

eisenbahn Modellbahn magazin

Eilzug-Boom ab 1977

Reisezeitgewinne durch weniger Halte: Ein Erfolgsmodell der DB?



Baureihe 50 mit Kabinentender

735 Exemplare bei der Bundesbahn:
Was der letzte Großumbau
im Dampflokom-Sektor brachte



Modell-Übersicht
50^{Kab} in allen
Nenngrößen

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



Frühling auf der Anlage



Blütenpracht und frisches
Grün: So wird's authentisch

H0-Vergleichstest
DB-Mittleinstiegswagen
Die Arendseebahn
DR-Betrieb im Sperrgebiet
Schmalspur-Diesel
Modell & Vorbild: 2095.11

Elektrifizierung in Bayern



So entstand das E-Netz zwischen
Watzmann und Zugspitze

Wiederauflagen von Roco: BR 218 mit neuer Betriebsnummer! Doppelstockwagen des VVO Dresden als S 2 mit Zugziel „S 2 Flughafen Dresden“

Überraschungsneuheit 213,99 € UVP* 229,90 €
DC-Sound 306,99 € UVP* 329,90 €

HO

Fotomontage



Roco 7300078 Diesellokomotive 218 416-6, DBAG, Ep.VI
Roco 7310078 Diesellokomotive 218 416-6, DBAG, Ep.VI, DC-Sound

Aktion 279,99 € UVP* 369,90 €

HO



Roco 70058 E-Lok EU46-523, PKP-Cargo, Ep.VI, DC-Sound

Aktion 279,99 € UVP* 369,90 €

HO



Roco 7510040 E-Lok 193 818-2, Siemens, Ep.VI, DC-Sound

Aktion 274,99 € UVP* 379,90 €
DC-Sound 459,99 € UVP* 629,90 €

HO



Roco 70113 Diesel-Doppellokomotive D311.01, DWM, Ep.II
Roco 70114 Diesel-Doppellokomotive D311.01, DWM, Ep.II

Überraschungsneuheiten je Set 231,99 € UVP* 249,90 €

HO

Fotomontage



2er Set



Roco 6220066 2er-Set Doppelstockwagen mit Steuerwagen, DBAG, Ep.VI „S 2 Dresden Flughafen“, AC-Digital
Roco 6200066 2er-Set Doppelstockwagen mit Steuerwagen, DBAG, Ep.VI „S 2 Dresden Flughafen“, DC-Digital

Überraschungsneuheiten je Wagen 111,99 € UVP* 119,90 €

HO

Fotomontage



Roco 6220207 Doppelstockwagen 2. Klasse, DBpza, DBAG, Ep.VI „S 2 Dresden Flughafen“, AC
Roco 6200207 Doppelstockwagen 2. Klasse, DBpza, DBAG, Ep.VI „S 2 Dresden Flughafen“, DC

Aktion 179,99 € UVP* 249,90 €
DC-Sound 269,99 € UVP* 374,90 €

HO



Roco 7500015 E-Lok 185 389-4, DBAG, Ep.VI „Schenker, AUDI“
Roco 7510015 E-Lok 185 389-4, DBAG, Ep.VI „Schenker, AUDI“, DC-Sound

* Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



**NEU! ELRIWA
AUF WHATSAPP**



**SCANNEN FÜR
MEHR AKTIONEN**



Besuchen Sie uns in unserem Ladengeschäft
oder auf www.facebook.com/elriwa.

www.elriwa.de

idee+spiel[®]

EUROTRAIN[®]



Unsere Neuheiten und Aktionen für Sie!

Gefahr erkannt – Gefahr gebannt!

Aus der Automobilindustrie hört man es ab und an, und gar nicht so selten kommen Produktrückrufe aus der Lebensmittelindustrie. Nun hat es auch unsere Branche getroffen: Die Modelleisenbahn GmbH

hat die digitalen Roco-Modelle des formneu konstruierten Nightjet-Wendezuges zurückgerufen (siehe *em* 3/25). Ursache dafür waren Berichte in Internetforen über heiß werdende und zum Teil sogar qualmende bzw. sich entzündende Modelle. Ein unangenehmes Thema, bei dem man die Österreicher für ihre ehrliche, offene und schnelle Reaktion loben muss. Manch anderer Hersteller hätte das Thema eher ausgesessen oder verdrängt.

Natürlich muss man sagen, dass sich nicht jeder Hersteller einen derartigen Rückruf leisten kann, ohne in wirtschaftliche Schieflage zu geraten. Bei Roco ist man zwar auf derartige Probleme gut vorbereitet, wie man an der schnellen Reaktion sehen kann, dennoch wird das in der Firma Spuren hinterlassen.

Gerne hätten wir einen Zug selbst überprüft, doch stand uns nur die Analogversion zum Vorstellen zur Verfügung. Zudem war Roco so flott mit dem Einsammeln der Digitalgarnituren,

dass wir keinen Modellzug beschaffen konnten. In den Foren wurden zwei Dinge als mögliche Ursachen ausgemacht: Zum einen hatte man die Kondensatoren der Stromspeichereinheit des Decoders in Verdacht. Gesichtet wurden



Der H0-Nightjet-Zug von Roco in der Digitalversion wurde aufgrund auftretender Überhitzungsschäden zurückgerufen. Die betroffenen Fahrzeuge werden derzeit beim Hersteller untersucht und repariert

Slg. MKL

Kondensatoren mit einer Spannungsfestigkeit von 16 Volt. Allerdings haben diese Kondensatoren ein gewisses Maß an Reserve und es ist die Art des Anschlusses dieser Kondensatoren an den Decoder nicht bekannt.

Wahrscheinlicher ist, dass diese so angeschlossen wurden, dass sie auch bei höheren Gleisspannungen nie mehr als 16 Volt erleben und somit kaum die Fehlerursache sein können. An dieser Stelle sei betont, dass die RailCommunity H0-Spannungen von 15 bis 18 Volt empfiehlt.

Andere Berichte aus Foren deuten auf eine fehlerhaft verlötete Verbindung an den elektrisch leitenden Kupplungen hin – allerdings in einer Form, wo das Problem nicht in jeder Betriebsituation auftritt. Das ist ärgerlich, kann aber passieren. Eine noch so gute Auspack- und technische Kontrolle in Europa kann diesen Fehler nicht zuverlässig verhindern, zumindest wenn die Fahrzeugmodelle in einem bezahlbaren Rahmen bleiben sollen. Daher sollte jeder Modellbahner nicht nur die Empfehlungen der RailCommunity hinsichtlich der Betriebsspannung berücksichtigen, sondern jedes neue Fahrzeug zunächst auf einem Testkreis abseits der Anlage unter

Beobachtung fahren lassen. Nur so ist sichergestellt, dass es im Falle eines Falles nicht zu Kollateralschäden kommt und man schnell die Stromversorgung unterbrechen kann. Sobald Rocos Fehleranalyse vorliegt, werden wir das Thema hier erneut aufgreifen.

Heiko Herholz,
Fachautor des *em*



Train
Safe®

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

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

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



www.mein-train-safe.de



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

10–21

Die DB-Baureihe 50 mit Kabinentender in Vorbild und Modell



Oliver Strüber



Slg. Frank Heßler

■ Im Fokus

- 10 Loktender für die Dienstreise**
Allein die Baureihe 50 wurde mit sogenannten Kabinentendern ausgestattet, die neben den Vorräten für Kohle und Wasser auch einen kleinen Raum für das mitfahrende Güterzugbegleitpersonal aufwiesen, was das Mitführen eines speziellen Begleiterwagens einsparte
- 18 Modelllokomotiven mit Rucksack**
Erst 1968 präsentierte Fleischmann seine erste 50er in H0 – und zwar gleich mit einem Kabinentender. Seither gab es 50er mit der originellen Tenderbauart immer wieder und über alle Nenngrößen hinweg

■ Eisenbahn

- 6 „Apfelbahn“ durch die Altmark**
Die Gleise der Nebenbahn Salzwedel – Geestgottberg liegen bis heute. Aktuell ringen Resthoffnungen und Stilllegungspläne um die Zukunft der Strecke

- 22 Bild des Monats**
Mit schwerer Last durch den Schwarzwald: Am 28. Januar 2025 rollt DGS 69513 durch das Groppertal
- 24 Entlang der Schiene**
Meldungen zum aktuellen Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt
- 36 Fahrdraht für den Freistaat**
Mitte der 1920er-Jahre entstand um München ein radiales Netz elektrischer Bahnen, das sich nach und nach auch über die Grenzen des Freistaats hinaus entwickelte
- 42 Reisezeitgewinne und entfallene Zughalte**
Die Einführung des eilzugmäßigen Fahrens geschah in den 1970er-Jahren verhältnismäßig geräuschlos. Das Konzept, mit dem viele schwachfrequentierte Reisezughalte im Verlauf zahlreicher Strecken entfielen, war für die DB ein Rationalisierungserfolg

- 50 Schweizer Sécheron-Fahrzeuge**
Die Bo'Bo'-Elektrolokomotivtypen mit Sécheron-Federantrieben der BBÖ/ÖBB haben im westlichen Nachbarland einige Verwandte
- 52 Zeitreise mit einem rollenden Denkmal**
Bei der Extertalbahn sorgen derzeit zwei Entwicklungen für zukunftsweisende Weichenstellungen

■ Modellbahn

- 54 Dieselloks der ÖBB-Reihe 2095**
LGB als auch Liliput schufen Anfang der 1970er-Jahre Modelle der ÖBB-Schmalspurlokomotive 2095.11
- 58 Zirkus im Trennungsbahnhof**
In unserer Serie zur Odenwaldbahn besuchen wir die Station Mörlenbach, auf der die Überwaldbahn nach Wahlen abzweigt



Thomas Böhme

42–49

Mit dem Konzept „Regionaler Eilzug“ rationalisierte die DB den Nahverkehr

80–83

In puncto Frühling auf der Anlage haben wir die Zubehör-Sortimente durchforstet

Bruno Kaiser



G. Selbmann

108–113

Nach Motiven des Ruhrgebietes gebaute HO-Anlage zum Thema Zechen

88–96

HO-Test der Bundesbahn-Mitteleinstiegswagen von vier Fabriken



Slg. Brian Rampp

Fotostudio K/Slg. Ludwig Vorbrüggen



36–41

Mitte der 1920er-Jahre entstand um München ein radiales Netz elektrischer Bahnen

64 Neu im Schaufenster

Aktuelle Modellbahn-Produkte in puncto Schienenfahrzeuge, Zubehör und Technik

74 Anlagenschau zur Intermodellbau

Eine HOe-Feldbahnanlage ist nur eines von zahlreichen Schaustücken, die Besucher zur Messe Intermodellbau nach Dortmund locken sollen

76 Kisten als Ladegut

Die Vielfalt an großen Holzkisten für die Beladung von Flach- und Rungenwagen ist enorm und auch als Last für den Portalkran am Bahnhof machen sie viel her

80 Frühlingserwachen

Jetzt zum Frühlingsanfang ist es gerade an der Zeit, sich die blühende Periode auf die Anlage zu holen. Wir listen dafür passende Zubehörzeugnisse auf und erörtern deren Verarbeitung

84 Digitale Praxistricks

Jeder Motor benötigt eine passende Einstellung des verbauten Digitaldecoders, wofür wir Anwendungsfälle und Hilfsmittel beschreiben

88 Vergleich von vier Fabriken

Seit den 1950er-Jahren gibt es HO-Modelle von DB-Mittleinstiegswagen. Unser Test betrachtet unverkürzte Modelle von

Brawa, Piko und Roco sowie die Märklin-Kompromissmodelle in 1:93,5

108 Zechenbahnen im Ruhrgebiet

Kindheits Erinnerungen an Zechen und Schachtanlagen veranlassten Ludwig Vorbrüggen zum Nachbau des Erlebten auf einer HO-Anlage



Oliver Strüber

Titelbild: Nach den Erfolgen der ÖBB mit speziellen Kabinentendern hinter Schlepptenderloks rüstete die DB ihre Baureihe 50 damit aus. In HO gibt es dazu allerhand Modellnachbildungen

Service

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

■ Salzwedel – Geestgottberg

Auf der „Apfelbahn“ durch die Altmark

Vom einst ausgedehnten Neben- und Kleinbahnnetz in der Altmark blieb wenig erhalten. Die Gleise der Nebenbahn Salzwedel – Geestgottberg liegen bis heute. Dennoch ringen Resthoffnungen und Stilllegungspläne um die Zukunft der Strecke



Die Altmark, eine überwiegend landwirtschaftlich geprägte Region im Norden von Sachsen-Anhalt, gehört mit einer Bevölkerungsdichte von nur 42 Einwohnern pro Quadratkilometer zu den am dünnsten besiedelten Gebieten Deutschlands. Das war schon früher so. Den Bau von Bahnstrecken hat die geringe Bevölkerungsdichte nicht gerade begünstigt. So wurde die Nebenbahn Salzwedel – Geestgottberg erst 1922 eröffnet – und blieb stets ein Beispiel für den schwierigen Eisenbahnbetrieb in strukturschwachen Regionen. Dabei war sie für eine Nebenbahn ausgesprochen gut ausgestattet. Fast jede Bahnstation war als Kreuzungsbahnhof mit Einfahrsignalen, zwei Bahnsteiggleisen, Güterschuppen und Ladestraßen ausgelegt. Die Bahnhofsarchitektur war großzügig bemessen. Doch tatsächlich fuhren stets nur wenige Züge am Tag. Viele Bahn-

höfe lagen ungünstig weit von den Orten entfernt. Und die Ladestraßen waren außerhalb der Erntezeiten meist wenig genutzt.

Umleiterstrecke für Güterzüge

Die Altmark bot also wenig Potenzial für eine intensive Nutzung. Hinzu kam die Lage der auch als „Apfelbahn“ bezeichneten Strecke im DDR-Sperrgebiet. Ab 1952 waren die Bahnhöfe Kläden, Mechau, Binde-Kaulitz und Riebau zeitwei-

lig nur mit Passierschein zu betreten. In den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg kam der Nebenbahn jedoch immer wieder eine gewisse Rolle als Umleitungsrouten für Güterzüge zu. In den 70er-Jahren wurde der Oberbau sogar für genau diese Zwecke überarbeitet und für deutlich höhere Radsatzlasten ausgelegt.

Der moderate Personenverkehr erreichte in den 60er-Jahren mit dem Ausbau der Industrie in Salzwedel seinen Höhepunkt. Die hier seit 1957 eingesetzten zweiachsigen Triebwagen mit Beiwagen stießen gelegentlich an ihre Kapazitätsgrenzen. Infolgedessen wurden ab den 60er-Jahren vermehrt wieder lokbespannte Züge eingesetzt, um die gestiegene Nachfrage zu bewältigen. Bis zu Beginn der 70er-Jahre gab es außerdem Ausflugs- und Urlaubszüge nach

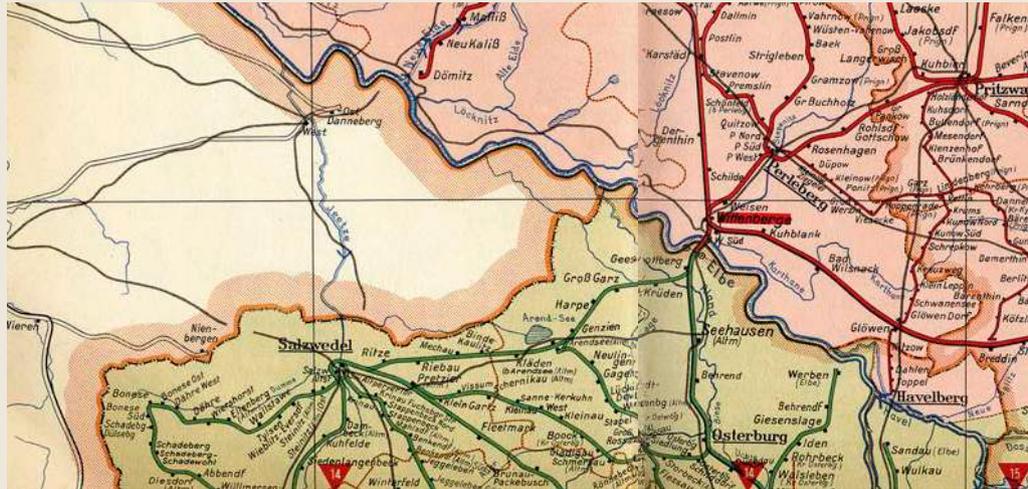
Salzwedel – Geestgottberg

Streckenlänge	42,7 km
Spurweite	1.435 mm
Streckenklasse	CM3 (7,2 t/m)
Eröffnung	1922
Einstellung	1995 (Gv), 2004 (Pv)



57 2619 hat mit einem Nahgüterzug Ende der 50er-Jahre den Bahnhof Krüden erreicht. G 10 waren bis 1968 im Bw Salzwedel stationiert, im Streckendienst waren sie aber nur bis etwa 1960 im Einsatz Slg. Rocco Kadow

Links: 171 070 hat am 11. Oktober 1991 den Bahnhof Arendsee (Altm) erreicht. Die auch als „Blutblasen“ bezeichneten LVT waren mehr als 30 Jahre auf der „Apfelbahn“ Salzwedel – Geestgottberg im Einsatz Josef Högemann (2)



Lage der „Apfelbahn“ in der Eisenbahnverkehrskarte der DR von 1967

Slg. Dirk Endisch

Als am 4. Juli 2001 bei Arendsee 972 768 über die „Apfelbahn“ rollt, werden die Züge nur noch von wenigen Fahrgästen beansprucht. Ein Jahr später wird der Verkehr eingeschränkt

Arendsee, eine P 8 brachte wochenends eine Garnitur mit Doppelstockwagen dorthin.

Trotzdem wurde 1964 zur Senkung der Verwaltungskosten das örtliche Personal der Bahnstationen Genzien, Groß Garz, Kläden, Mechau und Ritze abgezogen. Ab dem 9. Juli 1979 wurden die Bahnhöfe Binde-Kaulitz, Harpe, Krüden und Riebau nur noch stundenweise besetzt. Außerhalb dieser Zeiten waren Signale Richtung Salzwedel dauerhaft auf „Fahrt“ verriegelt, während Richtung Geestgottberg ein schriftlicher Fahrbefehl erforderlich war.

Ab 1964 wurden auch die Leichttriebwagen (LVT), von manchem leicht verächtlich auch als „Blutblasen“ bezeichnet, planmäßig auf der Nebenbahn eingesetzt und blieben dort mehr als 30 Jahre im Einsatz. 1960 übernahm die moderni-





50 3618, zum Aufnahmezeitpunkt die letzte planmäßig eingesetzte 50.35 des Bw Salzwedel, rollt am 21. September 1986 durch den Bahnhof Riebau. Am Haken hat sie vermutlich den „Weißer Riese“ genannten Ganzzug aus Rostock Seehafen. Er ist mit Apatit beladen. Das ist ein Mineral, das für die Herstellung von Düngemittel zu einer Fabrik nach Salzwedel gebracht wird

Thomas Fischer/Eisenbahnstiftung

**Kursbuchstrecke 756
Salzwedel – Wittenberge:**
Überschaubar ist das
Reisezugangebot im Winterfahrplan 1969/70 Slg. FD

**Wirtschaftlicher
Betrieb? 219 192 rollt
mit einem Reisezug
am 8. April 1994
über die „Apfelbahn“
bei Arendsee**

756 Salzwedel–Wittenberge										Alle Züge 2. Klasse						
1991	1993	1995	1999	3481	km	Zug Nr	Rbd Magdeburg	Zug Nr	1990	1992	1994	1996	437	1998	3482	
4.11	7.44	13.20	...	17.02	19.06	0,0	ab Salzwedel	755,757,759,764,766	an	7.25	8.39	15.34	...	...	19.54	22.27
4.17	7.51	13.27	...	17.09	19.12	4,0	↳ Ritze (u)		an	7.19	8.32	15.27	...	...	x19.47	x22.21
4.23	7.57	13.33	...	17.15	19.17	7,7	↳ Riebau		an	7.13	8.26	15.21	...	...	x19.42	x22.17
4.31	8.05	13.40	...	17.22	19.23	12,5	↳ Mechau (u)		an	7.06	8.19	15.14	...	...	x19.36	x22.11
4.37	8.11	13.46	...	17.28	19.28	15,9	↳ Blinde-Kaulitz		an	7.00	8.07	15.07	...	...	x19.31	x22.05
4.44	8.18	13.53	...	17.35	19.39	18,8	↳ Kläden (b Arendsee, Altm) (u)		an	6.52	8.01	15.05	...	...	19.25	21.59
4.59	8.33	14.07	...	17.50	19.48	22,7	↳ Arendsee (Altm) 754		an	6.36	7.45	14.44	...	...	19.09	21.49
5.01	8.34	14.07	...	17.51	19.49	25,4	↳ Genzien (u)		an	6.34	7.44	14.41	17.08	...	19.08	21.48
5.09	8.42	14.16	...	18.00	19.55	29,9	↳ Harpe		an	6.27	7.36	14.33	17.00	...	19.01	21.42
5.16	8.49	14.24	...	18.07	20.01	33,0	↳ Groß Garz		an	6.20	7.29	14.26	16.53	...	18.54	21.35
5.21	8.54	14.33	...	18.13	20.05	37,4	↳ Krüden		an	6.15	7.24	14.21	16.47	...	18.48	21.31
5.29	8.02	14.39	...	18.21	20.12	42,7	↳ Geestgottberg	s.a.	an	6.07	7.16	14.13	16.40	an	18.40	21.24
5.45	9.10	14.49	...	18.35	20.21	48,4	an Wittenberge	800, 810 / 770	ob	5.59	7.07	14.05	16.31	18.18	18.32	21.16
5.55	9.20	14.58	...	18.45	20.31				ob	5.49	6.57	13.55	16.20	18.08	18.17	21.05

↳ von Obelbisfelde ⊗ nach Obelbisfelde



sierte Baureihe 52⁸⁰ die Aufgaben der zuvor eingesetzten Baureihe 50 und dominierte für über zwei Jahrzehnte den Betrieb auf der Strecke. 1982 wurde sie vorübergehend durch die Baureihe 50.35 ersetzt. Doch schon 1984 kehrte die Baureihe 52 zurück, da eine Vorschrift der Deutschen Reichsbahn den Einsatz von Lokomotiven mit abgeschlossenen Führerhäusern in Obelbisfelde erforderte. Daher wurde der Lokomotivbestand in Salzwedel erneut auf die Baureihe 52 umgestellt.

Auswirkungen der Wiedervereinigung

Nach dem Fall der innerdeutschen Grenze schlossen zahlreiche Betriebe in der Region oder reduzierten ihre Produktion, wodurch das geringe Güterverkehrsaufkommen weiter zurückging. 1990 wurden nahezu alle regelmäßigen Güterzüge eingestellt und das verbleibende Aufkommen konnte mit einer einzigen werktäg-



lichen Übergabe bewältigt werden. Der Personenverkehr litt unter ähnlichen Bedingungen. Zunehmend erwarben die Menschen ein eigenes Auto, die Bahn wurde für viele unattraktiv. Auch der Arbeitsplatzverlust in Folge von Betriebsschließungen bedeutete, dass Pendlerzahlen dramatisch sanken.

In den 1990er-Jahren wurde der Reisezugbetrieb aus Kostengründen zeitweise ausschließlich mit LVT der Baureihe 171 (ab 1992: Baureihe 771) abgewickelt. Bereits 1993 kehrte die Deutsche Reichsbahn jedoch vorübergehend zu lokbespannten Zügen mit Diesellokomotiven der Baureihe 202 zurück. Ab 1994 wurden sogar die sechsachsigen Lokomotiven der Baureihe 219 im Reisezugbetrieb eingesetzt, was angesichts der wenigen Fahrgäste wohl kaum zur Wirtschaftlichkeit beitrug. Der Güterverkehr endete vollständig am 1. Januar 1995.

Die geringe Nutzung der Züge mit kaum noch mehr als 70 Reisenden pro Tag hatte das Land Sachsen-Anhalt schon im September 2002 dazu veranlasst, die Abbestellung der Personenzugleistungen zwischen Salzwedel und Wittenberge in die Wege zu leiten. Nach Protesten aus den Anliegerkommunen wurde ein Wochenendver-

Am 22. Juni 2007 ruht der Verkehr auf der „Apfelbahn“ schon längst, als sich die Dampflokkfreunde Salzwedel zu einer Probefahrt mit ihrer Lok 50 3682 nach Arendsee aufmachen – und dabei auf manche grüne Überraschung stoßen Dirk Endisch

kehr aufrechterhalten, 2004 folgte schließlich die vollständige Einstellung des Zugverkehrs und die Umstellung auf Busbetrieb.

Güterverkehr als Hoffnungsschimmer?

Im September 2007 übernahm die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) die Strecke pachtweise mit dem Ziel, den Reisezugverkehr auf Teilstrecken wieder aufzunehmen. Diese Pläne scheiterten ebenso wie ein 2011 ausgearbeitetes Konzept zur Reaktivierung des Abschnitts Salzwedel – Arendsee für den Schülerverkehr. Zwischenzeitlich erwog die DRE bereits ein Stilllegungsverfahren. Seit Sommer 2023 keimt wie-

Die Formsignale in Binde-Kaulitz sind ausgekreuzt, als 202 539 am 7. August 1994 mit ihrem Zug durchkommt Josef Högemann (2)

der Hoffnung: Ein 1,3 Kilometer langes Teilstück der „Apfelbahn“ bei Geestgottberg wird seither wieder von Güterzügen befahren, die den Umschlagplatz nahe dem Werk von Happy Beton nutzen, um dort Kies aus der Lausitz zu entladen. Zugleich hat die DRE die Strecke 2023 zur Übernahme ausgeschrieben und einige Anliegerkommunen fordern eine Entwidmung der Strecke. Wie die Zukunft der Strecke Salzwedel – Geestgottberg aussieht, bleibt ungewiss. Josef Högemann



Die Bundesbahn-Baureihe 50^{Kab}

Lokomotivtender für die Dienstreise des Zugführers

Zu Beginn der 1950er-Jahre versuchte die Deutsche Bundesbahn, mit verschiedenen Maßnahmen ihren Betrieb moderner und rationeller zu gestalten. Im Güterverkehr stand die Frage des Ersatzes der völlig überalterten Güterzugbegleitwagen (Pwg) im Raum. Neben dem Neubau eines modernen Wagentyps verfiel man auch auf eine Idee, um den Wagen ganz einzusparen, und setzte diese mit der Baureihe 50 um

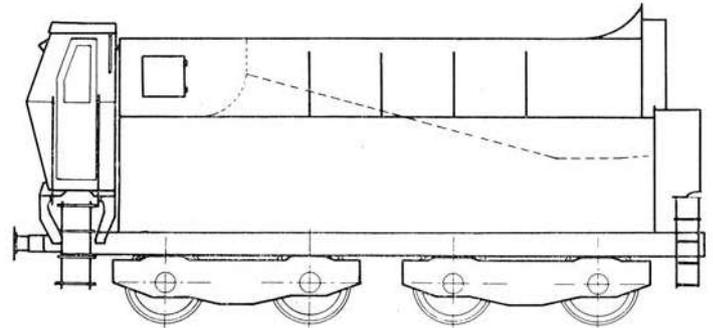
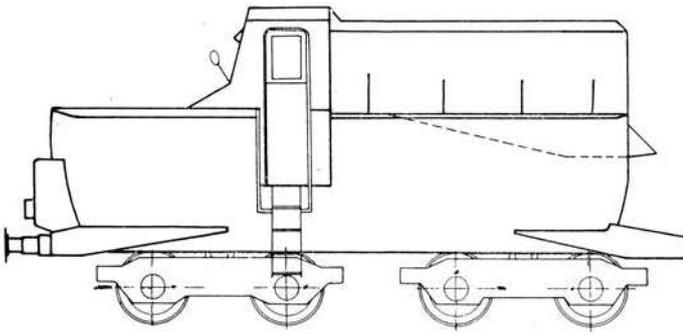
Rationalisierung tut Not – unter diesem Motto könnte man die umfangreichen Bemühungen der noch jungen Deutschen Bundesbahn zusammenfassen, ihren Betriebsdienst in den 1950er-Jahren effektiver und somit wirtschaftlicher zu organisieren. Von größter Bedeutung war dabei der Fahrzeugpark, hatten der Zweite Weltkrieg und dessen Folgen doch erheblichen Einfluss auf die Zusammensetzung

und Verfügbarkeit des Rollmaterials genommen. Die ersten Anstrengungen galten in erster Linie dem Wiederaufbau der Bahnanlagen und der Reparatur der vorhandenen Lokomotiven und Wagen. Gleichzeitig musste aber auch völlig überaltertes und deshalb nicht mehr wirtschaftlich einzusetzendes oder aufzuarbeitendes Material möglichst rasch ersetzt werden. Das betraf Triebfahrzeuge ebenso wie die Waggons.

Gerade im Bereich der Güterzugbegleitwagen (Pwg, siehe *Im Fokus* in *em* 8/14) hatte es große Verluste gegeben. Viele der noch im Einsatz stehenden Altfahrzeuge – vor allem der zahlenmäßig am stärksten vorhandenen preußischen Gattung Pwg Pr 14 – waren längst am Ende ihrer Nutzungszeit angekommen oder hatten sie bereits weit überschritten. Im dampfdominierten Güterzugdienst der DB spielten sie nach wie vor

Ursprünglich nur für den Güterzugdienst gedacht, wurden die mit Kabinentender ausgestatteten Schlepptenderlokomotiven der Baureihe 50 später von der DB auch im Personenverkehr verwendet wie hier die am 9. Oktober 1972 mit einem Nahverkehrszug von Hof nach Neuenmarkt-Wirsberg bei Stammbach aufgenommene 050 281 Georg Wagner





Auf Wannentenderbasis ließ die Deutsche Reichsbahn 1942 bei der Waggonfabrik Uerdingen eine Kabinentender-Probeausführung bauen (Zeichnung oben) *Werk/Slg. Oliver Strüber (2)*

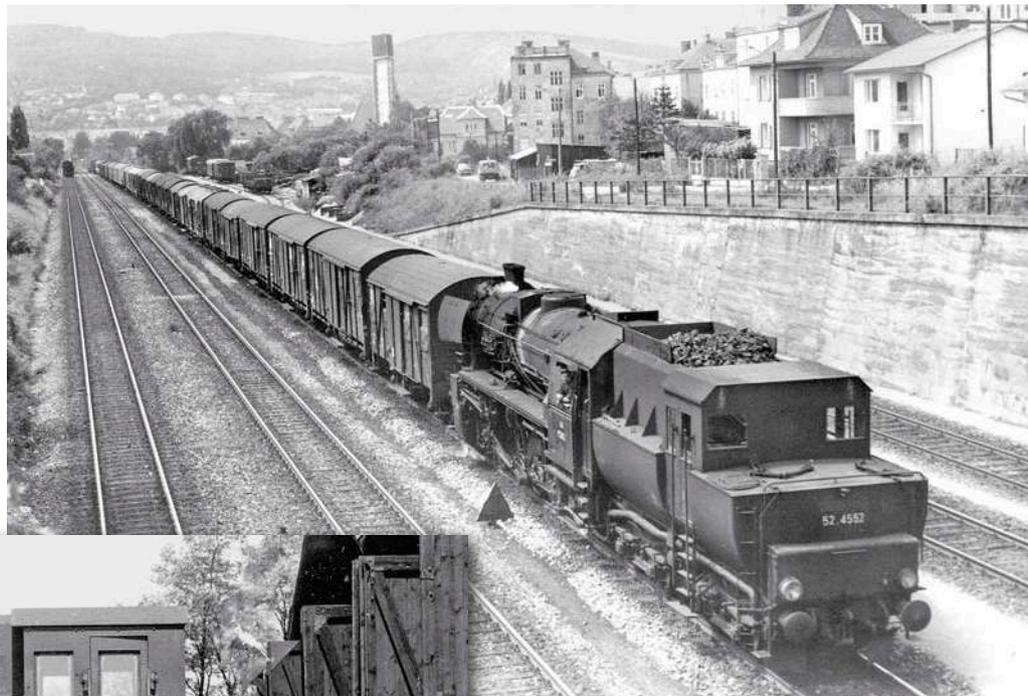
1954/55 wurden im AW Schwerte zehn Tender der Bauart 2'2' T 26 mit Zugführerkabinen ausgestattet, die über den Pufferträger hinausragten (Zeichnung oben/Bild unten) *Slg. Dr. Brian Rampp*

eine große Rolle, lag ihr Zweck doch in erster Linie in der Mitnahme des Zugführers und -begleitpersonals, das auf Unterwegsbahnhöfen die Rangierarbeiten und während der Fahrt den „Schreibkram“ übernahm. Im Gegensatz zu Elektro- oder auch Diesellokomotiven, die in der Regel – mit der Ausnahme reiner Rangierloks – über einen zweiten Führerstand verfügten, in dem zur Not der Zugführer und Rangierer mitfahren konnten, war der Platz im Führerstand einer Dampflok beengt. Zusätzliche Personen hätten Lokführer und Heizer bei der Verrichtung ihrer Tätigkeiten im Wege gestanden.



» Die Kabinentender machten das Mitführen eines Begleitwagens in Güterzügen überflüssig

Von daher waren die Pwg auch in der Nachkriegszeit stete Begleiter der meisten Güterzüge. Nur aus der Not heraus hatte man mangels einer ausreichenden Zahl geeigneter Fahrzeuge inzwischen die so genannten „Null-Mann-Züge“ einführen müssen – also Züge ohne Zugbegleitpersonal, die betrieblich allerdings einigen Zusatzaufwand erforderten. Trotz einzelner Neubeschaffungen aus der Kriegszeit (Pwgs 44 auf Basis des Gmhs 35 „Bremen“) und einzelner in



Ab 1952 setzten die ÖBB auf die Vorzüge von Kabinentendern. Wie beim Prototyp von 1942 nutzte man die vielfach vorhandenen Wannentender der Baureihe 52 als Basis und baute die vergrößerte Kabine fest oberhalb des vorderen Radsatzes des hinteren Tenderdrehgestells ein. Im Juni 1968 ist 52 4552 mit einem Güterzug bei Wien Hetzendorf unterwegs (oben). Die 52 6065 links steht 1966 in Bruck (Leitha)

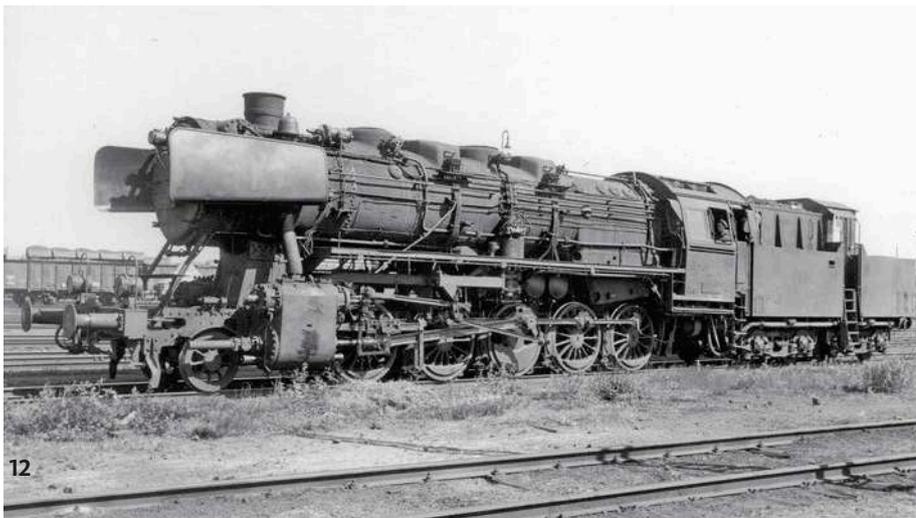


Die DB verglich ihre Versuchskabintender mit der ÖBB-Version. Danach platzierte man eine der „Rucksack-Kabinen“ ebenfalls in Tendermitte. 50 3153 – hier im Oktober 1970 in Gelsenkirchen-Bismarck – war damit bis zum Ende ihrer Karriere 1972 unterwegs Georg Wagner



Die nicht befriedigenden und vom Zugbegleitpersonal als unsicher eingestuften „Rucksack-Kabinen“ wurden bis 1958 wieder abgebaut. 50 739 ist mit einer davon am 10. März 1957 vor dem P 1539 bei Essen unterwegs Carl Bellingrodt/Slg. Brinker

50 2322 war die erste mit einem Kabinentender der neuen Bauart ausgestattete Lokomotive der DB. Am 24. Juni 1959 steht sie in ihrem Heimat-Bw Neumünster Slg. Dr. Brian Rampf



den DB-Bestand gekommener Fahrzeuge US-amerikanischer Kriegsbauart (Pwg 09) war der Bedarf an Neubauten sehr groß. So entwickelte die DB auf der Basis des neuen UIC-Einheitsgüterwagens der Gattung Gmhs 54 (siehe *Im Fokus* in *em* 9/23) den neuen Güterzugbegleitwagen der Gattung Pwghs 54 (siehe *em* 10/23).

Erste Versuche schon 1942

Parallel zur Neubeschaffung des Pwghs 54 beschritt die DB einen zweiten Weg: Schon 1942 hatte die Deutsche Reichsbahn unter Kriegsbedingungen erste Überlegungen zum Verzicht auf Güterzugbegleitwagen angestellt. Grundgedanke damals – und auch später – war die Unterbringung des Zugbegleitpersonals im Bereich der Lokomotive selbst, und hierzu bot sich aus den erwähnten Platzgründen allein der Tender an. So gab man die versuchsweise Ausrüstung eines Wannentenders der Bauart 2'2' T 30 mit einer Zugführerkabine in Auftrag, die am Ende des Kohlekastenaufbaus platziert wurde und über seitliche Tritte erreichbar war. Einen zweiten Versuchstender bestellte man zur Jahreswende 1942/43 als Umbau auf Basis des Schweißentenders für die 50 627 bei Westwaggon. Auch er wurde am Ende des Kohlekastenaufbaus platziert, fiel aber deutlich größer aus und stand hinten wie ein Krähennest über die Rückwand hinaus. Beide Bauarten wurden zwar ausgiebig erprobt, weitere Aufträge unterblieben jedoch in Anbetracht des sich verschärfenden Kriegsverlaufes.

Neu aufgegriffen wurden die Pläne 1952 von den Österreichischen Bundesbahnen, die damals vor ganz ähnlichen Problemen wie die DB standen. In Fortführung der zehn Jahre alten Versu-

Pro & Contra: Fakten zum Kabinentender

Die Vor- und Nachteile einer auf dem Tender untergebrachten Zugführerkabine wurden seitens der DB-Verantwortlichen 1952 eingehend diskutiert. Für deren Einführung sprachen vor allem drei Gründe, die fast alle im Sinne einer Rationalisierung des Betriebes standen:

- Wegfall der Beschaffung und Unterhaltung eines nur durch die Unterbringung des Zugbegleitpersonals kaum ausgelasteten Wagens (Leergewicht, Achskilometer); dafür konnte der Zug ggf. einen anderen Wagen mit Nutzlast mitführen
- Wegfall von Rangierzeiten für das Ab- und Beistellen des Pwg; dadurch generell geringerer Bedarf an Pwg

- Wegfall der besonderen Gefährdung des im leeren, leichten Pwg mit hölzernem Aufbau zwischen schwerer Lok und beladenen Güterwagen mitfahrenden Personals bei Unfällen

Gegen den Umbau der Tender führte man vier Argumente ins Feld, die meist sicherheitstechnische Bedenken beinhalteten:

- zwangsläufig höhere Gefährdung des Zugbegleitpersonals in der hochliegenden Kabine durch größere Nähe zur Fahrleitung auf elektrifizierten Strecken
- erhöhte Gefahr für das Zugbegleitpersonal außerhalb der Kabine durch die zusätzlich zu beachtende obere und seitliche Begrenzung

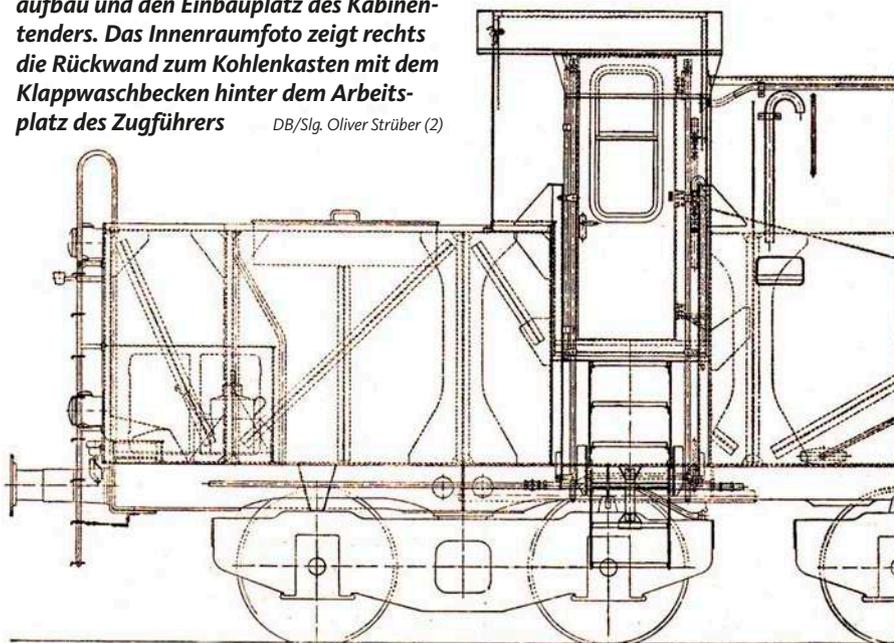
- Einengung der Freizügigkeit der Lokomotive, ggf. eingeschränkte Sicht des Lokpersonals nach hinten
- größere zu erwartende Verschmutzung des Kabineninneren durch die direkte Nähe zu Kohle und Wasser

In dieser Auflistung der Argumente für bzw. gegen das Projekt erkennt man bereits, wie viel Streitpotenzial allein solch eine Tenderbauart für die Entscheidungsträger bereit hielt. Daran hat sich bis heute leider grundsätzlich nichts geändert ...

OS

Die Typenzeichnung offenbart den Grundaufbau und den Einbauplatz des Kabinentenders. Das Innenraumfoto zeigt rechts die Rückwand zum Kohlenkasten mit dem Klappwaschbecken hinter dem Arbeitsplatz des Zugführers

DB/Slg. Oliver Strüber (2)



che mit dem Wannentender ließen sie zunächst mehrere Tender 2'2'T 30 umrüsten, die nun jedoch eine deutlich größere Kabine mit zusätzlichen seitlichen Fenstern erhielten. Von diesen mit der Reihe 52 gekuppelten Tenders besaßen die ÖBB nicht nur viele, sondern die Bauart bot auch den Vorteil, den durch die Kabine um vier

te und zu einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bei Fahrten Tender voraus führte. Im Grundprinzip konnte der Kabinentender österreichischer Bauart jedoch überzeugen, weshalb die ÖBB in den Folgejahren insgesamt 125 Tender entsprechend umbauen ließen.

Wege zu einer eigenen Lösung

Die DB verfolgte interessiert die österreichischen Versuche mit den Wannentendern und stellte noch 1952 eigene Überlegungen zum Für und Wider eines Tenders mit Zugführerkabine an (siehe Kasten oben). Letztlich überwogen die aus dem Umbau zu ziehenden Vorteile die Gegenargumente, zumal sich diese weitgehend durch entsprechend geeignete konstruktive und betriebliche Maßnahmen beseitigen ließen. Unabhängig von den ÖBB-Versuchen auf Wannentenderbasis setzte die DB mit ihren eigenen Ideen bei der Westwaggon-Lösung von 1942/43 an und orientierte sich wie diese am Einheits-

tender der Bauart 2'2' T 26. Den Umbau nahm das Ausbesserungswerk Schwerte vor. Auch hier wurde die Zugführerkabine am hinteren Ende des Tenders wie ein Rucksack oberhalb des Pufferträgers aufgesetzt. Insgesamt zehn Tender wurden 1955 in dieser Form umgebaut, mit Lokomotiven der Baureihe 50 gekuppelt und intensiven Tests durch das Versuchsamt Minden unterzogen.

Die ungünstige Lage der Kabine am Tenderende führte jedoch ebenso wie deren elastische Befestigung mit Gummipuffern zu heftigen Schwingungen im Inneren. Doch glaubte man zu jener Zeit, dem durch eine entsprechende Abfederung begegnen zu können. Verschiedene Gummi- oder Schraubenfederungen mit und ohne Stoßdämpfer wurden in den folgenden Monaten erprobt, führten jedoch zu keiner Verbesserung. Auch die starre Verbindung von Kabine und Tender linderten nicht die Probleme. Zu Vergleichszwecken lieh man sich daher zur

» Die ÖBB waren in puncto Kabinentender wegweisend und setzten 125 Exemplare davon ein

Kubikmeter verringerten Wasservorrat im Betrieb unter österreichischen Bedingungen nicht ganz so spürbar werden zu lassen. Durch ihre Außenbreite von 2,6 Metern lugte die Kabine links und rechts jeweils rund 30 Zentimeter über den Kohlenkasten hervor, was dem Lokomotivpersonal bei Rückwärtsfahrt die Sicht behinder-



Die Vielfalt der mit Kabinentender gekuppelten DB-50er war groß. Anfangs gab es sogar vereinzelt Loks mit Wagner-Windleitblechen wie die dreidomige 50 736, die im September 1962 zusammen mit 50 1633 in Lübeck pausiert

Carl Bellingrodt/Slg. Brinker

Jahreswende 1955/56 einen ÖBB-Kabinentender aus. Aufgrund der bauartbedingten Lage der Kabine oberhalb des hinteren Drehgestells und der fest in den Tender eingebauten und nicht nur aufgesattelten Kabine ergaben sich bei der österreichischen Bauart deutlich geringere Schwingungen im Inneren des Zugbegleiterabteils als bei der DB-Konstruktion.

Die besseren Werte sowie ein Unfall am 10. Januar 1956, bei dem eine der DB-Kabine bei einem Aufprall schwer beschädigt wurde, gaben letztlich den Ausschlag, eine neue Kabinenbauform zu entwerfen. Diese sollte ähnlich wie bei den ÖBB-Tendern in deutlich weiter nach vorn

verlagerter Position in DB-Tendern der Bauart 2'2' T 26 eingebaut werden. Die erhofften besseren Ergebnisse bestätigten sich, als man die nach hinten abgeschrägte „Rucksack-Kabine“ der 50 3153 bei einem weiteren Umbau im Juni 1956 nach vorn in Tendermitte verlegte. Vier Prototypen dieses neuen Kabinentenders entstanden 1957 auf Basis von Wanne-Eickler Tendern im AW Schwerte. Sie wurden erneut ausführlich getestet. Aufgrund des im Inneren der Kabine deutlich geringeren Stoß- und Schwingungsverhaltens fanden die fest eingebauten Kabine nun auch den Beifall des Zugpersonals, das sich der vorherigen Lösung gegenüber – auch auf-

grund deren letztlich erwiesenen Unfallrisikos – sehr zurückhaltend geäußert hatte. Schließlich wurden alle verbliebenen Tender mit den aufgesattelten Kabinen 1958 wieder zurückgebaut. Die bei den Versuchen mit der neuen Bauform gewonnenen Erkenntnisse flossen ebenso wie die besonderen Wünsche des Betriebsdienstes in eine nochmalige Überarbeitung der Zeichnungen ein.

„Sonderarbeit 206“ im AW Lingen

Auf Basis der überarbeiteten Zeichnungen gab die DB 1958 den Umbau von zunächst 491 weiteren Tendern in Auftrag, die in bewährter Weise mit Lokomotiven der Baureihe 50 gekuppelt werden sollten. Als „Sonderarbeit 206“ wurde die serienmäßige Umrüstung dem Ausbesserungswerk Lingen (Ems) übertragen, das Anfang 1959 seine Arbeit aufnahm. Bald schon pendelte sich die Arbeitsleistung des AW bei einem fertiggestellten Tender pro Tag ein. Die Umbaukosten beliefen sich auf jeweils etwa 9.000 DM. Das in Lingen entwickelte Fertigungssystem für die Kabinentender orientierte sich am Taktverfahren der Industrie. Bei Bedarf wäre auch eine Erhöhung der Fertigungskapazität auf zwei Kabinen am Tag möglich gewesen, doch wurde diese Option seitens der DB nicht genutzt.

Die Kabine der Bundesbahn-Serienbauart misst 2.080 Millimeter in der Länge und 1.400 in der Breite, die mittlere Höhe beträgt 2.253 Millimeter. Die Breite ist ab Tischhöhe nach unten

Im besten Licht steht 50 285 mit ihrem der Kabinentender am 24. Oktober 1958 neben einer betagten preußischen Schlepptenderlok in der Nähe des Lokschuppens des Bahnbetriebswerks Wanne-Eickel

Hans Schmidt/Slg. Brinker



von 1.400 auf 1.000 Millimeter eingezogen, um den Verlust an Tenderwasserraum möglichst gering zu halten. Die Verlängerung des Wasserkastens bis zum Pufferträger glich auch den übrigen Verlust aus. Dadurch entfiel der rückwärtige Ölkasten, der auf die linke Tenderseite in den Wasserkastenanbau verlagert wurde. Im Vergleich zur ÖBB-Kabine fiel die neue DB-Bauform zwar etwas kleiner aus, dennoch ergab sich in ihrem Inneren den damaligen Einschätzungen gemäß „kein Gefühl der Enge“, waren doch die Fußbodenfläche ebenso wie der Luftraum oberhalb des Tisches üppig bemessen. Zudem unterstützten die beiden großen rückwärtigen

» Die Zugbegleiter waren mit den Kabinentendern zufrieden und hatten keinerlei Engegefühl

Fenster aus Sekurit-Verbundglas das Gefühl von Weite. Die sich hinter der Kabine erstreckende zwei Meter lange Wasserkastendecke erzeugte zudem aufgrund des Abstands zum folgenden Wagen eine Art Sicherheitsgefühl für die mitreisenden Zugbegleiter.

In der Kabine war der große Polster-Klappsitz für den Zugführer mittig installiert, links und rechts davon konnten die Rangierer ihren Platz auf zwei Not-Klappsitzen finden. Der Tisch reichte über die gesamte Kabinenlänge, war zu den

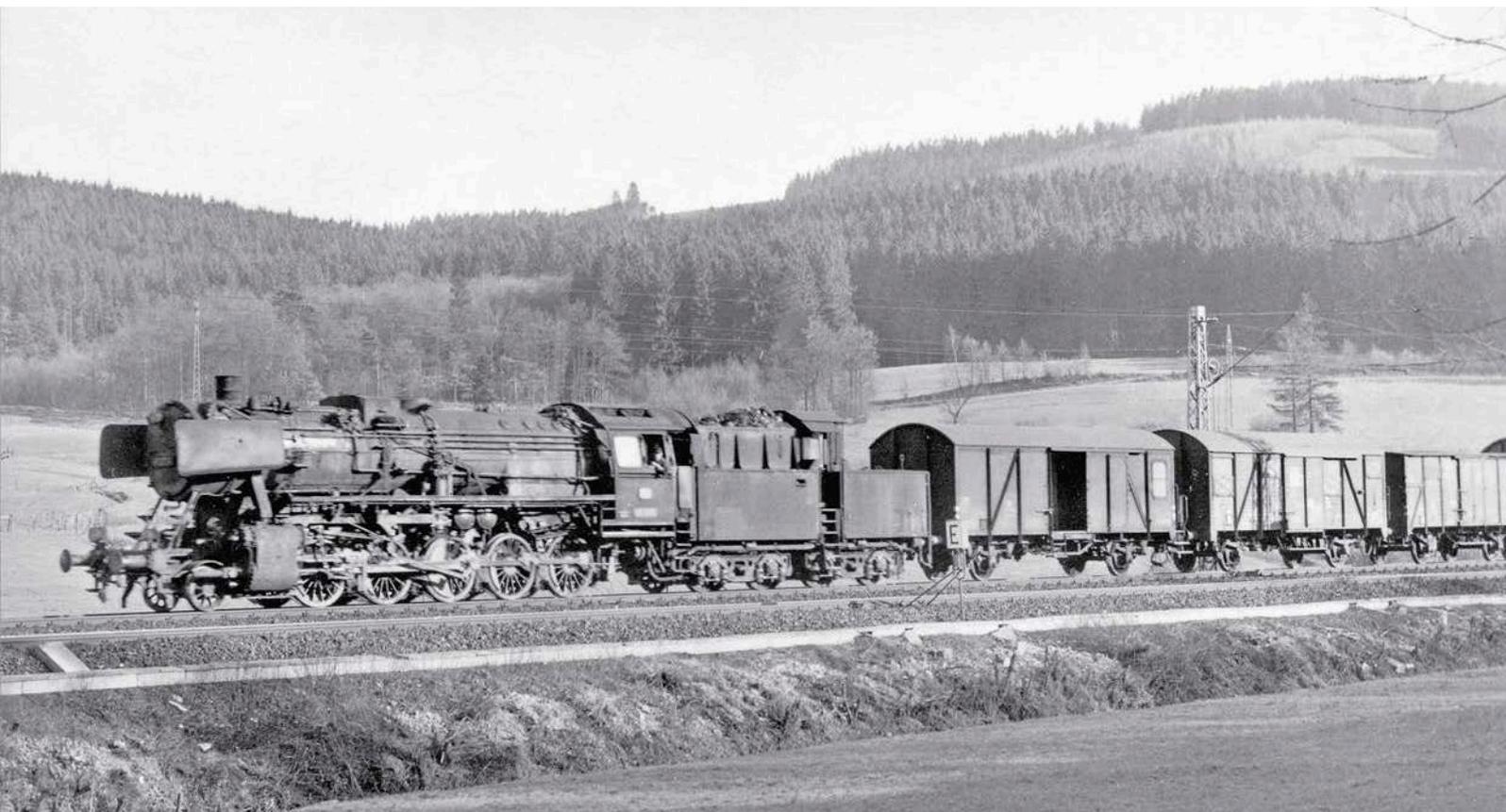


Die ersten Direktionen, die mit Kabinentender-50ern bedacht wurden, waren Essen und Hamburg. Die Husumer 50 1301 hat am 18. Mai 1961 ihren Güterzug in Westerland auf Sylt zusammengestellt und wird gleich Richtung Festland davondampfen Hans Schmidt/Slg. Brinker

Türen hin in der Breite eingezogen und bestand aus der bewährten 15 Millimeter dicken Güterwagenplatte. Mit dem Blick nur nach hinten oder seitlich aus den schmalen Fenstern der Türen hinaus konnte der Zugführer bei Vorwärtsfahrt der Lokomotive nicht an der Signalbeobachtung teilhaben, wie es bei den Pwg älterer Bauart noch möglich gewesen war. Verschiedene Versuche zur anderweitigen Sitzpositionierung brachten keinerlei Veränderungen, ebenso auch nicht die diversen Versuche mit Spiegeln unterschiedlicher Bauformen. Das links vom Zugführersitz montierte Sprachrohr zum Führerstand der Lok wurde auf besonderen

Wunsch des Betriebes in die Zeichnungen aufgenommen, setzte sich aber beim Fahren schnell mit Schmutz zu. Nicht befriedigen konnte der beidseitig mit Gitterroststufen ausgestattete Zugang zur Kabine, doch war eine andere konstruktive Lösung aufgrund der Fahrzeugumgrenzungsmaße nicht möglich. Gleiches galt für die Abdeckung über dem Aufstieg, die den Zugführer als Berührungsschutz vor den Gefahren der elektrischen Fahrleitung schützen und warnen sollte, an die großgewachsene DB-Bedienstete beim Aufstieg allerdings oft mit dem Kopf stießen. Ein umlaufendes Gummiprofil rund um die Tür sorgte für Regendichtigkeit

Im Betriebsdienst kam es immer wieder vor, dass eine Kabinentender-50er für den Einsatz vor einem Güterzug eingeteilt wurde, der trotzdem einen Güterzugbegleitwagen aufwies – wie hier die Gattung Pwghs 54 hinter der Lokomotive Carl Bellingrodt/Slg. Brinker





050 287, ausgestattet mit einem Kabinentender, passiert am 8. Februar 1975 mit einem Kalkzug das Stellwerk des Abzweigs Anger in der BD Essen *Egon Pempelforth*

im Türrahmen; eine schwenkbare Gummileiste dichtete die Tür zum Holzfußboden hin ab.

Fast wohnliches Dienstabteil

Im Inneren der Kabine erzeugten Macoré-Kunststoffplatten an den Wänden und der Decke eine fast wohnliche Atmosphäre. Neben der Kabinenleuchte an der Decke gab es zwischen den Frontscheiben noch eine schwenk- und abblendbare Tischleuchte, die selbst bei ausgeschaltetem Kabinenlicht die Verrichtung der Schreiarbeiten ermöglichte. Unter dem Holzfußboden erzeugte die schon bei den DB-Neubaudampflok bewährte Fußbodenheizung angenehme Arbeitsbedingungen. Eine weitere Heizschlange wurde offen an der Kabinenrückwand verlegt. Darüber befanden sich vier Kleiderhaken, sodass feuchte Garderobe schnell trocknen konnte. Rechts vom Zugführer war zudem ein kleiner Kasten als Speisewärmer angebaut. Mit Absperrventilen konnten die Heizkörper individuell geregelt werden; der direkte Anschluss an die Heizleitung der Lok

gewährte stete Einsatzbereitschaft. Mit Ausnahme des vom Zugbegleitpersonal geäußerten Wunsches zur Unterbringung eines Aborts in der Kabine, dem aus Platzgründen nicht entsprochen werden konnte, fanden sich im DB-Kabinentender alle auch aus den Pwg bekannten Einrichtungen: ein Klappwaschbecken rechts vom Zugführersitz, eine Wasserkanne, zwei Regale mit Sortierfächern oben an den Seitenwänden neben den Türen und zwei Notbremsen mit innen liegendem Manometer für die Druckanzeige der Hauptluftleitung.

Ein Tender für viele Lokspielarten

Das große Einsparpotenzial beim Umbau der Tender gegenüber den Neubau-Güterzugbegleitwagen gefiel den mit spitzem Bleistift rechnenden DB-Rationalisierungsfachleuten ebenso wie die durchaus gute Bewährung der Kabinentender. So ließ sie dem ersten Umbauftrag rasch weitere folgen, sodass zwischen Dezember 1958 und August 1962 insgesamt 735 Zugführerkabinen in DB-Tender eingebaut wurden. Zugleich war das der letzte von der DB in die Wege geleitete Großumbau im Bereich der Dampftraktion.

Gekuppelt wurden die DB-Kabinentender ausnahmslos mit Lokomotiven der Baureihe 50. Die

Auswahl der zugehörigen Loks folgte dabei keinen klaren Regeln: So groß die Bauartunterschiede bei den 50ern generell waren, so groß waren sie auch bei den mit Kabinentendern ausgestatteten Maschinen. Loks mit drei oder vier Domen waren ebenso darunter wie jene mit Kesseln ehemaliger 52er – einige trugen ein ÜK-Führerhaus, andere die Regelbauform. Sowohl Loks mit als auch ohne Schürze wurden mit den neuen Ten-

» Das Personal lobte die wohnliche Atmosphäre in der stets gut geheizten Tenderkabine

dern gekuppelt. In der Anfangszeit gab es vereinzelt sogar noch Loks mit großen Wagner-Windleitblechen. Loks mit Mischvorwärmer und Turbopumpe sowie Kabinentender blieben allerdings die Ausnahme. Die ersten 180 Kabinentender-50er rollten 1959 im Bereich der Bundesbahn-Direktionen Essen und Hamburg, wodurch laut offizieller DB-Statistik 130 Pwg eingespart werden konnten. Nachdem der größte Bedarf gedeckt war, folgte die Zuteilung der Kabinentender auch an andere Direktionen.



Im unterfränkischen Wildflecken hilft 052 206 am Schluss eines schweren Militärzuges den beiden im Hintergrund nur noch zu erahnenden Zugloks 051 558 und 052 982

Dieter Höltge

050 105 nimmt am 28. April 1968 in Mönchengladbach Wasser. Bei vielen Loks neigten die Bleche zwischen Wasserkasten und unterer Kabinenwand zum Durchrosten

Slg. Frank Heßler



Überlegungen zur Umrüstung auch anderer Tenderbauarten wie 2'2' T 32 und 2'2' T 34 für die Baureihen 41 und 44 bestanden letztlich nur auf dem Reißbrett. Die dort ermittelten Einbaumaße der nach hinten verschobenen Kabine ließen ein wiederum deutlich vergrößertes Schwingungsverhalten und damit erheblich schlechtere Arbeitsbedingungen für den Zugführer im Kabineninnenraum erwarten.

Ohnehin sank der Bedarf an Kabinentendern, sodass die „Sonderarbeit 206“ langsam ihr Ende fand. Die Zahl der „Null-Mann-Züge“ mit Weitergabe der Papiere durch das Lokpersonal nahm weiter zu, wodurch der Bedarf an Kabinentendern ebenso wie an Pwg sank. Im Rahmen der rasch fortschreitenden Elektrifizierung gingen mehr und mehr Strecken auf elektrischen Betrieb über. So blieb das Bild bei den Tenderbauformen der 50er bis zuletzt bunt: Neben einer geringeren Zahl an Loks mit Wannentendern rollte nach wie vor der Großteil mit nicht umgebauten 2'2' T 26 oder eben den neuen Kabinentendern über die DB-Gleise.

Was ist geblieben?

Im Laufe der Zeit nahm die Bedeutung der Umbautender als Unterbringungsmöglichkeit für das Zugbegleitpersonal weiter ab. 50er-Schleppten-

derloks mit Kabinentender wurden nun umlaufbedingt freizügig auch im Personenverkehr verwendet. Auch Kombinationen von Kabinentendern und dahinter eingestellten Pwghs gab es immer wieder zu beobachten. Das anfänglich gelobte Raumangebot in den Kabinen erwies sich im rauen Betriebsalltag als doch nicht so großzügig wie gedacht. Gerade im Sommer wurden bei geöffneten Seitenfenstern durch den Fahrtwind Kohlepartikel und Staub ins Kabineninnere geweht. Auch die Bleche der Kabine zum Wasserkasten hin begannen schon nach kurzer Zeit zu rosten, wodurch Wasser eindrang und manchen Tender zur feuchten Grotte werden ließ. Zudem hatte die Steifigkeit der Tender durch den Umbau abgenommen, sodass die Türen bald schon

klemmten und zu wiederholten Beschwerden führten. Auch das machte die 50^{Kab} bei manchen Personalen nicht beliebter. Dennoch und trotz der Klagen: Die „Sonderarbeit 206“ brachte der DB die Einsparung von mehreren hundert alten Pwg und ließ somit deren Unterhaltungskosten wegfallen. Das bedeutete Jahr für Jahr eine Einsparung im siebenstelligen DM-Bereich und somit – nicht nur für die Herren mit den spitzen Bleistiften – den eindeutigen Beweis eines rationelleren und wirtschaftlicheren Betriebes. Also ganz so, wie man ihn sich zu Beginn der 1950er-Jahre erhoffte hatte. Museal erhaltene DB-Kabinentender kann man heute beispielsweise an der 50 413 in Sinsheim sowie in Nördlingen an der 50 778 begutachten.

Oliver Strüber



Zu den 1-Modellen, die KM 1 von der Baureihe 50 gefertigt hat, gehört auch die Kabinentender-50 460 ohne Frontschürze

Peter Pernsteiner

■ Die DB-Modelle der Baureihe 50 mit Kabinentender von 1 bis Z

Schlepptenderlok mit *Rucksack*

Lange schien es so, als spielten die bei der DB landauf, landab weit verbreiteten Dampfloks der Baureihe 50 keine Rolle für die westdeutschen Modellbahnhersteller. Doch dann kam das Jahr 1968 – und Fleischmann präsentierte seine erste 50er in HO als DB-Lokomotive mit Kabinentender. Seither gab es diese Bauart mit dem originellen Tender immer wieder und über alle Nenngrößen hinweg

Als erste DB-50er überhaupt erschien 1968 bei Fleischmann die mit einem Kabinentender gekuppelte 50 058. Sie war im damaligen HO-Hausmaßstab 1:85 gehalten

Oliver Strüber (4)

Erst im Jahre 1967 fiel bei *Fleischmann* der endgültige Entschluss zur Umsetzung der Baureihe 50 (siehe *Im Fokus* in em 1/13) in HO. Das Modell passte gut ins neue Konzept der Franken: Die alten, noch aus den 1950er-Jahren stammenden „großen“ Dampfloks im ehemaligen Hausmaßstab 1:82 waren kurz zuvor in Rente gegangen. Mit den Modellen der Baureihe 55 und vor allem der 1967 präsentierten 01 220 mit Neubaukessel hatte *Fleischmann* neue Maßstäbe im Hinblick auf die damaligen Detaillierungsmöglichkeiten im neuen Hausmaßstab 1:85 gesetzt. Dem „schwarzen Giganten“, der 01 für den schnellen Personenverkehr, wollte man ein adäquates Gegenstück für den Güterverkehr entgegenseetzen. Die Wahl fiel auf die Baureihe 50, die in damals üblicher Manier von den Werbefachleuten des Hauses „Der schwarze Mustang“ getauft wurde. Auch um sich noch weiter von allen schweren Güterzugloks der Mitbewerber zu unterscheiden, fiel *Fleischmanns* Wahl für die erste 50er folgerichtig auf eine Lok mit Kabinentender – sicherlich die optisch interessanteste Vorbildausführung und eine Tenderbauart, die es bei der DB nur bei dieser Baureihe gab. 1968 standen die ersten Muster auf der Nürnberger Spielwarenmesse und schon bald darauf waren die ersten Modelle der dreidomigen 50^{Kab} im Handel verfügbar. 50 058 gab es zunächst als Gleichstrommodell (Artikelnummer 1363), 1969 folgte die Wechselstromversion (4363). 1970 stellte *Fleischmann* die Artikelnummern um, die DC-Version lief nun unter 4175, die AC-Variante unter 1175. Beide wurden zu echten Dauerbrennern im



Marktübersicht zur Baureihe 50^{Kab}

Nenngröße	Hersteller
1	Kesselbauer, KM 1, Kiss, Proform, Wyko
O	Dingler, Lenz, MBW
H0	Märklin, Revell/Italeri, Roco, Trix, Fleischmann
TT	Tillig
N	Fleischmann
Z	Märklin

Sortiment der Nürnberger und blieben bis 1986 bzw. 1976 lieferbar – auch nachdem ihnen *Fleischmann* 1971 ein Modell mit normalem Kastentender als Epoche-IV-Ausführung an die Seite gestellt hatte. Später folgten weitere Ausführungen, u. a. mit Wannentender. 50er blieben im Programm allgegenwärtig, stetig überarbeitet (u. a. seit 1984 mit neuem Fahrwerk, später ein vierdomiger Kessel) bzw. um neue Varianten ergänzt, die das Modell immer maßstablicher werden ließen. Doch erst 1997 rollte wieder eine neue 50^{Kab} an. Die Nürnberger wählten mit der 50 493 eine interessante Vorbildmaschine mit vier Domen, Frontschürze und Vollscheiben-Vorlauftradsatz aus. Beim maßstäblichen Modell waren auch die Radreifenflanken rot lackiert. Es gab die Lok in analoger (4177) und FMZ-Ausführung (64177). 2001 ließ *Fleischmann* für Epoche-IV-Fans die 050 167 folgen – eine vierdomige Lok ohne Schürze (4175). Erstmals gab es bei ihr eine Steckschnittstelle nach NEM 651.

Auf H0 folgte bald auch N

1969 begann bei *Fleischmann* das Zeitalter der piccolo-Bahn im N-Maßstab 1:160. Und welches Modell hätte für einen aufsehenerregenden Start besser gepasst als die Kabinentender-50er? *Fleischmann* entschied sich jedoch, die Neukonstruktion gleich als aktuelle Vorbildlok der Epoche IV anzubieten und änderte die Loknummer entsprechend in 050 058. Im ersten Jahr war das Modell noch unter der Artikelnummer 2363 im Katalog aufgeführt, dann folgte die Neusortierung des Schemas und die 50^{Kab} in N erhielt analog zum H0-Modell die Artikelnummer 7175. Ein Vierteljahrhundert lang gehörte sie bis 1995 zum Programm. Ablösung kam 1997 in Form der ersten 50^{Kab} in N entsprechend der Epoche III. 50 493 war bis 2007 unter der Nummer 7182 zu ordern, danach unter 87182. Im Jahre 2009 war sie auch Bestandteil des „Jubiläumszuges 6“ (7182 81). Auch in N unterzog *Fleischmann* seine 50er im Laufe der Jahre mehreren optischen und technischen Verbesserungen. Die Epoche-IV-Lok



Im Laufe der Jahrzehnte überarbeitete *Fleischmann* seine 50er und machte daraus nach und nach ein echtes H0-Modell. Ab 2001 gab es auch die 50 494 mit Frontschürze Werk



Nur ein Jahr nach dem H0-Modell folgte als besonderes Glanzstück in *Fleischmanns* neuem piccolo-Sortiment das N-Modell der 050 058 mit Kabinentender



Auch bei Märklin sollte das Modell der Baureihe 50 eine ältere Güterzuglokkonstruktion ablösen. Man wählte eine Lok mit Kabinentender, die 1974 als 050 082 erschien

050 023 gelangte als Bestandteil der Startpackung 931101 in den Handel. 2013 folgte 50 981, die es in analoger und digitaler Ausführung gab (7182 02 bzw. 82). 2016 nahm sich *Fleischmann* zudem mit 50 519 unter den gleichen Artikelnummern einer der seltenen frühen DB-Vorbildausführungen als 50^{Kab} mit Wagner-Windleitblechen an. 2018 folgte schließlich als bislang letzte Epoche-III-Lok 50 2565 – und zwar wieder mit Witteblechen und den neuen Endnummern 03 bzw. 83.

Zweites H0-Modell aus Göppingen

Ganz ähnliche Überlegungen wie ein paar Jahre zuvor *Fleischmann* trieben Anfang der 1970er-Jah-

re auch *Märklin* um. Hier galt es, das in die Jahre gekommene Modell der schweren 44er zu ersetzen. Und auch in Göppingen verfiel man auf eine 50^{Kab} als Nachfolgerin, genauer auf die 050 082, die 1974 unter der Artikelnummer 3084 erschien. Auch sie wurde zum Dauerbrenner im H0-Sortiment und blieb bis 1998 fast unverändert lieferbar. Ab 1986 gab es parallel dazu eine Digitalversion (3684). Eine *Hamo*-Gleichstromvariante legte *Märklin* in Anbetracht des weit verbreiteten *Fleischmann*-Modells nicht auf. Bei den Göppingern blieb die Kabinentender-50 lange Zeit die einzige 50er im Programm. Erst 1987 folgte eine Lok mit Wannentender; Loks mit Schweißtender hingegen blieben damals ausländischen Bahnverwaltungen vorbehalten.

Z-Modell von Märklin

Märklins *mini-club*-Sortiment orientierte sich in den ersten Jahren stark an den in H0 vorhandenen Modellen. So

Nach der ersten *mini-club*-050 082 von 1984 (I.) stellte Märklin auf der Spielwarenmesse 2015 die deutlich überarbeitete 50 1581 (u.) vor MM





Ab 1994 war bei Roco eine 50^{Kab} lieferbar. 1998 kam die erste Epoche-III-Version als 50 088



Überarbeitet und mit Telex-Kupplung rollte die 50^{Kab} im Jahr 2000 wieder ins Märklin-Programm



Als Neuheit 2025 kündigten Märklin/Trix die 051 341 an

war es kein Wunder, dass auf die HO-50^{Kab} wenige Jahre später das entsprechende 1:220-Modell folgte. Ab 1984 war die 050 082 verfügbar (8884), die bis 2000 im Programm blieb. Neben zwischenzeitlich aufgelegten weiteren Versionen mit Schweiß- oder Wannentender kehrte die optisch verbesserte Kabinentender-50 2448 schon 2001 als Epoche-III-Lok ins Programm zurück, sie war jedoch nur als Bestandteil des einmalig aufgelegten Sets mit einer Henschel-Dampfschneeschleuder zu haben (81360). Ab 2015 bot Märklin dann eine rundum erneuerte 50^{Kab} für die Epoche III an, erstmals mit vollständig funktionsfähigem Gestänge (Detailsteue-

rung), Bremsimitationen, Sandfallrohr-Nachbildungen, vergrößerten Puffertellern sowie Dreilicht-Spitzensignal (88842). 2022 kündigte Märklin dann eine nochmals optimierte 50^{Kab} an, die nun über einen komplett neu konstruierten Lokaufbau aus Bronzeguss verfügte; ihr Kessel trug erstmals drei Dome und das Spitzensignal hatte warmweiße LED-Beleuchtung (-6).

Roco brachte die dritte HO-50^{Kab}

1991 begann auch beim Salzburger Modellbahnhersteller Roco das 50er-Zeitalter, wenn auch zunächst mit einer Lok mit Einheitsschweißtender. 1994 brachte Roco dann aber mit der Epoche-IV-

Maschine 052 440 seine erste Kabinentender-50er auf den Markt. Die vierdomige Lok ohne Frontschürze setzte neue Zeichen in puncto Ausführung und Detaillierung (43294). 1997 ließen die Österreicher entsprechend ihrer hauseigenen Praxis unter gleicher Artikelnummer mit der 051 369 eine Schwesterlok folgen. 1998 durften sich dann die Fans der Epoche III über die 50 888 freuen, die es nun außer in der Gleich- auch in einer Wechselstromausführung gab (43306/69288). In beiden Versionen war ab 2004 dann die 50 1478 verfügbar (63290/69290). 2011 wurden schließlich wieder Epoche-IV-Fahrer mit der 052 262 bedacht (62258/68258). Bei ihr hatte Roco sich aus seinem reichhaltigen Formenschatz bedient und eine zweidomige Lok auf die Schienen gestellt.

Ebenfalls auf den 52er-Kessel griffen die Salzburger 2014 zurück, als sie die 50 2733 erstmals im UK-Führerhaus für die Epoche III nachlegten; sie gab es in analoger Version (62248) sowie als Digitallok für Gleich- und Wechselstrombahner (62249/68249). Den bisherigen Schlusspunkt setzte Roco 2016 mit der ebenfalls zweidomigen 050 319, die nun wieder das Serienführerhaus besaß und ebenfalls in allen drei Versionen verfügbar war (72172/-3/78173).

Nur am Rande sei angemerkt, dass es ab den 1990er-Jahren bei Revell bzw. Italeri einen vom Modellbauer selbst zu lackierenden 1:87-Kunststoffbausatz der 50 519 mit einem Kabinentender gab.

Optimierte 50er aus Göppingen

Im Jahr 2000 startete Märklin mit einer völlig überarbeiteten und auch optisch deutlich verbesserten 50er erneut ins Rennen um die Käufergunst. Das Fahrwerk besaß nun feine Speichenradsätze sowie eine zierliche Steuerung „im dunklen Finish“, dazu gab es Kurzkupplungen sowie einen verstellbaren Tenderabstand. Auch hier gebührte der 50^{Kab} die Ehre, als Erste auf die HO-Anlagen rollen zu dürfen. Den Anfang machte die Epoche-III-Lok 50 2448 mit dunkelvernickelten Rädern, aufgesetzten Griff-

Im Kabinentender, hier das Roco-HO-Modell der 50 888, konnten Zugführer und Rangierer mitfahren, um auf Unterwegsstationen Wagen ein- oder auszustellen

Oliver Strüber (3)



stangen und Scheibenvorlauftragsatz, die es sowohl analog wie auch digital gab (33840/37840). Ein Jahr später rollte 051 761 für die Epoche IV ins Göppinger Programm – jetzt allerdings nur noch in der Digitalversion (37841). Für die *idee+spiel*-Fachhändler folgte 2004 mit 50 1924 nochmals eine Kabinentenderlok der Epoche III (37842), und ab 2009 war bei Märklin die 50 2863 erstmals mit Telex-Kupplung und mfx-Sounddecoder verfügbar (-3). 2013 gelangte schließlich noch die auf der letzten Serienausführung basierende Kabinentender-50 1232 als Bestandteil der großen Digital-Startpackung 29040 mit zwei Güterzügen in den Handel.

Bereits 2015 rollte eine nochmals verbesserte 50^{Kab} von Göppingen aus in die Welt: Der Kabinentender der 50 1581 war eine komplette Neuentwicklung, die vierdomige Lok hatte jetzt einen gekürzten Umlauf und das Modell verfügte über den hauseigenen digitalen Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel (37835). Das entsprechende Gleichstrommodell gab es im *Trix*-Sortiment (22785). Zwei Jahre später kamen auch Epoche-IV-Freunde auf ihre Kosten: Die mit Spielwelt-mfx+-Sounddecoder ausgestattete 050 045 (37836) verfügte über eine separat schaltbare Führerstands- sowie Kabinentenderbeleuchtung, obendrein hatte Märklin ihr Figuren von Lokführer, Heizer und Zugbegleiter spendiert. Auch hiervon führte *Trix* die Gleichstromversion im Programm (22786). Für 2025 haben Märklin/Trix die 051 341 im Betriebszustand Anfang der 1970er-Jahre angekündigt (37814/25830).

Von Tillig in TT

Ab 2009 kamen TT-Bahner bei Tillig in den Genuss in Großserie gefertigter 50er. Neben einer DR-Lok war von Anfang an auch eine 50^{Kab} der DB mit Witte-Windleitblechen als 050 222 für die Epoche IV lieferbar (02297). Der vierdomigen Lok stellte Tillig 2010 noch die 50 519 mit großen Wagner-Windleitblechen und Frontschürze zur Seite (02091). 2011 folgte schließlich die Epoche-III-Maschine 50 981 mit Witte-Blechen (-3). Als Neuheit 2020 kehrte mit der 051 681 nochmals eine Lok der Epoche IV zurück ins Programm (-9).

Kabinentender-Lokomotiven für die großen Spuren

Auch für die Fans der Nenngrößen 1 und 0 waren in den zurückliegenden Jahrzehnten immer mal wieder Modelle der 50^{Kab} verfügbar, oft aber nur als Klein(st)serien. Ende der 1990er-Jahre hatte *Kesselbauer* für die Nenngröße 1 mehrere Varianten der 50er im Programm, darunter auch eine mit einem Kabinentender kombinierte Lok (0756/-7). Ab 2001 bot der Schweizer Kleinserienhersteller *Proform* mit der 050 383 für wenige Jahre eine 50^{Kab} in 1:32 an. Einige Jahre später bereicherte auch *Kiss* mit seinen 50ern die 1-Auswahl – darunter war neben der Kabinentender-Lok 50 001 ohne Frontschürze für die Epoche III (125101) auch die mit einer Schürze ausgestattete 050 446 für Freunde der ausge-



In TT brachte Tillig die 50er mit Witte- und Wagner-Windleitblechen

MM

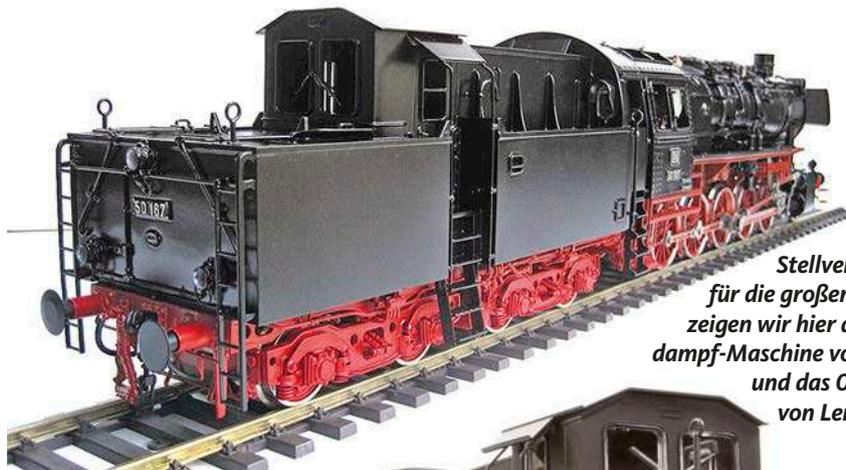


henden 1960er- und frühen 1970er-Jahre (128101); beide Loks verfügten über mehrere Digital- und Soundfunktionen. 2010 stieg zudem *KM 1* mit seinen Modellen der Baureihe 50 in den 1-Markt ein. Wie immer gab es hier verschiedene Ausführungen für alle Epochen. Mit einem Kabinentender ausgestattet waren z. B. die mit kleinen Witte-Windleitblechen bestückten Epoche-III-Loks 50 493 und 2341 (105005/115005 bzw. 105006/115006) sowie die 50 519 der BD Münster mit „großen Ohren“ (105004/115004); für die Epoche IV verfügbar waren die 050 112 und 160 (105007/115007 bzw. 105008/115008).

Ganz aktuell sind bei *KM 1* die Modelle der 50er mit ÜK-Kessel verfügbar. Auch hier haben Andreas Krug und sein Team verschiedene Lok/Tender-Konstellationen im Angebot. Mit Kabinentender ausgestattet sind 50 285 der späten Epoche III um 1967 (105031) sowie 052 702 im

Zustand von 1973 (-6). Etwas ganz Exklusives sind die Echtdampf-Modelle der 50^{Kab} von *Wyko*, die mit einem Betriebsdruck von drei Bar fahren und Züge mit bis zu 80 Radsätzen ziehen können.

Ähnlich wie in 1 kümmerten sich auch im O-Maßstab im Laufe der letzten Jahre bereits mehrere Hersteller um die Baureihe 50 in ihren verschiedenen Erscheinungsformen. Bereits 1989 hatte sich *Dingler* der 1'E-Lok angenommen – lieferbar waren damals auch zwei verschiedene Loks mit Kabinentender (0-203/2 und -3). Deutlich größere Verbreitung fanden ab 2016 die von *Lenz* gefertigten O-Loks, darunter zwei mit Kabinentender: 50 495 verfügte über eine Frontschürze (40254-01), bei 50 1917 hingegen fehlte sie (40251-01). Und schließlich gehört auch *MBW* zum Kreis der 1:45-Hersteller, die vor einigen Jahren bereits eine 50^{Kab} in ihrem Programm führten – genauer gesagt die 50 519 (50519). *Oliver Strüber*



Stellvertretend für die großen Spuren zeigen wir hier die Echtdampf-Maschine von *Wyko* und das O-Modell von *Lenz* Werk (4)



Bild des Monats

Mit schwerer Last durch den Schwarzwald

Am 28. Januar 2025 fährt ein Langholz-Güterzug von Hausach nach Kaufering über Donaueschingen, Singen und Friedrichshafen. Ab Hausach besteht der Zug zunächst aus elf beladenen Wagen mit rund 1.000 Tonnen, in Donaueschingen kommen weitere zehn Wagen hinzu, wodurch das Zuggewicht auf rund 1.600 Tonnen ansteigt. Dual Mode-Lok 248 001 von Railsystems RS GmbH hat die anspruchsvolle Steigung im Schwarzwald bereits hinter sich, als sie mit DGS 69513 zwischen St. Georgen und Villingen durch das Groppertal rollt.

Bild & Text: Thomas Böhme





■ DB Cargo

Chaos nach Umstrukturierung



Am 19. Januar 2024 rollt 152 038 mit einem gemischten Güterzug von DB Cargo bei Painedorf Richtung München Nord Rbf. Während der Einzelwagenverkehr der DB-Tochter relativ stabil lief, hakete es Anfang 2024 bei Ganzzug- und Kombiniertem Verkehr erheblich *Moritz Leipinger*

Die Transformation von DB Cargo sorgt bereits zum Start für Probleme. Seit dem 1. Januar 2025 befindet sich DB Cargo offiziell in der neuen Unternehmensstruktur – doch anstatt für Effizienz zu sorgen, erschwerte die Umstellung den Betriebsablauf erheblich. Das bestätigen nicht nur interne Mitteilungen des Managements, sondern auch Beobachtungen von Kunden, Gewerkschaften und Betriebsrat. So wurde die notwendige Sozialauswahl für den Abbau von tausenden Stellen erst mit zweimonatiger Verzögerung abgeschlossen. Und auch die Aufteilung von Personal, Loks und Disposi-

tion in sieben eigenständige Geschäftseinheiten konnte zunächst nicht so konsequent umgesetzt werden wie ursprünglich geplant. Zudem kam es zu Problemen mit einem Personal-Planungstool, das in der Disposition für Chaos sorgte. Bereits nach wenigen Tagen sah sich das Management gezwungen, erste Korrekturen vorzunehmen.

Stillstand bei DB Cargo

Die Folgen sind im Alltagsbetrieb spürbar: Teils bis zu 170 Züge blieben stehen, weil Personal fehlte. Und Umläufe waren teils ineffizient geplant, weil die Zuteilung des Fahrzeugs an die Geschäftsbereiche

zu Mehraufwand und unnötigen Leer- beziehungsweise Lokzugfahrten (Tfzf) führte. Stark betroffen waren davon vor allem die Bereiche Kombiniertes Verkehr und Ganzzugverkehr. „Unsere Kolleginnen und Kollegen kämpfen täglich darum, die Situation zu retten und den Betrieb aufrechtzuerhalten – doch die Rahmenbedingungen der Transformation erschweren dies erheblich“, hieß es dazu in einer Stellungnahme des Gesamtbetriebsrats.

Kunden weichen auf Lkw und Schiffe aus

Das Chaos hatte auch für die Kunden aus der verladenden Wirtschaft spür-

bare Folgen. Die Wirtschaftsförderung Burghausen berichtete von Zugausfällen und Verspätungen, die den Betrieb in einem Umschlagterminal im bayerischen Chemiedreieck beeinträchtigten. Auch das nahegelegene Werk der Wacker-Chemie in Burghausen war betroffen: Die Logistik musste umorganisiert und die Produktion angepasst werden. Auch Florian Glück, Geschäftsführer der Badische Stahlwerke GmbH, beschrieb die Tragweite der stockenden Schienentransporte aufgrund des hohen Krankenstandes und der Reorganisation bei DB Cargo in einem Beitrag im Netzwerk LinkedIn. Im Januar 2025 seien mehr als die Hälfte der geplanten Schienen-



DB Cargo unter Druck

DB Cargo steht unter erheblichem wirtschaftlichen Druck und muss bis 2026 profitabel sein – nicht nur aus unternehmerischer Notwendigkeit, sondern auch wegen einer EU-Auflage. Dafür sind massive Einsparungen geplant: 60 Millionen Euro in Verwaltung und Produktion sowie 100 Millionen Euro durch die Streichung unrentabler Verkehre, insbesondere im Einzelwagenverkehr. Die Auswir-

kungen zeigen sich bereits – die Verkehrsleistung sank von 74,5 auf 68,5 Milliarden Tonnenkilometer (2023–2024). Das Management wertet dies als gewollte Entwicklung, da das Defizit gesenkt wurde und die operativen Verluste um 30 Prozent zurückgingen. Dennoch bleibt der Druck hoch: Konjunkturschwäche, steigende Trassenpreise und eine stockende Einzelwagenförderung verschärfen die Lage.

transporte von Stahlzeugnissen zum Moselstahlwerk in Trier sowie zur Vertriebszentrale in Dinkelscherben ausgefallen. Da in Trier ein Produktionsstillstand drohte und in Dinkelscherben Aufträge nicht mehr bedient werden konnten, verlagerte das Unternehmen Transporte auf Binnenschiffe und Lkw.

Das DB Cargo-Management gab bereits wenige Tage nach Beginn des Transformationsprozesses die Weisung aus, dass Lokführer unter bestimmten Bedingungen wieder bereichsübergreifend eingesetzt werden dürften. Konkret bedeutet das: Fällt eine komplette Schicht aus, kann der betroffene Lokführer in einem anderen Geschäftsbereich eingesetzt werden. So können beispielsweise Lokführer aus dem Einzelwagenverkehr kurzfristig für den Kombinierten Verkehr oder die Ganzzugsparte fahren. Bis Redaktionsschluss gab es keine Hinweise darauf, dass die nummernscharfe Zuteilung von Triebfahrzeugen auf-

gehoben wird. Die Wahrnehmungen über die Probleme gingen auseinander. Während das Management betonte, dass man „auf dem richtigen Weg“ sei und der „Weg zu jeder neuen Ordnung“ durch „Unordnung“ führe, sahen Gewerkschaftskreise die Befürchtungen vieler Beschäftigter im Vorfeld (siehe *em* 12/2024) bestätigt. „Offenbar hat man die praktischen Auswirkungen dieser Reform unterschätzt“, kommentierte ein Gewerkschaftsvertreter.

Management optimistisch, Personal alarmiert

Der Betriebsrat kritisierte indessen, dass der Vorstand trotz wiederholter Warnungen an einem starren Zeitplan festgehalten habe, ohne ausreichend Zeit für Qualifikationen und die Umsetzung der neuen Abläufe einzuplanen. Mehrfache Bitten um Stellungnahme an das DB Cargo-Management blieben bis Redaktionsschluss unbeantwortet. *FD*

Immer mehr ehemalige DB Cargo-Leistungen werden inzwischen von anderen EVU erbracht. Am 8. Februar 2025 bringen 111 223 und 111 057 von Smart Rail einen DHL-Containerzug von Nürnberg Hafen nach Lehrte/Megahub (Foto bei Freden/Leine) Jürgen Hörstel



Felix Seraphin

Wieder Zugfahrt nach Lommatzsch

Nach langer Zeit erreicht am 16. Januar 2025 wieder ein Eisenbahnfahrzeug den Bahnhof Lommatzsch (Strecke Riesa – Nossen). Der Diagnoseschleppwagen (DVT) 702 201 ist an diesem Tag unterwegs, weil die Nossen-Riesaer-Eisenbahn-Compagnie (NRE) die Strecke befahrbar machen möchte. Der letzte Personenzug fuhr hier 1998, der Güterverkehr ruht seit dem Jahr 2000 – nur Kesselzüge nutzen noch die kurze Strecke von Nossen bis Rhäsa

■ Basel – Erzingen (Baden) – Singen

Baurecht für Elektrifizierung der Hochrheinbahn

Das Eisenbahnbundesamt hat die Planfeststellungsbeschlüsse zur Elektrifizierung der Hochrheinbahn erlassen. Somit besteht Baurecht für die Modernisierung und den Ausbau der 75 Kilometer langen Bahnstrecke zwischen Basel und Erzingen (Baden). Die Arbeiten werden voraussichtlich Anfang 2026 aufgenommen. Neben der Elektrifizierung werden drei

Haltepunkte neu gebaut, 16 weitere modernisiert. Die Gesamtkosten auf deutscher Seite werden auf 430 Millionen Euro geschätzt, die von Bund, Land und Kreisen getragen werden. Die Schweiz beteiligt sich mit 50 Millionen Franken. Ab 2028 soll der Hochrhein-Bodensee-Express (St. Gallen – Konstanz – Singen – Basel) über die Strecke fahren. *em*

■ S-Bahn Hamburg

Vollständig digitalisiertes Netz bis 2030

Hamburg erhält bis 2029/30 das erste voll digitalisierte S-Bahn-Netz in Deutschland. Der Senat investiert dafür 285 Millionen Euro. Der Bund steuert 20 Millionen Euro für ein digitales Stellwerk bei, das die Stellwerke Altona und Hauptbahnhof ersetzt. Mit der Einführung von ATO (Automatic Train Operation) und ETCS 2 (European Train Control System) können mehr Züge auf der bestehenden Infrastruktur fahren. Die hochautomatisierten Züge übernehmen das

Anfahren, Beschleunigen, Bremsen und Halten. Geplant ist damit eine Erweiterung des Angebots um 30 Prozent bis 2030. Dafür werden 169 Züge der Baureihe 474 umgerüstet und ihre Nutzungszeit so bis 2037 verlängert. Außerdem sind bereits 64 neue Züge der Baureihe 490 mit digitaler Technik bestellt. Geplant sind zudem Streckenerweiterungen der S4 bis Bad Oldesloe, der S5 bis Kaltenkirchen sowie der S6 über Harburg Rathaus hinaus bis nach Neugraben. *em*



■ DB Fernverkehr

ICE L-Zulassungstests schreiten voran

Die Zulassungstests für den ICE L von Talgo schreiten voran. Nach Abschluss der erforderlichen Testfahrten auf dem deutschen Streckennetz fanden im Februar 2025 Prüfungen in den Niederlanden statt. Eine 21-teilige ICE L-Garnitur wurde dafür am 2. Februar mit der ELL-Mietlok 193 441 von Berlin über Bad Bentheim nach Amersfoort überführt, wo weitere Testfahrten für die niederländische Zulassung erfolgten. Der Transport wurde von RailAdventure durchgeführt, in Bad Bentheim wurde für einen Personalwechsel ein Zwischenhalt eingelegt.

Neueste Generation

Der ICE L ist die neueste Generation von Fernverkehrszügen der Deutschen Bahn. Das „L“ steht für „Low Floor“ (Niederflur) und soll die Barrierefreiheit hervorheben, da die Züge über einen stufenlosen Niederflureinstieg verfügen. Die DB hat insge-

samt 79 Züge beim spanischen Hersteller Talgo bestellt. Ein kompletter ICE L besteht aus einer Mehrsystemlok (Baureihe 105) und 17 Wagen, misst 256 Meter in der Länge und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h.

Eine technische Besonderheit sind die Einzelradfahrwerke, die Gewicht und Energieverbrauch der Fahrzeuge re-

duzieren sollen. Geplant ist der Einsatz des ICE L sowohl auf innerdeutschen als auch auf grenzüberschreitenden Verbindungen, darunter die Strecke Berlin – Hannover – Amsterdam.

Die Zulassung für den ICE L erfolgt jeweils für verschiedene Zuglängen beziehungsweise -konfigurationen. Insofern finden in diesem Zusam-

Am 2. Februar 2025 überführt 193 441 eine 21-teilige ICE L-Garnitur als Zug 49558 nach Amersfoort (Foto in Bad Bentheim). In den Niederlanden finden im Februar 2025 Zulassungstests mit den Talgo-Garnituren statt

Guus Ferrée

menhang unter anderem auch Testfahrten mit der maximalen Zuglänge von 21 Wagen statt.

Gemäß den Aussagen eines DB-Sprechers erwartet die Deutsche Bahn den Einsatz des ICE L im Laufe des Jahres 2025. Die Zulassung der Talgo-Garnituren hat sich bereits mehrfach verzögert – und bleibt weiter fraglich: In den Niederlanden könnten Probleme mit dem Achsdruck auftreten, ähnlich wie bei den für den IC Berlin – Amsterdam eingesetzten Vectron-Lokomotiven. Berichte über einen möglichen vorübergehenden Einsatz des ICE 3neo (Baureihe 408) als Ersatz und dafür bereits angelaufene Personalschulungen in Berlin wollte die Deutsche Bahn nicht bestätigen. Aus DB-Kreisen war jedoch zu vernehmen, dass in Berlin vorsorglich bereits Personalschulungen auf der Baureihe 408 stattfinden. Zu einem konkreten Betriebsstart will sich das Unternehmen noch äußern.

GF/FD

Zahlen & Fakten: ICE L

Hersteller	Talgo, S.A.
Anzahl bestellter Züge	79
Zugkonfiguration	Mehrsystemlok Baureihe 105 + 17 Wagen
Länge	256 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Sitzplätze gesamt	562
davon 1. Klasse	85
davon 2. Klasse	477

Ausstattung
WLAN, Bordbistro, Niederflureinstieg, Fahrgastinformationssystem, Familien- und Kleinkindbereich, 3 Rollstuhlplätze

■ Expresskruz Bremen/Niedersachsen

Ersatzkonzept mit ungewisser Zukunft

Im Rahmen des Ersatzkonzepts infolge nicht gelieferter Alstom Coradia Max für das Expresskruz Bremen/Niedersachsen wurde zum 15. Dezember 2024 ein Teil der 146-bespannten Dosto-Garnituren durch drei- und vierteilige 442 ersetzt. Deren Einsatz konzentriert sich auf den RE 9 Bremerhaven – Bremen – Osnabrück sowie auf einzelne Verstärkerleistungen Bremen – Hannover. Insbesondere in den ersten Tagen kam es zu erheblichen Problemen wegen Fahrzeugstörungen und Minderkapazitäten. Wenig

überraschend verkündete Alstom jüngst abermals einen Lieferverzug. 20 Fahrzeuge möchte das Unternehmen bis März 2026 liefern, die 14 restlichen aber erst bis Ende 2026 zur Verfügung stellen. Der Verkehr im Netz ist jedoch derzeit ab Dezember 2025 nicht mehr sichergestellt, da dann die restlichen Dosto-Garnituren von DB Regio an andere Standorte abgegeben werden. Alstom konnte dem Besteller Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) bislang noch kein konkretes Ersatzkonzept vorlegen. **RM**

■ Brilon Wald – Korbach

Sonderzüge zum FIS-Weltcupspringen

Vom 31. Januar bis 2. Februar 2025 erwachte der Haltepunkt Willingen-Stryck an der Uplandbahn Brilon Wald – Korbach aus dem Dornröschenschlaf. Im Regelbetrieb fahren die Züge der Kurhessenbahn (RB/RE 97 Marburg – Brilon Stadt) hier durch. An diesem Wochenende fand auf der nahegelegenen Mühlenkopfschanze erneut das FIS-Weltcupspringen mit zehntausenden Besuchern statt. Regel- und Sonderzüge hielten deshalb wieder am „Weltcupbahnhof“. „Um der erhöhten Nachfrage gerecht zu werden, waren am Samstag und Sonntag auch wieder lokbespannte Doppelstockwagenzüge im Einsatz,

bestehend aus jeweils fünf Wagen und einer Lok der Baureihe 245“, so NVV-Pressesprecherin Judith Féaux de Lacroix. Die Garnituren von DB Regio sind wochentags zwischen Frankfurt, Nidda und Glauburg-Stockheim im Einsatz. Bemerkenswert war der Einsatz eines 2.-Klasse-Steuerwagens DBpbzfa 761.9, der aus einer Serie stammt, die in den Jahren 1994 bis 1997 gebaut wurde. „Über das gesamte Skisprung-Wochenende sind etwa 18.000 Fahrgäste mit der Kurhessenbahn an- und abgereist“, so die NVV-Sprecherin. In Willingen-Stryck hielten zu den Hauptzeiten zwei Züge pro Stunde und Richtung. **MAP**

■ DB Fernverkehr

ICE 1-Einsatz bis 2036?

DB Fernverkehr kann auch in den nächsten Jahren nicht auf den ICE 1 verzichten. Frühestens 2036, so die neuesten Planungen, ist mit einer Ausmusterung der dann knapp 50 Jahre alten Züge zu rechnen. Inzwischen steht auch fest, dass alle 58 noch vorhandenen ICE-1-Garnituren eine Lebensdauerverlängerung (LDV) erhalten. Beauftragt waren für das im Jahr 2019 gestartete Programm lediglich 48 Triebzüge. Im Laufe der Sanierungen hat sich herausgestellt, dass alle Züge technisch saniert werden können. Anfang 2026 sollen alle ICE 1 ihre LDV durchlaufen haben. **RM**

■ Berlin Hbf

Einschränkungen im Betrieb

Noch bis 22. April 2025 werden im Tiefbahnhof des Berliner Hauptbahnhofs zusätzliche Weichen und Signale eingebaut. Diese sollen die Flexibilität und Pünktlichkeit im Zugverkehr verbessern. Während der Bauarbeiten stehen nur vier der acht Tiefbahnhof-Gleise zur Verfügung, an zwei Wochenenden (21. bis 24. März, 18. bis 22. April) kommt es zu Vollsperrungen und damit zeitweisen Änderungen im Fern- und Regionalverkehr. Die IC Warnemünde – Dresden halten zwischen 18. Februar und 15. April in Berlin Ostkreuz. Der oberirdische Hauptbahnhof samt S-Bahn sind von den Bauarbeiten nicht betroffen. **em**



Der Haltepunkt Willingen-Stryck erwacht während des Skispringens für jeweils drei Tage aus seinem Dornröschenschlaf Matthias Pieren

Sonderzug zum FIS-Weltcupspringen: 245 019 mit RE 15225 am 2. Februar 2025 bei Eimelrod Ralf Händeler



Einheitssprache für Europas Lokführer?

EU prüft Standardsprache im Bahnverkehr

Zwischen Elten in Deutschland und Zevenaar überquert die Bahnstrecke Oberhausen – Arnhem die deutsch-niederländische Grenze. Zahlreiche Züge rollen jeden Tag über diese Bahnverbindung. Dank mehrsystemfähiger Triebfahrzeuge ist der Grenzübertritt technisch heute keine unüberwindliche Herausforderung. Doch es gibt für den Betrachter unsichtbare Hürden – vor allem sprachliche.

Sprachbarrieren bremsen Bahnverkehr

Wer heute als Lokführer in der Europäischen Union (EU) grenzüberschreitend arbeiten möchte, muss für den Einsatz in einem Nachbarland Sprachniveau B1 in der jeweiligen Landessprache nachweisen. Das ist das Niveau eines fortgeschrittenen Sprachschülers. „Ein Lkw-Fahrer kann einfach durch ganz Europa fahren, ohne ein einziges Wort der Landessprache sprechen zu müssen“, erklärt Sven Schallach, Europa-Vertriebsleiter der HSL-Gruppe und CEO der HSL Netherlands. Er sieht in

der Regelung eine klare Diskriminierung der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern und setzt sich für die Einführung einer einheitlichen europäischen Eisenbahnsprache ein.

Die Folge der aktuellen Regelung: Ein Güterzug von Rotterdam nach Polen müsste beispielsweise von einem Lokführer gefahren werden, der Niederländisch, Deutsch und Polnisch auf dem geforderten Sprachniveau beherrscht. Doch die sind rar. Der europaweite Fachkräftemangel in der Bahnbranche verschärft das Problem zusätzlich.

EU plant Reform

Die Lösung, die Schallach vorschlägt, ist denkbar einfach: eine einheitliche Verkehrssprache für Lokführer – ähnlich wie Englisch in der Luftfahrt. Damit könnten Lokführer grenzenlos eingesetzt werden, sagt Schallach und betont, dass dies die Branche deutlich flexibler machen würde und den Personalmangel verringern könnte.

Tatsächlich ist Englisch die am häufigsten erlernte und gesprochene Zweitsprache in der EU – und auch für

Sven Schallach die naheliegende Option. Mit einer Petition zur Einführung der einheitlichen Eisenbahnsprache hat er sich an die Europäische Kommission gewandt – und wurde gehört. Die EU-Kommission will prüfen, ob diese Regel gelockert werden kann und Englisch als einheitliche Sprache für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr gelten kann.

Die Einführung einer einheitlichen Sprache wäre auch ein symbolischer Schritt hin zu einem vereinten europäischen Schienennetz. „Wir müssen aufhören, national zu denken, und anfangen, europäisch zu handeln“, fordert Schallach. Für ihn ist dies auch eine Frage der Wettbewerbsfähigkeit: Wenn die Schiene wirklich zur klimafreundlichen Alternative zum Lkw werden soll, müssen die strukturellen Hindernisse beseitigt werden.

Es bleibt abzuwarten, ob und in welcher Form die EU-Kommission die vorgeschlagene Änderung umsetzt. Eine Reform des Systems scheint aber keine Utopie mehr. Vielleicht können Lokführer bald den Schienen-Grenzübergang bei Elten rei-

Mehr dazu im Podcast

Ein ausführliches Gespräch mit Sven Schallach hat *eisenbahn magazin*-Chefredakteur Florian Dürr geführt. Nachzuhören ist es im Podcast Bahnzeit:

<https://bahnzeit.podigee.io/16-hsl-schallach-eisenbahn-europa-grenzen-los-gueterzug-sprache>



Sven Schallach im Gespräch mit em-Chefredakteur Florian Dürr
Max Voigtmann

Güterzug im Abschnitt Zevenaar – Elten der Strecke Oberhausen – Arnhem (NL): Lokführer benötigen gute Sprachkenntnisse des Landes, in dem sie fahren Georg Wagner/DB AG

■ Berlin – Dresden

ESTW Zossen erst ab 2026

Der Abschluss der Modernisierung des Bahnhofs Zossen (Strecke Berlin – Dresden) verzögert sich. Es fehlt weiterhin die Baugenehmigung für eine Überführung der Landesstraße 791 über die Bahn. Wegen des schwierigen Untergrundes sollte bereits 2024 ein fast 700 Meter langes Bauwerk mit einer 269 Meter langen Brücke entstehen. Das hätte pünktlich zur geplanten Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks (ESTW) in Zossen einen Bahnübergang ersetzen sollen. Nachdem Anwohner gegen die Schließung des Bahnübergangs protestiert hatten, entschied die Bahn, die beiden Altstellwerke nun anzupassen, um den bereits erneuerten Teil des Bahnhofs steuern zu können. Der Bahnüber-



Bahnhof Zossen: Das Stellwerk Zo bleibt länger in Betrieb Eckhard Malcherek

gang an der L 791 soll übergangsweise an das ESTW angeschlossen und dafür mit neuer Sicherungstechnik ausgestattet werden. Damit kann das neue Stellwerk erst im Oktober

2026 in Betrieb gehen; die Arbeiten am Bahnhof werden voraussichtlich noch bis 2027 dauern. Wann der Bau der zweiten Straßenüberführung beginnen kann, ist noch unklar. EMA



■ Chemnitz – Leipzig

Ersatzkonzept mit Problemen

Seit Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 kommen auf dem RE 6 Chemnitz – Leipzig Ersatzzüge von Wedler Frank Logistik (WFL) zum Einsatz. Hintergrund ist die Lieferverzögerung seitens Alstom bei den akkumulierten Coradia Continental für den Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS). Doch die aus angemieteten

223 054 mit dem RE 74176 am 28. Dezember 2024 bei Hopfgarten: Bei dem Ersatzkonzept kommt es zu Problemen

Felix Seraphin

Dieselloks der Baureihe 223 und Doppelstockwagen gebildeten Wendezug-Garnituren fielen in den ersten Wochen durch regelmäßige Störungen negativ auf und sorgten für Verspätungen und Ausfälle. Verspätung hat auch die von Alstom versprochene Fahrzeughilfe in Form von drei LINT 41 der HLB Hessenbahn. Daher bediente sich

Transdev Regio Ost als Vertragsnehmer bei seiner Schwestergesellschaft Bayerische Regiobahn (BRB). Ein sonst rund um Augsburg eingesetzter LINT 41 weilte in den ersten Wochen des Jahres zwecks Personalschulung in Chemnitz. Geplant ist, dass insgesamt drei BRB-LINT vorübergehend auf dem RE 6 aushelfen. RM

■ Hamburg

Ein Toter nach ICE-Kollision mit Lkw

Am 11. Februar 2025 kollidierte der ICE 613 (ICE 4-Tz 9460) in Hamburg-Rönneburg mit einem Sattelzug. Der Unfall ereignete sich am Bahnübergang „Reller“ (km 340,320 der Strecke Wanne-Eickel – Hamburg), nahe dem Vossloh Rail Center. Der mit Bahnschienen beladene Lkw konnte den Bahnübergang nicht schnell genug räumen, als sich die Halbschranken schlossen. Der herannahende ICE mit 291 Fahrgästen konnte nicht rechtzeitig bremsen und prallte in das Fahrzeug. Dabei wurden 25 Menschen verletzt, ein Mann starb vor Ort. Der Lkw-Fahrer wurde zeitweise in Gewahrsam genommen, die Ermittlungen laufen, auch unter Einbindung des Landeskriminalamts. Die Strecke blieb bis zum nächsten Morgen gesperrt, da Oberbau und Sicherungstechnik beschädigt wurden. Bereits im Dezember 2022 gab es an diesem Bahnübergang einen Unfall. em



Unfallstelle am Bahnübergang „Reller“: Beim Zusammenstoß eines ICE 4 mit einem Lastwagen ist ein Mensch ums Leben gekommen, 25 wurden verletzt

picture alliance/dpa/Daniel Bockwoldt

In Kürze

RE Kaiserslautern – Mainz mit 642

Seit dem 3. Februar 2025 gibt es deutlich mehr Direktzüge zwischen Kaiserslautern und Mainz. Die Leistungen konnten beim Start des entsprechenden Vertrags mit DB Regio (Pfalznetz Los 2 im Dezember 2021) aus personellen Gründen nicht starten. Insgesamt sieben Fahrten des RE 15 kamen nun hinzu. Zum Einsatz kommen 642. AWA

Hameln – Elze wieder frei

Nach langer Sperrung ist die Bahnstrecke Elze – Hameln seit Februar 2025 wieder in Betrieb. Zunächst stoppte eine beschädigte Brücke den Verkehr, später verzögerte sich die Inbetriebnahme des ESTW Kreisen. Seit 3. Februar fährt der Regionalverkehr wieder und hält nun am neuen Haltepunkt Marienau statt in Voldagsen. RM

Bochum Hbf gesperrt

Für Sanierungsarbeiten sperrt DB InfraGO rund vier Monate den Bochumer Hauptbahnhof. Die erste Sperrphase läuft seit 28. Februar und dauert bis 25. April. Vom 5. September bis zum 31. Oktober folgt die zweite Sperrung. RM

Mehr Züge München – Paris

DB Fernverkehr und die französische Staatsbahn SNCF haben eine Ausweitung der Direktverbindungen München – Paris angekündigt. Statt einem sollen ab Ende 2026 fünf Zugpaare auf der Relation verkehren, indem die entsprechenden Leistungen über Stuttgart hinaus Richtung Osten verlängert werden. Mit ein Grund für die Rückverlängerung der Züge dürften die künftig fehlenden Abstellmöglichkeiten in Stuttgart sein. AWA

Winden – Wissembourg wieder offen

Seit dem 3. Februar 2025 verkehren zwischen Winden und dem französischen Wissembourg wieder Züge. Die Strecke war seit November 2024 wegen Beschädigungen an der Leit- und Sicherungstechnik gesperrt. In den ersten Tagen setzte DB Regio neben den planmäßigen 643 auch 628 ein. AWA



Mit Pendelfahrten wird am 8. Februar 2025 die Wiedereröffnung der Wuppertalbahn bis Beyenburg gefeiert *Klaus Himmelreich*

■ Wupperschiene e. V.

Nostalgieverkehr auf der Wuppertalbahn gestartet

Nach Jahrzehnten rollen wieder Züge auf dem westlichen Abschnitt der Wuppertalbahn Wuppertal-Oberbarmen – Oberbrücke (ex KBS 228a, zuletzt 403). Der Verein Wupperschiene e. V. hat den 6,3 Kilometer langen Abschnitt der Nebenbahn zwischen Wuppertal-Raurental und Beyenburg aufwendig saniert. Am

8. Februar 2025 wurde die Wiedereröffnung gefeiert, nachdem der Betriebsgesellschaft Wuppertalbahn EIV gGmbH kurz vor Weihnachten die Betriebsgenehmigung zur Aufnahme des regulären Betriebs erteilt worden war. Am Eröffnungswochenende war das Interesse groß: Pendelfahrten mit einer von 212 376 und 363 826 im Sandwich-

betrieb gezogenen historischen Zuggarnitur waren gut besucht, zahlreiche Eisenbahnfreunde dokumentierten das Ereignis. Regelmäßige Fahrten sind zunächst an Ostern, Pfingsten und Weihnachten geplant. Eines der nächsten Ziele des Vereins ist die Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Strecke bis Dahlerau. *KHI*

■ Vereinigte Staaten von Amerika

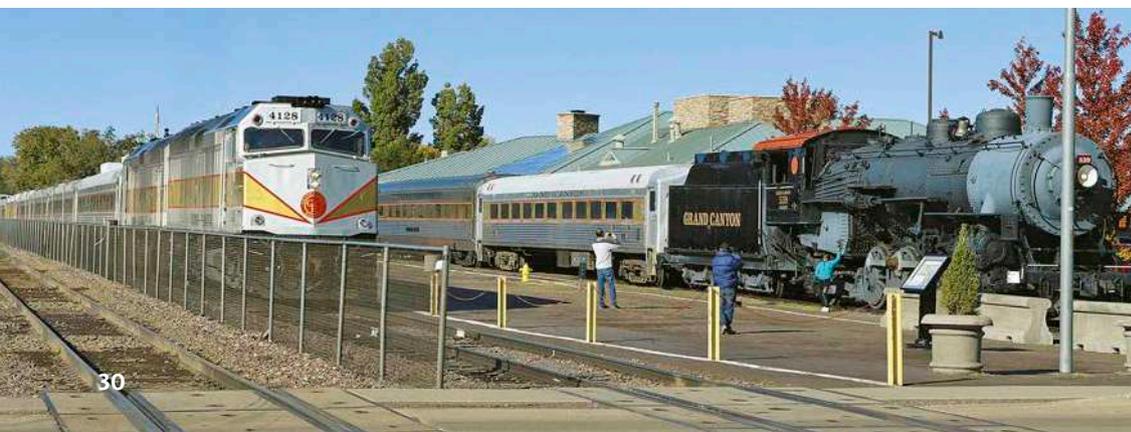
GCR modernisiert Diesellokomotive

Die US-amerikanische Eisenbahngesellschaft Grand Canyon Railway (GCR) erhielt noch von der Biden-Administration die Zusage für Fördermittel in Höhe von 3,4 Millionen US-Dollar, um eine ihrer Dieselloks auf

umweltfreundlichen Batteriebetrieb umzurüsten. Die Höhe des Zuschusses entspricht 80 Prozent der für den Umbau angesetzten Kosten. Die Eisenbahngesellschaft betreibt eine touristische Linie an der South Rim

des Grand-Canyon-Nationalparks. Mit historischen Fahrzeugen, sowohl Dampf- als auch Diesellokomotiven, bedient sie die 103 Kilometer lange Strecke von Williams (Arizona) nach Grand Canyon. Die umgebaute Die-

sellok kann dann mittels Akkumulator und Rückspeisung der Bremsenergie die landschaftlich sehr reizvolle Strecke emissionsfrei zurücklegen. Mit der Umrüstung der Diesellok reduziert das Unternehmen seinen CO₂-Ausstoß nochmals, nachdem bereits in der Vergangenheit die beiden historischen Dampflokotiven für die Verfeuerung von gebrauchtem Fritenfett umgerüstet wurden. *JEP*



Nachdem die Dampfloks bereits seit längerem gebrauchtes Fritenfett verfeuern, soll jetzt zunächst auch eine Diesellok CO₂-neutral fahren *Jens Perbandt*

■ Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna

Historische Budich-Dampflok wieder in Betrieb

Nach jahrelanger Restaurierung ist die seltene Budich-Dampflok im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna (FGF) wieder betriebsfähig. Am 5. Januar 2025 wurde sie offiziell in Dienst gestellt und auf den Namen

„FERNIE“ getauft. Einer ihrer ersten Einsätze fand am 25. Januar bei einer Fotofahrt statt. Die 1944 von der P. W. Budich AG in Breslau als Kriegsdampflok-Typ 13 gebaute Lok war ursprünglich für einen Betrieb in Gie-

ßen im Einsatz, bevor sie später als Denkmal aufgestellt wurde. Seit 1987 gehört sie zum FGF. Zukünftig wird sie regelmäßig an den Museumstagen im Wechsel mit anderen Loks fahren. **WBR**

Technische Daten

Hersteller	Budich (Breslau)
Fabriknummer	1029
Baujahr	1944
Bauart	Bn2t
Leistung	70 PS
Dienstgewicht	11,0 t
Länge über Puffer	5.480 mm
Achsstand	1.400 mm
Zugkraft	2.570 kg
Geschwindigkeit	20 km/h
Rostfläche	0,5 m ²
Heizfläche	25 m ²
Steuerung	Heusinger



Am 25. Januar 2025 absolviert die aufgearbeitete Budich-Dampflok des FGF einer ihrer ersten Betriebseinsätze mit einem GmP Walter Brück

■ DB Museum

Jahresprogramm für drei Standorte

Die DB Museen in Koblenz, Halle (Saale) und Nürnberg starten mit einem vielfältigen Programm ins Jahr 2025. Koblenz öffnete am 8. Februar 2025 seine Pforten, die Saison in Halle beginnt am 12. April. Der Standort Nürnberg ist ganzjährig geöffnet. Ein zentrales Ereignis ist das 100-jährige Bestehen des Verkehrsmuseums

Nürnberg, das am 26. April mit der Veranstaltung „100 Jahre – 100 Highlights“ gewürdigt wird. Zudem stehen Osterfeste, Modellbahntage, der Tag des offenen Denkmals und Sonderausstellungen auf dem Programm. Koblenz bietet historische Lokparaden und Sonderfahrten, Halle legt den Fokus auf Familienver-

anstaltungen, während Nürnberg durch thematische Ausstellungen und Wissenschaftsevents ergänzt.

Das Gesamtprogramm 2025 des DB Museums gibt's auf [eisenbahn.de](https://www.eisenbahn.de)



Der TEE-Sonderzug des DB Museums kommt im Juni 2025 unter anderem zum großen Museumsfest nach Koblenz-Lützel

Claus Weber/DB AG



In Kürze

Schwäbische Waldbahn: Instandsetzung bis 2026

Die Schwäbische Waldbahn wurde bei der Starkregen-Katastrophe Anfang Juni des vergangenen Jahres stark in Mitleidenschaft gezogen. Lange Zeit war unklar, ob die nur im Museumsbahnverkehr genutzte Strecke überhaupt instandgesetzt wird. Nun gibt es einen Zeitplan für die Wiederinbetriebnahme. Bereits 2026 sollen die Museumszüge wieder verkehren. **RM**

Tschechien: ETCS-Ausnahme für Nostalgiezüge

Seit Januar 2025 gilt auf 620 Kilometern Hauptstrecken in Tschechien der ausschließliche Betrieb unter ETCS Level 2. Betroffen sind unter anderem die Strecken Prag – Bohumín und Brünn – Břeclav. Für Nostalgie-Züge ohne ETCS-Ausrüstung gibt es eine Ausnahme: Sie dürfen mit kurzzeitiger ETCS-Deaktivierung zwischen zwei Bahnhöfen verkehren, jedoch nur ein Zug gleichzeitig. Betreiber müssen Fahrten 30 Tage im Voraus anmelden. **MF**

103 184 an VEB

Die Vulkan-Eifel-Bahn (VEB) hat die nicht mehr betriebsfähige 103 184 des DB Museums erworben. Am 30. Januar 2025 traf die Maschine im Schlepp von V 200 122 der VEB in Gerolstein ein. **AWA**

SBB Historic holt „Krokodil“

Nach über 40 Jahren im Verkehrshaus der Schweiz holte SBB Historic das „Krokodil“ Be 6/8¹ 13254 im Januar 2025 zur betriebsfähigen Aufarbeitung heraus. Nach der Sanierung soll die Lok wieder auf der Gotthardbahn fahren. **FFÖ**

Neulack für Re 4/4 I 10009

Die vom Verein Pacific 01 202 betreute Re 4/4¹ 10009 ist seit Kurzem in neuer Farbgebung unterwegs. Die Ellok wurde an das Erscheinungsbild Ende der 1950er-Jahre angeglichen. Von 1957 bis 1959 trug die Lok einen blauen Versuchsanstrich der SBB. Sie wird vom Verein für Sonder- und Überführungszüge genutzt. Außerdem nutzt sie das Unternehmen TR Trans Rail als kurzfristig einsetzbare Reservelok. **AWA**

Verschubbewegungen in Vils am 26. März 2020: 1216 011 und 1216 012 sind im Einsatz. Im Hintergrund ist das Zementwerk Schretter & Cie als Hauptkunde der Bahn zu erkennen. Wann es wieder bedient werden kann, ist unklar *Markus Inderst*

■ Österreich

Einstellung des Außerfernbahn-Güterverkehrs

Der Güterverkehr auf der Außerfernbahn und der Mittenwaldbahn steht vor dem Aus. Grund dafür ist eine Entscheidung von DB Infrastruktur, den ÖBB-Reihen 1144, 1016/1116/1216 und 1293 für den Abschnitt Scharnitz Grenze – Griesen Grenze die Betriebsgenehmigung zu entziehen. Hintergrund ist eine Herabsetzung der Streckenklasse auf CE zwischen Mittenwald Grenze, Garmisch-Partenkirchen und Griesen (Oberbay) durch die DB InfraGO.

Auswirkungen auf Unternehmen und Verkehr

Besonders betroffen ist das Zementwerk Schretter & Cie, der größte Bahnkunde dieser Strecke. Das Unternehmen nutzte die Bahn für den Transport von Zement und anderen Materialien. Es war bislang über ein Zugpaar zwischen Hall in Tirol und

Reutte mit einer Bedienfahrt nach Vils angebunden. Da es in den vergangenen Jahren bereits mehrfach zu Ausfällen gekommen war und derzeit keine Perspektive für eine Anhebung der Streckenklasse besteht, muss das Zementwerk nun auf den Straßengütertransport umsteigen. Laut Schätzungen könnten dadurch bis zu 1.600 zusätzliche Lkw pro Jahr den ohnehin stark belasteten Fernpass passieren.

Hintergrund und Reaktionen

Die Entscheidung der DB Infrastruktur stößt auf Unverständnis, da der Bahnstrecke in den vergangenen Jahren erhebliche Investitionen von österreichischer und bayerischer Seite zugutekamen. Unter anderem wurden Bahnhöfe modernisiert, die Elektrifizierung vorangetrieben und Taktverdichtungen im Reisezugverkehr durchgeführt. Die

Außerfern- und Mittenwaldbahn sind betrieblich ein Sonderfall. Bereits beim Bau traf man staatsvertragliche Regelungen, die gemeinsame Betriebs-, Bau- und Zulassungsverpflichtungen der österreichischen und deutschen Bahnverwaltungen festlegen. Gemäß dieser Rechtsnorm sind alle Fahrzeugtypen ohne gesondertes Zulassungsverfahren auf diesen Strecken zugelassen.

Frage nach Fairness

Kritiker weisen darauf hin, dass Züge mit DB-Elloks der Baureihe 111, die mit 20,8 Tonnen eine geringfügig höhere Radsatzfahrmasse aufweisen, weiterhin auf den betroffenen Strecken verkehren dürfen, während gleichartige Fahrzeuge anderer Betreiber ausgeschlossen werden. Dies wirft Fragen zur Fairness und Transparenz der Entscheidung auf. *MI*

■ Österreich

Reihe 1064 im Streckendienst

Die zehn Lokomotiven der Baureihe 1064 wurden zwischen 1984 und 1990 für den automatisierten Abrollbetrieb an den Großverschiebebahnhöfen Wien Kledering und Villach

Süd gebaut. Planmäßige Streckeneinsätze sind seit vielen Jahren nicht mehr vorgesehen. Lediglich bei Ausfällen regulär eingesetzter Lokomotiven und gleichzeitigem Lokmangel

kommen die sechsachsigen Mittel- führerstandslokomotiven kurzfristig im näheren Umkreis von Wien und Villach zum Einsatz. Die zuständige Hauptwerkstätte dieser Baureihe ist

– wie bei allen elektrischen Lokomotiven der ÖBB – in Linz angesiedelt. Um nach durchgeführten Reparaturen oder Ausbesserungen Probefahrten durchführen zu können, sind in Linz und Summerau einige Triebfahrzeugführer auf der Reihe 1064 typenkundig. Dabei wird häufig der NG 68990 von Linz Vbf nach Summerau und der Gegenzug NG 68991 zurück nach Linz Vbf bespannt. Zusätzlich kann bei Bedarf eine Bedienungs-fahrt als VG 78991 nach Freistadt und als VG 78990 zurück nach Summerau erfolgen. *MLE*

NG 68991 mit der frisch hauptausgebesserten 1064 009 bei einer Probefahrt am 29. Januar 2025 bei Katsdorf auf der Fahrt von Summerau nach Linz Vbf. Planmäßig wird der Zug von 1063 bespannt *Manuel Leitner*



Zwei Vectron AC mit Akkumulatortechnik verstärken künftig die Flotte von Widmer Rail Services Siemens Mobility

■ Siemens Mobility

Erster Auftrag für Vectron mit Batteriemodul

Die JeMyn AG, eine Schwester der Widmer Rail Services AG, hat bei Siemens Mobility zwei Vectron-Lokomotiven mit Batterie Power Modul bestellt. Die Batterieeinheit (Hochvolt-Lithium-Ionen-System mit Steu-

erung von Lade- und Entladeprozessen) ermöglicht Fahrten über kurze Streckenabschnitte ohne Oberleitung, etwa bei der Anschlussbedien- oder bei Rangierfahrten. Die Auslieferung der Fahrzeuge ist ab

2027 geplant. Die JeMyn AG ist der erste Kunde für die neuen Vectron-Lokomotiven mit Batterie Power Modul. Die Finanzierung erfolgt über eine Lösung mit der Raiffeisen Schweiz Genossenschaft. *em*

In Kürze

Mehr Mireo für die ÖBB

Die ÖBB haben aus ihrem im Sommer 2023 geschlossenen Rahmenvertrag mit Siemens über bis zu 540 Mireo-Triebzüge weitere Fahrzeuge abgerufen. Bestellt wurden 25 Drei- und fünf Vierteiler. *RM*

SBB mit Pünktlichkeitsrekord

Die Personenzüge der SBB waren 2024 so pünktlich wie noch nie. 93,2 Prozent (Vorjahr: 92,5 Prozent) aller Züge waren weniger als drei Minuten verspätet. Gleichzeitig wurden 98,7 Prozent aller regulären Anschlüsse erreicht (Anschlusspünktlichkeit). *FFÖ*

SBB: Sanierung des Simplontunnels gestartet

Im Februar 2025 begannen die Sanierungsarbeiten im 19,8 Kilometer langen Simplontunnel zwischen der Schweiz und Italien. Bis 2028 wird die gesamte Oströhre saniert, jedoch immer nur für sechs Monate am Stück. *FFÖ*

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

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

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



Wir sind **eisenbahn.de**
VGB | GeraMond

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

**Sie haben exzellente Produkte.
Sie bieten den perfekten Service.
Setzen Sie Ihre Firma in Szene!**

HIER ist Platz für Ihre Anzeige

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



■ Italien

Abschied vom „Piano Ribassato“

Im Nahverkehr in Italien geht derzeit eine Ära zu Ende. Nach fast 60 Jahren verabschieden sich die legendären Nahverkehrswagen des Typs „Piano Ribassato“ (dt. „Abgesenkter Fußboden“) aus dem Regelbetrieb. Trenitalia hat die Letzten der einst über tausend Fahrzeuge bereits im vergangenen Jahr abgestellt. Bei der regionalen Gesellschaft Trenord in der Lombardei endete ihr Dienst am 5. Januar 2025, nachdem sie im Alltag zuletzt kaum mehr anzutreffen waren.

Einstmals war ihre Präsenz in Italien ähnlich umfassend wie jene der n-Wagen („Silberlinge“) bei der DB. Ihre Einführung in der Mitte der 1960er-Jahre gleich einer Revolution. Mit der Beschaf-

fung von Fahrzeugen, bei denen der Wagenboden zwischen den Drehgestellen abgesenkt war, beschränkten die damaligen Staatsbahnen Ferrovie dello Stato Italiane (FS) nämlich völlig neue Wege. Zu jener Zeit waren Niederflurfahrzeuge noch weitgehend unbekannt, während vielerorts Bahnsteige nur eine Höhe von 25 Zentimetern aufwiesen. Die beiden Einstiege in den „Piano Ribassato“ auf einer Höhe von 35 Zentimetern boten daher einen bis dahin nicht bekannten Komfort.

Infolgedessen stellten die FS diese Wagen zwischen 1967 und 1982 in großer Stückzahl in Dienst. Steuerwagen ermöglichten auch einen Wendezugbetrieb. Sie waren aber zunächst beid-

seitig mit Übergängen ausgestattet, so dass der Arbeitsplatz des Lokführers ähnlich wie in Deutschland („Haskasten“) sehr beengt ausfiel.

Mit der Zeit setzte man – eine weitere Parallele zu den n-Wagen der DB – wieder auf vollwertige Führerstände. Auch sonst gab es während der relativ langen Einsatzzeit viele Umbauten und Modifikationen in der Ausstattung. Davon betroffen waren unter anderem die Bremsen, die Inneneinrichtung und die Türen. Die im Süden des Landes eingesetzten Wagen erhielten zudem eine Klimaanlage, deren Aggregate aus Platzgründen am Wagendach montiert werden mussten. SWI

Auch Trenord setzt die Wagen des Typs „Piano Ribassato“ nicht mehr ein (Foto im August 2022 in Milano Greco)

Stefan Wittich

■ Norwegen

Dovrebahn gesperrt

Die Serie von Infrastrukturproblemen in Skandinavien hält weiter an: Die Dovrebahn Oslo – Trondheim ist mindestens bis Mitte April 2025 un-

terbrochen, weil bei der Eisenbahnbrücke Otta Einsturzgefahr besteht. Die 135 Jahre alte und 110 Meter lange Brücke hat sich infolge von Hoch-

wasser und Eisbildung beim südlichen Widerlager um rund 15 Zentimeter verschoben. Anwohner hatten dort Erosionsschäden entdeckt und Alarm geschlagen. Jetzt müssen unter anderem Spundwände gesetzt und das Widerlager verstärkt werden, bevor die Brücke wieder von Zügen befahren werden kann.

Nach dem Einsturz der Randklevbrücke 2023 waren alle Eisenbahnbrücken untersucht worden. In Otta waren danach zwar die Pfeiler, aber nicht die Ufer gesichert worden.

Arbeiten am südlichen Widerlager der Brücke Otta in Norwegen am 23. Januar 2025 Bane Nor



In Kürze

Frecciarossa Paris – Mailand

Seit August 2023 gibt es infolge des Erdbebens im Maurienne-Tal keine Direktverbindung zwischen Paris und Mailand mehr. Nun kündigte Trenitalia France, das französische Tochterunternehmen der Italienischen Staatsbahnen, die Wiederaufnahme an. Ab 1. April 2025 wird zweimal täglich ein Frecciarossa zwischen Paris Gare-de-Lyon und Milano Centrale verkehren. Außerdem nimmt Trenitalia France am 15. Juni die Verbindung Paris – Marseille mit drei Zugpaaren auf. AWA

Indien: Strecke vor Eröffnung

Die neue Eisenbahnstrecke von Katra nach Srinagar bindet künftig den nordwestlichen Zipfel Indiens – Kaschmir – an den Rest des Landes an. Derzeit finden erste Testfahrten auf der Strecke, die mit zahlreichen aufwendigen Tunnels und Kunstbauten durch das Himalaya-Gebirge gebaut wurde, statt. Im Januar war zudem der künftig dort verkehrende Expresszug „Vande Bharat Express“ mit einer ersten Garnitur testweise in Kaschmir im Einsatz. FFÖ

Wieder Personenverkehr Gorizia – Nova Gorica

Die zuletzt nur noch im Güterverkehr befahrene Strecke zwischen Gorizia Centrale (Italien) und Nova Gorica (Slowenien) weist seit 8. Februar 2025 wieder Personenverkehr auf. Seither fährt Trenitalia samstags und sonntags zwei Zugpaare zwischen Venezia Mestre und Nova Gorica. AWA

Tschechien: Arriva gewinnt Schnellzug-Ausschreibung

Arriva vlaky hat die Ausschreibung des tschechischen Verkehrsministeriums über den Betrieb der Schnellzuglinien Ex 6 von Prag – Plzeň – Cheb und R 16 Prag – Klatovy ab Dezember 2028 gewonnen. Die unterlegenen Bieter ČD als bisherige Betreiber und RegioJet hatten Einspruch eingelegt, der jedoch Anfang Februar 2025 zurückgewiesen wurde. Als viertes Unternehmen bot Leo Express mit. Gefordert für den 15-Jahres-Vertrag sind 200 km/h schnelle Neufahrzeuge. AWA

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 (in Chemnitz Frühstück) **Halbpension.**



Kultur-Hauptstadt Europas 2025

Heizhausfest Chemnitz-Hilbersdorf und Dampfbahnen in Sachsen

INKLUSIVE:

- Hotels und Verpflegung:
- ✓ 5x Übernachtung im "Hotel an der Oper" (oder ähnlich) in Chemnitz
- ✓ 5x Frühstück
- Zugfahrten
- inklusive Bustransfer und Reisebegleitung:
- ✓ privater Sonderzug Schönheide-Stützengrün-Schönheide
- ✓ privater Sonderzug Preßnitzalbahn Jöhstadt-Steinbach-Jöhstadt (Dampflokom geplant)
- ✓ Fichtelbergbahn (Linienzug) Oberwiesenthal-Cranzahl-Oberwiesenthal (Dampflokom geplant)
- ✓ privater Sonderzug Kohlebahn Meuselwitz
- ✓ privater Sonderzug LVT (Ferkeltaxi)

Weitere Bahnerlebnisse:

- ✓ Besuch Eisenbahnmuseum Schwarzenberg
- ✓ Eintrittskarte Heizhausfest Chemnitz

19.08. - 24.08.2025

Das Besondere auf dieser Reise:

5 (Dampf-)Bahnfahrten
inklusive 3 private Fotozüge,
Schauplatz Eisenbahn Heizhausfest

Reisepreis:

im Doppelzimmer pro Person: 1.098 €
Einzelzimmerzuschlag: 59 €



Schmalspurbahnen am Balaton

23. - 29. Mai 2025 ab 1.698 €

- ✓ **6 (Dampf-)Bahnfahrten inkl.**
- 4 Foto-Sonderzugfahrten**
- ✓ Schloss Festetics mit **Modellbahnausstellung**
- ✓ Weinverkostung
- ✓ Hotel direkt am Balaton



Pfingstdampf Ampflwang

04. - 09. Juni
ab 1.698 €

- ✓ **4 (Dampf-)Bahnfahrten inkl.**
- 3 Foto-Sonderzugfahrten**
- ✓ **Pfingstdampfen Ampflwang**
- ✓ **Lokwelt Freilassing**
- ✓ Besuch **Depot Steyrtal**



Pommern Dampf und Schmalspur

14. - 20. Juni
ab 1.798 €

- ✓ **3 (Dampf-)Bahnfahrten inkl.**
- 2 Foto-Sonderzugfahrten**
- ✓ **Eisenbahndepot Wolsztyn**
- ✓ **Schiffahrt Oberlandkanal**
- ✓ **Bahnmuseum Kościerzynie**



Dampf & Fjorde in Norwegen

29. Juni - 08. Juli ab 3.498 €

- ✓ **7 Bahnfahrten inklusive**
- 5 Dampflokomfahrten** geplant
- ✓ **Flåmbahn, Bergenbahn**
- ✓ **Gamle Vossebanen**
- ✓ **Eisenbahnmuseum Hamar**

Eisenbahn-Romantik Reisen 2025

Zahlreiche private Fotozüge & Dampflokomfahrten!

- 24.04. - 29.04. Dampfloks und Tulpenblüte in **Holland**
- 29.04. - 06.05. **Isle of Man** - Paradies für Eisenbahner
- 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 **Ampflwang**
- 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**

- 23.07. - 28.07. Schmalspurbahnen in **Tschechien**
- 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. Dampflokomfestival in **Holland**
- 05.09. - 10.09. „**Roter Pfeil**“ durch die **Schweiz**
- 10.09. - 17.09. Schmalspurparadies **Wales**
- 13.09. - 19.09. Dampflokom-Spaß in **Kärnten**
- 23.09. - 28.09. Dampflokomerlebnisse 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**

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



Am 23. Februar 1925 wartet der erste reguläre mit Ellok bespannte Zug München – Garmisch auf die Abfahrt. Stolz lassen sich zu diesem Anlass Vertreter der Gruppenverwaltung Bayern der Reichsbahn und der Elektroindustrie vor der mit bayerischen Rautenfahnen geschmückten EP 5 21501 (spätere E 52 01) in München Hbf ablichten. Slg. Peter Schrickler

■ Elektrischer Betrieb in Bayern

Fahrdraht für den Freistaat

Der bayerische elektrische Betrieb war zu Beginn der Reichsbahn-Zeit noch unbedeutend. Doch schon Mitte der 1920er-Jahre entstand um München ein radiales Netz elektrischer Bahnen, das sich nach und nach auch über die Grenzen des Freistaats hinaus entwickelte

Im Starnberger Flügelbahnhof des Münchner Hauptbahnhofs lassen sich am 23. Februar 1925 vier maßgebliche Vertreter der Gruppenverwaltung Bayern und der Elektroindustrie vor der mit bayerischen Rautenfahnen geschmückten EP 5 21501 (E 52 01) ablichten. Ein gewisser Stolz liegt in ihrer Haltung und in ihren Gesichtsausdrücken. Es war geschafft: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nahm an jenem Montag vor 100 Jahren den elektrischen Zugbetrieb zwischen München und Garmisch auf. Bereits zwei Tage zuvor, am 21. Februar 1925, hatte EP 5 21521 (E 52 21) den offiziellen Eröffnungszug

von Fuß der Zugspitze in die Landeshauptstadt gebracht, denn die Strecke war von Garmisch aus Richtung München elektrifiziert worden.

Bereits im Spätherbst des Jahres 1924 fanden mit älteren Elloks aus dem Bw Freilassing Personalschulungsfahrten vor Güterzügen zwischen Garmisch und Murnau statt. Nachdem am 26. Dezember 1924 EP 2 20006 (E 32 06) von der Verkehrsausstellung in Seddin zurückgekehrt und anschließend komplettiert worden war, war sie ab 5. Januar 1925 auf dem Abschnitt Garmisch – Weilheim regelmäßig im Personenzugdienst mit täglich 282 Kilometer Laufleistung

eingesetzt. Am 19. Januar wurde EP 2 20007 (E 32 07) in Betrieb gesetzt. Am 29. Januar 1925 absolvierte EP 5 21520 (E 52 20) eine Probefahrt von Starnberg nach Garmisch zur endgültigen Einstellung der Drehgestell-Rückstellfedern. Am selben Tag unterzog man EP 2 20006 zu ihrer Abnahme einer Lastprobefahrt mit 187 Tonnen beziehungsweise neun dreiachsigen Schnellzugwagen von Garmisch bis Tutzing.

Zwei weitere EP 5 ergänzten am 16. Februar 1925 den Ellok-Bestand, was zusammen mit den beiden EP 2 einen aussagekräftigen Probetrieb zwischen Garmisch und Starnberg ermöglichte.



Ein bemerkenswerter Kraftakt schließlich war die Fertigstellung der Fahrleitungsanlagen im Münchner Haupt- und seinem Starnberger Flügelbahnhof. Im Zuge der Inbetriebnahme des Unterwerks Pasing wurden sie in der Nacht vom 19. auf den 20. Februar 1925 eingeschaltet. Somit konnte die „Elektrisierung“ der Strecke Garmisch – München mit einer Probefahrt von Starnberg nach München Hbf zum erfolgreichen Abschluss gebracht werden. Damit war in 45 Tagen die ganze Strecke Garmisch – München auf die neue elektrische Betriebsform umgestellt worden. Bedingt durch die Auslieferung der Lokomotiven wurde der gesamte Probetrieb ausschließlich mit Schnell- und Personenzügen abgewickelt.

Bis zum Beginn des Sommerfahrplans 1925 stellte man wie vorgesehen die Seitenlinien der Garmischer Liniengruppe nach Kochel, Herrsching und Peißenberg planmäßig auf elektrischen Betrieb um. Zum minutiösen Ablauf des erfolgreichen Unternehmens gehörte die Planung und Prioritätenfindung bei der Erstellung der Fahrleitungsanlagen beziehungsweise der Erprobung verschiedener Varianten wie Tragseil abgespannt oder fest, Abstände der Maste, Ausleger in horizontaler oder schräger Ausführung, Windspannung etc. Das verlief in engem Kontakt zwischen Geheimrat Barth von der Gruppenverwaltung Bayern und den Erstellern AEG, Bergmann, Brown-Boveri und Siemens-Schuckert.

Frauendorfers Denkschrift von 1908

Wo lagen die Anfänge der ursprünglich bayerischen, später süddeutschen Elektrifizierungen?

Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen sowie das Königlich Bayerische Verkehrsministerium beobachten die Möglichkeiten eines elektrischen Betriebs auf Schienen seit dem späten 19. Jahrhundert genau, da man aus Gründen der hohen Kosten für Kohle – sie kostete 1907 in Nordbayern 20 Mark pro Tonne, in Südbayern 24 Mark – und der Emissionen nach Alternativen für den Dampfbetrieb suchte. Die ersten elektrisch betriebenen Nebenbahnen wie Aibling – Feilnbach glichen in ihrer Betriebsform und Aus-

» Bayern beobachtete die Möglichkeiten eines elektrischen Betriebs auf Schienen genau

rüstung eher Straßenbahnen und konnten für Vollbahnbetriebe mit ihrem sehr unterschiedlichen Stromverbrauch nicht als Vorbild dienen. Dagegen erschien die Ankündigung der Westinghouse-Gesellschaft im Jahr 1902, die 73 Kilometer lange Hauptbahn Washington – Annapolis für Wechselstrombetrieb auszurüsten, den Verantwortlichen in München „als Wendepunkt in der Entwicklung der elektrotechnischen Einrichtungen für den Hauptbahnbetrieb“. Denn dieses Vorhaben zeigte ihnen, dass der Wechselstrom auch für den unmittelbaren Betrieb der Bahnmotoren verwendet werden konnte. Gleichzeitig behielt man die Versuche in Preußen und erste betriebliche Erfahrungen mit anderen Stromsystemen in der Schweiz und Italien im Auge.

Die Bahn Garmisch – Griesen war Versuchsstrecke für den Zugbetrieb unter Wechselstrom mit 15 kV/16 2/3 Hz; die EP 3/5 (Foto) war die erste bayerische Elloksbaureihe Slg. Brian Rampp





Das elektrische Streckennetz in Süddeutschland im Jahr 1935 reicht bereits bis Nürnberg, Regensburg und Stuttgart

Slg. Peter Schricker

Für konkretere Planungen ließ der bayerische Verkehrsminister von Frauendorfer an einem festgesetzten Tag im Juli 1906 detailliert die Kosten der Zugkilometer auf den Staatseisenbahnen im rechtsrheinischen Bayern erfassen. Diese umfangreiche Datensammlung diente dazu, die Einführung des elektrischen Bahnbetriebs in Bayern wirtschaftlich abzuwägen. Dies geschah mit äußerster Präzision in der rund 110-seitigen „Denkschrift über die Einführung des elektrischen Betriebes auf den bayerischen Staatseisenbahnen. Ausarbeitung des Königl. Bayr. Verkehrsministeriums“ (BayHStA – ehemaliges Verkehrsarchiv Verkehrsministerium 8690), die Frauendorfer am 7. April 1908 der bayerischen Staatsregierung vorlegte. Anhand der Daten vom Juli 1906 wird für jede der damaligen bayerischen Strecken „der Arbeitsverbrauch für elektrische Zugförderung“ in Kilowattstunden (inklusive einer möglichen Stromrückgewinnung bei Fahrten bergab) dargestellt. Aus dieser Datenlage resümiert die Denkschrift, dass die Einführung des elektrischen

Hauptbahnbetriebs sowohl mit Triebwagen als auch mit schweren Lokomotiven möglich sei und „unter allen Umständen gewisse Vorteile, nämlich die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und die Beseitigung der Rauchplage“ biete. Weiter wird festgestellt, dass der erforderliche Kraftbedarf selbst einer Elektrifizierung im großen Umfang durch die vorhandenen Wasserkräfte Bayerns gedeckt werden könne. Eine zentrale Rolle als wesentliche Energielieferanten spielen in den Überlegungen zu errichtende Kraftwerke am Walchensee sowie bei Lechbruck. Für einen Hauptbahnbetrieb erachten die Verfasser allein den Wechselstrom für geeignet.

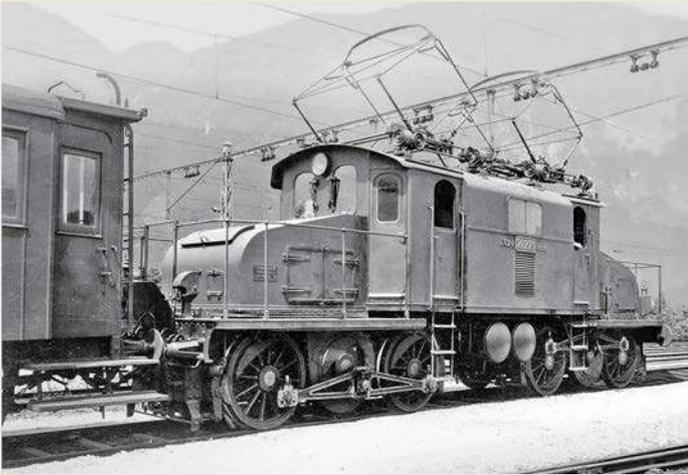
Genau Kalkulationen

Wirtschaftliche und finanzielle Vorteile des elektrischen gegenüber dem Dampftrieb sieht das Papier vor allem bei den verkehrsreicheren Linien im südlichen Bayern, wo die Kohle teuer und die „elektrische Arbeit wegen der vorhandenen größeren Wasserkräfte billiger [prognostiziert werden ein bis

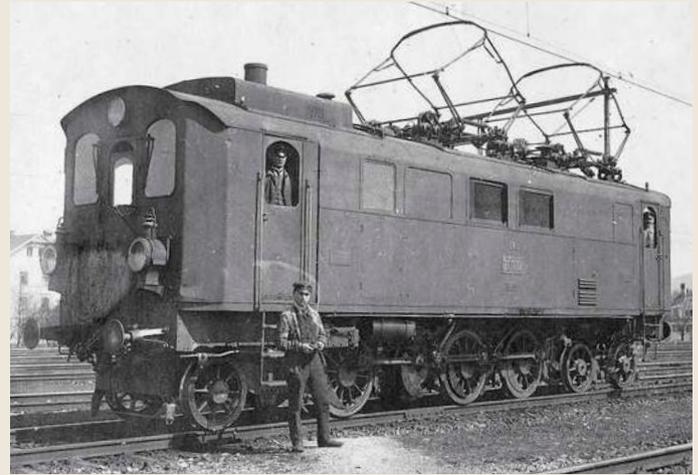
zwei Pfennige pro Kilowattstunde] ist als in der nördlichen Landeshälfte.“ Außerdem war man der Ansicht, dass man die nordbayerischen Strecken wegen der großen Übertragungsweite bei einer maximalen Spannung von 50.000 Volt nicht „nutzbringend und betriebssicher“ mit Strom aus südbayerischen Kraftwerken versorgen könne. Perspek-

» Die Wasserkräfte des Landes sollten zur Elektrifizierung von Bayerns Bahnen genügen

tivisch plädiert Frauendorfer für umfangreiche Elektrifizierungen im rechtsrheinischen bayerischen Netz: „Ist es richtig, dass die Kohlenvorräte der Erde nicht unerschöpflich sind und steigen die Kohlenpreise auch weiterhin, so wird der Wert der Wasserkräfte und die Zahl der ausbauwürdigen Wasserkräfte wachsen. Dann werden auch die finanziellen Vorteile, welche der elektrische Hauptbahnbetrieb



EG 2x2/2 20221 mit Schnellzug in Reichenhall. Sie war Vorbild für ein Modell von Märklin und Trix in den 1990er-Jahren



Oberingenieur Georg Lotter, fotografiert 1916 in Freilassing vor seiner hervorragenden Bogenläuferin EP 3/6 20102 *Slg. Werner Streil (2)*

bei Verwertung geeigneter Wasserkräfte für manche Linien jetzt schon verspricht, noch grösser und sie werden auch bei anderen Linien erreichbar werden.“ Aus diesem Grund wurden Linien und Liniengruppen bestimmt, die „nach ihrer Lage zu billigen Wasserkräften und nach ihrer Verkehrsdichte sich besonders zur Elektrifizierung eignen.“ „Bei den übrigen Linien“, so die Denkschrift, „wird der elektrische Betrieb unter Umständen erst in beträchtlich späterer Zeit in Frage kommen.“ Als Hindernisse sehen die Verfasser Einsprüche der Militärverwaltung, die die Elektrifizierung skeptisch beäugte und sie nur auf Linien mit geringer militärischer Bedeutung zulassen wollte. Insgesamt gesehen bleibt die Denkschrift, was ein konkretes Programm anbelangt, vage. Neben den drei fest geplanten Versuchsstrecken Salzburg – Berchtesgaden, Mittenwald – Garmisch und Garmisch – Griesen legt sie noch „Angaben über Kosten und Rentabilität des elektrischen Betriebs auf einigen für diese Betriebsweise vielleicht schon bald in Betracht kommende Bahnlinien“ vor, nämlich München – Garmisch mit Peißenberg, Tutzing – Kochel mit Penzberg die Vorortstrecke München – Pasing – Gauting, Holzkirchen – Rosenheim sowie München – Bad Tölz / – Schliersee (beides die Endpunkte 1907); letztgenannte Strecken sind 117 Jahre später südlich von Holzkirchen noch immer nicht elektrifiziert.

Ideale Probestrecke nach Berchtesgaden

Der Linie Salzburg – Freilassing – Berchtesgaden widmet die Denkschrift als Versuchsstrecke ein besonderes Augenmerk, da sie auf der Basis umfassender wirtschaftlicher und technischer Berechnungen hohe Einsparpotenziale verspricht. Da die Linie bis Reichenhall den Charakter ei-

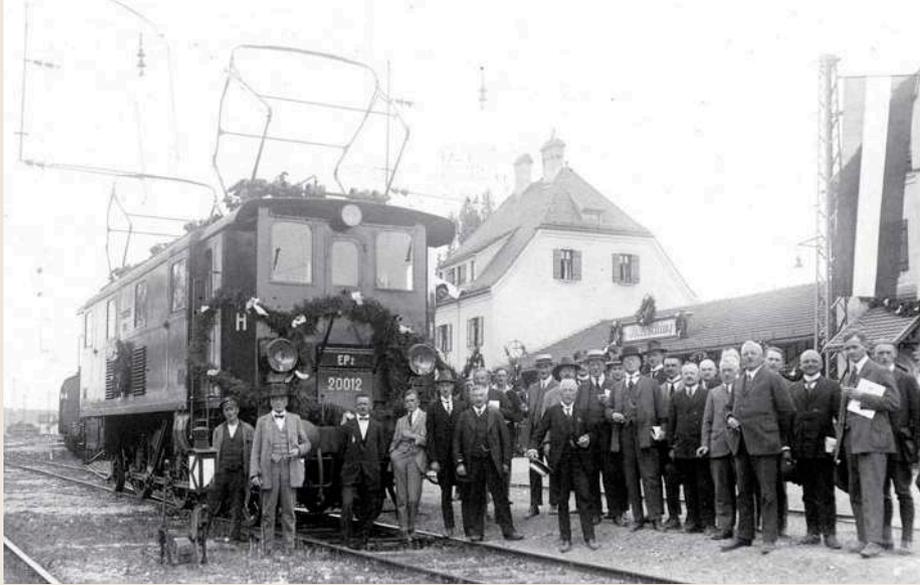
Elektrifizierungen in Süddeutschland 1925–1935

Strecke	km	Inbetriebsetzung
Garmisch – Weilheim	47	05.01.1925
Weilheim – Tutzing	15	16.01.1925
Tutzing – Starnberg	12	16.01.1925
Starnberg – München Hbf	30	19.02.1925
Tutzing – Kochel	35	04.03.1925
Gauting – München Hbf (Vorortgleise)	19	16.03.1925
Pasing – Herrsching	31	27.03.1925
Weilheim (Oberbay) – Peißenberg	9	01.05.1925
München – Landshut (Bay)	76	04.10.1925
Abzw. Staltach – Penzberg Gbf – Penzberg Pbf	3	21.12.1925
(Mü-Moosach/Feldmoching –) Johanneskirchen – München Ost Rbf	5	23.04.1926
Landshut (Bay) – Neufahrn (Niederb)	23	03.10.1926
München Hbf – München Ost / Mü-Laim – München Süd	10 / 5	03.01.1927
München Ost Pbf – Grafing Bf	28	19.03.1927
Grafing Bf – Rosenheim	27	12.04.1927
Neufahrn (Niederbay) – Regensburg Hbf	39	15.05.1927
Rosenheim – Kufstein	34	15.07.1927
Pasing – Maisach	17	02.10.1927
Maisach – Nannhofen	6	17.10.1927
München Ost Pbf – München Ost Rbf	3	21.10.1927
Johanneskirchen – Ismaning	6	21.10.1927
Rosenheim – Traunstein	53	27.03.1928
Traunstein – Freilassing	30	20.04.1928
Nannhofen – Augsburg Hbf	31	15.05.1931
Augsburg Hbf – Ulm Hbf	86	15.05.1933
Eßlingen – Stuttgart Hbf - Ludwigsburg	27	15.05.1933
Ulm Hbf – Eßlingen	80	01.06.1933
Stuttgart-Untertürkheim – Kornwestheim	9	01.06.1933
München Hbf – Dachau Bf	18	01.06.1934
Stuttgart Hbf – Kornwestheim	9	01.06.1934
München-Laim – München-Allach	6	30.07.1934
Plochingen – Tübingen	49	07.10.1934
Augsburg Hbf – Donauwörth	41	17.12.1934
Donauwörth – Nürnberg Hbf / Rbf	93	10.05.1935

ner Flachlandbahn besitzt, die anschließende Lokalbahnlinie nach Berchtesgaden dagegen hinter Reichenhall-Kirchberg eine 5,7 Kilometer lange Steigung von 40 Promille aufweist, war der Dampfbetrieb dort aufwendig. Denn die Lokalbahn konnte nur von Lokomotiven besonderer Bauart (D VIII/98^s, C1'n2t) befahren werden, die bei geringem Gewicht möglichst große Zugkraft entwickeln mussten; die schnellfahrenden Lokomotiven hingegen, die die Züge zwischen Salzburg und Reichenhall beförderten, konnten nicht auf die Lokalbahn übergehen. „Die elektrische Lokomotive kann den Anforderungen beider Strecken, einerseits rasche Fahrt in der Ebene, andererseits grosse Zugkraft auf der Steigung, gerecht werden. Die Züge können daher ohne Maschinenwechsel von Salzburg [...] bis Berchtesgaden durchgeführt werden“, schlussfolgert die Denkschrift. Außerdem konnte man dort den elektrischen Betrieb unter verschiedenen Bedingungen erproben. Zur Stromversorgung ließ sich relativ einfach die Saalach nutzen. Für den Kraftwerksbau nahe Bad Reichenhall stellte der Bayerische Landtag in Folge der Frauendorfer'schen Ausführungen ein Sonderbudget bereit. 1910 begann der Bau des Saalach-Kraftwerks, das 1914 in Betrieb ging. Das Werk diente der Lieferung des Bahnstroms für die Versuchsstrecke und der Versorgung Reichenhalls. Zum Betrieb bestellten die Staatseisenbahnen anders als in der Denkschrift ursprünglich geplant doch vier unterschiedliche Ellok-Baureihen (siehe Kasten).

Mittenwald – Garmisch: erster Wechselstrombetrieb

Da die Berchtesgadener Linie nicht wie vorgesehen 1910 in Betrieb ging, rollten auf den beiden anderen Versuchsstre-



Mit der EP 2 beschaffte die Zweigstelle Bayern des RVM eine zukunftsweisende Ellok. EP 2 20012, spätere E 32 12, ist am 27. März 1925 mit dem ersten elektrischen Zug in Herrsching eingetroffen *Slg. Werner Streil*

cken die ersten mit Wechselstrom betriebenen elektrischen Züge auf den Gleisen der Staatseisenbahnen: Seit 28. Oktober 1912 kamen von Innsbruck aus via Karwendelbahn Elloks nach Mittenwald und ab 25. April 1913 erreichten sie Garmisch. Ab Ende Mai 1913 fuhren auch von Garmisch bis Griesen und einen Monat später weiter nach Reutte in Tirol elektrische Lokomotiven. Als erste Elloks taten die neun 1060 der kStB dort Dienst, ehe Ende 1913 auch die fünf bayerischen EP 3/5 20001-20005 (ab 1921 EP 1, ab 1926 E 62 01-05) dazukamen. Den benötigten Strom erzeugte das Ruetzbach-Kraftwerk bei Innsbruck.

Die elektrische Ausrüstung der Berchtesgadener Strecke war im Juni 1914 abgeschlossen und mit EP 3/6 20101 und 20102 trafen im selben Monat in der Betriebswerkstätte Freilassing die ersten

Elloks ein. Doch der Erste Weltkrieg verzögerte die Aufnahme des elektrischen Betriebs im Berchtesgadener Land bis zum August 1916, wie er überhaupt die Elektrifizierung der deutschen Bahnen um Jahre zurückwarf, zumal Preußen im mitteldeutschen Netz die elektrischen Anlagen weitgehend abbauen musste, um Rohstoffe für die Rüstungsproduktion daraus zu gewinnen. Auch an den für einen elektrischen Betrieb notwendigen Kraftwerksbau war zu Kriegszeiten nicht zu denken. Immerhin plante Oskar von Miller, der Protagonist des Walchensee-Kraftwerks, dieses Projekt auf eigene Kosten weiter, was er „freiwilligen Kriegsdienst“ nannte.

Lage zu Beginn der Reichsbahn-Zeit

Die Bayerischen Staatseisenbahnen übergaben 1920 den Reichseisenbahnen also knapp 80 Ki-

lometer elektrische Wechselstrom-Strecken von eher lokaler Bedeutung und ohne Netzcharakter. Zum Vergleich: 1921 umfasste das von der Preußischen Staatsbahn hinterlassene elektrische Netz im mitteldeutschen Industrievier 65 Kilometer Hauptstrecke und in Schlesien 118 Kilometer. Die aus den Staatseisenbahnen hervorgegangene Zweigstelle Bayern (ZB) des Reichsverkehrsministeriums (RVM) verfügte über 13 elektrische Personenzug- und sechs Güterzugloks, darunter zwei preußische Leihloks. 1921 griff die ZB vor allem angesichts der Notlagen der Nachkriegszeit die Ideen der Denkschrift von 1908 und damit die Umstellung von Strecken auf elektrische Traktion in Bayern wieder auf, denn das an Kohle arme Bayern litt besonders unter dem reparationsbedingten Mangel am „schwarzen Gold“. Zurückgekehrten Soldaten boten außerdem der Bau des Walchensee-Kraftwerkssystems und des 51 Kilometer langen Isar-Seitenkanals (Mittlere Isar) mit seinen Kraftwerken (in Aufkirchen, Pfrombach und Eitting wird auch Bahnstrom erzeugt) hunderte von Arbeitsplätzen. Beide Baumaßnahmen schufen erst die Voraussetzung dafür, dass die Energie, die für die Einführung des elektrischen Betriebs auf den von München ausgehenden Hauptbahnen notwendig war, zur Verfügung stand.

Die Vertreter der Zweigstelle Bayern lehnten im Dezember 1921 die Beschaffung der technisch bereits überholten Großmotorlok ES 51–57 (E 06), ab und bestellten dafür die mit Buchli-Antrieb ausgestattete moderne ES 1, spätere E 16, bei BBC und Krauss *Werkfoto/Slg. Kobschätzky*

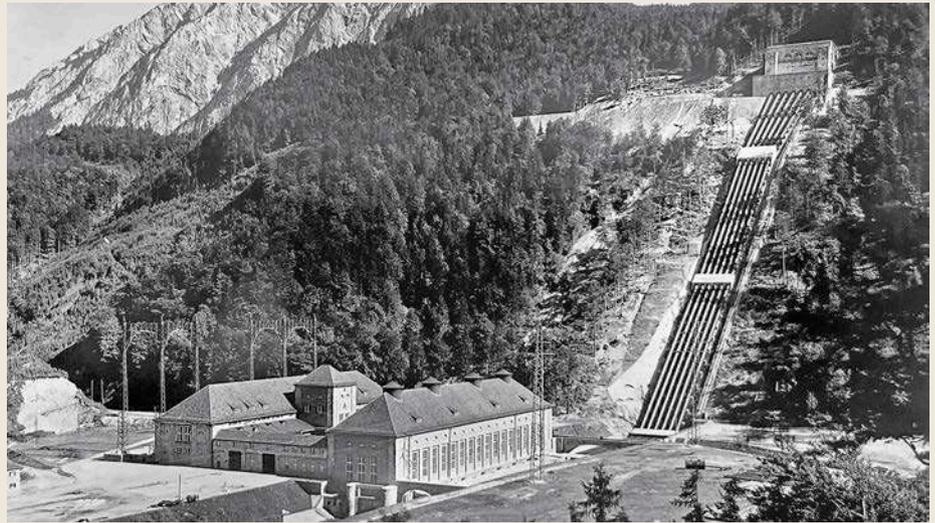


So stand am Tage der Eröffnung Garmisch – München eine Kraftwerksleistung mit vorerst ausreichender Reserve zur Verfügung: 36.000 Kilovolt-Ampere (kVA) kamen aus den Laufwasserkraftwerken der Mittleren Isar und zunächst 21.000 kVA aus zwei Maschinen des Walchenseewerkes. Die beiden anderen Bahnmaschinen wurden im April und August 1925 zugeschaltet. Mit diesem Datum war das Walchenseewerk mit 42.600 kVA Dauer- und 64.000 kVA Stundenleistung zum Ausfahren von Spitzen, aber auch zur Übernahme von beträchtlichen Grundlastanteilen verfügbar. Die Berchtesgadener Strecke mit ihrem Flachbahn- und Steilstreckencharakter hatte wertvolle Erkenntnisse vermittelt, die vor allem bei Planung und Erstellung des Walchenseewerkes und hier besonders bei der Wahl der vier Bahnmaschinen ausschlaggebend waren. So erhielten die Einphasengeneratoren für die Bahn zu ihrem Antrieb rasch anpassungsfähige Zwillings-Freistrahlpeltonturbinen, die den typischen Lastwechseln im Bahnnetz Rechnung trugen, während die Drehstrommaschinen des Landesnetzes von Francis-Spiral-Turbinen angetrieben wurden.

Die Zeit bis zur Fertigstellung der Kraftwerke im Jahr 1924 bot für die Planung und Errichtung der elektrischen Anlagen sowie die Beschaffung der Lokomotiven eine genügende Zeitspanne. In dieser Zeit nutzte das RVM seine finanziellen Mittel für die Wiederherstellung und den Ausbau des mitteleuropäischen wie des schlesischen Netzes. Anschließend standen die Ressourcen für die bayerischen Vorhaben zur Verfügung.

Lokomotivbeschaffung

Den geringen Elektrifizierungsgrad Bayerns und den zeitlichen Vorlauf von gut drei Jahren münzten die Verantwortlichen der Zweigstelle Bayern (ZB) bei einem Treffen mit RVM-Vertretern aus Berlin, darunter Wilhelm Wechmann, einflussreicher Dezernent im Reichsbahn-Zentralamt, am 21. Dezember 1921 in einen Vorteil um. Denn sie lehnten für das künftige südbayerische Netz die Beschaffung von technisch überholten Großmotorlokomotiven, wie von den Berlinern aus Gründen eines einheitlichen Beschaffungsprogramms gefordert, ab. Das Protokoll jener Besprechung notiert schließlich für das bayerische Netz die Beschaffung von fünf 2D2-Schnellzug-, 40 2D1-Personenzug-, 16 1CC1- und 25 1BB1-Güterzug- und 19 1C1-Vorortlokomotiven. So hat sich die ZB mit ausschließlicher Wahl des flexiblen Zahnrad-Stangenantriebs durchgesetzt, da man damit in der Wahl der Triebwerksdrehzahlen und der Rad-durchmesser frei war. Unter anderem mit dem Blick in die Schweiz visierte die ZB die Beschaffung von Maschinen nach moderneren Grundsätzen an. Zu nennen ist hier die EP 2 (E 32). Mit ihrer fortschrittlich entwickelten Traktionsausrüstung (Umspanner, Steuerung, Fahrmotoren), die auch in der ES 1 (E 16) baugleich verwendet wurde, war sie selbst ihren bayerischen Zeitgenossinnen E 52, E 77 und E 91 eine ganze Generation voraus. Für die beiden anderen Netze be-



Walchensee-Kraftwerk in Kochel am See war Garant der Energieversorgung für das elektrifizierte Bahnnetz in Oberbayern. Über die sechs 400 Meter langen Druckrohrleitungen stürzt das Wasser vom Walchensee über das Wasserschloss zu den Turbinen im rund 200 Meter tiefer gelegenen Maschinenhaus am Kochelsee uniper Kraftwerke

Ellok-Baureihen der Bay. Sts. B. für die Strecke Salzburg – Berchtesgaden			
Baureihe	Achsfolge	Hersteller	Antrieb
EP 3/6 20101-20104 1921: EP 3 20101-20104 1926: E 36 01-04	1'C2'	SSW/ Krauss	Großmotor und Stangendirektkupplung (Parallelkurbelantrieb)
EP 3/6 20121-20124 1921: EP 4 20121-20124 1926: E 36 21-24	1'C2'	MSW/ Krauss	Großmotor und Direktkupplung
EG 4x1/1 20201-20202 1921: EG 1 20201-20202 1926: E 73 01-02	Bo'Bo'	BEW/ Krauss	Drehgestell-Lokomotiven mit Zugkraftübertragung über die Drehzapfen und vier Tatzlagermotoren
EG 2x2/2 20221-20222 1921: EG 2 20221-20222 1926: E 70 21-22	B'B'	BBC/ Krauss	Drehgestell-Lokomotiven mit zwei zweiachsigen Triebdrehgestellen mit Zugkraftübertragung über die Drehzapfen-Brückenbauart, die jeweils über Vorgelegemotor und Schlitzkuppelstangen angetrieben wurde

schaffte das RVM hingegen aus Kostengründen und vor allem wegen des damaligen Lokomotivenmangels noch bis 1926 Großmotorlokomotiven (u. a. die E 06 und die E 50³). Sicher spiegelt sich im Beschaffungsstreit auch die Rivalität zwischen der ZB, die sich als Wahrerin eines eigenständigen bayerischen Eisenbahnwesens verstand, und der Reichsbehörde RVM wider.

Von großer Bedeutung war für die ZB auch die Beschränkung der Typenvielfalt bei der Wahl der Fahrmotoren, da diese bei der Preisfindung der Lokomotiven den entscheidenden Anteil daran hatten. Sie entschied sich endgültig für drei Motortypen: den ELM 86/12 von BBC, ELM 4/4/ 3/3 der WASSEG-Gruppe und den BMS 700.

Das süddeutsche Netz entsteht

Laut einer Aufstellung der RBD München von 1924 sollten abgesehen von der Allgäubahn und der Strecke München – Mühlendorf (Oberbay) alle von München ausgehenden Strecken inklusive

des Güternordrings und der Bahn zum Güterbahnhof Schwabing elektrifiziert werden – ein ambitioniertes Projekt. Schon bald spannte sich der Fahrdrabt bis Nannhofen und ins Krautdorf Ismaning sowie bis Kufstein und Freilassing. Bereits 1926 reichte er aus Oberbayern hinaus ins niederbayerische Landshut und 1927 bis Regensburg in die Oberpfalz. Beträchtliche Teile des Münchner Vorortverkehrs wickelte man nun mit elektrischen Fahrzeugen ab. 1931 schließlich fuhrten Elloks in das schwäbische Augsburg. Mit der Elektrifizierung der Strecken Augsburg – Ulm – Stuttgart – Ludwigsburg (1933) sowie Augsburg – Nürnberg hatte sich bis 1935 aus dem südbayerischen das süddeutsche Netz entwickelt, das von 1939 bis 1942 ausgehend von Nürnberg via Saalfeld mit dem mitteleuropäischen Netz in Leipzig verbunden wurde. *Peter Schrickler, Werner Streil*

In einem der folgenden Hefte betrachten wir, wie die Bundesbahn ausgehend von Süddeutschland ihr Streckennetz elektrifizierte.

Reisezeitgewinne und aufgelassene Haltestellen



Auch auf der Nahetalbahn Bingerbrück – Bad Kreuznach wird 1978 das eilzugmäßige Fahren eingeführt. Am 15. Oktober 1978 erreicht 218 367 mit E 3352 (Frankfurt/Main – Saarbrücken) den Bahnhof Idar-Oberstein, wo bereits ein Anschlussbus auf Reisende in die naheaufwärts gelegenen Orte Enzweiler und Sonnenberg (Nahe) wartet; beide Orte sind seit einigen Monaten ohne regulären Zughalt

Georg Wagner

Seit Jahrzehnten bemühen sich Bahngesellschaften darum, den Betrieb zu rationalisieren. Während personalsparende Schienenbusse begrüßt und Streckenstilllegungen oft mit Protest begleitet wurden, geschah die Einführung des eilzugmäßigen Fahrens in den 1970er-Jahren verhältnismäßig geräuschlos. Das Konzept, mit dem viele schwach frequentierte Reisezughalte im Verlauf zahlreicher DB-Strecken entfielen, war für die DB ein satter Rationalisierungserfolg

Was das Streckennetz der Deutschen Bundesbahn (DB) anbelangt, waren die 1970er-Jahre eine Epoche des Bangens um den Bestand. Der Betrieb der DB war hochgradig defizitär. Zugleich erforderten internationale und nationale Veränderungen finanzieller, wirtschaftlicher und konjunktureller Art eine Neuorientierung in der Verkehrspolitik des Bundes, die auch die sprichwörtlichen Weichen für die Entwicklung der Bundesbahn stellte. 1974 hatte sich der damalige Bundesfinanzminister Helmut Schmidt zu der legendären Bemerkung verstiegen, dass die Bundesregierung angesichts der kriselnden Konjunktur zu entscheiden habe, „ob sie sich eine Bundeswehr oder eine Bundesbahn leisten wolle“. Die Bahn war teuer, ließ sich oft nicht kostendeckend betreiben und war zusätzlich stark unter Druck, weil andere Verkehrsträger wie Flugzeug oder Auto in den Jahr(zehnt)en zuvor deutlich in der Gunst der Reisenden zugelegt hatten. Es gab damals einen gesellschaftlichen Trend weg von der Bahn, die man als Verkehrsmittel „von gestern“ empfand. Als zeitgemäße Reisealternativen sah man überwiegend das Auto oder das Flugzeug an.

Fokus auf Verkräftung

Von 1974 bis 1980 war Kurt Gscheidle (SPD) Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen in der von Bundeskanzler Helmut Schmidt seit Mai 1974 geführten Bundesregierung. 1975 nahm er sich der Aufgabe an, neue Lösungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu entwickeln. Bei der Bundesbahn gab es bis 1974 bereits eine Reihe von Rationalisierungsmaßnahmen, etwa die Einstellung unrentabler Strecken, Zusammenfassungen von Direktionsbezirken und bei den zentra-

len Stellen. Dennoch kursierte die Befürchtung, die Kostenunterdeckung im ÖPNV könnte bereits 1980 über zehn Milliarden D-Mark hinausgehen. Gscheidle zeigte sich entschlossen, dieser Entwicklung einen Riegel vorzuschieben.

Die Kostendeckung im ÖPNV sei zu verbessern, forderte er. Für die Bahn hieß das unter anderem, dass der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Fläche nur dort aufrechterhalten bleiben sollte, wo er „wirtschaftlicher und im Energieverbrauch günstiger ist als der Betrieb durch andere Verkehrsmittel“. Dabei hatte der Verkehrsminister den Bus im Blick: Gscheidle stellte 1975 fest, dass der Kraftverkehr in der Fläche in der Regel kostengünstiger sei als die Schiene. Er erwartete durch die Verkräftung des ÖPNV deshalb eine nennenswerte Minderung der Verluste der Bundesbahn.

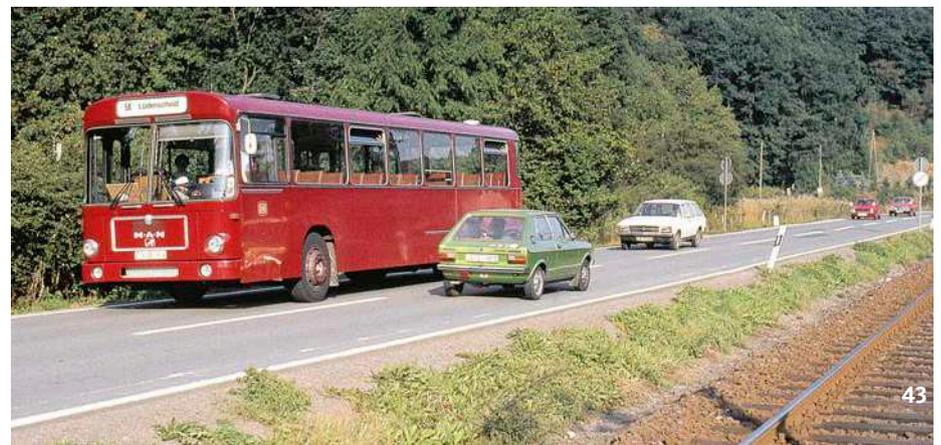
In der Folge beschäftigten sich Gremien, Ausschüsse und die Bundesbahn mit Rationalisierungsmöglichkeiten. Das „Gespenst“ vom betriebswirtschaftlich optimalen Streckennetz, einem Konzept zur radikalen Schrumpfung des Netzes, geisterte durch Politik und Medien. Und natürlich hielt der Trend zur Einstellung des Reise- und Güterzugbetriebes auf unrentablen Nebenbahnen weiter an. Weniger Aufmerksamkeit zog seinerzeit das Konzept der Regionalen Eilzüge auf sich, das schwerpunktmäßig Hauptbahnen betraf.

Das Regionale Eilzugsystem

Mit dem Regionalen Eilzugsystem (Projekttitle), das später in vielen Publikationen und Debatten allgemein und zutreffender als eilzugmäßiges Fahren bezeichnet wurde, glaubte die Deutsche Bundesbahn Mitte der 1970er-Jahre eine Patent-

DB-Bahnbus der Linie 58 nach Lüdenscheid auf der B 54 nahe Kierspe am 31. August 1983. Verkehrsminister Gscheidle stellte 1975 fest, dass der Kraftverkehr in der Fläche kostengünstiger sei als die Schiene

Peter Schiffer/Eisenbahnstiftung





Vorläufer des Konzepts

Eilzug ist nicht gleich Eilzug

Der Projekttitle „Regionaler Eilzug“ war keine wirkliche Neuheit, was die Eilzüge betrifft. Seit der Einführung dieser Zuggattung in den Jahren 1902 bzw. 1907 waren die Eilzüge Teil des Fernverkehrs. Im Gegensatz zu den D-Zügen überbrückten sie überwiegend mittlere Entfernungen und bedienten mehr Halte als die D-Züge, aber deutlich weniger als die Personen-/Nahverkehrszüge.

Im Jahr 1954 wurden sie zuschlagfrei und 1957 nahm die DB eine erste Zuordnung von Eilzügen zum Nahverkehr vor. Die betreffenden Züge – es waren meist Züge mit eher kurzen Laufwegen – bekamen vierstellige Zugnummern, wodurch sie auch im Kursbuch als solche erkennbar waren (nur für Insider – es wurde nicht erläutert). Intern wurden sie dann in den 1960er Jahren als „En“ (Eilzug im Nahverkehr) geführt. Im Herbst 1969 bekamen alle Eilzüge vierstellige Zugnummern – die Zuordnung zum Nah-/Regionalverkehr wurde erheblich ausgeweitet; alle Züge mit Zugnummern ab 2000 (und zum Teil auch darunter) gehörten nun in diese Kategorie (nur intern erkennbar an der sog. Zuggattungsnummer). Ab 1971 waren regionale Eilzüge in den internen Fahrplanunterlagen als „Er“ gekennzeichnet. Im Rahmen einer Zugnummernreform wurden den regionalen Eilzügen im Jahr 1974 schließlich die 3000er-Zugnummern zugewiesen. Ab 1985 gab es nur

noch regionale Eilzüge, weil die zum Fernverkehr gehörenden Züge (seit 1974 mit 2000er-Zugnummern) in D-Züge umgewandelt oder ebenfalls noch zu regionalen Eilzügen „abgestuft“ wurden. Weil also der „Regionale Eilzug“ schon 1971 formal als „Eilzug des Regionalverkehrs“ definiert wurde und in großer Zahl vorhanden war, war es nur konsequent, bei dem hier behandelten Projekt im weiteren Verlauf vom eilzugmäßigen Fahren zu sprechen.

Auch die für das eilzugmäßige Fahren charakteristische Auffassung von Halten gab es bereits vorher. Bereits 1963 entfielen mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs auf der hochfrequentierten Nord-Süd-Strecke (Hannover – Bebra – Gemünden – Würzburg) zwischen Elze und Eichenberg aus Kapazitätsgründen fünf Zwischenhalte, die seither per Bahnbus angefahren wurden. Ab 1968 begann die Zahl der Eilzüge bei der Bundesbahn kontinuierlich zu steigen, zum einen durch neu eingelegte Züge und zum anderen durch Umwandlung von Nahverkehrszügen (wie die Personenzüge von 1969 an hießen) zu Eilzügen. So entfielen Ende der 1960er-Jahre zwischen Warburg und Altenbeken sieben Zwischenhalte, die Orte wurden fortan mit dem Bahnbus bedient. Das in den 70er-Jahren etablierte eilzugmäßige Fahren sah aber eine deutlich systematischere Umstellung der Bedienung in der Fläche vor. JM/FD

Im Mai 1984 kommt eine 614/914-Garnitur als E 3717 Mellrichstadt – Schweinfurt durch den aufgelassenen Bahnhof Unsleben. Seit Einführung des eilzugmäßigen Fahrens 1978 sind die Hauptsignale am durchgehenden Hauptgleis auf „Fahrt“ gestellt, nur wenn die Übergabe aus Bad Neustadt Wagen für Unsleben bringt, ist er stundenweise mit einem Fahrdienstleiter besetzt Rainer Nenninger

lösung für den Nahverkehr in der Fläche gefunden zu haben. Es sollte vor allem auf Hauptstrecken zur Anwendung kommen. Das Konzept sah vor, dass auf den betreffenden Strecken statt auf allen Bahnhöfen haltender Nahverkehrszüge nun schnellere Eilzüge in einem rhythmischen Fahrplansystem verkehrten, die nur an Bahnhöfen mit höherem Verkehrsaufkommen einen Halt einlegten. Stationen mit nur geringem Reisendenaufkommen wurden nicht mehr mit dem Zug bedient. Bahnkunden wurden hier auf einen parallel verkehrenden Bus verwiesen und konnten am nächsten Haltebahnhof eines Eilzuges in diesen umsteigen. Die Busse hatten in diesem Konzept also eine Funktion des Zu- und Abbringers für den Zug. Die DB erhoffte sich zum einen von kürzeren Reisezeiten zwischen aufkommensstarken Halten mehr Umsatzsteigerungen als von einer Bedienung der eher unbedeutenden kleinen Halte. Zum anderen sollten die Produktionskosten gesenkt werden, weil mit den kürzeren Fahrzeiten die Fahrzeugumläufe optimiert werden konnten. Mit der Auffassung von Halten konnten auch Kosten bei der Infrastrukturinstandhaltung gesenkt werden – dieser Aspekt wurde zunächst aber nicht groß propagiert, um Ärger zu vermeiden.

Zwei Testphasen

Im öffentlichen Raum erstmals diskutiert wurden die Regionalen Eilzüge bereits Mitte der 70er-Jahre. In einer Sitzung des Deutschen Bun-

destages am 1. April 1976 verkündete etwa Gscheidles parlamentarischer Staatssekretär Ernst Haar (SPD), das eilzugmäßige Fahren werde zum Winterabschnitt 1976/77 versuchsweise bei jeder Bundesbahndirektion (BD) auf einer Strecke erprobt. Im Gesamtfahrplanangebot (Schiene und Straße) solle keine Verschlechterung eintreten. In welchem Umfang kleinere Orte und Haltepunkte nur noch auf der Straße bedient würden, war noch unklar.

Doch die Pläne der Bundesbahn sollten sich nochmal ändern. Nicht in jeder BD, sondern zunächst nur in Norddeutschland starteten die Tests am 22. Mai 1977. Zu diesem Datum wurde auf fünf Bahnstrecken in Niedersachsen, Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein das eilzugmäßige Fahren eingeführt. Ab 28. Mai 1978 wurden Stre-

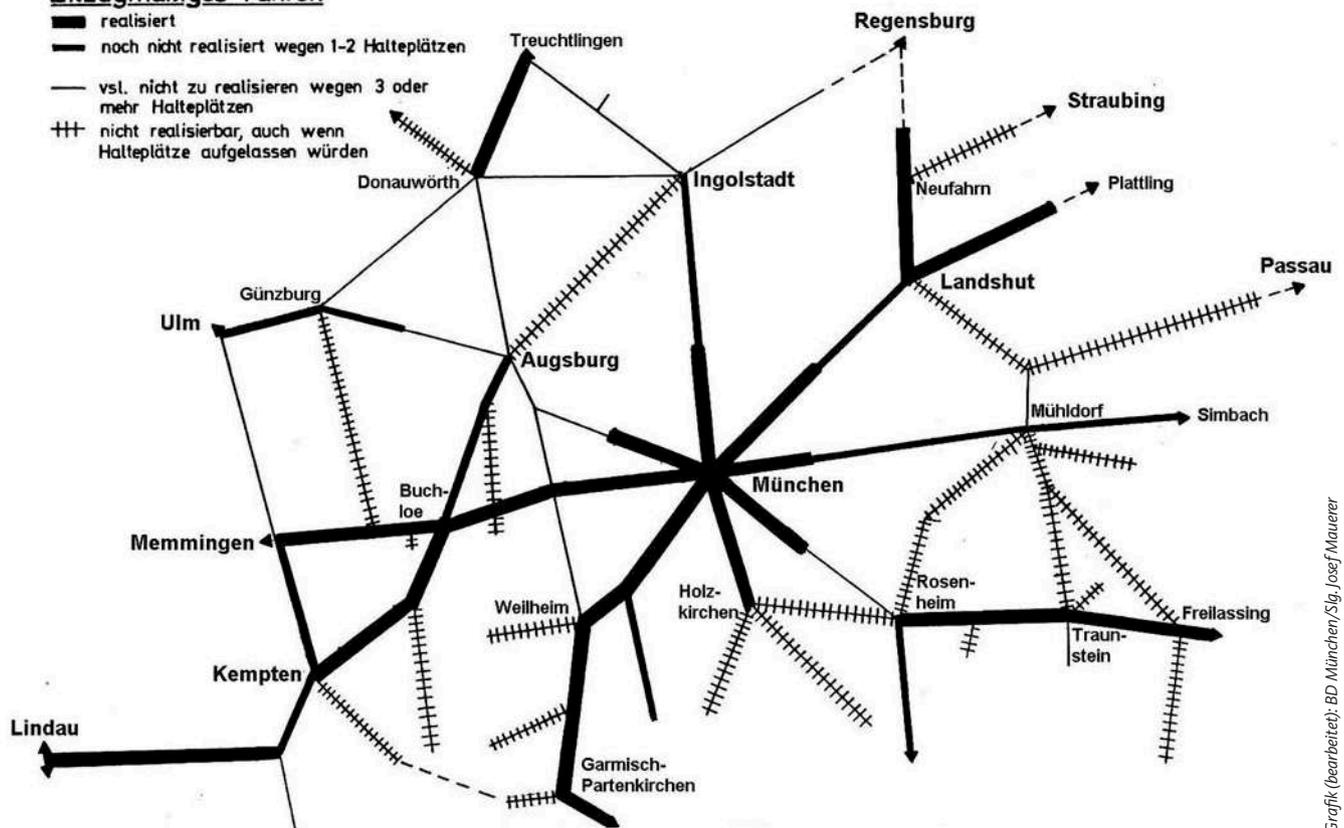


Auch auf der Höllentalbahn zwischen Freiburg und Titisee wurde in den 80er-Jahren das eilzugmäßige Fahren eingeführt. Der ohnehin nur schwach frequentierte Haltepunkt Höllsteig, den am 22. April 1979 die 139 136 mit N 4561 erreicht, wurde 1981 aufgelassen Thomas Böhnke

Eilzugmäßiges Fahren in der BD München 1986

Eilzugmäßiges Fahren

- realisiert
- noch nicht realisiert wegen 1-2 Halteplätzen
- vsl. nicht zu realisieren wegen 3 oder mehr Halteplätzen
- ++ nicht realisierbar, auch wenn Halteplätze aufgelassen würden



Grafik (bearbeitet): BD München/Sig. Josef Mauerer

Eine Strategiekarte der BD München zeigt den Stand beim eilzugmäßigen Fahren im Jahr 1986. Der Rationalisierungserfolg stellte sich ein, wenn Halte aufgelassen und Kosten eingespart werden konnten. Bei der Kategorie „realisiert“ war das weitgehend der Fall. Auf der Allgäubahn München – Kempten – Lindau waren zum Beispiel zahlreiche Halte in den 1980er Jahren verschwunden.

Auf den Strecken der Kategorien „noch nicht realisiert wegen 1-2 Halteplätzen“ und „vs. nicht zu realisieren“ wurde ebenfalls weitgehend eilzugmäßig gefahren. Hier gab es noch Halte, die im Berufsverkehr bedient werden mussten, weil die Umstellung auf Busverkehr umständlich oder unmöglich war. Ein Beispiel dafür ist der Abschnitt Grafing Bf – Rosenheim mit den Halten Aßling, Ostermünchen und Großkarolinenfeld, die weiter auf der Schiene bedient werden mussten.

Als „noch nicht realisiert“ eingestuft ist die Strecke (München –) Markt Schwaben – Mühldorf – Simbach. Zwischen Mühldorf und Simbach wurde das eilzugmäßige Fahren 1987 realisiert, nachdem die Halte Buch, Perach (beide 1986) und Julbach (1987) entfallen waren. Zwischen Markt Schwaben und Mühldorf sowie zwischen Freising und Landshut wurde das eilzugmäßige Fahren nicht vollständig eingeführt, weil bestimmte Halte für den Berufsverkehr erhalten bleiben sollten.

In der BD München wurden insgesamt 123 Halte zwischen 1960 und 1986 aufgelassen, davon 86 zwischen 1980 und 1986. Die Schließung von Halten nahm Ende der 80er-Jahre ab, weil mit Rahmenvereinbarungen mit den Ländern Bedienstungsstandards vereinbart wurden. In den 1990er-Jahren beförderten Bahnreform und Regionalisierung wieder Reaktivierungen und den Bau neuer Haltepunkte. JM



Regionaleilzug im Saarland: Am 25. April 1981 erreicht 212 230 mit E 3212 den Bahnhof St. Wendel

Ulrich Wehmeyer

cken in Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Baden-Württemberg und Bayern in eine weitere Testphase einbezogen (siehe Kasten). Dieser zweite Versuch sollte zeigen, ob sich die zu diesem Zeitpunkt bereits als positiv bewerteten Erfahrungen auf den Teststrecken im norddeutschen Raum auch in diesen Verkehrsbeziehungen fortsetzen würden.

Messbare Wirkung

Welche Wirkung das eilzugmäßige Fahren entfaltete, zeigt eine Dokumentation in der Fachzeitschrift Die Bundesbahn (2/1978), die die Diplom-Ingenieure Rolf Diener und Horst Overrath verfasst hatten. Beide waren seinerzeit als Dezernenten in der Betriebsabteilung der BD Hannover tätig. Sie analysierten, welche quantitativen Folgen die Einführung des eilzugmäßigen Fahrens in ihrer Direktion hatte. Auf den Strecken Osnabrück – Bremen, Bremen – Oldenburg – Leer und Oldenburg – Wilhelmshaven verblieben 20 Systembahnhöfe, die einen Übergang zwischen Bus und Zug ermöglichten. Auf den beiden Teststrecken im Verdichtungsraum Bremen gab es weitere 17 Bahnhöfe, die durch Nahschnellverkehrszüge bedient wurden. Auf elf Bahnhöfen entfielen alle Schienenhalte. Die Gesamtzahl von 1.115 Zughalten im Jahr 1976 wurde auf 950 im Jahr 1977 reduziert, also um 14,8 Prozent gesenkt. Damit einher gingen neben den Auflösungen von Stationen auch Umstrukturierungen beim Personalbedarf sowie ein teilweiser Infrastruktur-Rückbau.

Vom Bus zum Zug

Als Folge der Konzentration des Schienenverkehrs auf weniger Halteplätze musste das bestehende Busnetz erweitert werden, um Reisende in Orten

mit weggefallenen Zughalten weiter an das Schienennetz anzubinden und neue Einzugsgebiete zu erschließen. Um Anschlüsse auch bei Verspätungen von Zügen oder Bussen zu gewährleisten, wurden alle Busse, die als Zu- oder Abbringer zur Bahn fungierten, mit Funk ausgerüstet.

Um Bus und Bahn besser zu verzahnen, wurde ein einheitliches Tarifsystem entwickelt. Der Fahrpreis errechnete sich aus der Entfernung der Einstiegsstelle der Reisenden zum Ziel-Tarif-

punkt. Zudem gab es Fahrkarten, die bis zu einer Distanz von 50 Kilometern sowohl im Bus als auch im Zug galten. Das Modell war nicht neu, bereits zuvor war es auf jenen Nebenstrecken eingeführt worden, welche die DB von Zug- auf Busbetrieb umgestellt hatte. Die Fahrkarten konnten stets bis zu einem Ort gelöst werden, der früher mal per Bahn bedient wurde, um tariflich niemanden zu benachteiligen. Dem Zeitgeist Rechnung tragend schaffte die BD Hannover bei fünf Eilzughalten außerdem zusätzliche Pkw-Stellplätze, die den Umstieg vom Auto auf die Bahn ermöglichen sollten.

Schweinfurt – Mellrichstadt: Betriebliche Auswirkungen

Wie sich die Einführung des regionalen Eilzugsystems konkret auswirkte und wo sich Einsparungen und Rationalisierungen ergaben, wird am Beispiel der Strecke Schweinfurt – Mellrichstadt deutlich, wo die DB im Jahr 1978 aus den bisherigen Nahverkehrszügen Eilzüge gemacht hatte. Diese Eilzüge hielten fortan noch in Ebenhausen, Münnerrstadt, Bad Neustadt (Saale) und meist auch in Poppenhausen. Münnerrstadt und Bad Neustadt (Saale) waren die neuen „Systemumsteigebahnhöfe“ Zug-Bus. Vor allem in Münnerrstadt wurde im Hinblick auf die Gesamtreisezeiten versucht, die Umsteigezeiten mit bis zu fünf Minuten möglichst kurz zu halten.

Entfallen sind die Reisezughalte in Oberwerrn (hier fuhren schon 1977 die meisten Züge durch), Rottershausen, Burglauer, Niederlauer, Heustreu, Unsleben und Oberstreu. Die Orte wurden fortan von Bussen angefahren. Nachdem es in Burglauer Proteste gegen die Aufgabe des Reisezughalts gab, hielten ab 1979 wieder etwa

Testphasen 1977 und 1978: Umstellung auf eilzugmäßiges Fahren

Datum	Bahnstrecken
ab 22. Mai 1977	Hamburg – Lübeck
	Hamburg – Bremen – Osnabrück – Münster
	Bremen – Oldenburg – Leer
	Oldenburg – Wilhelmshaven
	Osnabrück – Rheine
	Münster – Essen
	Münster – Hagen
	Göttingen – Eichenberg – Kassel
	Göttingen – Bebra
	Warburg – Kassel
ab 28. Mai 1978	Mainz – Bad Kreuznach – Kaiserslautern
	Bingerbrück – Bad Kreuznach – Saarbrücken
	Nürnberg – Crailsheim
	Würzburg – Treuchtlingen
	Schweinfurt – Bad Kissingen
Schweinfurt – Mellrichstadt	

die Hälfte aller Züge dort. In Niederlauer wurden die Anlagen des Bahnhofs nach 1978 komplett zurückgebaut. Auch der Haltepunkt Heustreu wurde geschlossen. In den anderen Orten, in denen der Reisezughalt entfiel, fielen die Auswirkungen der Einführung des eilzugmäßigen Fahrens unterschiedlich aus.

Der Bahnhof Oberwerrn samt Laderampe und Gleisanschluss zur Kaserne der US-Truppen wurde von Schweinfurt aus ferngesteuert, sodass das DrL30 Stellwerk überflüssig wurde. Die Reisendensicherung auf den höhengleichen Bahnsteigzugängen konnte entfallen. Der Fahrdienstleiter wurde eingespart.

Der Bahnhof der 400-Einwohner-Gemeinde Rottershausen wurde durchgeschaltet. Bei Bedarf konnte er zu rangierdienstlichen Zwecken mit einem Fahrdienstleiter besetzt werden.

Der Bahnhof Unsleben wurde durchgeschaltet. Der Bahnhof wurde nur dann eingeschaltet, wenn die Übergabe Bad Neustadt – Unsleben – Bad Neustadt verkehrte. Erste Handlung bei der Einschaltung war die Haltstellung sämtlicher Signale. Letzte Bedienhandlung vor der Ausschaltung der Betriebsstelle war die „Fahrtstellung“ sämtlicher Hauptsignale im durchgehenden Hauptgleis.

Der Schrankenlotse in Oberstreu blieb nach Einführung des Eilzugsystems, da sich hier zwei Bahnübergänge befanden. Der Fahrkartenverkauf, den der Schrankenlotse zuvor mit übernommen hatte, wurde jedoch eingestellt.

Der Bahnhof Poppenhausen, in dem auch nach Einführung des eilzugmäßigen Fahrens weiter Reisezüge hielten, wurde bald zum Haltepunkt herabgestuft, nachdem die beiden Weichen zum kaum genutzten Ladehof ausgebaut worden waren. Der Rückbau von Güterverkehrsanlagen stand mit dem eilzugmäßigen Fahren in keinem Sachzusammenhang.

Einsparungen und Reisezeitverkürzungen

Durch diese Maßnahme konnte die DB auf dieser Strecke zehn Betriebsbeamte einsparen. Durch den Entfall der sieben Halte und die Umstellung des Fahrplans auf Eilzugverkehr wurde auf der 52 Kilometer langen Strecke zwischen Schweinfurt und Mellrichstadt eine Reisezeitverkürzung von bis zu 27 Minuten erreicht. Waren die Nahverkehrszüge im Winterfahrplan 1977/78 noch zwischen 1:02 Stunden

Eilzugmäßiges Fahren in der BD Hannover: Umstrukturierung Nah- und Bezirksverkehr

Streckenabschnitt	1976					1977					+/-
	Eilzüge/Verkehrstage					Eilzüge/Verkehrstage					
	tgl.	W	W (Sa)	Sa	Gesamt	tgl.	W	W (Sa)	Sa	Gesamt	
Bremen – Diepholz	4	2			6	6	3	3	1	13	+7
Diepholz – Osnabrück	3	2			5	5	5	2	1	13	+8
Osnabrück – Diepholz	4	1	2		7	4	5	3	2	14	+7
Diepholz – Bremen	4	2	2		8	5	4	4	1	14	+6
	N-Züge/Verkehrstage					N-Züge/Verkehrstage					
	tgl.	W	W (Sa)	Sa	Gesamt	tgl.	W	W (Sa)	Sa	Gesamt	
Bremen – Twistringen	3	3	5	2	13	4	5	2	2	13	0
Twistringen – Diepholz	3	2	4	1	10						-10
Diepholz – Osnabrück	1	3	4		8						-8
Osnabrück – Diepholz		2	4	1	7						-7
Diepholz – Twistringen		5	3	1	9						-9
Twistringen – Bremen	1	6	4	1	12	3	6	4	1	14	+2

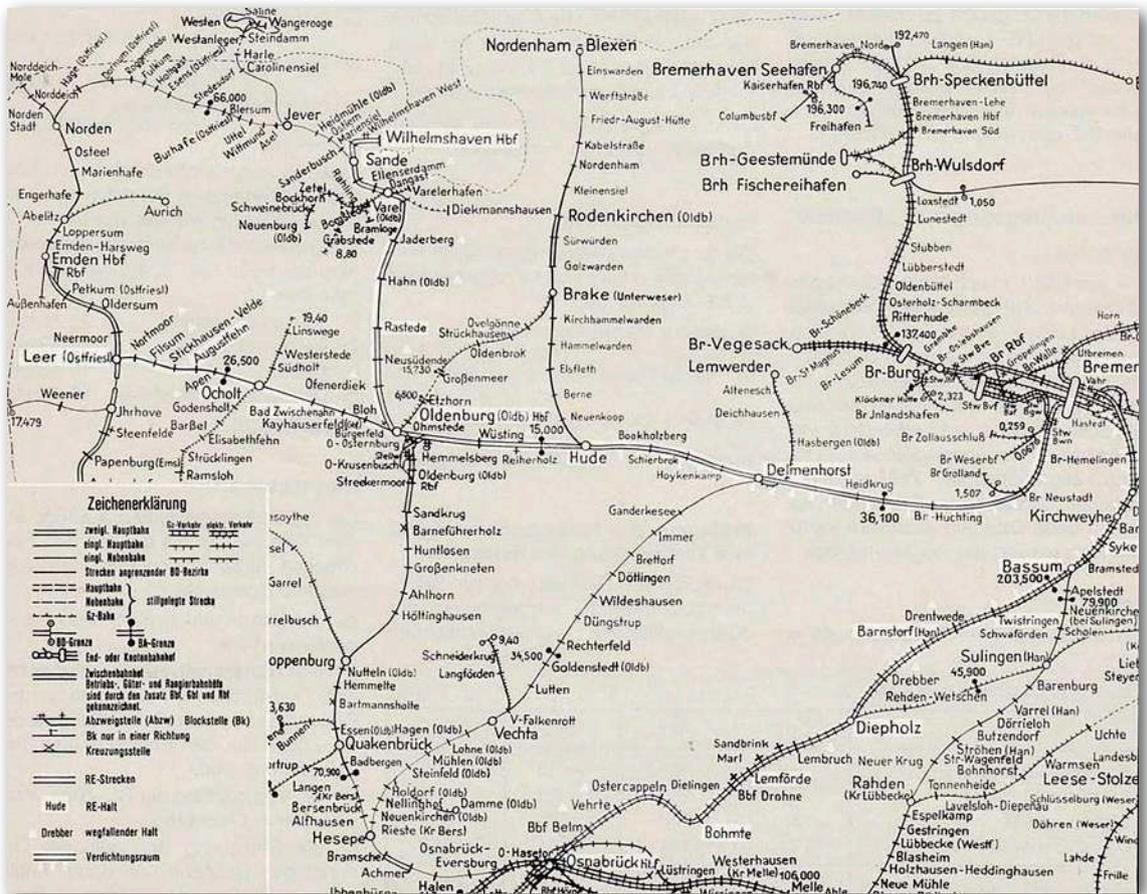
und 1:11 Stunden unterwegs, waren es im Sommerfahrplan 1978 nur noch 44 bis 53 Minuten.

Und hatte man auch einen Vorteil, wenn man über Schweinfurt hinaus reisen wollte? Ein Vergleich zeigt: Es kam darauf an. 1977/78 fuhr man in Mellrichstadt zum Beispiel mit dem Nahverkehrszug 5025 um 7:09 Uhr ab, erreichte Schweinfurt um 8:09 Uhr; der Eilzug nach Würzburg fuhr um 8:27 Uhr ab und kam in Würzburg Hbf um 8:56 Uhr an.

1978 – nach Umstellung der Strecke auf eilzugmäßiges Fahren – fuhr man mit dem Eilzug 3905

um 7:31 Uhr ab Mellrichstadt, der Umstieg in Schweinfurt dauerte von 8:16 Uhr bis 8:22 Uhr und Würzburg Hbf wurde um 8:47 Uhr erreicht. Die Reisezeitverkürzung betrug zusammen mehr als eine halbe Stunde – das eilzugmäßige Fahren brachte bis Schweinfurt gute 15 Minuten, weitere 15 Minuten wurden durch die verkürzte Umsteigezeit in Schweinfurt und die etwas kürzere Fahrzeit des Eilzugs von Schweinfurt nach Würzburg gewonnen. Wer 1977/78 morgens von Oberstreu nach Würzburg reisen wollte, nahm ebenfalls den erwähnten Nahverkehrszug 5025,

Teststrecken für das eilzugmäßige Fahren in der BD Hannover 1978 (Aus: Die Bundesbahn 2/1978) Slg. Josef Mauerer



gab Proteste gegen die Auflassung von Stationen. Auch die Politik setzte sich bisweilen kritisch mit den Rationalisierungsbemühungen der Bundesbahn auseinander. Doch schlussendlich setzte sich das eilzugmäßige Fahren durch.

Somit war die Einführung des regionalen Eilzugsystems der 1970er-Jahre für die Bundesbahn nicht weniger als ein satter Rationalisierungserfolg, da die Reisegeschwindigkeit einiger Züge erhöht und Betriebsaufwände reduziert wurden – durch Einsparungen bei Personal, Material und vor allem bei der Infrastruktur. Die DB konnte Arbeitszeiten verkürzen und die Vorhaltung und Pflege von Infrastruktur mancherorts reduzieren. Und wenn es ganz gut lief, kam es sogar zu Einsparungen bei Lokomotiven und Wagen. Damit handelte die Bundesbahn gemäß der eingangs genannten Losungen Gscheidles. Entsprechend wurden die Erfolgsaussichten des eilzugmäßigen Fahrens schon wenige Monate nach Beginn der ersten Testphase als günstig beurteilt, etwa in den Analysen von Diener und Overath. Und tatsächlich: In den Jahren nach 1978 wurden Rationalisierungen nach dem Muster des eilzugmäßigen Fahrens auch auf anderen Strecken realisiert. Durchaus mit Unterschieden zum ur-

sprünglichen Konzept; bei Umstellung der Strecke Tübingen – Sigmaringen auf eilzugmäßiges Fahren zum 29. Mai 1983 wurden etwa einige wenige Nahverkehrsleistungen trotzdem beibehalten, es entfielen lediglich zwei Verkehrshalte (Kaiserlingen-Frohstetten und Engstlatt).

Belastbare Zahlen, wie viel Geld die Bundesbahn durch das eilzugmäßige Fahren über die Jahre eingespart hat, gibt es nicht. Wenn es sie geben würde, wären sie aufgrund der geschil- derten Maßnahmen positiv, weil Einsparungen auf der Kostenseite entstanden.

Was blieb?

Wäre ein solches Konzept heute noch denkbar? Gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land gelten als Paradigma der Verkehrsplanung, der Schienenverkehr ist häufig eingebunden in komplexe ÖPNV-Netze, in denen Bus und Bahn gleichwertige Transportaufgaben übernehmen. Allerdings sind die Ausgangsbedingungen heute andere. Nach der Bahnreform (1994) fließen seit 1996 alljährlich staatliche Mittel (sogenannte Regionalisierungsmittel) an die Länder, die damit SPNV-Leistungen bestellen können. Von

einem solchen finanziellen Segen konnte die Bundesbahn in den 1970er-Jahren nur träumen.

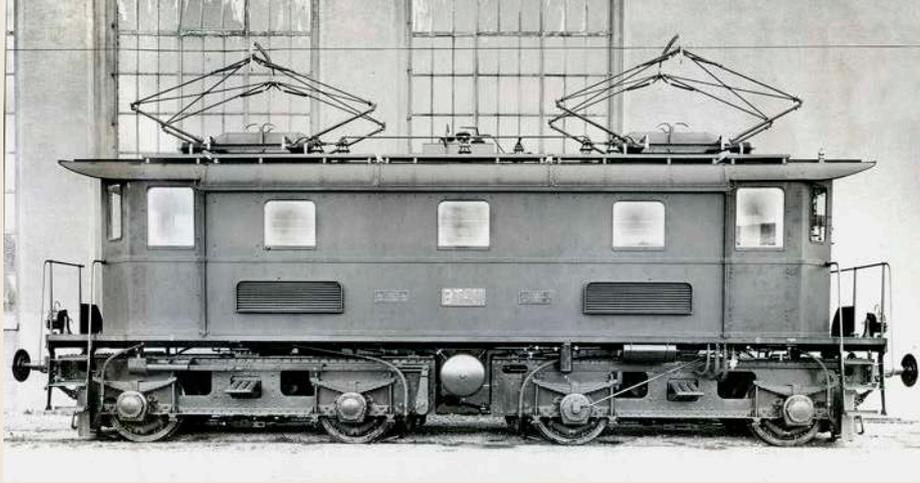
Mit den heute zur Verfügung stehenden Mitteln kann man auch Haltepunkte reaktivieren oder neu bauen. Auch entlang der Bahngleise zwischen Schweinfurt und Mellrichstadt ist das spürbar, wo die Züge seit der Wende in den 1990er-Jahren wieder bis nach Thüringen fahren. Entlang der Strecke verzeichneten etliche Gemeinden in den vergangenen Jahrzehnten einen zum Teil erheblichen Bevölkerungszuwachs. Heute halten wieder Reisezüge in Oberwerrn und Rottershausen, mit den alten Bahnhöfen haben die neuen Haltepunkte nur noch wenig gemeinsam. In den Gemeinden Heustreu, Unsleben und Oberstreu läuft eine Diskussion über die Wiederinbetriebnahme der Reisezughalte. Das zeigt: Die Rahmenbedingungen können sich mit der Zeit ändern. Und auch bei der Eisenbahn ist nicht alles für die Ewigkeit bestimmt, selbst Rückbau und Rationalisierung nicht.

Florian Dürr, Rainer Nenninger, Josef Mauerer

Was gehört zum DB-Eilzug? Klar: Mitteleinstiegswagen! Einen HO-Test der yl-Modelle von Brawa, Piko, Roco und Märklin lesen Sie ab Seite 88 in diesem Heft.

Fünf Zwischenhalte büßt die Strecke Eichenberg – Bebra 1978 ein. E 3667, der am 2. Mai 1986 bei Oberrieden die Werra überquert, bedient alle verbliebenen Bahnhöfe auf diesem Abschnitt der Nord-Süd-Strecke Georg Wagner





Sécheron-Foto der ersten normalspurigen Bo'Bo'-Ellok mit Federantrieb für eine Schweizer Privatbahn: Be 4/4 11 bis 16 wurden 1931/32 samt zwei ET für die Bodensee-Toggenburg-Bahn geliefert

■ Bo'Bo'-Loktypen mit Sécheron-Antrieb auf Schweizer Privatbahnen

Bewährter Antrieb in kleinen Elloks der Schweiz

Die in der letzten Ausgabe porträtierten BBÖ/ÖBB-Elloks mit Sécheron-Federantrieben haben im westlichen Nachbarland einige Verwandte. Und auch hiervon gibt es diverse Modelle

Nicht nur Österreichs Eisenbahnen beschafften Triebfahrzeuge mit Sécheron-Federantrieb (siehe *em* 3/25), sondern auch Schweizer Lokfabriken für Privatbahnen.

Be 4/4 aus Schweizer Fertigung

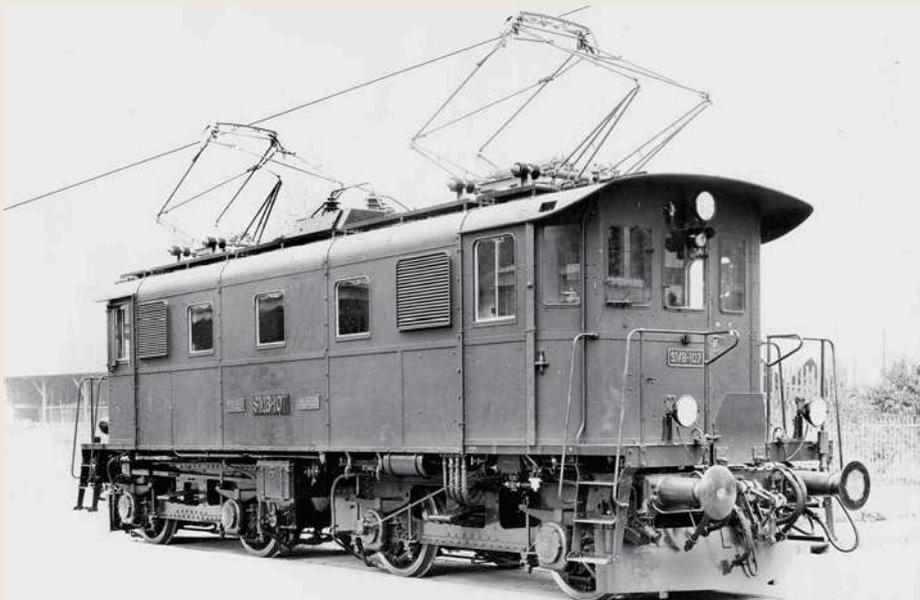
Ausdrücklich verwies die Genfer Firma auf die vom Kooperationspartner ELIN in Wien unter ihren Lizenzen gebauten BBÖ-1170.0/1 mit Gestellmotoren und Hohlwellen-Federantrieb, als sie um 1930 in den Bo'Bo'-Wettbewerb für damals neu elektrifizierte schweizerische Privatbahnen eintrat. Es waren dies die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT)

Romanshorn – St. Gallen – Wattwil (und über SBB bis Rapperswil) und Ebnat-Kappel – Neslau, andererseits im Mittelland mit 90 Kilometern Netzlänge die unter gemeinsamer Verwaltung geführten Emmenthalbahn (EB), Solothurn-Münster-Bahn (SMB) sowie die seit 1898 mit 750-Volt-Drehstrom betriebene und zur Umstellung auf 15 Kilovolt anstehende Burgdorf-Thun-Bahn (BTB), die später zur EBT-Gruppe fusionierten und 1996 im Regionalverkehr Mittelland (RM) aufgingen.

Für die BT-Loks Nr. 11 bis 16 galt damals eine Beschränkung auf 15,5 Tonnen Achslast. Die im

mechanischen Teil von SLM Winterthur gebauten Loks weisen wie die BBÖ-1170.1 (spätere 1145) zwei durch eine Diagonalkupplung längsverbundene Drehgestelle auf, die frontseitig die Zug- und Stoßvorrichtungen tragen. Die Traktionsanforderungen der BT mit 250 Tonnen Anhängelast auf maximal 18,5 Promille waren weniger fordernd als bei den BBÖ (Mittenwaldbahn 36 Promille). Entsprechend schweizerischer Norm werden die Züge druckluftgebremst. Der Zutritt zur Lok erfolgt über die Plattformen durch Stirnwandtüren der Führstände. Die sechs BT-Lokomotiven wurden um den Jahreswechsel 1931/32 geliefert.

Die EBT-Gruppe bestellte acht weitgehend identische und nur geringfügig längere Loks Be 4/4 101 bis 108, die sich auf EB-101 bis 104, BTB-105/106 und SMB-107/108 aufteilten – geliefert 1932/33. Letztgenannte SMB-Loks wurden 1963 zu 171 und 172 umgezeichnet und ihre bisherigen Nummern auf zwei 1944 bzw. 1953 typgleich nachbestellte EBT-Loks übertragen. All diese Loks durchliefen zwischen 1967 und 1975 eine mehrstufige Modernisierungsphase, bei der u. a. die mittige Dachwölbung mit dem Ölwechsler entfiel (neu BBC-Druckluftschalter DBTF) und eine Vielfachsteuerung eingerichtet wurde. Als Tandempaar wurden Be 4/4 auf den EBT-Strecken später ersatzweise auch in Umläufen der Reihe Re 4/4^{III} verwendet – neben ihrem planmäßigen Einsatz vor Regional- und Güterzügen. Die Loks wurden vom Regionalverkehr Mittel-



Anlässlich der Elektrifizierung von Emmenthal- und Solothurn-Münster-Bahn und der Umstellung der Burgdorf-Thun-Bahn von Drehstrom auf 15 kV beschafften die gemeinsam verwalteten drei Bahnen 1932/33 acht Be 4/4 101 bis 108

Werk/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch (2)

Techn. Daten Schweizer Sécheron-Loks

Baureihe und Bestandszahlen (ab 1963)	EB-Be 4/4 101–104 BTB-Be 4/4 105/106 EBT-Be 4/4 107/108 SMB-Be 4/4 171/172
Hersteller und erstes Lieferjahr	SAAS/SLM 1932
Länge über Puffer	12.400 mm
Drehzapfenabstand	6.000 mm
Drehgestellachsstand	2.900 mm
Treibraddurchmesser	1.060 mm
maximale Achslast	16,2 t
Dienstmasse	65 t
Höchstgeschwindigk.	75 km/h
Stundenleistung	1.178 kW bei 50 km/h
Stundenzugkraft	88 kN

Weitere technische Daten: Spurweite 1.435 mm, Achsfolge Bo'Bo', 15 kV/16 ²/₃ Hz, elektropneumatische Schützensteuerung, Sécheron-Hohlwellen-Federantrieb

land etwa 2000 ausgemustert; Be 4/4 102 wurde in den Status einer historischen Lok überführt.

EBT-Be 4/4 in HO aus Österreich

Ausgerechnet zwei  sterreichische Firmen brachten fast zeitgleich 1965 Modelle der EBT-Be 4/4 heraus. Die Duplizität dürfte kein Zufall gewesen sein, denn sie wiederholte sich ebenso bei den ÖBB-Modellen der Reihen 1042 und 1245. Welcher Teufel mag die Entscheidungsträger von *Kleinbahn* bzw. *Liliput* wohl geritten haben, sich in einem beschränkten Markt mit Modellen gleichen Vorbilds zu messen? Die Realisierung dieser Be 4/4-Modelle betraf den Zeitpunkt vor deren Modernisierung ab 1967, gibt also bei beiden Anbietern den Altzustand der Vorbilder vor den 1970er-Jahren wieder.

Die damaligen Modellumsetzungen lassen uns heute den Kopf schütteln. So stehen zum Beispiel beide Be 4/4 auf viel zu großen Rädern. Bei der *Liliput*-Lok tritt eine dicke, vollbreite Rahmenflanke hervor, die es beim Vorbild nicht gibt. Positiv anzumerken ist hingegen der mustererg ltige Stromabnehmer mit der schmalen schweizerischen Schere und unteren Doppelrohrarmen. Bei der *Kleinbahn*-Lok sitzt der Pufferträger unbeweglich an der Stirn des Hauptrahmens und nicht an den Drehgestellen. Frontgel nder und Griffstangen sind nach vielen Jahren der Schubladenlagerung reichlich verzogen, zumindest aber nicht gebrochen. Seitenwandgliederung und Fensterdimensionen divergieren zwischen *Kleinbahn*- und *Liliput*-Nachbildung beachtlich. Von *Liliput* gab es das EBT-103-Modell ohne weitere Beschriftung einmal in einer Sonderreihe in Braun, die keinem existenten Vorbild folgte, denn hier war Grün vorherrschend. Weit us präzisere HO-Modelle der Be 4/4 waren im Laufe der Jahre mehrfach im hochpreisigen Angebot bei *Fulgurex*, *Lemaco* und anderen Kleinserienherstellern verfügbar. *Dr. Helmut Petrovitsch*



Das Tandem zweier EBT-Be 4/4 mit nachträglich in den 1970er-Jahren eingebauter Vielfachsteuerung wurde fallweise als Ersatz einer nicht verfügbaren Re 4/4''' eingeteilt, aufgenommen 1990 in Hasle-Rüegsau



Die EBT-Ellok Be 4/4 101 des Baujahres 1932 abgestellt 1990 im Vorfeld der Werkstätte Oberburg; die Sécheron-Loks wurden um 2000 ausgemustert, EBT-102 verbleibt als historisches Triebfahrzeug



Kleinbahn besaß eine Filiale in Zürich und hatte demzufolge mit Modellen nach schweizerischen Vorbildern viel Erfolg. Neben Re 4/4' und BLS-Doppelpfeil gab es auch die Bo'Bo'-Ellok der EBT

Zeitgleich mit Kleinbahn brachte Liliput 1965 ein Modell des EBT-Be 4/4 heraus, das später als Basis der 1245 erhalten musste. Gesucht ist heutzutage das braune Sondermodell *Dr. Helmut Petrovitsch (4)*



■ Lok 22 der Extertalbahn

Zeitreise mit einem rollenden Denkmal

Die Extertalbahn ist eine der wenigen historischen Kleinbahnen mit elektrischem Betrieb. Derzeit sorgen zwei Entwicklungen für zukunftsweisende Weichenstellungen: Ein finanzieller Zuschuss stabilisiert den Betrieb. Und ein Triebwagen könnte aus Österreich heimkehren



Mit sichtlicher Freude steuert Raphael Kahlert an diesem sonnigen Januar-samstag „seine“ Elektrolok 22. Oder genauer gesagt: seinen Gütertriebwagen – so lautete die historische Bezeichnung der vierachsigen Holzkonstruktion, die 1927 von der Norddeutschen Waggonfabrik in Zusammenarbeit mit AEG an die Extertalbahn geliefert wurde. Nach einem Unfall erhielt die Lok 1964 neue Führerhäuser mit größeren Fenstern, doch ihr nostalgischer Charme blieb erhalten. So sind die Schaltkästen für Heizung, Umformer und Kompressor an der Rückwand zum Beispiel auf dem damals bewährten Isoliermaterial Marmor

montiert. Unübersehbar prangen dort auch die drei in Relief gegossenen Buchstaben AEG – ein Relikt aus der Ära von Peter Behrens, dem berühmten künstlerischen Berater des Konzerns, der einst auch dessen Typografie gestaltete.

Unter Denkmalschutz

Mit der aufgehenden Sonne als Begleiter rollt Lok 22 gemächlich aus Extertal-Bösingfeld, einen einzelnen geschlossenen Güterwagen im Schlepptau. Die mit einer dünnen Schneeschicht bedeckte Bahnstrecke führt sie Richtung Alverdisen – Schauplatz einer Fotofahrt, die die 1960er-Jahre zum Leben erwecken soll. Zumin-

dest weist die dunkelrote Lackierung der 22 mit ihren beiden breiten Zierstreifen auf diese Ära hin. Ihre Schwesterlok, die 21, steht hingegen seit Jahren in einer Ecke der Busgarage der Verkehrsbetriebe Extertal GmbH in Bösingfeld. Die Wahrscheinlichkeit, dass sie jemals wieder in Betrieb geht, ist gering – doch wie ihr fahrbereiter Kollege steht sie unter Denkmalschutz. Ein detailgetreues 1:10-Modell der 21 kann im Heimatmuseum Alverdisen besichtigt werden.

Als Raphael Kahlert den kurzen Zug an der Bartruper Straße nahe dem Weiler Asmissen anhält, um den Fotografen Gelegenheit für ihre Aufnahmen zu geben, wird deutlich, dass das Museum im Stillen an einer weiteren Ikone der Extertalbahn arbeitet. Als das Unternehmen, das einst eine Überlandstraßenbahn betrieb, Ende 1969 den Fahrgastbetrieb einstellte, wurden die drei Triebwagen ET 4 bis 6 an Stern & Hafferl in Österreich verkauft. Dort verkehren die zwischen 1953 und 1956 gebauten Fahrzeuge mit ihren charakteristischen kantigen Wagenkästen auch im Jahr 2025 noch auf der Vorchdorferbahn, der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg. Doch im kommenden Jahr sollen die letzten beiden Triebwagen ausgemustert werden – ein Anlass für die Freiwilligen in Bösingfeld, die Möglichkeit einer Rückkehr zu prüfen. Dass Lok 22 ihre Tramkupplung behalten hat, könnte sich dabei als großer Vorteil erweisen. Ursprünglich wurde sie mit die-

Eisenbahnromantik auf der Extertalbahn: Die LEL-Lok 22 ist bei einer Fotofahrt am 18. Januar 2025 mit einem einzelnen geschlossenen Güterwagen im Schlepptau zwischen Asmissen und Alverdisen unterwegs Alle Fotos: Guus Ferrée



ser Kupplung ausgestattet, um Straßenbahnwagen zu bewegen.

Geld für Gleichrichteranlage

Eine gute Nachricht für die Landeseisenbahn Lippe gab es im Dezember 2024: Die NRW-Stiftung stellt 145.000 Euro für die Erneuerung der historischen Gleichrichteranlage bereit. Ohne diese langfristige Investition in die Bahninfrastruktur wäre ein elektrischer Betrieb in Zukunft nicht mehr möglich. Die alte Anlage, die für die Bereitstellung des Bahnstroms (1.500 Volt) sorgt, ist störanfällig und irreparabel.

Am Mittag setzt sich der nun etwas längere Güterzug nach dem Passieren des Bahnhofs Alverdissen in Richtung Barntrop in Bewegung. Wegen des Diebstahls der Kupferfahrlleitung war dieser Streckenabschnitt 18 Jahre lang ohne Strom und konnte erst am 28. August 2022 wieder in Betrieb genommen werden. Seither wird, sobald der Betrieb von Lok 22 endet und die 1.500 Volt abgeschaltet werden, ein 220-Volt-Alarmstrom eingeschaltet.

Mit der Erneuerung der Gleichrichteranlage ist die Zukunft der 1927 gebauten Lok als betriebsfähiges Fahrzeug gesichert. 24 Jahre nach dem Ende ihres regelmäßigen Einsatzes – zuletzt wurden noch einige Unternehmen in Rinteln Süd über die Schiene im Güterverkehr bedient – ist das eine erfreuliche Perspektive für die Landeseisenbahn Lippe und die Extertalbahn. *Guus Ferrée*



LEL 22 trifft an einem Bahnübergang unmittelbar vor dem Anschluss Steinbruch Alverdissen auf einen Lanz-Traktor aus dem Jahr 1958

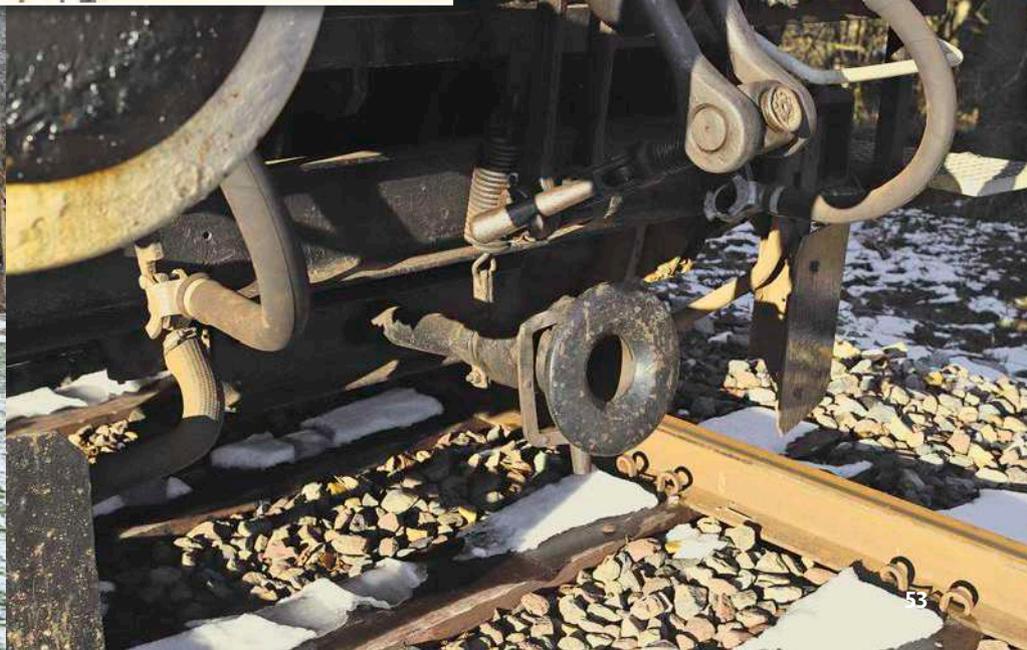
Gut gelaunt im Führerstand: Lokführer Raphael Kahlert bei der Arbeit



Lok 22 der Landeseisenbahn Lippe

Baujahr	1927
Hersteller	Norddeutsche Waggonfabrik, Bremen; AEG
Achsfolge	Bo'Bo'
Leistung	4 × 110 kW
Gewicht	41 t
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Länge über Puffer	10,32 m

Dass Lok 22 ihre Tramkupplung behalten hat, könnte sich noch als Vorteil erweisen: Die LEL prüft den Rückkauf eines Straßenbahn-Triebwagens von Stern & Hafferl





Die Bregenzerwaldbahn war Ende 1962 die erste, aber nur kurze Heimat der 2095.11, ehe sie zur Waldviertelbahn weitergereicht wurde. Für die Loks 2095.11 bis 15 hatten Lokhersteller und ÖBB einen Mietkauf vereinbart, deshalb trägt die Lok das SGP-Schild Will A. Reed/Slg, Eisenbahnstiftung

■ Das ÖBB-Diesellokomotivmodell 2095.11 von LGB bzw. Liliput im Vergleich zum Original

Dieselbrummer

für die Schmalspurtrassen Österreichs

Ende der 1950er-Jahre begannen die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit der Modernisierung und Rationalisierung ihres Schmalspurbetriebs. Dazu gehörte auch die Beschaffung einer neuen Diesellokomotiv-Generation als Reihe 2095. Rund anderthalb Jahrzehnte später rollten die ersten Modelle an – fast zeitgleich für 2m/G und HOe



Seit Zeiten der k. u. k.-Monarchie existieren in Österreich allerhand Bahnen, die in der dort üblichen Spurweite von 760 Millimetern ausgeführt sind – auch als bosnische Spur bezeichnet. Traditionell wurden diese mit Dampfloks betrieben. Mitte der 1950er-Jahre war die Zeit aber reif, den auf den verbliebenen Strecken immer noch vorherrschenden Dampfbetrieb im Zuge der dringend erforderlichen Rationalisierung durch Lokomotiven der modernen Dieseltraktion zu ersetzen und damit den bereits 1936 mit den Loks der Reihe 2091 begonnenen Traktionswandel fortzusetzen. Der Schienenfahrzeughersteller Simmering-Graz-Pauker (SGP) entwickelte daraufhin im Auftrag der ÖBB eine modern konstruierte 600-PS-Diesellok mit 30 Tonnen Dienstgewicht und 60 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Auf der Wiener Herbstmesse 1958 wurde die erste fertiggestellte Maschine öffentlich präsentiert. Die damals stärkste Lok der Welt für 760-Millimeter-Spur-Gleise verfügte über einen wassergekühlten Zwölf-Zylinder-Viertaktmotor mit Aufladegebläse von SGP und eine hydraulische Kraftübertragung mit Zweiwandler-Turbogetriebe von Voith. Die jeweils innenliegenden Radsätze

werden durch Blindwellen angetrieben. Bis 1962 entstanden in der Lokfabrik Floridsdorf 15 Maschinen mit der SGP-internen Werkbezeichnung LDH 600s. Die ÖBB gaben ihr die Reihenbezeichnung 2095 und setzten sie auf den meisten ihrer Schmalspurbahnen ein. Ausnahmen waren lediglich die Steyrtal- und die Vellachtalbahn. Die Loks bewährten sich gut und prägten bald schon das Bild der modernen ÖBB auf schmaler Spur.

Technische Daten der ÖBB-Reihe 2095	
Bauart	B'B'
Länge über Kupplung	10.400 mm
Gesamtsachsstand	6.500 mm
Treibraddurchmesser	900 mm
Leistung	440 kW/600 PS
Dienstmasse	30,0 t
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h

Duplizität der Ereignisse

Solch eine moderne Diesellok stieß auch seitens der Modellbahnindustrie auf Interesse. Doch Hersteller, die sich des Themas Schmalspur annehmen konnten bzw. wollten, gab es kaum, zumal die meisten Modellbahner die wenigen angebotenen Fahrzeuge eher links liegen ließen. Das änderte sich erst 1967, als Liliput mit seinem HOe-Sortiment nach österreichischem 760-Milli-



meter-Vorbild in den Schmalspursektor einstieg. Und 1968 ging die Lehmann-Groß-Bahn (LGB) an den Start und bediente ebenfalls den Markt Österreichs. Beide machten die Schmalspurbahn im Modell populär – LGB als Spielbahn auch für den Garten, Liliput als Ergänzung zu bestehenden HO-Schaustücken bzw. für eigenständige Anlagen. Erfolg hatten beide. So lag es auf der Hand, die anfangs offerierten Dampfloks um moderne Fahrzeuge zu ergänzen. Genau da kam die hochmoderne ÖBB-Reihe 2095 ins Spiel – und zwar bei beiden Herstellern beinahe zeitgleich.

Den ersten Vorgeschmack erhielten LGB-Freunde auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1972. Dort drehte das Handmuster der zweifarbigen 2095.05 seine Runden. Lehmann kündigte die Auslieferung der ersten Serienmodelle jedoch erst für die Jahreswende an. Ende 1972 zierte ein Vorbildfoto der orangefarbenen 2095.11 den Titel von Ausgabe 16



Im Jahre 1973 debütierte 2095.11 im damals aktuellen Lackierschema des Vorbilds im LGB-Maßstab 1:22,5. Dank zweier Motoren konnte die LGB-Maschine einiges an Anhängelast wegziehen MM

Das Vorbild der 2095.11 zierte Ende 1972 den Titel der LGB-Depesche Nr. 16 und gab bereits einen Ausblick auf das, was die Kunden im Folgejahr erwarten durften Slg. Oliver Strüber

der LGB-Depesche. Die erste an die Kunden ausgelieferte Ausführung war jene creme-rote 2095.05, wie man sie auf der Messe präsentiert hatte. Die „größte und stärkste LGB-Lok“ verfügte über zwei Motoren, was dem Modell eine enorme Zugkraft verlieh. Schon zur Messe 1973 legte LGB nach und zeigte dort die orangefarbene 2095.11, die man zuvor ausführlich vor Ort porträtiert und in der Kundenzeitschrift abgebildet hatte.



**UVP 31,95 €
je Decoder**



viessmann[®]
Viessmann Modelltechnik GmbH
Tel.: +49 6452 93400
www.viessmann-modell.de

Tolle Technik für realistische Funktionen:

- ▶ **Einstellbare Mindest- und Höchstgeschwindigkeiten**
- ▶ **Frei programmierbare Fahrstufentabelle (28 Stufen)**
- ▶ **Funktionsmapping (frei programmierbare Funktionstastenzuordnung)**
- ▶ **Überlastschutz**

- ▶ **Anschluss für Energiespeicher auf Löt pads**
- ▶ **Für DC, DCC, Märklin-Motorola (alt/neu)**
- ▶ **RailCom-fähig**
- ▶ **SUSI-Schnittstelle**

HO Funktionsdecoder 5249

- ▶ **6 Funktionsausgänge**
- ▶ **Dimmen, Blinken, Timerfunktion für Entkuppler**
- ▶ **Funktionsmapping**

HO Lokdecoder 5245 mit Schnittstellenstecker 8-polig NEM652 5244 mit Kabel, ohne Schnittstellenstecker

- ▶ **Motorstrom: 1.000 mA, kurzzeitig 1.800 mA**
- ▶ **Gesamtbelastbarkeit: 500 mA**
- ▶ **4 Funktionsausgänge**




Verwundert dürften sich schmalspurinteressierte Messebesucher in jenem Jahr die Augen gerieben haben, denn nur ein paar Meter weiter fanden sie am Liliput-Messestand von Walter Bücherl erneut die Reihe 2095 als Handmuster vor – allerdings ein paar Nummern kleiner im Maßstab 1:87. Die Auslieferung der ersten Modelle verzögerte sich jedoch, sodass Liliput sie im Neuheitenprospekt 1974 wiederholt mit einem Vorbildfoto vorstellte. Auch hier stand die blutorangefarbene 2095.11 im Fokus. Angekündigt wurden von der „Schmalpur-Diesel-Lok der ÖBB“ Versionen in Rot (Artikelnummer 904) und Creme-Rot (-8), die im Laufe des Jahres als 2095.11 und 04 erschienen.

Weitergabe von Bahn zu Bahn

Dass sich beide Hersteller ausgerechnet für die 2095.11 als Vorbild entschieden haben, mag ein Zufall sein, auch wenn die Miba im Messeheft 3/74 bei der Vorstellung des Liliput-Modells scherzhaft von der „Nachbildung des großen LGB-Vorbildes“ sprach. Der eigentliche Grund für die Auswahl gerade jener Lok dürfte am ehesten in der damaligen Einsatzstrecke der Vorbildmaschine gelegen haben: Die Pinzgauer Lokalbahn führt zwischen Zell am See und Krimml durch eine der schönsten Urlandschaften Österreichs. Damit waren Strecke und Lok vielen Urlaubern aus eigenen Ferien-erinnerungen bekannt, was sich neben der sehr guten optischen Umsetzung beider Modelle sicherlich auf den Verkauf ausgewirkt haben dürfte.

2095.11 wurde 1962 bei Floridsdorf unter der Fabriknummer 18155 gefertigt. Im Gegensatz zu den von den ÖBB direkt gekauften Schwesterloks waren 2095.11 bis 15 Teil eines Mietkaufvertrages zwischen SGP und ÖBB. Erst zum 29. Januar 1963 gingen sie in das Eigentum der Bundesbahnen

Farbgebungen der ÖBB-2095.11

Elfenbein-Blutorange	bei Ablieferung
Blutorange	ab 1969/70
Dach in Elfenbein, Rahmen und Fahrwerk in Tiefschwarz	ab 1974
Rahmen in Eisengrau, elfenbeinfarbige Klebestreifen, „Pflatsch“	frühe 1980er-Jahre
Valousek-Design	ab Februar 1988
Verkehrsrot mit achatgrauer Bauchbinde	ab 2005

1973 stellte Liliput seine HOe-Lok 2095.11 auf der Nürnberger Spielwarenmesse vor. Bis zur Auslieferung der Modelle dauerte es allerdings bis 1974. Wie die LGB- zeigte auch die Liliput-Maschine den Betriebszustand bei der Pinzgauer Lokalbahn Oliver Strüber (2)



Ein konventioneller Antrieb über Zahnräder auf sämtliche Radsätze zeichnet Liliputs 2095.11 aus. Leider brachen später bei vielen Modellen die Gestänge seitlich der Drehgestelle

über. Am 22. August 1962 wurde 2095.11 zur Mariazellerbahn überstellt. Dort blieb die elfenbein-blutorangefarbene lackierte Lok – wie fast alle ihre Schwestern – jedoch nur wenige Tage für das Absolvieren ihrer Inbetriebsetzungsphase. Ab dem 1. September 1962 war sie bei der Bregenzwaldbahn aktiv, wo sie im Personenverkehr vor den neuen vierachsigen Umbau-Personenwagen in Spantenbauweise eingesetzt wurde. Dort endete ihre Zeit bald schon wieder: Ab dem 21. Oktober 1962 lief sie auf den Waldviertelbahnen, bevor sie ab 24. Mai 1963 für knapp zwei Jahrzehnte bei der Pinzgauer Lokalbahn ihre langjährige Heimat fand. Zusammen mit den drei „Erstgeborenen“ 2095.01 bis 03 war sie dort in den Folgejahren als Stammlok eingesetzt.

Ende 1982 konnte man im Pinzgau auf 2095.11 verzichten und gab sie an die Mariazellerbahn ab. Dort kam sie fortan vor allem auf der nichtelektrifizierten Zweigstrecke Ober-Grafendorf – Gresten zum Einsatz. Ihre Hauptaufgabe auf der „Krumpe“ war die Unterstützung der anderen bereits in St. Pölten stationierten 2095er, die vor allem den Schüler- und Pendlerverkehr sowie den saisonal stark schwankenden Güterverkehr mit landwirtschaftlichen Produkten abwickelten. 1986 änderten die ÖBB ihre Nummer durch Hinzufügen einer „0“ in 2095 011 ab. Die weiter zunehmende Individualmotorisierung ließ die Verkehrsleistungen aber immer weiter zurückgehen.

Abgestellt in Rumänien

Mit der Umspurung des Abschnitts Wieselburg an der Erlau – Gresten auf Normalspur zur

Kapazitätserweiterung für den Holztransport wurden ab 1998 noch weniger 2095er benötigt. Daher konnte 2095 011 im April 1998 für ein Jahr nach Gmünd NÖ im Waldviertel abgegeben werden, kehrte danach jedoch nach St. Pölten zurück. Mit dem Übergang der niederösterreichischen Schmalspurbahnen von den ÖBB an das Land zum 12. Dezember 2010 ging sie wie alle ihre bei den ÖBB noch vorhandenen Schwestern an die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) über. Hier fand wieder die Umzeichnung in 2095.11 statt; später wurde die Lok dann als V 11 bezeichnet. Mangels eigenen Bedarfs konnte 2095.11 zusammen mit ihrer Schwesterlok 2095.14 im Sommer 2015 an die rumänische Industriebahn CFI Brad – Crişcior abgegeben werden, wo sie seither abgestellt ist.

Ähnlich wie das Vorbild hatten auch die Modelle in 1:22,5 und 1:87 ein durchaus langes Leben in den Programmen ihrer jeweiligen Hersteller: Das Liliput-HOe-Modell blieb bis 1984 im Programm, dann folgten andere Schwesterloks. Die LGB-Maschine wurde im Laufe ihrer Karriere überarbeitet und 1988 optisch dem neuen ÖBB-Erscheinungsbild mit „Pflatsch“ angepasst (20950). Auch aktuell wird die Lok im Katalog geführt (22963). Sowohl im Großen als auch im Kleinen prägten beide Modellumsetzungen auf HOe- bzw. Gartenbahn-Anlagen eindrucksvoll das Bild des modernen ÖBB-Schmalspurbetriebes der 1960er- und 1970er-Jahre. Oliver Strüber

2095.11

Hersteller	SGP, Floridsdorf
Fabriknummer/Baujahr	18155/1962
Abnahme	21. August 1962
Stationierungen	
Zf St. Pölten Alpenbahnhof	22. August 1962 bis 31. August 1962
Zf Bregenz	1. September 1962 bis 20. Oktober 1962
Zf Gmünd NÖ	21. Oktober 1962 bis 23. Mai 1963
Zf Zell am See Tischlerhäusl	24. Mai 1963 bis 15. Dezember 1982
Zf St. Pölten Alpenbahnhof	16. Dezember 1982 bis April 1998
Zf Gmünd NÖ	April 1998 bis April 1999
Zf St. Pölten Alpenbahnhof	April 1999
Übergang an NÖVOG	12. Dezember 2010
Verbleib	seit 8. Juli 2015 CFI Brad – Crişcior/Rumänien

© Otto Humbach

Werden Sie zum SPEZIAListen



2 für
nur **€ 12,90**
(statt € 25,80)

- ✓ **2für1-Angebot:** Sie sparen die Hälfte!
- ✓ **Kein Risiko:** Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ **Die MIBA Spezial-Hefte** kommen bequem frei Haus*

Gute Gründe, warum Sie MIBA Spezial lesen sollten

MIBA-Spezial ist die ideale Ergänzung für Ihr Hobby. Es berichtet sechsmal im Jahr über ausgewählte Bereiche der Modelleisenbahn und gibt Ihnen einen tieferen Einblick in die verschiedensten Spezialgebiete.

In gewohnter MIBA-Qualität zeigen Ihnen kompetente und erfahrene Autoren, was dieses Hobby auszeichnet. Verständliche Texte und hervorragendes Bildmaterial machen jedes MIBA-Spezial zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

Überzeugen Sie sich jetzt von dieser Pflichtlektüre für den engagierten Modelleisenbahner und sparen Sie dabei noch jede Menge Geld.

Hier geht's direkt zum Abo

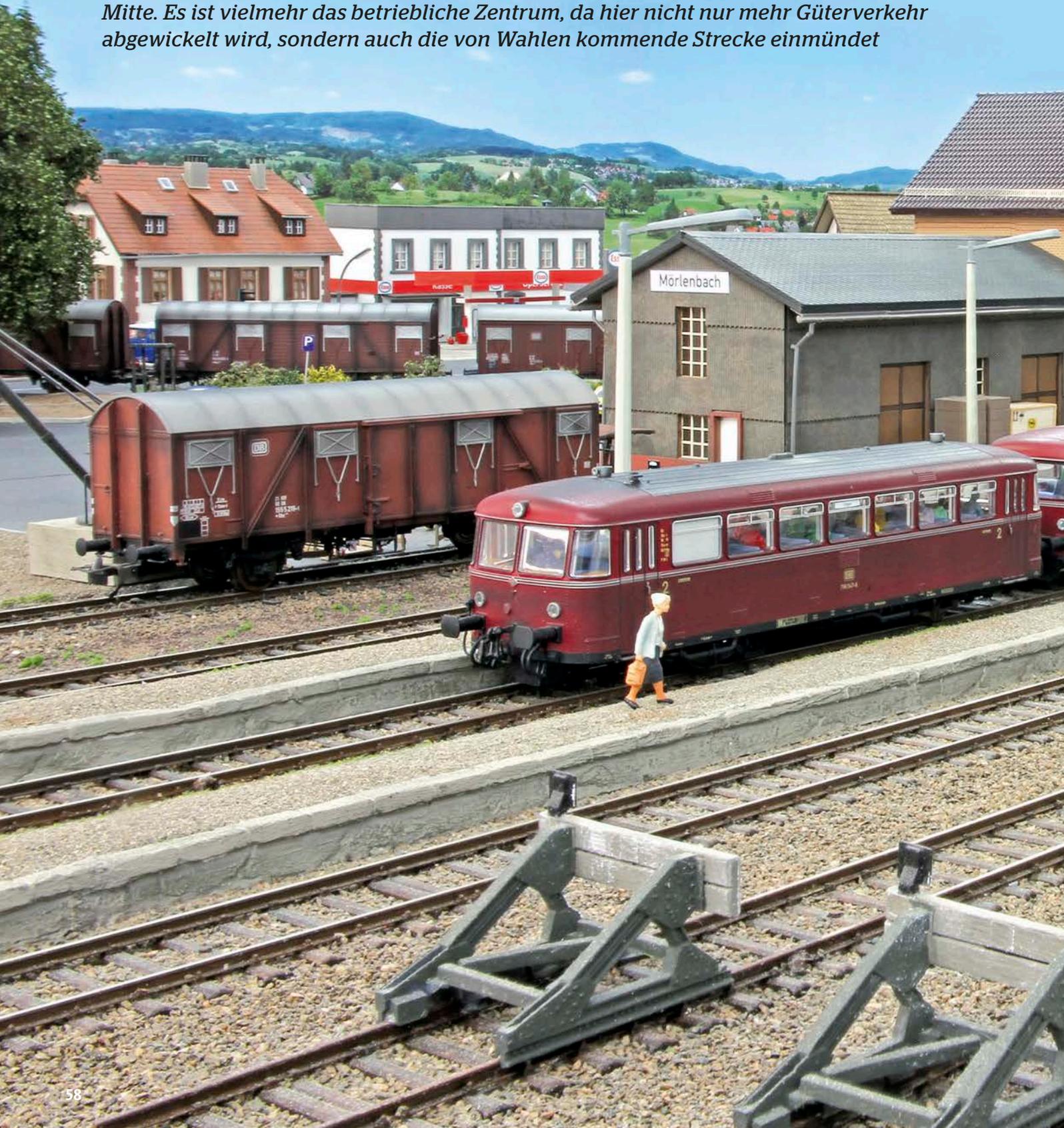


Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich MIBA Spezial ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 12,50 pro Heft sechsmal im Jahr frei Haus (Jahresabo € 75,-).

Jetzt online bestellen unter www.miba.de/spezial

So ein Zirkus im Trennungsbahnhof

Fast den Mittelpunkt der Strecke hat Horst Meier auf seiner Bahnexkursion erreicht. Jedoch ist Mörlenbach mit seinem Verzweigungsbahnhof mehr als nur eine geografische Mitte. Es ist vielmehr das betriebliche Zentrum, da hier nicht nur mehr Güterverkehr abgewickelt wird, sondern auch die von Wahlen kommende Strecke einmündet



Eine Frage, die ich mir während der Fahrt immer wieder stellte, war die, ob ich eigentlich lieber mit dem tuckerknenden Schienenbus oder mit dem dampfgeführten Umbauwagenzug reise. Aber die Tageszeit meiner Unternehmung nahm mir die Entscheidung jeweils ab. So kam ich wieder einmal mit der 65er und ihren zwei Umbauwagenpärchen in Mörlenbach – jener legendären Verzweigungsstation – an.

Den Bedarfshalt in Zotzenbach kurz davor hatte ich ausgelassen, weil dort niemand anzutreffen war, der mir einige Informationen hätte geben können. Während der Fahrt entwickelte sich allerdings ein Kontakt mit einem Eisenbahner, der mir zumindest erzählen konnte, dass der weit außerhalb des eigentlichen Ortes direkt an der Bundesstraße 38 gelegene Bahnhof früher auch ein stattliches Empfangsgebäude gehabt

habe, das aber schon frühzeitig abgerissen und im Zuge der Bahneinsparungen durch einen schlichten Unterstand für die wenigen Reisenden ersetzt worden sei.

Überforderter Stationschef

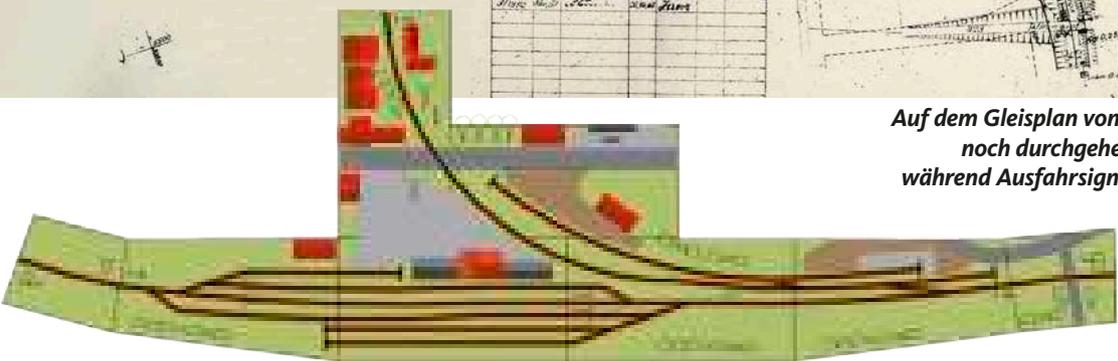
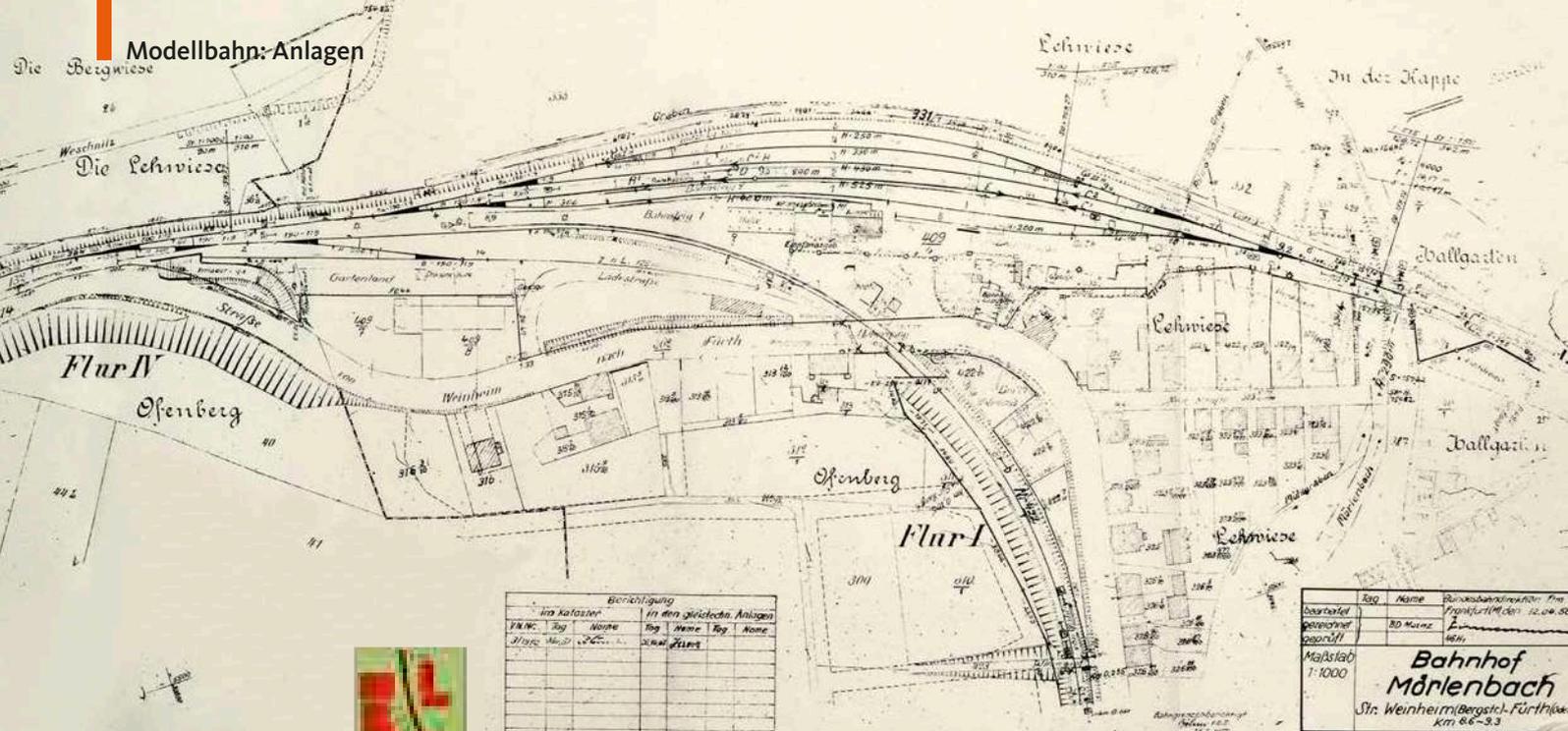
Weitaus mehr schwärmte der Bundesbahner Wolfgang Löckel allerdings von Mörlenbach. Dort sei der Bahnbetrieb in höchstem Maße

Unser heutiges Reiseziel ist der Bahnhof Mörlenbach, der nicht nur für den Personenverkehr eine große Bedeutung hat, sondern auch ein wichtiger Rangierbahnhof ist, denn hier zweigt die Überwaldbahn Richtung Wahlen ab Horst Meier (2)



*Fast als Mittelpunkt
– zumindest in
betrieblicher Hinsicht
– ist der Abzweig-
bahnhof Mörlenbach
anzusehen. Hier teilt
sich die von Weinheim
kommende Strecke
in Weschnitztal- und
Überwaldbahn*

Modellbahn-Anlagen



Auf dem Gleisplan von 1956 sind die Gütergleise vier/fünf noch durchgehend. Einfahrsignale sind vorhanden, während Ausfahrtsignale erst 1972 aufgestellt wurden. In einem großen Bogen führt rechts der ansteigende Streckenast nach Wahlen

DB/Slg. Horst Meier

Markus Meier hat den HO-Bahnhof Mörlenbach – hier um 180 Grad gedreht – auf acht Segmenten verwirklicht. Das Gebaute spiegelt den Zustand Anfang der 1970er-Jahre wider. Die Gütergleise, auf denen u. a. die Zirkuswagen bereitgestellt werden, enden stumpf Horst Meier (3)



Was Mörlenbach einst für den Zirkus Sarrasani bedeutete, wird in diesen Motiven deutlich: Die DB-290 005 hat den Zug auf Gleis drei bereitgestellt und wird ihn gleich zerlegen. An der gegenüberliegenden Rampe können dann die Zirkusanhänger von den Rungenwagen heruntergezogen werden, was auf dem HO-Schaustück betrieblich nachgestellt wird. Nach den Erzählungen Einheimischer haben die Elefanten früher auf dem Weg ins Winterquartier gern an den Hecken der Schrebergärten geknabbert

Wolfgang Löckel/Slg. Horst Meier

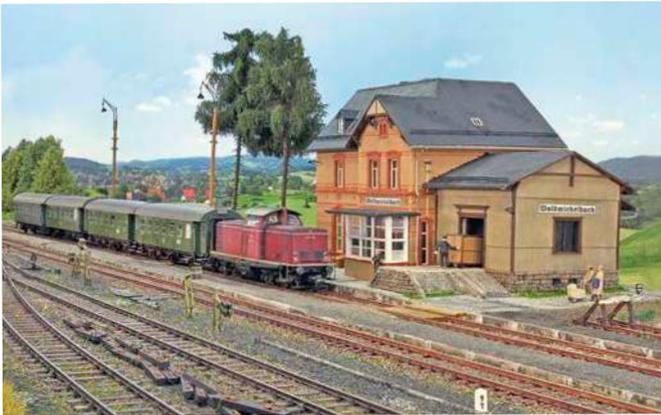


Streckenast der Überwaldbahn



Den in Mörlenbach abzweigenden Überwaldbahn-Streckenast zu bereisen, empfiehlt sich durchaus als Ausflugstipp, denn hierher locken beispielsweise Sehenswürdigkeiten wie der Vöckelsbacher (links) und der Kreidacher Viadukt (rechts)

Horst Meier (6)



Das Bahnhofsgebäude von Waldmichelbach ähnelt dem von Mörlenbach, ist jedoch seitenverkehrt gespiegelt



Imposant ist das Gebäude der Hessischen Hölzerwerke nahe Unterwaldmichelbach, wo Kleiderbügel und Besen entstehen



Der kleine Haltepunkt Kreidach liegt auf der Kreidacher Höhe und gelangte nur in den 1940er-Jahren zu etwas mehr Bedeutung



Der Kreidacher Damm ist eine befestigte Aufschüttung, die einen Talabschnitt überbrückt, der gern von Ziegen abgegrast wird

interessant: Ein Stationsvorsteher müsse in einem großen Dienstraum nicht nur den Verkehr nach Fürth, sondern auch die Züge hoch nach Wahlen koordinieren. Auch der Güterverkehr dorthin sei nicht unerheblich, da mit den an der Überwaldbahn gelegenen Hessischen Hölzerwerken eine Art Großkunde der Bahn angesiedelt sei. So seien die Güterzüge auf dieser steigungs- und kurvenreichen Strecke bezüglich ihrer Anhängelasten fast immer grenzwertig. Mörlenbach selbst habe dann auch

jede Menge umzuschlagende Güter – vor allem Holz und Traktoren an einer freistehenden Rampe bzw. dem davor befindlichen Freiladegleis. „Wenn dort rangiert wird ...“, berichtete Löckel recht aufgeregt, „... dann ist der Stationsvorsteher regelrecht überfordert.“

Lange Züge während der Epoche III

Bis in die späten 1950er-Jahre, so genau wisse er das nicht mehr, sei der Güterverkehr noch über weitaus mehr Gleise verkehrt als heute, denn da

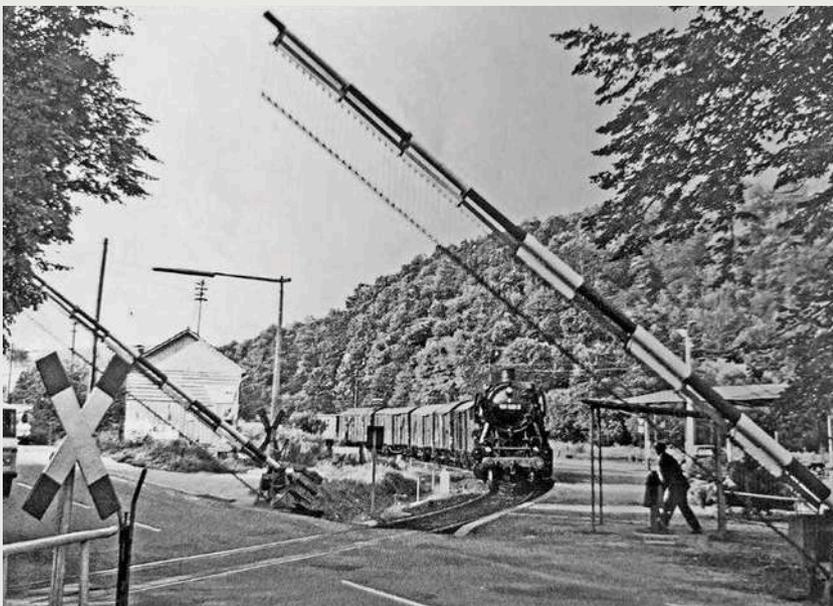
seien insgesamt fünf Durchgangsgleise angebunden gewesen und der Begegnungsverkehr mit dampfenden 93ern und 94ern prächtig anzuschauen gewesen. Güterzüge seien oft von Weinheim kommend mit zwei Maschinen bespannt und obendrein auch recht lang gewesen. Löckel kramte weiter in seinen Erinnerungen: „In Mörlenbach wurde der Zug zerlegt und je eine Lok hat dann ihre Wagen auf der jeweiligen Strecke weiterbefördert. Und wehe, wenn die in Weinheim bei der Zugbildung geschludert

Anekdote von der Bahnsteigkante

Ein wehmütiger Blick zurück

Diese *em*-Serie zur Weschnitztalbahn brachte mich dazu, das Buch „Weinheim und seine Eisenbahnen“ von Wolfgang Löckel mal wieder aus dem Regal zu ziehen. Ein darin entdecktes Bild führte mich gedanklich zurück in meine Kindheit und bestärkte mich, ein persönliches Erlebnis niederzuschreiben: Ich bin nämlich ein Kind der Weschnitztalbahn bzw. mit ihr aufgewachsen. Das war zu einer Zeit, als die Mädchen Zöpfe trugen, Jungs Lederhosen anhatten und die Eisenbahn noch Dampf spuckte. Obwohl im Frühjahr 1955 in Niederrodenbach bei Hanau geboren, verschlug es mich nach der frühen Trennung meiner Eltern in den Odenwald, da meine Mutter aus dem Kreis Bergstraße stammte. Auf diese Weise kam ich zunächst nach Weinheim, wo meine Mutter in der Blumenstraße 1 bei der Bäckerei Schmitt eine Anstellung als Verkäuferin bekam. Dieser Ortswechsel zog meinen Erstbezug zu Schienenfahrzeugen nach sich, auch wenn es sich dabei nur um die Straßenbahn der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft handelte, mit der ich in die Innenstadt zum Kinderhort fuhr. Wesentlich spannender waren allerdings die Fahrten mit der richtigen Eisenbahn über Brücken und durch Tunnel, wenn wir an den Wochenenden die Großeltern besuchten, die in Bonsweier, einem Nachbardorf von Mörlenbach, wohnten und dort eine Landwirtschaft und bis 1962 eine überschlächtige Wassermühle für den Eigenbedarf betrieben.

In den Kinderhort ging ich nicht gerne, dennoch verbinde ich mit dem Aufenthalt dort eine Begebenheit, die der frühkindlichen Erinnerung bis heute lebendig blieb: Im Alter von knapp fünf Jahren bekam ich bei der traditionellen Nikolausfeier ein Schaffnerset geschenkt – bestehend aus einer Plastikmühenetasche mit darin liegenden Dienstutensilien wie Schaffnerkelle, Trillerpfeife, Fahrkartenstapel und Lochzange. Im Anschluss an die Feier fuhren meine Mutter und ich mit der Bahn zu den Großeltern, um dort das Wochenende zu verbringen. Es war schon dunkel und ziemlich diesig, als der dampflokbespannte Zug am Keilbahnhof Mörlenbach auf dem Überwaldbahngleis einlief. Dabei kam die Lok auf Höhe der mit Wellblech spärlich überdachten Schrankenkurbel unmittelbar vor dem Bahnübergang zum Stehen. Wie gewöhnlich hatte der Bahnhofsbedienstete die Schranken bereits heruntergelassen und wartete die Weiterfahrt des Zuges ab. Während wir im Pulk der ausgestiegenen Fahrgäste am Zug entlanggingen, kramte ich aus dem Umhängetäschchen die Trillerpfeife heraus und blies kräftig hinein. Daraufhin setzte sich der Zug langsam in Bewegung, während der richtige Schaffner aufgeregt mit den Armen fuchtelnd zur Lok eilte und den Zug wieder stoppte. Was mir aufgrund des kleinen Bubensreichs blühte, habe ich nicht mehr in Erinnerung – wahrscheinlich war es nur ein ermahrender Fingerzeig. *Reiner Messer*



Diese Sommeraufnahme am Mörlenbacher Bahnübergang erinnert an die Szenerie vom Dezember 1959 an der Weschnitztalbahn

Wolfgang Löckel/Slg. Eisenbahnstiftung

hatten und sich eine falsche Reihung der Wagen ergab. Dann war beim Rangieren auf den Zwischenstationen der Teufel los, sodass man sämtliche Odenwälder Schimpfwörter über die Bahnhofsgleise hinweg hören konnte.“

Der dichte Zugverkehr bedingte übrigens auch einen extra Schrankenwärter nahe des Bahnhofs, denn die durch den Ort Mörlenbach führende Bundesstraße 38 war mit Schranken gesichert, die immer mühsam mit der Hand herunter- und heraufgeburt werden muss-

» Das Rangieren der Zirkuswagen und das Abladen der Anhänger war eine spannende Sache!

ten. Löckel hat diesen Dienst öfters mal übernehmen müssen, was ihm sportlich durchaus einiges abverlangte. „Und dann waren da noch die Zirkuszüge“, sinnierte Löckel weiter. „Wenn die ankamen, gab es viel zu tun. Denn der Zirkus Sarrasani hatte in Mörlenbach sein Winterquartier und auch seine Hauptwerkstatt. Wenn an den Kraftfahrzeugen, Anhängern oder den unzähligen Ausrüstungsgegenständen etwas zu reparieren war, kamen die auch mal unter dem Jahr hierher, wenn sie nicht so weit weg waren. Dann musste man die Entladung irgendwie dazwischenschieben.“

Immer viel los in Mörlenbach

Beide stiegen wir in Mörlenbach aus und ich staunte nicht schlecht, als sich das gerade Vernommene nun scheinbar in die Realität verwandelte: Auf dem Nebengleis sah ich einige bunte Wagen stehen. Es war aber eher die Ladung der Rungenwagen, die ins Auge fiel, denn die weißgrünen Anhänger mit ihrer gelb leuchtenden Anschrift waren zweifelsfrei dem bekannten Zirkus zuzurechnen – ich war begeistert! Löckel und ich strebten der offenen Halle zu, wo einige Zirkusarbeiter erregt mit dem Stationsvorsteher diskutierten. „Jeder ist der Wichtigste – zumindest aus der jeweiligen Sicht“, kommentierte Löckel die Situation. „Ich kenne das noch aus meiner Dienstzeit hier. Komm, ich mach Euch mal bekannt“, schloss er seinen Vortrag und strebte mit mir auf die Zirkusleute zu.

„Gu Moie!“, eröffnete er die Unterhaltung und machte mich mit Lokführer Klein und Zirkusmitarbeiter Mey bekannt. „Das hier ist der Bahninteressierte Horst Meier. Vielleicht könnt ihr ihm mal ein bisschen über den Trubel mit den Zirkuswagen erzählen, bis die endlich an der Rampe angekommen sind?“ „Ja, wenn sich die Oberen hier nicht so anstellen würden“, legte Mey gleich los. „Dabei sind wir gar nicht mit den Tieren hier, sondern nur mit ein paar korrosionsgeschädigten Anhängern, die in der Schlosserei repariert werden sollen. Die könnten den Fritz mit der Lok und den Wagen doch mal schnell an die Rampe

lassen. So ein paar Minuten Verspätung machen doch den Bock nicht fett“, schloss er erregt seine Erläuterung. Lokführer Fritz Klein, offensichtlich genau jener, der in Fahrbach den Heuballen-Unfall ganz gut überstanden hatte (siehe *em* 2/25), schmunzelte nur: „Es kommt doch nicht auf ein paar Minuten an. Lass doch den Schienenbus erst abfahren, dann können wir in Ruhe sägen“, brachte er die Sache auf den Punkt. „Sägen, wer will denn sägen?“, erieferte sich Mey. „Damit ist das Hin- und Herfahren beim Rangieren mit der Lok gemeint“, schaltete sich Löckel in das Gespräch ein.

Ein durchdringendes Tröten schreckte uns auf, als der von Wahlen kommende Schienenbus einfuhr. „Jetzt hat sich die Sache von selbst erledigt“, erkannte Löckel die Situation auf Anhieb. „Wenn der Rote Brummer raus ist, kann Fritz die Wagen rüberdrücken“, beruhigte er den Zirkuschef. Fritz Klein nickte zustimmend. „Wenn der Stationsvorsteher Bambel nicht so ein Holzkopf wäre, könntest Du sogar bei mir auf der Lok mitfahren“, wandte sich Klein an mich. „Aber ich will da nichts riskieren. Geht besser rüber an die Rampe, da gibt’s genug zu sehen!“ Wir eilten über den großen Vorplatz Richtung Laderampe und hörten bald schon das Röhren der Diesellok. Auf der Rampe kamen weitere Zirkusmitarbeiter zusammen, die die Verzurrungen der Anhänger lösten, damit der Hanomag-Traktor sie von den Rungenwagen herunterziehen konnte. Das war das aufregendste Erlebnis meiner bisherigen Odenwald-Tour!

Weiterreise nach Reisen

Ich fragte mich, ob das noch zu übertrumpfen sei. Als Nächstes kam ja der Bahnhof Reisen. Ich fragte Wolfgang Löckel, ob er sich meiner Bahntour anschließen wolle. „Ja, wir können gerne noch ein paar Stationen weiter zusammenfahren, doch für die gesamte Strecke reicht meine Zeit nicht aus. Reisen als nächste Station sollten wir uns jedenfalls genauer anschauen. Danach habe ich eine Verabredung in Weinheim Tal.“ In unsere Verabredung schaltete sich Lokführer Klein argumentierend ein: „Er ist nicht nur streckenkundig, sondern absolut streckenerfahren. Die Odenwaldbahn ist sozusagen sein zweites Wohnzimmer. Und das schließt auch den anderen Teil der Strecke ein, also die Überwaldbahn. Dort sind übrigens die besten Kunstbauten zu finden: zwei Viadukte und ein aufregender Tunnel.“ „Und als bedeutendster Bahnhof die Station Waldmichelbach sowie der größte Bahnanschließer der Gegend, die Hessischen Hölzerwerke“, ergänzte Löckel. Wir gingen hinüber zum Bahnsteig, um auf den Zug für die Weiterfahrt zu warten. Reisen nach Reisen lautete die Devise! *Horst Meier*



Horst ist mit den Umbauwagen und einer 65er in Mörlenbach angekommen auf dem äußeren Bahnsteig ausgestiegen. Seine Reisebekanntschaft Wolfgang Löckel kennt sich hier ausgezeichnet aus und begleitet ihn

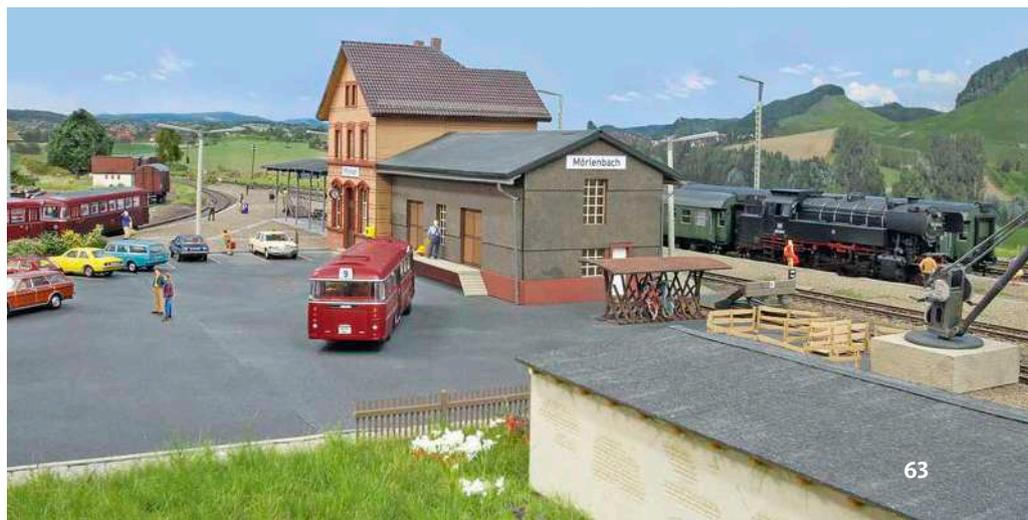


Vor dem Empfangsgebäude treffen Horst und Wolfgang auf Herrn Mey, der gerade den Transport einiger Zirkuswagen in die Sarrasani-Werkstatt organisieren muss *Horst Meier (4)*

Lokführer Klein und Zirkusmitarbeiter Mey eifern sich gesterreich über das umständliche Umsetzen der Zirkuswagen, als der Schienenbus aus Wahlen in Mörlenbach eintrifft



Der DB-Bahnbus wahrt den Anschluss beider Personenzüge in die umliegenden Dörfer



■ Drei Gartenbahnloks in 2m von LGB

HSB-Mallets in Kleinserienqualität

LGB 2m: Das Fenster am Kohlenkasten ist vergittert, die anderen an der 99 5902 sind zu öffnen



Mit hochwertigen Metallmodellen hat LGB offensichtlich eine Marktlücke gefunden, die künftig in jedem Jahr ausgebaut werden soll. Unlängst kamen mit der schwarzen 99 5901 (Artikelnummer 26591) und grün-schwarzen 99 5902 (-92) der HSB sowie der 99 5902 in DR-Ausführung der Epoche IV (-3) gleich drei Mallets in den Handel, die selbst kleinste Bauartunterschiede der noch existenten Vorbilder berücksichtigen. Auf dem Netz der Harzer Schmalspurbahnen waren die aus einer Serie von zwölf ab 1897 von der NWE beschafften und bei Jung gebauten Maschinen

bis vor kurzem im Einsatz. Derzeit sind leider alle drei ohne Fristen abgestellt, sodass man keine Gelegenheit hat, den Sound der jeweils 3.790 Euro kostenden Modelle mit den Originalmaschinen zu vergleichen.

Viele Digitalfunktionen

Stellt man die Mallet auf die Gartenbahngleise, ertönen die Betriebsgeräusche nur unwesentlich leiser als im Original, sodass es sich empfiehlt, die Lautstärke mittels der CV-Einstellungen zu reduzieren. Gut voreingestellt sind die anderen Werte der umgerechnet 35 km/h fahrenden Modelle, die auch einen Energiespeicher besit-

zen. Zahlreiche Licht- und die 22 Geräuschfunktionen lassen sich über F 0 bis F 31 abrufen, doch leider hat man die für den Betrieb wichtige digitale Kupplung auf F 23/24 gelegt, die über einige Zentralen gar nicht erreichbar sind. Wer Qualm mag, kann den Rauchgenerator und den radsynchronen Zylinderdampf über F 7 bzw. 11 schalten sowie den Dampfausstoß an der aktivierten Pfeife erleben. Damit bei Nichtbenutzung nichts beschädigt wird, lässt sich über einen Schalter im linken Wasserkasten die Funktion deaktivieren.

Gute Fahreigenschaften

Unsere ausgiebigen Probefahrten verliefen ohne Beanstandungen, wobei wie im Original nur das vordere Drehgestell sichtbar ausschwenkt. Die hinteren Radsätze sind leicht kippbar gelagert, damit unebene

Gleisverläufe ausgeglichen werden. Sogar den Gleisradius R 1 kann man befahren, da der dritte Radsatz viel Seitenspiel aufweist. Durch diese Konstruktion konnte nur jeweils der hintere Radsatz direkt vom Hochleistungsmotor angetrieben werden, der erste und dritte werden über die Kuppelstangen mitbewegt. Optisch fallen die unzähligen und zum Teil farblich hervorgehobenen angesetzten Details sowie die perfekten Beschriftungen auf. Ein Blick in den nachgebildeten Führerstand ist möglich, da das Dach mittels vier kräftiger Magnete nur aufgesetzt ist. Trotz der Filigranität sind die zugkräftigen Modelle für den Gartenbahnbetrieb gut geeignet, sieht man von den mitgelieferten Radlenkern für die LGB-DKW, die gegebenenfalls montiert werden müssen, sowie der Handhabung der 6,5 Kilogramm wiegenden Mallets ab. *MM*



An beiden Seiten sind digitale Kupplungen montiert, die sich austauschen lassen

Der Führerstand wurde detailliert umgesetzt und mit Figuren bestückt *MM (7)*





■ Roco HO

Überarbeitete 18 201 der Reichsbahn

Die bekannte Schnellzuglok 18 201 entstand aus der Tenderlokomotive 61 002, Teilen der Hochdruck-Versuchslok H 45 024 sowie einem abgewandelten Neubaukessel der Baureihe 22 mit einer verlängerten Rauchkammer und Giesl-Ejektor.

Roco hat sein Paradeferd (Artikelnummer 7100006/389,90 €) ebenfalls auf den neusten Stand der Technik gebracht und erstmals eine PluX16-Schnittstelle samt LED-Beleuchtung eingebaut. Das Neuheitenprospekt weist auf die Formvari-

Roco HO: Die kohlegefeuerte 18 201 wurde optisch und technisch überarbeitet

ante mit Kohlefeuerung, Zierlinie mit Dreifachspitze sowie beiliegender schwarzer Luft- und Speisepumpe hin. Der Antrieb wirkt weiterhin auf zwei Tenderradsätze und die drei über Kardanwelle angetriebenen Kuppelradsätze. Die 519,90 Euro kos-

tenden Digitalmodelle (711-/712-) haben zusätzlich eine schaltbare Triebwerksbeleuchtung. Im Gegensatz zum Original kann man mit dem Modell in beiden Fahrrichtungen die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h erreichen. MM

■ Brawa HO

Zweiachsiger Kesselwagen Z[P]



Brawa HO: In Langelsheim beheimateter Kesselwagen mit Bremserhaus

Die Waggonindustrie verbaute ab Ende der 1920er-Jahre vereinheitlichte Austauschbau-Laufwerke, was die Ersatzteilversorgung vereinfachte und zur deutlichen Kosteneinsparung beitrug. Die nun als Neukonstruktion vorgestellten Kesselwagen mit im Original 19,2 m³ Fassungsvermögen, einem Achsstand von 4,5 Metern und einer Länge von 8,8 Metern über Puffer gehörten mit zu den ersten Wagengattungen, in denen die neuen Austauschbauteile Verwendung fanden. Bedingt durch die verschiedenen Kunden und Fahrzeugeinsteller kam es zu kleineren Detailunterschieden bei den vorzugsweise für den Transport von brennbaren Flüssigkeiten bis in die Epoche IV eingesetzten rund

1.000 Wagen. Im Modell wurden gleich mehrere Varianten vorgestellt, bei denen der im Original genietete Rahmen sowie der ebenfalls mit Nieten versehene Kessel gut nachgebildet sind. Zur Erstauslieferung gehören mehrere bei der DRG (Artikelnummer 50846), DB (-48), DR (-52) und ÖBB (-57) eingestellte Modelle mit Bremserhaus, die es zum Teil auch mit Werbung der einstellenden Unternehmen gibt. Allen gemein ist, dass sie eine mehrteilige Bremsanlage, extra angesetzte Achslagerdeckel, freistehende Leitern und angesetzte Geländer haben. Dank der Metallachshalter rollen die 50 Gramm wiegenden und 49,90 Euro kostenden Kesselwagen sehr gut übers Gleis. MM

■ Roco HO

Neuer „nightjet“ der ÖBB

Nachdem Roco einen Rückruf der digitalen Sets (siehe *em* 3/25 und Kommentar auf Seite 3) gestartet hat, sind nun zumindest alle analogen Packungen im Handel. Uns erreichte der siebenteilige „nightjet“ (Artikelnummer 5500004/1149,90 €) – bestehend aus einem End-Schlafwagen WLA_{mz}, einem Schlafwagen WLA_{mz}, drei Liegewagen Bcmz, einem Multifunktionswagen ABb_{mpvz} und einem Steuerwagen Bf_{mpz}. Die ÖBB betreiben als umweltfreundliche Alternative zum Flugzeug seit 2016 ein dichtes und attraktives Nachtzugangebot mit beliebten Reisezielen in weiten Teilen Europas. Die 33 siebenteiligen Garnituren des neuen „nightjets“ bieten höchsten Komfort und ein hochwertiges Innendesign, was man im 1:87-Modell natürlich nur erahnen kann. Vielmehr wird man das äußere Erscheinungsbild der vollständig zugestützten, je 173 Gramm wiegenden Wagen mit separat angesetzten Klima-Aufbauten, Schürzen und Scheibenbremsen bewundern. Auch die mehrteilige Ausführung der Wagenböden und die formneuen Leichtbaudrehgestelle sind gelungen. An den kaum einsehbaren Wagenübergängen sind auch die Verbindungsschläuche angebracht, sodass sich



Die mit starren Kupplungen verbundenen Wagen bieten ein geschlossenes Zugbild

ein geschlossenes Zugbild ergibt. Letzteres wird auch durch die mehrfarbige Bedruckung mit durchlaufenden Zierlinien und den weiß eingefassten Türbereichen unterstrichen. Schaut man genauer hin, wird man auch die bündig eingesetzten Zugzielanzeigen an den Seitenwänden und die Details der Inneneinrichtung entdecken. Da die Scheiben nicht komplett getönt sind, erkennt man z. B. die Lackierung und Bedruckung der Sitze, Türen, Abteiwände und anderer Gegenstände, die separat angesteckten Leitern in den Schlafkabinen sowie die montierten Gepäckregale. Etwas Zeit erfordert es, die starren, einzeln mitgelieferten Kupplungen auszupacken und in die NEM-Schächte zu stecken. Die Inbetriebnahme geht anschließend umso schneller, sodass unsere Probefahrten auch mit geschobenem Zug ohne Probleme verliefen. MM

Die Steuerwagenfront sowie die Wagenübergänge des „nightjet“ sind aufwendig detailliert





■ Neukonstruierte Ellok in HO von Roco

144 029 aus Freilassing

Roco HO: Epoche-IV-Ellok
144 029 des Bw Freilassing

In Freilassing befand sich nicht nur Rocos erstes deutsches Vertriebsbüro, sondern auch ein bekanntes Bahnbetriebswerk der DB. Daher bringt Roco regelmäßig Neuheiten unter dem Label „Edition Freilassing“.

Als Neukonstruktion 2024 angekündigt, wurde nun die DB-Ellok 144 029 in analoger Ausführung mit PluX22-Schnittstelle (Artikelnummer 7500078/264,90 €) sowie in den digitalen DCC/AC-Varianten mit Sound

(751-/752-) zu je 389,90 Euro ausgeliefert. An dem sauber gravierten und bis auf die Details am Pufferträger komplett zugewerkelteten Modell gefallen besonders die Umsetzung der Lampen, die dargestellten Nieten, die

Lüftergitter, freistehenden Griffstangen und Dachaufbauten sowie die plastische und mehrfarbige Maschinenraumnachbildung. Auch die Einrichtung der Führerstände ist deutlich aufwendiger als bei älteren



Die Front der Ae 8/14 wurde stromlinienförmig ausgeführt

Märklin/Trix HO: Die Stromabnehmer der „Landilok“ genannten Ae 8/14 11852 lassen sich digital heben bzw. senken

■ Schweizer Doppellok in HO von Märklin/Trix

Ae 8/14 11852 der SBB

Mit fast drei Newton Zugkraft – zumindest in einer Fahrtrichtung – steht das formneue Märklin-Modell (Artikelnummer 38590/789 €) seinem Vorbild in nichts nach. Die schwere Elektrolokomotive Ae 8/14 11852 der SBB gibt in der dunkelgrünen Lackierung mit zwei Pantografen, Hülsenpuffern samt eckigen Puffertellern den Betriebszustand Anfang der 1970er-Jahre wieder. Sie war die dritte der großen Doppelloks, die 1939 für den schweren Verkehr am Gotthard gebaut wurde. Neu war der stromlinienförmige, in Leichtbauweise ausgeführte Lokkasten, um

das höhere Gewicht der elektrischen Ausrüstung zu kompensieren. Mit einer Leistung von rund 11.000 PS war sie lange Zeit die stärkste Lokomotive der Welt und fast nur am Gotthard im Einsatz. Nach einem Kabelbrand 1971 wurde sie optisch aufgearbeitet und zeitweise im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt.

Bewegliches Fahrgestell

Das Metallmodell mit seinen acht angetriebenen Radsätzen sowie zwei Hochleistungsantrieben mit Schwungmassen kann dage-





Drehgestelle und Maschinenraum sind plastisch und je Lokseite unterschiedlich ausgebildet



Piko N: VTG-Kesselwagen mit vielen angesetzten Details

Modellen. Gleiches gilt für die detaillierten Stromabnehmer SBS 10, die für den Betrachter unsichtbar befestigt wurden. Im Fahrbetrieb kaum zu erkennen sind die dunklen Drehgestellblenden, die trotzdem nahezu alle Details der Originalen aufweisen. Die geschlossenen Getriebeabdeckungen und der nicht einsehbare Unterboden sind zweckmäßig und unempfindlich gestaltet. Nach der Einfahrzeit läuft die E 44 bis zur umgerechneten Höchstgeschwindigkeit von 121 km/h sehr ruhig, wobei der Auslauf bei Stromunterbrechung ideale 15 Zentimeter beträgt. Die Zugkraft der 445 Gramm wiegenden und mit zwei Haftreifen am dritten Radsatz bestückten Maschine liegt mit 1,2 Newton im üblichen Bereich. *MM*



Frontansicht mit ausgefahrenem Stromabnehmer SBS 10



Das Fahrgestell ist äußerst beweglich konstruiert *MM (7)*

gen seine Zugkraft auch zukünftig demonstrieren. Die „nur“ 2,2 Newton mit Führerstand 2 voraus reichen für standesgemäße Züge bis zur umgerechneten Höchstgeschwindigkeit von 138 km/h vollkommen aus. Im Digitalbetrieb lassen sich zahlreiche Betriebsgeräusche aktivieren und auch die speziellen Schweizer Spitzensignale schalten. Beide Stromabnehmer sind digital heb- und senkbar. Dank einer mechanisch/elektrisch trennbaren

Kupplung werden alle Funktionen übertragen, aber auch eine gute Handhabung des langen Modells ermöglicht. Für Solobetrieb oder die Vitrine können die Aussparungen in den Frontschürzen neben dem Normschacht mit den beiliegenden Füllstücken verschlossen sowie Bremsschläuche und Schraubenkupplungsimitationen montiert werden. Im Trix-Sortiment findet man die Ellok übrigens unter der Artikelnummer 25590. *MM*

■ Piko N

VTG-Chemiekesselwagen

Für den Transport von Chemikalien unterschiedlichster Art ist der mit einem Kessel aus Chromnickelstahl, Isolierung und Heizung ausgestattete Wagen konzipiert. Die formneuen Kunststoffmodelle (40720/55 €) als Start einer Wagenserie bieten einen hohen Detaillierungsgrad mit zierlichen Leitern, freistehenden Griffstangen und Geländern sowie gestalteten Wagenböden. Gelungen sind auch die mehrfarbigen Beschriftungen der verchromten Hochglanzkessel und der Aufdrucke am Fahrgestell der in Hamburg stationierten VTG-Wagen. Die neuen Kesselwagen bieten sich förmlich für Ganzzüge auf Epoche-VI-Anlagen an, laufen im Original aber auch als Einzelfahrzeug in gemischten Güterzügen. *MM*



FR Montageservice Z: Omm 32 mit Bremserbühne *Trainini*

■ FR Montageservice Z

Omm 32 der Bundesbahn

Uwe Schuster bietet unter der fortgeführten Marke FR eine wichtige Formvariante der offenen Wagengattung Omm 32, ex Gattung Linz, der DB an (Artikelnummer 49.339.31/89 €). Diese ist nun mit einer Bremserbühne ausgestattet, was neben einem neuen Fahrwerk auch Änderungen am Kasten erforderte. Dessen abweichende Merkmale sind am in Kunststoff/Metall-Mischbauweise hergestellten Modell vorbildgerecht wiedergegeben. Zu den Stärken gehören die auch innen nachgebildeten Ladetüren und Bremsen auf Radebene. Die Anschriften wurden im Tampondruckverfahren aufgebracht. *HSP*





Piko HO: Seitenansicht der dieselektrischen DE 18 von Vossloh

■ Vossloh-Diesellok in HO von Piko

DE 18 für Strecken- und Rangierdienste

Auch auf Epoche-VI-Anlagen ist die Dieseltraktion unverzichtbar, zumal wenn man keine Fahrleitung montieren möchte. Als optisch attraktiver Gegenpol zu den oft noch eingesetzten DB/DR-Maschinen bietet die modern wirkende DE 18 von Vossloh einen guten Kontrast. Die in Kiel gebauten Originalloks mit Mittelführerhaus werden im schweren Rangier- und Streckendienst eingesetzt. Den Sonneberger Konstrukteuren ist es bei dieser Diesellok einmal mehr gelungen, das typische Erschei-

nungsbild 1:87-mal zu verkleinern. Das Modell (Artikelnummer 52360/189 €) weist eine Vielzahl an Details auf, hat äußerst plastisch wirkende Gravuren an beiden Vorbauten, feine Lüftungsgitter mit darunter liegenden Lüfterrädern, ein formstabiles Geländer, durchbrochene Aufstiegsstufen und Drehgestelle mit guter Tiefenwirkung.

Aufwendige Lackierung

Für die Erstauslieferung hat man die 500 2774 von Vossloh Rolling Stock ausgewählt. Die mehrfarbige Be-

druckung ist ebenso perfekt wie die aufwendige Lackierung mit den Zierstreifen. Der mittig angeordnete Motor mit zwei Schwungmassen sorgt für einen ruhigen Lauf bis zum umgerechneten Maximaltempo von 118 km/h. Die gute Zugkraft von 1,2 Newton wird durch zwei diagonal angeordnete Haftreifen erreicht. Im Zusammenspiel mit einem Digitaldecoder lassen sich viele vorbildgerechte Lichtfunktionen

schalten. Die attraktive Führerstands- und Führerpultbeleuchtung gehört inzwischen schon zum technischen Standard. Zur unkomplizierten Nachrüstung eines Decoders steht auf der Platine eine PluX22-Schnittstelle bereit. In einer der nächsten Ausgaben planen wir einen Test gegen das ebenfalls neue Rivarossi-Modell der DE 18 (siehe em 3/25). MM



Die Lüfterräder sind mit feinen Gittern abgedeckt, die Aufstiege aus Metall gefertigt

MM (3)



Roco HO: Die ehemalige DR-Lok trägt nun DB AG-Logos und die Betriebsnummer 143 130

■ Roco HO Bordeauxrote 143 130

Mit der Zusammenlegung von DB und DR wurden die Lokomotiven der Baureihe 243 in den Bestand der DB AG übernommen. Dort wurden sie als Baureihe 143 eingegliedert und bundesweit eingesetzt. Das 485 Gramm wiegende und umgerechnet 151 km/h schnell fahrende Modell (Artikelnummer 7500066/269,90 €) wird auch für beide Stromsysteme mit digitaler Vollausstattung (751-/752-) für je 369,90 Euro angeboten. Am gut gestalteten Kunststoffgehäuse sind noch zahlreiche teils in Ätztechnik ausgeführte Steckteile selbst anzubringen. MM



KM 1: Die 50 2652 als Reichsbahn-Modell Jürgen Albrecht (2)

■ **Kriegslok in 1 von KM 1 Baureihe 50 ÜK**

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges stieg der Bedarf insbesondere für Güterzüge stark an und führte zum Bau von an Bauteilen reduzierten Maschinen – den Übergangskriegslokomotiven (ÜK). Viele Teile wurden vereinfacht oder nicht mehr an diesen Loks verbaut. So entfielen beispielsweise die Frontschürzen, die Windleitbleche und das zweite Fenster im Führerhaus. Auf den Laufachsen wurden Scheibenräder aufgezogen. Ab 1941 wurde auch die Baureihe 50 als ÜK geplant und ab 1942 geliefert. Die letzten Baulose erhielten den einfacheren Kessel der Baureihe 52.

Das aus Messing und Edelstahl gefertigte Modell der Baureihe 50 ÜK wird in elf Ausführungen zu einem Preis ab 3.490 Euro in der Premium-Edition angeboten. Der Zeitraum für die Mo-



Der Sanddom ist vorbildgerecht gefüllt dargestellt

dellnachbildungen liegt bei den umgesetzten neun DB- und zwei DR-Vorbildern zwischen 1961 und 1976 sowie bei der Museumslok um 2020. Die 50er werden mit Kasten-, Wann- oder Kabinentendern und den entsprechend angepassten Führerhäusern ausgeliefert. Der Antrieb erfolgt über einen siebenpoligen Hochleistungsmotor. Die Radsätze sind gefe-

dert und wie der Antrieb kugelgelagert. Es lassen sich zahlreiche Komponenten öffnen und erlauben so einen Blick in das Innere der Lok. Der Führerstand ist eingerichtet und hat einen Holzfußboden. Aufrufen kann man 29 Fahr-, Licht- und Soundfunktionen, wenn die eingesetzte Zentrale das ermöglicht. Dampf macht das Modell auch ordentlich: Neben dem taktsynchronen Schornstein- und Zylinderdampf werden die Pfeifsignale nicht nur akustisch erzeugt, sondern auch der dazugehörige Dampfausstoß ist synchron dazu vorhanden. Auch alle anderen Geräusche werden sauber und realistisch wiedergegeben. Wer die 50 ÜK im Fahreinsatz erleben will, sollte im hier verlinkten Video unseres *em*-Autors Peter Pernsteiner von einem Fahrtreffen in München auf die Filmminute 19:23 springen: <https://youtu.be/WW-qXfy8EEg?t=19m23s> JA

■ **Modellbau Veit TTe Reichsbahn-Neubau-99er aus Sachsen**

Die nun erschienene schmalspurige DR-Neubaulok-Baureihe 99⁷⁷⁻⁷⁹ wurde vom Zwönitzer Kleinserienhersteller Veit bereits 2016 angekündigt. Die Epoche-III-Ausführung 99785 (Artikelnummer 41071) und die Epoche-IV-Maschine 991772 (-2) als Fertigmodelle zu je 659 Euro unterscheiden sich epochengerecht u. a. in der Ausführung mit bzw. ohne Dreilicht-Spitzen-signal, Beschriftung, Anordnung der Dampfpeife, Dachoberlichtaufsatz und Kohlekastendeckel. Im gespritzten Fahrwerksblock verfügen die Kuppelradsätze über ein gewisses Seitenspiel, das für die Bogenläufigkeit wichtig ist. Den Schwenkbereich der Laufwheelsätze erweitern die schwalbenschwanzförmig leicht nach außen ragenden Kolbenstangenschutzrohre.

Der Nachläufer unterliegt beim Schwenken keinen Beeinträchtigungen. Ein Mindestgleisradius von 215 Millimetern kann somit befahren werden. Der Antrieb erfolgt über

einen längs liegenden Glockenanker-Motor mit einer kleinen Schwungmasse auf ein Schnecke/Stirnrad-Getriebe. Für die Digitalnächrüstung sind sechs Lötunkte vorhanden. HS



Modellbau Veit TTe: Epoche-IV-Version der DR-Schmalspurtenderlok-Baureihe 99⁷⁷⁻⁷⁹

Helge Scholz

Außerdem...

... kommt von A.C.M.E. der Bautzener WR mit Mitropa-Beschriftung und Untersuchungsdaten von 1992 (Artikelnummer 52131/91,50 €)

... bietet SEM in HOe die sächsische Doppellok II K mit der Betriebsnummer 61 A/B (31046/905 €) in attraktiver grün-rotbrauner Lackierung der Epoche I an



SEM HOe: sächsische II K

... lieferte MDS ab 190 Euro gleich vier unterschiedlich lackierte RhB-Modelle der Ge 4/4^{II} (60005, -13 bis -15) in der Nenngröße N aus

... hat Arnold in TT die formneue Vossloh-Diesellok DE 18 in der grauen Lackierung von Rail Adventure (9059/199 €) ausgeliefert



Arnold TT: DE 18 Werk (2)

... hat Tillig die Produktion des Straßenbahn-Gleissystems in HO/HO_m/TT eingestellt, da die Werkzeugformen verschlissen sind und die Nachfrage nachgelassen hatte. Der Abverkauf erfolgt über Navemo

... erscheinen von Preiser in HO mehrere Ritter und Landsknechte (Artikelnummer 99500 ff.) als je 9,99 Euro kostende Einzelfiguren



Preiser HO: Ritter MM (3)

... bietet Herpa zwei 20-Fuß-Container in Kommunalorange (53600-004/15,95 €) sowie zwei rote 10-Fuß-Container (53594-004/9,95 €) an

Neuheitenmodelle 2025

Unsere Neukonstruktionen für die Spurweite H0

märklin

H0

N   DCC    

38135 Dieseltriebwagen Baureihe VT 88.9 -
das „Schweineschnäuzchen“

€ 389,- *



N   DCC    

38600 Diesellokomotive V 60

€ 399,- *



N   DCC    

36965 Dieseltriebwagen Regio Shuttle RS1,
Baureihe 650

€ 249,- *



N   DCC    

36966 Dieseltriebwagen Regio Shuttle RS1,
Baureihe 650

€ 249,- *



Alle Modelle serienmäßig mit
Pufferspeicher ausgestattet

N   DCC    

38800 Elektrolokomotive BR 186

€ 449,- *



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



www.maerklin.de
www.trix.de



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



Auhagen/Wiking HO: Mauerelemente aus Kunststoff mit zwei Toren aus Karton sowie John Deere 8330

■ **Auhagen HO**
Gemauerte Einfriedung

Ab der Epoche I wurden Gutshöfe, private Gärten, Industrie- und Bahnanlagen oft mit Mauern eingefriedet. Diese aus Ziegelsteinen gefertigten Mauern haben an vielen Stellen bis heute überlebt. Mit den je sechs rund 65 bzw. 22 Millimeter langen und 21 Millimeter hohen Elementen samt Pfosten sowie den sechs einzelnen Pfosten ist man beim Aufbau recht flexibel. Den Kunststoffteilen (Artikelnummer 41681/19,90 €) liegen außerdem noch je ein zwölf Millimeter sowie ein 38 Millimeter breites, aus Karton gelasertes Tor bei. **MM**

■ **Artitec HO**
Bauer mit Heurechen, Sandburg und betrunkene Personen Guus Ferrée



■ **Artitec HO**
Heurechen und Figuren

Für die Landwirtschaft gibt es ein Pferd vor einem fein geätzten Heurechen (Artikelnummer 387.609/31,80 €) sowie für Strände oder Spielplätze eine Sandburg mit zwei sitzenden kleinen Kindern (5870103). Dort sollten sich die drei Personen des Sets „Zu tief ins Glas“ (-7) zu je 13,10 Euro aber nicht aufhalten. **GF**



PCX87

Oliver Strüber (2)

■ **Modellautos HO**
Epoche IV im Trend

Nachdem Viessmann die AWM-Formen übernommen hat, kommen über kibri wieder erste Fertigmodelle in den Handel. Dazu gehört u. a. ein VW LT 28, den es als limitiertes Sondermodell in Ausführung der DLRG-Wasserrettung der Stadt Bremen gibt (Artikelnummer 3070000/22,90 €). Für die Epoche IV erscheinen bei **Minichamps** der '86er BMW M 3 als Limousine (020220 bis -24) und Cabrio (-30 bis -34), ein Maserati Ghibli von 1969, ebenfalls als Coupé (123020 bis -24) und Spyder (-30 bis -34), sowie der Supersportwagen Lamborghini Countach LP 400 von 1974 (103120 bis -24) für je 24,90 Euro. **PCX87** steuert derzeit neben dem ab 1985 gebauten Saab 9000 CC als Fließheck-Limousine (870188 bis -91) auch den sportlichen Renault 5 GT Turbo des gleichen Baujahres bei (-296 bis -99) für je 22,90 Euro. Von **Wiking** erscheinen der Mercedes 507 D der THW-Bergungstaucher (27201/17,49 €), ein Magirus-Eckhauber mit Winterdienstausstattung (64609/26,99 €), der John Deere 8330 (39103/19,99 €) und der VW T 2 als Campingbus mit Hubdach (31504/19,99 €). **OS/MM**

Minichamps



Wiking



Ihr digitaler Einstieg



Testen Sie 2x
Digitale Modellbahn

Jetzt Vorteile nutzen:

- ✓ 2 für 1: Sie sparen die Hälfte
- ✓ Die *Digitale Modellbahn* kommt bequem frei Haus
- ✓ Nach den 2 Ausgaben jederzeit kündbar!
- ✓ Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

Auf 84 Seiten erhalten Sie jetzt Praxis- und Erfahrungsberichte, Grundlagen, Marktübersichten, Themen aus Modellbahnelektronik, Software und Computeranwendungen für Modellbahner, außerdem Neuheiten-Vorstellungen, sowie Tests und fundierte Bastel- und Selbstbauberichte.

Wie geht es weiter?

Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Digitale Modellbahn* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 8,55 pro Heft (statt € 8,90 am Kiosk, Jahrespreis € 34,20) 4x im Jahr frei Haus. Ich kann den Bezug jederzeit kündigen.

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter vgbahn.shop/digitalstarten

■ Schaustück der Intermodellbau 2025 in Dortmund

H0e-Appetithappen auf die große Messe

Im April werden in den Dortmunder Westfalenhallen wieder attraktive Modellbahnanlagen aller Nenngrößen ausgestellt. Ein kleines Schaustück können wir hier schon als Appetithäppchen zeigen. Außerdem präsentieren viele Hersteller dort ihre Neuheiten und die Händler ein breites Angebot an Neu- und Gebrauchtware



Jedes Jahr nehme ich mir vor, eine neue Minianlage mit den Abmessungen von 80 mal 40 Zentimetern zu bauen. So starteten im Frühjahr 2024 die Vorbereitungen für eine H0e-Feldbahnanlage. Das Ziel für die Fertigstellung war die *Intermodellbau* vom 10. bis 13. April 2025 in Dortmund. Als Gleismaterial

wurde jenes mit 2,1 Millimeter hohen Schienenprofilen und einem Mindestradius von 140 Millimetern von MinitrainS gewählt.

Gebäude aus dem Baukasten

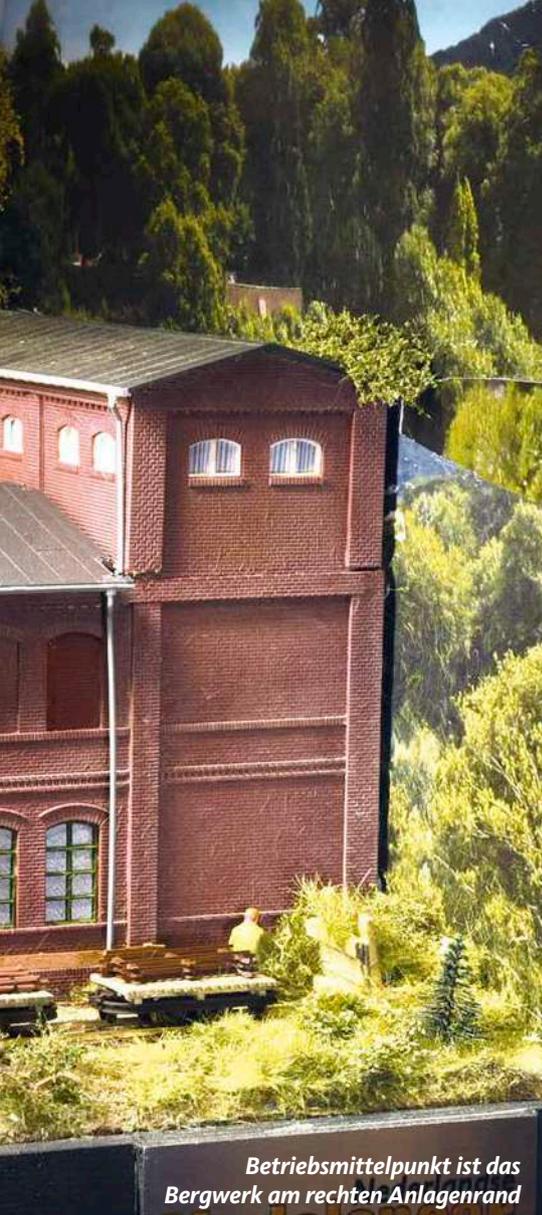
Als die sichtbare Gleisanlage sowie das Ausweichgleis im Schattenbahnhof feststanden,

konnte anschließend eine grobe Zeichnung der Landschaftsform und von den Gebäudestandorten angefertigt werden. Schnell war klar, dass es das für mein Thema benötigte Bergwerksgebäude nicht zu kaufen gab. Ein Freund erstellte mir ein paar Papiermuster auf Basis des Baukastensystems von Auhagen. Nach der

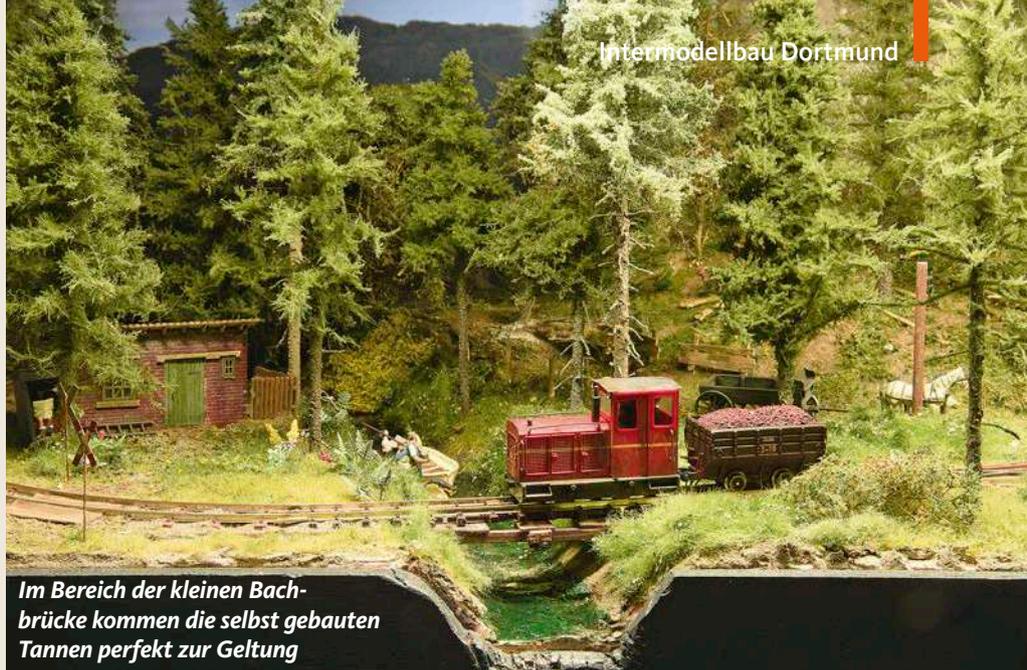
Die H0e-Anlage hatte ihre Premiere im Januar 2025 in Rijswijk/Niederlande

WALDGRUBE





Betriebsmittelpunkt ist das Bergwerk am rechten Anlagenrand



Im Bereich der kleinen Bachbrücke kommen die selbst gebauten Tannen perfekt zur Geltung

Besucherinfos



Die Intermodellbau in den Westfalenhallen 3 bis 7 hat vom 10. bis 13. April täglich von 9 bis 18 sowie am Sonntag bis 17 Uhr geöffnet. Die Eintrittskarten kosten 17 Euro bzw. ermäßigt zwischen neun und 15 Euro. Der GeraMond-Messestand ist in Halle 4 und unser Dioramenbau-Wettbewerb (siehe em 1 und 2/25) ist am BDEF-Stand in Halle 7 zu finden. Info: www.intermodellbau.de



Vom Boot aus lässt es sich gut angeln. Ob etwas anbeißt?

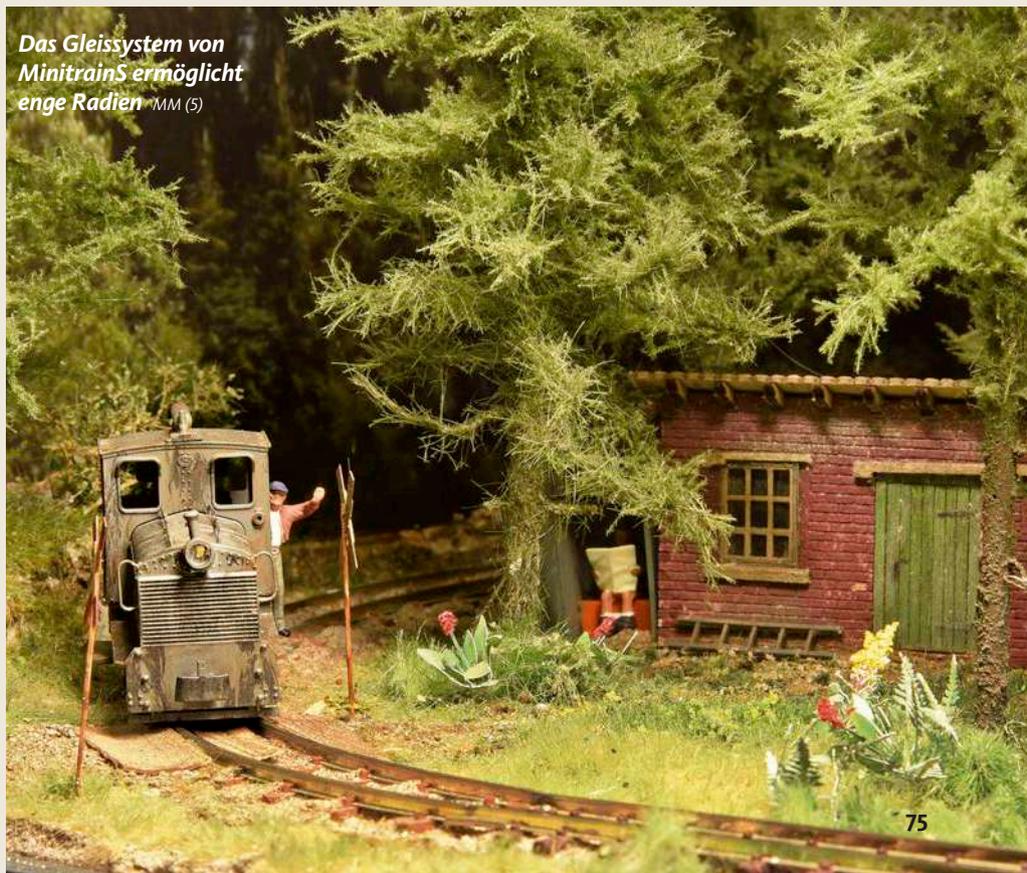
entsprechenden Materialbeschaffung wurde die „Waldgrube“ aus den einzelnen Elementen in Ziegelsteinoptik gebaut.

Baubau in eigener Werkstatt

Nachdem alle Gleise verlegt und eingeschottert sowie die Probefahrten mit verschiedenen Lokomotiven erfolgreich absolviert waren, ging es mit dem Geländebau weiter. Während für den Bodenbewuchs handelsübliche Materialien Verwendung fanden, entstanden unzählige Tannen in der eigenen Werkstatt aus einem Holzstamm mit eingesteckten Drahtästen und entsprechender Begrünung.

Natürlich findet man auf der Anlage wieder viele kleine Szenen wie beispielsweise einen Adlerhorst, grasendes Wild, Angler am Bach oder fleißige, aber auch faulenzende Angestellte. Nach vielen Arbeitsstunden ist die Kleinanlage mit einem Bergwerk im Wald, das mittels Feldbahn die Bodenschätze abtransportiert, fertig und bereits für den Transport zur Dortmunder Messe verpackt. *Dietmar Allekotte*

Das Gleissystem von MinitrainS ermöglicht enge Radien ^{MM (5)}



Transport wettergeschützter Materialien in Holzkisten

Maßgeschneiderte Boxen für empfindliche Waren

Bruch- oder nässeempfindliche Handelswaren unterschiedlicher Größe werden heute noch in speziell angefertigten Holzkisten verpackt und per Eisenbahn, Lastkraftwagen oder Schiff versendet. Wir zeigen, was Modellbahner dabei beachten sollten

Viele Modellbahner kennen sicher noch den sechsachsigen Märklin-Tiefadewagen (Artikelnummer 4618), das neuere achtachsige Fleischmann-Modell (5295) oder den ebenfalls sechsachsigen Roco-Wagen (67478), die alle mit einer großen Holzkiste beladen waren. Diese im Original so verpackten Warensendungen gibt es schon länger als das Transportmittel Eisenbahn. Auch wenn Ende der 1960er-Jahre der Siegeszug der genormten eisernen Container begann, sieht man auch heute noch mit hölzernen Kisten beladene Güterwagen.

Die individuellen Transportbehälter werden nach Bedarf in verschiedenen Formen und Größen gezimmert. Sie werden in der Regel auf K- (zweiachsige Rungenwagen), Rs-/Res-, Rmms-/Remms- (vierachsige Rungenwagen mit und ohne Borden) sowie, wenn sie besonders schwer sind, auf Samms- (sechssachsige Flachwagen mit Rungen) oder bei einer gewissen Höhe auf Tiefadewagen transportiert. Es gibt



Ladeeinheiten mit einer oder mehreren Kisten in gleichen Dimensionen, aber auch solche mit verschiedenen Größen. Teilweise gehören zu einer Sendung auch so viele (unterschiedliche) Kisten, dass mehrere Güterwagen erforderlich sind. Als Beispiel sei eine in Transportkisten versendete Walzstraße genannt.

Verlässliche Ladungssicherung

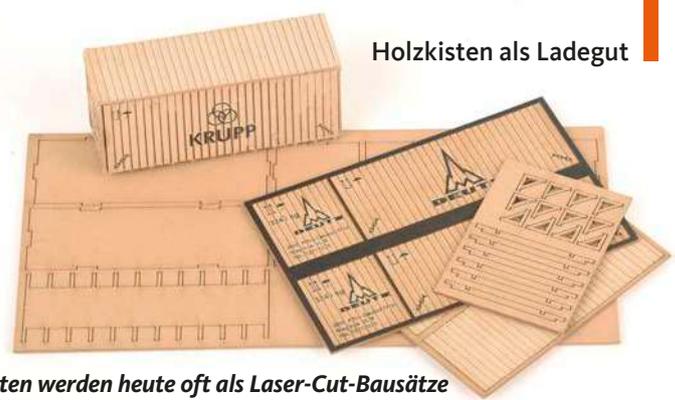
Gesichert werden die Holzkisten auf den Güterwagen mit Festlege-, Führungs- und Brems-hölzern, Keilen, Drähten, Ketten oder Ladegurten. Bei Kisten mit einem Gewicht von 500 bis 8.000 Kilogramm werden zur Sicherung auch Arretierungsbleche verwendet. Da sie nicht sichtbar sind, ist das für eine Modellnachbildung unbedeutend. Bei den in den letzten Jahrzehnten zunehmend verwendeten Spanngurten müssen die Wagen mit Befestigungselementen wie Ringen, Haken oder Ösen ausgestattet sein. Zum Teil sind die Transportkisten auf der Oberseite zusätzlich durch Kunststofffolie, Dachpappe oder Planen vor Umwelteinflüssen geschützt.

Interessant an den Transportkisten sind die angebrachten Anschriften der Absender samt Firmenlogo, die Empfängeradresse, Übergangspunkte und andere Hinweise, wie zum Beispiel





Schwerlastwagen der Gattung Salmmnps mit Holzkiste, deren Spannänder durch die vorhandenen Ösen geführt sind



Holzkisten als Ladegut

Kisten werden heute oft als Laser-Cut-Bausätze mit passenden Anschriften angeboten, wie diese von Joswood



Im Modell schwer umzusetzen ist eine solch gemischte Ladung unterschiedlich großer und bunt beklebter Holzkisten



Auf dem vierachsigen Rs der SNCF sind gut nachzubauende, glatte Kisten unterschiedlicher Größe verladen

Benno Wiesmüller (5)



Neben der MTU-Kiste für Sydney erkennt man gut die aufgenagelten Balken als Ladungssicherung, die auch im Modell nachgebildet wurden



An der Ladestraße sind verschiedene Güterwagengattungen mit Holzkisten angekommen MM (2)



die Top-Marke (zwei nach oben zeigende Pfeile), ein Schirm (vor Nässe schützen), ein Glas (empfindliche Waren), das Schwerpunktzeichen (Kreis auf Kreuz), das Staplerverbotzeichen (durchkreuzter Gabelstapler) und die Anschlagpunkte (einige Kettenglieder). Sind die Anschlagpunkte am oberen Teil der Kisten aufgemalt, befinden sich dort in der Regel auch Vorrichtungen wie zum Beispiel Ösen, in die das Ladegeschirr eingehängt werden kann.

Große und kleine Modelle

In allen Nenngrößen gibt es bei den Zubehöherstellern ein umfangreiches und zum größten Teil auch gut gemachtes Sortiment an Kisten, sodass wir hier bewusst auf Artikelnummern verzichten. Oft werden die Ladegüter nur für kurze Zeit mit den Anschriften verschiedener Unternehmen angeboten, sodass man in den (Online-)Katalogen gezielt suchen muss, wenn man z. B. mehrere unterschiedliche Kisten von AEG, Deutz, Krupp & Co. benötigt. Eine gute Auswahl verschiedener Holzkisten haben z. B.

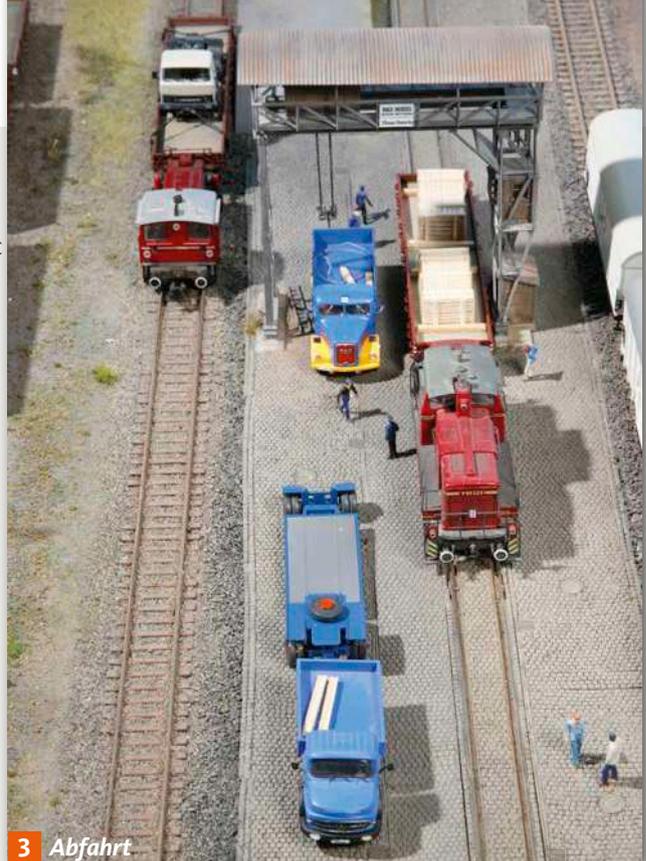
Erlebnisse eines Spediteurs

Portalkran-Verladung in Solingen



1 Anlieferung

Bruno Kaiser (3)



3 Abfahrt



2 Verladen

In den 1970er-Jahren arbeitete ich als Speditionskaufmann für das Fuhrunternehmen Todemann aus Solingen-Landwehr. Der Bahnhof in Solingen-Ohligs – heute Hauptbahnhof – war für uns ein wichtiger Umschlagplatz von der Bahn auf den Lastkraftwagen bzw. umgekehrt. Dazu haben wir oft den an der Ladestraße feststehenden Portalkran benutzt, um DB-Waggons zu be- oder entladen. Die Ladegüter waren genauso unterschiedlich wie unsere Kunden, die wir belieferten. Unter anderem wurden auch große Holzboxen umgeschlagen, in denen Werkzeugmaschinen der Firma Klopp aus Solingen-Wald transportsicher verpackt waren. Dazu waren die Maschinen in den Boxen mit Holzkeilen und Balken angeschlagen, sodass sie nicht verrutschen konnten. Beim Umheben der Boxen mittels Kran war allerhand Präzision gefragt. Jede Box war mit vier Ladehaken versehen. Dort wurden dann entweder Ketten oder Gurte zum Anheben der Last eingehängt. Auf den Boxen waren Zeichen angebracht, weil es bei den unterschiedlichen Maschinen auch verschiedene Gewichtsschwerpunkte gab, die es zu berücksichtigen galt. Beim Umladen und Absenken der Fracht musste mit viel Sorgfalt gearbeitet werden, um Transportschäden zu vermeiden. Für mich als Spediteur war das immer eine aufregende Sache. Die Spannung fiel erst ab, als das Frachtstück sicher auf dem Güterwagen verstaut und verzurrt war.

Werner Kurzrock



Im Original sind die auf den zweiachsigen Rungenwagen der Gattungen K und Res verladenen Kisten mit einer Folie unter dem Deckel gegen Witterungseinflüsse geschützt, was im Modell bei fertigen Kisten nur schwer darzustellen ist

Benno Wiesmüller (5)



Die vier Kisten wurden nach einem Vorbildfoto auf einen Rs-Wagen von Märklin (rechts) verladen. Eine weitere Kiste (48 mal 29 mal 33 mm) steht auf einem Rlmp von Roco (l.)

Busch, Duha, Faller, Joswood, Ladegüter Bauer, Loewe, Modellbahn Engl, Modellbahn Union und Preiser, um nur einige zu nennen.

Individuelle Eigenbauten

Außerdem kann man aus Kunststoffplatten mit Bretternachbildungen (z. B. Auhagen) individuelle Transportkisten basteln. Dabei haben wir solche als Vorbild genommen, bei denen nur schlechte Bretterwände von außen sichtbar sind und die auch keine verstärkenden Bretter aufweisen. Wir haben vier HO-Kisten aus je zwei Seitenwänden, zwei Stirnwänden und je einer oberen Abdeckung mit den Abmessungen 47 mal 27 mal 20, 58 mal 28 mal 16, 45 mal 26 mal 30 und 45 mal 26 mal 22 Millimeter aus etwa ein bis zwei Millimeter starken Bretterplatten ausgeschnitten und zusammengesetzt. Vor dem Zusammenkleben werden die Klebekanten der einzelnen Teile mit einer Feile abgeschrägt. Als von innen eingeklebte Bodenplatte kann auch Pappe oder Ähnliches verwendet werden.

Auf die Unterseite der Bodenplatten werden zwei mal zwei Millimeter starke Unterlagehölzer geklebt, die an den Enden mit Keilen versehen sind. Joswood legt seinen Holzkisten gleich entsprechende Sicherungskeile bei, die aus mehreren Teilen montiert werden. Nach dem Zusammenbau können die Bretterwände der Kisten noch mit Farben behandelt werden, damit nicht alle Bretter das gleiche Aussehen haben. Da sie in der Regel aus frisch gesägtem Holz montiert werden, sollte man sich mit einer allzu starken Patinierung zurückhalten.

Benno Wiesmüller/MM



Die Kisten auf diesem Res mit Bordwänden sind mit Spanngurten gesichert



Drei auf zweiachsigen Tiefladewagen mittels Spanngurten gesicherte Kisten

Anzeige

SOMMERFELDT H0 Start-Set

Katalog als Download
Aufbauanleitung als Download

Instagram

119,90 €

5 x #101 Fahrstuhl L=600
5 x #182 Fahrstuhl L=500
5 x #183 Fahrstuhl L=600

5 x #185 Güterwaggonarmst. mit Ausleger
5 x #185 Güterwaggonarmst. mit Ausleger
5 x #185 Güterwaggonarmst. mit Ausleger

56,50 € sparen!

#082 Lichtschleife L=600
#100 Lichtschleife
#185 Motorleuchte

Besuchen Sie unseren Online-Shop - www.sommerfeldt.de

Sommerfeldt Oberleitungen + Stromabnehmer GmbH
Friedhofstr. 42 • 72110 Hattenhofen
Tel: +49 (0) 71643195 • Fax: +49 (0) 71615786 • info@sommerfeldt.de

MODEL SCENE

- LANDSCHAFTSANUMATERIALIEN VON A BIS Z
- GRASFASERN
- REALISTISCHE GRASMATTEN
- NATÜRLICHES BUSCHWERK
- ACKERFLÄCHEN
- LASERGESCHNITTENE BAUSÄTZE

www.model-scene.com

■ Praxistipps zur Anlagen-Wandlung vom Winter zum Frühjahr

Frühlingserwachen

mit Blütenpracht und frischem Grün



Während der kalten Jahreszeit üben Winterdarstellungen auf Anlagen eine starke Faszination aus. Doch schmilzt draußen der Schnee, sehnt man sich auch im Hobbyraum nach frühlingsverheißender Wärme. Was in der Natur von allein geschieht, muss der Modellbauer in seiner fiktiven Welt allerdings selbst bewerkstelligen. Genau das möchten wir Schritt für Schritt beschreiben

Unserer Ankündigung beim Bau des Winterdioramas (siehe *em* 12/24), Anfang 2025 auf demselben Schaustück den Frühling einziehen zu lassen, folgen nun Taten. Wie seinerzeit bereits erwähnt, ist es durchaus möglich, auf einer Modellbahnanlage aufeinanderfolgende Jahreszeiten darzustellen. Denkbar sind dabei die Zeitabschnitte Spätherbst, Winter und Frühling auf einer einzigen künstlichen Basislandschaft in der aufgezählten Abfolge zu präsentieren. Dass so etwas allerdings nicht wie in der Natur von selbst geschieht, ist wohl jedem klar. Die optischen Veränderungen in der jeweiligen Jahreszeit müssen selbstverständlich erst geschaffen werden. Was das für

die von uns bereits vorgestellte Winteridylle bedeutet, sei nachfolgend geschildert.

Staubsauger-Aktion

Die Aufgabe des Schneeabtauens nimmt uns ein handelsüblicher Staubsauger ab, der allerdings genügend Leistung besitzen sollte, um das anhaftende Schneepulver zuverlässig beseitigen zu können. Mit dem Saugrohr wird das Gelände gründlich und trotzdem vorsichtig vom Schnee befreit. Zuvor sind natürlich alle losen oder nur leicht mit Klebstoff angehefteten Ausstattungsgegenstände wie Figuren oder Autos zu entfernen. Insbesondere Bäume und Sträucher mit dünnem Gezweig, wie beispielsweise aus

Seemoos, sind behutsam abzusaugen, wobei auch ein langhaariger Pinsel helfen kann. Bei engeren Stellen, Winkeln oder Ecken im Gelände und an Gebäuden müssen die Schneereste mit einem schmalen Rasierapparatpinsel dem Staubsaugerrohr nahegebracht werden, um hineingezogen zu werden. Zu beachten ist bei all diesen Reinigungsaktionen, dass man das Staubsaugerrohr nicht am metallischen Ende anfasst, denn dieses lädt sich gerne beim Arbeitsprozess aufgrund der vorbeifliegenden Pulverschnee-Produkte auf Kunststoffbasis elektrostatisch auf und gibt dann diese Ladung an den Agierenden ab. Der dabei entstehende „Kuhzauneffekt“ mit spürbarem Spannungs-



Frisches Grün sowie blühende Bäume und Sträucher auf einem HO-Diorama, das noch vor vier Monaten unter einer dichten Schneedecke lag und nun das Frühlingserwachen erlebt

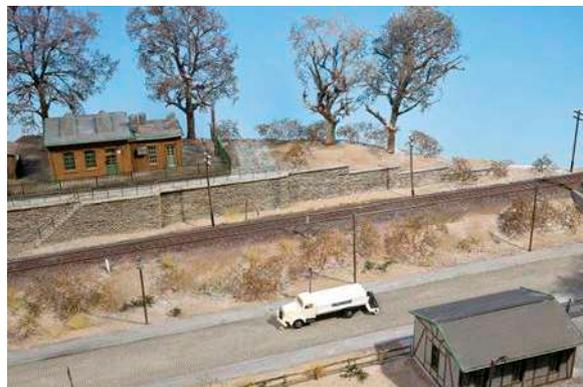
HO-Materialien für die Frühlingsgestaltung (Auswahl)

Hersteller	Artikelnr.	Bezeichnung
Busch	1206	Bausatz Tulpen
Busch	6843	Blütenbäume
Busch	7359	Micro-Flocken Krokus
Faller	181406	Zierkirsche, blühend
Faller	181262	Tulpen
Faller	181265	Traubenhyazinthen
Faller	181475	Forsythien, gelb blühend
Heki	1163	Apfelbäume, weiß blühend
Heki	1555	Belaubungsvlies, blühend
MBRmodel	50-2002	blühende Pflanzen
MBRmodel	50-2001	gelb blühende Bodendecker
MBRmodel	50-2003	rosa Blühendes
MBRmodel	50-2005	blau Blühendes
MBRmodel	50-5021	gelb blühende Sträucher
Microrama	32510302ff.	Grasfasern, frühlinggrün
Microrama	33150054	Belaubung, frühlinggrün
miniNatur	717	Grasbüschel Frühling
minNatur	732-21S	Wildwuchsgebiet Frühling
miniNatur	910/-20/-30	Frühlingsbelaubung
Noch	00020	Grasmatte Frühlingswiese
Noch	21996	Mandelbäume, blühend
Polák	5901	Frühlingssträucher
Silhouette	200-15	Filigranbüsche, blühend
Silhouette	215	Espe, frühlinggrün
Silhouette	220	Buche, frühlinggrün
Silhouette	226/-7	Obstbäume, blühend
Silhouette	279	Lärche, frühlinggrün
Vollmer	45121/-2/-5	Tulpen
Vollmer	45123	Narzissen



Frühling auf der Anlage

In einer Staubsauger-Aktion wird im ersten Schritt der Schneebelag vom Diorama beseitigt



In dieser Phase mit kahler Landschaft muss man sich entscheiden: zurück zum Herbst oder ein Schritt voran in Richtung Frühjahr

Gestaltungsmittel unterschiedlicher Zubehöhersteller für das Bastelthema Frühlingserwachen

Bruno Kaiser (4)

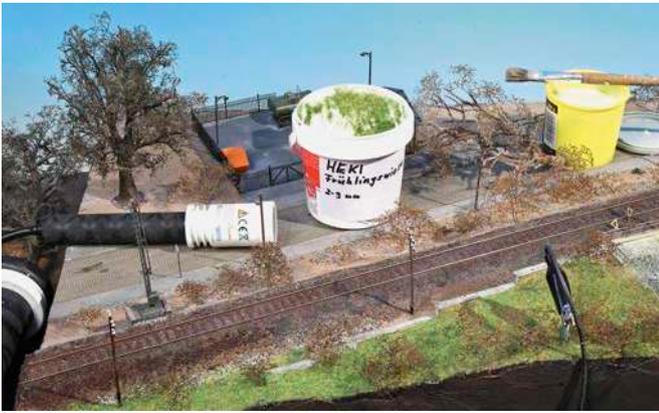
überschlag ist nicht gerade angenehm. Und vielleicht sollten Träger eines Herzschrittmachers wegen solcher, wenn auch nur leichter, Stromschläge derartige Aktivitäten unterlassen!

Zartes Grün auf den nackten Boden

Nach dieser Reinigungsaktion stellen sich die unbebauten sowie strauch- und baumfreien Flächen als nackter Boden dar. Das war, um die Schneehöhe in der Winterversion unseres Schaustücks möglichst gering halten zu können, so vorgesehen und muss nun geändert werden. Mit dem elektrostatischen Begrasungsgerät werden im ersten Schritt niedrige Fasern im Frühjahrslook auf den Boden aufgebracht. Das betrifft den Bahndamm, die Bereiche entlang der Straße und das Gelände im Vorder- und Hintergrund. In diesem etwas verschachtelten Terrain macht der Einsatz eines Begrasungsgeräts mit kleinen Bechern, wie sie als Zubehör für den bFlock von Microrama angeboten werden,



Bauschritte zum Thema Frühling



Dank niedriger Heki-Fasern unterschiedlicher Längen und Farbtöne, Leim und Elektrostat gedeiht das erste Frühlingsgras



Mit kleinen Weißleimperlen an den Astspitzen und feinem Belaubungsmaterial können Sträucher vor Ort begrünt werden



Knospen und zarte Blätter an den Sträuchern lassen sich mit Acrylfarbe und behutsamen Pinselstrichen auftragen Bruno Kaiser (8)



Seemoosrispen-Büsche erhalten ihr Laub aus Blättern, Sand und farbigem Sägemehl



Frühlingsfarbtöne an Bäumen und Sträuchern werden mit Airbrush-Farben aufgetragen

Mittels Seemoosrispen, hellgrünem Laub und Elektrostat entstandener Frühlingsbaum



Frühlingsblüher aus Kunststoff führen verschiedene Hersteller im Bausatzsortiment



durchaus Sinn, zumal bei dieser Vorgehensweise aufgrund geringerer Streuung die Materialverluste deutlich reduziert werden.

Büsche und Bäume mit Knospen

Die aus der Winterperiode verbliebenen Büsche und Bäume sind noch völlig kahl. Um das zu ändern, lassen sich verschiedene Methoden anwenden: Wer insbesondere an den Büschen die anstehende Belaubung vor Ort durchführen will, kann das auf einfache Weise mit einem hellgrünen Farbauftrag auf den Astspitzen vornehmen, um erste Sprossen und Blattentwicklungen anzudeuten. Alternativ ist auch ein Bekleben mit feinen, frühlingsgrünen Blättern möglich, nachdem zuvor die dünnen Zweige vorsichtig mit Weißleim bestrichen wurden. Von der Verwendung von Sprühkleber sollte an dieser Stelle Abstand genommen werden, weil dabei der Untergrund ebenfalls benetzt wird und dann auch dort Blätter kleben bleiben. Einfacher ist allerdings der Austausch der kahlen Sträucher gegen solche, die bereits belaubt sind. Dabei können natürlich auch die entnommenen Wintergewächse mit einem Frühlingsblättermantel versehen werden. Die Abbildungen zeigen die konkrete Vorgehensweise, wie aus alten oder neuen Seemoosrispen Frühlingssträucher werden. Verschiedene Laubarten und ein Sprühleim spielen dabei die Hauptrolle.

Auch bei den Bäumen kann man aus den filigranen Wintergewächsen durch entsprechende Belaubung Frühlingsbäume entstehen lassen. Das sollte aber unbedingt abseits der Anlage geschehen. Hierzu nur so viel in Kürze: Ein ohnehin schon filigran gestalteter Winterbaum erhält nur an den Zweigen gezielt einen Sprühkleberauftrag und wird anschließend mit passend eingefärbten Blattnachbildungen belaubt. Dafür haben die Zubehörhersteller von Busch über Noch bis Vollmer unterschiedlich farbiges Laub in ihren Programmen. Wer es sich einfacher machen will, schaut im Angebot der Zubehörindustrie nach, denn hier findet sich einiges an passenden Fertiggewächsen in hellem Frühlingsgrün oder in voller Blüte stehend.

Farbenpracht der Frühlingsblüher

Der Lenz, wie diese Jahreszeit auch gern genannt wird, zeichnet sich weitgehend durch eine außerordentliche Blütenpracht bei Bäumen, Sträuchern und Blumen aus. Allerdings blüht nicht alles zu einem Zeitpunkt. Wer botanisch korrekt vorgehen will, muss unterscheiden, was zu welcher Zeit in Blüte steht. Bei der Modellgestaltung sollte man sich deshalb auf einen passenden Zeitpunkt festlegen. Nur um dazu ein Beispiel zu geben: Schneeglöckchen und Magnolien offerieren nicht gleichzeitig ihre Blütenpracht. Auch wenn es sich bei einem Modellschaustück oder Anlagenteil nicht um eine wissenschaftliche Arbeit handelt, sollten die zeitlichen Eckdaten des Dargestellten trotzdem einigermaßen stimmig sein. So zeigen ziemlich

zeitig im Jahr Forsythiensträucher und Narzissen ihr gelbes, Mandelbaum und japanische Kirsche hingegen ihr rosa Farbleid, während Apfel- und Kirschbäume weiß bis leicht rosa angehaucht den Betrachter erfreuen.

» Gewächse in hellem Frühlingsgrün oder in Blüte stehend bieten viele Hersteller an

Um auch im Modell den Frühling nachzuempfinden, habe ich mich auf eben diese Farben eingelassen. Weil mir nicht alles hierfür farblich exakt passend zur Verfügung stand, habe ich mit Acrylfarben, Pinsel und Spritzpistole nachgeholfen. Insbesondere mit Letzterer lassen sich Farbtöne exakt der Natur entsprechend nachempfinden – vorausgesetzt die hierzu benötigten Einfärbemittel stehen dem Bastler zur Verfügung. Neben dem Modellbahnfachhandel bietet insbesondere der Künstlerbedarf hervorragende Produkte an, die hier verwendet werden.

Bodendecker und Blumenzwiebeln

Von miniNatur werden übrigens Bodendecker angeboten, die Dirk Kuhlmann bereits vor Jahren

als Buschwindröschen bezeichnet, bei einer seiner Frühlingsepisoden vorgestellt und in einem Diorama eingesetzt hat (siehe *em* 4/19). Mit differierenden Farben ausgestattet, lassen sich diese Produkte auch als Polster von Schneeglöckchen, Krokus, Hyazinthen oder anderen Zwiebelgewächsen deklarieren, die ob ihrer Kleinheit zumindest im HO-Maßstab nicht exakt maßstäblich zu kreieren sind. Für die etwas größeren Pflanzen stehen inzwischen diverse Kunststoffnachbildungen zur Verfügung. Ob man diese kleinteiligen Ausführungen wie etwa die Tulpen von Busch wählen sollte, ist letzten Endes Geschmackssache und jedem selbst überlassen.

Auch wenn das Zubehör für die Frühlingsdarstellung nicht so reichlich gesät ist wie für die Jahreszeiten Sommer, Herbst und inzwischen auch Winter, können wir im Fazit resümieren, dass es wirklich nicht schwierig ist, auch die farbenfrohe erste Jahreszeit im Modell darzustellen. Allerdings sollte man bei der farbigen Gestaltung des Guten nicht zu viel tun! Die Natur sprengt im Frühjahr mit ihrer unglaublichen Farbigkeit und Blütenfülle nahezu jeden Rahmen und somit auch unsere Eindrücke. Das dann eins zu eins in einem überschaubaren Diorama wiedergeben zu wollen, kann schnell überladen und damit unnatürlich wirken.

Bruno Kaiser

Mit dem Frühling beginnt auch die Gartenarbeit. Neben den Knospen der Sträucher sind auch die Tulpen schon aufgegangen, das Buschwindröschen zeigt seine Blüten Bruno Kaiser



■ Jeder Motor benötigt eine passende Einstellung des Digitaldecoders

Schlagabtausch zwischen Motor und Decoder

Dass es mit hochwertigen Antriebsaggregaten möglich ist, Triebfahrzeugmodellen verblüffend realistische Fahreigenschaften zu entlocken, haben wir im eisenbahn magazin 11/2024 bewiesen. Neben Auswahl und korrektem Einbau des Motors müssen aber auch die richtigen Decoder-Einstellungen gefunden werden. Wir zeigen, welche Motorparameter wichtig sind

Aktuelle Digitaldecoder lassen hinsichtlich der erreichbaren Fahreigenschaften heutzutage kaum Wünsche offen. Eine wichtige Rolle spielt in diesem Zusammenhang die Anpassung der Lastregelung an den in den Fahrzeugen verbauten Antriebsmotor. Die Anforderungen an die Motorsteuerung des Digitaldecoders werden in erster Linie durch die Bauart des eingebauten Motors bestimmt. So benötigen hochwertige Glockenanker-Motoren eine deutlich höhere Taktfrequenz als klassische Elektromotoren mit Eisenkern. Auch die eigentlichen Parameter der Lastregelung sind stark vom Triebfahrzeugmodell und seinen spezifischen Eigenschaften abhängig. Die individuelle Konfiguration der Decoder erfolgt im DCC-Protokoll in den meisten Fällen über Konfigurationsvariablen – kurz CV genannt. Andere Digitalformate verwenden

ähnliche Parameter. Im Märklin-Motorola-Format spricht man hierbei auch von Registern.

CV-Werte zur Motorspannung

Wer sich hinsichtlich der Fahreigenschaften seiner Triebfahrzeuge schon einmal mit der CV- oder Register-Programmierung auseinandergesetzt hat, dürfte auch mit verschiedenen Werten für CV 2 bis 6 experimentiert haben. Die Werte in den CV 2, 5 und 6 beeinflussen über die angelegten Motorspannungen in den Fahrstufen unmittelbar die minimale, maximale und mittlere Geschwindigkeit der Lokomotive. CV 6 kann in vielen Fällen auch weggelassen werden – dann wird die gesamte Geschwindigkeitskennlinie linear für alle Fahrstufen zwischen mini- und maximaler Geschwindigkeit abgebildet. Die Werte in CV 3 und 4 sind für die Anfahr- und Bremsverzögerung zuständig und

definieren jene Wartezeit, die beim Anfahren und Bremsen vor dem Schalten zur nächsthöheren bzw. nächstniedrigeren Fahrstufe vergeht. Die Einstellungen von CV 2 bis 6 sind selbst für Digitaleinsteiger relativ einfach zu bewerkstelligen. Über CV 67 bis 94 kann man übrigens bei vielen Decoder-Herstellern für jede der 28 Fahrstufen die Motorspannung auch individuell auswählen.

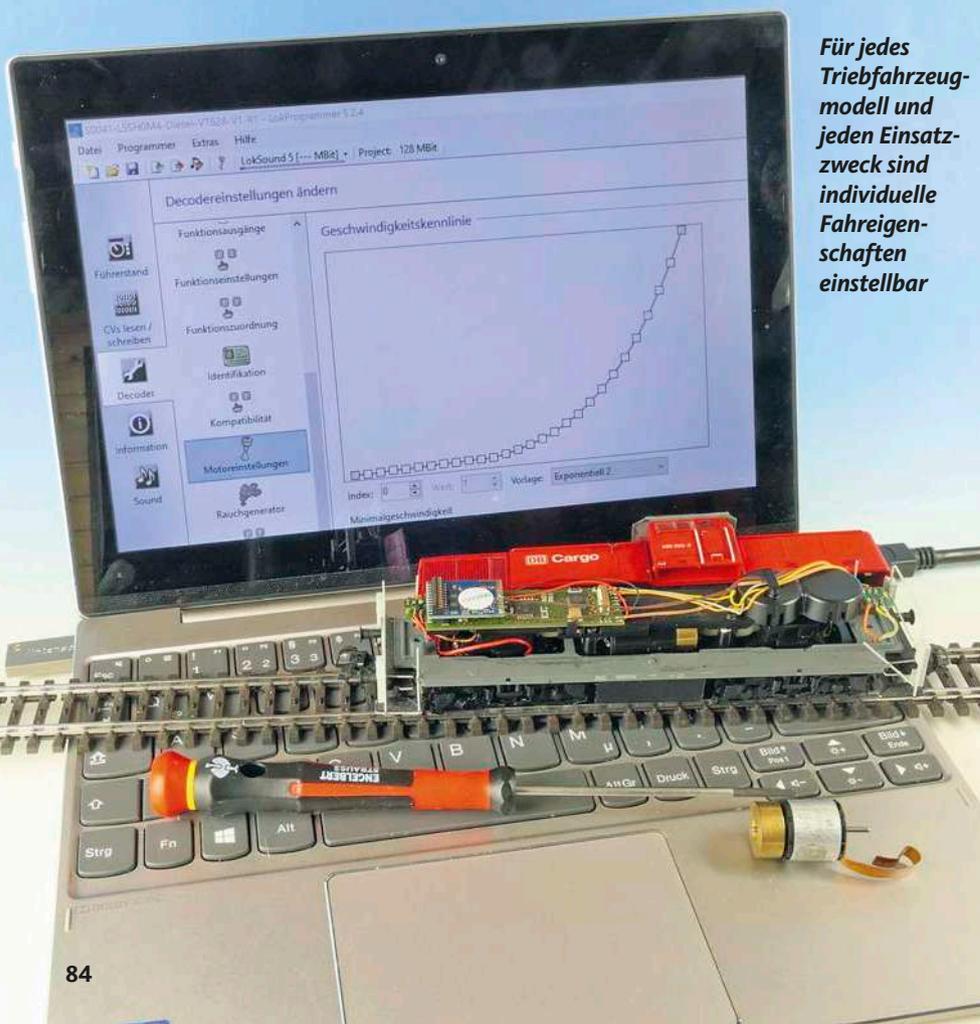
Sinn und Zweck der Lastregelung

Deutlich komplexer verhält es sich mit den individuellen Motoreinstellungen und dem Verhalten des Decoders in puncto Lastregelung. Um eine möglichst große Bandbreite an Loks und Antriebsmotoren abzudecken, sind die meisten Decoder ab Werk mit einer universellen Grundeinstellung versehen. In vielen Fällen lassen sich damit ohne Veränderungen recht ordentliche Fahreigenschaften erzielen. Wer sich allerdings mit der Lastregelung und den damit verbundenen Motoreinstellungen intensiver befasst, kann aus seinen Fahrzeugen meist deutlich mehr herausholen. Der Sinn der Lastregelung besteht darin, die Geschwindigkeit einer Lok bzw. eines Zuges unabhängig von äußeren Rahmenbedingungen wie Berg-, Tal- und Kurvenfahrten oder der Anzahl mitgeführter Wagen bzw. des Zuggewichts konstant zu halten. Über CV 2, 5 und 6 liegt je Fahrstufe am Motor zwar eine definierte Spannung an, auf die äußeren Einflüsse kann die Lok damit jedoch nicht reagieren. Ohne funktionsfähige Lastregelung ist es also logisch, wenn eine Lok bei gleichbleibender Motorspannung z. B. im Gefälle schneller wird bzw. bergauf an Geschwindigkeit verliert.

Zum Verständnis der Motorregelung muss der Modellbahner wissen, dass der Antriebsmotor im Triebfahrzeugmodell nicht über eine dauerhafte Versorgungsspannung, sondern über Einzelimpulse gesteuert wird. Die ideale Frequenz dieser Impulse ist im Wesentlichen vom Typ des eingebauten Motors abhängig. Für einfache Gleichstrom-Motoren ist eine Taktfrequenz von 20 Hertz bis 40 Kilohertz üblich. Wird der klassische Gleichstrom-Motor mit einer hörbaren Frequenz unter 20 Kilohertz angesteuert, kommt es in der Praxis zu einem unerwünschten „Surren“. Glockenanker-Motoren sollten deshalb nur hochfrequent und mit geeigneten Decodern ab 15 Kilohertz aufwärts angesteuert



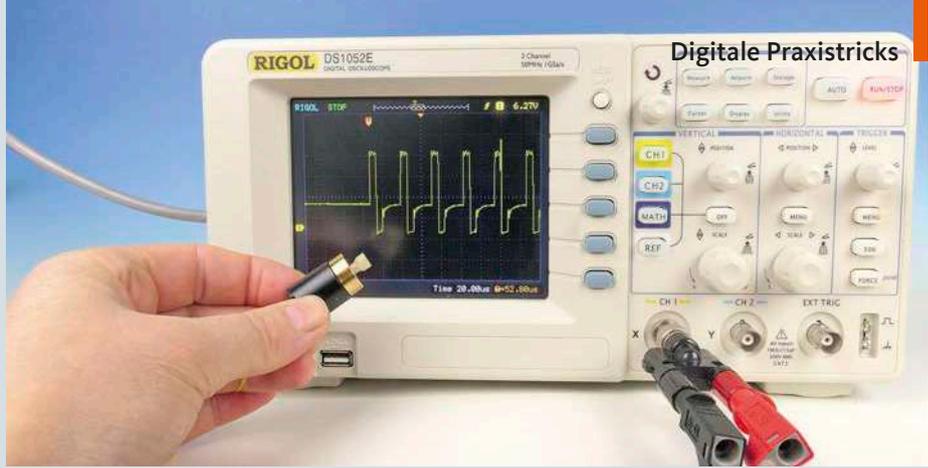
Für jedes Triebfahrzeugmodell und jeden Einsatzzweck sind individuelle Fahreigenschaften einstellbar



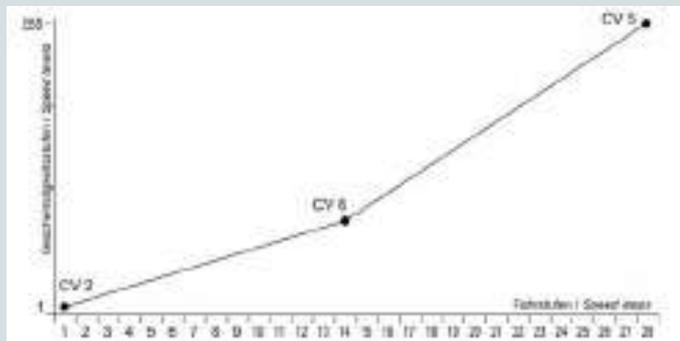
werden. Für die Einstellung der PWM-Periode des Decoders ist in der Regel CV 9 zuständig.

Tempomessung und PID-Regler

Bei den meisten Digitalherstellern hat sich zur Lastregelung bei den Lokmodellen eine PID-Regelung bewährt, die den aktuellen Istwert misst, diesen mit dem Sollwert vergleicht und bei Abweichungen gegensteuert. Wie oben schon erwähnt, wird die Drehzahl des Lokmotors über Impulse gesteuert. Um die aktuelle Drehzahl (Istwert) zu ermitteln, wird die Motorspannung immer wieder kurz ausgeschaltet und die Spannung des sich weiterdrehenden Motors gemessen.



Der Motor eines Triebfahrzeugmodells wird nicht über eine dauerhafte Betriebsspannung, sondern über einzelne Impulse gesteuert, wie das Display des Oszilloskops beweist

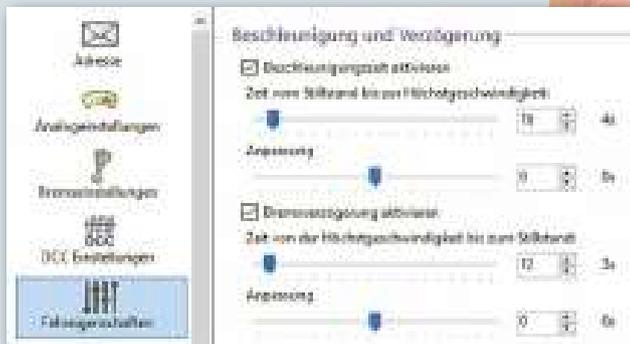


Die Geschwindigkeiten der Fahrstufen können mit nur zwei oder drei Werten in CV 2, 5 und optional auch 6 eingestellt werden. Wird letzterer Wert weggelassen, verteilen sich die Motorspannungen linear zwischen der Mindest- und Höchstgeschwindigkeit

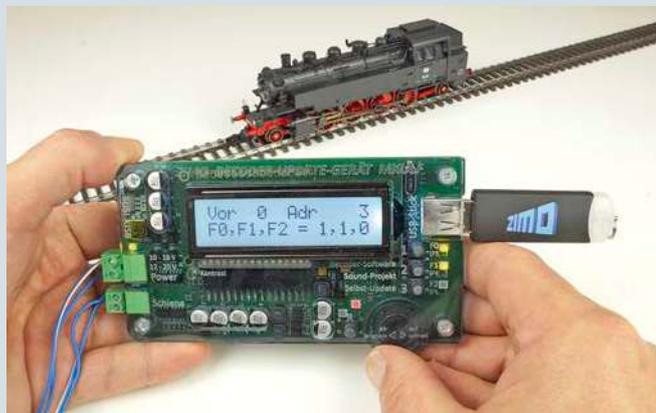


Für ein optimales Fahrverhalten kann mittels Digitalzentrale für jede Fahrstufe ein eigener Wert für die Motorspannung programmiert werden, wofür die CV 67 bis 94 zuständig sind. So kann mit geeigneten Triebfahrzeugen besonders gefühlvoll rangiert werden

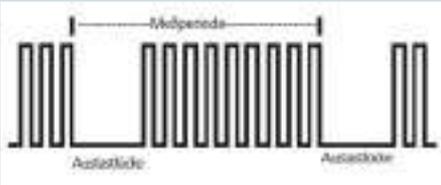
Bei einer PC-gestützten Konfiguration wie hier mit dem ESU-LokProgrammer sind die Fahreigenschaften auch bequem über das Display einstellbar



Die Konfiguration des Decoders kann im einfachsten Fall Schritt für Schritt über die CV-Programmierung mittels Digitalzentrale vorgenommen werden



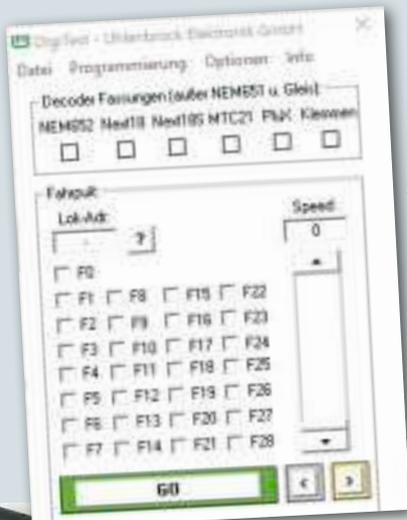
Wer auf die mühsame Programmierung der Konfigurationsvariablen verzichten möchte, kann bei der Einstellung der Decodereigenschaften auch auf herstellereigene PC-Lösungen zurückgreifen – hier von Zimo – und so die Motoreinstellungen optimieren Maik Möritz (8)



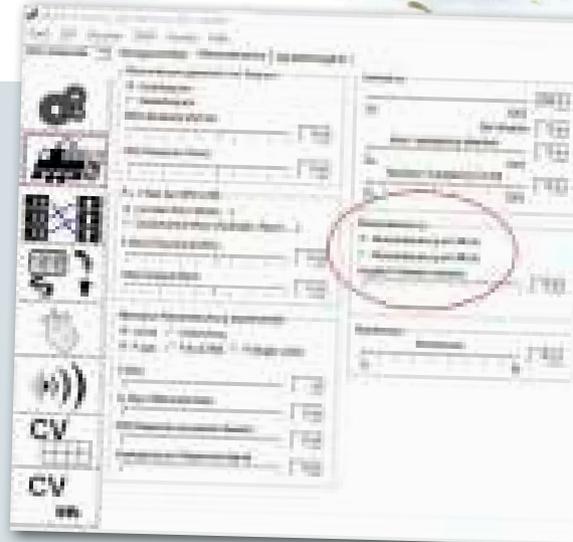
Die Motorsteuerungsimpulse werden durch Austastlücken unterbrochen. In Verbindung mit den Lücken wird u. a. die Ist Drehzahl des Motors und somit die aktuelle Fahrzeuggeschwindigkeit ermittelt. Bei einigen Herstellern – wie beispielsweise ESU – kann sowohl die Länge der Messperiode als auch die Länge der Austastlücke für jeden Motortyp optimal eingestellt werden



Je nach Motorbauart muss die PWM-Frequenz des Decoders angepasst werden. Das geschieht entweder über die Programmierung in CV 9 oder mithilfe einer Programmiersoftware wie hier jener von Zimo. Bei Glockenanker-Motoren sollte die Frequenz mindestens 15 Kilohertz betragen



Bei Uhlenbrock kann zwischen verschiedenen internen Motorregelungen gewählt werden, wobei der PID-Regler zu bevorzugen ist. Die Einstellungen gelingen in Verbindung mit der PC-Software und dem DigiTest am einfachsten und können mit dem integrierten virtuellen Fahrpult überprüft werden



Diese wird im Fachjargon als Gegen-EMK bezeichnet, wobei EMK für elektromotorische Kraft steht. Da der Motor in den Austastlücken ohne Ansteuerung wie ein Generator funktioniert, ist die gemessene Spannung eine verlässliche Größe zur Berechnung der Motordrehzahl und damit natürlich auch der Istgeschwindigkeit der Lok. Um eine konstante Drehzahl zu erreichen, vergleicht der PID-Regler kontinuierlich die gemessene Ist Drehzahl mit dem voreingestellten Sollwert und regelt bei Bedarf nach. Was in der Theorie plausibel und simpel klingt, ist in der Praxis jedoch nicht immer einfach. Um Schaukeln, Ruckeln, Geschwindigkeitssprünge oder auch kraftlose Loks aufgrund zu langsamer, zu schneller oder zu träger Regeleigenschaften zu unterbinden, müssen die einzelnen Regelparameter optimal an das jeweilige Modell bzw. dessen Antriebsmotor angepasst werden.



Proportional- und Integralanteil

Der PID-Regler verdankt die technische Bezeichnung den Proportional-, Integral- und Differenzialanteilen. Die drei Parameter beeinflussen sich gegenseitig und müssen gemeinsam betrachtet werden. Der proportionale Anteil der PID-Regelung reagiert unmittelbar und schnell auf jeden Unterschied zwischen dem Soll- und dem gemessenen Istwert. Da ein hoher Proportionalanteil unweigerlich zu einer direkten harten Reaktion und einem Überspringen führt, macht sich das ab einem gewissen Wert durch Ruckeln des Lokmodells bemerkbar. In der Praxis wird der Proportionalanteil so eingestellt, dass dieser nicht den vollen Unterschied zwischen Soll- und Istwert ausgleicht, sondern je

Motor	Bestimmung	CV 2	CV 3	CV 4	CV 5	CV 6	CV 7	CV 8	CV 9	CV 10	CV 11	CV 12	CV 13	CV 14
Standardmotor	Standardmotor	1	40	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Flachmotor	Flachmotor	2	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Glockenanker-Motor	Glockenanker-Motor	3	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	4	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	5	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	6	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	7	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	8	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	9	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	11	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	12	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	13	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	14	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	15	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	16	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	17	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	18	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	19	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Motor mit Schenkel	Motor mit Schenkel	20	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

Für die manuelle Einstellung der spezifischen CV zur Last- und Motorregelung werden von den Digitalherstellern Tabellen für viele gängige Motortypen angeboten, was allerdings einen zusätzlichen Blick in die Decoder-Betriebsanleitung nicht ersetzen kann



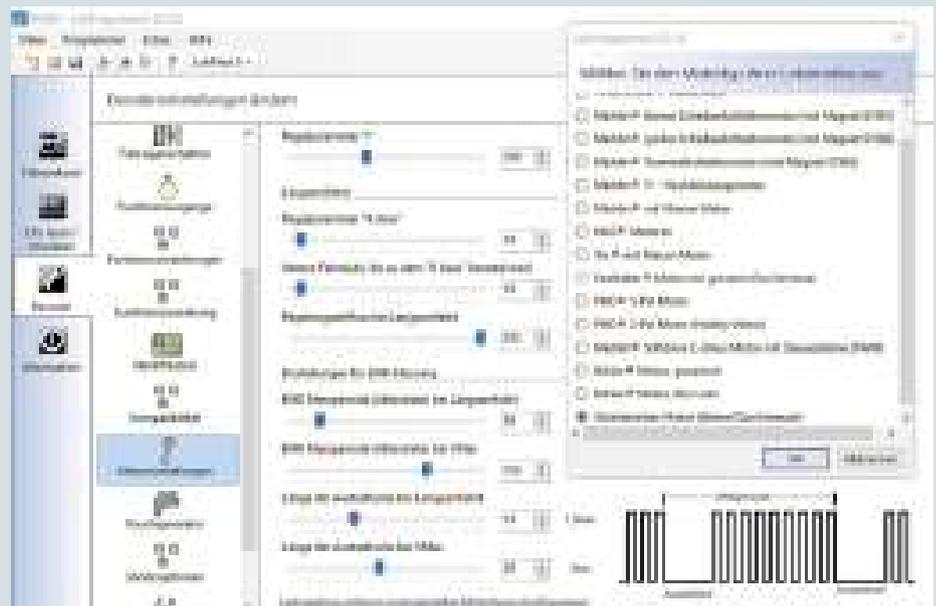
Sämtliche Einstellungen in puncto Lastregelung müssen stets im Zusammenhang betrachtet werden. Deshalb am besten immer nur einen Wert verändern, um die Wirkung beurteilen zu können! Hier die Einstellung der Lastregelung anhand des ESU-LokProgrammers in Verbindung mit dem PC

Regelstrecke nur einen Anteil. Dieser wird über den Verstärkungsfaktor K_p justiert. Wird K_p zu klein gewählt, fährt die Lok zu langsam. Wenn Loks in den unteren Fahrstufen ruckeln, kann das oft über die schrittweise Verringerung des Proportionalanteils beseitigt werden.

Der Integralanteil des PID-Reglers reagiert deutlich langsamer, kann dafür aber auch kleine Abweichungen zwischen Soll- und Istwert ausgleichen. Dieser Teil des Reglers summiert und beseitigt quasi die Regelabweichungen aus den vorhergehenden Regelstrecken. Wie schon bei K_p sorgt auch hier der Faktor K_i dafür, dass nicht sofort die gesamte Regelabweichung korrigiert wird. Ein kleiner Wert macht die Regelung träge und langsam – ein zu großer Wert kann zu Ruckeln während der Fahrt führen. Wenn die Lok beim Anhalten oder kurz davor noch einen kleinen „Sprung“ macht oder im unteren Drittel der Fahrstufen nicht rund läuft, lässt sich das meist über den Integralanteil in den Griff bekommen. Größere Motoren mit Schwungmassen zeigen sich meist für eine Erhöhung des Wertes dankbar. Bei kleineren Motoren bzw. Antrieben mit kleinen oder keiner Schwungmasse bzw. auch bei Glockenanker-Motoren ist hingegen die Verringerung des Integralanteils empfehlenswert. Eine Veränderung der Werte sollte allerdings immer nur in kleinen Schritten vorgenommen werden.

Spezialfall Differenzialanteil

Der Differenzialanteil selber reagiert nicht unmittelbar auf die Abweichungen zwischen den Soll- und Istwerten, sondern bewertet die Änderung die sich durch den Proportional- und Integralanteil ergibt. Der Wert des Differenzialanteils beeinflusst über die Veränderung der Stellgrößen in erster Linie die Änderungsgeschwindigkeit. Sollte sich beim Wechsel der Fahrstufen bei den Loks ein unruhiges Verhalten zeigen, kann eine schrittweise Anpassung des Differenzialanteils Abhilfe schaffen. Allerdings lassen nicht alle Hersteller eine Veränderung dieses Wertes über die CV- bzw. Register-Programmierung zu. Was in der Theorie schon kompliziert klingt, ist es leider auch in der Praxis. Hinzu kommt, dass jeder Hersteller



Wie schon in em 11/24 erwähnt, können bei der Konfiguration der LokPilot- und LokSound-Decoder mit dem ESU-LokProgrammer viele Motortypen ausgewählt und die geeigneten Parameter voreingestellt werden; bei Bedarf kann ein Feintuning folgen Maik Möritz (10)

rund um die Motor- und Lastregelung seine eigene Philosophie vertritt und es leider kein allgemeingültiges Vorgehen zur optimalen Einstellung aller Parameter gibt. Die wichtigsten Lastregelparameter sind uneinheitlich in den CV 47 bis 64 bzw. auch in CV 112 bis 256 zu finden.

Messen – Vergleichen – Stellen

So komplex und verwirrend der PID-Regler auch erscheinen mag: Eine Lastregelung läuft im Wesentlichen immer nach demselben Schema ab und besteht aus den sich regelmäßig abwechselnden Vorgängen Messen, Vergleichen und Stellen/Korrigieren. Je schneller die Vorgänge hintereinander ablaufen, desto besser ist das Regelergebnis. Allerdings muss bei jeder Drehzahlmessung die Spannung am Motor kurz abgeschaltet werden. Eine zu hohe Anzahl von Messungen innerhalb einer bestimmten Zeit führt somit unweigerlich zu einem Leistungsverlust. Im schlimmsten Fall haben die Triebfahrzeugmodelle dann nicht mehr genug Energie, um die

jeweiligen Lasten verlässlich zu ziehen bzw. in den hohen Fahrstufen die gewünschte Endgeschwindigkeit zu erreichen. Daher müssen neben den Werten des PID-Reglers auch die Austastlücken bzw. die jeweiligen Messzeiten im Rahmen der Einstellungen zur Lastregelung beachtet werden.

Bedienungsanleitung beachten

Nahezu jeder Digitalhersteller hat für die Lastregelung seiner Decoder eigene Rechenformeln und Abhängigkeiten entwickelt. Genauso unterschiedlich wie die Verfahren selbst sind zudem die empfohlenen Maßnahmen zum Vorgehen bei der Anpassung von Decoder und Motor in Verbindung mit den dazu notwendigen CV. Je nach Decoder, Firmware und Hersteller stehen dabei noch nicht einmal alle zuvor beschriebenen Konfigurationsmöglichkeiten per CV-Programmierung zur Verfügung. Ohne einen Blick in die Bedienungsanleitung des Decoders zu werfen, kommen hier sogar oft Modellbahnprofis an ihre Grenzen. Maik Möritz



Brawa

Roco

■ HO-Modelle der yl-Wagen von Brawa, Piko, Roco und Märklin/Trix im Test

Lange Viertürer für leichte Eilzüge der DB

**Verglichen
& gemessen**

Fast jeder hat sie: Die Mitteleinstiegswagen waren und sind seit ihrem Erscheinen fester Bestandteil vieler Modellbahnsortimente und HO-Anlagen nach Bundesbahn-Vorbild. Die Herstellerstandards der getesteten Modelle und ihre Preislagen variieren durchaus

Modelle von DB-Mitteleinstiegswagen gibt es seit den 1950er-Jahren in HO. Der nachfolgende Vergleich beschäftigt sich allerdings bewusst nur mit den unverkürzten Großserienmodellen von Brawa, Piko und Roco sowie den leicht verkürzten im Maßstab 1:93,5 von Märklin/Trix. Die seinerzeit aufsehenerregenden ade-Modelle sollen allerdings als historischer Vergleichsaspekt nicht unerwähnt bleiben.

Von den Vorbildgattungen sind längst nicht alle als Modell erschienen. Unsere Auswahl umfasst je-

Fakten zu den HO-Modellen der yl-Wagen					
Hersteller	Gattung	Eigenmasse	Artikelnr.	Preis	Baujahr
Brawa	AByl ⁴¹¹	164 g	58053	84,90 €	2024
Brawa	Byl ⁴²¹	162 g	58052	89,90 €	2024
Brawa	BPw4ymgf-51	166 g	58039	129,90 €	2023
Märklin	ABylb ⁴¹¹	154 g	43125	99,99 €	2019
Märklin	Bylb ⁴²¹	152 g	43165	99,99 €	2019
Märklin	BDylf ⁴⁵⁷	158 g	43335	k. A.	2019
Piko	ABym ⁴¹¹	169 g	59681	64,99 €	2017
Piko	Bym ⁴²¹	167 g	59680	64,99 €	2017
Piko	Bymf ⁴³⁶	170 g	59682	94,99 €	2017
Roco	ABym ⁴¹¹	170 g	64456	k. A.	2013
Roco	Bym ⁴²¹	168 g	64457	k. A.	2013
Roco	BDymf ⁴⁵⁶	174 g	64458	k. A.	2013

weils einen Wagen der 1./2. Klasse, der 2. Klasse sowie den Steuerwagen 2. Klasse mit oder ohne Gepäckabteil.

Die Roco-Wagen entsprechen dabei formenbaumäßig der ältesten Modellsérie, da sie erstmalig bereits zwischen 1986 und 1988 ausgeliefert wurden. Mit reichlich zeitlichem Abstand folgte 2017 die Modellgarnitur von Piko. Seit 2023 hat Brawa eine sehr breite Palette an Varianten auf den Markt gebracht. Die kürzeren Modelle von Märklin wurden erstmals 2019 ins Programm aufgenommen. (Kuriöserweise hatte Märklin allerdings das Unikat des Pw 4ymg als Blechmodell für seine D-Zug-Wagen einst Jahrzehnte im Programm.)

Im Einzelnen haben wir folgende Modelle getestet: von Brawa die AByl⁴²¹ und Byl⁴¹¹ im Ozeanblau-



Der Schnittvergleich der Wagenkästen: Trotz grundsätzlich gleicher Dachhöhen bei Märklin, Brawa und Piko bestehen deutlich Unterschiede bei den Fensterlagen und -rahmenproportionen



Piko

Märklin

Elfenbein der Epoche IV von München Hbf mit Revisionsdaten von 1981 bzw. 1980 sowie den flaschengrünen BPw 4ymgf-51 mit Heimatbahnhofsanschriften von Wiesbaden und Dortmund sowie einem Datum von 1958 der Epoche III.

Bei Piko sind es die chromoxidgrünen ABym⁴²¹, Bym⁴²¹ und Bymf⁴³⁶ der Epoche IV. Sie stammen aus München Hbf mit Revisionsdaten von 1970/71. Die gleichfarbigen Roco-Wagen ABym⁴¹¹, Bym⁴²¹ und

BDymf⁴⁵⁶ gehören derselben Epoche an. Die Märklin-Garnitur des Heimatbahnhofs Hagen mit Revisionsdaten von 1983/84 besteht aus den ABylb⁴¹¹, Bylb⁴²¹, BDylf⁴⁵⁷ und ist im Ozeanblau-Elfenbein der Epoche IV lackiert.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Brawa – Das Modell ist in einen Wagenkasten mit aufgesetztem Dach und einen mehr-

schichtigen Wagenboden mit Inneneinrichtung gegliedert. Die Rastenhaken an den Innenwandseiten greifen in seitliche Vertiefungen des Rahmens. Die Seitenwände verdecken die Bodenkante.

Die Kurzkupplungskinematik befindet sich zwischen Wagenbodenoberseite und Inneneinrichtung und arbeitet mit einer Schraubenfeder. Die Drehgestelle werden auf eine erhöhte Doppelrastnase des Wagenbodens angesteckt. Die

Radsätze bestehen aus einer Kunststoffachse, auf die beidseitig die Metallgussräder angesteckt sind. Dadurch ist der Radsatz beidseitig isoliert. Ihre Achsspitzen laufen in Lagerblechen aus Kupfer.

Piko – Wagenkasten und Dach sind ein Teil, das über die Inneneinrichtung und den Wagenboden gestülpt wird. Dessen Haltenasen rasten in Schlitze in den festgeklebten Fensterscheibenstreifen ein. Auf dem Wagenboden

Das Vorbild bei der Bundesbahn

Rascher Fahrgastwechsel durch viele Türen

Im Pendlerstoßverkehr ist das schnelle Ein- und Aussteigen wichtig für die Einhaltung möglichst kurzer Fahrzeiten. Einst bediente man sich vieltüriger Abteilwagen. Bei den komfortableren und sichereren Einheits-eilzugwagen der DRG setzte man später auf Doppeltüren an den 3.-Klasse-Wagenenden. Wagen mit Türen in der Mitte und an den

Enden gab es schon vor dem Zweiten Weltkrieg. Die DB griff bei ihren Neu- und Umbauprogrammen dieses Prinzip wieder auf. Ab 1951 entstand eine Gruppe von über 700 Eilzugwagen mit Großräumen für 120 km/h (MD 50) mit Wendezugoption als BC, C, CPw, einem Pw sowie C und CPw mit Steuerwagen-Führerstand. Dazu kamen noch AB

und CR ohne Mittleinstiege. Die Wagen gelangten bisweilen auch in den Auslandseinsatz wie auf der Karwendelbahn. 1990 mietete die DR einige Wagen an. Bis 1994 wurden alle ausgemustert. Einige sind erhalten geblieben. Mehr zur Vorbildgeschichte der Steuerwagen kann man auch in *em* 4/19 nachlesen. GS



Wenn die Signalbauart 1969 nicht wäre, könnte man fast in alte Zeiten der 1950er-Jahre zurückversetzt sein: Sonderfahrt aus yl-Wagen zu einem Gewerkschaftstreffen 1996 in Bonn-Mehlem. Zu sehen sind zwei AB-Wagen und rechts im Anschnitt ein BPw4ymg

Roco



ABym⁴¹⁷, teilzugerüstet



Bym⁴²¹, nicht zugerüstet



BDymf⁴⁵⁶, nicht zugerüstet

liegt eine Beschwerungsplatte. Die Kurzkupplungskinematiken hängen von oben durch den Wagenboden und werden durch eine Schraubenfeder zurückgezogen.

Die Drehgestelle der Sonneberger Konstruktion werden jeweils in röhrenartige Sockel des Wagenbodens eingesteckt. Die vier glänzend vernickelten Radsätze mit einseitiger Isolierung ruhen in

Spitzenlagern des Drehgestellrahmens aus Kunststoff.

Roco – Die Wagen bestehen aus Wagenboden, Wagenkasten, Inneneinrichtung und einem Dach aus Kunststoff, die aufeinander gerastet werden, wobei die Seitenwand-Unterkanten in länglichen Bodenschlitzten fixiert werden. Unter der Inneneinrichtung ist ein Beschwerungsblech verborgen. Die

Drehgestelle werden an röhrenartige Sockel gesteckt. Die Kurzkupplungskinematiken mit Schraubenfeder liegen zwischen Wagenboden und Inneneinrichtung. Die einseitig isolierten und glänzend vernickelten Radsätze laufen in Metallhalterblechen mit Lagerbuchsen.

Märklin – Wagenkasten und Dach sind ein Formteil, das auf den Wagenboden gesteckt und

durch je einen Dorn an den Faltenbälgen fixiert wird. Die Seitenwände ragen bis über den Boden, sodass die Wiedergabe des Langträgers spaltfrei an der Wand erfolgt. Zwischen Boden und Inneneinrichtung liegt eine Ballastplatte.

Die Kurzkupplungskinematiken sind auf der Oberseite des Bodens montiert und schleifen an Kontaktblechen für die Lichtstromübertra-

Piko



ABym⁴¹⁷



Bym⁴²¹



Bymf⁴³⁶



AByl⁴¹¹

Brawa



Byl⁴²¹



BPw4ymgf-51

gung. Die Drehgestelle werden in runde Öffnungen mit Randansatz des Wagenbodens eingeklipst.

Die glänzend vernickelten Radsätze liegen spitzengelagert direkt im Drehgestell-Kunststoffrahmen.

Maßgenauigkeit

Brawa – Die Modelle halten die Maße ein. Die Räder sind exakt im Sollmaß gefertigt.

Piko – Auch bei Piko hat man keine Abstriche an der Maßtreue der Hauptabmessungen zugelassen. Der Raddurchmesser liegt über dem Sollwert.

Roco – Die im Rahmen der Roco-exklusiv-Modelle entwickelten Wagen überzeugen ebenfalls gut in der Maßhaltigkeit. Die Länge über Puffer ist aber etwas geringer, da die Gummi-

wülste in Hinblick auf die Verwendung von Kurzkupplungen etwas über die Puffer hinausragen.

Märklin – Für den Einsatz auf engeren Radien ist diese Wagenseerie – wie auch andere 26,4 Meter lange Vorbilder bei Märklin – etwas verkürzt und auch schmaler ausgeführt. Die gemessenen Längenwerte liegen im Rahmen der Vorgabe von 1:93,5. Allerdings

ist das beim Abstand der Drehgestelle nur optisch eingehalten. Da das Rastnasenpaar zur Befestigung an den Drehgestellen nach hinten versetzt ist (asymmetrisches Ausschwenken der Drehgestelle), beträgt der mechanische Drehpunkt-abstand lediglich 190 Millimeter.

Wahrnehmbar ist die Kürzung des Drehgestellachsstandes. Die Wagenkastenbreite liegt zwischen 1:87

ABylb⁴¹¹

Märklin 1:93,5



ABylb⁴²¹



BBylf⁴⁵⁷



Märklin

Brawa

Roco

Piko



Variantenbreite von Puffertellern, Türfenstern, Gummiwülsten, Blechen und Schlusslichtergrößen



Die Stirnseiten wirken verschieden nicht nur durch teilweise unterschiedliche Fenstergrößen, sondern auch durch die variierenden Hervorhebungen der Fensterrahmen und der Scheibenheizeinrichtungen

und 1:93,5, sonst würde er zwischen anderen 1:87-Fahrzeugen doch etwas zu schlank wirken.

Rolleigenschaften

Beim Test dieses Kriteriums rollten die Wagen von einer vier Zentime-

ter hohen und 30 Zentimeter langen Rampe hinunter, um den Auslauf messen zu können.

Brawa – Die sehr leicht laufenden Wagen rollen weit mehr als 230 Zentimeter aus.

Piko – Die Wagen ohne Schleifer erreichen einen Auslauf von 230 Zentimetern.

Roco – Wie Wagen schaffen einen Auslauf von mehr als 230 Zentimetern.

Märklin – Die Wagen ohne Mittelschleifer kommen auf einen Auslauf von gut 125 Zentimetern.

Stromabnahme/ Beleuchtung

Brawa – Die vorliegenden Wagenvarianten sind für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet. Der Strom wird von allen acht Achsspitzen abgenommen und über deren Lagerbleche und Schleifkontakte am Wagenboden ins Wageninnere geleitet. Dort gibt es bis zur Dachkante reichende blanke Anschlussdrähte zu einer optionalen Lichtplatine. Weitere Verbindungen werden mittels Kabeln zur Frontplatine des Steuerwagens geführt, die eine PluX22-Schnittstelle aufweist. Es ist ein Rot-Weiß-Lichtwechsel möglich. Digital schaltbar sind außerdem Führerstands- und Fahrgastraumbeleuchtungen.

Piko – Der Steuerwagen ist mit Weiß-Rot-Lichtwechsel ausgestattet. Dafür wird der Strom über breite Achsschleiferbleche von vier Rädern abgenommen und über je ein angelötetes Kabel zur Platine geführt. Sie verfügt über eine Lötanschnittstelle. Dazu muss der „Analogstecker“-Teil abgetrennt werden. Neben dem Lichtwechsel können digital

Inneneinrichtungen

Roco



Die farbigen Sitzbänke sind einzeln aufgesteckt

Brawa



Es gibt Sitzbänke, Gepäckablagen, Gardinen, Tischchen und Abfallbehälter

Die Inneneinrichtung ist schlicht gehalten, dahinter liegt die LED-Platine

Märklin



Piko



Die Einrichtung ist einteilig, hier die 2. Klasse. An den Scheibeneinsätzen sind kleine Tischchen nachgebildet

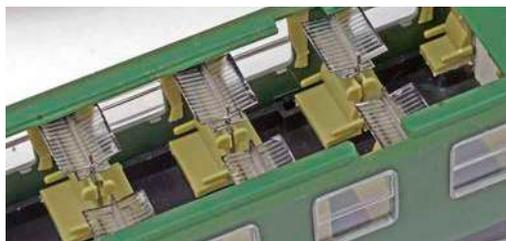
Die Vorreiter im Detail: ade-Modelle



Von ade gab es u. a. DB-Modelle des AByl⁴¹¹ in Ozeanblau-Elfenbein und des Bym⁴²¹ in Chromoxidgrün.



**Die Fenster-
rahmen sind
von außen
montiert und
haben funk-
tionsfähige
Übersetz-
scheiben**



**Alle Sitzbän-
ke, Gepäck-
ablagen,
Gardinen und
Wände sind
einzelne Teile**



**Untergebaut
ist das sehr
feine MD 32
mit Brems-
backen samt
Gestänge**

Parallel zur Roco-Serie lieferte ade 1987/88 seine hochdetaillierten maßstäblichen und 134 Gramm wiegenden Mittleinstiegswagen. Im allgemeinen Konstruktions- und Detaillierungsstandard mit Kurzkuppelungsmechanik, gefederten Gummiwulstattrappen, in Metallschalen höhenbeweglich und stromleitend gelagerten sowie leicht laufenden Radsätzen, serienmäßiger Innenbeleuchtung mit zwei Soffitten und Lichtleitern sowie aufwendigen Inneneinrichtungen mit Gardinen und Gepäckablagen unterschieden sie sich nicht vom übrigen ade-Sortiment. Dazu kam jedoch eine

exklusive, spektakuläre Funktion, nämlich neue verschiebbare Übersetzscheiben bei allen Abteilfenstern! Später wurden auch noch einige andere Modellserien auf diese umgerüstet. Leider erschien dazu kein passender Steuerwagen. Betrieblich nicht ganz optimal sind die Kurzkuppelungsmechaniken, die angespritzte Federbeinchen haben und damit nicht die Rückstelleigenschaften von solchen mit Metall- und insbesondere Schraubenfedern aufweisen. Für NEM-Kupplungsköpfe gab es ein Tauschteil. Die Bausätze lagen um 85 bis 100 DM – ein Roco-HO-Wagen kostete circa 40 DM. GS



Boden mit vielen Steckteilen und 2,16 mm schmalen Rädern

das Licht im Führerstand, Dienstabteil und Fahrgastraum selektiv geschaltet werden.

➔ **Roco** – Es ist ein analoger, Rot-Weiß-Lichtwechsel im Steuerwagen vorhanden, wobei das Rot zur Dachlampe hin etwas durchschimmert. Der Strom wird über die Achslagerbleche von allen acht Achsspitzen abgenommen und über Federblechstreifen weitergeleitet.

➔ **Märklin** – Die Garnitur ist serienmäßig mit Beleuchtung ausgestattet, wobei der „Mittelschleifer-Pol“ über die elektrisch leitenden Kupplungen vom Steuerwagen durch den Zug geleitet wird. Der zweite Pol wird über Achsschleifer-Blechstreifen an allen Drehgestellen abgenommen. Im serienmäßigen mfx-Decoderbetrieb sind die Beleuchtungen des Wageninneren, des Zuges und des Führerstandes schaltbar. An der Spitze wird ein Rot-Weiß-Lichtwechsel angezeigt.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

Brawa	↑ (1,0)
Piko	↗ (1,8)
Roco	↗ (1,8)
Märklin	↘ (2,3)

OPTISCHE WERTUNG

Wagenkasten

➔ **Brawa** – Der Wagenkasten gibt alle Details in feinen Gravuren wieder. Die Griffstangen sind angesteckte Kunststoff-Formteile. Die Gummiwülste sind gefedert. Die Dächer haben angeformte Dachlüfter und zeigen schier unzählige Nietreihen und die Stoßkanten der Bleche. Beim Steuerwagen gibt es noch Steckteile für Typhon und Läutewerk.

Die Fensterrahmen sind korrekt zweistufig nachgebildet und kom-

plett auf dem Fenstereinsatz graviert. Beim Quersteg ist sogar dessen Verdickung am Übersetzfenster wiedergegeben. Die Griffe sind graviert. Bei den kleinen Steuerwagenfenstern sind die Heizeinrichtung dargestellt und Scheibenwischer angesteckt.

➔ **Piko** – Die Details der Wagenwände sind sauber graviert und umfassen auch die Griffstangen. Am Dach erkennt man die vielen Nietreihen. Die akustischen Signaleinrichtungen sind am Steuerwagen zusätzlich angesteckt.

Die Fensterkonstruktion ist geteilt in den Außenrahmen auf der Seitenwand und den Innenteil samt Übersetzscheibe auf dem Scheibeneinsatz. Die Zweistufigkeit ist nur minimal formmäßig herausgearbeitet. Griffe sind graviert. Zwischen Innen- und Außenrahmen ist die Seitenwandkante sichtbar. Die Steuerwagenfront bietet bei den kleinen Fenstern gravierte Heizrahmen und Scheibenwischer.

➔ **Roco** – Der Wagenkasten ist exakt graviert, wobei die Türklinkenmulden etwas großzügig geraten sind. Die Griffstangen und E-Kabel liegen als Kunststoff-Steckteile bei. Die Dachoberflächen sind mit Ausnahme der angeformten Lüfter glatt. Über dem Steuerabteil sind Typhon und Glocke aufgesteckt.

Die Fenstereinsätze passen gut in die Öffnungen, liegen aber zu weit zurück. Es ist nur ein einfacher Rahmen mit einem Quersteg nachgebildet, ohne die zwei Ebenen der Scheiben zu berücksichtigen. Die Griffe sind dargestellt.

➔ **Märklin** – Die Gravuren des Wagenkastens erscheinen einwandfrei. Auf dem Dach sind die Nietreihen und Blechstrukturen wiedergegeben. Über dem Gepäckabteil sind entsprechend dem Vorbild keine Lüfter vorhanden. Typhon und Glocke wurden extra aufgesetzt.

Wagenböden



Brawa *Der Boden und die Drehgestelle sind mit vielen Steckteilen detailliert*



Piko *Alle Details sind angeformt. Der Steuerwagen hat Achsschleifer*



Roco *Der Wagenboden ist mit wenigen Ansteckteilen detailliert*



Märklin *Die Details am Wagenboden sind angeformt. Die Drehgestelle tragen Mittel- und Achsschleifer*

ein Doppelgenerator an einem Achslager angesteckt. Die Wiegendämpfer und gegebenenfalls Achslagerdeckel mit Fühlerleitung sind weitere Steckteile. Die Nachbildung der Aufhängung der Radsatzfederlenker an den Rahmenstirnseiten ist angedeutet. Die Modellachslagerbleche sind von außen nicht sichtbar. Die Räder haben sogar gewellte Radscheiben.

Piko – Konstruktiv kommt man bei der Detaillierung des Wagenbodens ohne Steckteile aus. Es sind die Sicken, die Bremsleitungen und -mechanik, Stellhebel und Apparatekästen wiedergegeben. Die Trittröste des Vorbildes werden im Modell durch eine noppenartige Struktur angedeutet. Alle Wagen haben den gleichen Boden.

Das robuste Drehgestell besteht aus einem durchgefärbten Formteil, an dem auch die knapp am Außenrand der Radebenen liegenden Bremsbacken angeformt sind. Es ist ein Doppelgenerator aus grauem Kunststoff an einem Laufwerk angesteckt.

Roco – Die Modelle weisen einen strukturierten Wagenboden mit angeformten Leitungen, Stellhebeln und Apparatekästen auf. Zur Montage liegen noch zwei Bremszylinder und eine Gruppe mit drei gebündelten Zylindern zum Anstecken bei. Unter der Ladetür sind Trittbügel vorhanden. Die Oberseiten der Trittflächen sind einfach glatt belassen. Alle Wagen haben grundsätzlich den gleichen Boden.

Das Drehgestell aus glänzendem, gefärbtem Kunststoff wird aus einem Rahmenteil und einer eingeklippten durchgehenden Trägerplatte mit den Bremsklötzen in Radebene zusammengesetzt. Die beiden vorstehenden Wiegendämpfer liegen zur Selbstmontage im Zurüstbeutel bei. Hinter den Rahmenlängsseiten ist jeweils ein Lagerblech für die Radsätze eingesteckt, das von außen teilweise zu sehen ist. Die Gravuren sind konturscharf herausgearbeitet.

Dem Steuerwagen liegen noch Tritte für die Führerstandeinstiege und eine D-62-Lichtmaschine bei. Zu den AB und B gibt es eine modernere Lichtmaschine zum Anstecken.

Die Fensterebene liegt bei den Göppinger Modellen etwas zu tief. Durch die Verkürzung des Wagenkastens sind zwangsläufig die Fensteröffnungen etwas gestaucht. Die Rahmen der nur auf Klemmsitz gehaltenen Scheibenstreifen sitzen gut bündig in den Kastenöffnungen, ragen allerdings nicht über die Wandebene hervor. Die Übersetzscheibenkonstruktion ist zwar vereinfacht ohne unteren Innenrahmen dargestellt, aber mit gestuften Scheibenebenen. Die Griffe sind angraviert. Die

Fenster des Steuerwagens haben angeformte Scheibenwischer.

Fahrwerk

Brawa – Der mit Längssicken strukturierte Boden hat einige angeformte Leitungen. Kästen und die Bremsanlage sind Steckteile. Die quer liegenden Verbindungsstangen der Bremssteller und des Bremsauslösezuges (sogar mit Ösen), WC-Rohre, Trittbügel und Trittstufen sind ebenfalls angesetzte Teile. Auf den Trittstufenflächen sind Diagonal-

rost-Muster graviert. Die Detaillierung variiert je nach Vorbild. Es liegen noch weitere Zurüstteile für den Pufferträger bei. Der vorbildgerecht innen so weit wie möglich offene Drehgestellrahmen ist aus durchgefärbtem, eher seidenmattem Kunststoff gefertigt. Mittig verlaufen die Haltestege für die Befestigung der Bremsseinheiten um die Radsätze mit Bremsbacken und dem die Achse umgebenden Gestänge. Je nach Vorbild ist entweder eine Riemenlichtmaschine am Rahmen oder

Maßtabelle zu den yl-Wagen der DB

Maße in mm	Vorbild	1:87	Brawa	Piko	Roco	1:93,5	Märklin
Länge über Puffer	26.400	303,5	303,5	303,0	301,5	282,4	282,4
Wagenkastenbreite	2.820	32,4	32,7	32,4	32,6	30,2	31,0
Dachhöhe	4.050	46,6	46,6	46,6	47,1	43,3	46,6
Drehgestellzapfenabstand	19.000	218,4	218,4	218,4	218,4	203,3	190,0*
Drehgestellachsstand	2.500	28,7	28,7	28,7	28,7	26,8	26,8
Raddurchmesser	950	10,9	10,9	11,5	11,0	10,2	10,4

*optisch 203,3 mm

Märklin – Der Wagenboden ist mit Sicken, Bremsleitungen, Zylinder, Stellhebeln und Apparatekästen als angeformte Details bei allen drei Wagentypen gleich. Am Steuerwagen sind unter der Ladetür noch beidseitig schmale Auftrittbügel angesteckt. Die Trittstufen an den Einstiegen haben ein Diagonalrost-Muster angeedeutet.

Auf das Außenrahmenteil des Drehgestells wird eine durchgehende Platte mit den in Radebene herunterhängenden Bremsbacken und dem Drehgestell-Befestigungsansatz gesteckt. Ein Drehgestell hat eine angesetzte Doppellichtmaschine in der Farbe des Drehgestells. Die Gravuren all dieser durchgefärbten Kunststoffteile sind sauber, bisweilen aber etwas massiv ausgeführt. An den Ecken der Rahmenstirnseiten sind die Befestigungspunkte der Radatzanlenkung korrekt punktförmig nachgebildet.

Inneneinrichtung

Brawa – Sehr aufwendig sind die Einrichtungen aller Wagen gestaltet. Auf einen Bodenträger werden Wände und Sitzbänke inklusive Gepäckablagen mit vorbildgemäß durchbrochen nachgebildeten Röhrengestellen geklebt. Allerdings sind die Ablageflächen selbst glatt ohne Streben und Öffnungen wiedergegeben – wohl auch aus formtechnischen Gründen. Die Sitzbänke haben freistehende Armlehnen, große Ohrenpolster und sind in der 1. Klasse

sesselartig geformt. Hinter den Fenstern gibt es Gardinen in Beige oder Braunorange aus Kunststoff.

Am Fensterscheibenstreifen sind außerdem die kleinen Tischchen auf- oder heruntergeklappt und die Abfallbehälter dargestellt. Zur besseren Sichtbarkeit müsste man diese noch anmalen. Das Gepäckabteil verfügt über eine Gangtrennwand. Der Führerstand weist ein fein detailliertes Pult auf.

Piko – Die Wagen haben je eine dunkelgrün durchgefärbte Inneneinrichtung mit angeformten Sitzen und Wänden. In der 1. Klasse sind die Bänke dunkelrot überlackiert. Auch hier findet man die hochgeklappten Tische an den Fensterstreifen vor. Das Steuerabteil hat eine hellbraune Einrichtung mit Sitz und detaillierter Pultdarstellung.

Roco – Die Inneneinrichtung besteht aus einem durchgehenden grauen Bodenteil mit Wänden, auf das die grünen oder in der

1. Klasse roten Sitzbänke mit freistehenden Armlehnen gesteckt sind. Im grauen Führerstand mit Pult sitzt sogar ein Lokführer.

Märklin – Die Wagen haben einteilige, hellbraune Inneneinrichtungen mit angeformten Wänden und Sitzbänken entsprechend der Vorbildausstattungen. Auch dieser Führerstand hat ein detailliertes Pult.

Farbgebung

Brawa – Die Modelle sind fein deckend in Ozeanblau, Elfenbein, Gelborange, Braungrau, Flaschengrün, Umbragrau, Schwarz und Silber in mattedem bis seidenmattem Finish gehalten.

Piko – Die Farben Chromoxidgrün, Umbragrau und Schwarz sind seidenmatt gehalten und fein deckend aufgetragen. Der Streifen der 1. Klasse tendiert zu Narzissengelb.

Roco – Das Chromoxidgrün und Umbragrau erscheinen

seidenmatt, ebenso der schwarz durchgefärbte Wagenboden. Die ebenfalls eingefärbten Drehgestelle wirken ein wenig schwarzgrau. Der 1.-Klasse-Streifen ist elfenbeinfarben.

Märklin – Die Wagen sind in Elfenbein und Ozeanblau gehalten, wobei die Fensterbänder bis zu den senkrechten Eckrundungen des Wagenkastens im Digitaldruckverfahren einen entsprechenden Farbauftrag erhalten haben. Bei stark vergrößernder Lupe betrachtet kann man die feine Farbpunktemischung erkennen. Die Dächer sind umbragrau und der 1.-Klasse-Streifen ist in Pastellorange lackiert. Der Wagenboden und die Drehgestelle sind in Graubraun durchgefärbt.

Beschriftung

Brawa – Wie aus Remshalden gewohnt, geizen die Modelle nicht mit mehrfarbigen, lesbaren Anschriften, die sich nicht nur auf die Wagenwände, Langträger und



Bei Roco gibt es ein glattes Dach, bei Piko, Brawa und Märklin mit Blechstößen und Nietenreihen

Drehgestelle



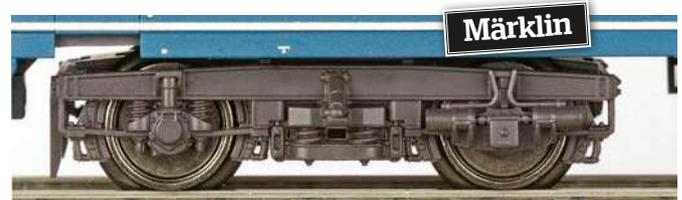
Es ist der Doppellichtgenerator D 62 angesteckt



Die Räder werden ein wenig von den Lagerblechen verdeckt

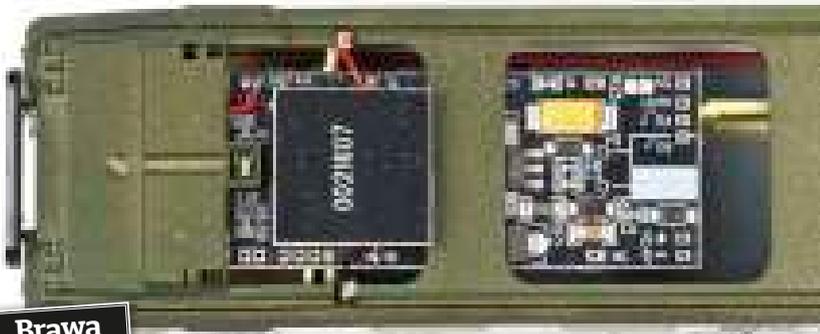


Die Bremsgestänge und die Riemenlichtmaschine sind separate Teile, die Radscheiben zeigen sich vorbildgerecht gewellt



Das Drehgestell (hier BDyl vorne) ist deutlich kompakter ausgeführt. Märklin verwendet ebenfalls die Doppellichtmaschine

Steuerwagen-Elektronik



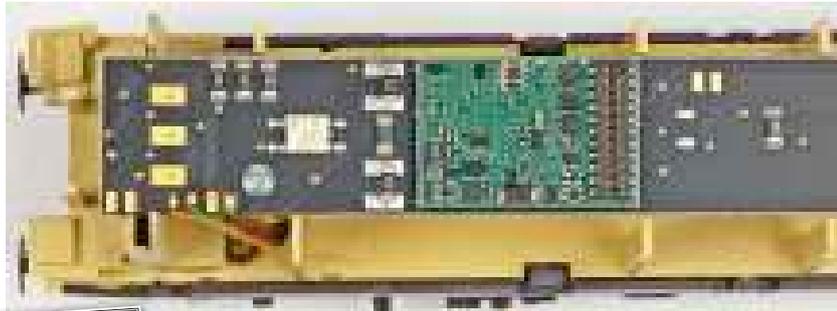
Brawa

Der Steuerwagen verfügt über eine PluX22-Schnittstelle hinter dem Führerstand, hier mit dem eingesteckten Analog-Brückenstecker



Piko

Wer den Steuerwagen digitalisieren will, muss zunächst zum Werkzeug greifen und den hinteren analogen Teil der Schnittstellenplatte abtrennen. Dann können die einzelnen Kabel des Decoders an die Lötreihe angeschlossen werden



Märklin

Der Steuerwagen ist serienmäßig mit einem mfx-Decoder ausgestattet, der auf der Beleuchtungsplatine sitzt

Stirnseiten erstrecken, sondern auch auf den Apparatekästen und Drehgestellen vorhanden sind.

↑ Piko – Die Modelle sind sehr scharf, fein und lupenrein lesbar rundherum auf den Wänden, Langträgern und Apparatekästen mehrfarbig beschriftet.

↑ Roco – Die hier vorliegende Auflage von 2013 ist mehrfarbig solide am Wagenkasten sowie Langträger inklusive Apparatekästen beschriftet.

→ Märklin – Die Stirnwände und Apparatekästen sind sehr fein und lupenrein lesbar bedruckt.

Bei den Wagenseiten und Langträgern bediente man sich allerdings des etwas auftragenden Digitaldrucks, was nicht an allen Stellen trennscharf in den Konturen gelungen ist. Das fällt allerdings zu-

mindest in der Anlagenpraxis nicht weiter auf. Die Zuglaufschilder lauten auf „Hagen – Brügge (Westf)“.

ERGEBNIS	
OPTISCHE WERTUNG	
Brawa	↑ (1,0)
Piko	↗ (2,2)
Roco	↘ (2,0)
Märklin	→ (2,6)

FAZIT DES TESTERS

↑ Brawa (1,0) – Die Modelle können sowohl reine Fahrzeugsammler wie auch Betriebsbahner überzeugen. Sie stellen die derzeit detailliertesten Nachbildungen der yl-Wagen dar. Wer ade-Wagen in seinem Bestand hat, mag verleitet sein, in den

Brawa-Modellen endlich eine Ergänzung zu finden. Zwar harmonisieren die Fenster – besonders auch bei den ozeanblau-elfenbeinfarbenen Varianten – und der Detailreichtum miteinander, jedoch liegt der Wagenkasten bei ade viel höher und die Stirnseiten des Daches sind steiler gehalten.

↗ Piko (2,0) – Vor allem der Betriebsbahner bekommt ein unkompliziertes Modell, das sich in das übrige Piko-Sortiment der D-Zugwagen der DB einfügt. Erfreulicherweise ist der Steuerwagen ein alternativer Typ zu den bisher von anderen Herstellern gewählten.

↘ Roco (1,9) – Die Österreicher setzten mit dem Erscheinen der yl-Wagen ihre Serie unverkürzter UIC-X-Wagen der DB fort. Mit den separaten farbigen Sitzbänken und einigen

Steckteilen waren sie eine historische Entwicklungsstufe hin zu detaillierteren Großserienmodellen. Darüber hinaus sind sie mit den Metallachsaglern mit Stromabnehmerfunktion für den Anlagenbetrieb prädestiniert.

→ Märklin (2,5) – Mit seiner bewussten leichten Verkürzung spricht die Modellreihe vor allem den Anlagenfahrer an, der eine dafür robuste Garnitur mit aufwendiger Dekoration erhält und digitale Lichtfunktionen ab Werk geboten bekommt. *Gunnar Selbmann*

Testreihenfolge: Bewusst haben wir die 1:87-Modelle von Brawa, Piko und Roco hintereinander vorgestellt und die verkürzten Märklinwagen angefügt. *em*



Auch bei Fleischmann gab es ab 2005 leicht verkürzte yl-Wagen, hier der BDylf in den Epoche-Versionen IV und III, die in diesem Test jedoch nicht mehr berücksichtigt sind

Leserbriefe

Reisetipp Italien Schauanlage in Florenz

Das *em* veröffentlicht ja immer wieder mal Modellbahnanlagen mit ausländischen Themen. In dieser Hinsicht habe ich einen Tipp für die Leser parat: In Florenz gibt es eine öffentlich zugängliche Modellbahnanlage. Es handelt sich um die Ausstellung „H Zero“ (Halb-Null) an der Piazza degli Ottaviani unweit der Kirche Santa Maria Novella und somit mitten in der Altstadt nahe dem Hauptbahnhof. Die Anlage von etwa 280 Quadratmetern Größe (www.hzero.com) befindet sich in einem ehemaligen Kinogebäude. Das verwendete Fahrzeugmaterial stammt überwiegend von Märklin und Roco. Es gibt Video-Installationen an den Wänden und Tag/Nacht-Simulationen. Im Museumsshop kann man vornehmlich Piko-Material kaufen. *Werner Winderlich, Bischofsheim*

Verschnittene Lokmodelle, em 1/25 Seltene Schneeschleuder

Mir ist klar, dass auf den zwei Seiten nicht alle Märklin-„Schneemodelle“ erwähnt oder gar gezeigt werden konnten. Deshalb dieser Zusatz: Ich hatte mir 1999 die Insider-Zugpackung 28830 „Dampf-Schneeschleuder“ in der verschneiten Sonderausführung zugelegt. Sie war keineswegs preiswert, passte aber ausgezeichnet auf meine damalige HO-Winteranlage, die leider nicht mehr existiert. Doch in meiner Fahrzeugsammlung ist diese „eisige“ Schneeschleuder samt der Dampflok-Baureihe 52 noch vorhanden. Offensichtlich scheint das Fahrzeugpärchen selten zu sein, denn bislang habe ich es nur im Göppinger Märklin-Museum gesehen. Deshalb glaube ich, dass es zur Vervollständigung des Schneelok-Beitrages gut wäre, den *em*-Lesern ein Bild davon zu zeigen. *Peter Finkh, Osnabrück*

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



Preußische T 3, em 1/25 Starlok der Almetalbahn

Die T 3-Tenderlokomotive „Schunter“ befindet sich zwar bei der Almetalbahn, hat aber nichts mehr mit einer Werklok zu tun. Der Verein hatte die Lok 1976 von der Euskirchener Zuckerfabrik übernommen, aber 350 Kilometer weit nach Almetstedt-Segeste überführt. Sie gilt dort als Vorzeigemaschine für den Museumszugverkehr und zielt als gezeichnetes Logo die Vereinshomepage. *Peter Leinemann, Diekholzen*

Filmtipp und Briefmarke

Aus Platzgründen mussten wir zwei originelle Aspekte zum Thema preußische Tenderloks der Gattung T 3 zurückhalten, die wir gern an dieser Stelle nachtragen: Da hatte Vater Nordhaus als alter Eisenbahner doch zu seinem Sohn Werner gesagt: „Ich habe dich immer nur auf einer O3 sehen wollen!“ Werner ist auch Lokführer geworden und fährt die O3. Weil er durch ein Abenteuer zwischen

Akrobatik und Erotik außerdienstlich arg abgelenkt wurde, überfuhr er mit seiner O3 258 um zwei Wagenlängen ein Blocksinal. Daraufhin entfernte man ihn aus dem Schnellzugdienst und degradierte ihn zur Bewährung erst einmal auf eine T 3 – einen „Teckel“. Werner Nordhaus ist der Schauspieler Rudolf Prack in dem für jeden Dampflokfreund unbedingt sehenswerten Spielfilm „Lockende

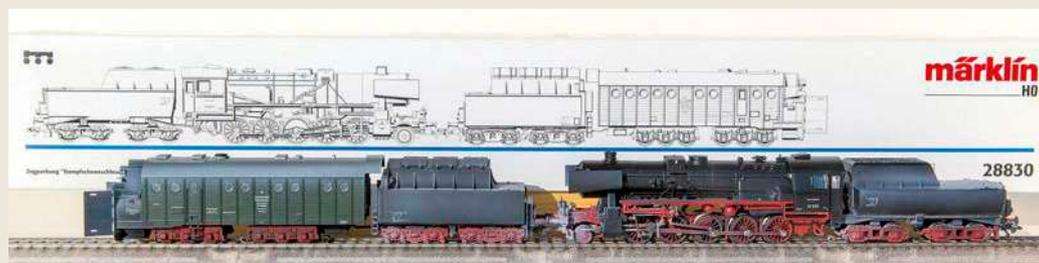
Sterne“ von 1952, der im Internet frei verfügbar zum Anschauen ist. Ein zweiter Hinweis zum Thema richtet sich an Philatelisten: Die Landespostdirektion Berlin traf 1975 mit ihrer Jugendmarke die T 3 recht gut, auch wenn sich der Grafiker mit der Steuerung ein wenig schwertat. Als Vorbild diente die schon 1930 ausgemusterte 89 7452. Der „DB-Keks“ auf einer T 3 ist allerdings eine freie Interpretation. *Andreas Knipping, Eichenau*

Kölner Spielplatzlok

Der Artikel über die T 3 ist sehr interessant, doch eine Kleinigkeit fehlt: das zweite Leben der 89 7462 als Spielplatzlok im Kölner Zoo von den frühen 1960er-Jahren bis zum November 1999, als sie zur BSW-Freizeitgruppe nach Koblenz-Lützel kam. Anbei ein leider leicht zerknicktes (und von der *em*-Redaktion mittels Adobe Photoshop nachbearbeitetes) Bild von 1965 aus unserem Familienalbum: Es zeigt, wie wir als Kinder den Spielplatz und besonders die Dampflokomotive nach ebenso langwierigem wie langweiligem Marathon an den unzähligen Tiergehegen vorbei eroberten. *Daniel Halberkann, Solingen*



Die Tenderlokomotive 89 7462 stand mehrere Jahrzehnte auf dem Spielplatz des Kölner Zoos *Daniel Halberkann/Tim Wieland*



Märklin-HO-Modell einer mit Schneespuren versehenen Henschel-Dampf-Schneeschleuder samt schiebender 52er mit Wannentender und Witte-Windleitblechen als DB-Garnitur

Peter Finkh



Briefmarke der West-Berliner Post mit der preußischen Tenderlok-Gattung T 3 als Motiv *Slg. Andreas Knipping*



E 18 35 als Märklin-HO-Elloks in speziellen Farbgebungen

Horst Roth

■ **E 18 35, em 1/25 Ellok-Sonderlackierungen**

In den 1980er-Jahren war es um Sondermodelle oder Kleinserien noch nicht so gut bestellt wie heute. Und verglichen mit den aktuellen Online-möglichkeiten gab es auch nur wenige Publikations- und Vertriebskanäle. Zum Glück wohnte ich damals nicht weit weg vom Modellbahn-Fachgeschäft Schweickhardt in Waiblingen und schaute dort regelmäßig vorbei. Die eines Tages dort ausgestellten Märklin-E 18 35 in Grau und Rot hatten es mir sofort angetan, und zwar nicht nur wegen der Optik, sondern auch aufgrund der hohen Eigenmasse, was gute Zugeigenschaften versprach. Auf meine Bitte hin wurde mir auch noch ein Modell in Ozeanblau-Beige lackiert. Wer die HO-Elloks damals aufgehübscht hatte, kann ich nicht sagen. Vermutlich war es Ritter Restaurationen. *Horst Roth, Neukirch/Schweiz*

■ **Ladegut-Serie, em 2/25 Ganzzug mit Schienen**

Seit einigen Ausgaben verfolge ich ihre Klasse gemachte Serie über spezielle Ladegüter der Eisenbahn, die viele Tipps zum Nachbauen vermittelt. Zum Thema Gleismaterial als Ladegut möchte ich den *em*-Lesern meinen Eigenbau-Güterzug vorstellen, der mit langen, flexiblen Schienenprofilen beladen ist. Die Zuggaritur schafft anstandslos den Gleisradius von 420 Millimetern. Die jeweils ein Meter langen Schienen bestehen aus 2,5 Millimeter hohen Kunststoffschienenprofilen. Die speziell dafür gebauten Transportwagen und deren Drehgestelle wurden mittels 3-D-Drucker hergestellt. *Bernhard Schüttele, Langenfeld*

Aus selbst gebauten Güterwagen bestehender Schienentransportzug mit flexiblen Profilen aus Kunststoff *Bernhard Schüttele*



Buch & Film

Schmalspur-Album Ostpreußen, Kleinbahnen in Preußen 1898–1945 – Ingo Neidhardt/Jörg Petzold – 351 S., 732 Farb- u. Sepia-/529 Schwarz-Weiß-Abb. – 69,00 € – SOEG Verlag/SSB Medien, Zittau – ISBN 978-3-9826224-2-2



Die auf fünf Bände angelegte neue Buchreihe über Kleinbahnen in Ost- und Westpreußen, Pommern und Schlesien ist zum letzten Jahreswechsel mit diesem Buch gestartet worden. Welch enorme Fleißarbeit hier drin steckt, verdeutlicht die im Inhalt aufgeführte Liste mit 44 verschiedenen Bahnlinien von Kleinbahnbetrieben des ostpreußischen Raumes sowie einigen aufgenommenen Trassen aus dem geografisch darunterliegenden ehemaligen Regierungsbezirk Zichenau – und zwar illustriert mit weit über eintausend Bildern! Wenn man Stationsnamen wie Doristhal, Juckeln, Nassfelde, Puppen, Treuburg oder Wirbeln liest, denkt man eher an fantasievolle Modellbahnnamen – doch es hat diese Bahnhöfe tatsächlich gegeben. Und wer glaubt, an diesen entlegenen Orten am „Ende der Welt“ sei nichts los gewesen, wird anhand einiger Bahnhöfemotive mit teils quirlichem Personen- und Güterverkehr eines Besseren belehrt.

Fast jedes der Kapitel über die Bahnbetriebe und zugehörigen Strecken startet mit einer Fahrzeugübersicht. Meist genügte für den Betrieb einfache B- oder C-Kuppler der Dampftraktion, aber auch kurze Mallet-Tenderloks, kuriose Außenrahmenloks mit dicken Kobelschornsteinen und die Straßenbahnfahrzeuge von Memel sind zu entdecken. Obendrein zeigt sich das Wagentypenspektrum recht abwechslungsreich und erstreckt sich von feldbahnähnlichen Einfachzweiachsern für den Güterverkehr bis hin zu nobel wirkenden Reisezugwagen vierachsiger Bauarten. Sogar Bilder vom Ablöseverkehr durch Kraftomnibusse wurden aufgenommen. Ergänzt

werden die Abschnitte durch reichlich Kartenmaterial, zeitgenössische Fahrpläne, Fahrkarten, Frachtbrieft, Ansichtskarten, Briefmarken und Bahnpoststempel sowie vereinzelt auch Fahrzeugtabellen. Diese Mischung macht das Blättern im Buch nie langweilig und sorgt immer wieder für Überraschungen. *PW*

Das Bw Tübingen, Zugförderung und Fahrzeugunterhaltung in der Neckar-Alb-Region – Matthias Büttner – 160 S., 82 Farb-/183 Schwarz-Weiß-Abb. – 39,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6442-3

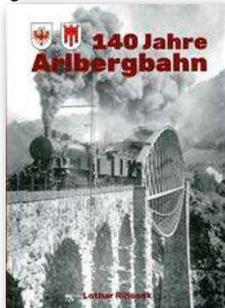


Die in der ersten Bauphase ab 1911 von der K.W.St.E. errichtete Betriebswerkstätte, das spätere Bahnbetriebswerk Tübingen, liegt im Neckartal am westlichen Stadtrand Tübingens im Winkel zwischen den Bahnlinien Tübingen – Horb und Tübingen – Hechingen. Mancher Leser kann sich vielleicht an seine Fotofahrten nach Tübingen erinnern, denn von hier aus waren neben den 50ern, 64ern und 94ern auch die letzten preußischen P 8-Loks mit Kastenschleppendern unterwegs. Der Buchautor hat dem Bw mit diesem ausführlichen Band ein würdiges Denkmal gesetzt. Da wachen Erinnerungen an sommerliche Zeiten im gegenüberliegenden Freibad mit Schwefeldampfwürze und an den Tübinger Gott der Lokschilder auf: C-Gruppenleiter Schempp. Nie werde ich vergessen, wie er mich im April 1966 vor seinem Arsenal, einem alten Holzschrank in seinem Büro, fragte, was für ein Lokschild ich denn haben möchte. Ich suchte mir das der 381990 aus.

Das Bw Tübingen war aber auch wegen seiner von den Mitarbeitern des Meisters Matschke bestens gepflegten Triebwagen-Baureihen ET 25, 27, 55 und 56 und den Dieseltriebwagen der seltenen Splittergattung 627 ein beliebtes Fotoziel für Bahnenthusiasten. Erstaunlich, wie viele Fakten der Verfasser schildert, obwohl er die letz-

ten interessanten Dampfjahre nicht selbst erlebt hat. Unter anderem liest man über manchmal amüsante Geschehnisse aus dem Betriebsalltag. Aber auch das Geheimnis, warum hier die letzten drei P8 so lange überlebten, wird gelüftet. Die gesamte Bestandszeit des Tübinger Betriebsmaschinendienstes, einem der seltenen DB-Werke mit eigenen Fahrzeugen aller drei Traktionsgattungen, wird ausführlich dokumentiert und durch Lokporträts der hier beheimateten Baureihen 38¹⁰⁻⁴⁰, 64, 94¹ und 94⁵⁻¹⁷ ergänzt. Das preisgünstige Buch ist allen an süddeutscher Bahnthematik Interessierten zu empfehlen. *MS*

140 Jahre Arlbergbahn – Lothar Rihosek – 92 S., 55 Farb-/102 Schwarz-Weiß-Abb. – 22,00 € – RMG-Verlag, Wien/Österreich – ISBN 978-3-903-41109-8



Im September 1884 wurde die damals einzigartige Gebirgsbahn nach nur vier Jahren Planung und Bau eröffnet. Dieser Anlass war der Grund für eine Jubiläumsbroschüre mit tollen Hochglanzseiten. Darin gibt es zahlreiche historische Fotos vom Dampfbetrieb als auch von modernen Triebfahrzeugen der Elektrotraktion. Textlich werden die einzelnen Streckenabschnitte vorgestellt: die Talstrecke ab Innsbruck, Ostrampe, Arlbergtunnel und die Westrampe bis Bludenz, wobei sogar die Rauchplage im Tunnel thematisch gestreift wird. Sodann wird der Dampfbetrieb mit den wichtigsten dort beheimateten Lokreihen am Berg wie den bulligen 280/380 und 81 besprochen. Anschließend folgt die E-Traktion bis heute mit den „Krokodilen“ der Reihe 1100, den 1020ern und 1670ern. Der letzte Abschnitt zählt einige der eingesetzten Schneeräumfahrzeuge auf, darunter Keilpflüge, Dampfschneeschilder, Klima-Pflüge oder die modernen Beilhack-Schneefräsen. Es ist ein Band mit spannenden Betriebsfotos aus allen Epochen sowie atemberaubenden Landschaftsbildern! *WB*

Eisenbahnatlas Schweiz – Edition Schweers + Wall – 106 S., 73 Farb-Abb. – 49,90 € – EK-Verlag, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6441-6



Die dritte, 2024 auf den neuesten Stand gebrachte Auflage mit Hardcover-Einband ist das komplett überarbeitete Kartografie-Standardwerk des gesamten Schweizer Gleisnetzes auf der Grundlage des bereits 2003 von Hans Schweers in der Erstausgabe herausgebrachten Werkes. In diesem Fachatlas können keine Bilder erwartet werden. Jedes Kartenblatt mit der geografischen Richtung von Nord nach Süd ist mit ausführlichen Informationsspalten ausgestattet. Alle Eisenbahnen einschließlich schmalspuriger und zahnradbetriebener Strecken, Viadukte, Straßenbahnen und sogar Seilbahnen werden hier in ihrer technischen Ausführung, den zugehörigen Stationen, den betrieblichen Besonderheiten – beispielsweise Museumsbetriebe und stillgelegte Strecken – einschließlich dem Verzeichnis der Eisenbahnverkehrsunternehmen gewürdigt. Durch seine Informationsfülle ist dieses Buch nicht nur für Fachleute erste Wahl – jeder am helvetischen Schienenverkehr Interessierte sollte sich vor seinem nächsten Schweiz-Aufenthalt diese Fachlektüre zulegen. *MS*

La Trazione elettrica nelle Ferrovie Italiane dagli accumulatori al trifase – Aldo Riccardi/Marcello Grillo – Band 1: 260 S., 14 Farb-/423 Schwarz-Weiß-Abb.; Band 2: 244 S., 25 Farb-/427 Schwarz-Weiß-Abb. – je 69,00 € – Pegaso, Firenze/Italien – ISBN 979-1-280-19126-7/19127-4



Ergänzend zu den acht Bänden, die schon den Zeitraum 1885 bis 1928 behandelten sowie Kriegslokomotiven vorstellten, wird diesmal die Frühzeit italienischer Elektrolokkonstruktionen thematisiert, als es ausschließlich Privatbahnen gab. In gewohnt gediegener Ausstattung und enzyklopädischer Form werden alle Loks des jeweiligen Zeitraumes geordnet nach Gesellschaften vorgestellt. Neben zahlreichen Fotos in teilweise leider nur bescheidener Qualität, was der Frühzeit des Sachgebiets geschuldet ist, werden die einzelnen Lokreihen auch in Form von Werkzeugzeichnungen porträtiert. Eine Statistik zu jeder Betreibergesellschaft rundet die großformatigen und in italienischer Sprache verfassten Bände ab, die sich durch gediegene Druckqualität auf hochwertigem Papier auszeichnen. *WB*

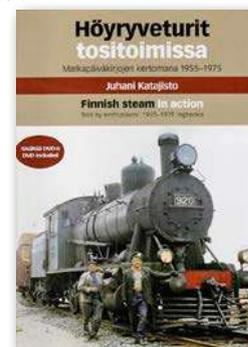
Zwitserse sneltreinlocomotieven in Nederland, Ex-SBB-A 3/5 als NS-3500II – Jos Burgemeester – 152 S., 180 Schwarz-Weiß-Abb. – 39,95 € – Verlag Uquilair, Rosmalen/Niederlande – ISBN 978-9-464-91175-6



Nach Ende des Zweiten Weltkriegs herrschte bei den NS ein großer Fahrzeugmangel, denn viele Loks und Triebwagen waren zerstört oder gen Osten abgefahren worden. 42 überflüssige Dampfloks erwarben die NS von den SBB, darunter 22 Maschinen der Reihe A 3/5. Mit frischer Hauptuntersuchung wurden die 2'C-Schnellzugloks in fünf Konvois aus der Werkstatt Biel in die Niederlande überführt. Das Buch begeistert mit vielen großformatigen Fotos und geht nicht nur auf die Schweizer Vorgeschichte dieser eleganten Maschinen ein, sondern auch auf die mehrtägigen Überführungsfahrten zu den NS. Den dortigen Depots, in denen sie untergebracht waren, den Einsätzen im Personenverkehr speziell in den nördlichen Provinzen sowie den baulichen Veränderungen wird viel Aufmerksamkeit geschenkt. Leider waren die für das Mittelgebirge konzipierten Loks nicht so gut

geeignet, um mit hoher Geschwindigkeit auf flachen Strecken zu fahren, was zu höherem Verschleiß und ansteigendem Kohleverbrauch führte. Deshalb wurden bereits im Sommer 1948 neun Loks aus dem Verkehr gezogen. Vier Jahre später war Lok 3502 die Letzte, die aufs Abstellgleis rollte. All das ist in diesem querformatigen Buch in Wort und Bild sowie sauber gedruckt festgehalten. *GF*

Höyryveturit tositoimissa, Finnish steam in action (Aus Archiven von Bahnenthusiasten 1955–1975) – Juhani Katajisto – 258 S., 284 Farb-Abb. – 49,00 € – Kustantaja Laaksonen, Helsinki/Finnland – ISBN 978-9-525-80590-1



Die Jahre des ausklingenden Dampfbetriebs im skandinavischen Finnland sind in diesem prächtigen Bildband eingefangen. Auf meist halbseitigen Farbfotos werden dem Leser zwei Jahrzehnte der Epoche III nähergebracht. Verschiedene Bildautoren präsentieren ihre Fotoausbeute aus allen Teilen Finnlands. Motive gibt es auf freier Strecke, im Bahnhof oder Betriebswerk, auf der Drehscheibe oder beim Bekohlen von Hand bzw. am Kohlebunker.

Die Lokomotiven ziehen Reisezug-garnituren ebenso wie lange Güterzüge. Auch ein Hilfszug ist zu entdecken. Besonders stimmungsvoll sind die zahlreichen Aufnahmen im Schnee oder Nachtaufnahmen. Geordnet sind die Kapitel nach Lokreihen, die im Finnischen kurioserweise meist einen Tiernamen tragen. Charakteristisch für Finnland sind dabei Lokreihen mit den typischen Kegelschlotten. Die ausführlichen Bildunterschriften sind nicht nur in Finnisch, sondern auch in Englisch verfasst. Als Zugabe liegt eine Video-DVD mit kurzen Filmen bei. Diese zeigen Dampfzüge im Einsatz jenseits des arktischen Kreises zwischen 1967 und 1971. *WB*

Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.
Anzeigenpreise 4C-€ 140,-; zzgl. MwSt.

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

elriwa[®]
 Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

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

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop
G - 0 - HO - TT - N - Z - Schmalspuren

www.elriwa.de



Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

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

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

mein-mbs.de



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

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen Spurweiten!
 Farblich bereits fertig
 Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

Handarbeitsmodelle



MÄRKLIN & SPIELWAREN

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

100 Jahre Seit über 100 Jahren für Sie da! 100 Jahre

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

Kleine Bahn-Börse

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

Verkäufe TT, N, Z

FIGUREN Z-G
www.klingenhofer.com

Gesuche TT, N, Z

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

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

www.modellbahn-keppler.de

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für Ho, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Samm-

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

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

www.carocar.com

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/Ho, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse

Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder red_dust61@web.de.

www.Modellbau-Gloeckner.de

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

www.modellbahnritzer.de

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

Verkäufe HO

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

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

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

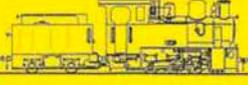
Märklin Ho-Anlage dig., 100 x 200 cm kompl. Aufbau auf 2 Ebenen, Geb., Bel., Schienen, Trafos, roll. Material, 5 Loks, 20 Wagen, 35 Autos, 100 Pers., 200 Bäume, 30 Gebäude; zusätzl. Mat. für Erweiterung um das Doppelte, FP 1.995. Tel.: 0173/6549131 (DA).

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

Verkaufe 220 HO-Wagons: Gleichstrom, Epochen II und III, alle Wagons KKK. Bitte LISTE ANFORDERN. Mail: scheuermann.sumxx@t-online.de

www.lokraritaetenstuebchen.eu

Märklin-Freunde sind informiert mit



Modellbahnen am Mierendorffplatz
märklin Shop Berlin
 10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de

Ihr
freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft
mit der ganz großen Auswahl

Auch Second-Hand!

Mo., Mi., Do., Fr. 10.00–18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09



modellbahnen & modellautos **Turberg**

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche! Günstige Preise bei qualifizierter Beratung! Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!

Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr · Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!

Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/2 1999 00 · Fax 21 99 90 99 · www.turberg.de



Modellbahn Pietsch
 Prühßstr. 34,
 12105 Berlin-Mariendorf,
 Tel.: 0 30/7 06 77 77
 www.modellbahn-pietsch.de

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)



Neuheitenliste 2025
News 2025 gratis anfordern!

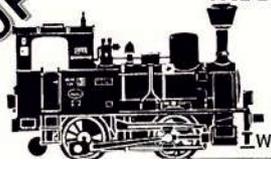
Alle Fabrikate, Preise, Liefertermine

MODELLBAHN-Spezialist
 28865 Lilienthal b. Bremen
 Hauptstr. 96 Tel. 04298/91 6521
 e-mail: info@haar-lilienthal.de

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 Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Kleine Bahn-Börse

Koll's Preiskatalog Märklin oo/Ho.
 www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

www.modellbahn-keppeler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,8HAG-o bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

Fleischmann Ho 24 Zugpackungen mit Dampfloks + 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 Stoppstellen Car System

(2 Bushaltestellen), 4 Abzweigungen Car System, Steuerung über Faller. Lasercutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. Preis: 5999. martinrichter@gmx.de

Verkaufe günstig, da gebraucht: Märklin NoHAB-Diesellok (Norwegen), Nr. 39671 (mfx, Sound) (leider ohne Originalkarton), kaum gelaufen: 150,-; Märklin BR 95 (Nr. 39095, aus Insider-Modell 2016), kaum gelaufen: 200,-. Rainer Schmid, Mühlwies 12, 88267 Vogt; RB.Schmid@t-online.de

Bemo 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 + 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 per E-Mail: die-eisenbahnweber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handar-

beitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder 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 E-Mail: gerhard.bonn@kabelmail.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Meta-kit 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;

eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina Wilgermeir • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Riesig!



Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

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

Modellbahn Apitz
günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten

Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

Das Fachgeschäft auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90



Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –

MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227
44141 Dortmund
Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de

www.modellbahn-kramm.com

40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, ✉ info@modellbahn-kramm.com

Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen

Preiswerter und sicherer Versand – weltweit

Seit über 40 Jahren für Sie am Zug

40 Jahre 1973-2013

YouTube Facebook



Hünerbein

Modell Center Aachen

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

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Kleine Bahn-Börse

Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de

www.suchundfind-stuttgart.de

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

www.jbmodellbahnservice.de

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

www.menzels-lokschuppen.de

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

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

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

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spur-

weiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de. eu – Danke.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modell-manufaktur.de

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

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-Ho, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich.

Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: 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 Waggonen in Ho. Angebote mit Preisangabe, 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

www.modellbahn-keppler.de

Verkäufe LGB-Modulanlage (50 Module), Spuren 45, 64, 30 mm ohne Rollmaterial / Zentrale. Weitere INFO www.boecker-gartenbahn.jimdo.free.com; juergen.boecker-varel@t-online.de

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

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände
 und Zubehör Spur Z, N und H0

QR Code

Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
 Tel.: 023 31 / 40 44 53 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

eisenbahn
Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

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

Ätztechnik

Ausführlicher und informativer **Katalog**
 gegen € 5,- Schein oder Überweisung
 (wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
www.saemann-aetztechnik.de • saemann-aetztechnik@t-online.de

WERST
 MODELL BAHN UND BAU

WIR LEBEN MODELLBAHN

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

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

Neuheit 2024/25

Brücken - kundenspezifisch gefertigt
 Metal oder Kunststoff - versch. Bauweisen

Vitrine - Schattenbahnhof

Individuelle Fertigung nach Kundenwunsch, alle Spurweiten ab N bis Spur IIm)

Platz sparend
 alle Züge sofort verfügbar

PATERNOSTER

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
 Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
 Tel. 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.thiel-gleis.de

Kleine Bahn-Börse

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

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

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1 www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt;

Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige

Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

Verkäufe Literatur, Bild und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de
www.modelleisenbahn.com

Verkaufe div. Eisen- und Modelleisenbahnliteratur vom 1960 bis 2010. Übersichtsliste bei Rolf Erker, Birkenweg 2, 04451 Borsdorf; Tel. 034291 22235; erkerbau@gmx.de

www.wagenwerk.de
 Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert

100 Bücher/Zeitschriften über Eisenbahn & Modellbahn, ab 5,00 EUR versandkostenfrei (in D). Bitte eine Liste anfordern unter E-Mail: lockpeter070@gmail.com

www.bahnundbuch.de

Gesuche Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder /und Negative von der schönen Dampfeisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies und Das

www.andyseck.de
 DDR-Modelle und mehr

Zwei schöne stabile Wandschränke (Buche) mit 9 Böden Roco Gleis. 1,9 0m breit, 91 cm hoch, 11,5 cm tief,

Nächster Anzeigenschluss: 4. April 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, Exklusiv (Mhi), Insider, Ersatzteile sowie alle weltweiten Sondermodelle. Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Lilliput, Tillig, Pitz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Falter, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

Kleine Bahn-Börse

16,7m Gleislänge, auch einzeln erhältlich. Preis Verhandlungssache, weitere Infos unter eisenbahnexklusiv@gmail.com

www.Railio.de
 Sammlungsverwaltung

Biete Jubiläumsschrift zum hundert-jährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen (1938). Preis nach Vereinbarung. Titel: „Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen“. anjuekoehler@gmx.de

www.moba-tech.de

www.menzels-lokschuppen.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)

Gesuche Dies und Das

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

www.d-i-e-t-z.de

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931 oder E-Mail: MU21@gmx.de

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN 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, Fabrik Schilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsaufösungen und –Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über Ho 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/gayeseisenbahn. 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 und Country-bhf. 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, Lokschuppen 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 Melsungen 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: jensberndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de
 modellbahnboerse-berlin.de jeweils

von 10 bis 14 Uhr, Herzog 01736360000, 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, email: 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

Alle Termine ohne Gewähr.

Termine 2025
 Eisenbahnfreunde Taunus e.V., Eschborn
 info@eisenbahnfreunde-taunus.de

06.04. -NEU- Eschborn-Niederhöchstadt, Bürgerzentrum -NEU-
 86.Eschborner Modellbahn-Tauschmarkt; 9:30-15:00 Uhr

18.05. Eschborn, Hauptstraße 14 (Vereinsheim, 1.OG)
 Modellbahn-Ausstellung; 11:00-16:00 Uhr

29.06. Eschborn, Eschenplatz (Direkt neben der ev. Kirche)
 Eschborner Modellbahn-Kofferraum-Tauschmarkt; 10:00-15:00 Uhr

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Echtes Bahnerlebnis



2 für
nur **€8,40**
statt €16,80

- ✓ 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-ueringen.dewww.bus-und-bahn-und-mehr.de

Termine

15./16. März, Mühltroff: Modellbahnausstellung im Bürgerhaus. Info: www.modell-muehltroff.de

28.–30. März, Radebeul: VDMT-Tagung mit Rahmenprogramm. Info: www.vdmt.de

29. März, Luckau: Fahrt zum Eisenbahnmuseum Leipzig-Plagwitz. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

29. März, Berlin: Fahrt zum Heidekrautbahn-Museum Basdorf. Info: www.berliner-eisenbahnfreunde.de

29./30. März, Lichtenstein: Modellbahnausstellung in der Alten Färberei. Info: www.modellbahnclub-lichtenstein.de

29./30. März, Speyer: Modellbahnausstellung in der Halle des AV03. Info: www.modellbahnfreunde-rhein-neckar.de

ab 30. März, Meuselwitz: Fahrten an jedem Sonntag. Info: www.kohlebahnen.de

ab 3. April, Klütz: Feldbahn-Fahrbetrieb jeden Donnerstag und Freitag. Info: www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de

5. April, Dresden: Mit dem Dampfschnellzug rund ums Erzgebirge. Info: www.pressnitztalbahn.com

5. April, Neuss: D-Zug mit 23 023 nach Utrecht und Gouda/Niederlande. Info: www.eng-ev.de

5. April, Wismar: Lokschuppen zur Besichtigung geöffnet. Info: www.lokschuppen-wismar.de

DB Museum Nürnberg

Aktionen zum Jubiläum

Zum 100-jährigen Bestehen des Verkehrsmuseums in Nürnberg kündigt das DB Museum 100 Highlights, einen prall gefüllten Jahresprogrammkalender mit Veranstaltungen sowie einen

großen Geburtstagsaktionstag am 26. April an. Geboten werden u. a. „Adler“-Fahrten, Blicke hinter verschlossene Türen und ein Gang in die „Unterwelt“. Info: www.dbmuseum.de

Bahnerlebnisse zu Ostern

An den Osterfeiertagen bieten zahlreiche Bahnen und Vereine Aktionen an. In folgenden Städten lohnt sich ein Besuch:

19. April: Annaberg-Buchholz (www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de), Basdorf (www.berliner-eisenbahnfreunde.de), Berlin (www.berlin-macht-dampf.com), Bietigheim-Bissingen (www.roter-flitzer.de), Frankfurt (Main) (www.historische-eisenbahn-frankfurt.de), Halle (Saale) (www.dbmuseum.de), Luckau (www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de), Ottweiler (Saar) (www.ostertalbahn.de), Zwettl/Österreich (www.lokalbahnverein.at)

20. April: Extertalbahn (www.landeseisenbahn-lippe.de), Kappeln (www.angelner-dampfeisenbahn.de), Kassel (www.hessencourrier.de), Lohsdorf (www.schwarzbachbahn.de), Lübben (www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de), Minden (www.museumseisenbahn-minden.de), Schwarzenberg ([\[www.schwarzenberg.de\]\(http://www.schwarzenberg.de\)\), Wiehl \(\[www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de\]\(http://www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de\)\) und Zwickau \(\[www.brueckenbergbahn.de\]\(http://www.brueckenbergbahn.de\)\)](http://www.vse-eisenbahnmuseum-</p>
</div>
<div data-bbox=)

20./21. April: Bruchhausen-Vilsen (www.museumseisenbahn.de), Deinste (www.kleinbahn-deinste.de), Koblenz (www.dbmuseum.de), Oschatz (www.doellnitzbahn.de), Rottweil (www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de), Schönberger Strand (www.vvm-museumsbahn.de), Schönheide (www.museumsbahn-schoenheide.de) und Verden (www.kleinbahnexpress.de)

21. April: Aumühle (www.vvm-museumsbahn.de), Damme (www.eisenbahnmuseumgramzow.de), Hamm (www.museumseisenbahn-hamm.de), Lüneburg (www.heide-express.de), Magdeburgerforth (www.kj-1.de), Schlanstedt (www.feldbahn-schlanstedt.de), Solms (www.feldbahn-fortuna.de) und Wittlage (www.museumseisenbahn-minden.de)

5. April, Mannheim: Fahrt zur Völklinger Hütte. Info: www.eisenbahnfreunde-mannheim.de

ab 5. April, Benndorf: Jeden Samstag Fahrttag. Info: www.bergwerksbahn.de

5./6. April, Unkel: Modellbahnausstellung im Vorteil-Center. Info: www.eisenbahn-freunde-wied-rhein-online.de

5./6. April, Tübingen: Pendelfahrten mit 52 7596 auf der Zollern- und Schieferbahn. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

6. April, Strasshof/Österreich: Andampfen im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

6. April, Hanau: Führungen im Bahnbetriebswerk. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

6. April, Schöllkrippen: Modellbahnausstellung. Info: www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

6. April, Stuttgart: Modellbahnfahrttage in der Unterführung Kronenpassage. Info: www.modellbahn65.de

6. April, Korntal: Fahrttag des „Feurigen Elias“. Info: www.ges-ev.de

6. April, Frankfurt (Main): Teddybären-Fahrttag. Info: www.feldbahn-ffm.de

6./20. April, Bochum: Fahrttage der Ruhrtalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

10.–13. April, Dortmund: Messe Intermodellbau in den Westfalenhallen. Info: www.intermodellbau.de

12. April, Romanshorn/Schweiz: Rundfahrt zum Zugersee mit Schiffahrt. Info: www.eurovapor.ch

12. April, Lüneburg: Triebwagenfahrt zum Panzermuseum. Info: www.heide-express.de

ab 12. April, Jöhstadt: Dampfzugfahrten jeden Sams-, Sonn- und Feiertag. Info: www.pressnitztalbahn.de

12./13. April, Dresden: Dampflok-treffen mit 01 2066, 03 2155, 23 058, 23 1097, 41 1144, 52 8141, 52 8079, 52 8154, 77 250, 95 1027, E 77 10, E 94 088, My 1151, 346 738, 112 481, 118 552 sowie Zubringersonderfahrten von Nördlingen, Cottbus und Berlin. Info: www.igbw-dresden-altstadt.de

12./13. April, Dresden: Saisonöffnung auf der Windbergbahn. Info: www.saechsische-semmeringbahn.de

12./13. April, Germering: Modellbahnausstellung. Info: www.mbgg.de

12./13. April, Ensheim: Modellbahnausstellung. Info: www.mec-ensheim.de

13. April, Benndorf: Tag der Industriekultur. Info: www.bergwerksbahn.de

13. April, Krefeld: Öffnungstag des Verkehrsmuseums. Info: www.fde-krefeld.de

18./19. April, Bergedorf: Fahrten nach Geesthacht. Info: www.geesthachter-eisenbahn.de

18.–21. April, Nördlingen: Dampfsaisonöffnung im Eisenbahnmuseum. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 11:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen. Im April werden keine neuen Folgen ausgestrahlt.

Samstag, 29. März

mdr, 12:00 Uhr – Der Feldbahn auf der Spur: Von kleinen Zügen und großen Plänen

Dienstag, 22. April

3sat, 16:30 Uhr – Zahnrad, Dampf und Hochgebirge: Die Brienz-Rothorn-Bahn

18.–21. April, Mesendorf: Fahrten beim „Pollo“. Info: www.pollo.de

19.–21. April, Naumburg: Ausstellung in der Modellwelt. Info: www.smw-aktuell.de

ab 20. April, Gangelst: Fahrbetrieb an jedem Sams-, Sonn- und Feiertag. Info: www.selfkantbahn.de

ab 20. April, Bad Orb: Fahrbetrieb an jedem Sonn- und Feiertag. Info: www.dampfkleinbahn-bad-orb.de

24.–27. April, Mülheim an der Ruhr: Tagung des Arbeitskreises Historischer Nahverkehr (AHN). Info: www.vhag-evag.de

25.–27. April, Berlin: Modellbahnausstellung an der Trabrennbahn. Info: www.vbbs-weinbergsweg.de

26. April, Leipzig: Schnellzug zum Ostseebad Heringsdorf. Info: www.bw-halle-p.de

26. April, Treysa: Dampfpzug und Rhein-Schiffahrt. Info: www.eftreysa.de

26./27. April, Bochum-Dahlhausen: Museumstage mit Gastlok 01 066. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

26./27. April, Gramzow (Uckermark): Saisonöffnung mit Museumszugfahrten. Info: www.eisenbahnmuseumgramzow.de

26./27. April, Goßdorf-Kohlmühle: Bahnerlebnistage. Info: www.schwarzbachbahn.de

26./27. April, Luckau: Pendelfahrten zur Leistungsschau. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

27. April, Strasshof/Österreich: Dampftag und Oldtimertreffen. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

27. April, Stuttgart: Mit E 10 228 zum Chiemsee. Info: www.dbkev.de

27. April, Hanau: Fahrt zum Bahnhofsfest in Stockheim. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

27. April, Braunschweig: Saisonöffnung im Lokpark. Info: www.eisenbahnerlebnis.de

27. April, Etwilen/Schweiz: Sonderfahrten und Fahrzeugausstellung anlässlich „150 Jahre Nationalbahn“. Info: www.nationalbahn.ch

30. April, Benndorf: Walpurgisfahrt. Info: www.bergwerksbahn.de

Bahnreisen

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. Dampfpzüge & Vulkane in der Auvergne

Bahnreise in die Mitte Frankreichs mit Sonderzügen auf 5 verschiedenen Museumsbahnen, vom Dampfpzug bis Panoramatriebwagen.

21. – 27.05. Traumfabrik Märklin

Blick hinter die Kulissen des Modellbahnherstellers. Exklusive Besichtigungen der Märklin-Werke in Göppingen und Győr.

03. – 15.06. Mit Dampfpzügen durch Finnlands weiße Nächte

Entdecken Sie die weite Natur Finnlands in Kombination mit Museumsbahnen und Dampfp-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.

29.09. – 06.10. Trans Balkan Express

Eine Bahnreise durch die Länder des Balkans nach Istanbul. Mit dem Schlafwagenzug in 2 Tagen an den Bospurus. Straßenbahn-rundfahrten und Besichtigungen.

17. – 28.09. Trans Anatolien Express

Im Hotelzug über die legendäre Bagdadbahn durchs Taurusgebirge nach Kappadokien mit vielen Besichtigungen.

Infos und Buchung:
Bahnreisen Sutter, Adlerweg 2, 79856 Hinterzarten.
Tel. 07652/917581, E-Mail: info@bahnreisen-sutter.de
Internet: www.bahnen.info

Sonntag, 03.05.2025
Sonderzug Leipzig – Cottbus – Wolsztyn zur Dampflokomotive
mit 243 005 und 41 1144.

Sonntag, 17.05.2025
Sonderzug Cottbus – Dresden – Zittau – Liberec – Frýdlant v Čechách
mit 233 450 und 41 1144.

Sonntag, 14.06.2025
Sonderfahrt Cottbus – Dresden – „Stadtrundfahrt auf nicht öffentlichen Gleisen“
mit LVT 772 332 und 772 342.

Sonntag, 21.06.2025
Sonderzug Cottbus – Berlin – Waren zu „Müritz in Flammen“
mit 243 005.

13.–18.09.2025
Mehrtagesfahrt von Cottbus, Berlin nach West- und Ostpreußen mit 01 509

Im Programm Danzig, Gdingen, Halbinsel Hel, Marienburg, Oberländischer Kanal und Thorn.

Info und Buchung:
Lausitzer Dampflokomotive Club e. V.
www.ldcev.de
Telefon 0355-3817645
(Mo–Fr 9:00–12:00 Uhr)

15. – 19. Mai 2025
150 Jahre Emmentalbahn
Gruppenreise zu den Jubiläumsfeierlichkeiten mit zahlreichen Dampf- u. Elektrolokomotiven. Historische Extrafahrten verbinden die einzelnen Feststandorte im gesamten Emmental zwischen Langnau, Huttwil und Burgdorf.

Info und Buchung:
BAUDER - Eisenbahntouristik, Hebelstr. 9, 74928 Hüffenhardt
E-Mail: info@bauder-eisenbahntouristik.de
Tel. 06268/719

In der Anzeigenrubrik **Bahnreisen und Termine** werden Veranstaltungsfahrten von Eisenbahnclubs, Vereinen und Reiseveranstaltern veröffentlicht. Für die Richtigkeit der Daten übernimmt der Verlag keine Gewähr. Wir empfehlen Ihnen, sich vor Besuch beim Veranstalter rückzuversichern.

Jede Zeile € 3,10 (zzgl. MwSt.)

Kontakt:

Bettina Wilgermein, Tel. 089/130699-523, Fax -529,
E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de

HO-Anlage mit Motiven der Montanindustrie

Zechenbahnen im Ruhrgebiet

Kindheitserinnerungen an die zahlreichen Zechenbahnen und Schachtanlagen des Ruhrgebiets veranlassten Ludwig Vorbrüggen, nicht nur diese Szenen vorbildgerecht nachzubauen, sondern auch gleich entsprechende HO-Fördergerüste verschiedener Zechen konstruieren zu lassen

Der rechte Anlagenschenkel wird von der Schachthalle sowie dem Förderturm der Zeche Hannibal dominiert. Typisch für das Ruhrgebiet ist die Straßenunterführung mit dem Anderthalbdecker in Bildmitte



Mein nunmehr drittes Anlagenprojekt zum Thema Ruhrgebiet basiert nach dem in *em* 4/09 vorgestellten Hüttenwerk mit benachbarter Wohnbebauung auf meiner in *em* 3/20 ausführlich vorgestellten Industrieanlage mit Kanalhafen. Diese wurde nach einem Umzug in einem gut isolierten Kellerraum komplett neu aufgebaut. Für das neue Anlagenprojekt konnten der 2,2 mal 3,2 mal 2,8 Meter messende Holzunterbau sowie Teile der vorhandenen Gleisanlage weiterverwendet werden. Entstehen sollte eine Zechenbahn mit Rangiermöglichkeiten sowie entsprechenden Übertageeinrichtungen. Durch die Bekanntschaft mit dem Bergbauexperten, Kleinserienhersteller und 3-D-Konstrukteur Achim Trommen (www.foerdergerueste.de) lernte ich dessen beeindruckende Modelle von Fördertürmen und -gerüsten kennen. Also musste auf dem rechten Anlagenschengel die Zeche Zollern von Roco dem Hannibal-Modell samt Schachthalle von Achim Trommen weichen. Die gesamte übrige Front habe ich dann selbst entworfen, allerdings mit den Fassaden und Fenstern, die mir passend zur Schachthalle 3-D-gedruckt wurden. Da mir die eigentlich vorgesehene Lackierung der Ziegelflächen und des Stahlfachwerks zu aufwendig erschien, habe ich alle Oberflächen grau grundiert und anschließend mit Lasurfarbe patiniert.

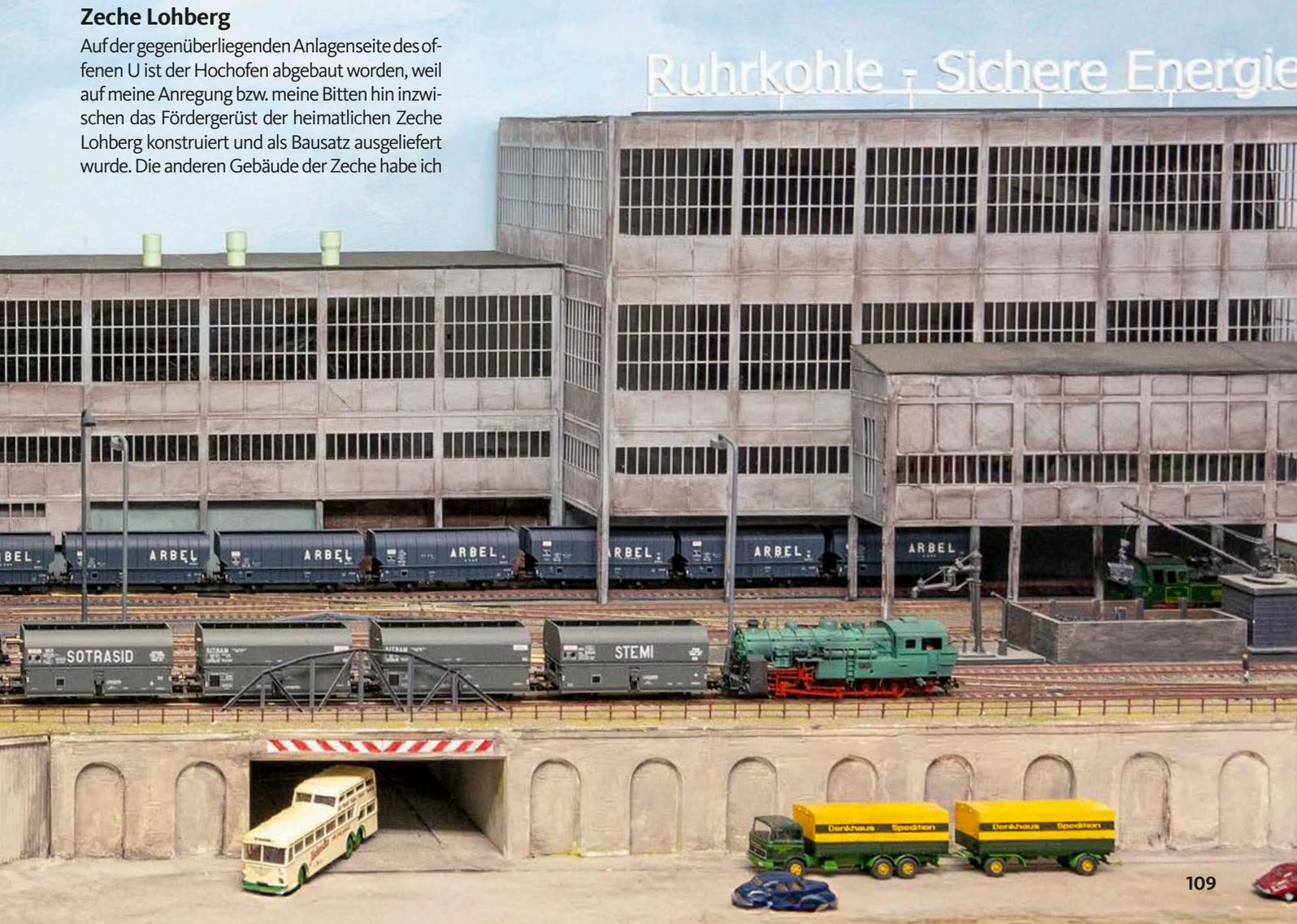
Zeche Lohberg

Auf der gegenüberliegenden Anlagenseite des offenen U ist der Hochofen abgebaut worden, weil auf meine Anregung bzw. meine Bitten hin inzwischen das Fördergerüst der heimatischen Zeche Lohberg konstruiert und als Bausatz ausgeliefert wurde. Die anderen Gebäude der Zeche habe ich



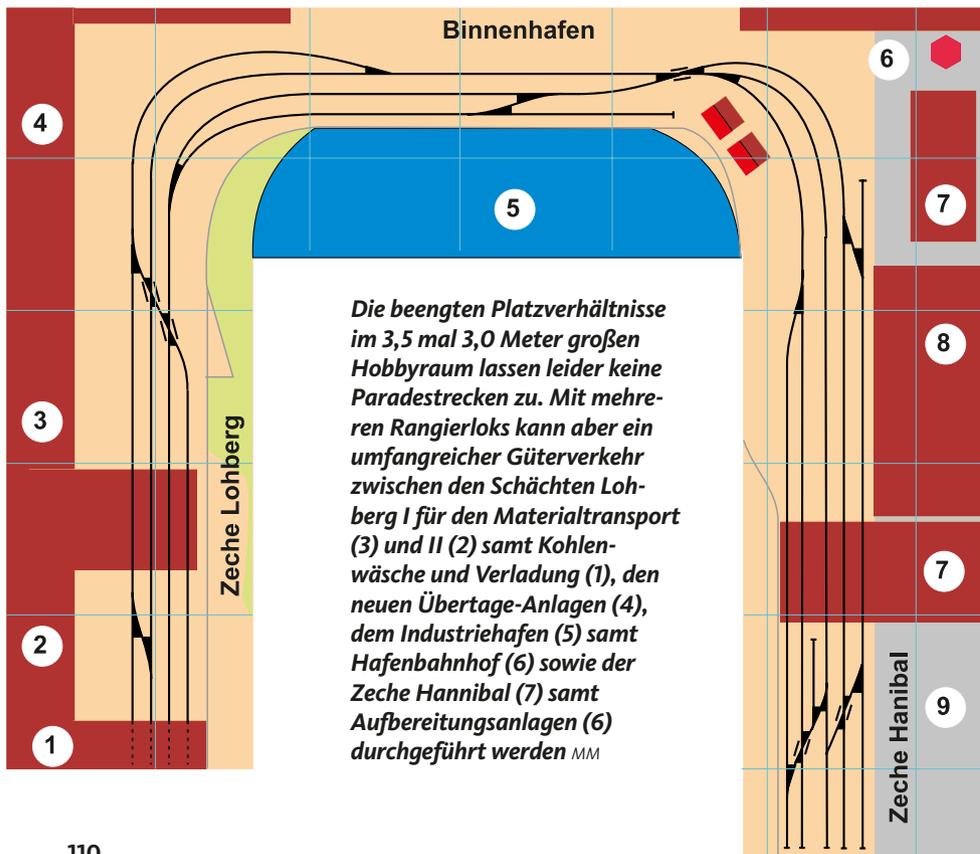
In Sichtweite des Hafenbeckens und der -verwaltung befinden sich die Aufbereitungsanlagen sowie die Kohlenwäsche der Bochumer Zeche Hannibal. Der Schriftzug Rheinpreußen ist hier nicht stimmig, aber ein Zugeständnis an den Heimatort des Erbauers

Fotostudio K/Slg. Ludwig Vorbrüggen (2)





Der mehrere Gleise überspannende Hafenkran Beddingen wurde extra für diese Hafenszene in doppelter Ausführung konstruiert und als HO-Bausatz gefertigt. Ebenso entstanden die Kübel, die auf Fleischmann-Güterwagen verladen werden



bis auf die Fenster selbst gebaut. Verwendet wurden neben den Gipsabdrücken von Spörle auch Holz- und Metallleisten für das Stahlfachwerk. Im alten Schacht I von Lohberg hat ein Roco-Fördergerüst samt Maschinenhäusern in neuer Funktion überlebt. Jetzt stehen sich also zwei große und per Bahn angeschlossene Zechen gegenüber, die der Betrachter jedoch kaum gleichzeitig sehen kann. Obwohl fast alles nach Vorbildunterlagen gebaut wurde, sind beide Zechenkomplexe – bis auf die Schachthalle von Hannibal und die beiden Fördergerüste – mit ihren Übertageanlagen fiktive Anlagen der Montanindustrie, die ich auf den zur Verfügung stehenden Platz im Hobbykeller zugeschnitten habe.

Zechenbahn mit Anschluss

Die von den Zechen kommenden Güterzüge können den Kanalhafen von beiden Seiten anfahren. Auch hier habe ich dem Modellbauer Achim Trommen Vorbildunterlagen geliefert, sodass er den Hafenkran Beddingen nach weiteren Recherchen konstruieren und fertigen konnte. Obwohl das Vorbild bei den Stahlwerken Salzgitter steht, passt es gut ins Ruhrgebiet. Neue Kübel für die Fleischmann-Güterwagen und Kübelgreifer kamen hinzu. Das gut ein Meter lange

Zechenbahnloks



Obwohl beide patinierten Zechenloks genug Zugkraft haben, werden sie oft zusammen vor schweren Kohlezügen eingesetzt



Von Krauss in München ging das Vorbild einst nach Japan. Das 1975 gebaute Kleinserienmodell passt trotzdem gut ins Revier



Durch Umlackieren wurde das Aussehen der nun grünen Baureihe 89 von Fleischmann den anderen Werkbahn-Dampfloks angepasst



Die MaK-Dieselloks der Dortmunder Eisenbahn sind ebenfalls patiniert, versehen ihren Dienst aber nur im Hintergrund



Die T 3 von Fleischmann aus den 1950er-Jahren wirkt gerade aufgrund ihres falschen Maßstabs wie eine bullige Industrielok



Dieses Exemplar des „Starken Karl“ an der Bekohlungsanlage der Zechenbahn ist noch gut als Serienmodell zu erkennen

Binnenschiff ist ein Eigenbau, das nach Vorbildfotos entstand und gut ins Bild der 1960er-Jahre passt. Im Hafen anlegen können auch zwei Schleppkähne ähnlicher Größe sowie ein großer Seitenradschlepper, für den ich einen Bauplan der Reederei Haniel nutzen konnte. Solche Schiffe mit ihren zwei Schornsteinen konnte man noch bis Ende der 1950er-Jahre auf dem Rhein erleben. Ebenso ging es an anderen Stellen im Detail weiter, z. B. mit den Beschriftungen und den Schutzleitern an Kamin und Wasserturm. Im Ergebnis bereitet es viel Freude, die Züge mit komplexen Rangieraufgaben zwischen den Zechen und dem Hafen einzusetzen, zumal ja auch die französischen Kohlewagen für ihre Fahrt in Richtung Lothringen beladen werden müssen. Schön wäre es, wenn zwischen den Zechen und dem Hafen längere Betriebsstrecken durch die westfälisch-niederrheini-

Die große Gasleitung samt Rohrbrücke wurde für den benachbarten Hochofen am Rande des Hafengebiets gebaut. Die Konstruktion verdeckt gut die enge Kurve vor der Zeche. Der Menck-Bagger kämpft mit der Versandung des Hafenbeckens Fotostudio K/Slg. Ludwig Vorbrüggen (8)





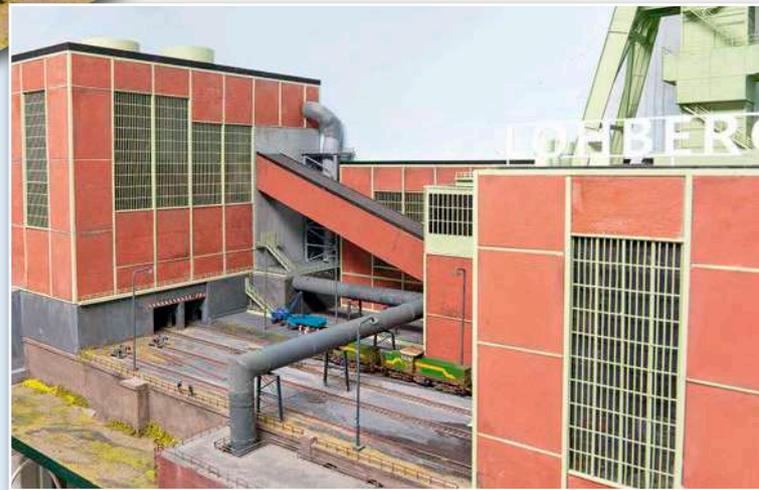
Während über den Schacht II der Zeche Lohberg (oben) die Kohle gefördert wird, nutzt man den Schacht I (unten) nur noch für die Seilfahrt und den Materialtransport

Fotostudio K/Slg. Ludwig Vorbrüggen (6)

sche Landschaft verlaufen würden. Hinzu kämen Andeutungen einer Zechenkolonie und eines dicht besiedelten Stadtrandes. Leider gibt mein Hobbykeller solche Paradestrecken nicht her. So ist das Ganze nur ein Ensemble, das trotz seiner großen Gebäude nicht massig wirkt, obgleich alleine der Förderturm Lohberg 83 Zentimeter hoch ist. Nur ein Besucher mit Gardemaß sieht, dass im Maschinenhaus mit großem Hallenkran des Hannibal-Förderturms zwei Fördermaschinen arbeiten. In Wirklichkeit verfügte dieser Turm aber nur über eine Maschine. Da Hannibal im Zweiten Weltkrieg stark zerstört wurde, machen die Übertageanlagen im Original einen wenig attraktiven Eindruck. Sie sind daher von mir bewusst harmonisiert und verschönert worden, was man deutlich gegenüber den weit verbreiteten Vorbildaufnahmen erkennt. Auch an anderer Stelle wurde improvisiert: Der mächtige Zechenschlot mit angeformtem Wassertank wurde von einem Drechsler aus meiner Region aus Holz angefertigt.

Gleise und Elektrik

Auch wenn die Gebäude und Ausstattungsdetails möglichst vorbildgerecht sind, wurde beim Gleismaterial auf einen hohen Nutzwert geachtet und das Fleischmann-Profi-Gleis verwendet. Dieses wird zwar ab Werk nicht mehr gefertigt, ist aber auf dem Gebrauchtmrkt noch gut zu bekommen.



Im Vergleich zu den zwei Diesellokomotiven, dem Lkw und den dazwischen aktiven Bergleuten werden die Dimensionen der Kohlenwäsche (mittig) und der Verladung (rechts) erst deutlich



Der Vorteil ist, dass es direkt auf der Grundplatte verlegt werden kann und die Zwischenräume kaum aufgefüllt werden müssen, wie bei heutigen Bettungsgleisen. Außerdem kann man bei einem Umbau der Modellbahnanlage die einzelnen Gleisstücke jederzeit wiederverwenden.

Auf den hier gezeigten Modellfotos sind fast nur Tenderloks im Einsatz zu sehen, die allesamt umgebaut sind und nun über hervorragende Fahreigenschaften verfügen. Flaggschiff ist ein E-Kuppler von Micro-Mizuno als umlackiertes und remotorisiertes Handarbeitsmodell. Zwei

» Die vorbildgerechten Fördergerüste und Schornsteine reichen fast bis zur Kellerdecke

weitere Tenderloks kommen von Schnabel, einige auch von Fleischmann. Den „Starken Karl“ halte ich sechsmal vor – umgebaut und so patiniert, dass die grobe Steuerung kaum noch ins Auge fällt. Die gut fahrende T 3 von Fleischmann erinnert mich vor Kübelwagenzügen ebenso wie die französischen Kohlewagen, die einst über die Duisburger Haus-Knipp-Brücke rollten, an meine Heimatzeche Rheinpreußen.

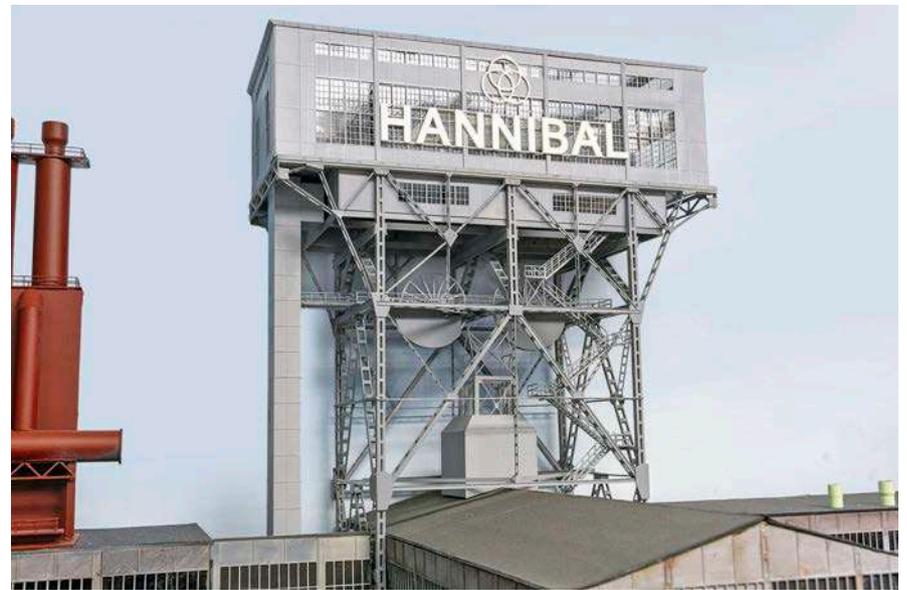
Nach den hier gemachten Aufnahmen wurden noch zahlreiche Details optimiert, sodass ich mich inzwischen auf den Fahrbetrieb konzentrieren kann, aber in Gedanken schon das nächste Industriethema durchplane.

Erfahrungen beim Bau

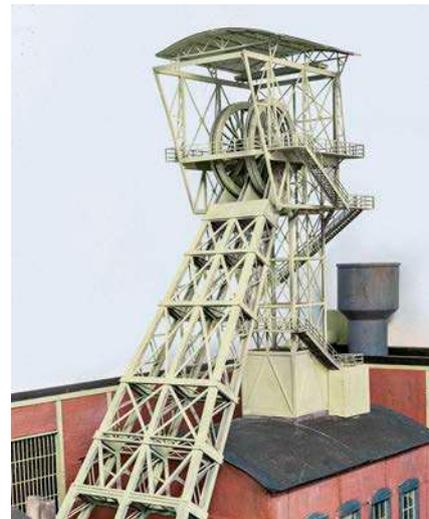
Dass mir der Bau mehr Freude bereitet als der spätere Betrieb, kann man daran erkennen, dass ich bereits mehrmals meine HO-Anlagen komplett umgebaut bzw. ausgetauscht habe. Das Geld für das von einem Metallbauer gelieferte Untergestell aus Vierkantprofilen war gut angelegt. Auch die Erweiterung um 80 Zentimeter am linken Anlagenschlenkel entstand in identischer Bauweise. Aus Kostengründen wurden auch einige vorhandene Hochbauten weiterverwendet. Die Kohlewäsche musste aber z. B. um 90 Grad gedreht und die Rückwand versetzt werden. Das ist im Sinne der Kohleverladung zwar nicht funktional, das gesamte Bild der Zeche wirkt so aber gestreckter und großzügiger. Ein entscheidender Vorteil liegt auch darin, dass man die Züge mehr im Blick hat. So vorbildgerecht das Einfahren von Zügen in Schachthallen, Gießereigebäuden oder Unterführungen ist, nach dem Bau mehrerer Industrieanlagen ist mir nun der freie Blick auf die Fahrzeuge wichtiger. Im Hafen ist die Szene genau umgekehrt: Hier liegt die großzügig gestaltete Wasserfläche mit Schiffen und Krananlagen im Vordergrund, während die Gleise der Hafenbahn optisch in den Hintergrund gerückt sind. Da die gesamte HO-Anlage vom rechten Schenkel aus gesteuert wird, teilt auch die Schachthalle der Zeche Hannibal diesen Bereich in zwei Teile.

Ludwig Vorbrüggen

Fördergerüste



Der imposante Förderturm der Bochumer Zeche Hannibal wirkt etwas exotisch, zeigt aber auch, was heute im Modellbau mittels 3-D-Druck technisch möglich ist



Das Fördergerüst vom Typ Deutsches Strebengerüst war früher häufig im Ruhrgebiet. Das Modell stammt von Roco



Das hohe Fördergerüst der Zeche Lohberg war bei Experten umstritten, ist aber heute eine viel beachtete Landmarke

Wünsche und Planspiele

Der Besucher im Hobbykeller ist zunächst von dem gesamten Ensemble beeindruckt. Auf den zweiten Blick nimmt man erst die Betriebsabläufe wahr, die sich stark am Vorbild orientieren. Ein Profimodellbauer hätte dem Erbauer sicher geraten, auf eine der beiden Zechenanlagen zu verzichten und stattdessen eventuell auf einem Anlagenschlenkel eine städtische Bebauung mit klassischen Hinterhöfen und einen Haltepunkt zu gestalten. Wer Ludwig Vorbrüggen kennt, weiß aber, dass er diesen Rat bestimmt nicht befolgt hätte. Sicher möglich gewesen wäre es dagegen, in einem der Industriegebäude eine Rampe zu verstecken, die zu einem tieferlie-

genden Schattenbahnhof führen würde. Da im Untergrund aber kein Platz für eine Kehrschleife mit großzügigen Radien ist, müssten alle Loks im Untergrund z. B. über eine Schiebebühne ihren Güterzug umfahren. Diese Betriebsabläufe sieht man zwar häufig auf Publikumsreisen in offenen Zugspeichern, in der zweiten Anlagenebene benötigen sie aber eine gute Zugriffsmöglichkeit, die wiederum lange Rampenabschnitte erfordert. Beides wäre aber im vorhandenen Hobbykeller nur schwer umsetzbar, zumal er auch noch als Vorratsraum genutzt wird. Mit Spannung können Sie also erwarten, welche Erfahrungen in das neue Projekt einfließen werden. MM

Nicht vergessen:
Das neue Heft erscheint am
4. April 2025

■ Im Fokus: DR-Dieselloks der Baureihe V 60/106
Stangenwirbel im Reichsbahn-Look

Die abgebildete Diesellokomotive 106 756 der Presspräsentierte sich am 23. September 2020 während eines Piko-Presserevents, denn das Sonneberger Unternehmen bietet diese DR-Baureihe als Modell in gleich drei Nenngrößen – unter anderem in der rechts gezeigten 2m-Gartenbahn-Version.



MM (2)

■ Fahrzeuge: Triebzüge der ÖBB-Reihen 5045/5145 im Vergleich
Blaue Blitze für HO-Anlagen

Als Testobjekte stellte unser Autor die zwei formneuen Dieseltriebzüge Österreichs mit verschiedenen Kopfformen von Jägerndorfer Collection und die aktuelle Wiederauflage des ÖBB-5045 von Piko auf die HO-Gleise.



Markus Inderst

■ Elektrifizierung bei der Bundesbahn
Nukleus in Südbayern

In dieser Ausgabe berichten wir über die Entstehung des südbayerischen E-Netzes und seine Ausdehnung bis zum Ende der 30er-Jahre. Nach dem Zweiten Weltkrieg bildete es den Nukleus für die Elektrifizierungspläne der Bundesbahn. Im kommenden Heft erfahren Sie, wie diese ambitionierten Vorhaben von der DB umgesetzt wurden.



Egon Pempelforth

■ Anlagen: HO-Bahnhöfe der Weschnitzalbahn
Weiterreise nach Reisen

Die auf der Weschnitzalbahn recht häufig anzutreffende Baureihe 65 steht nach kurzem Halt in der Station Reisen abfahrtsbereit Richtung Mörlenbach. Das Empfangsgebäude weicht in seinem Aussehen deutlich von der sonst hier üblichen preußischen Bauweise ab.



Horst Meier

* Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen vorbehalten

Damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen: Scannen Sie den QR-Code, um die nächsten beiden Hefte im günstigen Mini-Abo für nur **8,40 Euro** (2 für 1-Angebot) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind und sparen die Hälfte!
www.eisenbahnmagazin.de/abo



Sie sparen die Hälfte: 2 x für nur 8,40 Euro!

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 4/2025, Nummer 694, 63. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schricker (Vorbild, fr); Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Jürgen Albrecht, Dietmar Allekotte, Wolfgang Bdinka, Thomas Böhme, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Heiko Herholz, Josef Högemann, Bruno Kaiser, Josef Maurer, Horst Meier, Reiner Messer, Maik Mörzt, Rainer Nenninger, Dr. Helmut Petrovitsch, Manfred Scheithing, Gunnar Selbmann, Oliver Strüber, Ludwig Vorbrüggen, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens

Schlussredaktion: Peter Schricker (fr)

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweger

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: Anna Kalbhenn

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenendisposition: Hildegund Roefßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2025, GeraMond Media GmbH. ISSN 0342-1902

Gerichtsstand ist München.

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.mykiosk.de

LESERBRIEFE & BERATUNG

✉ **EISENBahn MAGAZIN,**
INFANTERIESTRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN

☎ **+49 (0)89/13 06 99 724**

☎ **+49 (0)89/13 06 99 100**

@ **redaktion@eisenbahnmagazin.de**

🌐 **www.eisenbahnmagazin.de**

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

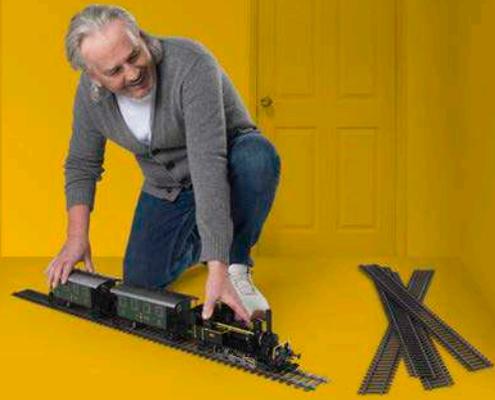
@ **anzeigen@verlagshaus.de**

Mediadaten: media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreliste 2025/35.



**Jetzt
Tickets
sichern!**



Wo Kleines das Größte ist.



www.intermodellbau.de

Weltgrößte Messe für
Modellbau & Modellsport

10.–13. April 2025

Messe Dortmund



PIKO



Besondere Farbtupfer auf der Anlage: Die neuen „Desiro“ Triebzüge von PIKO!

- Modernes Design kombiniert mit robuster Modellumsetzung
- Glasklare Fenster mit freiem Blick in den Fahrgastraum
- Detaillierte Inneneinrichtung
- Digital schaltbare Innenbeleuchtung und Führerstandbeleuchtung
- Konturscharfe Bedruckung
- Lokführer in einem der beiden Führerstände

NEU
2025



Dieseltriebwagen „Desiro“ ČD Ep. VI

- | | | |
|--|--|-----------|
| | 52976 Gleichstrom | 322,00 €* |
| | 52977 Gleichstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound [®] onboard | 428,00 €* |
| | 52978 Wechselstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound [®] onboard | 428,00 €* |

NEU
2025



Dieseltriebwagen „Desiro“ Midtjyske Jernbaner Ep. VI

- | | | |
|--|--|-----------|
| | 52982 Gleichstrom | 322,00 €* |
| | 52983 Gleichstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound [®] onboard | 428,00 €* |
| | 52984 Wechselstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound [®] onboard | 428,00 €* |



* unverbindliche Preisempfehlung

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

