**A-03:**  
Märklin  
86 DB



**A-04:**  
Piko  
62 DB/DR



**A-05:**  
Präzisions-  
technik  
Dresden  
sä. VII TS



**A-06:**  
Rivarossi  
56.20 DR/DB

KATEGORIE B: Elektro-Triebfahrzeuge H0



**B-01:**  
Brawa  
445 „Twin-  
dextx Vario“  
DBAG



**B-02:**  
Märklin  
151 DB



**B-03:**  
Märklin  
ET 85 DB



**B-04:**  
Piko  
E 17 DB

KATEGORIE B



**B-05:**  
Piko  
144.001 DB

KATEGORIE C: Diesel-Triebfahrzeuge H0



**C-01:**  
ESU  
V 100/  
211/212 DB



**C-02:**  
Kres  
670 Alma



**C-03:**  
Liliput  
628.0 DB



**C-04:**  
Modellbahn  
Union  
MAN-Schie-  
nenbus



**C-05:**  
Piko  
Vectron 249  
DualMode  
DBAG



**C-06:**  
Rivarossi  
Klv53 DB

KATEGORIE D: Ausländische Elektro-Triebfahrzeuge H0



**D-01:**  
Bemo  
„Capricorn“  
RhB in H0m



**D-02:**  
Lima  
RABe 502  
„Astoro“ SBB



**D-03:**  
NMJ  
El 5 NSB



KATEGORIE D: Ausländische Elektro-Triebfahrzeuge H0



**D-04:**  
Piko  
Re4/41 SBB



**D-05:**  
Piko  
1000 NS



**D-06:**  
Roco  
Re4/4 II  
„Swiss  
express“ SBB



**E-01:**  
ACME  
M63 MÁV



**E-02:**  
Albert Modell  
LDH-125 CFR/  
ČD



**E-03:**  
Dekas  
MZ „bane-  
service“



**E-04:**  
Jägerndorfer  
5045 „Vindo-  
bona“ ÖBB



**E-05:**  
Märklin  
„Northlander“



**E-06:**  
Piko  
ML4000 SP



**E-07:**  
Rivarossi  
EffiShunter  
1000

KATEGORIE E



**E-08:**  
Roco  
T466.2 ČSD

KATEGORIE F: -Triebfahrzeuge TT



**F-01:**  
Piko  
62 DR



**F-02:**  
Saxonia-  
Modellbau  
58.30 DR



**F-03:**  
Tillig  
Vectron 249  
DualMode  
DBAG

KATEGORIE G: Triebfahrzeuge N



**G-01:**  
Arnold  
232 DR



**G-02:**  
Fleischmann  
Schneeschleu-  
der der DBAG



**G-03:**  
Hobbytrain  
Vossloh DE18



**G-04:**  
Liliput  
704 DB



**G-05:**  
Minitrix  
243 DR



**G-06:**  
Minitrix  
Vectron MS  
DBAG



KATEGORIE G



**G-07:**  
Piko  
E32 DB

KATEGORIE H: Ausländische Triebfahrzeuge N



**H-01:**  
Arnold  
CC 14000  
SNCF



**H-02:**  
Arnold  
CC 6500/  
21000 SNCF



**H-03:**  
Fleischmann  
Re 4/4 II SBB



**H-04:**  
Hobbytrain  
Re 4/4 IV SBB



**H-05:**  
Jägerndorfer  
4130 „Transalpin“ ÖBB



**H-06:**  
Minitrix  
„Big Boy“ UP



**H-07:**  
REE  
BB 67000  
SNCF

KATEGORIE I: Triebfahrzeuge Z



**I-01:**  
Märklin  
Re 6/6 SBB



**I-02:**  
Märklin  
ETA 150 DB

KATEGORIE J



**I-03:**  
Rokuhan  
USRA 0-6-0  
Baltimore &  
Ohio

KATEGORIE K: Triebfahrzeuge O



**K-01:**  
Fulgurex  
Re 4/4 BLS



**K-02:**  
KM1  
91.3-18 DRG/  
DR/DB



**K-03:**  
Lenz  
V 65 DB



**K-04:**  
Spur 01  
Modellbahnen  
80 DRG/DR/DB

KATEGORIE L: Triebfahrzeuge 1



**L-01:**  
Beesmodell-  
bahn  
24 DRG/DR/DB



**L-02:**  
KM1  
15 DRG



**L-03:**  
KM1  
V 51 in 1e



**L-04:**  
Märklin  
151 DB



**L-05:**  
Märklin  
„Big Boy“ UP



KATEGORIE L



**L-06:**  
Spur 01  
Modellbahnen  
66 DB



**M-01:**  
Innolotions  
ABe4/4 III RhB



**M-02:**  
Kiss  
Ge4/4 I RhB



**M-03:**  
LGB  
HGe4/4 II  
MGB



**M-04:**  
Piko  
91.3-18 DR



**M-05:**  
Regner  
99 5201 DR



**M-06:**  
Train Line 45  
Ge4/6 RhB



**M-07:**  
Train Line 45  
T1 HSB



**N-01:**  
ACME  
Bautzener  
Speisewagen  
DR



**N-02:**  
Brawa  
Donnerbüchsen-  
Steuerwagen  
DB

KATEGORIE N: Reisezugwagen H0



**N-03:**  
Exact-Train  
Autoverla-  
dungszug BLS



**N-04:**  
Jägerndorfer  
Spanten-  
wagen ÖBB



**N-05:**  
L.S.Models  
Nord-Express  
CIWL



**N-06:**  
Märklin  
Interregiowa-  
gen DB



**N-07:**  
Märklin/Piko  
„Metropoli-  
tan“ DB AG



**N-08:**  
NMJ  
Holzwagen  
NSB



**N-09:**  
Roco  
IC-Steuer-  
wagen DBAG



**N-10:**  
Roco  
Doppelstock-  
wagen DBAG

KATEGORIE O: Güterwagen H0



**O-01:**  
Brawa  
Selbstentlade-  
wagen Fads/  
Fals DB



**O-02:**  
Brawa  
Behältertrag-  
wagen BTs30  
DB



KATEGORIE O: Güterwagen HO



**O-03:**  
Brawa  
sechssachs.  
Gaskesselw.  
DRG/DB/DR



**O-04:**  
Dekas  
G- und  
O-Wagen DSB



**O-05:**  
Märklin  
Doppel-  
tragwagen  
Sdgmrrs



**O-06:**  
Märklin  
Schwenk-  
dachwagen  
Tals DB



**O-07:**  
Piko  
Teleskopha-  
ubenwagen  
Shimmns DB



**O-08:**  
Rivarossi  
zweiachsiger  
Gaskessel-  
wagen



**O-09:**  
Robo  
vierachsiger  
Kesselwagen  
Zaes-x PKP



**O-10:**  
Roco  
Taschen-  
wagen T5

KATEGORIE P: Wagen TT



**P-01:**  
Arnold  
Container-  
tragwagen



**P-02:**  
Arnold  
Getreidetrans-  
portwagen

KATEGORIE P: Wagen TT



**P-03:**  
Händl  
G-Wagen  
„Kassel“ DR



**P-04:**  
Karsel  
beladene  
O-Wagen DR  
in TTe



**P-05:**  
Tillig  
lange „Halber-  
städter“ DB



**P-06:**  
Tillig  
Preußische  
Schnellzug-  
wagen

KATEGORIE Q: Wagen N/Z



**Q-01:**  
Arnold  
Mistral '69-  
Wagen SNCF  
in N



**Q-02:**  
Arnold  
OSSHD-B-  
Wagen DR  
in N



**Q-03:**  
AZAR  
Corail-Wagen  
SNCF in Z



**Q-04:**  
Märklin  
Autotrans-  
portwagen  
Off 52 DB in Z



**Q-05:**  
Minitrix  
Behelfspack-  
wagen MDyge  
DB in N



**Q-06:**  
Minitrix  
Wittenberger  
Steuerwagen  
DB AG in N



KATEGORIE Q



**Q-07:**  
Piko  
3yg-Wagen  
DB in N

KATEGORIE R: Wagen 0/I/G



**R-01:**  
Bemo  
Rungenwagen  
RhB  
in 0m



**R-02:**  
KM1  
90-Tonnen-  
Kran  
in 1



**R-03:**  
KM1  
Speisewagen  
WR4ü-28  
DSG in 1



**R-04:**  
Lenz  
Glr 22  
„Dresden“  
DB in 0



**R-05:**  
Modelbouw  
Boerman  
Kesselwagen  
DR in 2



**R-06:**  
Schnellen-  
kamp  
SS 15  
DB in 0



**R-07:**  
Schnellen-  
kamp  
Topfwagen  
DRG/DR in 0

KATEGORIE S: Gebäude H0



**S-01:**  
Auhagen  
Fischer- und  
Bootshaus



**S-02:**  
Busch  
Bahnhof  
„Kalchreuth“

KATEGORIE S: Gebäude H0



**S-03:**  
Busch  
Marodes  
Stellwerk



**S-04:**  
Die Modell-  
bahnwerkstatt  
Lokschuppen  
Hasselfelde



**S-05:**  
Fallers  
Brauerei  
Veltnis



**S-06:**  
Laffont  
Bahnhof  
„Talhausen“



**S-07:**  
Modellbahn  
Union  
Gebäudeserie  
AW Speldorf



**S-08:**  
Müllers Bruchbuden  
Hinterhaus mit  
Brandmauer



**S-09:**  
Noch  
Leuchtturm



**S-10:**  
Vollmer  
Werkstatt-  
gebäude

KATEGORIE T: Zubehör H0



**T-01:**  
Artitec  
Kiosk der  
1950er-Jahre



**T-02:**  
Busch  
Gartenbahn



KATEGORIE T: Zubehör H0



**T-03:**  
Kibri  
landwirtschaftlicher  
Unterstand



**T-04:**  
Kurtis  
Fahrer für  
Simson-  
Mopeds



**T-05:**  
Micro Miners  
Grubenlok  
BBA B 360 in  
H0f



**T-06:**  
Noch  
Milchpils



**T-07:**  
Preiser  
britische  
Königsfamilie



**T-08:**  
VK-Modelle  
Tankstelle der  
1960er-Jahre

KATEGORIE U: Straßenfahrzeuge H0



**U-01:**  
Brekina  
Citroën Dyane



**U-02:**  
Brekina  
MAN 520 H  
Drehleiter



**U-03:**  
Busch  
Fendt  
Dieselross



**U-04:**  
Herpa  
MAN eTGX

KATEGORIE U: Straßenfahrzeuge H0



**U-05:**  
Minichamps  
Lancia Stratos



**U-06:**  
PCX  
Audi 100



**U-07:**  
Wiking  
Lancer Seitensapler

KATEGORIE V: Zubehör Z/N/TT



**V-01:**  
Auhagen  
S-Bahnsteig-  
Zubehör  
in TT



**V-02:**  
Busch  
LPG-Halle  
in N



**V-03:**  
Laffont  
Drehscheibe  
in Z und TT



**V-04:**  
Lemke miNis  
Fuchs F 301  
Bagger in N



**V-05:**  
Minitrix  
Behelfsstell-  
werk in N



**V-06:**  
Modellbahn  
Union  
Schiffshebe-  
werk in N



**V-07:**  
NOCH  
3D-Druck-  
Figuren  
in Z, N und TT



KATEGORIE V: Zubehör N/TT



**V-08:**  
Nordmodell  
Fachwerkhäuser in Z



**V-09:** Spur-N-Teile.de  
Stadthaus-Serie in N



**V-10:** Die Modellbahnwerkstatt  
RhB-Wärterhaus in N

KATEGORIE W: Zubehör 0/1/G



**W-01:**  
Busch  
Kleinbekohlung in 0



**W-03:**  
Real-Modell Posten 28 in 1



**W-05:**  
Weinert  
Holzmast-Laternen in 0 und 1



**W-04:**  
Die Modellbahnwerkstatt  
Bf. „Gletsch“ in 0



KATEGORIE X: Modellbahntechnik

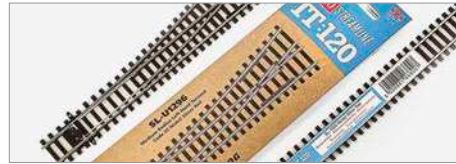


**X-01:**  
Märklin  
schlanke DKW in H0



**X-02:**  
Modellbahn-Displays.de  
Zugziel-anzeiger

KATEGORIE X: Modellbahntechnik



**X-03:**  
Peco  
TT-Gleissystem



**X-04:**  
Piko  
Messwagen in G



**X-05:**  
Weinert  
Kreuzungen in H0

KATEGORIE Y: Digitaltechnik



**Y-01:**  
ESU  
Bassreflex-Lautsprecher



**Y-02:**  
FichtelBahn  
BiDiB Interface IFnet



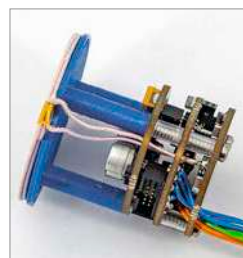
**Y-03:**  
RailBox  
Digitalzentrale RB1110



**Y-04:**  
Tams  
Zentrale mc<sup>2</sup> Version V2



**Y-05:**  
Uhlenbrock  
LocoNet-Repeater Luisa



**Y-06:**  
Viessmann  
Induktiv Charger



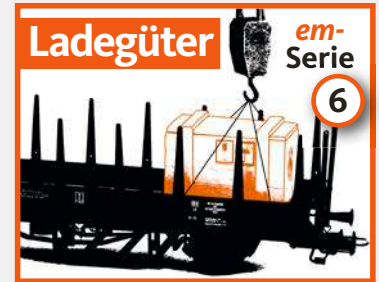
**Y-07:**  
YaMoRC  
Digitalzentrale YD7010



■ Eisenbahn-Drehgestelle als Ladegut für Rungenwagen

# Ruhende Räder auf Reisen

*Drehgestelle als Dienstgut der DB oder als Ladegut für andere Eisenbahngesellschaften im In- und Ausland eignen sich hervorragend für Rungen- oder offene Wagen mit flachen Borden*



*Verladene Y25-Drehgestelle der Nenngröße H0 von nme auf einem Güterwagen der Gattung Rs von Klein Modellbahn. Die Radsätze lagern gut gesichert in selbst gebauten hölzernen Ladegestellen*



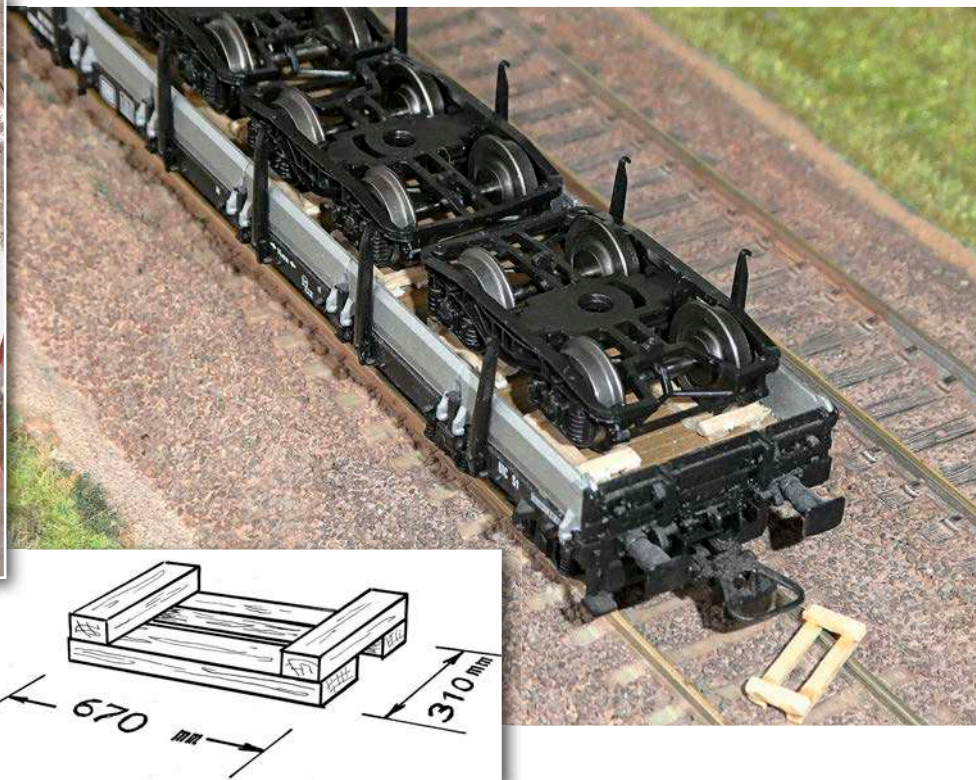
**D**ie für diese Folge zum Thema Ladegüter der Bahn herausgesuchten Vorbildfotos zeigen auf zwei- und vierachsigen Flachwagen verladene Drehgestelle von Reisezug- und Güterwagen. Wie schon die einzeln transportierten Radsätze (siehe em 11/24) werden auch die Radsätze der Drehgestelle auf Ladegestellen bzw. Schlitten gelagert. Außerdem sind sie mittels Spanngurten oder -drähten gesichert. Eine Ausnahme bildet der 1993 in Hamburg-Wilhelmsburg aufgenommene Rs-

*Als Beispiel für verladene Drehgestelle von Reisezugwagen haben wir Piko-H0-Ersatzteile beschafft und auf einem Kls von Roco platziert*

Benno Wiesmüller (5)



*nme-Drehgestelle auf einem Fleischmann-H0-Vierachser der Gattung Res. Einer der Holzschlitten liegt auf dem Gleisplanum. Die Skizze enthält die Vorbildmaße, oben eine Detailaufnahme eines Drehgestell-Transports bei der Bahn*







*Im Jahr 2000 in Maschen fotografierter Kls-Rungenwagen mit zwei Drehgestellen als Ladegut, die mittels Holzgestellen und Gurten fixiert sind*



*Durch je vier Ladegestelle und Ladegurte gesicherte Drehgestelle auf einem vierachsigen DB-Flachwagen, aufgenommen im Juni 2001 in Maschen*

Wagen, bei dem die Radsätze auf speziellen Ladegestellen aus Metall ruhen.

## Umsetzung ins Modell

Als Wagentypen eignen sich solche mit flachen Wänden oder Borden und Holzfußboden. Die Radsätze sind in Wagenlängsrichtung bodenfrei und auf Gestellen gelagert zu verladen, wobei die Sache mit der Bodenfreiheit bei den handelsüblichen Modellbahnradsätzen mit meist vorbildwidrig zu hohen Spurkränzen nicht so eng gesehen werden sollte. Bei den Drehgestellen eines Reisezugwagens auf einem HO-Güterwa-

## » Für die Lagerung von Drehgestellen als Ladegut eignen sich spezielle Gestelle aus Holzprofilen

gen der Gattung Kls von Roco wurden Nachbildungen von Piko verwendet, die in Sonneberg als Originalersatzteil unter der Artikelnummer 58537-364 bezogen werden können. Sie stehen wie beim Vorbild in hölzernen Ladegestellen (Schlitten). Die Verdrahtung haben wir an den Innenseiten der Wände enden lassen. Die Schlitten müssen so auf dem Wagenboden befestigt werden, dass sie nicht verrutschen können. Dasselbe gilt für die Güterwagen-Drehgestelle von nme (960000), die wir auf einem Rs-Wagen von Klein Modellbahn und einem Res-Vierachser von Fleischmann verladen haben. Auch hier ruhen die Räder der Drehgestelle auf Schlitten. Als Spanngurte wurde dünner Draht verwendet, der auf dem Wagenboden endet.

## Hölzerne Ladegestelle

Außerdem haben wir Schmalspur-Drehgestelle von Bemo (5589 300) auf einen Ks-



*Aus Rs-Wagen bestehende Wagengruppe mit neuen Drehgestellen, die durch eiserne Ladestelle und Spanndrähte gesichert sind*





Wagen von Roco verladen. Als Vorbild diente eine dreiteilige Wagengruppe, auf denen jeweils vier Schmalspur-Drehgestelle des Budapester Schienenfahrzeugherstellers Ganz verladen waren und die über den Hamburger Hafen nach Übersee verschifft wurden. Auch hierfür wurden Ladegestelle aus dünnen Holzleisten angefertigt, in denen die Drehgestelle sicher ruhen. Damit wie beim Original alle vier Drehgestelle auf dem Wagen Platz finden, mussten die überstehenden Kuppungsschächte entfernt werden, die sowieso entbehrlich sind und das Erscheinungsbild deutlich verbessern. Benno Wiesmüller

**Anm. d. Red.:** In unserer Beitragsserie zum Thema *Ladegüter* finden Sie in den zurückliegenden Ausgaben Tipps zu folierten Holzpaketen (em 10/24), Radsätzen (11), Lichtsignalen (12) und Bahnschwellen (1/25). In unserem April-Heft werden wir das Thema *Holzboxen* behandeln.

## Mögliche Alternative

### *Drehgestelle in Flat-Rack-Containern*

Auch in Flat-Rack-Containern verladene Drehgestelle, die nicht nur – wie im Bild zu sehen – auf Lastkraftwagen-Sattelauflegern, sondern auch auf flachen Eisenbahn-Güterwagen transportiert werden können, wären für eine Modellumsetzung recht reizvoll. In N und TT gibt es diese of-

fenen Container mit Stirnwänden bei DM-Toys bzw. Modellbahn Union (A50337). In H0 ist das Angebot eher begrenzt, doch finden sich bei eBay entsprechende Kunststoffteile von Promotex (5460), die man auch auf der Internetseite [www.truckstophobbies1-87.com](http://www.truckstophobbies1-87.com) finden kann. BW



**Lkw-Sattelaufleger mit einem Flat-Rack-Container, auf dem drei ADtranz/DUEWAG-Eisenbahn-Drehgestelle verladen sind**



**Eine aus drei Ks-Wagen bestehende Gruppe mit jeweils vier Schmalspur-Drehgestellen von Ganz/Budapest beladen, aufgenommen im September 1996 im Hamburger Hafen; die Umsetzung im Maßstab 1:87 (unten) entstand auf Basis eines Roco-Rs der SNCF und vier H0m-Drehgestellen von Bemo Benno Wiesmüller (6)**





■ Gebäude-Eigenbau nach einer Vorlage der Harzer Schmalspurbahnen

# Polystyrolplatten als Basis für ein *Dienstgebäude der Bahn*



*Möchte man ein Diorama oder eine Anlage nach einem bestimmten Vorbild bauen, sollten auch die Gebäude originalgetreu umgesetzt werden. Am Beispiel der Lokeinsatzstelle von Wernigerode möchten wir das im Maßstab 1:87 demonstrieren*



Sig. Wilfried Raulf

**G**ebäudemodelle des Bahnhofs Wernigerode werden leider noch nicht von der Industrie als Bausatz angeboten, obwohl es schon einige Bahnhofsbauten nach Harzer Vorbildern beispielsweise von *te-minia* in H0 zu kaufen gibt. Insofern kommt man um den Eigenbau nicht herum. Zuerst stellt sich dabei die Frage, inwieweit man Kompromisse beim Bau des gewünschten Gebäudes eingehen möchte. Für mich hat die absolute Vorbildtreue oberste Priorität, auch wenn es hier und da natürlich kleine Abstriche gibt. Seit Jahren baue ich schon Gebäude nach Vorbildern und benutze Polystyrol und Dekorplatten der Zubehörindustrie. Anhand meines jüngsten Projekts, der Lokeinsatzstelle Wernigerode, möchte ich die Vorgehensweise beschreiben, die auch für andere Themen und Nenngrößen anwendbar ist.

## Ermittlung der Gebäudemaße

Als Erstes muss man die Größe des Gebäudes festlegen. Hierbei ist es nicht entscheidend, ob man alle Maße auf den Millimeter genau

trifft, sondern dass das Gebäude stimmig wirkt. Gerade bei großen Häusern bedient sich die Industrie teilweise des Maßstabs 1:100 und nicht 1:87, damit das Bauwerk nicht zu wuchtig erscheint. Auch ich baue teilweise in diesem minimierten Verhältnis, nicht jedoch in diesem Fall.

## » Nach Fotos angefertigte Zeichnungen bilden eine gute Gebäudebau-Basis

Um die Größenordnung zu ermitteln, ist es am einfachsten, sich Originalpläne von der zuständigen Stadt- oder Gemeindebehörde zu besorgen. Es gibt aber auch einfache Methoden, wie man an die Maße der jeweiligen Bauwerke herankommt: Ich fotografiere die Gebäude von allen Seiten. Wichtig ist dabei, dass die Kamera immer rechtwinklig zum Objekt ausgerichtet wird. Bevor ich fotografiere, stelle ich einen aufgeklappten weißen und einen Meter langen Gliedermaßstab an die Wand des

Gebäudes. Zuhause werden die Bilder ausgedruckt. Dann nehme ich den Gliedermaßstab auf dem Foto zwischen die Spitzen eines Zirkels und ermittle damit, wie viele Millimeter auf dem Foto einem Meter in Natur entsprechen. Danach kann man alle anderen Maße der Gebäudeteile abtasten, umrechnen und auf dem Bild notieren.

In vielen Fällen ist es aber so, dass ein Gebäude eingezäunt ist oder auf privatem Gelände steht und man deshalb nicht nah genug an das Objekt herankommt oder dass andere Häuser oder Schuppen im Wege stehen. Dann kann man die in der Regel einen Meter breiten Eingangstüren als Maß heranziehen. Alternativ kann man eines der Fenster ausmessen, um die Bezugsgröße zu ermitteln. Auch sich in der Nähe aufhaltende Personen oder ein vor dem Haus parkendes Auto können beim Maßermitteln helfen.

## Modellbau nach Skizzen

Die ermittelten Maße sollten dann in maßstabsgerechte Skizzen eingezeichnet werden. Ich



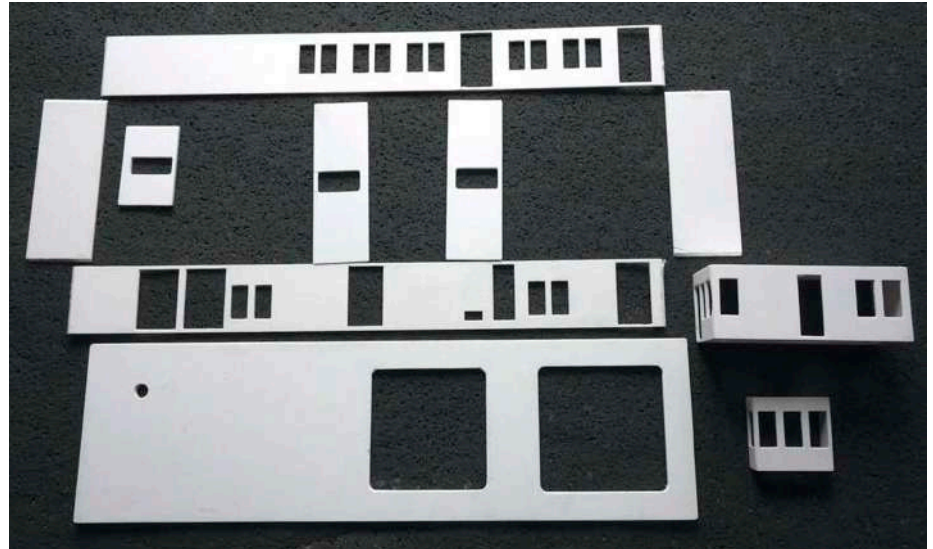
**Thema unseres Gebäudebautipps ist die Lokeinsatzstelle des HSB-Bahnhofs Wernigerode, die exakt nach Vorbild im Maßstab 1:87 entstanden ist**



benutze dafür ein einfaches CAD-System. Skizzen auf Millimeterpapier zeichnen, wie es früher üblich war, geht natürlich auch. Als Material für die Außenwände benutze ich zwei Millimeter starke weiße Polystyrolplatten, die man beispielsweise unter [www.architekturbedarf.de](http://www.architekturbedarf.de) im Internet findet. Polystyrol lässt sich sehr gut verarbeiten und ist obendrein günstig. Mit einer Tischkreissäge werden die Außenwände zugeschnitten. Die passenden Fenster und Türen findet man im Sortiment von *Auhagen*. Wer spezielle Maßanfertigungen wünscht, kann sich an den Spezialisten [www.meinmodellhaus.de](http://www.meinmodellhaus.de) wenden. Die Zeichnungen kann man auf die zugeschnittenen Polystyrolwände heften, die Öffnungen der Fenster und Türen aussägen und sauber nachfeilen. Man kann aber auch die Maße mit einem Anreiß- oder Zirkelmessschieber direkt auf die Platte übertragen und die Öffnungen mit einer Fräsmaschine herausarbeiten. Nach Fertigstellung der Ausschnitte werden die Wände mit feinem Schmirgelpapier von oben nach unten geschliffen – also in der gedachten Fließrichtung des Regenwassers.

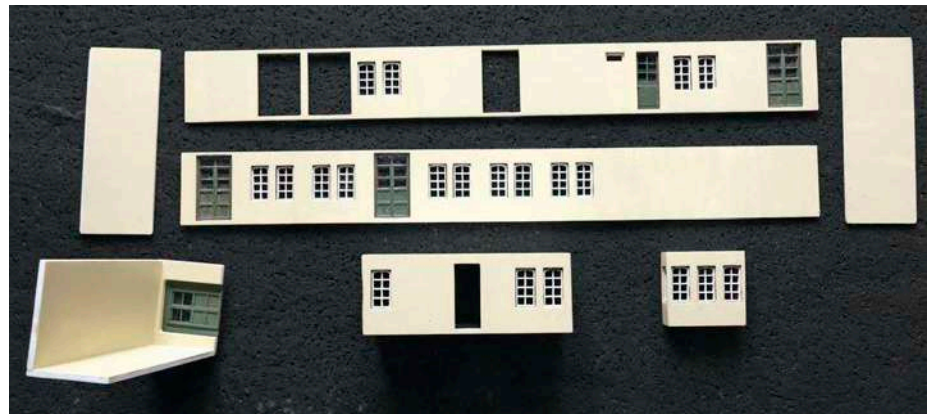
### Lackierung und Zusammenbau

Anschließend werden die Wände lackiert, was ich mit einem Pinsel erledige, wobei jeder Anstrich von oben nach unten erfolgen sollte. Das hat den Vorteil, dass gewisse Verwitterungsspuren durch Regenwasser imitiert werden. Auch bei der späteren Patinierung sollte so vorgegangen werden. Anschließend werden die Fenster und Türen eingesetzt und die Wände innen



**Die aus weißen Polystyrolplatten ausgeschnittenen Wandteile sowie die Bodenplatte**

**Die bereits farbig angestrichenen Wände mit den eingesetzten Fenstern und Türen aus dem Auhagen-Sortiment**



**Das Dach wird aus Spanten und einem Mittelsteg auf einer Grundplatte montiert, die von oben ins Gebäude eingeklebt wird und dessen Rechtwinkligkeit garantiert** Wilfried Raulf (4)

schwarz gestrichen, damit die spätere Innenbeleuchtung nicht durch das Polystyrol hindurchscheint. Nach dem Zusammenkleben der Außenwände wird die als Rahmen gefertigte Bodenplatte eingepasst. Diese Platte stelle ich zweimal her: eine Grundplatte und eine weitere

Platte, die an der obersten Kante des Stockwerks eingeklebt wird, was die Gebäudestabilität erhöht und die Rechtwinkligkeit des Objekts sicherstellt. Da dieses Bahndienstgebäude relativ lang ist, werden zur Stabilität auch noch einige Zwischenwände eingezogen.





**Der auf der Rückseite vorhandene Anbau macht das Gebäude architektonisch interessanter und wurde natürlich ebenfalls authentisch in den Maßstab 1:87 umgesetzt**



Für das Dach muss eine Unterkonstruktion aus Polystyrolspanten angefertigt werden. Die Gradzahl der Dachneigung wurde vorher in den Skizzen festgelegt. Bei einem Walmdach wie in diesem Fall verschieben sich die Winkel an den Übergängen, wo die lange Seite auf die rechtwinklige kurze trifft. Hierfür sollten Schablonen aus Pappe angefertigt werden, um so genau jene Winkel zu ermitteln, die für das Dach nötig sind. Die Dachhaut besteht aus Dekorplatten mit Ziegelstruktur von *Auhagen*. Diese sind so gefertigt, dass man bei Bedarf zwei Platten sauber in- bzw. aneinander verzahnen kann, ohne dass man eine Naht sieht.

» Polystyrolplattenbauten sind unschlagbar preiswert und relativ schnell im Modell zu realisieren



**Der Rohbau steht, das Richtfest kann gefeiert werden. Im nächsten Schritt muss nur noch das Dach vollendet werden**

Wilfried Raulf (4)

Ist das Dach zusammengeklebt, müssen noch die Firstpfannen und die Dachrinnen angeklebt werden. Das Dach sollte wegen eventueller Farbunterschiede rot überstrichen werden. Als Fallrohre benutze ich einen ein Millimeter dicken Kupferdraht, den ich passend biege. Für die Befestigung der Rohre haben sich gekürzte Sicherungssplinte aus dem Baumarkt mit einem Lochdurchmesser von 1,2 Millimetern als Wandhalter bewährt. Aus dünnen Leisten des Anbieters *Evergreen* bestehen die Fensterumrahmungen. Aus der Bastelkiste kommen verschiedene Kleinteile wie Schornstein, Schneefangbalken, Schilder und Beschriftungen.

Natürlich gibt es auch andere Methoden, ein Gebäude seiner Wahl anzufertigen. Und seit geraumer Zeit bieten ja auch verschiedene Lasercut-Anbieter die Lieferung eines gewünschten Gebäudeunikats an. Insofern gibt es gar viele Möglichkeiten, sich sein Traumhaus auf die Anlage zu holen. Polystyrolplattenbauten sind allerdings unschlagbar preiswert und relativ schnell zu realisieren. *Wilfried Raulf*

**Die Auhagen-Dekorplatten mit Dachziegel-Imitation werden entsprechend der Dachform zugeschnitten und auf die Spanten geklebt**







**MIBA-  
Neuheiten-  
Ausgabe \***  
auch als eMag  
erhältlich

# Neuheiten 2025 komplett und kompetent



**NEU: Ab 21.2. am Kiosk!**

## Was erwartet Sie im Heft?

- ✓ ca. 160 Firmen • ca. 600 Fotos
- ✓ Modelle, Motive, Meinungen
- ✓ 116 Seiten Umfang

## Prallvoll mit Modellen und Meinungen:

Das ist einmal mehr das *MIBA-Neuheitenheft* mit seinem einzigartigen Überblick über die wichtigsten Modellbahn- und Zubehörneuheiten des Jahres 2025.

Das *MIBA*-Team recherchiert für Sie die Neuheiten von rund 160 Firmen, sprach mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasst für Sie alles zusammen in der heißesten *MIBA*-Ausgabe des Jahres.

Best.-Nr. 02213 • € 12,90

Hier geht's  
direkt zum Abo



\* vsl. ab Freitag, den 21.02.2025 auch als eBook (PDF-Download) erhältlich.\*

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





**IFnet ist Digitalzentrale und PC-Interface für BiDiB in einem Gerät und derzeit eine der kleinsten DCC-Zentralen am Markt. IFnet und readyBoost bilden zusammen mit einer Roco-multi-Maus ein kostengünstiges Digitalsystem, mit dem auch eine Handsteuerung möglich ist**

■ BiDiB-Bus-System von FichtelBahn

# Digitalzentrale für den PC-Betrieb

*Das neue BiDiB-Interface von FichtelBahn nennt sich IFnet und offeriert gleichzeitig eine DCC-Digitalzentrale für den PC-Betrieb. Handregler können am X-Bus angeschlossen werden, was die Digitalsteuerung von Triebfahrzeugmodellen ermöglicht*



**Das IFnet des Herstellers FichtelBahn kann mit allen BiDiB-Geräten interagieren. Besonders komfortabel wird es, wenn die ready-Serie desselben Anbieters zum Einsatz kommt**

Das System BiDiB stand bisher schon für einen besonders leistungsfähigen und schnellen Bus. Hinter BiDiB verbirgt sich aber nicht nur der BiDiBus, wie wir ihn von den Komponenten von FichtelBahn und Tams her kennen. Als BiDiB definiert wurde, war der Übertragungsweg zunächst unklar. Daher erfolgte die Protokollspezifikation derart universell, dass mehrere Übertragungswege möglich wurden. Aus praktischen und monetären Gründen wurde dann zunächst der BiDiBus umgesetzt, so wie er bis heute an zahlreichen Komponenten der immer noch wachsenden Community zu finden ist. Der BiDiBus beruht auf einer seriellen RS-485-Übertragung, wie man sie schon von X-Bus beziehungsweise XPressNet kennt – doch BiDiBus läuft mit 500 Kilobit pro Sekunde. Das ist deutlich schneller als die 62,5 Kilobit pro Sekunde der Lenz- und Roco-Handregler.

Die Verkabelung von BiDiBus erfolgt mit RJ45-Netzwerkkabeln, die geschirmt und fertig konfektioniert in unterschiedlichen Längen und recht günstig erhältlich sind. Wer BiDiB einsetzt, steuert in der Regel seine Modellbahnanlage mit dem Heimcomputer. Auch alle Verwaltungsarbeiten von BiDiB-Komponenten werden mit PC-Programmen erledigt. Bei FichtelBahn erfolgte bisher die PC-Anbindung per USB – entweder mit einem als Digitalzentrale konfigurierten GBMBoost oder mit dem USB-Interface IF2. Letzteres hatte neben der nicht mehr zeitgemäßen USB-Anbindung den Nachteil, dass es keine Stromversorgung für den BiDiBus bereitstellte und dass auch der Einsatz eines Handreglers etwas umständlich war und deshalb zusätzliche Komponenten benötigt wurden.

## BiDiB-Interface IFnet

Das neue BiDiB-Interface IFnet von FichtelBahn räumt mit diesen Problemen auf, denn neben dem BiDiBus-Anschluss ist auch eine Xnet-Buchse vorhanden, an der problemlos die bekannten Handregler von Lenz und Roco angesteckt werden können. Gemäß den Spezifikationen von XpressNet und X-Bus/X-Net sind bis zu 31 Handreglertypen einsteckbar. Die weitere Verteilung kann zum Beispiel mit den LA152-Verteilerplatinen von Lenz erfolgen. Beim IFnet wird die PC-Anbindung über Ethernet bewerkstelligt. Ein entsprechender Anschluss befindet sich auf der linken Seite des Interfaces. Bei Bedarf sind auch mehrere IFnet im selben Netzwerk möglich.

Das IFnet benötigt ein Zwölf-Volt-Netzteil, das über eine Hohlbuchse auf der linken Seite angeschlossen wird. Diese Spannungsbereitstellung dient vor allem der Stromversorgung im BiDiBus und im Xnet. Das IFnet übersetzt zwischen BiDiB-Nachrichten auf dem BiDiBus und netBiDiB-Infos auf der Netzwerkschnittstelle. Dabei benutzen netBiDiB-Nachrichten sowohl UDP als auch TCP, allerdings dient UDP nur dem Verbindungsaufbau. Für den eigentlichen Nachrichtenaustausch wird eine TCP-Verbindung hergestellt. Daher kann das Interface immer nur mit einem Programm zur selben Zeit BiDiB-Nachrichten austauschen.

Lediglich zwei Taster sind als Bedienelemente am IFnet vorhanden. Mit dem auch bei BlackBox-Zentralen schon fast obligatorischen Stop/Go-Taster kann die Spannung am Gleis ein- und ausgeschaltet werden. Der Pairing-Taster wird für den Verbindungsaufbau mit einer Software benötigt. Bei der ersten Verbindung muss dieser Taster gedrückt werden, damit zwischen IFnet und PC-Programm Pairing-Schlüssel ausgetauscht werden. Diese werden im PC-Programm gespeichert. Einmal gepairte Programme greifen darauf zurück. Daher wird der Taster nur bei der ersten Verbindung zu einem neuen Programm beziehungsweise bei einer neuen Programmversion benötigt. Leuchtdioden zeigen den Status des Gerätes an.

## Ein Booster ist notwendig

Für den Modellbahnbetrieb wird zusätzlich ein Booster benötigt, denn das IFnet kann zwar als vollwertige Digitalzentrale das DCC-Signal mit all seinen Eigenschaften generieren und in die BiDiBus-Verkabelung einspeisen, doch ist weder eine Leistungsstufe noch ein Gleis Ausgang vorhanden. Grundsätzlich lassen sich alle Booster mit BiDiBus-Anschluss verwenden. Besonders gut geeignet ist der readyBoost von FichtelBahn. Dieser wird



lediglich über ein BiDiBus-Kabel mit dem IFnet verbunden. Grundsätzlich sollte man bei BiDiBus einen Abschlusswiderstand verwenden. Dieser kann bei allen Geräten der readySerie von FichtelBahn durch Stecken eines Jumpers aktiviert werden. Wenn die BiDiBus-Verkabelung nur kurz ist und es nur wenige Bus-Teilnehmer gibt, kann man auf die Konfiguration des Abschlusswiderstands auch verzichten. Kommt es zu Übertragungsfehlern beim Bus-Ausbau, sollte der Anwender zunächst prüfen, ob am letzten Gerät – und nur dort – ein Abschlusswiderstand aktiv ist.

## Komplettes Digitalsystem

Gemeinsam mit dem readyBoost bildet das IFnet schon ein komplettes Digitalsystem. Möchte man zunächst keinen PC verwenden, kann man mit einer multiMaus Triebfahrzeuge und Weichen mit DCC-Decoder direkt steuern. Kommt ein PC ins Spiel, sollte man auf jeden Fall die kostenlose Software BiDiB-Wizard installieren. Diese stellt für alle BiDiB-Komponenten von FichtelBahn das universelle Konfigurations- und Updateprogramm dar. BiDiB-Wizard basiert auf Java und ist sowohl für Linux-, Mac- als auch Windows-Rechner verfügbar. Wer Windows nutzt, kann auch das kostenlose Programm BiDiB-Monitor installieren. Es bringt eine integrierte Lokverwaltung und einen Programmteil zum Auslesen und Programmieren von Decodern mit. In der Kombination von IFnet und readyBoost ist das Einstellen von Konfigurationsvariablen (CV) möglich. Zum Einsatz kommt dabei die Hauptgleisprogrammierung (POM). Dank des eingebauten globalen RailCom-Detektors im readyBoost werden die RailCom-Antworten der Decoder auf die Lesebefehle übertragen und im BiDiB-Monitor angezeigt.

## Programme zur Anlagensteuerung

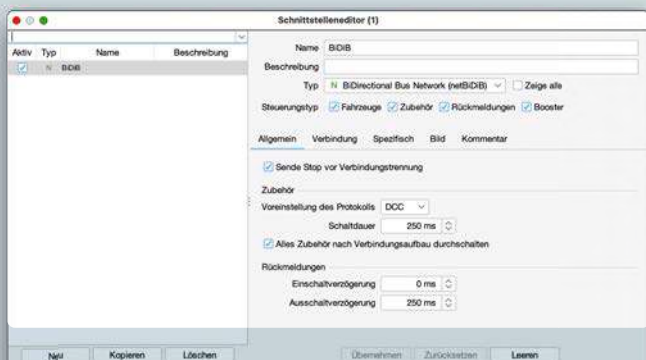
Möchte man mit den FichtelBahn-Digitalkomponenten eine Modellbahnanlage steuern, kann man Programme wie iTrain, Win-Digipet oder RocRail einsetzen. Hier muss dann jeweils als Digitalsystem BiDiB und als Verbindungsart netBiDiB ausgewählt werden. Vor dem ersten Verbinden ist am IFnet der Pairingtaster zu drücken. Abhängig vom Programm ist es oft noch nötig, den Booster auch in der Programmlogik anzulegen. Das geht recht einfach, da der Booster bereits als BiDiB-Gerät erkannt wird. Weiteres BiDiB-Zubehör kann dann je nach Bedarf angeschlossen und konfiguriert werden.

Im Fazit betrachtet, ist das IFnet eine hervorragende Ergänzung der ready-Serie von FichtelBahn und bietet auch für große Anlagen eine professionelle Anbindung einer Modellbahnsteuerung in die PC-Verwaltung. Digitaleinsteiger können mit dem IFnet, einem zusätzlichen readyBoost und einer multiMaus hervorragend in die DCC-Welt einsteigen und erste Schritte in puncto Digitalsteuerung wagen.

Heiko Herholz



**Der BiDiB-Wizard findet das IFnet automatisch und zeigt die für die Verbindung erforderliche IP-Adresse des IFnet an**

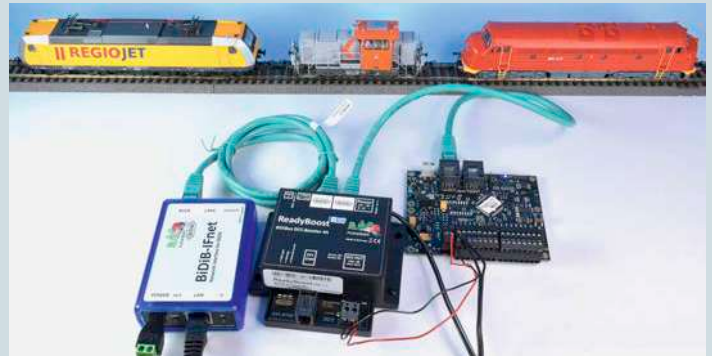


**Die Konfiguration der Verbindung zum IFnet in iTrain ist recht schnell hergestellt**

Heiko Herholz (9)



**Kommt ein XpressNet-Verteiler wie der Lenz-LA152 zum Einsatz, lassen sich auch mehrere Handregler gleichzeitig anschließen. Wer es drahtlos mag, kann die Funkbasisstation von Lenz anschließen und den drahtlosen Lenz-Handregler LH101-R verwenden**



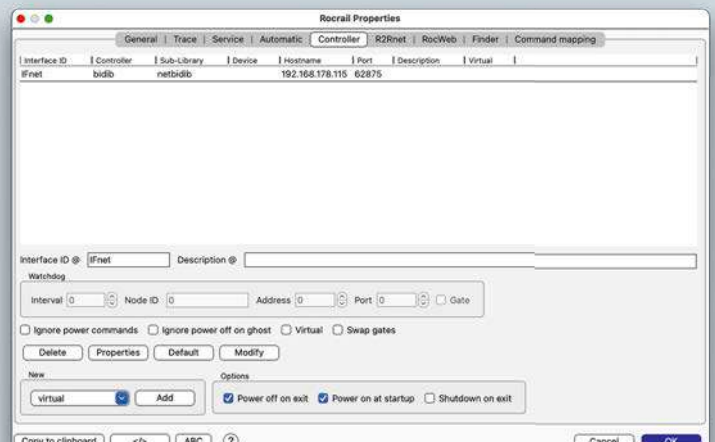
**Wird zusätzlich ein BiDiB-Rückmelder wie der FichtelBahn-GBM16TS eingesetzt, ist die Anlagensteuerung fast schon komplett. In jedem der 16 Abschnitte können bis zu vier Triebfahrzeuge erkannt werden, wenn diese die Erkennung über den RailCom-Kanal 2 beherrschen und die dafür erforderliche automatische Kanal-1-Abschaltung aktiviert ist**



**Bei der Inbetriebnahme des Systems ist es erforderlich, jedes Programm über Pairing mit dem IFnet zu verknüpfen, wofür am IFnet der entsprechende Taster gedrückt werden muss**



**Im BiDiB-Monitor werden in der Ansichtskarte des globalen Detektors sämtliche Triebfahrzeugmodelle angezeigt, die im Bereich des readyBoost erkannt werden**



**Auch in RocRail ist die Konfiguration des IFnet schnell erledigt; nach dem Speichern muss das System allerdings neu gestartet werden**



# Leserbriefe

## ■ *Donautalbahn, em 10/24* **Parallele aus Österreich**

Zum Beitrag über die Donautalbahn erlaube ich mir, einen Vergleich zu der in Österreich bestehenden Strecke, die als Donauuferbahn bezeichnet wird, zu machen: Im Gegensatz zur Donautaltrasse in Deutschland kommt jener Bahn, deren westlicher Teil (St. Valentin – St. Nikola-Struden) seit 2009 nicht mehr durchgehend bis zur Wachau führt, die Funktion einer Umleitungsstrecke nicht mehr zu. Da insbesondere in Niederösterreich eine der stärksten frequentierten Strecken durch Hochwasserschäden einige Tage unpassierbar und auch noch Wochen danach erschwert passierbar ist, wäre die bestandsnahe Umleitungsmöglichkeit zumindest im Güterverkehr eine kleine Entspannung in der Betriebsabwicklung, weil auch der Schienenersatzverkehr zunehmend an seine Grenzen kommt. Da die alte Westbahn durch den Wienerwald nach wie vor zur Verfügung steht, konnte das Schlimmste verhindert werden. *Wolfgang Geizenauer, St. Pölten/Österreich*

## ■ *Digitale Praxistricks, em 11/24* **Mechanik muss stimmen**

Aus meinem Verständnis für Digital regelt der Lokdecoder nichts, sondern er steuert nur – und das quantisiert und natürlich decodiert, also übersetzt er in der Hauptsache per Steuerbefehlen. Daher bleibt es dabei, dass das digitalisierte Triebfahrzeugmodell besonders im unteren Drehzahlbereich sichtbare Anfahrdrucke macht, denn an Fahrstufen sind nun mal nur endlich viele vorhanden. Mit erreichbaren perfekten Fahreigenschaften, wie im Beitrag postuliert, hat das also wenig zu tun. Im Wesentlichen dient die Digitalisierung dem Mehrzugbetrieb, und als nützlicher Zusatzeffekt ist das Schalten von Funktionen möglich. Qualitative Verbesserung von Fahreigenschaften soll und kann ein Decoder nicht leisten, hier kommt es viel mehr auf ein gut funktionierendes mechanisches Zusammenspiel von Motor, Getriebe und Fahrwerk an. *Rolf Schmidt, Recklinghausen*

## ■ *Rheinische Güterbahn, em 11/24* **Zwei ergänzende Aspekte**

Als langjähriger Anrainer der Rheinischen Güterbahn bedanke ich mich für

## *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, 1. April und Dienstag, 15. April**

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**



den interessanten Artikel von Dr. Beckmann, der u. a. über den regen Werkverkehr zwischen den Krupp-Stahlstandorten Duisburg und Bochum mit den ikonischen „Torpedozügen“ berichtet. Als Ergänzung möchte ich zwei Erinnerungen hinzufügen, die mir heute beim Befahren des Radschnellwegs RS 1 immer wieder bewusst werden: Die Strecke der Rheinischen Bahn war jahrzehntelang nicht nur eine wichtige Verbindung für Krupp, sondern auch für Opel zwischen seinen Werken in Bochum und Antwerpen. Typisch für diesen Pendelverkehr waren die silbernen Großraum-Schiebewandwagen mit der Aufschrift „GM Opel“. Mit diesen langen Zügen wurden sogenannte Knock-down-kits (CDK) mit Karosserieteilen, Motoren und Getrieben aus den Bochumer Werken 1 in Laer und 2 in Langendreer nach Belgien transportiert. Da Antwerpen ein reines Opel-Montagewerk war, mussten nämlich sämtliche Fahrzeugkomponenten der Zulieferer zugeführt werden. Die Rheinische Bahn war somit eine wichtige Ader im Logistikverbund für Opel/General Motors in Europa. Ein weiteres Bonmot: Gegen Ende des Bahnbetriebs 2001/2 hatte ich das Glück, auf der imposanten Ruhrbrücke in Mülheim einen ICE in Fahrtrichtung Duisburg zu sehen – das war ein seltener Anblick. Ob es sich um eine Umleitungs- oder Überführungsfahrt handelte, kann ich nicht sagen. *Dr. Hans-Peter Winkelmann, Mülheim (Ruhr)*

**Anm. d. Red.:** Die Tatsache, dass die Rheinische Bahn auch eine wichtige Rolle im innerbetrieblichen Logistikverkehr

des Automobilherstellers Opel/GM spielte, hätte im Beitrag wahrhaftig eine Erwähnung verdient. Der fotografierbare nachmittägliche Schiebewandwagenzug Bochum – Antwerpen fuhr bereits zu Beginn der 1970er-Jahre mit Dieselloks der Baureihen 215 und 218, was im damals von Dampf- und Elloks beherrschten Ruhrgebietsgüterverkehr eine Ausnahme darstellte. Da ich damals fotografisch auf Dampfloks fokussiert war, habe ich diesen Zug zwar oft gesehen, aber nie fotografiert. *DB*

## ■ *SBB-Ae 6/6 im Test, em 11/24* **Infos zur Bremsausrüstung**

Ich ärgere mich jedes Mal, wenn ich falsche Informationen über die dynamische elektrische Bremse dieser Lokbauart lese. Die Reihe Ae 6/6 ist – wie übrigens die meisten schweizerischen Lokomotiven – mit einer reinen Nutzbremse, sprich Rekuperationsbremse, ausgerüstet. Dabei wird die gesamte von den Fahrmotoren durch die kinetische Energie erzeugte Leistung via Haupttransformator in die

Fahrleitung zurückgespeist. Bei dieser Art der elektrischen Bremse sind keinerlei Bremswiderstände vorhanden. Die Aussage im Vorbild-Kasten beim Absatz über die Stundenleistung ist deshalb falsch, da es keine Bremswiderstände gibt. Bei aktiver elektrischer Bremse wird die Bremsleistung immer zu einhundert Prozent in die Fahrleitung zurückgespeist. Die Reihe Ae 6/6 ist mit einer Erregermotor-schaltung ausgerüstet: Ein Fahrmotor arbeitet als Erregergenerator für die restlichen fünf Fahrmotoren, die die eigentliche Bremsleistung erzeugen. Somit ist auch die Beschreibung des ESU-Modells falsch: Unter den Abdeckungen befinden sich keine Bremswiderstände, deren Volumen auch viel zu klein wären, sondern die Wendepolshunts der Fahrmotoren.

*Anton Zimmermann, Baden/Schweiz*

## ■ *Baureihe E 63/163, em 12/24* **Modell-Ergänzung**

Solch fachkundige *Fokus*-Beiträge mit guten Abbildungen des Vorbilds sowie der Auflistung möglichst aller gebauten Modellvarianten begeistern mich! Allerdings suchte ich nach meinem E 63-Modell vergebens: Es ist eine von der Firma Ritter Restaurationen vor etwa zehn Jahren in den Lackierungen Grau-Schwarz sowie Grün-Rot hergestellte Kleinserien-Ellok in O. Gernot Ritter fertigte einige Jahre lang unter dem Motto „Was Wäre Wenn?“ diverse an das Märklin-Angebot der 1930er-Jahre angelehnte O-Fahrzeugtypen, die – wenn diese in Göppingen konstruiert worden wären – vielleicht so ausgesehen hätten. Diese WWW-Preziosen waren stets schnell abverkauft. Ich bin mit meiner 980 Gramm schweren, grauen E 63 sehr zufrieden, denn sie fährt butterweich. Mit ihr zwischen den mit 70er-Schaltung ausgerüsteten Original-Märklin-Modellen zu rangieren, macht einfach Spaß. *Gerhard Viertel, Landshut*

**O-Modell der Baureihe E 63 von Ritter Restaurationen aus Nürtingen**

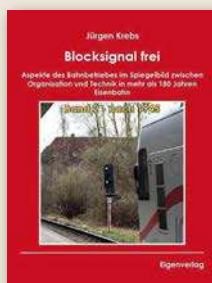
*Gerhard Viertel*





# Buch & Film

**Blocksignal frei, Aspekte des Bahnbetriebes im Spiegelbild zwischen Organisation und Technik in mehr als 180 Jahren deutscher Eisenbahn, Band 2: nach 1945 – Jürgen Krebs – 448 S., 340 Farb-/85 Schwarz-Weiß-Abb. – 49,80 € – Eigenverlag Krebs, Barby – ISBN 978-3-9819-371-4-5**



Auch dieser zweite Band widmet sich in erster Linie dem sicheren Bahnbetrieb in mehr als 180 Jahren Eisenbahngeschichte. Die notwendige Leistungsfähigkeit von Bahntrassen kann als Triebkraft für die Entwicklung von Eisenbahntechnik und Betriebsvorschriften angesehen werden. Gleichzeitig gibt es enge Wechselbeziehungen zwischen diesen Bereichen, wobei auch die Anforderungen an die Betriebssicherheit Betrachtungsgegenstand sind. Diese Entwicklung wird in mehreren Etappen von den Anfängen des Eisenbahnbetriebs in Deutschland bis zur Gegenwart dargestellt. Einzelne markante Entwicklungsstufen hinsichtlich der Zugfolge- und des dazugehörigen Signalwesens sowie der Sicherung von Zugfahrten auf der Strecke werden gezielt herausgearbeitet. Reichte im ersten Band der Betrachtungszeitraum von den Anfängen der Eisenbahn bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges, so widmet sich der vorliegende Band der Zeit von 1945 bis zur Gegenwart. Übrigens können auch Modellbahner von der Neuerscheinung profitieren, denn zahlreiche der über 400 Fotos zeigen Signale und ihre Standorte am Gleis sowie Innen-

aufnahmen von Stellwerken samt Hebelbänken und Stelltischen als Anregungen für Modellumsetzungen. MW

**Die Baureihe V 100 der DR, Band 2: Betriebsmaschinendienst – Autorenteam – 352 S., 45 Farb-/504 Schwarz-Weiß-Abb. – 54,00 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6060-9**



Rund 150 Euro wird der Eisenbahnfreund investieren müssen, um alles über die DR-V 100 in Erfahrung zu bringen. Seit Längerem schon lieferbar ist Band eins der Buchtrilogie, der sich mit der technischen Entwicklung und dem Bau der V 100, der Erprobung der Vorauslokomotiven und der Serienfertigung beschäftigt. Anschaulich, gut verständlich und ausgiebig werden auch die verschiedenen V 100-Varianten mit den Baureihen 108, 111, 112, 114, 115 und 199<sup>8</sup> sowie die ersten Umbauten von Alsthom und Adtranz aus den 1990er-Jahren beschrieben. Das aktuelle Buch behandelt die Einsatzgeschichte der V 100 in den Bahnbetriebswerken der DR. Zahlreiche Statistiken wie Beheimatungslisten und Umlaufpläne runden den Band ab. Das Autorenquartett widmet sich dem umfangreichen Lokporträt, wobei die einzelnen Mitarbeiter vorzugsweise ihre persönlichen Dienststellen abarbeiten. Das führt stellenweise zu Doppelungen, die aber verschmerzbar sind. Weniger schön ist der hohe Anteil an Schwarz-Weiß-Bildern – und das über eine Ära, in der auch in der DDR schon farbig fotografiert wurde. Trotzdem ist die

Bildauswahl abwechslungsreich, wobei manche Gebiete überrepräsentiert erscheinen und andere fehlen, obwohl es nachweislich davon Aufnahmen gibt wie beispielsweise vom Einsatz der V 100 bei der Einsatzstelle Osterwieck. Der im Vorwort bereits angekündigte dritte Band wird die V 100-Modernisierungen der zurückliegenden Jahre sowie die Gegenwart und Zukunft der zahllosen umgebauten B'B'-Dieselloks behandeln. MW

**Zwischenhalt: Die Kleinbahn Opladen – Lützenkirchen – Kurt Kaiß/ Birgit Becker – 68+IV S., 19 Farb-/48 Schwarz-Weiß-Abb. – 16,50 € – Verlag Astrid Kaiß, Leichlingen – ISBN 978-3-9818345-5-0**



Die gerade einmal 4,2 Kilometer lange normalspurige elektrische Kleinbahn Opladen – Lützenkirchen wurde am 15. April 1914 für den Personen- und sechs Tage später auch für den Güterverkehr eröffnet. Eigentümer war, wie bei der Straßenbahn Opladen – Ohligs, die auch die Betriebsmittel für den Personenverkehr stellte, der Landkreis Solingen. Den Betrieb führte bis 1942 die Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk AG (RWE) bzw. deren 1936 gegründete GmbH-Tochter RWSK, danach zunächst die Stadt Opladen und dann der Rhein-Wupper-Kreis. Im Kleinbahneigentum befanden sich lediglich zwei kleine Bo-Elloks. Am 11. Juli 1955 endete der elektrische Betrieb. Das Streckengleis wurde noch bis 1963 als Privatanschluss mit einer gebraucht gekauften

DB-Köf betrieben. Die gut recherchierte, abwechslungsreich illustrierte und perfekt gedruckte Broschüre beschreibt die Bau- und Betriebsgeschichte dieser Bahn, die jahrzehntelang eine Lebensader für ihren Hauptfrachtkunden, die Schraubenfabrik J. J. Tillmann in Neucronenberg war. Obendrein gestattet der Band Einblicke in eine mit elektrischen Straßen- und Kleinbahnen reich „gesegnete“ Region des Rheinlandes. RL

**Bahndienstwagen, Band 2 – Josef Pospichal – 120 S., 13 Farb-/103 Schwarz-Weiß-Abb. – 39,00 € – BAHNmedien.at, Wien/Österreich – ISBN 978-3-903177-68-0**



Derart ergiebig war dieses spannende und bislang zu wenig beachtete Kapitel der Eisenbahngeschichte, dass ein zweiter Band notwendig wurde. Alles, was auf österreichischen Abstellgleisen zwischen 1950 und 1980 vor sich hin rostete oder nur noch sporadisch zum Einsatz kam, ist hier auf ganzseitigen Fotos abgedruckt: Baustoff-, Werkstatt-, Arzt- und Wohnwagen, Schlacken- und Kehrriechwagen – meist um- und aufgebaut auf uralten Fahrzeugen oder bei den Wasser- und Öltransport-Fahrzeugen auf der Basis ausgedienter Tender. Selbst ein kleiner Kran ist als Kuriosität zu finden. Aber auch die Schneepflüge diverser Bauarten gehören dazu, wobei nur ein Räumfahrtfoto geboten wird. Sogar die Transportwagen für Schmalspurfahrzeuge wurden nicht vergessen. Der Band ist eine Fundgrube für Liebhaber des Besonderen und natürlich für jeden Modellbauer. WB

## Weiterhin erreichen uns:



**Unfälle und Betriebsstörungen bei Sachsens Schmalspurbahnen, Band 1: Westsachsen, Erzgebirge, Wilsdruffer Netz – Wolfram Wagner/ Peter Wunderwald – 168 S., 66 Farb-/225 Schwarz-Weiß-Abb. – 39,00 €**

– Wunderwald-Bahnbücher, Steinbuschstraße 30, 01683 Nossen

**Faszination Spur 1 (EK Special 49) – Autorenteam – 84 S., 277 Farb-/6 Schwarz-Weiß-Abb. – 19,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-1962-1**

**Der Tagebau Meuro und die Kohlebahn um Senftenberg 1960–2003**

– Holger Neumann/Matthias Fiedler – 200 S., 322 Farb-/40 Schwarz-Weiß-Abb./22 Karten – 59,80 € – Herdam Fotoverlag, Gernrode – ISBN 978-3-93317-849-7

**Dampf in Südafrika – Karl-W. Koch – 175 S., 151 Farb-/85 Schwarz-Weiß-Abb. – 34,90 € – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71720-6**

**Das Bahnbetriebswerk Wernigerode Westerntor – Dirk Endisch – 288 S., 39 Farb-/271 Schwarz-Weiß-Abb. – 45,00 € – Verlag Endisch, Stendal – ISBN 978-3-94769-131-9**

**Die Baureihe 111, DB-Einheitslok im neuen Gewand – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € – EK-Verlag, Munzinger Straße 5a, 79111 Freiburg**



■ HO-Modelle der Baureihe V 100<sup>20</sup>/212 von Brawa, ESU, Märklin und Piko im Vergleich

# Die leistungstärkere V 100 der DB

Verglichen  
& gemessen

*Die V 100<sup>20</sup> (ab 1968: DB-Baureihe 212) ist bei Modelleisenbahnern sehr beliebt. Da ESU kürzlich eine Formneuheit präsentiert hat, testen wir diese Neukonstruktion zusammen mit den ebenfalls noch nicht allzu alten digitalen Modellen von Brawa, Piko und Märklin*

Seit vielen Jahrzehnten können HO-Bahner die V 100<sup>20</sup> von Fleischmann, Märklin und Roco einsetzen. Diese Klassiker aus früherer Zeit sollen aber nicht Bestandteil unseres Tests sein. Zunächst hatten wir geplant, nur die Formneuheiten von ESU und Piko gegeneinander antreten zu lassen. Da aber viele

auch die gut gemachten und 2015 bzw. 2012 als Neukonstruktionen erschienenen Dieselloks von Brawa und Märklin/Trix einsetzen, haben wir auch diese berücksichtigt. Alle Lokmodelle stehen mit einer digitalen Vollausrüstung für jeweils beide Stromsysteme zur Verfügung. Während unserer Tests hat Märklin eine Wiederauf-

lage angekündigt, sodass alle Testkandidaten lieferbar sind. Optisch unterscheiden sich die V 100<sup>10</sup> und V 100<sup>20</sup> u. a. durch die vergrößerte Kühlanlage mit senkrechten Lüftungslamellen am verlängerten Vorbau. Nur im direkten Vergleich fällt die größere Gesamtlänge der leistungstärkeren Baureihe 212 auf.

## TECHNISCHE WERTUNG

### Konstruktiver Aufbau

 **Brawa** – Auf dem schweren Metallfahrwerk ist das dreigeteilte Kunststoffgehäuse aufgeklistert und mittels der angeschraubten Führerstandsachsbildung sowie vier Nasen an den Vorbauten fixiert. Der mittig ein-





## Fakten zu den Modellen

|                          | Brawa             | ESU                  | Märklin          | Piko        |
|--------------------------|-------------------|----------------------|------------------|-------------|
|                          | V 100 2257 DB     | 212 100 DB AG        | V 100 2209 DB    | 212 161 DB  |
| Artikelnummer            | 70022             | 31575                | 37176            | 52328       |
| (erstes) Baujahr         | 2024 (2015)       | 2024                 | 2023 (2012)      | 2024 (2022) |
| Stromsystem              | DCC/Sound         | DCC/AC-digital/Sound | AC-digital/Sound | DCC/Sound   |
| Digitalschnittstelle     | PluX22            | 21MTC                | 21MTC            | PluX22      |
| Motor/Schwungmasse       | fünfpolig/2       | Glockenanker/1       | fünfpolig/1      | fünfpolig/2 |
| Getriebe                 | Schnecke/Stirnrad |                      |                  |             |
| Treibradsätze/Haftreifen | 4/2               | 4/2                  | 4/4              | 4/2         |
| Eigenmasse               | 307 g             | 322 g                | 229 g            | 285 g       |
| Preis (UvP)              | 499,90 €          | 479,00 €             | 339,00 €         | 295,00 €    |

gebaute Motor treibt über Kardanwellen und Getriebe alle Radsätze an. Lieferbar sind neben der Analogversion die digitalen AC- und DC-Varianten mit Sounddecoder für DCC, Motorola und Sctrrix in der PluX22-Schnittstelle. Ferner hat unser Testmuster an beiden

Stirnseiten eine automatische Kupplung. Wer diese nicht verwenden möchte, kann die beiliegenden Zurüstteile an den Pufferträgern montieren. Wie ESU auch, hat Brawa dem Modell vier Federpuffer spendiert, von denen jeweils einer pro Seite flach bzw. gewölbt ist.

 **ESU** – Unter dem für das hohe Reibungsgewicht verantwortlichen Metallgehäuse ruht der Glockenanker-Motor mit Schwungmasse. Dieser überträgt seine Kraft auf alle vier Radsätze. Wie bei allen ESU-Modellen kann man sie ab Werk für (digitale)

Gleich- und Wechselstromanlagen nutzen. Zieht man den Mittelschleifer ab und legt den Betriebsartenschalter am Tank um, ist der Einsatz auf DC-Anlagen möglich.

Der hauseigene LokSound-5-Decoder beherrscht M4, DCC, RailCom-Plus, Motorola und Selectrix. An die Technik kommt man heran, wenn man am Fahrgestell sechs Kreuzschlitzschrauben löst und das Gehäuse abzieht. Bei der Handhabung der Lok sollte man aber beachten, dass das Dach nur per Magnet gehalten wird. Ansonsten liegen keine losen Zurüstteile bei, die selbst montiert werden müssten. Für Rangierarbeiten optimal sind die digitalen Kupplungen an beiden Seiten.

 **Märklin** – Die älteste Konstruktion in diesem Test ist eine klassische, in Kunststoff/Me-





Brawa



ESU



Im Vergleich zu der Museumslok 212 062 fallen insbesondere die plastischen Umsetzungen der Gravuren an den Modellen unterschiedlich aus MM (9)





Märklin



Piko



tall-Mischbauweise entstandene Diesellok. Die Aufbauten lassen sich mittels zweier Schrauben lösen, wobei eine vom Tank verdeckt ist, sodass diese vorher abgehebelt werden muss. Der mittig eingebaute Motor treibt über Kardanwellen und Getriebe alle vier Radsätze an. Die Metallzahnräder sind von unten für die Schmierintervalle zugänglich. Der Decoder erkennt die Formate mfx, DCC und Motorola. Für den Einsatz z. B. vor Wendezügen ist die V 100 mit elektrisch leitenden Kupplungen ausgestattet.

**Piko** – Auf dem schweren Metallfahrwerk sind die Kunststoff-Aufbauten mittels zweier Schrauben befestigt. Das Führerhaus ist ein separates Bauteil und zwischen den zusammengehörenden Vorbauten aufgesetzt. Der

Motor verfügt über zwei Schwungmassen. Die beiden Kardanwellen führen in das Getriebe oberhalb der Drehgestelle mit jeweils zwei angetriebenen Radsätzen.

An den Fronten sind normale Bügelkupplungen mit Kulissenführung montiert, die Pufferträger können mit den beiliegenden Teilen ausgerüstet werden. Der Decoder sitzt in einer PluX22-Schnittstelle.

## Maßgenauigkeit

**Brawa/ESU/Piko** – Alle drei Hersteller haben die in der gängigen Literatur auffindbaren Hauptabmessungen eingehalten. Mit dem bloßen Auge wird man im Betrieb keine Unterschiede feststellen können. Allerdings sieht man deutliche Unterschiede, wie man typische Bauteile hervorhebt.

Würde man einige davon exakt maßstäblich umsetzen, wären sie im Modell nicht mehr erkennbar. Dieser Spagat ist allen gelungen, wobei auf Details in der optischen Wertung eingegangen wird.

**Märklin** – Auch die Göppinger haben das Vorbild maßstäblich umgesetzt. Bei der Konstruktion aber noch auf die damalige, hauseigene Pufferhöhe gesetzt. Evtl. wird diese bei einer zukünftigen Überarbeitung an die NEM angepasst, so wie bei anderen älteren Konstruktionen bereits geschehen.

## Langsamfahrtverhalten

Alle Fahrwerte wurden mit der CentralStation 3plus von Märklin sowie den Werkeinstellungen der jeweiligen Dieselloks ermittelt. Die Geschwindigkeitsmessungen

erfolgten mit dem Piko-Messwagen bzw. dem Messgerät von Halling. Je nach Getriebestellung lag die Höchstgeschwindigkeit der Original-212 bei 65/100 km/h und die kleinste Dauergeschwindigkeit bei 18/26 km/h.

**Brawa/ESU/Märklin/Piko** – Mit umgerechnet unter einem km/h schleichen die Modelle von Brawa und ESU über die sauberen Gleise. Zwar doppelt so schnell, aber noch deutlich unter der kleinsten Dauergeschwindigkeit des Originals sind die Dieselloks von Märklin und Piko unterwegs. Deutliche Unterschiede gibt es allerdings im per Funktionstaste aktivierbaren Rangiergang, der bei Brawa 31, bei ESU zehn, bei Märklin 45 und bei Piko 68 km/h beträgt. Legt man die 65 km/h des Originals zugrunde,



würde Piko diesen Wert am besten getroffen haben. Doch für modellbahntypische Rangiermanöver sind die geringeren Höchstgeschwindigkeiten durchaus praktikabler.

## Streckenfahrtverhalten

**Brawa/ESU/Märklin/Piko** – Alle vier Testkandidaten sind ab Werk gut eingestellt, wobei die Brawa-Lok bei der höchsten Fahrstufe etwas unter 100 km/h, das ESU-Modell etwas darüber und die anderen beiden ebenfalls noch im Toleranzbereich der NEM 661 liegen. Die Laufruhe ist bei allen vier Miniaturen gut, wobei wir im Testverlauf über Tillig-, Roco- und Märklin-Gleise bzw. -Weichenstraßen gefahren sind.

Piko

## Ausrollverhalten

Das Ausrollverhalten lässt sich gut über die CV-Werte den örtlichen Gegebenheiten anpassen. Wir haben aber mit den Werkeinstellungen getestet, die für viele Modellbahner deutlich zu lange Anhaltewege ergeben. Wer z.B. stromlose Abschnitte vor Signalen nutzt, sollte auch auf den längeren, durch Pufferkondensatoren bedingten Bremsweg achten.

**Brawa** – Mit fast zwei Metern Bremsweg beim Zuweisen der Fahrstufe 0 aus der Höchstgeschwindigkeit heraus muss man schon vorausschauend fahren, um am Bahnsteig punktgenau anhalten zu können. Mit einem Nothalt bzw. bei Einfahrt in einen stromlosen Gleisabschnitt schafft die V 100 dagegen schon nach 60 Zentimetern anzuhalten.

**ESU** – Bei einem planmäßig per Regler eingeleiteten Halt beträgt der Bremsweg stattliche 185 Zentimeter. Beim Drücken der Stopptaste sind es immer noch 130 Zentimeter.

**Märklin** – Exakt 139 Zentimeter braucht die Göppinger-Lok, um von 124 km/h auf 0 zu kommen, was der geringste Wert dieses Tests ist, aber für viele Modellbahner noch lang sein dürfte. Mit nur neun Zentimetern Ausrollweg vor stromlosen Signalabschnitten, hält sie garantiert passend an.

**Piko** – Im Mittel der Testmessungen stand die 212161 nach

| Maßtabelle           | Dieselloks der DB-Baureihe V 100 <sup>20</sup> /212 |              |       |       |         |       |
|----------------------|-----------------------------------------------------|--------------|-------|-------|---------|-------|
| Maße in mm           | Vorbild                                             | 1:87         | Brawa | ESU   | Märklin | Piko  |
| Länge über Puffer    | 12.300                                              | 141,4        | 141,4 | 141,3 | 141,4   | 141,5 |
| Breite               | 3.110                                               | 35,6         | 35,8  | 35,8  | 35,9    | 35,6  |
| Dachhöhe über SO     | 4.280                                               | 49,2         | 49,3  | 48,7  | 49,5    | 49,1  |
| Pufferhöhe über SO   | 1.050                                               | 12,1         | 12,1  | 12,1  | 12,5*   | 12,1  |
| Drehzapfenabstand    | 6.000                                               | 69,0         | 69,0  | 69,0  | 69,0    | 69,0  |
| Lokgesamtachsstand   | 8.200                                               | 94,3         | 94,3  | 94,3  | 94,3    | 94,3  |
| Drehgestellachsstand | 2.200                                               | 25,3         | 25,3  | 25,3  | 25,3    | 25,3  |
| Treibraddurchmesser  | 950                                                 | 10,9         | 10,9  | 10,9  | 10,9    | 11,0  |
| Spurkranzhöhe        | –                                                   | 1,2<br>(NEM) | 0,9   | 1,1   | 1,3     | 1,1   |

\* wird bei Überarbeitung korrigiert

der Vollbremsung aus Maximaltempo erst nach 182 Zentimetern. Der Anhalteweg mit 17 Zentimetern ist dagegen perfekt eingestellt.

Brawa

## Zugkraft

**Brawa/ESU/Märklin/Piko** Bei allen vier Modellen liegt die an der Federwaage gemessene Zugkraft in beiden Fahrtrichtun-

gen jeweils um ein Newton, was fürs Ziehen vorbildgerechter Zugkompositionen auch auf Steigungsabschnitten ausreicht. Bei Überlast drehen die Antriebsradsätze bei allen Modellen durch.

## Stromabnahme

**ESU/Märklin** – Ab Werk sind beide Modelle mit Schleifer für die Punktkontakte ausgerüstet, den man bei ESU für den Einsatz auf Gleichstromanlagen abziehen muss. Anschließend stehen, wie auch bei dem Trix-Modell alle Radsätze für die Spannungsaufnahme zur Verfügung. Allerdings sind bei der mit Pufferkondensator ausgestatteten ESU-Diesellok serienmäßig zwei und bei Märklin sogar vier Haftreifen montiert.

Piko

Im Anlagenbetrieb nicht zu erkennen sind die Darstellungen der Bremsanlage ...





**In der Ansicht von oben erkennt man gut die gestalteten Lüfterräder am längeren Vorbau**

auch über stromführende Kuppungen verfügt.

**Piko** – In Sonneberg hat man die 212 mit dem hauseigenen PSD-XP-Sound-Decoders ausgestattet. Über F 0 bis F 25 sind überwiegende Geräusch- und Lichtfunktionen abrufbar. Wie bei den anderen Testmodellen auch, sind über die verbauten Lautsprecher alle Geräusche gut wahrnehmbar, wobei den Technikern zugute kam, dass genügend Originale noch im Einsatz sind.

**Märklin**

### Wartungsfreundlichkeit

**Brawa** – Wie die Modelle von Märklin und Piko kommt auch diese V 100 im klassischen Karton mit eingelegtem Blister/Schuber in den Handel. Der in Deutsch und Englisch verfassten, zwölfseitigen Betriebsanleitung für den Decoder liegt eine mehrseitige Wartungsanleitung mit Skizzen, Ersatzteillisten und weiteren möglichen Digitaleinstellungen bei.

Auf den gut gemachten Explosionszeichnungen sind alle konstruktiven Details zu erkennen. Die Demontage der Drehgestelle für den Haftreifenwechsel wird in mehreren Schritten gezeigt. Hier hätte man sich aber trotzdem einige begleitende Sätze gewünscht. Die nicht mehr zeitgemäße Demontage der Aufbauten mit strammen Klemmsitz des Führerhauses, angeschraubtem Führerstand und aufgesteckten, gerasterten Vorbauten erfordert Kraft, Mut und Geschick.

**ESU** – Geliefert wird das auf einem Träger verschraubte Modell in der klassischen Karton/Moosgummi-Verpackung. In der 24-seitigen, deutschsprachigen Betriebsanleitung im DIN-A5-Format werden die Technik, alle wichtigen Wartungsarbeiten sowie die Decodereinstellungen erklärt. Abschmierarbeiten sind bei normalem Betrieb nicht erforderlich. Für den Wechsel der Haftreifen müssen die Getriebeabdeckungen mit einem Schraubendreher abgehoben und der Radsatz herausgenommen werden.

**Brawa/Piko** – Beide Hersteller haben jeweils zwei Haftreifen diagonal versetzt aufgezogen, sodass die anderen sechs Räder uneingeschränkt zur Spannungsabnahme zur Verfügung stehen. Brawa hat zusätzlich einen Speicherkondensator verbaut.

### Digitaleigenschaften

**Brawa** – Der in der Digitalversion verbaute Decoder von Doehler & Haass ermöglicht viele Einstelloptionen. Für den Alltagsbetrieb stehen die Funktionstasten F 0 bis F 21 zur Verfügung. Neben den üblichen Licht-, Betriebs- und Geräuschfunktionen sind die im Rangiergang aktivierbaren digitalen Kupplungen, das Rangierlicht sowie der angetriebene

ne Lüfter besonders erwähnenswert. Über F 18/19 lässt sich die Lautstärke der Geräusche leicht anpassen. Damit diese auch bei kurzen Stromunterbrechungen erklingen, ist ein Energiespeicher vorhanden.

**ESU** – Der LokSound-5-Decoder ermöglicht es, über F 0 bis F 31 zahlreiche Funktionen abzurufen. Für den Betrieb wichtig sind z. B. die Digitalkupplung (F4) sowie der eingebaute LokSound-PowerPack-Speicherkondensator für eine unterbrechungsfreie Spannungsversorgung.

Doch auch der schaltbare Rauchgeber (F 3) mit Rauchaustritt synchron zur Motorleistung, das durch einen Kurvensensor bei lang-

samer Kurvenfahrt ausgelöste Quietschgeräusch und das situationsabhängig motorisch angetriebene Lüfterrad sorgen für positive Effekte. Komplette neu ist es, dass sich z. B. beim fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel die einzelnen Lampen vorbildgerecht nacheinander zuschalten. Bei Nachtbetrieb gut erkennbar ist auch die Führerpultbeleuchtung.

**Märklin** – Die mit mfx-Technologie ausgestattete V 100 bietet 24 aktivierbare Funktionen.

Neben den üblichen Licht-, Geräusch- und Betriebsfunktionen ist F 1 besonders interessant. Über diese Taste kann die Beleuchtung in angehängten Personenwagen eingeschaltet werden, da die Lok



... sowie des Antriebsstrangs des Originals MM (2)



**Brawa****ESU****Märklin****Piko**

Frontansicht auf die kürzeren Vorbauten, die im unteren Bereich vor dem Heizdampfkessel entsprechende Lüftungsöffnungen aufweisen

**Märklin** – Der V100 liegt das übliche, in mehreren Sprachen verfasste DIN-A6-Heftchen mit Hinweisen zu den Digitalfunktionen und den Wartungsarbeiten bei. Alle 20 bzw. 40 Betriebsstunden sollten die angegebenen Stellen an Motor und Getriebe abgeschmiert werden. Der Haftreifenwechsel ist nach dem Abnehmen der geschraubten Drehgestellblende recht einfach. Über die Möglichkeiten des Spielwelt-Decoders informiert eine separate Anleitung.

**Piko** – Die Sonneberger legen der Diesellok eine viersprachige, zwölfseitige Bedienungsanleitung, ein DIN-A4-Hinweisblatt zum Decoder sowie einen DIN-A3-Faltbogen mit Zeichnungen, Ersatzteillisten und Digitalfunktionen bei. Zum Haftreifenwechsel müssen die Getriebeabdeckungen abgeschraubt und der jeweilige Radsatz herausgenommen werden. Bei hoher Laufleistung sollte man die Achslager regelmäßig mit einem Tropfen Öl versehen.

## ERGEBNIS

### TECHNISCHE WERTUNG

|                |       |
|----------------|-------|
| <b>Brawa</b>   | (1,8) |
| <b>ESU</b>     | (1,7) |
| <b>Märklin</b> | (1,9) |
| <b>Piko</b>    | (1,7) |

### OPTISCHE WERTUNG

#### Aufbau und Detaillierung

**Brawa** – Konstruktiv wurden vor zehn Jahren alle Gravuren an den mit freistehenden Griffstangen versehenen Aufbauten umgesetzt, wobei sie für heutige Verhältnisse etwas flach wirken. Realistisch umgesetzt ist das drehbare Lüfterrad unter der Metallabdeckung, was aufgrund der roten Lackierung aber erst auf den zweiten Blick auffällt. Der eingerichtete Führerstand ist so weit dargestellt, dass dem sitzenden Lokführer nur wenig oberhalb der Füße abgeschnitten werden muss. Die vier Scheibenwischer sind eingesteckt.

**ESU** – Gegenüber den Mitbewerbern kann die V 100 mit einem gut erreichbaren und vorbildgerecht eingerichteten Führerstand samt Lokführerfigur punkten, der einfach über ein per Magnet gehaltenes Dach erreichbar ist. Die metallenen Aufbauten mit angesetzten Griffstangen und Scheibenwischern gefallen. Das silberne, flache Lüfterrad wird von einem feinen Metallgitter abgedeckt.

**Märklin** – Alle typischen Merkmale der V 100 sind an der Lok zu finden. 2012 legte man großen Wert auf einen zuverlässigen, mehrjährigen Anlageneinsatz. Von daher kann an der Göppinger Konstruktion kaum etwas abfallen, was z. B. für die farblich hervorgehobenen Scheibenwischer gilt. Die Gravuren sind gut und die Griffstangen freistehend. Der Führerstand wurde nur mit wenigen Bauteilen angedeutet, da die Technik den Raum bis unter die Fenster beansprucht. Das nicht drehbare Lüfterrad unter der angedeuteten Abdeckung ist schlechter zu erkennen als bei den Mitbewerbern.

**Piko** – Bei vielen seiner Neukonstruktionen hat Piko die optischen Kompromisse der anderen am Markt beobachtet und verbessert. So reicht der angedeutete Führerstand bis einige Millimeter unter die Fensterkanten, sodass zumindest ein Lokführer auf seinen Sitz geklebt werden könnte.

Auch sind z. B. die Griffstangen an den Vorbauten 0,05 Millimeter feiner als bei Märklin. Am plastischsten wirkt allerdings das silberne, gut geformte sowie drehbar gelagerte Lüfterrad unter der feinen Metallabdeckung. Die vier Scheibenwischer sind einzeln eingesetzt.

#### Fahrgestell und Räder

**Brawa/ESU/Piko** – Die vom Vorbild her recht einfachen Fahrwerke aller drei Konstruktionen sind gut umgesetzt. Insbesondere die Drehgestellblenden mit vielen angeformten sowie freistehenden Details gefallen. Nur unter der Lupe erkennt man winzige Unterschiede bei der Formgebung, die für diesen Test jedoch unerheblich sind. Die Plastizität insbesondere der kaum

#### Fahrwertetabelle

|                                                 | <b>Brawa</b><br>V 100 2257 DB | <b>ESU</b><br>212 100-2 DB AG | <b>Märklin</b><br>V 100 2209 DB | <b>Piko</b><br>212 161-4 DB |
|-------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|
| <b>Langsamfahrtverhalten</b>                    |                               |                               |                                 |                             |
| $v_{\min}$ digital                              | 1 km/h bei FS 1               | 1 km/h bei FS 1               | 2 km/h bei FS 1                 | 2 km/h bei FS 1             |
| <b>Streckenfahrtverhalten</b>                   |                               |                               |                                 |                             |
| $v_{\text{Vorbild}}$ digital                    | 100 km/h nicht erreicht       | 100 km/h bei FS 112           | 100 km/h bei FS 99              | 100 km/h bei FS 98          |
| $v_{\max}$ digital                              | 96 km/h bei FS 128            | 108 km/h bei FS 128           | 124 km/h bei FS 128             | 125 km/h bei FS 128         |
| $v_{\max}$ Rangiergang                          | 31 km/h bei FS 49             | 10 km/h bei FS 11             | 45 km/h bei FS 42               | 68 km/h bei FS 67           |
| <b>Ausrollweg</b> aus $v_{\max}$                | 199 cm                        | 185 cm                        | 139 cm                          | 182 cm                      |
| <b>Nothalt</b> aus $v_{\max}$                   | 60 cm                         | 130 cm                        | 9 cm                            | 17 cm                       |
| <b>Zugkraft Ebene</b><br>bei $v_{\max}$ digital | 1,1 N                         | 0,9 N                         | 0,8 N                           | 1,0 N                       |

**ESU**

**Innovativ ist das von ESU umgesetzte abnehmbare Dach, um den Führerstand zu erreichen** MM (4)





Frontansicht der 212 309

einsehbaren Bauteile ist sehr hoch. Die dunklen Radsätze sind profiliert.

**Märklin** – Alle sichtbaren Bauteile am Rahmen und den Drehgestellen wurden umgesetzt. Verzichtet hat man dagegen auf eine Modellumsetzung der kaum einsehbaren Vorbild-Antriebsseinheit sowie der Bremsgestänge.

### Farbgebung

**Brawa/Märklin** – Von beiden Herstellern standen zum Test Modelle in der Ursprungslackierung zur Verfügung. Das Altrot haben beide gut getroffen, wobei die Göppinger Variante etwas matter erscheint als das Brawa-Modell.

Die Zierlinien sind sauber aufgebracht und die oberen bei beiden vorbildgerecht am längeren Vorbau unterbrochen. Die Griffstangen an den Rangierertritten sind im oberen Bereich vorbildgerecht rot und im unteren Teil grau.

**ESU** – Zum Redaktionsschluss gab es von ESU nur die verkehrsrote Epoche-V-Diesellok, die fast gänzlich ohne Zierli-

nien auskommt. Sauber hervorgehoben wurden die hellen Warnanstriche im oberen Bereich des längeren Vorbaus sowie der rechteckige an der Frontseite des kürzeren Vorbaus.

**Piko** – Aus Sonneberg erreichte uns die ozeanblau-beigefarbene Epoche-IV-Ausführung. Neben den umlaufenden Zierlinien sind die beigefarbenen Frontbereiche markant, die sauber auch im Bereich der Rundungen lackiert sind. Wie bei ESU sind die senkrechten Griffstangen hell hervorgehoben.

### Beschriftung

**Brawa/ESU/Märklin/Piko** Alle Modelle sind entsprechend der dargestellten Epoche richtig beschriftet. Die Aufdrucke auf V 100 2257 (Brawa), V 100 2209 (Märklin) des Bw Kornwestheim und 212 100-2 von DB Cargo Kempten (ESU) sowie auf der Siegerner 212 161 (Piko) lassen sich allesamt unter der Lupe gut lesen. An den Epoche-III-Modellen sind sogar die Fabrik-schilder von MaK bzw. Deutz zu erkennen. Ebenso findet man an mehreren Stellen farbige Piktogramme. Während unserer Probefahrten waren alle Aufdrucke griffest.

### Beleuchtung

Optisch verfügen alle vier Dieselloks über nahezu identisch nachgebildet Lampengehäuse mit feiner, silberner Umrandung und roten bzw. klaren Glasnachbildungen. Im Digitalbetrieb lässt sich das Spitzensignal entsprechend zu- oder abschalten.

**Brawa** – Das weiße Spitzensignal insbesondere der oberen Lampen wirkt für eine Lok der

Epoche III zu hell. Dafür ist das Licht im Führerhaus angenehm eingestellt und schaltet sich bei Streckenfahrt automatisch ab bzw. bei einem Halt auch wieder an.

**ESU** – An der 212 sind neben dem warmweißen, fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel bzw. den dazugehörigen Einzelabschaltungen noch das etwas zu helle Licht im Führerstand, das leider auch die Vorbauten gut ausleuchtet, die Führerpultbeleuchtung sowie die Bremsfunken erkennbar.

**Märklin** – Das in verschiedenen Arten zu schaltende, warmweiße Spitzensignal sowie die roten Schluss-signale sind die einzigen Lichtfunktionen. Allerdings lässt sich über F 1 die Beleuchtung in den angehängten und über die stromführende Kupplung verbundenen Wagen schalten.

**Piko** – Das Spitzensignal wirkt deutlich weißlicher als bei den Mitbewerbern. Die Beleuchtung des Führerhauses ist gut, allerdings spiegelt sich die LED unangenehm am blanken Kunststoff des Bodens. Gut erkennbar ist die Führerpultbeleuchtung.

### ERGEBNIS

#### OPTISCHE WERTUNG

|         |       |
|---------|-------|
| Brawa   | (1,6) |
| ESU     | (1,6) |
| Märklin | (2,0) |
| Piko    | (1,8) |

### FAZIT DES TESTERS

Der Testbetrieb mit allen vier Fabrikaten verlief ohne nennenswerte

### H0-Test der Baureihe 212

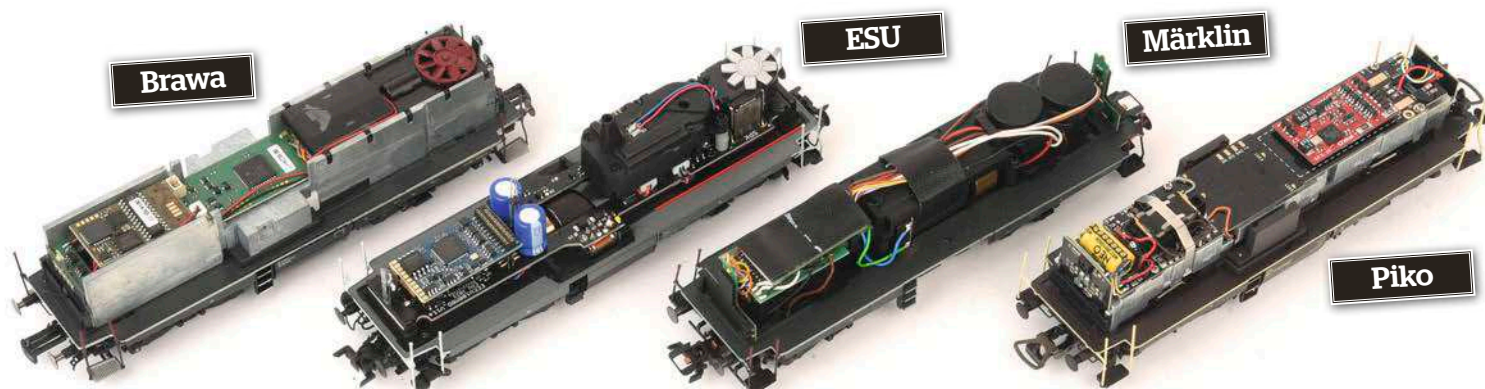
Probleme. Optisch und technisch sind die Miniaturen der Baureihe V100<sup>20</sup> auf dem aktuellen Stand, wobei sich allerdings jede im Detail etwas unterscheidet, was evtl. für den Kauf entscheidend sein kann.

**Brawa (1,7)** – Die DB V 100 2257 und ihre baugleichen Schwestermotoren bieten eine ansprechende Optik und gute Fahreigenschaften. Da es aber das teuerste Modell in diesem Vergleich ist, werden viele sicher genau prüfen, ob wirklich alle eingebauten Funktionen benötigt werden. Bei eventuellen Entgleisungen sind die zierlichen Anbauteile bruchgefährdet.

**ESU (1,6)** – Etwas preiswerter ist die neueste Konstruktion aus Neu-Ulm, die speziell für Technikfans interessant ist. Das äußere Erscheinungsbild kann ebenso wie die abrufbaren Funktionen überzeugen. Ein weiterer Vorteil, insbesondere für den gelegentlichen Einsatz auf Clubanlagen, ist der mögliche Einsatz auf DC- und AC-Anlagen.

**Märklin (1,9)** – Das Göppinger Modell bietet absolute Zuverlässigkeit im Anlageneinsatz und das typische Erscheinungsbild der V 100. Preislich liegt es im Mittelfeld, wobei die stromführende Kupplung und die Schaltmöglichkeit für die Zugbeleuchtung nicht alle Schwestermotoren aufweisen.

**Piko (1,7)** – Die 212 161 ist das preiswerteste Fahrzeug dieses Tests, was sicher viele Modellbahner zum Kauf animiert, zumal Fahreigenschaften und Optik stimmig sind. MM



Nach Lösen mehrerer Schraub- bzw. Klemmverbindungen kann man die Aufbauten abnehmen und zum „Innenleben“ der Digitalloks kommen



# Fachhändler und Fachwerkstätten

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

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

**Kontakt:** Bettina Wilgermein, Tel. 089/130 69 95 23, [bettina.wilgermein@verlagshaus.de](mailto:bettina.wilgermein@verlagshaus.de)

## elriwa®

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](mailto:info@elriwa.de) · [www.facebook.com/elriwa](http://www.facebook.com/elriwa)

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



[www.elriwa.de](http://www.elriwa.de)

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

**Tel.: 035971 7899-0**

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

**mein-MBS.de**

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

**mein-mbs.de**

**www.Beckert-Modellbau.de**

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

### Ätzschilder

Nach Wunsch in allen  
Spurweiten!  
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



**Handarbeitsmodelle**

## MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, 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](mailto:bettina.wilgermein@verlagshaus.de)  
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren  
Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

### Verkäufe TT, N, Z

#### FIGUREN Z-G

[www.klingenhoefer.com](http://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 E-Mail: [wkuli@t-online.de](mailto:wkuli@t-online.de).

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

[www.modellbahn-kepler.de](http://www.modellbahn-kepler.de)

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für

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

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Telefon: 02235/9593476 oder 0151/50664379, [info@meiger-modellbahnparadies.de](mailto:info@meiger-modellbahnparadies.de) G

[www.carocar.com](http://www.carocar.com)

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/HO, Sammlungen/

Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder [red\\_dust61@web.de](mailto:red_dust61@web.de).

[www.Modellbau-Gloekner.de](http://www.Modellbau-Gloekner.de)

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

[www.modellbahnritzer.de](http://www.modellbahnritzer.de)

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

### Verkäufe HO

Suche und verkaufe: **US - Messinglokomotiven** z.B.: UP Big Boy von Tenshodo 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen 500 DRG 06 001 von Lemaco 1.200 Telefon: 07181-75131, [contact@us-brass.com](mailto:contact@us-brass.com)

[www.modellbahn-apitz.de](http://www.modellbahn-apitz.de)  
[info@modellbahn-apitz.de](mailto:info@modellbahn-apitz.de)

Märklin Sondermodelle HO. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. [www.marco-denhartog.nl](http://www.marco-denhartog.nl) G

Märklin HO-Anlage dig., 100 x 200 cm kompl. Aufbau auf 2 Ebenen, Geb., Bel., Schienen, Trafos, roll. Material, 5 Loks, 20 Wagen, 35 Autos, 100 Pers., 200 Bäume, 30 Gebäude; zusätzl. Mat. für Erweiterung um das Doppelte, FP 1.995. Tel.: 0173/6549131 (DA).

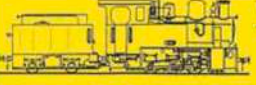
6120 Stück Schienen für alle 2-Leiter von Trix int. gerade, gebogen, kurz und lang. Die Gleise waren noch nie aus der Verpackung, sind aber schon ca. 30 Jahre alt. Kaufpreis komplett 1.200 von privat. Versand möglich, besser Sie kommen nach Haßloch/Pfalz. 06324-1633, 0173-3075036, [w.kamb@web.de](mailto:w.kamb@web.de)

**Verkaufe 220 HO-Wagons: Gleichstrom, Epochen II und III, alle Wagons KKK. Bitte LISTE ANFORDERN. Mail: [scheuermannsumxx@t-online.de](mailto:scheuermannsumxx@t-online.de)**

[www.lokraritaetenstuebchen.eu](http://www.lokraritaetenstuebchen.eu)

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin OO/HO.

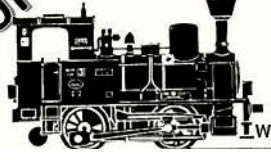


 **Modellbahnen am Mierendorffplatz**  
**märklin Shop Berlin**  
10589 Berlin-Charlottenburg - Mierendorffplatz 16 - www.modellbahnen-berlin.de  
Ihr  
Auch Second-Hand! **freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft**  
**mit der ganz großen Auswahl**  
Mo., Mi., Do., Fr. 10.00–18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, 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 21999099 • www.turborg.de

 **Modellbahn Pietsch**  
Prühßstr. 34,  
12105 Berlin-Mariendorf,  
Tel.: 0 30/7 06 77 77  
www.modellbahn-pietsch.de  
**Märklin - Auslaufmodelle zum Sonderpreis - HO**  
37530 Märklin DBAG BR120.1 schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe  
120.1 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Werbegestaltung  
„150 Jahre statt 279,95 EUR nur 229,99 EUR“  
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 € Versand)

 **haa**  
**MODELLBAHN-Spezialist**  
28865 Lilienthal b. Bremen  
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521  
e-mail: info@haar-lilienthal.de  
**Richtig beraten von Anfang an!**  
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

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

**eisenbahn Modellbahn magazin**  
Hier könnte Ihre Anzeige stehen.  
Kontakt: Bettina Wilgermeir • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

## Kleine Bahn-Börse

www.koll-verlag.de Telefon: 06172-302456 G

### www.modellbahn-keppler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,8HAG-0 bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

Fleischmann HO 24 Zugpackungen mit Dampflok + 19 Loks und Roco HO 2 Zugpackungen + 9 Loks, alles Ep.1+2 (KPEV, KBStB, Württ., DRG), neu oder neuwertig. Bitte Liste anfordern. Rainer\_Beck@gmx.de

127 Schienen HO ungebraucht. Auf diesen Schienen laufen alle 2-Leiter – Gleichstrom; z. B. Roco, Trix, Fleischmann, Lima, Brawa, Rivarossi. 0,30 pro Schiene. Abholung in Haßloch/Pfalz möglich. Tel.: 0173-3075036; w.kamb@web.de

Digitale Großanlage 7x4 m; 7 Segmente 200x100mm, 1 Segment 150x150mm; 12 Weichen 12 x Servo; ca. 45m Gleis; ca. 22m Schattenbahnhof. Steuerung über Märklin MS 2 und/oder Rocrail manuell/halbautomatisch/automatisch; 1 Gateway, 3 Booster, USB mit allen Daten und Rocrail Lizenz. ca. 20m Faller Car Strecke mit Traffic Control, 3 x Parkplatz Car System, 6 Stopstellen Car System (2 Bushaltestellen), 4 Ab-

zweigungen Car System, Steuerung über Faller. Lasercutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. Preis: 5999. martinjrichter@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,- EUR. Rainer Schmid, Mühlwies 12, 88267 Vogt; RB.Schmid@t-online.de

Bemo HOm 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. 017643665628

BEMO-MODUL-ANLAGE HOm mit den Stationen Filisur und Bergün ohne Züge umständehalber zu verkaufen! Weitere Informationen: maren.urban@balke-umzug.de

HO-Gleichstrom U-Anlage, 5m x 3,50m, Schienen digital, Schuhmacher-Gleis, Schienen nach Vorbild Württ. EP-1. Noch nicht ganz fertig gebaut, hochwertiges Material. Viel mehr Info unter Tel. 0157 38976811.

### Gesuche HO

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

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handwerksmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an Telefon mobil 0172/5109668 oder E-Mail an horneuss@live.de

www.mbs-dd.com

Märklin Spur HO und Faller AMS gesucht. Kaufe Sammlungen und Anlagen. Zahlung bei Abholung. Kontakt Telefon: 0941/85806 ab 18.00 Uhr oder über die E-Mail: gerhard.bonn@kabelmail.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

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

www.suchundfind-stuttgart.de



# eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina Wilgermeir • Tel. 089/13 06 99 52 • [bettina.wilgermeir@verlagshaus.de](mailto: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](http://www.modellbahn-apitz.de)

Das Fachgeschäft  
auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop

[www.menzels-lokschuppen.de](http://www.menzels-lokschuppen.de)

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90



Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m<sup>2</sup>

– Seit 1978 –

**MODELLBAU & LOKSCHUPPEN  
BERLINSKI**  
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

**Märkische Str. 227  
44141 Dortmund**

Telefon 0231/ 41 29 20

[info@lokschuppen-berlinski.de](mailto:info@lokschuppen-berlinski.de)

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

[www.lokschuppen-berlinski.de](http://www.lokschuppen-berlinski.de)

[www.modellbahn-kramm.com](http://www.modellbahn-kramm.com)

40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, ✉ [info@modellbahn-kramm.com](mailto:info@modellbahn-kramm.com)



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

**750 m<sup>2</sup>  
Erlebniswelt  
Modellbau  
in Aachen**

Modell Center Aachen

[www.huenerbein.de](http://www.huenerbein.de) [info@huenerbein.de](mailto:info@huenerbein.de)

## Kleine Bahn-Börse

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

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann

Modellbau, Telefon: 0176-63212613, E-Mail: [nann-ankauf@web.de](mailto:nann-ankauf@web.de) [www.menzels-lokschuppen.de](http://www.menzels-lokschuppen.de)

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

[www.modellbahnzentrum-uerdingen.de](http://www.modellbahnzentrum-uerdingen.de)

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstaholler. Telefon: 02235-9593476 oder mobil 0151-50664379, [info@meiger-modellbahnparadies.de](mailto: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, Telefon: 05251/5311831, [info@gebrauchtemodellbahn.de](mailto:info@gebrauchtemodellbahn.de). Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G [www.modeltechnik-ziegler.de](http://www.modeltechnik-ziegler.de)

**Ankauf von Modellbahnen aller** Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstaholler und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: [zschoche.nic@web.eu](mailto:zschoche.nic@web.eu) – Danke.

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)  
Feine Details und  
Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFTE Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, [ankauf@henico.de](mailto:ankauf@henico.de) G

[www.koelner-modell-manufaktur.de](http://www.koelner-modell-manufaktur.de)

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, [info@meiger-modellbahnparadies.de](mailto:info@meiger-modellbahnparadies.de) G

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

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: [albue@t-online.de](mailto:albue@t-online.de).

Suche von Mehano für Lok OHE 33 0090 Motor-Nr. 50258 gerne auch 2 Stück. Blue Tiger Motor-Nr. 53946. Tel.: 0911-753678

Flamsbahn, suche Loks und/oder Waggons in H0. Bitte alle Angebote mit Preisangabe unter der E-Mail: [richter-grossschoenau@t-online.de](mailto:richter-grossschoenau@t-online.de)

### Verkäufe Große Spuren

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

[www.modellbahn-keppeler.de](http://www.modellbahn-keppeler.de)

**Mit Millimeter-Anzeigen im  
eisenbahn magazin erfolgreich werben!**



**Lokschuppen Hagen-Haspe**  
**Exklusive Modelleisenbahnen**  
 und mehr...viele mehr

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände  
 und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? • Listen kostenlos! • [www.lohag.de](http://www.lohag.de)  
 Tel.: 023 31/40 44 53 • 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**

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

**Das außergewöhnliche Spielwaren-Zentrum**

Alles vom Feinsten, auf über 1.000 qm:

- Spielwaren
- Modellsport
- Modelleisenbahn
- Rennbahnen

**SPIELWAREN FACHMARKT**  
 ★★★★★

73630 Remshalden, Wilhelm-Enßle-Str. 40, Tel. 07151/71691, [www.ee-spielwaren.de](http://www.ee-spielwaren.de)

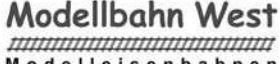
**WERST**  
 MODELL BAHN UND BAU



WIR LEBEN MODELLBAHN

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

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | [info@werst.de](mailto:info@werst.de)

| ESSEN                                                                                                                             | STUTTGART                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Limbecker Platz 11<br>0201.74 75 85 44                                                                                            | Löffelstr. 22<br>07 11.75 86 43 39                                                                                |
| <b>Modellbahn West</b><br><br>Modelleisenbahnen | <b>märklin Store</b><br>VERSAND + REPARATUR<br><a href="http://www.modellbahn-west.de">www.modellbahn-west.de</a> |

## Kleine Bahn-Börse

Verkaufe LGB-Modulanlage (50 Module), Spuren 45, 64, 30 mm ohne Rollmaterial / Zentrale. Weitere INFO [www.boecker-gartenbahn.jim-dofree.com](http://www.boecker-gartenbahn.jim-dofree.com); [juergen.boecker-valrel@t-online.de](mailto:juergen.boecker-valrel@t-online.de)

### Gesuche Große Spuren

[www.modellbahnservice-dr.de](http://www.modellbahnservice-dr.de)

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

### Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1 [www.hack-bruecken.de](http://www.hack-bruecken.de)

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbar-

ten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Telefon: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, [meiger-modellbahn@t-online.de](mailto:meiger-modellbahn@t-online.de) G

Liebhhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Berücksichtigung 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](mailto:Dr.Thomas.Koch@t-online.de)

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich freue mich über jedes

Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, [info@meiger-modellbahnparadies.de](mailto:info@meiger-modellbahnparadies.de) G

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)  
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: [MU21@gmx.de](mailto:MU21@gmx.de)

### Verkäufe

#### Literatur, Bild und Ton

[www.eisenbahnbuecher-online.de](http://www.eisenbahnbuecher-online.de)  
[www.modelleisenbahn.com](http://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](mailto:erkerbau@gmx.de)

[www.wagenwerk.de](http://www.wagenwerk.de)  
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

### [www.nordbahn.net](http://www.nordbahn.net) Qualität, Auswahl, preiswert

100 Bücher/Zeitschriften über Eisenbahn & Modellbahn, ab 5,00 EUR versandkostenfrei (in D). Bitte Liste anfordern unter E-Mail: [lockpeter070@gmail.com](mailto:lockpeter070@gmail.com)

[www.bahnundbuch.de](http://www.bahnundbuch.de)

### Gesuche

#### Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808 oder per E-Mail: [rene.stannigel@web.de](mailto:rene.stannigel@web.de).

### Verkäufe Dies und Das

[www.andyseck.de](http://www.andyseck.de)  
 DDR-Modelle und mehr

**Nächster Anzeigenschluss: 5. März 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, Falter, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

# Kleine Bahn-Börse

Zwei schöne stabile Wandschränke (Buche) mit 9 Böden Roco Gleis. 1,90m br, 91cm ho, 11,5cm tief, 16,7m Gleislänge, auch einzeln erhältlich. Preis Verhandlungssache, weitere Infos: eisenbahnexklusiv@gmail.com

www.Railio.de  
Sammlungsverwaltung

Biete eine Jubiläumsschrift zum einhundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen (1938). Preis nach Vereinbarung. Titel: „Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen“. anjuekoehler@gmx.de

www.moba-tech.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab EUR 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

www.menzels-lokschuppen.de

## Gesuche Dies und Das

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

www.d-i-e-t-z.de

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBHNNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

## Verschiedenes

www.warkentin-modellbau.de  
Info's • Workshops • Fotografie

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

## Urlaub Reisen und Touristik

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100 G

FeWo im Mittelrheintal - für Bahn- und Rheinfreunde (Panoramablick), für 2 Personen pro Nacht EUR 80. info@schlossfuerstenberg.de; Tel.: 06743/2448

Ferienwhg. im Museum & Countrybhf. Ebstorf/Uelzen an der RB37, Info: americaline.org Tel.: 04022886606

## Ausstellungen Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de

**Modellbahn-Auto-Börsen**, 36179 Bebra So. 09.02 / 16.03. von 10:00-14:30, Lokschruppen am Bahnhof, Gilfershäuser Str. 12, 34246 Vellmar So. 02.03. / 04.05. von 10-14:30, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10, 04159 Leipzig Sam. 08.03./14.06. von 10-14:30, Leipziger Hotel, Hallesche Str.190, 34212 Melungen So. 06.04. von 10:30-14:30, Kulturfabrik, Spangerweg 43, Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/89023526, E-Mail: jens-berndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

modellbahnboerse-berlin.de jeweils von 10.00 bis 14.00 Uhr, Herzog, 0173-6360000, 01.03. Samstag Dresden Johannstadthalle, 02.03. Sonntag Plauen Festhalle, 23.03. Hennigsdorf Stadtklubhaus

Sa/So 01./02.03.2025, Modellbahnausstellung der Sektion, Berlin-Brandenburg (VFB) in St. Martin Giesestr. 43, 12621 Berlin-Kaulsdorf. 10.00 - 17.00 Uhr. https://bln-brb.furka-bergstrecke.de/aust2025/

Modellbahnboerse, 2. März 2025 von 11:00-16:00 Uhr, 35708 Haiger, MHZ-Allendorf, cmt e.V.

66. Tauschboerse der Eisenbahnfreunde Göttingen e.V. für Modelleisenbahnen -Autos & Zub., Sonntag, 02.03.2025 von 10-16 Uhr, BBS II, 37081 Göttingen, Godehardstr. 11, Haupteingang unten. Info: Bernd Dombrowski, Tel.: 05506-999930, e-mail: bernd.dombrowski@t-online.de Homepage: www.eisenbahnfreunde-goettingen.de

16.03.: Wöllstadt Modellbahn- und Blech-Spielzeugboerse und Ausstellung, 10-15 h, Römerhalle, 61206 Wöllstadt, Info: IG EMMA LF 16 eV - 0176 73541611

3. Rödentaler Modellbahnboerse 16.03.2024, 10.00 Uhr - 15.00 Uhr 96472 Rödental, Coburger Straße 7, Gebäude u. Infos und Anmeldungen unter 0171 7990336 oder info@Modellbahnfreunde-roedental.de

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.



# 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).



[www.modellbahnzentrum-uerdingen.de](http://www.modellbahnzentrum-uerdingen.de)

[www.bus-und-bahn-und-mehr.de](http://www.bus-und-bahn-und-mehr.de)

## Fernseh-Tipps

### Montag bis Freitag

SWR, 11:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen.

Im März werden keine neuen Folgen Eisenbahn-Romantik ausgestrahlt

## Termine

22./23. Februar, 1./2./8./9./

30. März, Wana: Feldbahnfahrten durch das Ahlenmoor. Info: [www.ahlenmoor.de](http://www.ahlenmoor.de)

22./23. Februar, 8./9./29./30. März, Oschatz: Winterfahrten nach Mügeln. Info: [www.doellnitzbahn.de](http://www.doellnitzbahn.de)

22./23. Februar, 15./16./29./30. März, Jöhstadt: Winterdampf. Info: [www.pressnitzalbahn.de](http://www.pressnitzalbahn.de)

22./23. Februar, 29./30. März, Lichtenstein: Modellbahnausstellungen in der Alten Färberei. Info: [www.modellbahnclub-lichtenstein.de](http://www.modellbahnclub-lichtenstein.de)

23. Februar, Schöneheide: Winterfahrten auf der Museumsbahn. Info: [www.museumsbahn-schoenheide.de](http://www.museumsbahn-schoenheide.de)

23. Februar, Brohl: Winterfahrten nach Oberzissen. Info: [www.vulkan-express.de](http://www.vulkan-express.de)

1. März, Leer/Oldenburg: Fahrten auf der Museumsbahn Ammerland – Barßel – Saterland. Info: [www.mabs-online.de](http://www.mabs-online.de)

1./2. März, Dresden: Modellbahnausstellung in den Clubräumen. Info: [www.mec-elbflorenz.de](http://www.mec-elbflorenz.de)

2. März, Loburg: Fahrt auf der Nettetalbahn. Info: [www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de](http://www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de)

2. März, Frankfurt (Main): Fahrttag im Feldbahnmuseum. Info: [www.feldbahn-ffm.de](http://www.feldbahn-ffm.de)

2. März, Hanau: Führung durch das historische Bw. Info: [www.museumseisenbahn-hanau.de](http://www.museumseisenbahn-hanau.de)

4./23. März, Bietigheim-Bissingen: Schienenbus-Sonderfahrten. Info: [www.roter-flitzer.de](http://www.roter-flitzer.de)

7.–9. März, Mannheim: Messe Faszination Modellbahn auf dem Maimarktgelände. Info: [www.faszination-modellbahn.com](http://www.faszination-modellbahn.com)

8. März, Krefeld: Öffnungstag des SWK-Verkehrsmuseums. Info: [www.fde-krefeld.de](http://www.fde-krefeld.de)

8./9. März, Kaarst: Modellbahnausstellung in der städtischen Realschule. Info: [www.mak-kaarst.de](http://www.mak-kaarst.de)

8./9./15./16. März, Mühlthoff: Modellbahnausstellung im Bürgerhaus. Info: [www.modell-muehlthoff.de](http://www.modell-muehlthoff.de)

9. März, Kahlgrund: Modellbahnausstellung im Vereinsheim. Info: [www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de](http://www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de)

9. März, Osnabrück: Modellbahn-Fahrttag im Franziskanerkloster. Info: [www.eisenbahnfreunde-os.de](http://www.eisenbahnfreunde-os.de)

14.–16. März, Utrecht/Niederlande: Modellbahnmesse On traXS im Eisenbahnmuseum. Info: [www.spoorwegmuseum.nl](http://www.spoorwegmuseum.nl)

15. März, Brugg/Schweiz: Mit Ae 6/6 (SBB) und Ge 4/4" (RhB) nach Chur und Filisur. Info: [www.eurovapor.ch](http://www.eurovapor.ch)

15. März, Löbau: Dampfrundfahrt über Görlitz und Zittau nach Liberec und Mimoň in Nordböhmen. Info: [www.osef.de](http://www.osef.de)

15. März, Berlin: Mit 52 8177 durch das Oderbruch nach Letschin. Info: [www.berlin-macht-dampf.com](http://www.berlin-macht-dampf.com)

15. März, Leipzig: „Fahrt ins Blaue“ mit Dampflokomotive. Info: [www.dampfbahnmuseum.de](http://www.dampfbahnmuseum.de)

16. März, Solms: Fahrttag im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna. Info: [www.feldbahn-fortuna.de](http://www.feldbahn-fortuna.de)

16. März, Frankfurt (Main): Teddybären-Tag auf der Hafenbahn. Info: [www.historische-eisenbahn-frankfurt.de](http://www.historische-eisenbahn-frankfurt.de)

20.–23. März, Rügen: Historischer Nahverkehr mit den „Ferkeltaxen“ 172 140 und 172 141. Info: [www.pressnitzalbahn.com](http://www.pressnitzalbahn.com)

22. März, Chemnitz: Mit 35 1097 nach Chodova Plana und Marienbad/Tschechien. Info: [www.sem-chemnitz.de](http://www.sem-chemnitz.de)

22./29. März, Luckau: Mit „Ferkeltaxen“ zur Buckower Kleinbahn bzw. ins Eisenbahnmuseum Leipzig-Plagwitz. Info: [www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de](http://www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de)

22./23. März, Schöneheide: Tage des offenen Lokschuppens. Info: [www.museumsbahn-schoenheide.de](http://www.museumsbahn-schoenheide.de)



**Die 41 1144 erhält ab Dresden Unterstützung von der 52 8141 MM**

22. März, Stuttgart: Lange Nacht der Museen mit Vorführungen der H0-Anlage Modellbahn'65. Info: [www.modellbahn65.de](http://www.modellbahn65.de)

22./23. März, Gießen: Internationale Spur 0 und 1 Tage im Ausstellungszentrum Hessenhallen. Info: [www.internationale-spur-0-tage.de](http://www.internationale-spur-0-tage.de)

22./23. März, Hellersdorf: Modellbahnausstellung. Info: [www.ig-modellbahn-hellersdorf.de](http://www.ig-modellbahn-hellersdorf.de)

22./23. März, Hameln: Modellbahn-Schautage im Vereinsheim. Info: [www.efhm.de](http://www.efhm.de)

22./23. März, Rodgau: Modellbahnausstellung im Vereinsheim. Info: [www.rmcev.de](http://www.rmcev.de)

22./23./29./30. März, Obermoschel: Modellbahnausstellung am Marktplatz. Info: [www.mbf-obermoschel.de](http://www.mbf-obermoschel.de)

29. März, Cottbus/Dresden: Mit 41 1144 und 52 8141 nach Most/Tschechien, von dort Fahrt mit der historischen Straßenbahn nach Litvinov oder Bergfahrt über die „Teplitzer Semmeringbahn“ nach Maldava. Info: [www.lausitzerdampflokclub.de](http://www.lausitzerdampflokclub.de)

29. März, Mülheim an der Ruhr: Modellbahntag in der Alten Dreherei. Info: [www.alte-dreherei.de](http://www.alte-dreherei.de), [www.bv-messen.de](http://www.bv-messen.de)

29./30. März, Bad Neuenahr-Ahrweiler: Modellbahnausstellung in der Aloisius-Grundschule. Info: [www.rheinlandbahnen.de](http://www.rheinlandbahnen.de)

29./30. März, Chemnitz-Hilbersdorf: Saisonöffnung am Schauplatz Eisenbahn. Info: [www.schauplatz-eisenbahn.de](http://www.schauplatz-eisenbahn.de)

29./30. März, Staßfurt: Frühjahrsfest im Bahnbetriebswerk. Info: [www.lokschuppen-stassfurt.de](http://www.lokschuppen-stassfurt.de)

30. März, Meuselwitz: Saisonstart bei der Kohlebahn. Info: [www.kohlebahnen.de](http://www.kohlebahnen.de)

30. März, Berlin: Rundfahrten mit 52 8177 auf der Ringbahn. Info: [www.berlin-macht-dampf.com](http://www.berlin-macht-dampf.com)

30. März, Rottweil: Fotodampf-Güterzug mit 52 7596 im oberen Donautal. Info: [www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de](http://www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de)

### Baden-Württemberg

### Trix-Express-Ausstellung

Die Trix-Express-Modellbahnfreunde veranstalten am 15. März von 15 bis 17 Uhr die 26. Trix-Express-Modellbahnausstellung in der Stadthalle Backnang. Das jährlich einmal stattfindende Treffen mit familiärem Flair dient der Kontaktpflege und dem Erfahrungsaustausch. Außerdem bieten die teilweise von weit angereisten Trix-Express-Liebhaber historische Produkte zum Kauf und Tausch an. Auf sehenswerten Dioramen werden die Trix-H0-Modelle in Szene gesetzt. Info: [www.trix-express-modellbahnfreunde.de](http://www.trix-express-modellbahnfreunde.de)



**03. – 07.05.**

## **Bahnzauber im Engadin**

In einer der schönsten Ferienecken der Schweiz erleben Sie Sonderzugfahrten mit dem Bernina-Krokodil, der Dampflokomotive Heidi und der Nostalgie-Ellok 353 vor der grandiosen Naturkulisse.

**10. – 18.05.**

## **Dampfzüge @ Vulkane in der Auvergne**

Bahnreise in die Mitte Frankreichs mit Sonderzügen auf 5 verschiedenen Museumsbahnen, vom Dampfzug bis Panoramatriebwagen

**21. – 27.05.**

## **Traumfabrik Märklin**

Blick hinter die Kulissen des Modellbahnherstellers. Exklusive Besichtigungen der Märklinwerke in Göppingen und Győr

**03. – 15.06.**

## **Mit Dampfzügen durch Finnlands weiße Nächte**

Entdecken Sie die weite Natur Finnlands in Kombination mit Museumsbahnen und Dampf-Sonderzügen. Anreise bequem per Bahn & Schiff.

**26. – 30.06.**

## **Mythos Gotthard @ Rigi**

Mit legendären Lokomotiven auf die Rigi und über den Gotthard. Sonderzugfahrt mit Dampflokomotive 7 zur Rigi und Sonderzugerlebnisse mit dem Gotthard-Krokodil und der mächtigen Ae 8/14

**06. – 10.09. @ 08. – 12.09.**

## **Nostalgie Glacier Express**

Im Nostalgie-Sonderzug durch die Schweizer Alpenwelt von Zermatt bis ins Engadin

**Infos und Buchung:**  
**Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2, 79856 Hinterzarten.**  
**Tel. 07652/917581, E-Mail:**  
**info@bahnreisen-sutter.de**  
**Internet: www.bahnen.info**

**06. – 11. März 2025**

## **Winterspezial „Bernina @ Glacier Express“**

Panoramafahrt durch die Schweizer Hochalpen inkl. Pferdeschlittenfahrt und Gornergratbahn

**01. – 10. Juni 2025**

## **Kroatien, Istrien @ Insel Krk**

Erlebnisreise mit Bahn & Bus in die Region obere Adria zwischen Rijeka, Triest und Pula

**02. – 07. Juli 2025**

## **Sommerspezial „Bernina @ Glacier Express“**

Panoramafahrt durch die Schweizer Hochalpen mit kl. Matterhorn- und Gornergratbahn

**10. – 21. August 2025**

## **Inlandsbahn @ Hurtigruten**

Bahnfahrt durch die schwedische Wildnis nach Lappland, Kiruna & Narvik. Hurtigruten-Schiffahrt nach Trondheim. Bahnfahrt nach Östersund und Mora

**16. – 21. September 2025**

## **Herbstspezial „Bernina @ Glacier Express“**

Panoramafahrt durch die Schweizer Hochalpen mit kl. Matterhorn- und Gornergratbahn

**24. September –**

**05. Oktober 2025**

## **Bahn- u. Schiffsreise nach Korsika**

Befahren aller Bahnstrecken auf Korsika. Erleben Sie bei Ausflügen die grandiose Natur auf dieser zauberhaften Insel.

**10. - 17. Dezember 2025**

## **Vorweihnacht im 5-Sterne Hotel**

Weihnachtliche Erlebnisreise ins Salzburger Land mit Nostalgie-Zugfahrt, Seilbahn auf das Kitzsteinhorn, Besuch im Salzburger Festspielhaus. Wellness & Genuss

**Info/Buchung: BAUDER - Eisenbahntouristik, Hebelstr. 9, 74928 Hüffenhardt, info@bauder-eisenbahntouristik.de Tel. 06268/719. Weitere Reise-Angebote in 2025 finden Sie auf: www.bauder-eisenbahntouristik.de**

**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

**26. April bis 3. Mai 2025**

## **Schienenkreuzfahrt durch Bulgarien**

Genussreise im exklusiven Salon-Triebwagen (SGP 19 001) mit Kultur, Welterbestätten, Bergen, Meer und Natur

**30. April bis 6. Mai 2025**

## **Eisenbahn und Technik an der Wupper, Rhein und Ruhr**

Erleben Sie nostalgisches Erlebnis und interessante Technik und Gesichte in der Fortsetzung und dem Teil II unserer Serie im Bergischen Land und den angrenzenden Gebieten. Neue Ziele und Sehenswürdigkeiten runden das Erlebnis ab.

**5. bis 15. Mai 2025**

## **Usbekistan-Rundreise**

Auf Schienen die legendäre Seidenstraße entdecken: Taschkent, Samarkand, Urgentsch, Chiwa, Buchara, Kokand u. v. m.

**6. bis 11. Mai 2025**

## **Eisenbahn-Erlebnis Schweizer Jura**

Bahnreise durch malerische Landschaften und über faszinierende Eisenbahnstrecken. Entdecken Sie charmante historische Städte wie Neuchâtel oder Biel.

**15. bis 28. Mai 2025**

## **Mit der Bahn durch das Baltikum**

Bahnreise ab/bis Berlin via Warschau, Vilnius und Riga nach Tallin und zurück mit interessantem Besichtigungsprogramm

**19. bis 23. Mai 2025**

## **Sisi – auf den Spuren einer Eisenbahn reisenden Kaiserin**

Rundreise mit dem Zug ab/bis München zu den Wirkungsstätten der einstigen Kaiserin Elisabeth: Pöschhofen – Meran – Venedig – Gödöllő – Wien – Bad Ischl

**21. Mai bis 2. Juni 2025**

## **Nostalgie mit Schiff und Bahn durch Südkandinavien**

Erleben Sie eine nostalgische Seereise in Dampfschiffmanier kombiniert mit erlebnisreichen

Bahnfahrten, Oldtimerbussen und Straßenbahnen, Fjorden und Gebirgslandschaften durch Südkandinavien.

**28. Mai bis 1. Juni 2025**

## **Eisenbahnträume auf kleinen und großen Spuren in Oberbayern**

Erleben Sie die besondere Bahn-Attraktionen Oberbayerns: Wendelsteinbahn, Chiemgauer Lokalbahn, Feldbahn Rottau, Torfbahn Ainring, Chiemseebahn, Wachtlexpress, Lokwelt Freilassing, Porsche Traumwerk u. v. m.

**1. bis 4. August 2025**

## **Mit Krokodil, Churchill und TEE durch die Schweiz**

Ein Nostalgie-Wochenende rund um den Schweizer Nationalfeiertag mit 3 exklusiven Sonderzügen: Mit dem „Krokodil“ Ce 6/8<sup>1</sup> und Salonwagen über die Gotthard Nordrampe, mit dem „Churchill-Pfeil“ rund um den Säntis und mit dem TEE Rae 1053 über den Lötschberg

**15. bis 19. August 2025**

## **Historische Sonderzugreise mit Krokodil und Oldtimer-Triebwagen durch Österreich**

Erleben Sie eine einmalige Sommerreise mit historischen Sonderzügen und Sondertriebwagen durch Österreich. Sie befahren dabei die schönsten Gebirgsstrecken Österreichs, wie die Arlberg- und die Tauernstrecke, den Semmering und durchs Gesäuse.

**1. bis 6. Oktober 2025**

## **30 Jahre Eisenbahn-Romantik-Reisen und 100 Jahre Baureihe 01**

Einmalige Sonderzugreise über sechs Tage unter Volldampf mit den aktuell betriebsfähigen Schnellzugloks der Baureihe 01 sowie „Silberlingen“ und den komfortablen Wagen des Classic Couriers mit Speise- und Barwagen durch Süddeutschland

**Info und Buchung:**  
**Bahngelände 2, 91217 Hersbruck**  
**Tel.: 09151/90550**  
**E-Mail:**  
**info@ige-erlebnisreisen.de**  
**Internet:**  
**www.ige-erlebnisreisen.de**



■ TT-Schaustück in der Epoche III

# DR-Betrieb

## zwischen zwei Zugspeichern

*Zwei Coswiger Modellbahner haben eine Reichsbahn-Anlage geschaffen, die den Betrieb während der 1960er-Jahre widerspiegelt. Neben einem abwechslungsreichen Zugverkehr beeindrucken betrieblich vor allem die vielfältigen Möglichkeiten zum Rangieren, was Vater und Sohn auch intensiv nutzen*



*Die schon mit DR-Epoche-IV-Anschriften versehene 41er wartet kurz vor dem Stellwerk auf die freie Ausfahrt für ihren Güterzug. Der Personenzug wird ihm folgen. Währenddessen rangiert eine preußische G 7', Baureihe 55<sup>0-6</sup>, einige Wagen an den Kathritzer Güterschuppen*



Schon vor meiner Schulzeit besaß ich eine Modellbahn. Auf einer kleinen Platte begann es mit einer V 180, einer Dampflok der Baureihe 81 und einigen Wagen der Berliner Firma Zeuke & Wegwerth, die in den 1960er-Jahren die Nenngröße TT populär machte. Die Anlage stand in der Weihnachtszeit in einer Ecke des Wohnzimmers. Den Auf- und Abbau habe ich schon als Knirps selbst bewerkstelligt. Während meiner Schulzeit optimierte ich die Gleisanlage, verdrahtete Weichen und Signale und installierte Relais für die Zugbeeinflussung. Diese Pläne aus meiner Jugendzeit bewahre ich heute noch auf. Später ließ das Interesse nach. Die Anlage stand verpackt in der Bodenkammer.

### Bau der Vorgängeranlagen

Mit meiner Frau und unserem Sohn fuhr ich viel mit der Bahn: Reisen von zu Hause aus mit Regelpersonen oder durchs Urlaubsgebiet, Sonderfahrten mit Dampfzügen und Schienenbussen, Touren mit den Dampfschmalspurbahnen oder Exkursionen zu Bahnanlagen waren immer schon Teil unserer Freizeitaktivitäten. Gern erinnere ich mich, wie unser dreijähriger Sohn begeistert am offenen Waggonfenster stand und die Hallenser O3 1010 beobachtete, wie sie mit ihrem Traditionszug durchs Land rührte. Er war es auch, der in der Vorweihnachtszeit 1998 darauf drängte, die Loks und Wagen aus der Bodenkammer wieder hervorzuholen. Zum Ausprobieren wurden neue Gleise angeschafft und gewissenhaft bediente ein kleiner Junge den Fahrregler für die Lokmodelle.

### » Diese TT-Anlage entstand auf Drängen des Sohnes und wurde als Familienprojekt gebaut

Rasch kam der Entschluss: Wir bauen eine neue Modellbahnanlage. Der erste Entwurf war ein klappbares Schaustück im Kinderzimmer. Das war zwar platzsparend, aber das Rollmaterial konnte bei Betriebsruhe nicht auf der Anlage stehen bleiben. Deshalb wurde umgeplant: Der Bereich des Bahnhofs blieb erhalten und war die Basis für eine feste Anlage mit Schattenbahnhof und Gleiswendel in der Größe von drei Metern Länge und eineinhalb Metern Tiefe. Schon beim Bauen und während der ersten Probefahrten traten Probleme auf: Die Gleise des Schattenbahnhofs waren schlecht zugänglich, Wartungsarbeiten erforderten eine vornübergebeugte Körperhaltung und die Schienen ließen sich schwer staubfrei halten. Obendrein erwiesen sich die EW1-Weichen von Tillig als mechanisch unzuverlässig.

### Segmentanlage als Kompromiss

Erneut wurde geplant und dabei versucht, die gemachten Erfahrungen einzuarbeiten und eine nahezu ideale Modellbahnanlage zu bauen. Heraus kam die Idee einer zerlegbaren Anlage aus teilbaren Segmenten, die in einem Schrank

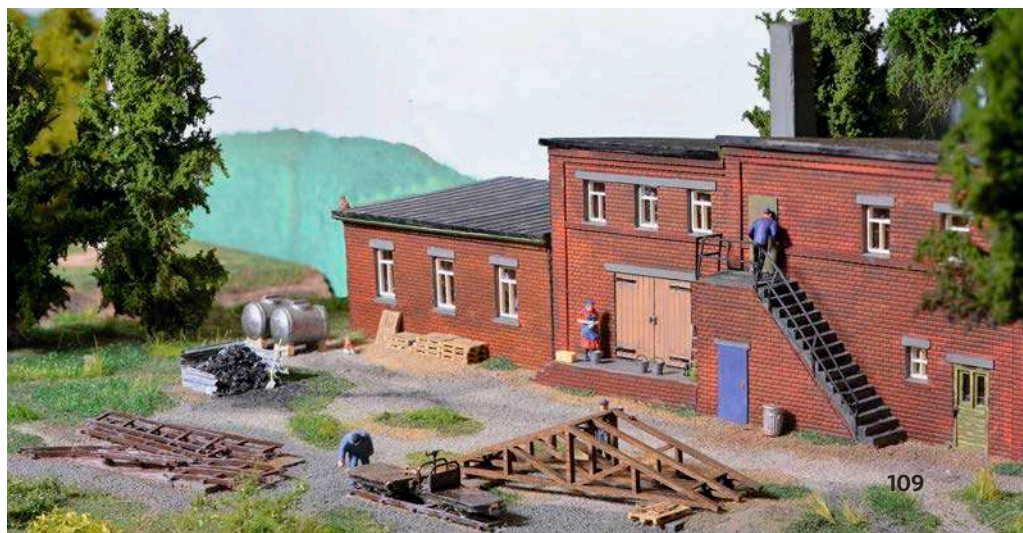


*Im kleinen Lokschuppen wird an einer G 8², Baureihe 56<sup>20-29</sup>, gewerkelt – irgendetwas stimmt mit der Luftpumpe nicht. Der kleine graue Schuppen mittig im Vordergrund ist die Nachbildung einer Behelfskaue der Reichsbahn und wurde aus Papier gebaut*

*Die Erbauer und Betreiber der TT-Anlage Kathritz: Bruno, Kathrin und Sven Lehmann*



*Die Baufirma liegt auf dem freien Gelände vor der zweiten Schiebebühne und handelt mit Materialien für Feldbahnen und stellt obendrein Dachbinder für Baracken her. Das Gebäudemodell entstand übrigens aus einem Bausatz von Müllers Bruchbuden* Jürgen Albrecht (4)







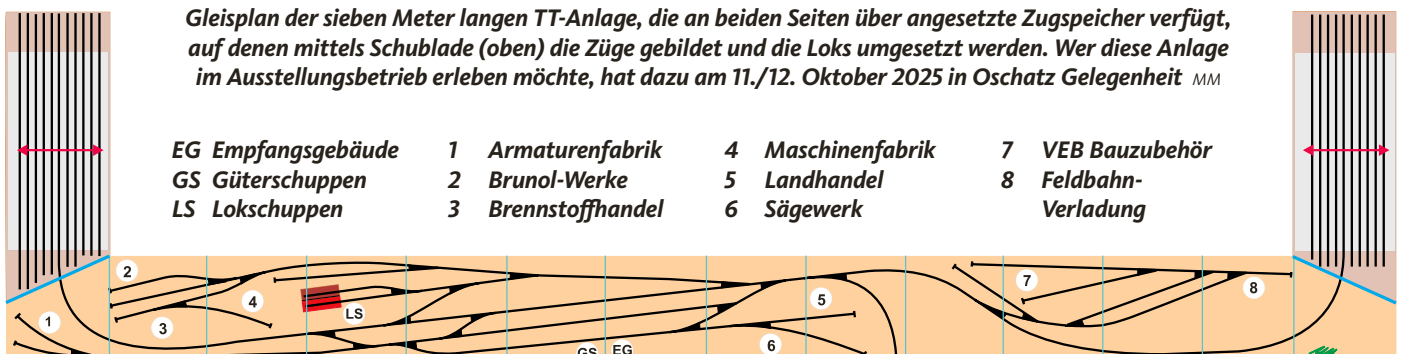
Die V 36 überquert mit ihrer Übergabe die Brücke der Feldbahn zum Kalksteinbruch. Im Hintergrund das Hauptgebäude des VEB Bauzubehör Kathritz, der dank Gleisanschluss und Werklok seine Güter per Bahn empfangen und verschicken kann



mit Glastüren untergebracht sind. Diese Vitrine sorgt dafür, dass Staub weitgehend draußen bleibt. Die Segmentgröße von 100 mal 50 Zentimetern garantiert ein entspanntes Arbeiten von allen Seiten – also auch von unten, indem das Segment hochkant gestellt wird. Zum Zusammenfügen und Aufstellen der Segmente wurden stabile Böcke aus Metall gekauft. Übers Jahr hinweg wollten wir alles zwei- bis dreimal aufbauen und Bahnbetrieb auf die Gleise bringen.

Verschiedene Themen wurden für die Anlagenmotive in Erwägung gezogen wie Bahnbetriebswerk, Fabrikhof oder eine zusätzliche Schmalspurbahntrasse. Selbst über einen Wechsel der Nenngröße wurde nachgedacht, weil das Angebot in HO wesentlich umfangreicher ist. Schließlich blieben wir bei TT und entschieden uns 2003 für einen Endbahnhof während der Epoche III.

Gleisplan der sieben Meter langen TT-Anlage, die an beiden Seiten über angesetzte Zugspeicher verfügt, auf denen mittels Schublade (oben) die Züge gebildet und die Loks umgesetzt werden. Wer diese Anlage im Ausstellungsbetrieb erleben möchte, hat dazu am 11./12. Oktober 2025 in Oschatz Gelegenheit MM





Als Weichen kamen nun die Größen EW2 und 3 mit Federzungen zum Einsatz. Die Gleise wurden aus Schwellenrosten und ein Meter langen Schienenprofilen von Tillig zusammengebaut.

### Am Vorbild orientierter Gleisplan

Als Grundlage für unseren Gleisplan dienten reale Unterlagen geeigneter Endbahnhöfe des Vorbilds. Eine lange Diagonale bildete das Hauptgleis bis zum Prellbock. Die Weichen mussten in ihrer Lage angepasst werden, damit sie nicht auf den Segmenttrennstellen lagen. Die Gleislage, alle Wege, Straßen und Gebäude wurden auf Raufasertapetenbahnen skizziert und mit Wasserfarbe ausgemalt, was schon eine Vorahnung der Anlage vermittelte. Die zwischenzeitlich zusammengebauten Häuser fügten wir für eine Stellprobe hinzu.

Auf dieser Zeichnungsbasis erfolgte die Gleisverlegung. Zum Stellen der Weichen wurden verschiedene elektrische Antriebe getestet, die uns aber nicht zusagten. Deshalb bauten wir

**Gärtner Matschke hat für heute Feierabend und räumt noch an seinen Gewächshäusern auf. Auf der anderen Seite der Bahntrasse rangiert die Werklok mit einem Flachwagen. Die Gebäude entstanden aus Teilen von Auhagen-Ringlokschuppen und -Gaswerk**

**Der VT 2.09 knattert aus Kathritz in Richtung Knotenpunkt an der Fernbahn heran. Nahe dem Bahndamm steht die Milchrampe, an der die Kannen mit dem Fuhrwerk abgeholt werden. Der Gasthausname „Zur langen Schicht“ geht auf ein Grubenunglück von Ehrenfriedersdorf zurück, wo man einen toten Bergmann erst Jahrzehnte später wiederfand** Jürgen Albrecht (5)



**Ein offener Güterwagen wird an die Rampe rangiert und aus den Loren von oben über eine Blechrutsche befüllt. Die Verladerampe für das Schüttgut der Feldbahn hat ihr Vorbild in Glossen bei Oschatz, die museal erhalten ist und deren Funktion ab und an vorgeführt wird**







*Die altehrwürdige Tenderlok der sächsischen Gattung V T, Baureihe 89<sup>2</sup>, macht sich nützlich und bringt dem Sägewerk einige Holzstämme. Am Lagerhaustor des Landwarenhandels bespricht man derweil den anstehenden Versand der Blechfässer*



*Außer dem Holz, das mit der Reichsbahn ankommt, erhält das Sägewerk auch Stämme über die mit Pferden betriebene Feldbahn aus den Wäldern um Kathritz geliefert. Das Sägewerksgebäude stammt von Auhagen, die Loren entstanden aus Papier*

*Ein moderner Triebwagen der DR-Baureihe VT 4.12 als TT-Modell des Fahrzeugherstellers Kres quert den unbeschränkten Bahnübergang kurz vor der Station, der als Zufahrt zu Lokomotivschuppen, Brennstoffhandel und Maschinenfabrik genutzt wird*



selbst entworfene mechanische Antriebe, was bei 24 Weichen nicht nur Geld sparte, sondern auch den Verdrahtungsaufwand minimierte. Von Anfang an waren unsere Fahrzeuge digital unterwegs, was die Spannungsversorgung ohne die sonst erforderlichen abschaltbaren Gleise vereinfachte. Derzeit steuern drei Roco-multi-Mäuse sämtliche Triebfahrzeuge.

## Schiebebühnen als Zugspeicher

Der erste Bauabschnitt beinhaltete den Bahnhof und ein kleines Stück Strecke auf drei Segmenten sowie eine Schiebebühne als Magazin auf dem vierten Segment. Die Anlagenteile wurden aus zehn Millimeter starkem Sperrholz gebaut und die Gleise auf einer acht Millimeter hohen Korkunterlage provisorisch vor dem Einschottern aufgeschraubt. Auf der kleinen Schiebebühne konnten kurze Züge mit der Lok umfahren und abgestellt werden. Nach unserem Empfinden waren die Züge allerdings zu kurz, was zur Vergrößerung des Speicherbahnhofs führte: Aus dem Magazin entstand das vierte Segment und an dessen Ende wurde im rechten Winkel eine so große Schiebebühne als Speicher angefügt, wie es unsere Wohnung hergab. Daraus resultiert nun eine Gesamtlänge von 180 Zentimetern bzw. von einem Meter für den mittleren beweglichen Teil. Dieser wird von Schubladenführungen gehalten und weist elf Abstellgleise auf. Der Vorteil der guten Zugänglichkeit von Segmenten kam beim Gleis- und Landschaftsbau voll zum Tragen. In stundenlanger Arbeit wurden die Gleise geschottert, die Schienenflanken mit Rostfarbe gestrichen und dabei die Segmente abwechselnd auf unseren verglasten Balkon mitgenommen, um die Wirkung der Farben besser beurteilen zu können.

## Ausstellungen und Erweiterung

Nachdem die Anlage im Frühjahr 2010 mit vier Segmenten und dem Magazin fertig war und tagelang von uns bespielt wurde, nahmen wir die Einladung zu einer Ausstellung im Nachbarort an. Diese und zwei weitere Ausstellungen 2011 im Wohnort verführten uns dazu, die Segmentanlage zu erweitern. Sie ist nun allerdings nicht mehr komplett in der Wohnung aufbaubar. Der Prellbock am Ausziehgleis wurde entfernt, und links kamen zwei Segmente und eine Schiebebühne hinzu, sodass aus Kathritz ein Durchgangsbahnhof wurde. Der Bau startete im Herbst 2012 und war nach anderthalb Jahren fertig. Für die Gebäude der Fabrik lieferte *Auhagen* auf unseren Wunsch einzelne Spritzlinge zu, womit größere Bauten realisiert werden konnten, ohne dass wir mehrere Bausätze kaufen mussten.

Im September 2014 waren wir mit der vergrößerten Anlage beim AKTT-Treffen in Leuna zu Gast. Der Fahrbetrieb auf einer Ausstellung beansprucht mindestens zwei Bediener – weitaus besser läuft es aber zu dritt. Die Weichen und Signale werden vor Ort gestellt und die Züge von Hand gesteuert. Der Betrieb läuft folgen-





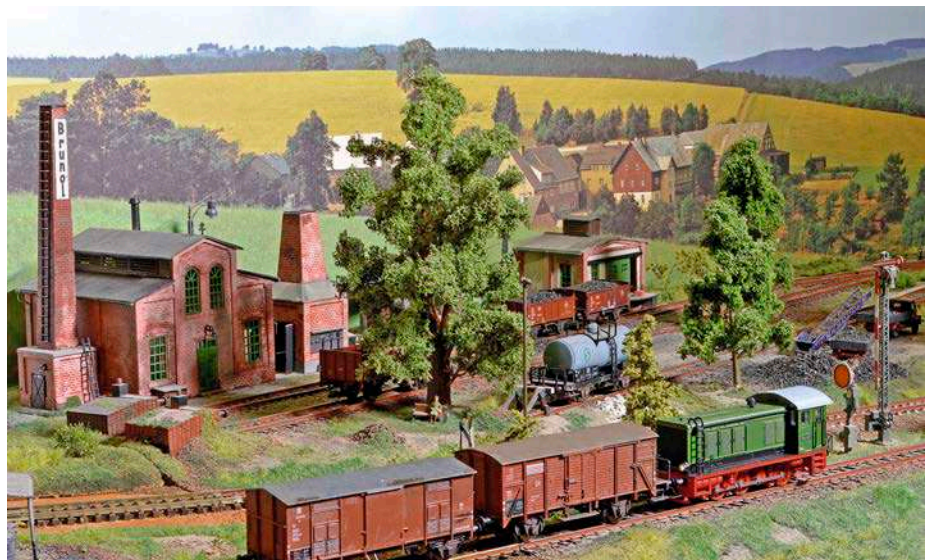
**Heute ist große Wäsche für die Familie des Eisenbahnerwohnhauses angesagt. Der Tag ist günstig, da der Wind nicht vom verqualmten Bahnhof herüberweht und keine Dampfkolk den Güterzug bespannt**

**Die V 36 schiebt zwei Wagen aufs Anschlussgleis der Armaturenfabrik. Im Hintergrund sieht man das Gelände der Brunol-Werke, die Chemikalien herstellen. Das Gaswerk von Auhagen passte hierfür hervorragend** Jürgen Albrecht (6)

dermaßen ab: Ein Zug wird auf der Schiebebühne zusammengestellt, erhält seine Lok, fährt zum Bahnhof, wird dort behandelt und an die andere Anlagenseite zu deren Bediener übergeben. Das Personal kann zwischenzeitlich auch ein Anschlussgleis bedienen, denn Rangierfahrten sind gar viele möglich. Zum Abstellen und Restaurieren der Triebfahrzeuge ist ein Lokschuppen mit Werkstatt vorhanden.

Für den Transport und die Ausstellung der Anlage wurden weitere Zubehörteile hinzugefügt. So bauten wir eine Hintergrundkulisse und eine Abdeckung für die Vorderseite. Die freien Restflächen an den Schiebebühnen wurden landschaftlich gestaltet und Transportkisten aus preiswerten OSB-Platten gezimmert. Mittlerweile brauchen wir einen geräumigen Kleintransporter, um alles an Ort und Stelle zu bringen. Derzeit laufen die Vorarbeiten für eine attraktive Beleuchtung des Schaustücks von oben. Nebenbei werden die Wagen mittels Zurüstteilen verbessert, sämtliche Schienen- und Straßenfahrzeuge patiniert und vieles zwischendurch gewartet und repariert.

Sven Lehmann



**Die V 36 rangiert unentwegt. Diesmal holt sie beladene Wagen am Werkanschluss ab**





**IMPRESSUM****Heft:** Ausgabe 3/2025, Nummer 693, 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, Moritz Egger, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Felix Förster, Heiko Herholz, Stefan Högemann, Sven Lehmann, Dr. Rolf Löttgers, Horst Meier, Dr. Helmut Petrovitsch, Wilfried Raulf, Manfred Scheinhorn, Oliver Strüber, Martin Weltner, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens, Stefan Wittich**Schlussredaktion:** Peter Schriker (fr)**Redaktionsassistent:** Caroline Simpson**Layout:** Rico Kummerlöwe**Head of Magazine Brands:** Markus Pilzweiger**Produktionsleitung Magazine:** Grit Häußler**Producerin:** Anna Kalbhenn**Verlag:** GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11 a, 80797 München**Geschäftsführung:** Clemens Schüssler**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: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mvz.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.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandenes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

**KUNDENSERVICE, ABO und EINZELHEFTBESTELLUNG****EISENBAHN MAGAZIN ABO-SERVICE**  
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau

☎ +49 (0)89/46 22 00 01

Unser Kundenservice ist Montag bis Freitag von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr für Sie da.

@ service@verlagshaus24.com

🌐 www.eisenbahnmagazin.de  
Zugang zum em-Jahrgangsarchiv unter  
www.eisenbahnmagazin.de/download

Preise: Einzelheft 8,40 € (D), 9,20 € (A), 13,50 CHF (CH), 9,70 € (Be, Lux), 9,90 € (NL), 90,95 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 97,20 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

**Abo bestellen unter www.eisenbahnmagazin.de/abo**

Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE632Z00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Eisenbahn Magazin erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten Eisenbahn Magazin (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

**Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mysiosk.de****LESERBRIEFE & BERATUNG****EISENBAHN MAGAZIN,**  
INFANTERIESTRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN

☎ +49 (0)89/13 06 99 724

☎ +49 (0)89/13 06 99 100

@ redaktion@eisenbahnmagazin.de

🌐 www.eisenbahnmagazin.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

**ANZEIGEN**

@ anzeigen@verlagshaus.de

**Mediadaten:** media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreislise 2025/35.

**Im Fokus: Bundesbahn-Baureihe 50 mit Kabinentender**  
**Mitfahrgelegenheit hinter den Kohlen**

Um dem Mangel an Güterzugbegleitwagen beizukommen, ersann die DB in den 1950er-Jahren neben der Neubeschaffung der Güterwagenadaption Pwghs 54 auch die originelle Konstruktion des Kabinentenders speziell für die Baureihe 50. In den entstandenen 735 Umbau-Tendern konnten Zugführer und Rangierer mitreisen. Wir beleuchten das Vorbild und zeigen die Modelle.

**Fahrzeuge: DB-Mitteleinstiegswagen als HO-Modelle**  
**Vergleichstest von vier Fabrikaten**

Seit den 1950er-Jahren sind etliche Modellserien der Bundesbahn-Mitteleinstiegswagen vom Spielbahnzug bis hin zur superdetaillierten Garnitur entstanden. Unser Test betrachtet die unverkürzten Modelle von Brawa, Roco und Piko sowie jene im Längenmaßstab 1:93,5 als Märklins Kompromiss.



Carl Bellingrodt/Sammlung Kobschützky

**Anlagen: Zechen-Motive zu Zeiten der Bundesbahn**  
**Thema Montan-Industrie in HO**

Nach Vorbildmotiven des Ruhrgebiets ließ der Erbauer Ludwig Vorbrüggen verschiedene Schachtanlagen als Bausatz anfertigen und bestückte damit sein neues, in U-Form auf-gebautes Industrie-Schaustück.



Slg. Ludwig Vorbrüggen

\* Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen vorbehalten

**Damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen:** Scannen Sie den QR-Code, um die nächsten beiden Hefte im günstigen Mini-Abo für nur 8,40 Euro (2 für 1-Angebot) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind! [www.eisenbahnmagazin.de/abo](http://www.eisenbahnmagazin.de/abo) die Hälfte!**Sie sparen die Hälfte:**  
**2 x für nur 8,40 Euro!**



# Eisenbahn-Romantik Reisen 2025



## Besondere Bahnerlebnisse - Dampf, Nostalgie & Technik

Für Sie inklusive: Individuelle Anreise zum Hotel / Fährhafen oder gratis **Komfortreisebus** ab ausgewählten Zustiegsstellen, begleitete **Bahnfahrten**, **Eintrittsgelder**, **Transfers**, **Hotelübernachtungen** und **Halbpension**.

**100 €**

**Leser-Rabatt  
je Buchung**

mit Kennwort CH-2025  
bis 28.02.2025



**05.09. - 10.09.2025**

**Das Besondere auf dieser Reise:**  
**5 (Dampf-)Bahnfahrten mit privaten Foto-Sonderzügen, SBB Historic Depot Olten, Fest Schinznacher Baumschulbahn**

### Reisepreis:

Doppelzimmer pro Person: 2.598 €  
Einzelzimmerzuschlag: 279 €

## "Roter Pfeil" durch die Schweiz

### INKLUSIVE:

- ✓ **Beförderung:**
- ✓ Busfahrt im komfortablen Fernreisebus ab/an Zustiegsort, alle Transfers im Zielgebiet
- ✓ Begleitung während der gesamten Reise
- ✓ **Hotels und Verpflegung:**
- ✓ 5x Übernachtung im guten Mittelklassehotel
- ✓ Halbpension während der gesamten Reise
- ✓ **Bahnfahrten:**
- ✓ Fotozug Emmentaler Dampfbahn (Charter, Dampf geplant)
- ✓ Fotozug Mutschälle Zähni (Charter)
- ✓ Fotozug Roter Pfeil (Charter)
- ✓ Fotozug Sursee-Triengen-Dampfbahn (Charter, Dampf geplant)
- ✓ Fotozug Historische Seethalbahn (Charter, Dampf geplant)

### Eintritte und Führung:

- ✓ Führung SBB Historic Depot Olten
- ✓ Eintritt Dampfpest bei der Schinznacher Baumschulbahn

Zustiege: Dresden, Chemnitz, Vogtland, Hotel MTZ: 20 Pers. bis 6 Wochen vor Abreise



## Bahnostalgie Appenzeller Land

01.-06. Mai 2025

ab 2.398 €

- ✓ **7 (Dampf-)Bahnfahrten** inklusive 5 **Foto-Sonderzüge**,
- ✓ **Schiffahrt** Lindau – Rorschach
- ✓ **Bahnmuseum** Wasserauen
- ✓ Erlebniswelt **Locorama Romanshorn**



## Mythos Gotthard

05.-10. Aug.  
ab 1.798 €

- ✓ **3 (Dampf-)Bahnfahrten**
- ✓ **Erlebniszug** San Gottardo
- ✓ Führung **Gotthard Tunnel**
- ✓ Historischer **Postbus**
- ✓ **Grimsel Kraftwerk**



## Stehkessellok auf die Rigi

23.-28. Sep.  
ab 2.198 €

- ✓ **6 (Dampf-)Bahnfahrten**
- ✓ inkl. Sonderdampfbahn **Lok 7**
- ✓ **Brienz Rothorn Bahn**
- ✓ **Reichenbachfallbahn**
- ✓ **Pilatus- u. Furka Dampfbahn**



## Große Panoramatur Schweiz

11.-18. Juli, 17.-24. Aug.

ab 2.598 €

- ✓ **9 (Dampf-)Bahnfahrten** inkl. **Glacier-/Bernina Express**
- ✓ **Schiffahrt** Vierwaldstättersee
- ✓ **Luzern & St. Moritz**
- ✓ **Depot Furka Dampfbahn**

## Eisenbahn-Romantik Reisen 2025

### Zahlreiche private Fotozüge & Dampflokkfahrten!

- 24.04. - 29.04.** Dampfloks und Tulpenblüte in **Holland**
- 29.04. - 06.05.** **Isle of Man** - Paradies für Eisenbahner
- 01.05. - 06.05.** Bahn-Nostalgie **Appenzeller Land**
- 10.05. - 17.05.** Gärten und Dampfloks an der **Loire**
- 23.05. - 29.05.** Schmalspurbahnen um den **Balaton**
- 28.05. - 03.06.** Dampflokschätze in **Belgien**
- 04.06. - 09.06.** Pfingstdampf in **Ampfelfwang**
- 14.06. - 20.06.** Dampf und Schmalspur in **Pommern**
- 18.06. - 24.06.** **Dänemark** - Olsenbande und Bahnen
- 25.06. - 30.06.** Küstenbahnen **Ostfriesland**
- 29.06. - 08.07.** Mit Dampfloks durch **Norwegen**
- 11.07. - 18.07.** **Schweiz** - Große Panoramatur

- 12.07. - 19.07.** Schlösser und Dampfloks **Südengland**
- 05.08. - 10.08.** Mythos **Gotthard** - Postbus & Bahnen
- 13.08. - 18.08.** „Schweineschnäuzchen“ Lüneburger Heide
- 17.08. - 24.08.** **Schweiz** - Große Panoramatur
- 19.08. - 24.08.** Sachsendampf & Heizhausfest **Chemnitz**
- 22.08. - 29.08.** Dampfloks in **Schlesien**, Krakau & Breslau
- 02.09. - 07.09.** Dampflokkfestival in **Holland**
- 05.09. - 10.09.** „**Roter Pfeil**“ durch die **Schweiz**
- 10.09. - 17.09.** Schmalspurparadies **Wales**
- 13.09. - 19.09.** Dampflokk-Spaß in **Kärnten**
- 23.09. - 28.09.** Dampflokklebnisse Schweiz - Lok 7 Rigi
- 23.09. - 30.09.** **200 Jahre Eisenbahn** (England)
- 04.10. - 13.10.** Waldbahnen in **Rumänien**
- 13.10. - 20.10.** **Polen** - Schmalspur um Posen u. Warschau
- 19.10. - 25.10.** Waldbahnen in **Ungarn**

Wir freuen uns auf gemeinsame Reisen mit Ihnen. Infos & Buchung:

**Maertens - Meine Reisewelt GmbH**

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden

Öffnungszeiten: Mo-Fr 9-18 Uhr, Sa 9-12 Uhr



☎ **0351 - 56 39 39 30**

facebook.com/EisenbahnRomantikReisen

www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de



# Neuaufgabe V 100.10

mit neuen Nummern und  
zusätzlichen Varianten!

Bis zu 20 % Vorbestellrabatt  
bis 31.03.2025!

ab 1.192,- €

statt 1.490,- €



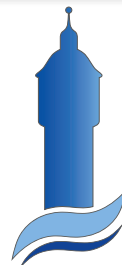
Abbildung zur Illustration von Modelleisenbahn GmbH

## KM1

Modelle vom Modellbanner!

KM1 Modellbau e. K. • Riedhauser Straße 60 • 89415 Lauingen • Tel: 09072 - 922 67 0 • [info@km-1.de](mailto:info@km-1.de) • [www.km-1.de](http://www.km-1.de)  
Irrtümer, technische und optische Änderungen vorbehalten. Angebot gilt nur solange der Vorrat reicht. Es gelten unsere AGBs. Bilder: KM1 Modellbau

## Großbahn-Treffen am Wasserturm



Schauanlagen  
Börse und Verkauf  
Fahrbetrieb  
Bewirtung

Spur 0 | Spur 1 | Spur II | Gartenbahnen



28. & 29.  
Juni 2025

E-Park Lauingen  
Riedhauser Str. 60 | [www.eepark.eu](http://www.eepark.eu)