

eisenbahn Modellbahn magazin

**Meistgebaute deutsche Diesellok!
V60 der DR in Vorbild & Modell**



So bewährte sich
der „Goldbroiler“
auf der Strecke und
im Rangierdienst



Elektrifizierung im DB-Netz

Fahrdraht für die Bundesbahn

Das waren die Meilensteine zwischen 1950 und 1993



D-Züge Frankfurt (M) – Paris

1945–1969: Die zweite Fernzug-
Blüte auf der Alsenztalbahn



München – Mühldorf
Formsignale bald Geschichte
Erzzüge am Erzberg
Exklusiv dabei im Vectron

„Blauer Blitz“ im Test
ÖBB 5045/5145 von JC & Piko



Mit Download-Vorlagen!
So bauen Sie Fachwerkhäuser
vorbildgerecht in H0 nach

THE SHAY

• LOKOMOTIVE •

märklin
TRIX

Mit dem Sound einer Original-Shay aus Felton, California

Digital-Decoder mit umfangreichen Licht- und Geräuschfunktionen sowie Pufferspeicher

Feinmechanik pur!
Vorbildgerechter Antrieb mittels rechts liegender Kardanwelle auf die Kegelszahnäder der Treibdrehgestelle

Getriebeübersetzung der Originalgeschwindigkeit einer Shay angepasst



38700 | 25700 US-Getriebe-Dampflokomotive Bauart Shay

der Type Class D mit drei Zylindern, vier Treibdrehgestellen und ihrem charakteristisch nach links versetztem Kessel in der Ausführung als Western Maryland Lok-Nummer 5 im Betriebszustand der 1940er Jahre.

Serienmäßig eingebauter Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar

Punktgelagerte Normkupplungsaufnahmen mit NEM-Schacht an Lok und Tender

€ 649,-*

Die neukonstruierten Flachwagen bestechen durch Ihre Umsetzung und bringen auch ohne Beladung genug Gewicht auf die Schiene

Magnete als raffinierte Be- und Entladungshelfer fixieren die Ladeaufsätze an ihrem Platz

In Aktion

Erleben Sie unsere Shay und ihren vorbildgerechten Antrieb und dem Sound einer Original Shay in Aktion.



www.maerklin.de/youtube



45600 | 24922 US-Flachwagen-Set Grubenholz

Drei mit Grubenholz beladene vierachsige 40-ft. US-Flat Car der Western Maryland Bahngesellschaft im Betriebszustand der 1940er Jahre.

€ 169,-* (drei Wagen)



* 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



ICE entgleist politisch

Wer öfter mit der Deutschen Bahn (DB) unterwegs ist, kennt das: Der Blick auf die Anzeigetafel enttäuscht: Verspätung, Gleiswechsel, Zugausfall. Am 8. Februar 2025, wenige Tage vor der Bundestagswahl, setzte die DB aber noch eins drauf: Politische Werbung. In Köln überraschte ein ICE mit der Unterstützung für die AfD auf seinem Außendisplay – inklusive Rechtschreibfehler. „Nur die AfD. Keine Altpartei“ war dort zu lesen. Der Text tauchte dort auf, wo für gewöhnlich der Zielbahnhof des Zuges eingetragen wird. Wie ein Bahnsprecher erklärte, wurde der „Missbrauch des Außendisplays während einer Betriebsfahrt“ an einem ICE vom DB-Personal in Köln Hbf bemerkt und gemeldet. Der Text wurde daraufhin gelöscht.

» **Wir bitten um Verständnis: Unsere Züge sind heute ausnahmsweise politisch verspätet**

Interessant ist, wie schnell die Bahn auf dieses Problem reagierte – eine Geschwindigkeit, die man sich bei Verspätungen oft vergeblich wünscht. Der Vorfall offenbart jedenfalls neue Möglichkeiten für Parteienwerbung. Ob die „Altpartei“ – Pardon, die Altparteien! – bald nachziehen und ICE-Displays für Wahlkampfslogans buchen? Vielleicht erscheint demnächst ein ICE mit der Zielanschrift „Nächster



Halt: Schuldenbremse“ oder gar „Bitte einsteigen – Ihr Weg zum Sondervermögen!“ Doch Spaß beiseite: Es ist doch bemerkenswert, dass es der AfD (wohl über einen Unterstützer mit Zugriff auf die entsprechende Technik) gelungen ist, die Anzeigetafel für ihre Zwecke zu nutzen, während die Bahn es oft genug nicht schafft, ihre eigenen Ankündigungen und Änderungen im Betriebsablauf korrekt zu vermitteln.

Wenn es möglich ist, so bewusst auf die Bundestagswahl hinzuweisen, kann sich der Bahnkonzern diese Option ja auch für Mitteilungen in eigener Sache zunutze machen. Etwa für Meldungen wie „Heute drei Wagen weniger“, „Nur der ICE – keine Chance für Altfahrzeuge“ oder „Vereiste Weiche bei Hannover – bin deshalb verspätet“. Selbst bei der letztgenannten Wetterbotschaft ist das Parkett, auf dem sich

Politische Botschaften auf einem ICE-Display sorgten im Februar in Köln für Aufregung. Der blaue Streifen am Tz 8029 sollte aber nicht als politisches Statement verstanden werden

Tobias Holzer/DB AG

die DB AG bewegt, wesentlich weniger rutschig als bei der plumpen politischen Empfehlung vom Februar. Und die Chancen steigen, mehr Verständnis für die eigene Lage entgegengebracht zu bekommen.

Der Bahnsprecher betonte, man werde der Sache intern nachgehen und sie auch arbeitsrechtlich bewerten. Aufgrund ihrer besonderen Rolle als 100-prozentiges Bundesunternehmen sei die DB AG zur politischen Zurückhaltung und Neutralität verpflichtet. Es wäre wünschenswert, wenn die DB AG das ihren Mitarbeitern auch vermittelt. Die Meldung auf dem ICE in Köln lässt daran aber zweifeln.

Florian Dürr,
Chefredakteur



Train Safe®

Den TrainSafe neu erfunden haben wir nicht...

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

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



www.mein-train-safe.de



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



38–45

Wie die DB ihr Streckennetz elektrifizierte

Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung

■ Im Fokus

10 Länderbahn-V 60 & „Goldbroiler“

Mit den Stangendieselloks der Baureihe V 60¹⁰ läutete die DR 1961/62 den Traktionswandel im mittleren und schweren Rangierdienst ein. Die dabei gesammelten Erfahrungen führten zur Entwicklung der Baureihe V 60¹², von der bis 1984 rund 2.000 Exemplare für die DR sowie Kunden im In- und Ausland gebaut wurden

19 DR-Stangendieselloks im Modell

Gut zwei Einsatzjahrzehnte sollten vergehen, bis ein Serienmodell der Baureihe V 60 bzw. 106 auf HO-Gleisen heranrollte. Aber auch TT- und N-Bahner warteten lange auf ihren „Goldbroiler“

■ Eisenbahn

6 Abschied von den Flügelsignalen

Vier Bahnhöfe an der Strecke München – Mühldorf sind bis heute mit Formsignalen gesichert. Doch diese verschwinden bald

24 Bild des Monats

111 143 von DB Gebrauchtzug mit TRI-Dostos am 18. Februar 2025 bei Bösinghoven

26 Entlang der Schiene

Meldungen zum aktuellen Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

38 Unter Fahrdrabt bis in die Alpen

In einem gewaltigen Kraftakt trieb die Deutsche Bundesbahn nach 1950 die Elektrifizierung ihrer Hauptstrecken voran. Im Jahr 1968 stand dann das Grundnetz der Bundesbahn unter Strom

46 Reisezug-Rückkehr in Trier

Nach Jahrzehnten kehrte im März der Nahverkehr auf die Trierer Weststrecke zurück

48 Ganzzug-Beladung am Erzberg

In Ganzzügen transportieren die ÖBB regelmäßig Eisenerz von Krumpental nach Leoben Donawitz. Stefan Wittich war dabei

52 Zweite Fernzug-Blüte auf der Alsenztalbahn

Nach 1945 wurde die Alsenztalbahn zu einer der wichtigsten Verbindungen zwischen Deutschland und Frankreich. Nachtzüge und internationale Schnellzüge feierten eine Renaissance auf der Pfalz-Strecke

■ Modellbahn

58 Lok der Bundesbahn-Moderne

Die DB-Elektrolokomotive E 10 003 als Triebfahrzeug in Nenngröße HO des Herstellers Trix und dessen Vorbild

62 Bahnhof oder Haltepunkt?

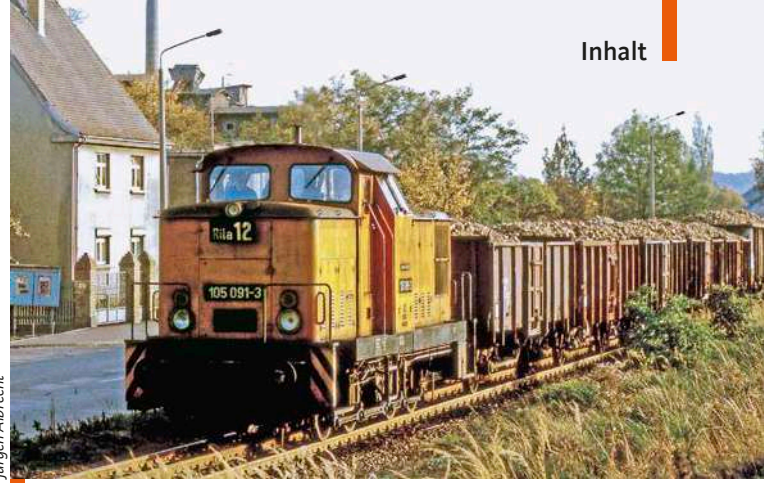
Unsere Bahntour entlang der Weschnitztalbahn führt uns zum kleinen Ort Reisen während der DB-Epoche III

66 Neu im Schaufenster

Aktuelle Modellbahnneuheiten in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik



Soenke Janssen



Jürgen Albrecht

110-113 Diese in HO gebaute Vater/Sohn-Anlage umfasst auch einen ausgedehnten Tramverkehr

10-23 Die DR-V 60/106 diente nicht nur als Rangierlok, sondern fuhr auch vor Übergabezügen

94-99
„Blaue Blitze“ der ÖBB als Jägerndorfer- und Piko-Modelle im HO-Test



Markus Inderst

62-65 Besichtigungstour auf dem Bahnhof Reisen der Weschnitztalbahn



Horst Meier

52-57 Die Bahnstrecke durchs Alsenztal war einst eine nicht unbedeutende Verbindung für den Fernverkehr



Karl-Ernst Maedel/Eisenbahnstiftung

76 Wald- und Hafenbahn in O_{n30}
Beim Betrachten der Details dieser Anlage glaubt man, das Rauschen der Atlantikwellen und den Geruch nach Salz zu spüren

80 Arduino für Eigenbaufans
Kreischer-Steuerungsplatinen für den Aufbau individueller Elektronikschaltungen

82 Vierkantrohre als Ladegut
Rohre mit quadratischem oder rechteckigem Querschnitt für Güterwagenfrachten

84 Effekte mit Ölfarben
Tipps für die Verwendung von Ölfarben für Patinierungsarbeiten

86 Gebäudebau nach Vorbild
Die meisten Häuser auf der HO-Anlage „Frankenwaldbahn“ erforderten individuelle Nachbauten, was wir anhand einiger Beispiele erläutern

90 Kohle aus dem O-Wagen
Für eine Oe-Ladestraße zum Thema DR suchten wir eine vorbildgerechte Güterumschlagszene und bauten diese nach

94 Blaue Blitze für HO-Anlagen
Zwei formneue Dieseltriebzüge der ÖBB-Reihen 5045/5145 von JC im Vergleich zur aktuellen Piko-Wiederauflage

108 Berühmtheit aus sechs Bögen
Die Dresdner Augustusbrücke als Tin-plate-Modell von Richard Hans Zeumer

110 Per Tram durch die Vorstadt
Der hier vorgestellte, im Ruhrgebiet angesiedelte HO-Nahverkehrsbetrieb wurde in den zurückliegenden Jahren stetig erweitert und bietet allerhand Betriebsmöglichkeiten



A. Dormann/Sig. W. Löckel/Eisenbahnstiftung

Titelbild: Zur Eröffnung des elektrischen Zugbetriebs Remagen – Ludwigshafen am 29. Mai 1958 führt E 10 121 den Zug mit den Festgästen, der in Koblenz Hbf einen Zwischenstopp einlegt

Service

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

ESTW-Projekt München – Mühldorf

Abschied von den Flügelsignalen

Vier Bahnhöfe im Verlauf der Bahnstrecke München – Mühldorf sind bis heute mit mechanischer Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet. Doch diese Relikte vergangener Zeiten werden bald verschwinden: ESTW-Technik soll die Effizienz und Sicherheit des Bahnverkehrs steigern



Auch in Hörlkofen weichen die Formsignale demnächst Ks-Signalen. Am 9. Oktober 2020 erreicht 218 416 mit RB 27023 München – Mühldorf (Oberbay) den kleinen Bahnhof zwischen Markt Schwaben und Ampfing Florian Dürr



218 359 passiert mit E 3485 (München – Simbach) am 5. Februar 1986 das Einfahrtsignal in Weidenbach. Hinter der Lok läuft ein Kurswagen München – Simbach – Linz

Josef Maurer

Die Hauptbahn München – Mühldorf (– Simbach) wurde im Mai 2021 150 Jahre alt. Obwohl sie stark von Personen- und Güterzügen frequentiert wird, weist sie teilweise eine nur eingleisige Streckenführung auf. Bereits 1985 wurde die Strecke in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als Ausbaustrecke (ABS) 38 München – Mühldorf – Freilassing aufgenommen, jedoch mit dem Vorbehalt eines „ausreichenden Wirtschaftlichkeitsnachweises unter Berücksichtigung der Netzwirkungen und des grenzüberschreitenden Verkehrs“ aus und in Richtung Salzburg. Im BVWP 1992 wurde die Aufgabenstellung erweitert. Eine Neubewertung im Jahr 1993 zeigte jedoch, dass die ursprünglich kalkulierten Kosten zu niedrig angesetzt waren. Infolgedessen wurde das Betriebsprogramm angepasst: Die Strecke München – Salzburg sollte in erster Linie vom Güterverkehr entlastet werden. Das Vorhaben wurde daraufhin vom vordringlichen Bedarf in die Kategorie „weiterer Bedarf“ her-

abgestuft. Zusätzlich kam noch der Aspekt der Flughafenanbindung Südostbayerns im Rahmen des „Ringschlusses Erding“ hinzu.

Wo die Zeit stehen geblieben ist

Zwischen 2010 und 2017 erfolgte der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Ampfing – Mühldorf – Tübingen. Berücksichtigt wurde ein schneller Personenverkehr bis 160/200 km/h und eine spätere Elektrifizierung. Derweil ist im eingleisigen Abschnitt zwischen Markt Schwaben und Ampfing in mancher Hinsicht die Zeit noch stehen geblieben. Bis auf Dorfen sind alle Kreuzungsbahnhöfe, nämlich Hörlikofen, Thann-Matzbach, Schwindegg und Weidenbach mit mechanischer Stellwerkstechnik und Formsignalen ausgestattet. Jeder dieser Bahnhöfe verfügt über ein signaltechnisch gesichertes Ausweichgleis. Zusätzliche Nebengleise für den lokalen Güterverkehr wurden in den 1990er-Jahren stillgelegt und weitgehend abgebaut. Ebenfalls demontiert wurden die vor den Ausfahrtsig-

Lage der Bahnhöfe zwischen Markt Schwaben und Ampfing, hier verzeichnet in der BD-Karte München 1988. Die Strecke Isen – Haag ist bereits seit 1974 stillgelegt

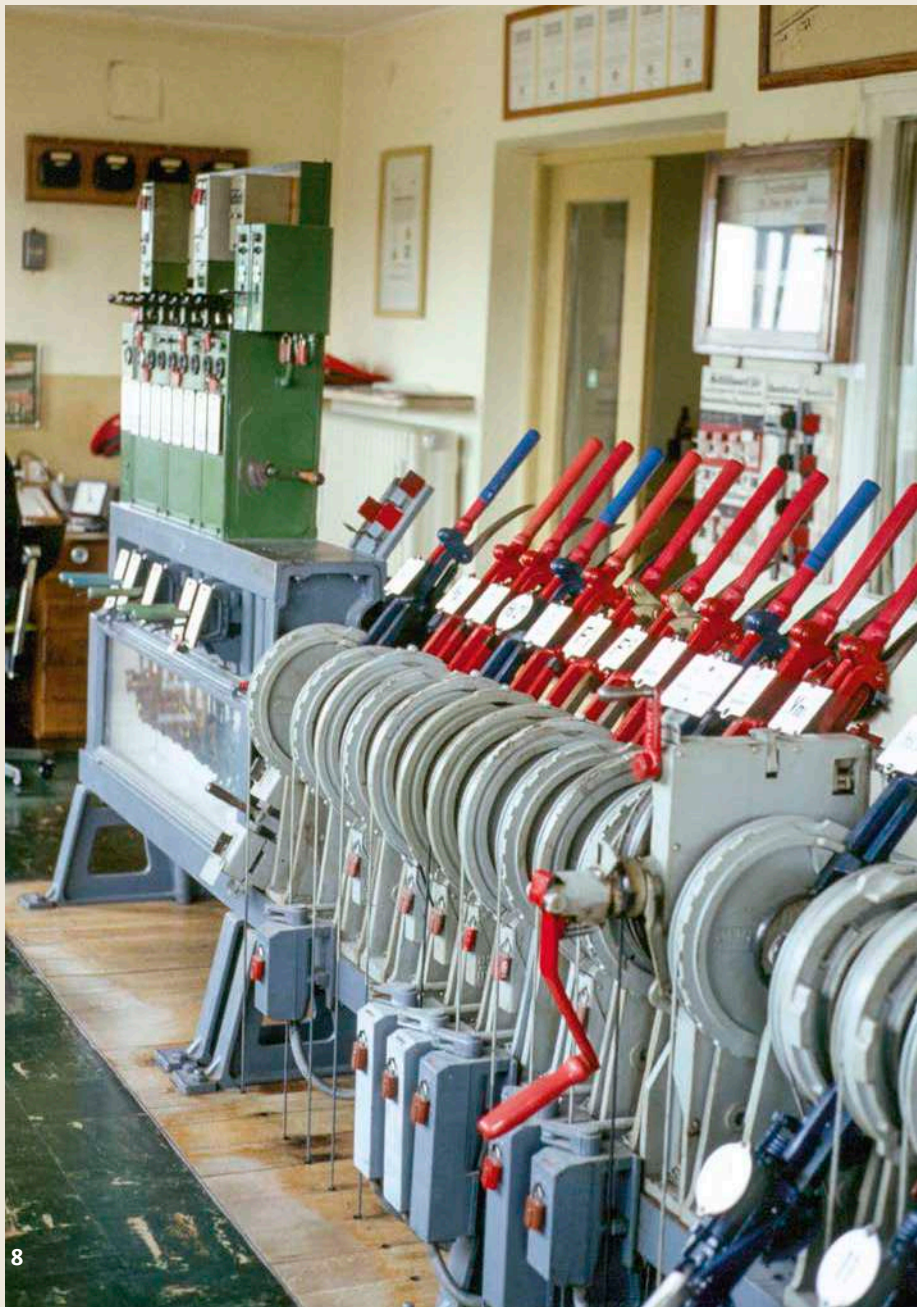
Slg. MHZ





Mit Ne 62400 (Mühldorf – München Süd) rollt die Mühldorfer 218 360 am 24. September 1986 durch Thann-Matzbach. Wo seinerzeit Güterwagen und ein Klv abgestellt sind, stellen Pendler heute ihre Autos ab, um hier auf den Zug nach München umzusteigen *Josef Maurer (4)*

Das Stellwerk in Thann-Matzbach wurde 1958 auf ein mechanisches Einheitsstellwerk umgestellt, das sich in einem Vorbau am Empfangsgebäude befindet. Doch auch für diese vergleichsweise junge Anlage besteht jetzt Modernisierungsbedarf



nalen angeordneten Sperrsignale, die einst der Sicherung von Rangierfahrten dienten.

Drei der genannten Bahnhöfe besitzen Stellwerke der bayerischen Bauform Krauss aus der Zeit um 1900, untergebracht in Anbauten neben den Empfangsgebäuden. Die Anlage in Thann-Matzbach, ehemals Abzweigbahnhof der Nebenbahn nach Haag (Oberbay), wurde 1958 auf ein mechanisches Einheitsstellwerk umgestellt, das sich in einem im Empfangsgebäude integrierten Vorbau befindet. Doch auch für diese mechanische Anlage besteht Modernisierungsbedarf. Im Gegensatz dazu wurde der Bahnhof Dorfen, der über zwei Ausweichgleise verfügt und einst Abzweigbahnhof der Nebenbahn nach Velden

» Drei der genannten Bahnhöfe besitzen Krauss-Stellwerke aus der Zeit um 1900

(Vils) war, bereits im Jahr 2004 auf elektronische Stellwerkstechnik (ESTW) umgestellt, da die vorhandene Technik nicht mehr den Sicherheitsstandards entsprach. Seither bildet er eine Art ESTW-Insel zwischen den weiterhin mechanisch betriebenen Anlagen.

ESTW ersetzen Alt-Technik

Nun hat die Deutsche Bahn das Projekt 4 ESTW München – Mühldorf angekündigt, um die vier genannten Kreuzungsbahnhöfe innerhalb der kommenden zwei Jahre auf den aktuellen Stand der Technik zu bringen. Die mechanischen Stellwerke sollen durch elektronische Stellwerke ersetzt werden, wodurch auch die klassischen Formsignale – hauptsächlich Haupt- und Vorsignale mit ihren Seilzuganlagen – verschwinden. Stattdessen werden moderne Ks-Signale installiert. Zudem sind technische Anpassungen an den Bahnübergangssicherungsanlagen sowie an den bestehenden Stellwerken in Markt Schwaben, Dorfen und Ampfing erforderlich. Dazu gehört auch die Verlegung neuer Kabel in eigens dafür errichteten Kabelkanälen.

Die Bauarbeiten werden zeitweise zu Einschränkungen des Zugverkehrs und zu Schienenersatzverkehr führen. Bereits 2025 sind Streckensperrungen an Wochenenden und in den Abendstunden vorgesehen. Zudem wird es von Mitte August bis Mitte September 2025 eine fünfwöchige Totalsperrung geben. Auch im Jahr 2026 sind Ersatzmaßnahmen vorgesehen, da dann die Hauptarbeiten fortgesetzt werden. Die neuen ESTW sollen 2027 in Betrieb gehen und dann aus dem zentralen ESTW in Dorfen gesteuert und überwacht werden. Dann gehört das Zeitalter der Flügelsignale auch auf dieser Strecke der Vergangenheit an. In Südostbayern ist alte Signaltechnik dann nur noch auf der Strecke Mühldorf – Passau und in Trostberg und Hörpolding zu finden.

Josef Maurer



Auch in Schwindegg liegt 1986 noch das Nebengleis entlang der Ladestraße, als 798 780 zusammen mit 998 259 und 998 852 den kleinen Bahnhof als Nto 5413 verlässt. Vor den Ausfahrtsignalen stehen Sperrsignale, die der Sicherung von Rangierfahrten dienen

Die Strecke München – Mühldorf wird immer wieder auch als Umleitungsrouten für Züge des Fernverkehrs genutzt. Weil auf der südlich verlaufenden Magistrale München – Rosenheim – Salzburg gebaut wird, rollt 232 259 am 6. September 2014 mit EC 112 Klagenfurt Hbf – Frankfurt (Main) Hbf durch Schwindegg. Mit dabei sind die abgebugelten Planloks 1116 181 und 1116 099 (am Schluss)



■ Diesellokomotiven der Reichsbahn-Baureihen V 60¹⁰ und V 60¹²

„Länderbahn-V 60“ und „Goldbroiler“

Mit den Stangendieselloks der Baureihe V 60¹⁰ läutete die Deutsche Reichsbahn 1961/62 den Traktionswandel im mittleren und schweren Rangierdienst ein. Die dabei gesammelten Erfahrungen führten zur Entwicklung der Baureihe V 60¹², von der bis 1984 mehr als 2.000 Exemplare für die Reichsbahn sowie für Kunden im In- und Ausland gebaut wurden

Es gab kaum ein Bahnbetriebswerk zwischen Ostseeküste und Erzgebirge, in dem keine Maschinen der Baureihen V 60¹⁰/V 60¹² stationiert waren oder dessen Lokführer nicht mit den Stangendieselloks rangierten. Die orangefarbenen Maschinen waren allgegenwärtig. Sie galten als technisch unverwundlich sowie einfach in puncto Wartung und Bedienung. Doch bevor das Baureihenpaar V 60¹⁰/V 60¹² eine Erfolgsgeschichte wurde, mussten die Deutsche Reichsbahn (DR) und die Schienenfahrzeug-Industrie der DDR zahlreiche Probleme lösen.

Bereits 1953 beauftragte die DR die Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus (LOWA) mit der Entwicklung moderner Triebfahrzeuge für den Rangier- und Streckendienst. Nur ein Jahr später stellte das von Johannes Töpelmann geleitete Institut für Schienenfahrzeuge (IfS) in Berlin-Wildau den ersten Entwurf einer 550 PS starken Diesellok für den Rangier- und leichten Nebenbahndienst vor. Aufgrund der Erfahrungen mit den dreiachsigen Wehrmachtsmaschinen der Baureihe V 36 sprach sich das IfS für eine vierachsige Diesellok

mit hydraulischer Kraftübertragung und Stangenantrieb aus. Auch weitere technische Details der späteren Baureihen V 60¹⁰/V 60¹² wie die Beugniot-Hebel für das Laufwerk sowie das Stufengetriebe mit Rangier- und Streckengang waren bereits in den ersten Studien vorgesehen. Erst ab 1955 wurden die Arbeiten verstärkt vorangetrieben. Auslöser dafür war das 25. Plenum des Zentralkomitees der SED Ende Oktober 1955, das auf dieser Tagung die Anwendung moderner Technik in allen Bereichen der Volkswirtschaft

Nicht nur im Rangierdienst, sondern auch vor Übergaben setzte die DR die Baureihe V 60 ein. 106 414 vom Bw Erfurt rollt am 14. April 1984 mit einem Güterzug durch den Bahnhof Erfurt West Thomas Fischer/Slg. Eisenbahnstiftung





Die Reichsbahn-Diesellokomotiven namens „Goldbroiler“ mit den Betriebsnummern 106 870, 105 100, 106 545 und 105 059 des Bw Magdeburg stehen am 1. August 1991 vor dem Lokschuppen der Einsatzstelle Magdeburg-Rothensee *Friedhelm Köhler/Slg. Dirk Endisch*



beschloss. Die DR war nun im Zugzwang, endlich mit der Beschaffung und dem Einsatz von Dieseltriebfahrzeugen zu beginnen.

Mangel erschwerte den Start

Allerdings waren die Voraussetzungen in der DDR für die Entwicklung und Fertigung moderner Dieseltriebfahrzeuge denkbar ungünstig. Es gab so gut wie keine Betriebe, die Erfahrungen bei Konstruktion und Fertigung eisenbahntauglicher Motoren sowie von Strömungs- und Elektroschaltgetrieben besaßen. Potenzielle Lieferanten wie die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN), die Maschinenbau Kiel AG (MaK), der Maybach-Motorenbau und der Hersteller Voith hatten ihren Sitz in der Bundesrepublik und hielten wichtige Patente, die die DDR-Industrie nur gegen Zahlung von Devisen nutzen konnte. Außerdem fehlten Ingenieure, die Erfahrungen in der Konstruktion dieselhydraulischer Triebfahrzeuge besaßen. Daher waren die DR und die in der Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) Schienenfahrzeuge zusammengefassten Hersteller gezwungen, zuerst die technischen Grundlagen zu schaffen und eine leistungsfähige Zulieferindustrie in der DDR aufzubauen. Diese Grundlagenarbeiten übernahmen das Technische Zentralamt (TZA) der DR, das bereits erwähnte IfS sowie der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ (LKM) Babelsberg.

In der Zwischenzeit nahmen die Perspektivplanungen der DR für den Traktionswechsel konkrete Formen an. Entsprechend den Beschlüssen der III. Parteikonferenz der SED vom März 1956 sollten die letzten Dampflokomotiven spätestens 1975 aus der Zugförderung ausscheiden. Dazu musste die DR u. a. bis 1960 rund 400 Rangierdieselloks in Dienst stellen. Doch diese Vorgaben waren reines Wunschdenken, zumal es bei der DR und in der Industrie hinsichtlich der Konstruktion und der technischen Parameter der geplanten Fahr-

zeuge unterschiedliche Auffassungen gab. Mit Blick auf einen möglichen Export der für den Rangierdienst vorgesehenen Dieselloks forderte der Technische Leiter des Deutschen Innen- und Außenhandels (DIA) für Transportmaschinen, Heinz Kropf, jeweils eine vierachsige Maschine mit 600 bis 700 PS sowie mit 800 bis 960 PS Leistung. Die DR verlangte zwei Typen mit jeweils 600 bzw. 800 PS Leistung. Für die maximal 75 bzw. 85 km/h fahrenden Maschinen empfahl Kropf eine Achsfahrmasse von 16 Tonnen. Die DR verlangte hingegen die Konstruktion von zwei Typen mit 600 bzw. 800 PS Leistung. Um die Achsfahrmasse von 15 Tonnen nicht zu überschreiten, stimmte die DR einer vierachsigen Lok zu.

Weitere Forderungen der DR waren Einmannbedienung, ein guter Bogenlauf, eine ausreichende Schallisolation des Führerhauses, damit der Lokführer die akustischen Rangiersignale hören und sich über Rangierfunk verständigen konnte, sowie ein Stufengetriebe. Die DR traf Ende der 1950er-Jahre aber noch keine Aussagen über die notwendigen Stückzahlen. Erst im Februar 1961 präsentierte die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) einen ersten Beschaffungsplan, der bis 1975 die Indienststellung von 600 Exemplaren der Baureihe V 60 und 200 Maschinen der Baureihe V 80 vorsah. Beide Typen sollten in möglichst vielen Komponenten übereinstimmen. Allerdings wurde das Projekt V 80 nicht weiterverfolgt, da deren Aufgaben von der stärkeren Baureihe V 100 übernommen werden sollten. Das im März 1961 überarbeitete Beschaffungsprogramm sah bis 1980 die Indienststellung von 600 Lokomotiven der Baureihe V 60 vor.

Baumuster der DR-V 60

Parallel dazu hatte das IfS in Zusammenarbeit mit LKM und TZA sowie der Industrie mit der Entwicklung eines Motors und eines hydraulischen Getriebes begonnen. Diese wurden ab 1957 in



Die Diesellokomotive V 60 1001 war die erste Probelok der neuen Reichsbahn-Baureihe für den Rangier- und leichten Streckendienst *Slg. Michael U. Kratzsch-Leichsenring*

V 60 1003 – hier Anfang der 1960er-Jahre vor dem Lokschuppen des Bw Halle P – gehörte zu den Nullserienmaschinen, die bis zur Betriebsnummer 1007 reichten



Technische Daten zur Baureihe V 60¹⁰/V 60¹² der DR

Baureihe bei Übernahme	–	V 60 ¹²	V 60 ¹⁰
Baureihe ab 1. Juni 1970	104	105/106.2-9	106.0-1
Baureihe ab 1. Januar 1992	344	345/346.2-9	346.0-1
Achsfolge	D	D	D
Höchstgeschwindigkeit			
Rangiergang	44 km/h	60 km/h	60 km/h
Streckengang	22 km/h	30 km/h	30 km/h
Länge über Puffer	10.800 mm	10.800 mm	10.800 mm
Gesamtachsstand	5.600 mm	5.600 mm	5.600 mm
Treibraddurchmesser	1.100 mm	1.100 mm	1.100 mm
Anfahrzugkraft			
Rangiergang	k. A.	191 kN	175 kN
Streckengang	k. A.	149 kN	126 kN
Dauerzugkraft			
Rangiergang	k. A.	169 kN	164 kN
Streckengang	k. A.	82 kN	92 kN
Dieselmotortyp	12 KVD 21-3	12 KVD 21 SVW	12 KVD 21 SVW
Motorleistung	365 kW	478 kW	478 kW
Motordrehzahl (Vollast)	1.100 U/min	1.500 U/min	1.500 U/min
Leistungsübertragung	hydraulisch	hydraulisch	hydraulisch
Getriebe	GS 20/4,9 AR	GS 12/5,2 AR*	GSR 12/5,1
Leermasse	k. A.	56,1 t	50,5 t
Dienstmasse (2/3 Vorräte)	55,2 t	58,0 t	53,0 t
mittlere Achsfahrmasse	13,8 t	14,5 t	13,2 t
Kraftstoffvorrat	2.100 l	2.100 l	2.100 l

*ab 106 718 des Baujahres 1974

der entsprechend umgebauten Wehrmachtslok V 36 080 erprobt. Allerdings erwies sich der Motor des Typs 8 KVD 21 A als Fehlkonstruktion. Anstelle des Achtzylinder-Motors wurde daraufhin ein Saugmotor mit zwölf Zylindern entwickelt (12 KVD 21 SVW), der zügig die Serienreife erreichte und später als Basis für alle anderen Motoren der 12-KVD-Reihe diente. Das hydraulische Getriebe bestand seine ersten Tests, musste aber verstärkt werden, bevor es unter der Typenbezeichnung GSR 12/5,1 beim VEB Strömungsmaschinenbau Dresden in Serie ging.

Gleichzeitig stellten die Ingenieure des LKM Babelsberg die ersten Zeichnungen für die Baureihe V 60¹⁰ fertig sodass noch 1958 der Bau der Prototypen beginnen konnte. Am 31. Dezember 1958 lieferte der LKM das Baumuster V 60 1001. Die Maschine war die erste Großdiesellok, die ausschließlich aus Komponenten von DDR-Betrieben bestand. Nach einigen Standversuchen absolvierte die Maschine am 5. Februar 1959 ihre erste Probefahrt von Drewitz nach Seddin. Anschließend übernahm die Fahrzeug-Versuchsanstalt (FVA) Halle (Saale) die Lok für umfangreiche

Testfahrten. Dabei zeigte die Neukonstruktion zahlreiche Mängel. Das galt auch für das zweite Baumuster V 60 1002, das ab Juni 1959 erprobt wurde. Das Bahnbetriebswerk Seddin setzte die Lok im schweren Rangierdienst ein. Dabei musste die Lok u. a. bis zu 2.100 Tonnen schwere Kesselwagenzüge über den Seddiner Ablaufberg schleppen. Trotz aller Probleme erwies sich die Baureihe V 60¹⁰ schließlich als ideale Rangierlok.

Konsequent beseitigten die Fachleute der DR und des LKM die Konstruktionsmängel und brachten die Baureihe V 60¹⁰ zur Serienreife. 1961 lief in Babelsberg der Bau der Nullserie V 60 1003 bis 1007, die die DR bis Mitte Februar 1962 in Dienst stellte. Ihr folgte die sogenannte Kleinserie V 60 1008/1009, mit der die Fertigungstechnologie optimiert und so der Zeitaufwand für die Fertigung verringert werden konnten. Die Produktion einer Lok dauerte jetzt nur noch 15.660 statt 17.567 Stunden bei der Nullserie. Am 13. Juni 1961 begann der LKM mit der Serienproduktion der Baureihe V 60¹⁰. Das erste Exemplar V 60 1010 wurde am 11. Januar 1962 im Bw Halle G in Dienst gestellt. Mit Abnahme der V 60 1170 am 25. Mai 1964 endete die Beschaffung der Baureihe V 60¹⁰, deren Aussehen sich während der Fertigung deutlich veränderte.



Die 1964 auf der Leipziger Frühjahrsmesse ausgestellte DR-V 60 1201 war das erste Exemplar des weiterentwickelten Rangierloktyps

Slg. Dirk Endisch (2)

Bordeauxrote Farbgebung

Bis V 60 1065 waren die Aufbauten der Maschinen bordeauxrot lackiert. Die Dächer der Vorbauten und der obere Teil des Führerhauses waren

braun. V 60 1002 war versuchsweise cremefarben lackiert. V 60 1066 erhielt als erste Lok etwa eineinhalb Meter über dem Umlauf zwei durchgehende, cremefarbene Zierstreifen. Außerdem waren die Dächer der Vorbauten und der obere Teil des Führerhauses fortan cremefarben. Der schwarze Anstrich des Rahmens sowie die roten Räder und Stangen blieben hingegen unverändert. Der Pufferträger erhielt einen gelb-schwarzen Warnanstrich. Erst in den 1970er-Jahren wurden die Maschinen der Baureihe V 60¹⁰ entsprechend der V 60¹² orangefarben umlackiert.

Neben der DR setzten auch einige Anschluss- und Werkbahnen die Baureihe V 60¹⁰ ein. 1963 gelangten einige Exemplare zum VEB Stahl- und Walzwerk Hennigsdorf (zwei Loks), zum VEB Petrolchemisches Kombinat Schwedt (vier), zum VEB Chemiewerk Bad Köstritz (eine), zum VEB Kaliwerk Merkers (zwei), zum VEB Braunkohlenkombinat Espenhain (zwei), zum VEB

Braunkohlenwerk „Otto Grotewohl“ Böhlen (eine), zum VEB Leuna-Werke (eine) und zum VEB Chemiewerk Coswig (eine). Im Jahr darauf wurde jeweils eine Maschine an den VEB Mans-

» Mitte der 1970er-Jahre sollte die Dieseltraktion bei der DR vorherrschen, forderte die SED

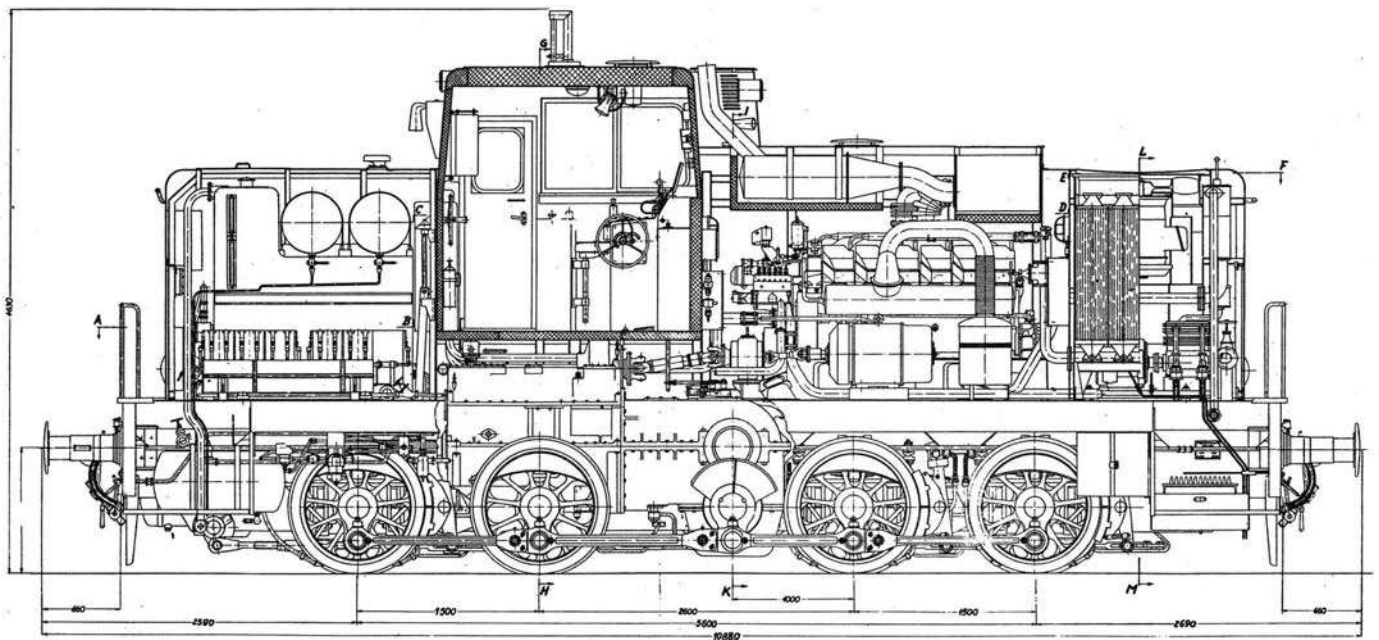
feld-Kombinat „Wilhelm Pieck“ Eisleben und an den VEB Orbitaplast Weißandt-Gölzau/ Betriebsteil Westeregeln geliefert.

Weiterentwicklung zur V 60¹²

Noch während der Serienlieferung der Baureihe V 60¹⁰ hatte der LKM Babelsberg in Zusammenarbeit mit dem IfS und der DR begonnen, die Konstruktion gründlich zu überarbeiten. Das

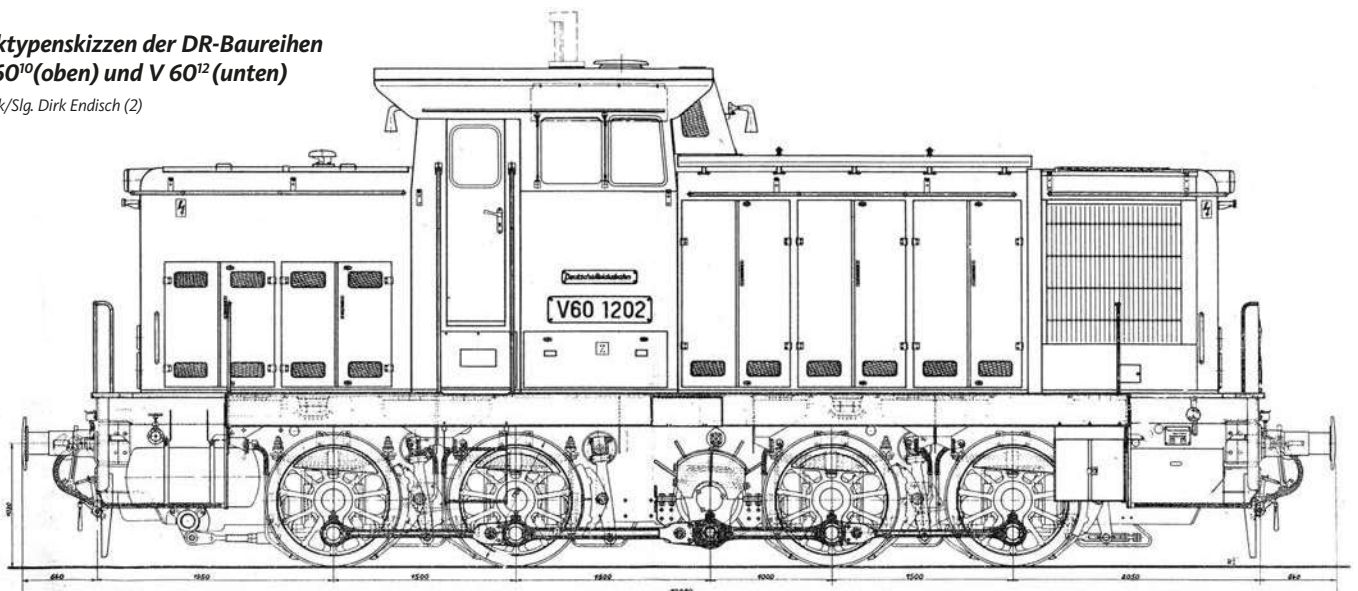
ergab sich aus den Erfahrungen mit der Baureihe V 60¹⁰. Der neue, von der DR als Baureihe V 60¹² bezeichnete Loktyp unterschied sich optisch auf den ersten Blick durch das umgestaltete Führerhaus von der V 60¹⁰. Dieses nahm die gesamte Breite des Rahmens ein. Das Dach wurde als Regen- und Sonnenschutz nach vorn und hinten verlängert. Außerdem besaßen die Seitenfenster einen Regenschutz. Die Führerhaustüren wurden nach innen in Höhe des hinteren Vorbaus zurückgesetzt. Der vordere Vorbau verfügte jetzt über drei und der hintere Vorbau über zwei Doppeltüren, mit denen der Zugang zu den Aggregaten verbessert wurde. Das A-Spitzenlicht war nun an den Vorbauten und nicht mehr am Abgasstutzen bzw. zwischen den hinteren Führerstandsfenstern montiert.

Technisch unterschied sich die Baureihe V 60¹² von ihrem Vorgängertyp vor allem durch den Überlourungsschutz und die mechanische Um-



Loktypenskizzen der DR-Baureihen V 60¹⁰(oben) und V 60¹² (unten)

Werk/Slg. Dirk Endisch (2)





In erster Linie waren die Loks der DR-Baureihen 105/106 für Verschubaufgaben auf großen Rangierbahnhöfen gedacht, wie hier Mitte der 1970er-Jahre in Magdeburg-Buckau Lok 106 105 unter Beweis stellt

Slg. Michael U. Kratzsch-Leichenring

stellung des Stufengetriebes. Die mechanische Sicherheitsfahrschaltung (Sifa) wurde ab V 60 1512 durch eine elektronische Sifa ersetzt. Damit entfiel der unter der linken Seite des Führerstandes montierte Sifa-Kasten. Das Strömungsgetriebe wurde erst später überarbeitet und ab 1970 in der Bauform GS 12/5,2 verwendet. Das neue Getriebe besaß aufgrund der vergrößerten Hochtriebs- und Antriebsübersetzung sowie einer modifizierten Schaufelbauform einen deutlich besseren Wirkungsgrad. Auch das Nachschaltgetriebe wurde verstärkt und das Lager der Blindwelle höher gesetzt und massiver ausgeführt.

Im Interesse einer gesteigerten Zugkraft wurde die Achsfahrmasse auf 15 Tonnen angehoben. Dazu wurden Hohlräume im Rahmen mit Hilfe von Ballastgewichten aus Grauguss verfüllt. Auf diese Weise stieg die Dauerzugkraft der V 60¹² im Rangiergang auf 19,1 Megapond an. Später wurden während der Serienfertigung weitere Änderungen durchgeführt. Ab dem Sommer 1969 (V 60 1590) wurde der zum Vorwärmen des Motors benötigte Fremddampf nicht mehr in das Kühlwasser, sondern in ein Heizrohr am Wärmetauscher geleitet. Ab 1970 (106 613) bestanden die Kühler der Baureihe 106.2-9, wie die Baureihe V 60¹² ab 1. Juni 1970 bezeichnet wurde, aus 18 Elementen. Nach Abschluss der Konstruktionsarbeiten begann 1963 der Bau des V 60¹²-Prototyps in Babelsberg. Die als V 60 1201 bezeichnete Maschine wurde 1964 auf der Leipziger Frühjahrsmesse ausgestellt. Die DR übernahm das Baumuster im Frühling 1964 und wies es

dem Bw Leipzig Hbf West zur Betriebserprobung zu. Die VES-M Halle (Saale) unterzog die fabrikneue V 60 1259 vom Juni bis November 1965 einer umfassenden messtechnischen Untersuchung.

Neuer Lieferant und frischer Look

Die Serienfertigung der Baureihe V 60¹² erfolgte aber nicht mehr in Babelsberg. Das zuständige Ministerium für Schwermaschinenbau beauftragte den VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ (LEW) Hennigsdorf mit der

» Ballastgewichte in den Rahmenhohlräumen sorgten für eine gesteigerte Zugkraft der V 60¹²

Produktion der werkiternen als Typ V 60 D bezeichneten Maschinen. Diese Entscheidung hatte wirtschaftspolitische Ursachen: Am 22. Mai 1963 hatte der Direktor des LKM, Gerhard Ewert, auf einer öffentlichen Sitzung des Rates der Stadt Potsdam die Entwicklung des Betriebes bis 1970 vorgestellt. Danach sollten erhebliche Mittel in den Aufbau neuer Produktionskapazitäten für die Diesellokfertigung investiert werden. Beispielsweise wurde 1963 noch eine neue Montagehalle im Wert von 2,5 Millionen Mark ihrer Bestimmung übergeben und mit dem Bau einer neuen Farbgebungshalle begonnen. Trotz aller Bemühungen blieben die tatsächlichen Kapazitäten jedoch hinter dem Bedarf zurück. Aus diesem Grund verlagerte das Mi-

nisterium für Schwermaschinenbau die Fertigung der Baureihe V 60¹² nach Hennigsdorf. Lediglich die Herstellung der Radsätze verblieb noch einige Jahre in Babelsberg.

Für die Serienfertigung wurde in Absprache mit der DR auch die Lackierung vereinfacht. Die Aufbauten der Baureihe V 60¹² erhielten einen orangefarbenen Anstrich (TGL-Farbtone 0408). Allerdings war die Zusammensetzung der Lacke im Laufe der Jahre erheblichen Schwankungen unterworfen, sodass die Palette der Farbtöne von gelb- bis hin zu rotorange reichte. Die orangefarbene Lackierung brachte der Baureihe V 60¹² auch den Spitznamen Goldbroiler ein. Im oberen Drittel verlief ein breiter cremefarbener Zierstreifen. Die auf der Leipziger Messe präsentierten V 60 1257 und 1361 besaßen zwei schmale Zierstreifen, doch ab 1967 verzichtete die DR darauf. V 60 1390 war eine der ersten Maschinen, die ohne Zierstreifen in Dienst gestellt wurde. Der Rahmen und das Triebwerk der Baureihe V 60¹² wurden schwarz bzw. rot lackiert. Die Radreifen waren weiß abgesetzt, die Pufferträger zwischen den gelb-schwarzen Warnanstrichen bis Anfang der 1970er-Jahre in Gelb gehalten. Die DR vereinfachte in den 1970er-Jahren aus Kostengründen die Lackierung der Stangendieselloks. Das Triebwerk wurde nun grau lackiert und die gelbe Fläche der Pufferträger war wieder schwarz.

410 Loks der Baureihe 106.2-9

Bis Ende 1969 übernahm die DR 410 Maschinen der Baureihe V 60¹², die nach Einführung der EDV-

gerechten Betriebsnummern am 1. Juni 1970 als Baureihe 106.2-9 bezeichnet wurden. Die Baureihe V 60¹⁰, von den Eisenbahnern auch als „Länderbahn-V 60“ bezeichnet, wurde fortan als Baureihe 106.0-1 in den DR-Unterlagen geführt. Mit der Indienststellung der 106 999 am 24. Oktober 1975 standen keine weiteren Ordnungsnummern bei der Baureihe 106 zur Verfügung. Da die Baureihe 107 (ex V 75) bereits besetzt war, reihte die HvM die noch bestellten Maschinen als Baureihe 105 in ihren Bestand ein. Erst mit der Indienststellung der 105 165 am 16. Dezember 1982 endete die Beschaffung der Baureihe 105/106.2-9. Darüber hinaus hatte die DR in den Jahren 1980/81 von Industriebetrieben fünf Maschinen übernommen, die als 105 181 bis 185 eingereiht wurden. Außerdem mietete die DR bei Bedarf immer wieder einzelne Maschinen an, die als Baureihe 105.9 in den Unterlagen auftauchten.

Doch nicht nur bei der DR waren die Stangendieselloks des Typs V 60 D im Einsatz. Auch auf zahlreichen Werk- und Anschlussbahnen waren die Maschinen zu sehen. Das Herstellerwerk warb im In- und Ausland intensiv mit der Baureihe V 60¹². V 60 1404 weilte beispielsweise von Januar bis Mai 1968 zu Versuchsfahrten in Jugoslawien. Der erhoffte Exportauftrag aus dem sozialistischen Bruderland ließ nicht lange auf sich warten. Auch im Westen war der „Goldbroiler“ zu sehen, als 106 716 nach ihrem Auftritt auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1971 auch auf der Hannover-Messe ausgestellt wurde. Im Laufe der Jahre entwickelte sich der Typ V 60 D zum wahren Exportschlager. Die Maschinen wurden dabei nicht nur an die Bulgarischen (BDŽ) und Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) geliefert, sondern auch an Werkbahnen in der ČSSR, Bulgarien, Jugoslawien und Rumänien. Außerdem bezogen Kunden in Ägypten, Algerien, Griechenland, Italien, Österreich und der Türkei Stangendieselloks „Made in GDR“. Erst 1984 lief in Hennigsdorf die Fertigung des Typs V 60 D aus. Bis dahin hatten insgesamt 2.093 Maschinen die Werkhallen verlassen. Die Baureihe 105/106.2-9 war damit die meistgebaute deutsche Regelspur-Diesellok.

Einsätze in allen DDR-Regionen

Die Baureihen 106.0-1 und 105/106.2-9 wurden meist im Rangier- und Übergabedienst eingesetzt, wo sie sich hervorragend bewährten. Einzelne Bahnbetriebswerke bespannten mit den Stangendieselloks aber auch Personen- und leichte Nahgüterzüge auf Nebenbahnen. Obendrein wurden die Maschinen für den Bau- und Arbeitszugdienst verwendet. Die Einsatzstelle (Est) Perleberg des Bw Wittenberge bespannte mit der „Länderbahn-V 60“ von 1967 bis 1975 Personen- und Güterzüge auf der als Kreisringbahn bekannten Kursbuchstrecke 811 Perleberg – Karstädt – Berge – Perleberg. Die Reisezüge wurden aufgrund der fehlenden Zugheizung der Stangendieselloks aus Triebwagen-Bei- und -Steuerwagen der Baureihen 190 (ex VB 140), 195 (ex VS 147) und 197 190 (ex VB 147) gebildet.



Auch andere Aufgaben wie das Bespannen von Übergaben auf freier Strecke (oben mit 106 292) oder der Dienst vor Bauzügen zur Streckensanierung (unten mit 106 293) übernahmen die V 60-Maschinen der DR zuverlässig Jens-Peter Fried (2)



Die 106 742 gehört zu jenen Maschinen, die mit einem Lehrstromabnehmer ausgerüstet waren und bei Fahrleitungsreparaturen eingesetzt wurden

Friedhelm Köhler/Slg. Dirk Endisch



Personenzugleistungen



Sogar vor (Dienst-)Personenzügen mit oftmals nur einem angehängten Wagen machte sich die DR-V 60 nützlich, wie diese drei Beispiele mit den Maschinen V 60 1270, 106 649 und 345 004 unter Beweis stellen

Slg. Dirk Endisch (3)



Jedes dieser zwei- und vierachsigen Fahrzeuge war mit einer separaten Heizungsanlage ausgestattet. Das war auch in der Est Putlitz der Fall, wo die Baureihe 106.0-1 erst Anfang der 1980er-Jahre im Personenverkehr auf der KBS 813 Pritzwalk – Putlitz – Suckow ausgedient hatte. Auch das Bw Jerichow setzte die Baureihe 105/106.2-9 viele Jahre im Streckendienst ein – und zwar meist vor Nahgüterzügen auf den Nebenbahnen Genthin – Schönhausen (Elbe) – Sandau und Güsen – Jerichow. Letzte planmäßige Reisezugleistung der „Goldbroiler“ bei der DR überhaupt war hier bis 1983 der morgendliche P 16351 Sandau (Elbe) – Schönhausen (Elbe). Weitere Streckendienste der Baureihen 106.0-1 und 105/106.2-9 sind u. a. aus den Bahnbetriebswerken Blankenburg (Harz), Brandenburg, Güsten, Halle P, Seebad Heringsdorf, Kamenz, Neustrelitz und Salzwedel sowie den Einsatzstellen Dessau, Fürstenwalde und Luckau bekannt. Das Bw Blankenburg (Harz) setzte im Winter 1965/66 die Baureihe V 60¹² als

» Die Baureihe V 60¹² gilt mit 2.093 gebauten Exemplaren als meistgebaute deutsche Diesellok

Zug- und Schiebelok im Personenzugdienst auf der als „Rübelandbahn“ bekannten Steilstrecke Blankenburg (Harz) – Königshütte ein. Außerdem übernahm der „Goldbroiler“ bis 1973 Reisezugleistungen auf der Strecke Blankenburg (Harz) – Thale. Das Bw Brandenburg benötigte täglich zwei Maschinen für Nahgüterzüge auf dem Abschnitt Brandenburg-Altdorf – Rathenow der einstigen Brandenburgischen Städtebahn. Auch die Bw Güsten und Halle P benötigten einzelne Stangendieselloks für den Güterzugdienst. Das Bw Güsten schickte einen „Goldbroiler“ auf der Strecke Klostermansfeld – Wippra, während das Bw Halle P eine „Länderbahn-V 60“ für die Stichstrecke Nauendorf – Löbejün – Gottgau beanspruchte.

Personenzüge waren die Ausnahme

Das Bw Seebad Heringsdorf bestritt ab 1974 mit der Baureihe 106.2-9 den Güterverkehr auf den Strecken Wolgaster Fähre – Seebad Ahlbeck und Zinnowitz – Peenemünde Dorf. Auf der Stichstrecke nach Peenemünde Dorf konnte die Baureihe 106.2-9 in den Sommermonaten auch vor Reisezügen beobachtet werden. 1980 endete der Einsatz der DR-V 60 auf der Insel Usedom. Das Bw Kamenz bespannte mit der Baureihe 105/106.2-9 Nahgüterzüge nach Elstera, Straßgräbchen-Bernsdorf und Schwepnitz. Deutlich umfangreicher war das Einsatzgebiet der „Goldbroiler“ des Bw Neustrelitz: Hier waren die Maschinen auf den Abschnitten Fürstenberg (Havel) – Drewin, Fürstenberg (Havel) – Ravensbrück und Löwenberg (Mark) – Herzberg (Mark) zu sehen. Außerdem besetzten bis Anfang der 1980er-Jahre die Eisenbahner der

Est Rheinsberg eine Stangendiesellok, die mit Triebwagen-Beiwagen auf der Strecke Rheinsberg – Herzberg (Mark) – Löwenberg (Mark) pendelte. Das Bw Salzwedel bespannte mit der Baureihe 105/106.2-9 beispielsweise die Nahgüterzüge auf den ehemaligen Kleinbahnen Hohenwulsch – Kalbe (Milde) – Badel und Salzwedel – Dähre – Diesdorf. Die Est Dessau des Bw Roßlau (Elbe) zog mit den Baureihen 106.0-1 und 105/106.2-9 über viele Jahre hinweg die Güterzüge auf der Nebenbahn nach Wörlitz. Ab dem Sommer 1982 oblagen den Stangendieselloks auch die zwischen Ende Mai und Anfang Oktober verkehrenden Personenzüge, die aus bis zu sieben zwei- und dreiachsigen Reko-Wagen der Gattungen Bag, Baag und Bagtr bestanden. Die Est Fürstenwalde des Bw Frankfurt (Oder) bestritt mit ihren „Goldbroilern“ den Güterverkehr nach Bad Saarow-Pieskow und Briesen (Mark), während die Est Luckau des Bw Cottbus ihre Maschinen auf der Strecke Falkenberg (Elster) – Luckau – Beeskow einsetzte.

Für Arbeitszüge der Fahrleitungsmeistereien ließ die DR einige Maschinen der Baureihen 106.0-1 und 105/106.2-9 mit sogenannten Lehrstromabnehmern ausrüsten. Dazu gehörten beispielsweise 106 082/083, 217/218, 318, 377, 575, 626, 737 und 741/742. Besondere Erwähnung verdienen außerdem 106 578 und 625 des Bw Wustermark, denn diese konnten neben den herkömmlichen Zug- und Stoßvorrichtungen noch mit verschiedenen anderen Kupplungen ausgerüstet werden. Der LEW Hennigsdorf nutzte die beiden „Goldbroiler“ mehrfach für Überführungsfahrten. Beispielsweise brach-



Nach Öffnung der Grenzen rollt so manche DR-V 60 auch auf Bundesbahn-Gleisen wie beispielsweise 106 516 im Oktober 1991 in Hamburg-Wilhelmsburg

Benno Wiesmüller

ten die Maschinen die Neubaufahrzeuge der Berliner U-Bahn von Hennigsdorf nach Berlin. Bei der Überführung der für Ungarn bestimmten Triebzüge des Typs MX gelangten die beiden Stangendieselloks sogar bis nach Budapest.

Für den Rangierdienst im Fährhafen Mukran auf der Insel Rügen, der am 2. Oktober 1986 in Betrieb ging, wurden 14 Exemplare der Baureihe 105/106.2-9 in den Jahren 1985/86 auf die 1.520-Millimeter-Spur umgerüstet und erhielten eine Mittelpufferkupplung.

Reichsbahn-Lokomotiven mit reduzierter Motorleistung

Zu diesem Zeitpunkt suchte die DR nach Möglichkeiten, den Kraftstoffverbrauch bei

der Baureihe 105/106.2-9 durch Einbau eines neuen, für den Rangierdienst optimierten Dieselmotors zu verringern. Auf der Grundlage des bewährten 12 KVD 21 SVW entstand der 12 KVD 21-3, der nur noch eine Leistung von 365 statt bisher 478 Kilowatt besaß. Der Motor wurde gemeinsam mit einem neuen Strömungsgetriebe ab 1989 bei der 106 736 erprobt.

Durch den Einsatz des neuen Motors konnten bis zu 15 Tonnen Dieselmotorkraftstoff eingespart werden. Allerdings musste auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von bisher 60 auf 44 km/h im Streckengang verringert werden. Bis 1992 ließ die DR insgesamt 80 Maschinen der Baureihe 105/106.2-9 mit dem 12 KVD 21-3 ausrüsten und zur Baureihe 344 umzeichnen.

Auch in den Zeiten der herbstlichen Zuckerrübenkampagnen bewährte sich die V 60 wie hier 105 091 Ende der 1980er-Jahre auf dem Dreischienengleis in Oschatz

Jürgen Albrecht





Diese Parade abgestellter Loks im April 1993 vor dem Lokschuppen des Bw Berlin-Schöneeweide belegt, wie entbehrlich die Baureihen 345/346 nach der politischen Wende im Osten Deutschlands geworden waren

Dirk Endisch



Diese zwei Beispiele von 326 026 der Pressnitztalbahn (oben) und 106 992 des Bahnbetriebswerkes Schwarzenberg (unten) belegen das Weiterleben der DR-V 60 als Museumsloks bzw. bei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen

MM (2)



Mit der Einführung der einheitlichen Betriebsnummern zwischen der DR und DB am 1. Juni 1992 gehörten noch 136 Exemplare der Baureihe 106.0-1, 147 Maschinen der Baureihe 105 und 792 Loks der Baureihe 106.2-9 zum Betriebspark, die fortan als Baureihen 346.0-1 und 345/346.2-9 geführt wurden. Die in Mukran eingesetzten Fahrzeuge erhielten die Baureihennummer 347. Mit dem Zusammenbruch des Güterverkehrs auf den Strecken der DR in den 1990er-Jahren verloren „Länderbahn-V 60“ und „Goldbroiler“ schnell an Bedeutung. Bei der Gründung der DB AG waren zwar noch mehr als eintausend ehemalige DR-V 60 vorhanden, die sich auf die Baureihen 344 (81 Loks), 345 (119), 346.0-1 (41), 346.2-9 (778) und 347 (14) verteilten, allerdings spielten sie in den langfristigen Planungen des Unternehmens keine Rolle mehr. Zuerst trennte sich die DB AG von der 346.0-1, deren letztes Exemplar 346 100 am 30. Januar 1997 im Betriebshof Nordhausen ausgedient hatte. Auch von den Baureihen 344 und 345/346.2-9 wurden immer mehr Exemplare aus den Unterlagen gestrichen. Die letzten Maschinen der Baureihe 344 schieden 2001 aus dem Betriebspark aus. Die Baureihe 345/346.2-9 hatte am 1. Februar 2004 bei der DB AG ihre Schuldigkeit getan. Damit waren die Breitspurmaschinen in Mukran die letzten „Goldbroiler“ in Diensten der DB AG, die 347 079, 096 und 975 am 20. April 2011 an die Baltic Port Mukran GmbH abgab. Heute setzen nur noch einige Privat- und Anschlussbahnen Maschinen des Typs V 60 D für Übergaben, Güter-, Arbeits- und Bauzüge ein. Außerdem werden Maschinen von Eisenbahnvereinen als Museumsloks gepflegt. Diese halten gemeinsam mit verschiedenen Modellen die Erinnerung an die einstigen Baureihen V 60¹⁰ und V 60¹² wach.

Dirk Endisch



■ Diesellokminiaturen der Reichsbahn-Baureihen V 60¹⁰ und V 60¹²

Langes Warten auf die DR-Stangendiesels

Obwohl das Vorbild der DR-V 60 bereits seit 1959 als Prototyp und ab 1962 als Serienlok unterwegs war, sollten gut zwei Jahrzehnte vergehen, bis ein Serienmodell der Reichsbahn-Baureihe 106 auf HO-Gleisen heranrollte. TT- und N-Bahner warteten lange auf in Serie gefertigte Miniaturen des auch als „Goldbroiler“ bezeichneten Loktyps, wurden dann aber für ihre Geduld belohnt

Gar nicht so selten war die V 60 der DR auch im Streckendienst eingesetzt – und zwar nicht nur zur Beförderung von Übergabezügen des Güterverkehrs, sondern auch im Personenzugdienst mit ausgedienten Triebwagenbeiwagen. Die hier vorgespante Lokomotive in der Epoche-III-Version mit Zierstreifen war 2012 als Sondermodell des Modellbahnhops Sebnitz auf Basis der Piko-HO-Konstruktion erschienen

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)

Premiere feierte die V 60 Ost im Modell auf der Leipziger Herbstmesse 1981 als Gützold-Diesellok 106 256-1 des Bahnbetriebswerkes Riesa der Reichsbahn-Direktion Dresden mit schwarzem Umlauf und zunächst auch schwarzem Fahrwerk. Damit entsprach die Artikelnummer 190/25/1 dem damaligen Einsatzzustand. Mitte der 1980er-Jahre erschien sie auch als Lok mit roten Radsätzen. Erste Farbvariante war die Ausführung als V 60 D2 mit grauem Rahmen als Werklok der Voest-Alpine Österreich (-/5). Besonders auf-

fällig war jedoch die Folgeversion Ende der 1980er-Jahre als Rangierlok des Stahl- und Walzwerkes Brandenburg (-/6) mit Nachbildung der Hitzeschutzlackierung in Silber.

Angetrieben wurde die Gützold-Diesellok über alle vier Radsätze, der dritte trug Haftreifen. Die Stromabnahme erfolgte über die Radsätze eins und vier. Die Achsen zwei und drei waren pendelnd gelagert, was sich positiv auf Zugkraft und Stromabnahme

auswirkte. Verpackt wurde die in Zwickau gefertigte Lok anstatt im Piko-üblichen blau-weiß-gelben Karton in einer orangefarbenen Schachtel mit Sichtfenster. Als Zurrüsteile lagen die Griffstangen für das Führerhaus und die Rangiergriffe für den Umlauf sowie Bremsschlauchnachbildungen bei. Die Griffstangen an den Vorbauten waren nur angedeutet und farblich abgesetzt. Eine Kurzkupplungskulisse besaß die Lok noch nicht. Wer

Nicht überall, wo Piko draufsteht, ist auch Piko drin – in diesem Fall ist es nämlich eine Gützold-HO-Lokomotive der DR-Baureihe 106, die von 1981 bis Anfang der Nuller-Jahre ab Zwickau verfügbar war



Das Vorbild

ist ein Erzeugnis des VEB Lokomotivbau und Elektro-
technische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf, welches bei vielen
Eisenbahnverwaltungen und Werkbahnen im Einsatz ist. Bei der Deutschen Reichsbahn
ist diese dieseldieselhydraulische Lokomotive unter der Baureihe 106-2-6 im Verschleiß-
dienst und leichten Güterzugdienst zu finden. Die Höchstgeschwindigkeit
beträgt 60 km/h.
Achsfolge: D
LÖP: 10 950 mW



Das bislang breiteste Spektrum zum Thema DR-V 60 bietet Piko mit seinen verschiedenen H0-Maschinen, wobei sogar beide Bauserien berücksichtigt wurden, wie die Gegenüberstellung optisch deutlich zeigt



DR-V 60/106-Modelle im Überblick

Nenngröße	Hersteller
2 und 2m/G	Modellbau Frey und Piko
1	jübe-Modelle
H0	Gützold, Piko/MBS, Roco
TT	Jatt, Piko, Tillig
N	Arnold, Fleischmann
Z	IVzett/Shapeways

Auch Roco ließ sich nicht lumpen und stellte ab 2020 Modelle der ersten Bauserie auf die H0-Gleise – darunter auch die farblich attraktive Version in Rot-Beige



das Modell in die Vitrine stellen wollte, konnte die Bügelkupplungen herausziehen.

Varianten und Produktpflege

Kurz vor der „Wende“ änderte sich die Ordnungsnummer der DR-Maschine auf 106 862-6 (190/25/2, später 25200). Als Farbvarianten zu jener Zeit kamen die Werklok 006 des Karsdorfer Zementwerks (25700/-2) sowie eine in der Schweiz bei der BLS eingesetzte Testlok hinzu (25902). Auch eine dänische Ausführung in kleiner Auflage ist erschienen (190/25/4, später 25400). Im Zuge der Reprivatisierung

des Zwickauer Teils des Piko-Kombinates zur Gützold GmbH überarbeitete das Team um Bernd Gützold die DR-V 60 gründlich. So besaßen die Loks fortan Bühler-Motoren in einem Metallrahmen, NEM-Kupplungsschächte und einen geänderten Antrieb auf nur noch beide äußere Radsätze. Dadurch war die Fertigung von Wechselstrom-Ausführungen möglich.

Die ersten neuen V 60 rollten in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre in den Handel – natürlich auch in den aktuellen Farben der DB AG (41200/-30). Als 106 463-3 erschien 2000 die nächste Reichsbahn-Ausführung (41100) – und

zwar auch als AC-Version (-30). Ihr folgten 2004 die erste Variante als Epoche-III-Lok V 60 1334 in Orange mit weißem Zierstreifen (41401/-31) sowie als Epoche-IV-Lok 106 867-5 mit geänderter Lamellen-Kühlergrill ohne aufgerollte Isolierplane (41101/-31). Danach kamen zwischen 2005 und 2007 wieder Epoche-IV-Loks mit grauem Rahmen und grauen Radsätzen als 105 100-2 (41600/-30) und 105 033-5 (-01). Wie beim Vorbild waren auch die Orangetöne der Lokmodellaufbauten nicht einheitlich. Die letzten Gützold-DR-V 60 rollten Anfang der 2010er-Jahre als 344 905-5 mit Lehrstromabnehmer (41800/-30), V 60 1363 mit Zierstreifen (41404/-34) und 106 351-0 (41103/-33) vom Band.

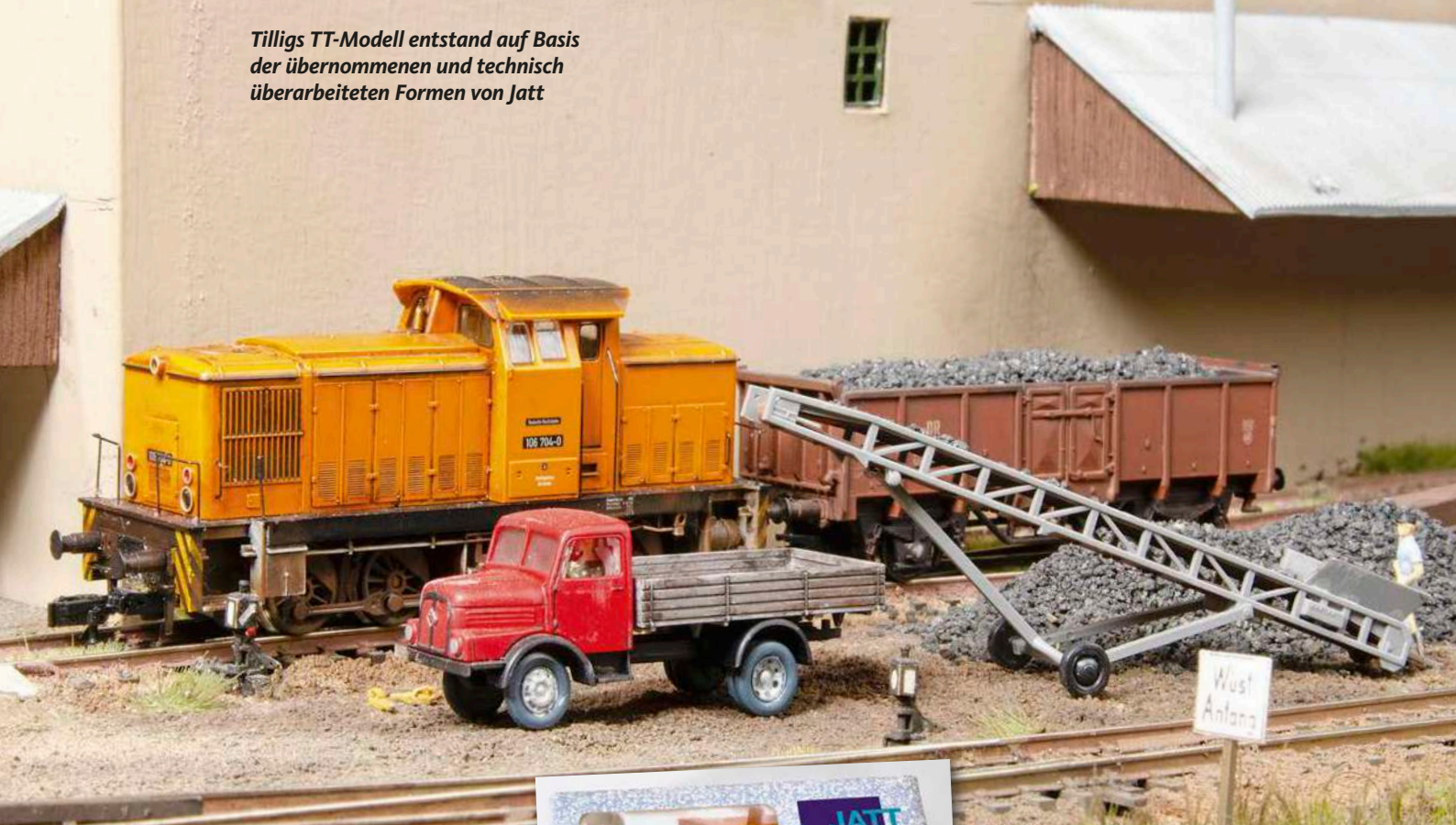
Piko mit großer Modellbandbreite

2011/12 startete Piko mit der Fertigung der V 60 im Maßstab 1:87 und brachte zunächst die 344 034-4 als Lok der Übergangsepoche IV/V heraus (59420/-220). Die Loks aus der ersten Bauserie – auch „Länderbahn-V 60“ genannt – erschienen in zwei Farbvarianten in Orange und Rot-Weiß beim damaligen Modellbahnshop Sebnitz (71034/-234, 71033/-233). Die Neukonstruktionen waren für den DC- wie auch AC-Betrieb zu haben, ihre Filigranität orientierte sich allerdings weniger an den technischen Möglich-

Neben den klassischen Maschinen von DR und DB AG wurden von Gützold und Piko auch allerhand Werkloks in H0 umgesetzt



Tilligs TT-Modell entstand auf Basis der übernommenen und technisch überarbeiteten Formen von Jatt



keiten als an den Standards der Gützold-Modelle. Sie besaßen nur angeformte Griffstangen an den Vorbauten und die etablierte achtpolige Decoderschnittstelle, waren aber für die Nachrüstung mit Soundbausteinen vorbereitet. Griffstangen am Führerhaus und auf dem Umlauf wurden freistehend ausgeführt. Auch gab es erstmals den Peilstab am Kühler als Zurüstteil. Bremsenschläuche waren indes nur angeformt. Pikos Modell gab es im klassischen Orange-Grau sowie als Epoche-IV-Ausführung des MBS. Erstmals erschien mit dem Epoche-III-Modell eine V 60⁰⁻¹ im Dunkelrot-Grau der 1960er-Jahre als V 60 1054 (71034/-5). Ihr folgte wenig später die V 60 1154 (-3) mit fast weißem Dach und oberen Vorbauten sowie zwei Zierstreifen als wohl attraktivste Ausführung der V 60. In der Folgezeit deklinierte auch Piko die verschiedenen Varianten der DR-Loks in den bekannten Farbgebungen durch, wobei auch fast gelbe Epoche-IV-Varianten anrollten wie etwa 106 999-6 (59429/-229) oder 106 088-8 (-428/-228). Aktuell sind zwei Versionen der ersten sowie zwei Ausführungen der zweiten Vorbildbauserie bei Piko lieferbar.

Weil das Bessere der Feind des Guten ist, erschien 2020 schließlich eine dritte H0-Ausführung der V 60 aus dem Hause Roco. Die Österreicher nahmen sich jedoch bislang ausschließlich die erste Bauserie vor, legten diese aber auch für beide H0-Stromsysteme auf. Den Anfang machte die V 60 1022 in Rot-Grau ohne Zierstreifen (70260/78261). Ihr folgten die orangefarbenen 106 076-3 (70263/78264) und

Der süddeutsche Hersteller Jatt war der DR-V 60-Vorreiter in puncto Nenngröße TT

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (8)



Ab 2015 erschienen auch von Piko V 60-Modelle im Maßstab 1:120



Fleischmanns N-Miniatur im stilgerechten Einsatz vor einem VT-Beiwagen



Bei Arnold wurde sogar die DR-Version mit Lehrstromabnehmer in N realisiert

Wolfgang Bdinka



106 016-9 (70265/78266) mit grauem Fahrwerk sowie die rot-weiße 106 123-3 (70258/78259). Die Modelle besitzen auch an den Vorbauten freistehende Griffstangen, eine PluX22-Schnittstelle sowie Rangierergriffe unter den Puffern. Komplette Bremsschlauchattrappen können wie Zughaken- und Kuppelkettennachbildungen zugerüstet werden. Aktuell sind die Roco-Miniaturen werkseitig allerdings vergriffen.

Leider fehlt bis heute eine zeitgemäße HO-Miniatur einer 106²⁻⁹-Rangierlok der Epoche IV, mit der sich sowohl feinfühlig als auch langsam rangieren lässt, dabei aber keine Nachbildung der mechanischen Sifa, aber als i-Tüpfelchen klassisches Zubehör wie Leiter auf dem Umlauf und Schilder mit Rangierernamen besitzt.

Modelle für die Spur der Mitte

Die erste Miniatur der DR-Rangierlok im Maßstab 1:120 kam nicht vom Platzhirsch Tillig, sondern vom süddeutschen Anbieter Jatt Ende der 1990er-Jahre auf den Markt. Als Vorbild diente auch hier eine Lok der zweiten Bauserie. Die Miniatur überzeugte nicht nur durch gutes Fahrverhalten, sondern auch mit der Ausführung aller Griffstangen als freistehende Metallteile. Diese lagen den Modellen allerdings unmontiert bei und neigten schnell zum Verschwinden. Die erste Ausführung war eine Epoche-IV-Lok in Orange-Schwarz mit roten Radsätzen (10602). Die abgeleitete Epoche-III-Maschine (-8) war nicht ganz stimmig, da sie die erst später eingeführten Kühlerlamellen besitzt. Insgesamt legte

Jatt sieben Versionen der Reichsbahn-Diesellok auf, darunter auch eine mit Dachstromabnehmer zur Fahrleitungswartung.

Mit dem wirtschaftlichen Aus von Jatt wechselte auch der V 60-Formensatz zu Tillig. Dort erhielt die Lok eine Überarbeitung der Kupplungsaufnahmen und rollte ab 2001 zunächst im Rot-Weiß des Messemusters V 60 1201 (96134) und später im klassischen Orange mit verschiedenen Fahrwerksfarbbelegungen in die Ladenregale. Als Formvariante folgte ab 2012 bei den Sebnitzern die erste Bauserie mit schmalerem Führerhaus ohne Sonnenblenden. Derzeit ist sowohl eine DR-Version der zweiten Bauserie (-330) als auch eine V 60 als Werklok des Teerverarbeitungswerkes Rositz (502603) verfügbar.

Einen nicht ganz unwichtigen Nachteil der Jatt/Tillig-Konstruktionen – die mangelnde Bodenfürfreiheit – beseitigte erst Piko mit seiner TT-Miniatur der V 60 (47360). Das Hängenbleiben des Fahrwerks an Bahnübergängen gehörte damit der Vergangenheit an. Ironie am Rande: Das TT-Modell besitzt im Gegensatz zur größeren HO-Ausführung auch an den Vorbauten freistehende Griffstangen. Man konnte ja bei der Neukonstruktion schließlich nicht hinter den Vorgaben der Jatt-Konstruktion zurückbleiben. Aktuell sind zwei Epoche-III-Versionen der ersten Bauserie und drei Epoche-IV-Ableger der zweiten Bauserie bei Piko gelistet.

N-Nachbildungen der DR-V 60

Sozusagen zum 50. Geburtstag des V 60-Prototyps zündete Fleischmann ein wahres Feuerwerk an Ausführungen von Modellen der zweiten Bauserie. Neben einer DR-Epoche-III- (722001) sowie -IV-Version (-9) erschienen auch diverse Werk- und Privatbahnloks sowie eine Ausführung von DB Cargo (-2). Später legte Fleischmann auch die Ausführungen als Fahrleitungsmontagelok mit Dachstromabnehmer und weitere DR-Versionen nach. Aktuell ist eine Maschine in der Epoche-IV-Ausführung als 106 382-5 mit schwarzem Rahmen und grauen Rädern angekündigt (7360015) – selbstredend auch als digital gesteuerte Version. Der Nachbildung der Loks der ersten Bauserie verschrieb sich Arnold zwischen 2017 und 2020 und legte sie in mehreren Ausführungen der Epochen III bis V auf, darunter auch eine Lok mit Lehrstrom-

Kurzzeitig im Maßstab 1:220 verfügbar

Sogar in der Nenngröße Z reizt der „Goldbroiler“ die Modellbahner, doch ein fahrfähiges Modell blieb bis heute aus. Ein geplantes Projekt der Arbeitsgemeinschaft IVzett konnte nicht mehr realisiert werden. Über Shapeways wurde vor dessen Insolvenz

ein 3D-Druck-Standmodell zum Selbstlackieren angeboten. Erfolgreiche Motorisierungen sind uns nicht bekannt. HSP

Das lackierte Standmodell in Z geht auf einen Berliner Stammtisch zurück und wurde über Shapeways angeboten Trainini





Bei jübe-Modelle entstand 2019 eine kleine Serie an 1:32-Loks der DR-106 *Friedhelm Weidlich*

abnehmer (2357). Leider sind die Modelle aktuell nur noch im Gebrauchtmrkt zu finden.

Modelle der großen Spuren

In der Königsspur 1 legte *jübe-Modelle* aus Annaberg-Buchholz 2019 die Lok als Modell der zweiten Bauserie auf. Basis bildete eine Konstruktion von *Modellbau Frey*, die weitgehend als Resinmodell entstand. Im Maßstab 1:22,5 gab es die Lok als *Frey-Kleinserie* aus Seifhennersdorf, die schnell vergriffen war. Als Großserienmodell in 2m/G ist die V 60 seit 2020 bei *Piko* zu beziehen. Auch hier bilden die Miniaturen die zweite Bauserie der Epochen III bis VI nach (37590 ff.), wobei die Epoche-III-Lok in Rot-Weiß mit einer falschen Loknummer unterwegs ist. In O ist eine DR-V 60 bis dato nicht als Serienmodell bekannt. Vielleicht nimmt sich ja *Lenz* diese Lok in den kommenden Jahren als Ergänzung zur DR-V100 vor? *Michael U. Kratzsch-Leichsenring*

Mit allerhand Details liebevoll frisiert präsentiert sich diese Gützold-HO-Diesellokomotive der Reichsbahn-Baureihe V 60 auf der Drehscheibe. Wie beim Vorbild über einen langen Zeitraum üblich, besitzt das Modell zum Putzen der Fenster und Vorbauten eine einhängbare Leiter. Obendrein ergänzte der Modellbauer den Schwimmer zum Peilen des Kühlwasserstandes sowie eine Ölkanne *Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)*



Piko bedient seit einigen Jahren Gartenbahner mit dieser mächtigen 2m-Lokomotive *Jürgen Albrecht*

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

ab 479,90 €*



SCHÖNER JUBILAR: DIE SCHNELLZUGLOK BR 01 WIRD 100 JAHRE!

Zum 100-jährigen Jubiläum der legendären Dampflok BR 01 bietet BRAWA ein ganz besonderes Highlight an: die Schnellzuglok BR 01 der DRG kommt mit dem formneuen Tender 2'2 T30, der dem historischen Auslieferungszustand entspricht. Das BRAWA Modell hat zahlreiche Details wie z. B. durchbrochene Barrenrahmen und Speichenräder aus Zinkdruckguss, filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall sowie eine originalgetreue Nachbildung der Stehkesselrückwand. Die Digitalversion EXTRA wartet zusätzlich mit Führerstandsbeleuchtung und Feuerlackern auf, ist bereits mit einem Sounddecoder ausgestattet und der Rauchgenerator ist nachrüstbar.

Best.-Nr.
40992 - 40995



Bild des Monats

TRI-Dostos im Rheinland

Im Februar 2025 waren auf der von TRI Train Rental betriebenen Linie RB 37 zwischen Neuss und Krefeld die in den Hausfarben lackierten Doppelstockwagen probeweise für eine Woche im Einsatz. Gezogen wurde die Garnitur von der 111 143 von DB Gebrauchtzug, die am 18. Februar 2025 bei Bösinghoven ein ländliches Idyll durchquert. Die planmäßige Reservegarnitur stand während des Tests im Fahrgastbetrieb für alle Fälle bereit

Martin Wehmeyer





■ Bayerische Eisenbahngesellschaft

Akkuzüge für Bayerisch-Schwaben

Nachdem andere Bundesländer schon seit Jahren die Umstellung von nicht elektrifizierten Regionalverkehrsstrecken auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben vorantreiben, befasst sich seit geraumer Zeit auch der Freistaat Bayern als eines der Bundesländer mit der geringsten Elektrifizierungsquote mit dem Abschied vom Diesel. Die „unrühmliche Schläferrolle“ (Dirk Flège, Geschäftsführer Allianz pro Schiene) soll nach dem Wunsch von Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter bis 2040 beendet sein. Dann sollen in Bayern keinerlei Dieselfahrzeuge im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mehr verkehren. Eines der größten und zugleich anspruchsvollsten nicht elektrifizierten Streckennetze liegt im Regierungsbezirk Schwaben und im äußersten Westen Oberbayerns. Im Auftrag der Bayeri-

schen Eisenbahngesellschaft (BEG) hat eine Arbeitsgemeinschaft aus Enotrac, SMA und Partner sowie Hynes in den letzten Monaten untersucht, wie der dortige SPNV auf lokal emissionsfreie Antriebe umgestellt werden kann. Das Ergebnis wurde der Öffentlichkeit Ende Februar 2025 vorgestellt.

Neitech ohne Wasserstoff

Eines der beiden künftigen Vergabernetze (vgl. Kasten) ist das Netz Neigetechnik Allgäu, das die Express-Linien von München und Augsburg ins Allgäu umfasst. Hier besteht für den Freistaat akuter Handlungsbedarf. Dieser begründet sich weniger im Ende des laufenden Vertrags im Dezember 2029 – hier könnte sich die BEG mit einem inzwischen üblichen kostspieligen Übergangsvertrag behelfen – als im baldigen Ende der wirtschaftlichen Le-

bensdauer der Baureihe 612. Da Bayern als einziges Bundesland um jeden Preis an der Neigetechnik festhält und gleichzeitig Dieselmotoren ausschließt, ist die Entwicklung und Beschaffung eines neuen, alternativ angetriebenen Neigetechnik-Fahrzeuges erforderlich. Hier arbeitet die BEG seit einiger Zeit mit Alstom und DB Regio zusammen. Die beiden Unternehmen werden auch mit ziemlicher Sicherheit als Sieger der laufenden Ausschreibung hervorgehen und einen entsprechenden Preis verlangen. Jene Ausschreibung für das Allgäu umfasst auch die Fahrzeugbeschaffung für das oberfränkische Neigetechniknetz. Hier soll der Betrieb mit den baugleichen Fahrzeugen Anfang/Mitte der 2030er-Jahre starten.

Gingen die Beteiligten bislang davon aus, dass aufgrund der großen Elektri-

fizierungslücken ein trimodaler Neigetechnik-Zug (Wasserstoff-Brennstoffzelle, Batterie und Oberleitung) unausweichlich ist, kam das Gutachten nun zum Schluss, dass ein akkuelektrisches Fahrzeug (BEMU) mit deutlich größeren Batteriekapazitäten sinnvoller ist, um die wirtschaftlichen und technischen Risiken des Wasserstoffantriebs zu vermeiden. Eine wichtige, aber reichlich späte Erkenntnis mit Blick auf die wenig erfolgreichen bundesweiten Wasserstoffversuche im SPNV.

Einsatzstart 2029

Die Planungen sehen nun vor, im Allgäu 2029 die ersten BEMU-Neitech-Fahrzeuge in Betrieb zu nehmen. Bis Dezember 2032 sollen die 612 vollständig ersetzt sein. Zu diesem Zeitpunkt soll auch die Flügelzug-Linie RE 71/73 Augsburg – Türkheim – Memmingen/

Künftige BEMU-Netze in Bayerisch-Schwaben

Neigetechnik Allgäu

Vertragsstart: Dezember 2029

RE 70/76 München – Immenstadt – Lindau/Oberstdorf

RE 7/17 Augsburg – Immenstadt – Lindau/Oberstdorf

RE 71/73 Augsburg – Türkheim – Memmingen/Bad Wörishofen (bis 12/2032)

RE 79 Augsburg – Kempten (ab 12/2032)

Regionalverkehr Lech-Allgäu

Vertragsstart: Dezember 2030

RB 68 München – Füssen

RB 69 Augsburg – Kaufering – Landsberg (Lech)

RB 77 Augsburg – Füssen

RB 13 Augsburg – Ingolstadt (ab 12/2031)

RB 14 (Ingolstadt –) Eichstätt Bahnhof – Eichstätt Stadt (ab 12/2031)

RB 67a Augsburg – Weilheim (ab 12/2031)

RB 67b Weilheim – Schongau (ab 12/2031)

RB 73 Kempten – Pfronten-Steinach (– Garmisch-Partenkirchen) (ab 12/2032)

RB 78 Günzburg – Mindelheim (ab 12/2032)

RB 94 Kempten – Hergatz (– Lindau-Insel) (ab 12/2032)

RE 71/73 Augsburg – Türkheim – Memmingen/Bad Wörishofen (ab 12/2032)



Bad Wörishofen aus dem Allgäuer Neigetechnik-Netz in das zweite künftige BEMU-Netz Regionalverkehr Lech-Allgäu (RVLA) wechseln, da für diese Linie keine Neigetechnik-Fahrzeuge benötigt werden. Im Gegenzug wird der RE 79 Augsburg – Kempten zur Neigetechnik-Linie. Voraussetzung für den Einsatz im Allgäu ist laut Gutachten die Errichtung von zwei Oberleitungsinselanlagen (OLIA) in Kempten und Oberstdorf. Auf weitere Elektrifizierungen kann mit entsprechend kapazitätsstarken Akkus verzichtet werden.

RVLA mit Akku und Diesel

Das erwähnte Netz Regionalverkehr Lech-Allgäu vereint mehrere heutige Vergabernetze zu einem großen Netz. Gestartet wird ab Dezember 2030 mit den Linien des D-Netz Augsburg I (Augsburg/München – Buchloe – Füssen und Augsburg – Landsberg). Diese sollen infrastrukturbedingt auch weiterhin mit Dieseltriebzügen bedient werden. Erst ab Dezember 2031, wenn die Strecken des heutigen Augsburger Netzes Los 2 dazustoßen, sind erste BEMU-Linien geplant. Das Gutachten unterstellt bei der Analyse konventionelle BEMU-Triebzüge mit 45 bzw. 55 Metern Länge. Diese noch zu beschaffenden Fahrzeuge könnten dann auf der RB 14 (Ingolstadt –) Eichstätt Bahnhof – Eichstätt Stadt, der RB 67 Augsburg – Weilheim und dem bereits erwähnten RE 71/73 Augsburg – Türkheim – Memmingen/Bad Wörishofen verkehren. Ein weiteres Jahr später werden in das Netz die RB 73 Kempten – Pfronten-Steinach, RB 94 Kempten – Hergatz (beide aktuell D-Netz Allgäu) und RB 78 Günzburg – Mindelheim (aktuell Dieselnetz Ulm) aufgenommen. Hier soll zunächst

nur die nachfrageschwache RB 78 auf BEMU umgestellt werden, wofür eine OLIA in Krumbach gebaut werden muss. Die beiden anderen Linien sollen erst Jahre später folgen und dann zur Vermeidung von höheren Betriebs- oder Infrastrukturausbaukosten bis Garmisch-Partenkirchen bzw. Lindau verlängert werden.

Um auch die weiteren Diesellinien des Netzes perspektivisch auf BEMU umstellen zu können, sind laut Gutachten eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, die nur mit Blick auf den BEMU-Einsatz festgelegt wurden, nicht aber auf Netzwirkung oder Resilienz. Dazu zählen im Einzelnen: Elektrifizierung Augsburg – Bobingen, Buchloe – Biessenhofen, Augsburg-Hochzoll – Obergriesbach und Weilheim – Peißenberg, OLIA Füssen sowie diverse ergänzende Maßnahmen bei der Bahnstromversorgung (Umrichterwerk, Unterwerk, Schaltposten). Finanziert werden soll dies alles durch den Bund über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Für die akut überlastete DB InfraGO sind die aufgezählten Teilprojekte sehr umfangreiche und bislang nicht eingeplante Baumaßnahmen. Es darf mit Blick auf die zahlreichen anderen, womöglich priorisierten Schienenausbauprojekte bezweifelt werden, dass die Umstellung des kompletten Netzes RVLA in absehbarer Zeit geschehen wird. Immerhin kann der Freistaat so lange seine noch zahlreich vorhandenen Dieselfahrzeuge mit Kapitalsdienstgarantie (LINT 41, 54 und 81 und LINK) nutzenstiftend einsetzen, denn für diese zahlt er aufgrund vertraglicher Regelungen bei den entsprechenden Ausschreibungen teils noch bis in die 2040er-Jahre – ob mit oder ohne Einsatz. RM



Michael Spierl

Bordeauxrote 143 im S-Bahn-Dienst

Seit einigen Wochen befindet sich die bordeauxrote 143 250 von DB Gebrauchtzug im festen Einsatzbestand der S-Bahn Dresden von DB Regio Südost. Nach Erledigung von Fristarbeiten ging die Lok ab 3. März in den Einsatz. Am 8. März 2025 wartet sie mit ihrer Doppelstockwagen-Garnitur im Bahnhof Heidenau bau- und umleitungsbedingt am Altenberger Bahnsteig auf Fahrgäste

DB Fernverkehr

ICE 3 MS stehen zum Verkauf

Nur noch wenige Wochen wird der Einsatz der Baureihe 406 bei DB Fernverkehr andauern. Nach dem Aus im internationalen Verkehr verdienen sich die Mehrsystem-Triebzüge aktuell noch ihr Gnadenbrot im Ersatzverkehr für verspätet ausgelieferte ICE 3neo. DB Fernverkehr

bietet ICE 3 MS seit Anfang März 2025 bereits über ihre Plattform DB Gebrauchtzug an. Mehr als fraglich ist allerdings, ob sich ein Käufer findet, denn in der Branche ist bekannt, dass die ICE 3 MS technisch und konstruktiv große Schwierigkeiten machen(t)en. RM

Cottbus – Lübbenau

Zweigleisiger Betrieb ab 2027

Das Eisenbahn-Bundesamt hat jüngst die Planfeststellungsbeschlüsse für den zweigleisigen Ausbau zwischen Cottbus und Lübbenau erteilt. Die Vergabe der Bauleistungen und die bauvorbereitenden Maßnahmen für

den 29 Kilometer langen Streckenabschnitt starten noch in diesem Jahr. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2027 vorgesehen. Der Ausbau ermöglicht einen Halbstundentakt Cottbus – Berlin im Regionalverkehr. AWA

Ausbau absehbar: 182 019 ist mit RE 3112 von Nauen nach Cottbus Hbf am 1. Dezember 2024 nahe Vetschau im derzeit noch eingleisigen Streckenabschnitt unterwegs

Frank Heilmann



Auf der Mittelschwabenbahn Mindelheim – Günzburg sollen die heute eingesetzten 650 (im Bild: 650 319 in Weilbach am 29. März 2024) ab Dezember 2032 durch BEMU ersetzt werden Roman Mausner

■ Harzer Schmalspurbahnen

199 861 zurück im Harz



Die Dieselloks 199 861 und 199 872 vereint im Bw Nordhausen am 19. Februar 2025 Guus Ferrée

Die Rollmaterialsituation bei den Harzer Schmalspurbahnen (HSB) hat sich ein wenig entspannt. Nachdem zu Jahresbeginn der zweite Talbot-Triebwagen 187 013 aus der Wartung bei VIS in Halberstadt zurückgekehrt war, traf in Wernigerode auch die Dampflok 99 7239 aus Meiningen ein. Beide Fahrzeuge wurden Ende Februar noch in der Werkstatt Westerntor betreut.

Die Dampflok 99 7239 trug auf der Pufferbohle noch kein Abnahmestempel, was darauf hindeutet, dass noch kleinere Mängel behoben werden müssen. Auch der Triebwagen 187 013 erfordert noch Nacharbeiten. Der bereits 2024 aus Halberstadt zurückgekehrte 187 011 ist inzwischen in Nordhausen im Einsatz.

„Harzkamel“ kehrt zurück

Am 19. Februar wurde die Diesellok 199 861 wieder in Nordhausen empfangen. Nach einer Untersuchung (gemäß §§ 32 und 33 der Betriebs-

ordnung für Schmalspurbahnen, ESBO) bei Alstom in Stendal, die ein Jahr in Anspruch genommen hat, wurde die V 100 auf normalspurigen Hilfsdrehgestellen nach Nordhausen überführt – geschleppt von der Press-V 100 203 052. Dort erfolgte die Umsetzung auf ihre eigenen, ebenfalls in Stendal überholten 1.000-Millimeter-Drehgestelle, unterstützt durch zwei große Mobilkräne der Firma Maximum Krantechnik aus Gera.

Am Nachmittag wurde die 199 861 mit Unterstützung der 199 872 und eines Hilfszugs nach Wernigerode überführt. Dort ist sie zunächst in der neuen Lokwerkstatt untergebracht. Der Grund: Das zurückgekehrte „Harzkamel“ besitzt kein eigenes Getriebe mehr, da dieses an die 199 872 abgegeben wurde. Aktuell wird das Getriebe der 199 861 in der DB-Werkstatt in Chemnitz überholt. Bis die Diesellok wieder regulär auf dem HSB-Netz eingesetzt werden kann, wird es noch einige Zeit dauern. GF

HSB: Kein Zug nach Harzgerode

Ab dem 25. April 2025 wird der Zugverkehr auf der Selketalbahn zwischen Alexisbad und Harzgerode auf unbestimmte Zeit eingestellt. Grund dafür ist die notwendige Erneuerung eines zwei bis drei Kilometer langen Gleisabschnitts.

Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) planen, die Arbeiten noch in diesem Jahr durchzuführen, eine Verschiebung auf 2026 ist jedoch möglich. Laut HSB soll der Zugverkehr nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in den regulären Fahrplan aufgenommen werden. GF



Im Sommer 2025 ohne Zugverkehr: Am 21. Februar 2025 setzt 99 7243 in Harzgerode um

Heinz-Jürgen Reiß

■ Landsberg – Schongau Augsburger Localbahn bedient Papierfabrik

Seit Anfang Januar 2025 liegt der Güterverkehr für alle Papierfabriken des UPM-Konzerns in Europa in der Hand der ÖBB-Tochter RailCargoLogistics (RCL). Für die Bedienung der Standorte Schongau und Ettringen schloss RCL einen Subunternehmervertrag mit der Augsburger Localbahn (AL), die nun statt DB Cargo fährt. Die Bedienung des UPM-Werks Schongau erfolgt montags bis freitags von Augsburg aus. Planmäßig startet die Hinfahrt um kurz vor vier Uhr morgens in Augsburg, die Rückfahrt um 10 Uhr in Schongau. Es kommt allerdings zu den im Güterverkehr üblichen Schwankungen. In den ersten Wochen fuhren 223 032 (evb) und die 265 303 (northrail). Die Bedienung von Ettringen war hingegen in den ersten Monaten ausgesetzt. Nachdem UPM am 11. März die Schließung des Werks für Juli ankündigte, sind die Tage wohl gezählt. Damit verliert der Südtail der Staudenbahn den Gesamtverkehr. *RM*



Die geliehene evb-223 032 befährt am 18. Februar auf der Rückfahrt von Schongau nach Augsburg die seit 1984 nur noch im Güterverkehr betriebene Fuchstalbahn (Foto bei Denklingen)

Alexander Bauer

■ agilis/DB InfraGO Klage gegen General- sanierung abgewiesen

Die Beschlusskammer der Bundesnetzagentur (BNetzA) hat am 7. Februar 2025 die Klage von agilis gegen die anstehende Generalsanierung des Korridors Nürnberg – Regensburg abgewiesen. agilis ist durch die Totalsperrung, die vom 6. Februar bis 10. Juli 2026 dauern wird, erheblich betroffen. Im Netz Regensburg/Donautal entfallen der RE und die RB zwischen Nürnberg, Neumarkt und Regensburg. Außerdem muss agilis auf Verlangen von DB InfraGO den Verkehr zwischen Regensburg und Ingolstadt für Umleiterverkehre erheblich ausdünnen. agilis argumentierte mit einer existenzbedrohenden Situation, da man rund ein Drittel der Mitarbeiter in Kurzarbeit schicken müsse und ein Schaden von rund 44 Millionen Euro entstehe. Als Gründe für die Zurückweisung der Klage nannte die BNetzA, dass agilis Einwände erst im Sommer 2024 geltend gemacht hatte, obwohl DB InfraGO die Totalsperrung bereits im Frühjahr 2023 kommunizierte. Außerdem hält die BNetzA die Notwendigkeit der fünfmonatigen Dauer der Sperrung für glaubhaft. *RM*

■ RheinCargo Rohr-Transporte für Pipeline-Projekt

RheinCargo ist mit der Logistik für ein bedeutendes Infrastrukturprojekt in Nordrhein-Westfalen betraut: Im Auftrag der Projektgesellschaft Dremar transportiert das Unternehmen Spezialrohre für den Bau der 45 Kilometer langen Rheinwassertransportleitung. Diese Pipeline soll Wasser vom Rhein bei Dormagen in die ehemaligen Tagebaugelände Hambach und Garzeiler leiten, um dort eine Seenlandschaft zu schaffen. Für das Vorhaben werden insgesamt 9.120 Rohre benötigt, die in der Türkei und in Algerien gefertigt

werden. Von dort aus gelangen sie per Schiff nach Brake an der Unterweser, bevor sie per Bahn zu RWE Power in Grevenbroich transportiert werden. Für die Traction der Züge setzt RheinCargo Zweikraftlokomotiven der Baureihe 248 von Siemens (Vectron Dual Mode) ein. Die Lok 248 063 wurde eigens dafür auffällig mit dem Slogan „Wasser marsch“ beklebt. RheinCargo hat für das auf drei Jahre angelegte Projekt 45 Güterwagen angemietet. Pro Ganzzug werden 40 Rohre geladen, zwei auf jedem Waggon. *RWI*



RheinCargo transportiert Rohre für die Rheinwasser-Pipeline von Brake nach Grevenbroich RheinCargo

■ Pleinfeld – Wassertrüdingen ESTW Langlau später

DB InfraGO hat die zuletzt für 14. April 2025 geplante Inbetriebnahme des ESTW Langlau wegen Ressourcenknappheit bei Alstom erneut abgesagt. Dadurch können die Züge der im Dezember reaktivierten Hesselbergbahn Wassertrüdingen – Gunzenhausen weiterhin nur zweistündlich bis Pleinfeld verkehren. Einen neuen Termin für die Inbetriebnahme nennt DB InfraGO nicht. *RM*

■ DB Regio Suche nach 423-Nachfolger

DB Regio startete am 24. Februar 2025 eine Ausschreibung für die Nachfolge der Baureihe 423 bei der S-Bahn Rhein-Main, Stuttgart und München. Die als S-Bahn 2029+ bezeichnete Fahrzeugplattform wird insbesondere für die Neuvergabe der im Jahr 2032 endenden Verträge in Stuttgart und Frankfurt benötigt. Auch bei der S-Bahn München werden langfristig weiterhin etwa 70 Meter lange Fahrzeuge benötigt. Lediglich die S-Bahn Köln als derzeit viertes Einsatzgebiet fällt weg, nachdem der Aufgabenträger go.Rheinland eigenständig längere Züge beschafft hat. *RM*

■ Stuttgart – Singen

IC-D-Probleme und Unterbrechung 2026

Erste Schatten warf der ab Juni 2025 regelmäßig geplante Einsatz von Doppelstock-IC 2 (IC-D) auf den IC Stuttgart – Zürich im Winter voraus. Ab 3. März 2025 wollten DB Fernverkehr und die SBB den IC-D auf der Gäubahn einsetzen, der sich damit erstmals im Fahrgastverkehr in der Schweiz versuchte. Zunächst bis 28. März sollten montags bis freitags IC 483 und IC 188 gefahren werden. Doch schon am ersten Tag kam es zu deutlichen Verspätungen, weil der Fahrplan sehr knapp kalkuliert ist. Am 4. März entfiel IC 483, ersatzweise verkehrte IC 2883 mit einem Stadler-KISS (Baureihe 4010).

Bei Redaktionsschluss war geplant, ab 31. März den Umlauf IC 483/188 sowie zusätzlich IC 281/480 täglich und zusätzlich einen IC 2386 von Stuttgart nach Konstanz mit IC-D zu fahren. Ab 15. Juni 2025, wenn die KISS komplett durch IC-D auf der Gäubahn ersetzt sein sollen, soll die Wartung der Alstom-Doppelstockzüge in Basel erfol-

Untersuchung bestätigt DB-Gutachten *VCD stellt Unterbrechung in Frage*

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat am 3. Februar 2025 in Stuttgart eine Untersuchung präsentiert, welche die Unterbrechung der Strecke für die Gäubahn in Frage stellt. Die Bauausführung der neuen S-Bahn-Strecke wurde anders realisiert als in der ursprünglichen Planung vorgesehen. Aufgrund der dadurch abweichenden Gleislage ist die Abtragung des Bahndamms nicht zwingend notwendig. Sogar ein bahneigenes Gutachten aus dem Jahr 2018 kommt zu diesem Ergebnis. Für Züge aus der Schweiz und entlang der Gäubahn wäre also der Kopfbahnhof in Stuttgart weiter über die Bestandsgleise erreichbar, solange eine alternative Einführung in den Tunnelbahnhof noch nicht realisiert ist. Eine Stellungnahme der DB AG dazu gibt es bis heute nicht.

gen, wozu ein Austausch-Umlauf als IR 36 zwischen Zürich und der Stadt am Rheinknie geplant ist.

Gericht bestätigt Unterbrechung

Das Vorhaben spiegelt die ab April 2026 vermutlich veränderten Verhält-

nisse im Raum Stuttgart wider. Dann wird die Gäubahn nach Plänen der Deutschen Bahn für Jahre unterbrochen. Bis der Pfaffensteigtunnel gebaut ist, über den die Züge später den neuen Stuttgart-21-Tiefbahnhof erreichen sollen, werden die Züge der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen enden.

Die Weiterfahrt zum Stuttgarter Hbf soll dann mit dem ÖPNV (S-Bahn, Stadtbahn) absolviert werden. Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat die Pläne der Deutschen Bahn zur Unterbrechung der Gäubahn ab April 2026 bestätigt. Die Klagen von Umweltverbänden wurden im Februar 2025 abgewiesen. Die Fertigstellung des Pfaffensteigtunnels, der die direkte Anbindung der Gäubahn an den neuen Tiefbahnhof ermöglichen soll, ist für 2032 geplant. Kritiker fordern eine Verschiebung der Unterbrechung auf Herbst 2026, um Konflikte mit weiteren Bauarbeiten (S-Bahn-Sanierung) zu vermeiden.

SBB sind unerfreut

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) drohen mit der Einstellung des Fernverkehrs Zürich – Stuttgart, sollte die Unterbrechung wie geplant umgesetzt werden. Dann könnte der grenzüberschreitende Einsatz der IC-D schon bald wieder Geschichte sein. *PG/em*

Am 12. Januar 2025 eilt ein IC-D über die Gäubahn. Ab Juni übernehmen die Alstom-Doppelstockzüge dort den Gesamtverkehr Charly Kissel



In Kürze

Sanierung der Primstalbahn abgeschlossen

Nach der Erneuerung des Oberbaus ist die Primstalbahn zwischen Dillingen und Schmelz-Limbach wieder uneingeschränkt befahrbar. Die seit 2005 wieder für den Güterverkehr genutzte Strecke war zuvor nur noch mit bis zu 20 km/h befahrbar. *em*

Messfahrten auf SinON-Strecke

SinON treibt die geplante Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg – Soltau bis Dezember 2027 voran. Vor dem für den Sommer geplanten Planfeststellungsverfahren fanden am 1. März 2025 Messfahrten für ein Erschütterungsgutachten statt. Ein FLIRT Akku von erixx befuhr mehrere Abschnitte. *em*

Aus für Baureihe 415

DB Fernverkehr nimmt die fünfteiligen ICE-T zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni aus dem Betrieb. Dadurch entfallen unter anderem je ein Zugpaar München – Nürnberg und Dresden – Berlin sowie mehrere Fahrten auf der ICE-Linie 50 Wiesbaden – Dresden. Außerdem verkehrt die Linie 50 nur noch mit einem 411, während der 415 auf der ICE-Linie 91 Dortmund – Wien durch einen zweiten 411 ersetzt wird. *RM*

Sülztalbahn ausgeschrieben

Die DB InfraGO hat das Gleis 19 des Bahnhofs Bergisch Gladbach, den letzten Rest der ehemaligen Sülztalbahn, zur Übernahme ausgeschrieben. Ohne Interessenten drohen Entwidmung und Rückbau. *em*

Blau-beige 218 in Niebüll

Im DB-Werk Cottbus wurde am 25. Februar 2025 die HU an 218 315 abgeschlossen. Die nun blau-beige lackierte Fernverkehrslok wird vom Bh Niebüll eingesetzt. *AWA*

Mehr Fahrgastrechte-Zahlungen

Bei der DB hat sich die schlechte Performance im Jahr 2024 auch bei den Fahrgastrechten bemerkbar gemacht. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die ausgezahlte Summe an Entschädigungen und Erstattungen um 48 Prozent auf 169,8 Millionen Euro. *RM*



Peter Wieland

Altbiertaufe für Tz 8019

Der ICE 3neo-Tz 8019 der Deutschen Bahn trägt jetzt den Namen „Düsseldorf“ und ist Botschafter für die Landeshauptstadt und 200 Jahre Düsseldorfer Karneval. Der Zug wurde am 26. Februar 2025 feierlich im Düsseldorfer Hauptbahnhof mit Altbier getauft. Die Gestaltung stammt vom Karnevals wagenbauer Jacques Tilly und zeigt das Logo „200 Jahr Düsseldorfer Karneval“

DB Regio

Škoda Group überholt NIM-Express-Züge

Die Škoda Group übernimmt im Auftrag von DB Regio die umfassende Überholung von bis zu sechs Doppelstockzügen des Nürnberg-Ingolstadt-München-Express (NIM; RE-Linie 1). Die Züge, die jeweils bereits

rund 1,5 Millionen Kilometer zurückgelegt haben, werden am Standort Šumperk (Tschechien) modernisiert. Arbeiten an Drehgestellen, Türen, Motoren und Traktionsumrichtern starten im dritten Quartal 2025 und

sollen bis August 2028 abgeschlossen sein. Jeder Zug besteht aus einem Steuerwagen, vier Zwischenwagen, einem Endwagen und einer Lokomotive vom Škoda-Typ 109E (DB-Baureihe 102). *em*

Langenbach – Anglberg

Weiter Kohlezüge auf dem „Hollédauer Bockerl“

Die Bahnstrecke Langenbach (Oberbay) – Anglberg bleibt weiterhin in Betrieb. Sie dient seit Jahrzehnten der Kohleversorgung des Kraftwerks Zolling, das am 21. Februar 2025 vom Strommarkt genom-

men wurde. Das Kraftwerk bleibt jedoch als Reserveanlage erhalten. Wie der Betreiber Onyx Power mitteilte, sollen auch künftig Kohlelieferungen per Bahn erfolgen. Auch die Werkslok Nr. 4 bleibt in Anglberg

erhalten. Dabei handelt es sich um eine MaK G 1600 BB (Fabr.-Nr. 1000515/1971), die weiterhin für betriebsinterne Rangierarbeiten im Kraftwerksbereich zur Verfügung steht. *em*



Am 21. Februar 2024 erreicht 2159 204 mit einem leeren Kohlezug vom Kraftwerk Zolling den Anschlussbahnhof Langenbach Peter Schrickler



■ Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser

Modernisierte Flotte für den „Moorexpress“

Bei den Eisenbahnen und Verkehrsbetrieben Elbe-Weser (evb) zeichnen sich Veränderungen im Fahrzeugbestand ab, die vor allem die Flotte für den „Moorexpress“ betreffen. Die evb werden ihren Bestand an einsatzfähigen Triebwagen der Baureihe 628 weiter reduzieren. Künftig wird der VT 151 (628 151) als festes Planfahrzeug neben der Schienenbus-Garnitur auf dem „Moorexpress“ eingesetzt. Der Triebwagen wurde im Winter 2024/2025 revidiert und erhielt eine vollständige Neulackierung sowie eine neue Inneneinrichtung.

Nur noch ein 628

Das Schwesterfahrzeug VT 150 (628 150) wird hingegen voraussichtlich im August 2025 außer Betrieb

genommen, da seine Fristen ablaufen. Da für dieses Fahrzeug innerhalb der evb kein regelmäßiger Einsatz vorgesehen ist, steht ein Verkauf im Raum. Damit reduziert sich der

628-Bestand der evb auf nur noch ein betriebsbereites Fahrzeug, nachdem einst fünf dieser Triebzüge zum Bestand des niedersächsischen Bahnunternehmens zählten.

„25 Jahre Moorexpress“

Jubiläumsfest am 10. Mai 2025

Am 10. Mai 2025 feiern die evb ab 10 Uhr am Bahnhof Gnarrenburg das Jubiläum „25 Jahre Moorexpress“. Der Eintritt zum Fest ist frei.

Programm:

- Fahrzeugtaufe des modernisierten VT 151 (Baureihe 628)
- „Moorexpress“-Pendelfahrten

- Fahrzeugschau mit historischen Fahrzeugen
- Bahnhofsfest mit Livemusik, Essen, Kinderattraktionen
- Köf III-Mitfahrten & Draisine



Weitere Informationen auf [eisenbahn.de](https://www.eisenbahn.de)

628 151 (VT 151) der evb erhielt im Winter eine Hauptuntersuchung. 2025 wird er als festes Planfahrzeug auf dem „Moorexpress“ eingesetzt

Christoph Grimm

Der „Moorexpress“ wird seit seiner Reaktivierung zur Expo 2000 eigenwirtschaftlich betrieben. Er ist damit der längste durchgehende Freizeitverkehr dieser Art in Deutschland.

Jubiläum in Gnarrenburg

Am 10. Mai 2025 feiern die evb deshalb am Bahnhof Gnarrenburg das Jubiläum „25 Jahre Moorexpress“. Dabei können Besucher die Flottenveränderungen aus nächster Nähe erleben. Neben Pendelfahrten mit den beiden 628 gibt es eine Fahrzeugschau, bei der auch die frisch restaurierte 211 323 sowie weitere Fahrzeuge präsentiert werden. Die Veranstaltung wird wohl auch die letzte Gelegenheit bieten, beide 628 zeitgleich und in unterschiedlichen Farbschemen im Einsatz zu erleben. **FD**

Frankfurter Feldbahnmuseum Ausgeweiteter Fahrbetrieb zum Jubiläum

Es begann 1975 mit den „Frankfurter Schmalspurfreunden“ und einigen wenigen Exponaten, heute verfügt der „Frankfurter Feldbahnmuseum e. V.“ über eine Sammlung von mehr als 80 Triebfahrzeugen und zahlreichen Wagen. Seit Mitte der 1980er-Jahre hat der Verein seinen Sitz auf dem Rebstockgelände im westlichen Frankfurt (Main). Das dortige Feldbahnmuseum umfasst drei Fahrzeughallen und eine Strecke von 1,5 Kilometern Länge, auf der bei den Fahrtagen etliche der Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Die Sammlung dokumentiert anschaulich die Vielfalt des Feldbahnwesens, unter anderem mit einer Malletlok, einer Brigadelok und der Lok der Gesellschaft zum Bau der Bagdadbahn Nr. 125. Zum 50-jährigen Bestehen des Vereins la-



Eines der Exponate im Feldbahnmuseum Frankfurt (Main) ist die von Baldwin 1916 gebaute Lok 20, Bauart B'B'n4t. Am 12. Januar 2025 steht die zurzeit nicht betriebsfähige Lok vor einer der Fahrzeughallen auf dem Rebstockgelände (l.)

MHZ

den die Feldbahnfreunde am 31. Mai und 1. Juni 2025 zu einem besonderen, ausgeweiteten Fahrbetrieb auf

das Rebstockgelände in Frankfurt (Main) ein. Weitere Informationen gibt es unter feldbahn-ffm.de. em

Rinteln – Stadthagen

Diepholzer Kreisbahn sichert den Betrieb

Zum 1. März 2025 übernimmt die Diepholzer Kreisbahn EVU (DKB) den Betrieb der Bahnstrecke Rinteln – Stadthagen. Die Strecke war zuvor von der Stilllegung bedroht. Eigentümer der Infrastruktur ist die Rinteln-Stadthagener Verkehrs-GmbH, ein kommunales Unternehmen im Landkreis Schaumburg. In Zusammenarbeit mit ansässigen Unternehmen und dem Kreis sollte der Weiterbetrieb der Strecke gewährleistet werden,

heißt es in einer Mitteilung der Diepholzer Kreisbahn. Zuletzt nutzte etwa Matthäi Schaumburg die Strecke für den Transport von Materialien zum Asphaltwerk Georgschacht. Zudem profitieren auch der Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen und die Dampfeisenbahn Weserbergland von der Übernahme. Die DKB ist dann das zuständige Eisenbahnverkehrsunternehmen für die beiden Museumsbahnen. FD

In Kürze

DLM: 52 8055 dampft wieder

Die beim Brand des Lokdepots Schaffhausen am 20. Januar 2023 schwer beschädigte 52 8055 der Dampflok- und Maschinenfabrik (DLM) wurde am 18. Februar 2025 erstmals wieder angeheizt. Seit 22. Februar 2023 befand sich die Maschine bei der Firma Stauffer Schienen- und Spezialfahrzeuge in Frauenfeld. Die Instandsetzung führte die DLM in Eigenregie durch. Die elektrische Ausrüstung erlitt beim Brand einen Totalschaden und muss noch rekonstruiert werden. AWA

Neue Landesbahn erwirbt 5047

Der Verein Neue Landesbahn in Mistelbach hat mit 5047 401 und 5047 402 zwei ehemalige Jenbacher Triebwagen von den Steiermärkischen Landesbahnen übernommen. Sie werden künftig bei Sonderfahrten im Weinviertel eingesetzt. JMÜ

Ae 6/6 außer Betrieb

SBB Historic hat zum 31. Dezember 2024 kurzfristig ihre Elloks des Typs Ae 6/6 außer Betrieb genommen. Grund ist der unklare Zustand der Achswellen, die nun einer Ultraschallprüfung unterzogen werden müssen. SBB Historic erhielt kurzfristig eine Re 6/6 von SBB Cargo, um weiter über eine starke Ellok mit ETCS verfügen zu können. FFÖ

D4 am „Vulkan-Expreß“

In der Saison 2025 kehrt die historische Diesellok D4 nach fast 40 Jahren zur Brohltal-Schmalspureisenbahn zurück. Ab Mai wird sie wieder regelmäßig vor dem „Vulkan-Expreß“ im Einsatz sein. Einen ersten Betriebseinsatz hatte die Diesellok bereits am 10. März vor einem Arbeitszug nach Oberzissen. em

Niederlande: Letzten DE IV-TEE-Wagen droht Verschrottung

Die letzten fünf erhaltenen Wagen der TEE-Dieseltriebzüge RAM/DE IV aus den 50er-Jahren stehen vor der Verschrottung. Ihr Eigentümer, das finanziell angeschlagene Niederländische Transportmuseum (NTM) nahe Amsterdam, muss sein Gelände räumen, doch ein neuer Standort oder Käufer wurde bisher nicht gefunden. FFÖ



Jan Ledwig/Eisenbahnmuseum Bochum

„Transrapid trifft ICE“ im Eisenbahnmuseum Bochum

Am 1. und 2. März 2025 eröffnete das Eisenbahnmuseum Bochum die Saison 2025 mit einer besonderen Ausstellung. Der Transrapid 07 und der frisch lackierte ICE 1-Triebkopf 401 011 wurden erstmals gemeinsam präsentiert und boten einen einzigartigen Blick auf die Geschichte des Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Das Museum ist täglich (außer montags) von 10 bis 17 Uhr geöffnet

■ Österreich

KISS-Railjet soll 2026 auf der Westbahn rollen

Mitarbeiter der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben im Stadler-Werk Altenrhein (Schweiz) am 7. Februar 2025 erstmals einen KISS-Doppelstockzug für den Railjet-Einsatz begutachten können. Das Fahrzeug zeigte sich dort vor der Halle in einer entsprechenden Lackierung, aber noch ohne Inneneinrichtung.

Die ÖBB haben für den Railjet-Einsatz insgesamt 14 Doppelstocktriebzüge (Typ KISS200) aus einer Rahmenvereinbarung über bis zu 186 KISS-Züge abgerufen, die im März 2022 unterzeichnet wurde. Die Züge sollen schrittweise ab 2026 in den Fahrgastbetrieb gehen. Bis 2027 sollen den ÖBB alle Einheiten zur Verfügung stehen. Dann werden sie vor allem auf der stark frequentierten Weststrecke zwischen Wien und Salzburg fahren. Mit Fertigstellung des Semmering-Basistunnels ist auch ein Einsatz auf der Südstrecke Wien – Villach geplant. Geplant sind

Zulassungen für den Einsatz auch in Deutschland, Tschechien, Ungarn und der Slowakei.

Novum im Railjet-Fernverkehr

Die Züge sind ein Novum für den Railjet-Fernverkehr: Erstmals setzen die ÖBB auf elektrische Doppelstocktriebzüge statt auf klassische lokbespannte Garnituren. Damit re-

agieren die ÖBB auf das Wachstum im Bahnfernverkehr. Gemäß Unternehmensangaben war die konventionelle Railjet-Flotte in ihrer bisherigen Form vor allem auf der Weststrecke an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen. Die neuen sechsteiligen Züge bieten rund 480 Sitzplätze und damit etwa 19 Prozent mehr Kapazität als die bestehenden Railjets mit ihren einstöckigen Wagen.

Technische Daten	
ÖBB-Nummerierung	4706 101–114
Anzahl	14 Garnituren
Länge über Puffer	159.860 mm
Spurweite	1.435 mm
Achsformel	Bo'Bo'+2'2'+2'2'+2'2'+2'2'+Bo'Bo'
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Sitzplätze	518
Fahrradstellplätze	8
Einstiegsüren pro Seite	12
Einsatzbeginn	2026

Auch das technische Konzept ändert sich: Statt einer Lok mit Wagen setzen die ÖBB auf Triebzüge mit verteiltem Antrieb, die schneller beschleunigen und sich besonders für Strecken mit häufigen Halten eignen.

Die neuen Railjet-Doppelstockzüge bringen auch Veränderungen für die Fahrgäste. So

sollen barrierefreie Einstiege das Ein- und Aussteigen erleichtern. WLAN, Steckdosen mit USB-Anschluss an jedem Sitzplatz und ein modernes Echtzeit-Fahrgastinformationssystem auf Monitoren gehören zur Standardausstattung. Ein weiteres Element für die Fahrgastinformation ist das ÖBB-Railnet-Portal. Dabei handelt es sich um ein digitales Serviceangebot, das über das WLAN im Zug aufgerufen werden kann.

Kein Restaurant

Eine der sichtbarsten Veränderungen betrifft die Bordverpflegung: Statt eines klassischen Bordrestaurants gibt es in den neuen Doppelstockzügen nur noch eine Catering-Zone mit Snack- und Getränkeautomaten. Wer unterwegs bislang gerne ein warmes Essen genossen hat, für den könnte das ein Rückschritt sein. Statt eines frisch zubereiteten Menüs gibt es nun nur noch Automatenkaffee und verpackte Snacks. FD

KISS-Railjet: 4706 101 steht am 7. Februar 2025 vor dem Stadler-Werk in Altenrhein am Bodensee. Ab 2026 sollen sie auf der Weststrecke in Betrieb gehen ÖBB/Stadler





Die ÖBB-Lokomotive 1116 159 mit dem EN 407 nach München Hbf am 5. März 2025 bei Ederbauer. Die Maschine ist auf dem Abschnitt Břeclav – München und zurück am Zug Manuel Leitner

■ Österreich

„Chopin“ fährt bis München

Der internationale Nachtzug „Chopin“ hat eine jahrzehntelange Tradition zwischen Polen und Österreich. Seit 1961 verbindet er Warschau direkt mit Wien, nachdem es zuvor auf dieser Relation nur Kurswagen gab.

In den Jahresfahrplänen 2019 bis 2023 wurde der Zug innerhalb Österreichs in das Nightjet-Konzept integriert, wodurch sein Laufweg vorübergehend auf Bohumín – Warschau

verkürzt wurde. Kurswagen aus Wien und später aus Graz wurden dabei dem Nightjet angehängt.

Seit Dezember 2023 verkehrt der EN 406/407 „Chopin“ auf einer neuen Route von Warschau über Wien nach München. Damit erhielt Deutschland eine zusätzliche Direktverbindung nach Polen. Zuvor war Berlin die einzige deutsche Stadt mit Fernzugverbindungen ins östliche

Nachbarland. Der Nachtzug von Köln nach Warschau wurde bereits im Dezember 2016 eingestellt.

Zusätzlich führt der „Chopin“ ab bzw. bis Břeclav Kurswagen aus Budapest sowie ab bzw. bis Bohumín Kurswagen aus/nach Prag. Die Fahrtzeit nach München Hbf beträgt 14 Stunden und 40 Minuten, die Rückfahrt nach Warszawa Wschodnia dauert 14 Stunden und 46 Minuten. MLE

■ Schweiz

Die S-Bahn zur Landwasserwelt

Die Rhätische Bahn (RhB) bietet ab Sommer 2025 eine neue Zugverbindung direkt zur Aussichtsplattform am berühmten Landwasserviadukt. Statt einer bisher 40-minütigen Wanderung erreichen Besucher dann bequem mit einem Pendelzug die neue

Haltestelle Hennings/Landwasser Nord. Der sogenannte „Landwasserwelt Viaduktshuttle“ besteht aus einem eigens umgebauten Aussichtswagen (B 59401), einem weiteren Wagen im speziellen Landwasserwelt-Design, einem Steuerwagen sowie

einer Lok Ge 4/4 II. Er verkehrt täglich zwischen 30. Juni und 31. August sowie Mittwoch bis Sonntag vom 17. Mai bis 29. Juni und vom 3. September bis 26. Oktober 2025. Die RhB rechnet langfristig mit rund 25.000 Besuchern pro Sommersaison. JBE

Von der Aussichtsplattform Hennings lässt sich das Landwasserviadukt ausgezeichnet betrachten Andrea Badrutt/RhB



In Kürze

Tunnel-Wiedereröffnung 2026

Die BLS verschiebt die Wiedereröffnung des Weissensteintunnels auf Juni 2026. Grund dafür sind wasserführende Gesteinsschichten, die den Bau des Sohlgewölbes erschweren. Zusätzliche Arbeiten verursachen zudem voraussichtlich Mehrkosten im tiefen einstelligen Millionenbereich. em

MGB: Refit für Steuerwagen

Für den Autoverlad durch den Furka-Basistunnel verfügt die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) über die drei Steuerwagen Bdt 4361 – 4363 (Baujahre 1980 und 1985). Die betagten Fahrzeuge werden derzeit kernsaniert und umgebaut, um sie weitere 20 Jahre einsetzen zu können. Seit Dezember 2024 ist mit dem Bdt 4361 der erste Steuerwagen im neuen Zustand im Einsatz. FFÖ

Neue ÖBB-Werbeloks

Anlässlich der 30-jährigen EU-Mitgliedschaft Österreichs wurde die EU-Werbelok 1116 276 erneut mit einem entsprechenden Design versehen. Seit 20. Januar 2025 ist sie damit nun unterwegs, die Seitenanschriften erinnern an das Jubiläum. Anfang März wurde zudem 1116 216 in Wien West beklebt. Sie erinnert im Auftrag von Wien Touristik an den Komponisten Johann Strauß. MI

TPC: 13 Triebzüge bestellt

Die Westschweizer Transports Publics du Chablais (TPC) hat für ihre Zahnradstrecken Aigle – Leysin und Bex – Villars – Bretaye bei Stadler 13 neue Zahnrad-Adhäsions-Triebzüge bestellt. Die dreiteiligen, 43 Meter langen und 50 km/h schnellen Einheiten sollen ab 2028 zum Einsatz kommen. FFÖ

WESTbahn: Stadler liefert SMILE

Am 12. März 2025 haben Stadler und die WESTbahn die Vertragsunterzeichnung zur Lieferung von drei Hochgeschwindigkeitszügen des Typs SMILE bekanntgegeben. Die WESTbahn wird damit auf der Strecke Wien – Graz – Klagenfurt – Villach mit mehreren Halten fahren. Vorerst sind je Richtung fünf tägliche Fahrten geplant. em



Die grün-creme-farbene 151 023 bleibt museal erhalten

Petr Štáhlavský/ČD

Die Tschechischen Bahnen mustern Anfang März die Schnellzuglokomotiven der Reihe 151 aus. Bis zuletzt waren sie vor den Zügen der Line R 20 „Labe“ im Einsatz (Foto mit 151 012 in Praha-Holešovice 1. November 2021) Ulrich Korte

■ Tschechien

Flottenmodernisierung schreitet voran

Die Modernisierung des Fahrzeugparks der České dráhy (ČD) schreitet voran. Anfang März 2025 wechselten die Schnellzuglokomotiven der Baureihen 150.2 und 151, die unter Eisenbahnern und Bahnfans als „Banán“ oder „Dvojka“ bekannt sind, in den Ruhestand. Sie wurden zunächst als Reserve abgestellt und anschließend zum Verkauf angeboten.

Alte gehen, neue kommen

„Wir setzen unseren Plan fort, den Fahrzeugpark der Tschechischen Bahnen zu vereinheitlichen und zu verjüngen. Dies ist der Weg, um die Wartung zu vereinfachen und die Betriebskosten für eine heterogene Fahrzeugflotte mit vielen verschiedenen Lokomotivtypen zu senken. Wir nehmen nun die Lokomotiven der Baureihen 150.2 und 151 aus dem regulären Betrieb, und innerhalb von einem bis zwei Jahren werden auch die letzten Maschinen der Baureihen

242 und 371 folgen, die nur noch sporadisch eingesetzt werden. Die Baureihe 163 wird ebenfalls schrittweise außer Betrieb genommen, und dasselbe Schicksal erwartet innerhalb von etwa zwei Jahren die Diesellokomotiven der Baureihe 854“, erklärt Jiří Jeřeta, ČD-Vorstandsmitglied und zugleich stellvertretender Generaldirektor der Tschechischen Bahnen für den Personenverkehr.

„Zukünftig werden die Lokomotiven Škoda der Baureihe 362 und der Siemens Vectron das Rückgrat unseres elektrischen Lokomotivparks bilden. Die Lieferung von 50 dieser Lokomotiven, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h ausgelegt sind, beginnt Ende dieses Jahres. Im Depot Vršovice bereiten wir bereits Platz für sie vor“, ergänzt Jeřeta.

Auch 371 werden abgelöst

Die Lokomotiven der Baureihe 151, die wegen ihrer ursprünglichen La-

Techn. Daten Baureihe 150.2/151

Ursprüngliche Bezeichnung	E 499.2
Hersteller	Škoda, Pilsen
Baujahr	1978
Stückzahl	27
Achsformel	Bo'Bo'
Spurweite	1.435 mm
Länge ü. Puffer	16.740 mm
Höchstgeschwindigkeit	150.2: 140 km/h 151: 160 km/h
Leistung	4.000 kW
Zugkraft	227 kN
Stromsystem	3 kV Gleichstrom

ckierung vom Hersteller als „Banán“ oder wegen ihrer ursprünglichen Baureihenbezeichnung E 499.2 als „Dvojka“ bekannt sind, fuhrten ihre letzten geplanten Kilometer auf der Linie R 20 „Labe“ von Prag nach Děčín. Für den täglichen Betrieb

wurden zwei dieser Lokomotiven benötigt, die zusammen mehr als 1.500 Kilometer pro Tag zurücklegten. Letzter Betriebstag war der 7. März 2025. Am 8. März wurden die alten Loks auf diesem Umlauf bereits durch jüngere Škoda-Lokomotiven der Baureihe 162, die im Depot Děčín stationiert sind, ersetzt. Diese lösen künftig auch die Baureihe 371 auf derselben Linie ab. Von dieser Zweisystemlokomotive werden nur noch zwei Exemplare für saisonale Einsätze vor den Expresszügen zwischen Ústí nad Labem und Dresden durch das Elbsandsteingebirge im Betrieb bleiben.

Loks fürs Museum

151 023 mit ihrer ursprünglichen grün-cremefarbenen Lackierung wird in die Sammlung des Museums der Tschechischen Bahnen aufgenommen. Auch die Lokomotive 371 005 wird in das Eisenbahnmuseum überführt.

em/PM



Die belgische Eurosprinter-Lokomotive hat gerade abgekuppelt: SNCF-1868 am 21. Dezember 2024 mit einem Ouigo-Zug nach Brüssel im Bahnhof Paris Gare du Nord

Pierre Julien

■ Frankreich / Belgien

Ouigo Paris – Brüssel in Betrieb

Die SNCF und die SNCB bieten seit Dezember 2024 drei neue Wagenzugpaare zwischen Paris Nord und Brüssel Midi an. Unter dem französischen Markennamen Ouigo, der für

Billig-Fernzüge der SNCF steht, verkehren pink-blau folierte belgische I11-Wagen mit E-Loks der SNCB-Baureihe HLE 18 zwischen beiden Städten. FFÖ

■ Skandinavien

RAILPOOL schließt ETCS-Upgrade ab

RAILPOOL hat die Umstellung seiner Lokomotiven in Skandinavien auf die ETCS Baseline Version 3.4 erfolgreich abgeschlossen. Von den insgesamt 60 Elektro-Lokomotiven wurden 40 in Zusammenarbeit mit Alstom und BS Verkäster nachgerüstet, darunter 32 vom Typ TRAXX 2 AC und acht vom Typ TRAXX 3 AC. Weitere 20 TRAXX 3 AC-Lokomotiven waren bereits ab Werk mit der neuen Zugsicherungstechnik ausgestattet. Die Umrüstung wurde

notwendig, da immer mehr Strecken in Skandinavien auf den höheren ETCS-Standard umgestellt werden. „Mit dem Upgrade unserer Lokomotiven stellen wir sicher, dass sie auch in Zukunft im gesamten skandinavischen Schienennetz unterwegs sein können“, erklärt RAILPOOL-CEO Torsten Lehnert. Das Upgrade wurde durch das European Rail Traffic Management System CEF-Funding der EU in den Jahren 2021 und 2023 finanziell unterstützt. em



RAILPOOL hat das Lokomotiv-Upgrade auf ETCS Baseline 3 in Skandinavien abgeschlossen

Tony Näslund/Alstom

In Kürze

Reaktivierung in Portugal

Am 9. Februar 2025 erfolgte die Wiedereröffnung der zuvor stillgelegten Linha do Leixões in Portugal. Es handelt sich um eine innerstädtische S-Bahn-Strecke in Porto zwischen den Bahnhöfen Campanhã und Leça do Balio, die fortan mit bis zu zwei Zügen pro Stunde und Richtung bedient wird. FFÖ

Güterzugbrand in Tschechien

Ende Februar 2025 entgleiste in Hustopeče nad Bečvou im Osten Tschechiens ein Güterzug, 15 der 17 mit Benzol beladenen Kesselwagen gerieten daraufhin in Brand. Das starke Feuer erforderte den Einsatz von 160 Feuerwehrleuten und sogar von einem Löschhubschrauber. FFÖ

835-Meter-Züge bis Malmö

Seit dem Fahrplanwechsel 2024/2025 setzt DB Cargo auf der Strecke Maschen – Malmö regelmäßig 835 Meter lange Güterzüge ein. Die sechsmal pro

Woche verkehrenden Züge bieten eine Kapazitätssteigerung von 13 Prozent zu den bisherigen 740-Meter-Zügen. Überlange Güterzüge fahren bereits seit 2012 zwischen Maschen und Fredericia (Dänemark). em

Neubaustrecke in Usbekistan

In Usbekistan wurde Ende Februar 2025 eine kurze Neubaustrecke eröffnet. Die nur 1,5 Kilometer messende Linie Xo'jakent – Chinorkent ist eine Verlängerung der Strecke aus Toshkent. Gleichzeitig starteten die Bauarbeiten an der 23,8 Kilometer langen Neubaustrecke von Toshkent nach Parkent in der Region Taschkent. FFÖ

China: 450 km/h schneller Triebzug

Die staatliche chinesische Eisenbahn präsentierte Ende 2024 den neuen Hochgeschwindigkeitszug CR450 von CRRC. Er erreichte bei Testfahrten 453 km/h und soll bereits 2025 im regulären Betrieb verkehren. FFÖ

Anzeige

Wie viel Power brauchen Sie?

Die neue Boostergeneration

✓ preiswert



2,2 A

✓ universell



3,5 A

✓ stark



6,8 A

Für
Spur Z
bis
Spur G

Uhlenbrock
digital

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



■ Elektrifizierungen bei der Deutschen Bundesbahn

Unter Draht

von Hamm bis in die Alpen

In einem gewaltigen Kraftakt trieb die Deutsche Bundesbahn nach 1950 die Elektrifizierung ihrer Hauptstrecken voran. 1959 konnte man bereits von der Ruhr bis nach Österreich elektrisch fahren und im Jahr 1968 stand dann das Grundnetz der Bundesbahn unter Strom

Feierliches Ereignis: Zur Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Riedbahn am 27. September 1964 ist die gerade zwei Monate alte E 10 336 soeben mit dem Eröffnungszug aus Frankfurt (Main) im Mannheim Hbf eingetroffen Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung



Ein Vierteljahrhundert war seit der Eröffnung des elektrischen Betriebs zwischen München und Garmisch vergangen, als am 15. Mai 1950 viele Menschen neugierig den Bahnsteig in Neumarkt (Oberpfalz) belagerten und Ausschau hielten in Richtung der Gleise aus Richtung Nürnberg. Ihre Geduld wurde belohnt, bald rollte E 1912 geschmückt mit einer Girlande sowie einer bundesdeutschen und einer bayerischen Flagge unter den nagelneuen Tragwerken und Fahrleitungsanlagen in den noch von Kriegszerstörungen gezeichneten Bahnhof. Mit ihrem Sonderzug eröffnete die damals schnellste Ellok der DB offiziell den elektrischen Betrieb auf der knapp 100 Kilometer langen Linie Nürn-

» Elektrifizierung bei der Bundesbahn: Mit der Strecke Nürnberg – Regensburg ging es los

berg – Regensburg. Im Zug befanden sich der Präsident der Deutschen Bundesbahn Walther Helberg und Otto Frommknecht, Bayerischer Staatsminister für Verkehr (1947–1950). Das Ereignis war bedeutsam: Erstmals in ihrer Geschichte feiert die 1949 aus der Taufe gehobene Bundesbahn die Aufnahme eines elektrischen Betriebs auf einem kompletten Fernbahnschnitt. Die schon 1949 im Nahbereich von Stuttgart neu mit Fahrdräht überspannten Strecken Stuttgart-Untertürkheim Rbf – Abzweig Kienbach (1,8 km) und Stuttgart-Bad Cannstatt – Waiblingen (8,6 km) waren kilometermäßig nur von geringem Umfang.

Geänderte Lage

In den 25 Jahren von 1925 bis 1950 hatte sich die Lage in Deutschland grundlegend verändert. Der vom nationalsozialistischen Terrorregime ausgelöste Zweite Weltkrieg führte zu großen Gebietsverlusten sowie zur Teilung Deutschlands und hinterließ massive Zerstörungen, unter anderem auch im Eisenbahnwesen. Die 1942 geschaffene Verbindung der elektrischen Strecken Süddeutschlands mit dem mitteldeutschen Netz war seit 1945 gekappt. Denn einerseits unterstanden die Bahnen im Süden und in der Mitte Deutschlands nunmehr verschiedenen Verwaltungen und andererseits waren die Anlagen der elektrischen Netze in Mitteldeutschland wie in Schlesien demontiert und samt den Fahrzeugen als Reparationsgut in die UdSSR verbracht worden. Die Gesamtlänge der 1945 bei Kriegsende von der Reichsbahn elektrisch betriebenen Strecken in den Westzonen umfasste 1.588 Kilometer. Dazu zählten auch die elektrischen Inselbetriebe in der französischen Zone, die zur 1947 eingerichteten Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE) gehörten. Die Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet (Bizone) verfügte also – sieht man von der Hamburger S-Bahn ab – nur

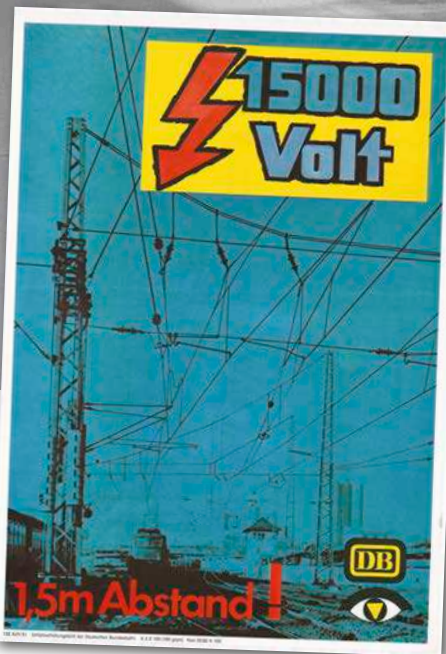
über die aus den südbayerischen Anfängen hervorgegangenen süddeutschen elektrischen Linien. Diese waren radial ausgerichtet. Von daher kann man entgegen dem üblichen Sprachgebrauch vor 1950 auch nicht wirklich von einem süddeutschen Netz sprechen.

Anfänge der DB-Elektrifizierung

Warum wurde als erste Hauptlinie gerade die Strecke Nürnberg – Regensburg elektrifiziert? Die Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet stellte angesichts der akuten Kohleknappheit vor allem in Süddeutschland, aber auch wegen der generellen betrieblichen Vorteile der elektrischen Traktion schon bald nach Kriegsende Überlegungen an, die elektrischen Bahnen Süddeutschlands zum Ausgangspunkt weiterer Elektrifizierungen in den Westzonen zu machen. Dabei entschied man sich, das bisherige Stromsystem von 15 kV/16 2/3 Hz beizubehalten und die neuen Strecken nicht mit 25 kV/50 Hz auszustatten (siehe Kasten).

Wegen der Genehmigungspflicht für Neubauten und des Verbots des Lokomotivbaus bot die Strecke zwischen der zweitgrößten bayerischen Stadt und dem ostbayerischen Bahnknoten Regensburg die günstigsten Voraussetzungen. Für das bisher radiale System war es die erste Verknüpfung hin zu einem Netz, das im nunmehrigen Viereck München – Regensburg – Nürnberg – Augsburg eine bessere Ausnutzung der Elloks gestattete. Der zusätzliche Fahrzeugbedarf ließ sich auch aus dem Wiederaufbau kriegszerstörter Maschinen decken. Zur Stromversorgung genühten die bestehenden Unterwerke Regensburg und Nürnberg. Bei der drückenden Materialknappheit der Nachkriegszeit waren also nur die Fahrleitungsanlagen zu produzieren und selbst für diese konnte man bei manchen Materialien noch auf Lagerbestände aus der Zeit vor 1945 zurückgreifen. Diese Überlegungen spielten auch schon bei der Elektrifizierung Cannstatt – Waiblingen und den noch 1950 folgenden Aufnahmen des elektrischen Betriebs zwischen Lichtenfels und Coburg sowie Ludwigsburg und Bietigheim eine wichtige Rolle.

Diese Traktionsumstellungen dürfen freilich nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Aussichten für weitere derartige Maßnahmen 1950 nicht günstig waren. Denn die Finanznot der Bundesbahn erlaubte es nicht, die Elektrifizierung im betrieblich, wirtschaftlich und verkehrlich erwünschten Maß voranzutreiben. In erster Linie ermöglichten dann die süddeutschen Bundesländer mit Krediten weitere Umstellungen auf elektrischen Betrieb. Mit dieser Finanzhilfe erweiterte die Bundesbahn zwischen 1951 und 1956 ihr elektrisch betriebenes Liniennetz von den Knotenpunkten Nürnberg und Stuttgart aus um 574 Kilometer: zum einen bis zum Rangierbahnhof Veitshöchheim nördlich von Würzburg und zum anderen von Bietigheim bis Heidelberg. Gleichzeitig näherte sich der Fahrdräht



Die Einführung des elektrischen Betriebs barg für die Betriebseisenbahner an den jeweiligen Strecken eine Menge neuartiger Gefahren Slg. Eisenbahnstiftung



Mit der Verbindung Nürnberg – Regensburg stellte die junge Bundesbahn ihre erste Fernstrecke auf elektrischen Betrieb um: E 19 12 legt am 15. Mai 1950 mit dem Eröffnungszug in dem noch vom Krieg gezeichneten Bahnhof Neumarkt (Oberpfalz) einen Aufenthalt ein *Slg. Peter Schrickler*

Im Juli 1964 spannen Arbeiter den Fahrdrabt bei der Blockstelle Heidschott zwischen Altenhundem und Welschen Ennest. Die Eröffnung des elektrischen Betriebs auf der Ruhr-Sieg-Strecke fand am 14. Mai 1965 statt *Carl Bellingrodt/Eisenbahnstiftung*

auf der Oberrheinstrecke von Basel aus schrittweise Richtung Mannheim. Im gesamten Jahr 1956 setzte die Bundesbahn 94,2 Kilometer neu unter Strom.

1.000 Kilometer in zwei Jahren

Einen großen Sprung nach vorne machte die DB in den Jahren 1957 und 1958. Damals kamen 464,6 beziehungsweise 555 Kilometer neue elektrische Strecken dazu, sodass deren gesamte Länge Ende 1958 nun 3.182 Kilometer maß und das betrieblich wie wirtschaftlich bedeutsame

Rhein-Main-Gebiet mit dem für das bundesrepublikanische Eisenbahnnetz zentralen Hauptbahnhof Frankfurt (Main) erschloss. Dank des Wirtschaftswunders konnte die Bundesbahn in jenen Jahren ihre Vorhaben beschleunigen. Außerdem ermöglichte die elektrische Traktion Einsparungen und betriebliche Verbesserungen, die die Verzinsung und Amortisation der Kredite sicherstellten, die besonders die Bundesländer, aber auch private Geldgeber jetzt zur Verfügung stellten.

Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Offenburg und Karlsruhe Hbf (4. Juli 1957), Karlsruhe Hbf und Bruchsal (29. September 1957), Mannheim-Friedrichsfeld und Darmstadt Hbf (1. Oktober 1957) und schließlich Darmstadt Hbf und Frankfurt (Main) Hbf am 19. November 1957 konnten die Relationen zwischen der Mainmetropole und Basel sowie Stuttgart durchgehend mit Elloks bespannt werden. Einen weiteren Meilenstein in der Entwicklung bedeutete der 15. Januar 1958, als Elloks nun auch von Nürnberg und Würzburg her Frankfurt (Main) anlaufen konnten und somit ein neuer und herausragender Knoten für das elektrische Netz geknüpft war, was wesentlich wirtschaftlichere Umlaufpläne für die Elloks erlaubte.

Daneben befanden sich zu Beginn des Jahres 1958 außer kleineren Ergänzungen im Rhein-Main-Gebiet und in Baden noch die Strecken Karlsruhe/Bruchsal – Mannheim via Graben-Neudorf, Mannheim – Worms – Mainz, Frankfurt (Main) – Mainz, Bietigheim – Heilbronn und Regensburg – Passau (die beiden Letztgenann-





ten elektrisch betrieben seit 1959) in der Umstellung. Mit dem Lückenschluss Karlsruhe-Durlach – Mühlacker konnte man auf direktem Weg zwischen württembergischer und badischer Metropole durchgehend elektrisch fahren.

Elektrische Inseln an Ruhr und Saar

Am 19. Juni 1954 fand im Herzen des Ruhrgebiets, in Essen, direkt am Schienenstrang eine große Feier mit zahlreicher Prominenz aus Politik, Wirtschaft und Bundesbahn statt. Der damalige Erste Präsident der Bundesbahn Edmund Frohne und der nordrhein-westfälische Ministerpräsident Karl Arnold hielten Reden und setzten dann symbolisch den ersten Fahrleitungsmast für die Elektrifizierung der 108 Kilometer langen Strecke Hamm – Dortmund – Duisburg – Düsseldorf, auf der man rund drei Jahre später am 1. Juni 1957 den elektrischen Zugverkehr aufnahm. Noch handelte es sich um einen elektrischen Inselbetrieb, auf dem hauptsächlich die eigens dafür beschafften ET 30 im Ruhrschnellverkehr pendelten. Ein zweimaliges Umspannen der Fernzüge von Dampf oder Diesel auf Elloks in Hamm und Düsseldorf hätte keine Reisezeitgewinne gebracht.

Schon 1950 hatte Nordrhein-Westfalen reges Interesse an der Umstellung der Strecken im

Elektrifizierung bedeutet Muskelkraft und Fingerspitzengefühl: Im November 1955 stellen Arbeiter in Lahr (Schwarzwald) Masten auf, andere installieren auf der Rheintalstrecke zwischen Kenzingen und Riegel bereits den Fahrdraht

A. Dormann, Slg. W. Löckel/Eisenbahnstiftung





Bei Dortmunderfeld erforderten Bergsenkungen Spezialmasten mit höheren Fundamenten (links). E 10 193 (Bw Frankfurt (M)-Griesheim) passiert um 1966 das Unterwerk Rudersdorf zwischen Siegen und Gießen
Willi Marotz/HVB-Pressedienst/Slg. OS (links) / BD Wuppertal/Slg. OS (rechts)

Revier auf elektrischen Betrieb signalisiert. Für die erste Strecke stellte die Landesregierung einen Kredit von 90 Millionen D-Mark zur Verfügung. Dem Wunsch nach einer baldigen umfassenden Elektrifizierung vieler Ruhrgebietsstrecken kam die Bundesbahn allerdings zu die-

» Die Elektrifizierung der linken Rheinstrecke hatte höchste Priorität für die Bundesbahn

sem Zeitpunkt nicht nach. Sie beschränkte sich zuerst auf die genannte Hauptstrecke, denn sie benötigte die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel für die Elektrifizierung der linken Rheinstrecke. Dieses Projekt hatte höchste Priorität, da es die wirtschaftlich bedeutende Rhein-Ruhr-Region mit dem stark gewachsenen süddeutschen Netz verband. 1958 erreichte der Fahrdrat von Mainz aus Köln und mit dem Lückenschluss zwischen Köln und Düsseldorf ent-

stand bis 1959 in Deutschland ein durchgehendes elektrisches Netz von den Alpen bis nach Hamm.

Daneben bildete sich bis 1960 im Saarland, dessen Strecken erst zum 1. Januar 1957 zur Bundesbahn gekommen waren, ein weiterer elektrischer Inselbetrieb heraus, der sukzessive bis 1964 an das übrige Netz angeschlossen wurde.

Ausbau der Energieversorgung

Mit dem Fortschreiten der elektrischen Zugförderung ging auch ein Ausbau der Bahnstromversorgung einher. Schon 1951 ist neben dem Kohlebergwerk im oberbayerischen Penzberg ein Dampfkraftwerk (Baubeginn 1942) als Ersatz für das nicht mehr als Stromlieferant verfügbare Kraftwerk Muldenstein in der DDR fertiggestellt worden. Im Weiteren installierte man bis 1958 Bahnstromgeneratoren im Großkraftwerk Mannheim, Bahnstrom-Turbosätze in den Kraftwerken Aschaffenburg, Stuttgart-Münster und Düsseldorf sowie Umformersätze in den

Umformerwerken Nürnberg und Karlsruhe, die 50-Hertz-Strom aus den Landesnetzen in 16 2/3-Hertz-Bahnstrom umwandeln. Bis 1976 nahm die DB zusätzlich in den Kraftwerken Datteln, Bremen und Neckarwestheim weitere Bahnstrom-Turbosätze in Betrieb.

Anfänge des norddeutschen Netzes

Auch wenn die Zuwachsraten in den Jahren 1959 bis 1962 sich etwas reduzierten, so wurden wichtige Vorhaben verwirklicht. Zu nennen sind hier vor allem die Fertigstellung der Elektrifizierung der für den Güterverkehr wichtigen rechten Rheinstrecke zwischen Wiesbaden und Oberhausen, der zweiten Ruhrgebietsachse Duisburg – Dortmund über Gelsenkirchen und der Strecke (München –) Dachau Bf – Treuchtlingen, mit der nun außer über Augsburg auch über Ingolstadt elektrisch zwischen München und Nürnberg gefahren werden konnte. Bis Ende 1963 erreichte man die 5.000-Kilometer-Marke. 1964 konnte man – relativ spät eigentlich – auch über Wuppertal und Hagen von Köln nach Hamm elektrisch fahren.

Südbayern ist die Keimzelle der DB-Elektrifizierung. Unter Fahrleitungsmasten aus der Reichsbahn-Zeit rollt 194 109 des Bw Ingolstadt am 14. August 1986 westlich von Traunstein Richtung München Egon Pempelforth



Übersichtskarte über die Elektrifizierung im Streckennetz der Deutschen Bundesbahn

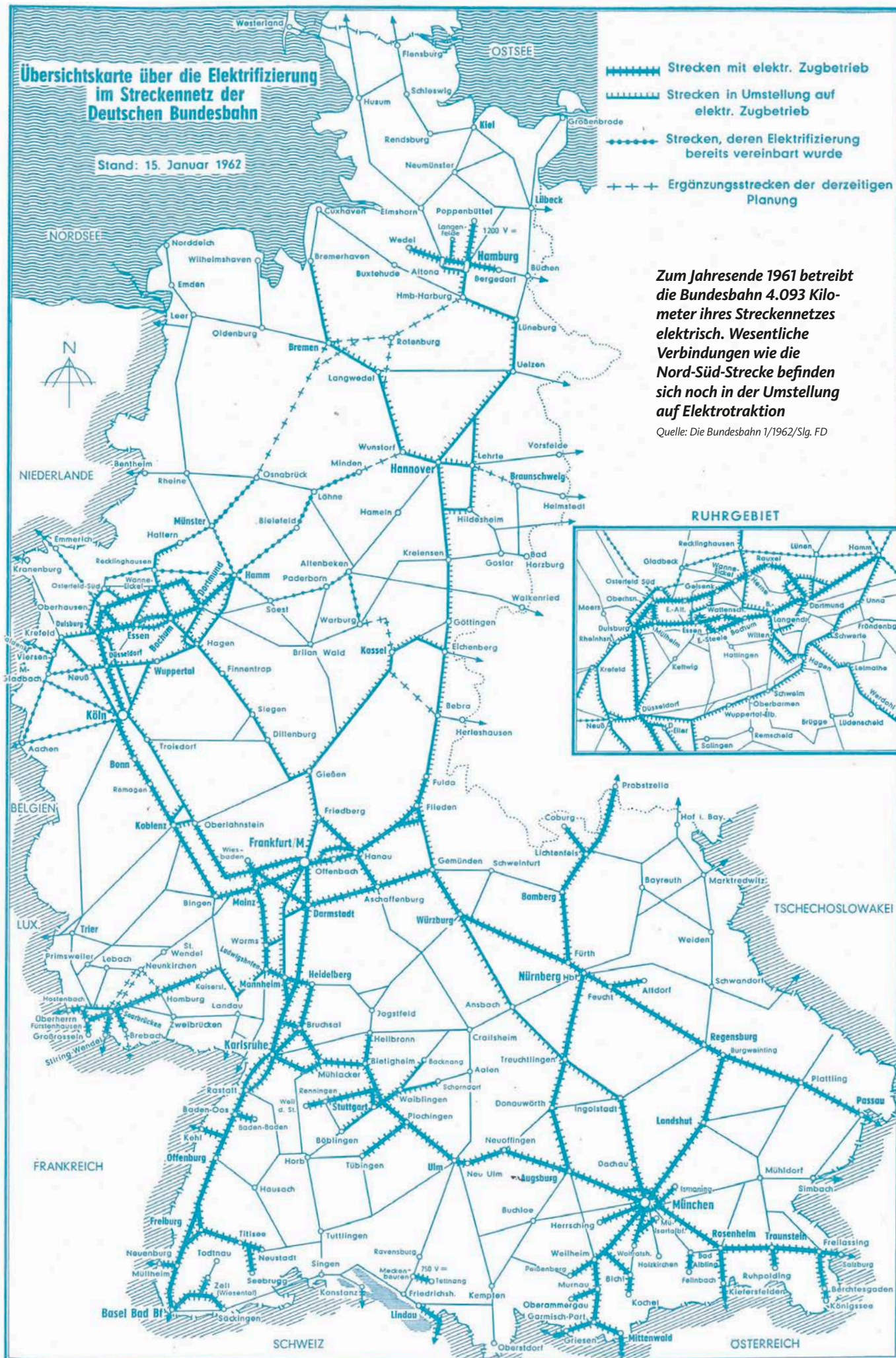
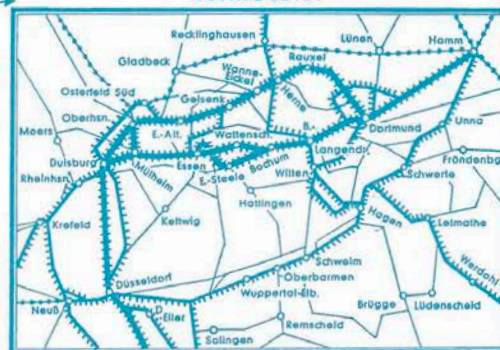
Stand: 15. Januar 1962

-  Strecken mit elektr. Zugbetrieb
-  Strecken in Umstellung auf elektr. Zugbetrieb
-  Strecken, deren Elektrifizierung bereits vereinbart wurde
-  Ergänzungsstrecken der derzeitigen Planung

Zum Jahresende 1961 betreibt die Bundesbahn 4.093 Kilometer ihres Streckennetzes elektrisch. Wesentliche Verbindungen wie die Nord-Süd-Strecke befinden sich noch in der Umstellung auf Elektrotraktion

Quelle: Die Bundesbahn 1/1962/Slg. FD

RUHRGEBIET





Warum hielt die Bundesbahn an 15 kV/16 2/3 Hz fest?

Als nach Ende des Zweiten Weltkriegs die Elektrifizierung weiterer Eisenbahnstrecken im westlichen Deutschland auf die Tagesordnung rückte, stand die Frage des Stromsystems erneut zur Debatte. Nachdem mittlerweile der in den landesweiten Stromnetzen vorhandene Wechselstrom von 50 Hz auch gut für den Bahnbetrieb anwendbar war, lag der Gedanke nicht fern, die neu zu elektrifizierenden Strecken mit 25 Kilovolt (kV)/50 Hertz (Hz) auszurüsten und damit eine separate Bahnstromerzeugung samt besonderer Fernleitungen und Frequenzumformer einzusparen.

Welche Gründe führten aber dazu, doch bei dem bisherigen Wechselstromsystem von 15 kV/16 2/3 Hz zu bleiben? Ministerialrat Dipl.-Ing. Wilhelm Klüsche beschäftigte sich in seinem Aufsatz „Die elektrische Zugförderung der Deutschen Bundesbahn – Stand und Ausichten“ im Jahr 1951 mit dem Für und Wider einer Umstellung. Gegen einen Systemwechsel sprachen von Seiten der DB eine komplizierte- und gewichtsmäßig schwerere Konstruk-

tion der 50-Hz-Bahnmotoren, die frequenzbedingt höheren Spannungsverluste in Fahr- und Fernleitungen, der für die Symmetrierung des Drehstromnetzes notwendige Phasenwechsel in den Fahrleitungsabschnitten, die durch größeren Spannungsabfall bedingte höhere Fahrdrachtspannung und schließlich die mit hohen Anlagekosten und betrieblichen Hindernissen behafteten Stoßstellen an den Grenzen der beiden Systeme. Außerdem hätte die damalige Kapazität der vorhandenen Kraftwerksmaschinen und der Übertragungsleitungen nicht ausgereicht, um eine zusätzliche Bahnstromversorgung ohne Neuinvestitionen sicherzustellen.

Zu erwähnen sei in diesem Zusammenhang auch, dass die Bundesbahn bis 1960 Strecken mit abweichenden Stromsystemen wie Murnau – Oberammergau, München Isartalbahn – Höllriegelskreuth, Aibling – Feilnbach und die Höllentalbahn auf 15 kV/16 2/3 Hz umstellte oder, wie im Falle Meckenbeuren – Tettang, den elektrischen Betrieb aufgab. PSM

Ein wesentlicher Schritt für den weiteren Ausbau der elektrischen Zugförderung war indes die Elektrifizierung der Strecke Hanau – Fulda 1961. Damit begann der Fahrdracht, sich vom Rhein-Main-Gebiet aus Richtung Norddeutschland vorzuschieben. Schon 1963 erreichte er Hannover, 1964 Bremen und 1965 Hamburg. Damit war die Grundlage für die Ausgestaltung

eines weitgespannten elektrischen norddeutschen Netzes zwischen Elbe und Ems geschaffen, das sich in den kommenden 15 Jahren entwickeln sollte.

Rekordjahr 1965

Neben dem Anschluss Hamburgs an das elektrische Netz gingen 1965 auch die Ruhr-Sieg-Strecke

Am 2. Juni 1985 schließt die Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Goldshöhe und Crailsheim die Elektrifizierungslücke zwischen Nürnberg und Stuttgart. 120 004 bespannt den bereits im Mai verkehrenden Eröffnungszug Joachim Bügel/Eisenbahnstiftung

(1965), die Verbindung Gemünden (Main) – Fliesen und die für den Güterverkehr wichtige Linie Würzburg – Treuchtlingen (1965) unter Strom. Alle vier wesentlichen Nord-Süd-Strecken standen damit unter Fahrdracht. Insgesamt elektrifizierte die Bundesbahn in jenem Jahr 830 Streckenkilometer neu, das war und blieb Rekord.

Daneben verdichtete die Bundesbahn schon in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre das elektrische Netz, in das nun die Main-Weser-Bahn (1967), die Relationen Kassel – Eichenberg und Kassel – Bebra sowie dem Güterverkehr im Ruhrgebiet dienende Verbindungen (unter anderem Lünen – Hamm (1967)) einbezogen wurden. Auch die Grenzbahnstationen zu Belgien (Aachen 1966) und den Niederlanden (Emmerich 1966 und Venlo 1968) setzte man unter Bahnstrom. Im Jahr 1968 kam die Bundesbahn nochmal mit rund 800 Kilometern neuer elektrischer Strecken knapp an den Rekord von 1965 heran. Die Elektrifizierung der Rollbahn Hamburg – Osnabrück – Ruhrgebiet (1966–1968) und der Verbindung Ruhrgebiet – Hannover über Minden (1968) bildete die Grundlage des norddeutschen Netzes. 8.000 Kilometer befanden sich Ende 1968 unter Fahrdracht, eine Zielmarke, die erst für 1970 anvisiert war. Das Grundnetz der DB konnte damit elektrisch be-

fahren werden. Elektrifizierte man bisher eher der geografischen Ausrichtung der Bundesrepublik folgend in Süd-Nord-Richtung, so widmete sich die DB nun mehr den West-Ost-Verbindungen wie Hamm – Warburg – Kassel (1970). Daneben gewann mit dem Entstehen von S-Bahn-Netzen die Elektrifizierung von Vorort- und Nahverkehrslinien im Rhein-Ruhr-Gebiet und in den Großräumen Frankfurt (Main), Stuttgart und München seit Mitte der 1960er-Jahre an Bedeutung.

Nachlassender Elan

In den 1970er- und sehr verhalten in den 1980er-Jahren füllte die Bundesbahn die Räume zwischen den nunmehr elektrifizierten Magistralen aus. So installierte man Fahrleitungsanlagen zwischen Würzburg und Heidelberg sowie Heilbronn, zwischen Offenburg sowie Böblingen und Konstanz, Osnabrück und Bad Bentheim. Relativ spät erst folgten die für den schweren Montanverkehr wichtigen Strecken entlang von Mosel (Koblenz – Trier 1974) und Ems (Rheine – Emden – Norddeich 1980). Daneben schloss man Lücken im Netz, um sich das Umspannen von Diesel- auf Ellok zu ersparen. Zu nennen ist hier etwa die Verbindung Landshut – Plattling (1976). Auch für fallweise Umleitungen und die Beschleunigung von Güterzügen setzte die DB Strecken unter Strom. Beispiele hierfür sind Ge-



Ab 1970 wuchs in der Bundesrepublik die Sensibilität für Umweltbelastungen – die DB greift das für ihre Werbung auf *Slg. OS*

münden (Main) – Bamberg (1972) und Nordenham – Delmenhorst (1980). Die Elektrifizierung der letztgenannten Strecke ermöglichte eine Erhöhung des Gewichts von Erzzügen auf 5.000 Tonnen. Das war ein effektiver Schritt gegen die drohende Konkurrenz der Binnenschifffahrt. So manche Elektrifizierung mag auch den unaus-

gesprochenen Zweck verfolgt haben, in konjunkturschwachen Zeiten Beschäftigung zu schaffen.

Am Ende der Bundesbahn-Zeit 1993 waren von 26.376 Kilometern 11.810 elektrifiziert, das elektrische Netz war in 44 Jahren um rund 10.200 Kilometer gewachsen. Dabei ist nicht zu übersehen, dass in einigen Regionen der Fahrdracht völlig fehlte: Zu denken ist hier beispielsweise an Schleswig-Holstein, Nordostbayern, den Harz und Teile der Pfalz. Im Süden bestand zwischen dem Neckartal und der Strecke München – Garmisch eine großflächige „Dieselinsel“.

Die in den 1920er-Jahren elektrifizierten süd-deutschen Strecken, die 1945 von den drei elektrischen „Inseln“ der Reichsbahn als einzige übriggeblieben waren, wurden zum Ausgangspunkt des groß angelegten Elektrifizierungsvorhabens der Bundesbahn. Bei der DDR-Reichsbahn wurde ab Mitte der 1950er-Jahre das wiedererrichtete mitteldeutsche Netz entsprechend zum Ausgangspunkt weiterer Elektrifizierungen. Infolge der deutschen Wiedervereinigung wuchsen in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre die elektrischen Netze der beiden ehemaligen deutschen Staatsbahnen zu einem zusammen. Ende des Jahres 2020 standen von 39.773 Kilometer Gesamtstreckenlänge 21.100 unter Fahrdracht. *Peter Schrickler*

H0 1:87

Neue Schlaf- und Liegewagen von Rivarossi!

HR4349

DB, 3-tlg. Set Nachtschnellzug „Luna“, bestehend aus 1 x Bar-Gesellschaftswagen WGMh 854 in rot/beiger Lackierung und 2 x Bcm 246 in ozeanblauer Lackierung, Ep. IV



HR4377

DB, 2-tlg. Set Liegewagen Bc4üm-62 in grüner Farbgebung, Ep. III





Die Weststrecke in Trier wird am 3. März 2025 für den Personenverkehr reaktiviert. Ein KISS-Triebzug der luxemburgischen Bahngesellschaft CFL erreicht die neu errichtete Station Trier Hafenstraße, rund 400 Meter vom ehemaligen Bahnhof Ehrang entfernt

Stefan Wildhirt/DB AG

■ Ehrang – Trier West – Igel

Reisezug-Rückkehr auf der Trierer Weststrecke

Nach Jahrzehnten kehrte am 3. März 2025 endlich der Nahverkehr auf die Trierer Weststrecke zurück. Seither sorgt ein modernes Betriebskonzept mit zwei RB-Linien im 30-Minuten-Takt für bessere Verbindungen im Trierer Westen



Die älteste Eisenbahnstrecke der ältesten Stadt Deutschlands wird seit 3. März 2025 wieder regelmäßig von Personenzügen befahren. Seit diesem Tag rollen stündlich die Züge zweier RB-Linien über die Trierer Weststrecke Ehrang – Trier West – Igel auf der linken Moselseite. Damit geht ein langjähriges Infrastrukturprojekt in seine finale Phase. Es ist die erste Reaktivierung für Schienenpersonennahverkehr seit 2014 in Rheinland-Pfalz; seinerzeit war die 8,9 Kilometer lange Strecke Heimbach – Baumholder wiederbelebt worden.

Langer Weg zur Reaktivierung

Die Trierer Weststrecke wurde bereits 1860 eröffnet. Sie stand schon bald in Konkurrenz zur rechtsufrigen Eisenbahn in Trier. Für den Güterverkehr behielt die seit 1973 elektrisch betriebene Strecke Bedeutung. Der meist spärliche Personenverkehr wurde 1983 eingestellt, zuletzt verkehrte nur noch ein Alibi-Zugpaar. Nachdem in

den 90er-Jahren auch immer mehr Güterzüge über die Strecke am rechten Moselufer über Trier Hbf geleitet wurden, gab es sogar Bestrebungen, die Gesamtstrecke stillzulegen und zum Industriegleis für die Bedienung von Anschlüssen in Trier-Euren zurückzubauen. Doch dazu kam es nicht. In den 2000ern stieg die Zahl der Züge und bei Tageslicht nutzten wieder ein gutes Dutzend Durchgangsgüterzüge die Weststrecke.

Seit den 2010er-Jahren gab es Bestrebungen zur Reaktivierung. Eine Machbarkeitsstudie im Jahr 2012 markierte den Beginn der Planungen. 2013 folgte die Aufnahme in das „Mobilitätskonzept Trier 2025“, begleitet von einer finanziellen Zusage durch das Land Rheinland-Pfalz.

Umfangreiche Bauarbeiten

Die Reaktivierung sollte ursprünglich schon wesentlich früher erfolgen, doch zogen sich die Genehmigungsprozesse über Jahre hin. Besonders das 2018 eingeleitete Planfeststellungsverfahren sorgte für Verzögerungen. Erst im Mai 2021 konnte der rechtskräftige Beschluss gefasst werden. Wegen eines angespannten Baumarcktes blieben Ausschreibungen zunächst erfolglos, was den Baustart verzögerte. Personelle Engpässe und Lieferverzögerungen beeinträchtigten anschließend die Bauausführung. Dadurch verschob sich die Fertigstellung einiger Stationen bis in das Jahr 2025.

Drei Kilometer Gleise und Oberleitungen wurden erneuert, fünf neue Weichen mit Heizungen installiert und mehrere Brückenbauwerke

Ehrang – Trier West – Igel

Länge	15,7 km
Spurweite	1.435 mm
Streckenklasse	D4 (8 t/m)
Stromsystem	15 kV/16,7 Hz AC
KBS	693.1/693.2
Eröffnung	26.5.1860 Trier West – Zewen
	29.8.1861 Zewen – Igel
	14.7.1870 Trier West – Ehrang
Stilllegungen	30.5.1980 Zewen – Konz – Trier Hbf (Pv)
	27.5.1983 Igel – Ehrang (Pv)
SPNV-Reaktivierung	3.3.2025
Stationen	Trier Hafenstraße (km 105,4/0,0)
	Trier-Pallien (km 5,8)
	Trier West (km 7,7)
	Trier-Euren (km 9,6)
	Trier-Zewen (km 12,6)
	Igel (km 15,7)
	Kreuz Konz (km 0,9)



Die Weststrecke zählte zum klassischen Laufsteg der DB-Viersystemloks der Baureihe 184 des Bw Saarbrücken. Am 25. Juni 1985 passiert 184 003 mit dem mit Ng 67559 Trier West – Ehrang einen Bahnübergang

Joachim Bertsch

errichtet. Außerdem entstanden neue Verkehrsstationen in Trier-Euren, Trier-Zewen, Trier Hafenstraße, Trier-Pallien und Trier West sowie ein zusätzlicher Bahnsteig in Kreuz Konz. Das größte Bauvorhaben dabei war die Verlegung der Station in Ehrang in eine völlig neue Verkehrsanlage an der Hafenstraße. Zusätzlich modernisiert man auch die Signaltechnik umfassend. Auf einer Länge von rund 1.700 Metern wurden Lärmschutzwände entlang der Gleise installiert. Die Investitionen beliefen sich auf rund 150 Millionen Euro, größtenteils finanziert vom Bund.

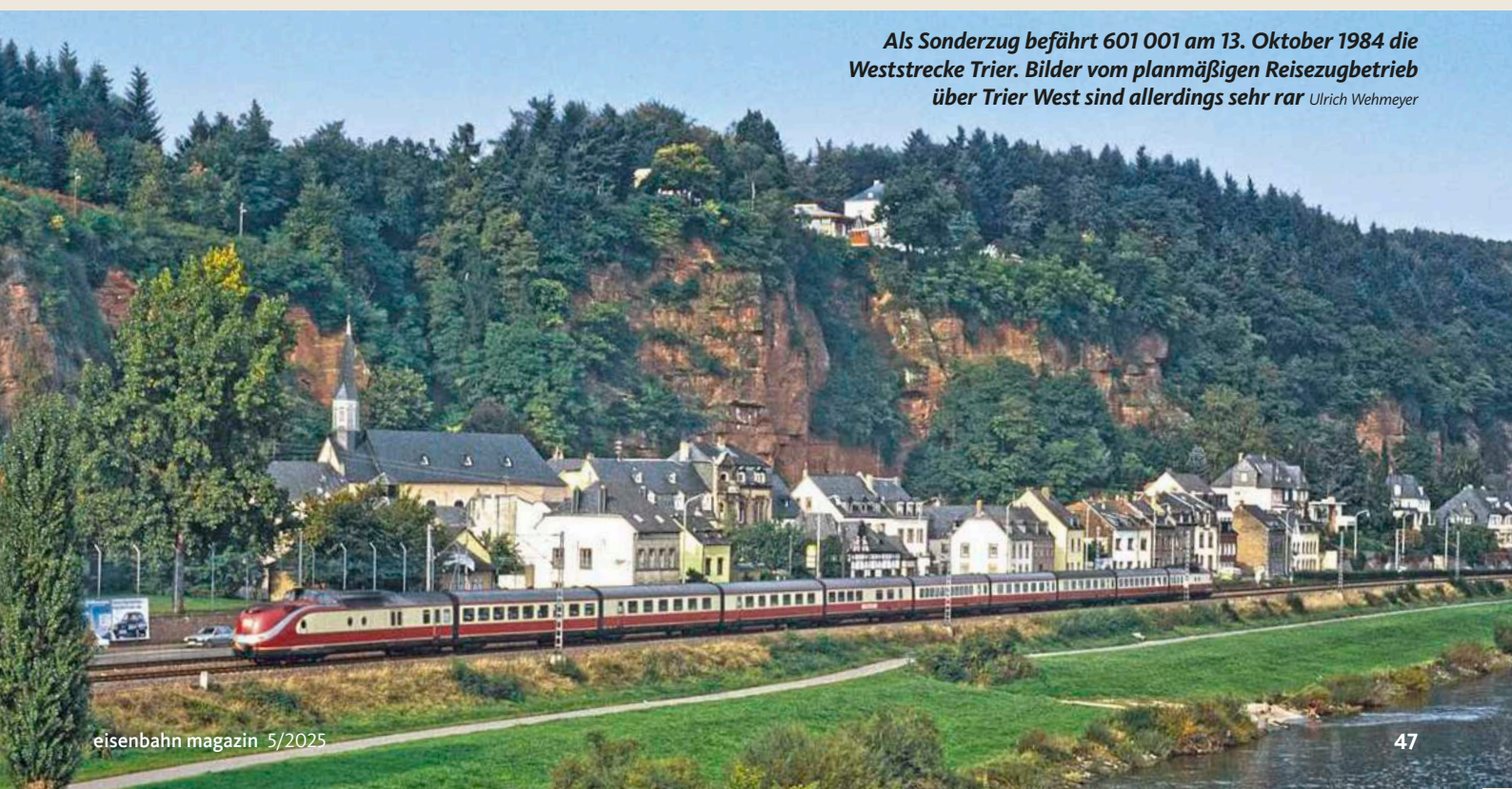
Seit 3. März 2025 bilden die Regionalbahnlinien RB 83 Wittlich Hbf – Trier West – Luxembourg Gare und RB 84 Trier Hafenstraße – Konz – Saarburg (Bz Trier) auf der Weststrecke ein Angebot im Halbstundentakt. Zum Start gibt es noch einige Einschränkungen: Der neue Bahnsteig in Kreuz Konz ist aufgrund technischer Verzögerungen zunächst nicht nutzbar, weshalb die RB 84 hier bislang noch nicht hält. Dort war es zudem nicht gelungen, die signaltechnischen Komponenten fristgerecht vollständig einzubauen und abnehmen zu lassen. Auch bei den

Zugängen sind noch Restarbeiten offen: Die Aufzüge in Trier Hafenstraße und Trier West werden bis Juni fertig, die Personenüberführung in Trier-Pallien folgt bis November. Dennoch ist die Reaktivierung für Trier ein Erfolg: Nach 40 Jahren sind die Reisezüge zurück auf der Weststrecke. Vier Stadtteile auf der westlichen Moselseite haben wieder direkten Anschluss an den Schienenverkehr. Außerdem ist die Innenstadt besser angeschlossen. Die Weststrecke ist wieder Teil des täglichen Lebens in der Stadt an der Mosel.

Florian Dürr

Als Sonderzug befährt 601 001 am 13. Oktober 1984 die Weststrecke Trier. Bilder vom planmäßigen Reisezugbetrieb über Trier West sind allerdings sehr rar

Ulrich Wehmeyer





Mit tonnenschwerer Fracht: GAG 58668 mit 15 beladenen RockTainer ORE steht in Eisenerz zur Abfahrt bereit. Gleich startet der Erzzug zur Fahrt nach Leoben Donawitz *Stefan Wittich*

■ Schwerlast-Logistik bei den ÖBB

Ganzzug-Beladung am Fuße des Erzbergs

In schweren Ganzzügen transportieren die ÖBB regelmäßig Eisenerz von Krumpental nach Leoben Donawitz. Doch bevor die Fracht auf die Reise geht, ist beim Rangieren und Verladen am Hochbunker Präzision gefragt. Stefan Wittich war dabei und hat die logistischen Herausforderungen am Fuße des Erzbergs hautnah miterlebt

Das Ausfahrtsignal im Bahnhof Selzthal zeigt „Fahrt frei“. Punkt 10:33 Uhr setzt sich unser Leerwagen-Ganzzug LGAG 58663 in Bewegung. Er besteht aus insgesamt 30 Sgrrs-Tragwagen, die mit je einem RockTainer ORE des Unternehmens Innofreight bestückt sind. Diese 30-ft-Container sind speziell für schweres Schüttgut wie Eisenerz, Erzpellels oder Kalkstein entwickelt worden. Bespannt ist der Zug an diesem Tag mit den beiden Vectron-Lokomotiven 1293 180 und 1293 083 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), die die RockTainer ORE nach Krumpental bringen. Dort sollen sie mit Eisenerz für die Hochöfen

des Stahlkonzerns voestalpine in Leoben Donawitz beladen werden.

Besondere Anforderungen

Das Gewicht des Zuges stellt besondere Anforderungen an die Lokomotiven, für die ein spezieller Umlaufplan existiert. Sie müssen wegen der Anhängelast von bis zu 2.730 Tonnen über Zugeinrichtungen verfügen, die für eine Kraft von 1.350 Kilonewton (kN) ausgelegt und somit tauglich für Steilstrecken sind. Die Vectron-El-loks der ÖBB (Reihe 1293) erfüllen diese Voraussetzungen bereits. Bei den Reihen 1016 und 1116 läuft derzeit eine Umrüstung. Neben den ÖBB-



Die Transportwege des Eisenerzes: Während die ÖBB (rot) das Erz von Krumpental über Hieflau nach Leoben Donawitz bringen, übernimmt CargoServ (grün) die Transporte nach Linz voestalpine *Grafik: Stefan Wittich*

1293 kommen momentan vorübergehend auch angemietete Vectron zum Einsatz.

Im Führerstand der 1293 083 sitzt mit Hubert Wendner an diesem 1. August 2024 ein erfahrener Triebfahrzeugführer der ÖBB-Konzerntochter „Produktion“. Er hat die beiden Lokomotiven rund eine halbe Stunde vorher aus Leoben nach Selzthal gebracht, um die hier abgestellten Leertwagen zu übernehmen. Behutsam steuert er den Zug jetzt über das Weichenfeld am östlichen Bahnhofskopf auf das Streckengleis Richtung Hief-lau. Es verläuft noch einige hundert Meter parallel neben dem Schienenstrang der Pyhrn-Bahn, der schließlich in einer Linkskurve nach Norden schwenkt. Für uns geht es weiter über Frauenberg und Admont in das legendäre Gesäuse, eine enge Schlucht, deren Namen sich auf das starke Rauschen des Flusses Enns zurückführen lässt.

Durchs Gesäuse

Beim Bau der Kronprinz Rudolf-Bahn hat dieser Streckenabschnitt den Ingenieuren und Arbeitern einige Anstrengungen abverlangt. Die Gleise verlaufen durch mehrere Tunnel und weisen in Ost-West-Richtung Steigungen von bis zu 14 Promille auf. Zweimal überquert die Strecke außerdem auf Brücken die Enns.

» Die Strecke Hief-lau – Eisenerz wird seit dem Jahr 1999 nur noch von Güterzügen befahren

Auf halbem Weg über die eingleisige Strecke durch das Gesäuse passieren wir den Bahnhof Gstatteboden, der häufig für Zugkreuzungen genutzt wird. Nach weiteren neun Kilometern erreichen wir schließlich Hief-lau. Hubert Wendner bremst den Zug leicht ab. Noch bevor das östliche Ende des Bahnhofs erreicht ist, werden wir über eine Weiche in eine Rechtskurve geleitet und überqueren an einem Bahnübergang die Gesäusestraße. Über den sogenannten Waag-Tunnel gelangen wir schließlich in den Verschiebebahnhof Hief-lau. Das Ausfahrtsignal gebietet uns dort einen kurzen Halt. Nach rund zehn Minuten geht es schließlich weiter. Die nun folgende Strecke, die Erzbachbahn, wird seit der Einstellung des Personenverkehrs im Jahr 1999 nur noch von Güterzügen befahren. Auf einer Entfernung von rund 15 Kilometern sind etwa 200 Höhenmeter und damit Steigungen von bis zu 23 Promille zu überwinden.

Am Fuße des Erzbergs

Um 11:38 Uhr kommt der Bahnhof Eisenerz in Sicht. Am Ende eines langen, geraden Streckenabschnitts sind bereits die Weichen im Einfahrbereich und ein abfahrbereiter Zug des EVU CargoServ nach Linz zu erkennen. Im Hintergrund thront das Massiv des steirischen Erzbergs mit den charakteristischen, terrassenför-



Hubert Wendner, erfahrener Triebfahrzeugführer der ÖBB-Produktion, meistert die anspruchsvollen Rangierarbeiten in Eisenerz

Stefan Wittich



Unter den kritischen Augen des Verschiebers wird der noch leere Zug vor der Beladung durch den 37 Meter hohen Verladeturm (im Hintergrund) geschoben

Stefan Wittich

migen Hängen. Hier befindet sich einer der weltweit größten Tagebaue für Siderit, eine besondere Form des Eisenerzes. Etwa drei Millionen Tonnen davon bezieht die voestalpine für ihre Stahlwerke in Linz und Leoben Donawitz jährlich aus diesem Vorkommen. Das Transportaufkommen teilen sich die ÖBB inzwischen mit CargoServ, einem zum voestalpine-Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Letzteres fährt drei bis vier Züge am Tag zwischen Krumpental und Linz und befördert damit rund 1,8 Millionen Tonnen Eisenerz pro Jahr.

In den 1930er-Jahren wurden unmittelbar am Bahnhof Eisenerz Anlagen zur Verladung des

Erzes errichtet. Eine elektrische Feldbahn (der sogenannte „Huntslauf“) brachte das Siderit vom Abbaugelände zu einer leicht erhöht gelegenen Halle, von der aus die Waggons befüllt wurden. Weil sich dieses Verfahren mit der Zeit als unwirtschaftlich erwies, entschied man, die Beladung von 1984 an in das eineinhalb Kilometer südlich gelegene Krumpental zu verlagern.

Das Gleis zwischen Eisenerz und Krumpental war als Teil der früheren Strecke über den Erzberg bereits vorhanden. Der kurze Abschnitt musste lediglich elektrifiziert werden, damit die Streckenlokomotiven die Verladeeinrichtung selbst anfahren konnten. Den Kern dieser Anla-



gen bildet ein 37 Meter hoher Bunker, der über ein 263 Meter langes Förderband mit den Erzhalde verbunden ist.

Geschoben nach Krumpental

Die beengten Platzverhältnisse in Krumpental erlauben keine Gleise zum Umsetzen von Triebfahrzeugen. Die Züge müssen deshalb von den Streckenlokomotiven rückwärts von Eisenerz nach Krumpental geschoben werden. Aus Sicherheitsgründen wird dazu ein Begleitwagen an die Spitze des Zuges gesetzt. Er ist mit einem Verschieber (der in Österreich gebräuchliche Begriff für Rangierer) besetzt, um die Strecke zu beobachten, den Triebfahrzeugführer zu dirigie-

ren und im Notfall eine Bremsung veranlassen zu können.

Rangieren in Eisenerz

Am anderen Ende des Zuges müssen vor den schiebenden Loks zwei Schutzwagen eingereiht werden, damit die Triebfahrzeuge alle Rock-Tainer ORE in den stromlosen Ladebereich schieben können. In Eisenerz sind für die ankommenden Züge deshalb umfangreiche Rangiermaßnahmen erforderlich. Zusätzlich erschwert werden diese durch den Umstand, dass die Gleislängen dort nicht ausreichen, um die Lokomotiven der einfahrenden ÖBB-Züge umzusetzen. Am Beginn des Prozederes

steht deshalb eine Teilung der Züge in zwei Hälften.

Der Bahnhof Eisenerz verfügt über ein elektromechanisches Stellwerk der Bauart 212, das werktags von 5 Uhr bis 23 Uhr mit einem Fahrdienstleiter besetzt ist. An Wochenenden beginnt die Betriebsruhe in der Regel um 18 Uhr. Je nach dem Stand der Zugbestellungen können die Zeiten aber variieren.

Um die Rangiermaßnahmen in dem lediglich sechs Gleise umfassenden Bahnhof Eisenerz auf effiziente und zeitsparende Weise zu bewältigen, bedarf es eines ausgeklügelten Verfahrens. Dieses beginnt damit, dass Hubert Wendner den überlangen Leerzug nicht am südlichen Sperrsignal anhält, sondern weit über das Weichenfeld hinaus auf die Strecke nach Krumpental zieht – so weit, dass die letzten zehn Wagen des Zuges (zwei der Rock-Tainer sind jeweils fest miteinander verbunden) auf dem Bahnhofsgleis Platz finden. Nachdem einer der Verschieber die Zugteile getrennt hat, ziehen die beiden Vectrons den aus 20 Wagen bestehenden vorderen Teil ganz aus dem Bahnhof, um ihn anschließend zurück auf ein Nachbargleis zu schieben. Dort warten bereits die beiden Schutzwagen, die am Ende des Zuges gekuppelt werden. Hubert Wendner steht dabei über Funk in Kontakt mit den Verschiebern und kann sich darüber hinaus am Bild der rückwärtigen Außenkamera der Lok orientieren, das er am Display im Führerstand sieht.

Um den Begleitwagen abzuholen und – einem Steuerwagen ähnlich – an die Zugspitze zu rangieren, müssen die beiden Vectron ein weiteres Rangiermanöver durchführen. Anschließend verlassen wir noch einmal den Bahnhof. Auf dem Streckengleis nach Krumpental müssen wir nun auf den rückwärtigen Führerstand der zweiten Lok wechseln. Wir durchfahren jetzt den Bahnhof, um uns an das talseitige Ende des Zuges zu setzen.

Maßarbeit am Hochbunker

Inzwischen zeigt die Bahnhofsuhr 13:03 Uhr. Jetzt kann Hubert Wendner den Zug endlich über die eineinhalb Kilometer lange Strecke nach Krumpental schieben. Er steht dabei in ständigem Kontakt mit dem Verschieber auf der Plattform des an

Erzzüge in der Modellumsetzung



ÖBB-Ellok vom Typ Vectron der Reihe 1293 als H0-Modellankündigung von Jägerndorfer Collection Werk (2)

Die in den Vorbildfotos dieser Seiten zu sehenden Elloks der ÖBB-Reihe 1293 vom Typ Vectron zum Ziehen der schweren Erzzüge sind als 1:87-Umsetzungen bei L.S. Models, Märklin, Piko, Roco und Trix sowie demnächst formneu auch von Jägerndorfer Collection zu bekommen. Schwieriger ist die Beschaffung der RockTainer-Waggons. Zwar

werden diese von B-models in H0 angeboten, allerdings im Vergleich zu den österreichischen Originalen mit leichten Formabweichungen und in anderen Farb- und Beschriftungsvarianten. Insofern kann man sich diese H0-Güterwagen unter den Artikelnummern 90221 ff. gern zulegen, müsste sie jedoch neu lackieren und beschriften. PW



B-models hat zwar RockTainer-Wagen im Sortiment, die aber den Vorbildern aus Österreich angepasst werden müssten



Linke Seite: Von einem Steuerstand aus sorgt ein Mitarbeiter der voestalpine dafür, dass sich die Trichter des Bunkers an der richtigen Stelle über dem Wagen öffnen

Links: Der Bahnhof Eisenerz verfügt über ein elektromechanisches Stellwerk der Bauart 212

Stefan Wittich (4)

der Spitze des Zuges laufenden Begleitwagens. Der ganze Zug fährt zunächst leer durch den Hochbunker und stoppt kurz. Von jetzt an ist Maßarbeit gefordert. Mit 0,7 km/h müssen Eisenbahnwaggons den Turm in umgekehrter Richtung durchqueren, um befüllt zu werden. Bis 1995 wurden sie von einer ferngesteuerten, führerstandslosen Lok bewegt. Seither übernehmen die Streckenloks diese Aufgabe.

Von einem Steuerstand aus sorgt ein Mitarbeiter der voestalpine dafür, dass sich die Trichter des Bunkers an der richtigen Stelle über dem Wagen öffnen. Bei einem Ladevolumen von 47 Kubikmeter können in nur einem RockTainer

In Eisenerz muss der Ganzzug geteilt werden. Abfahrbereit nach Krumpental steht links der für die Beladung fertige Zug mit dem Begleitwagen an der Spitze

ORE bis zu 138 Tonnen Eisenerz transportiert werden. Vor der Beladung wird vollautomatisch eine Probe des Eisenerzes genommen und das exakte Gewicht der in den jeweiligen Wagen gefüllten Menge ermittelt. Bei der Rückkehr in den Bahnhof Eisenerz lässt sich somit schnell ermitteln, dass der Zug jetzt einschließlich der beiden Loks über ein Gewicht von 1.959 Tonnen verfügt.

Eigentlich müsste das Verfahren zur Verladung des Erzes nun auch auf den zweiten, in Eisenerz abgestellten Zugteil angewendet werden, um anschließend wieder mit dem ganzen, insgesamt 30 Wagen umfassenden Verband nach Leoben Donawitz zu fahren. So wird es aber abweichend von der üblichen Praxis nicht kommen. Während der Rangierarbeiten hat sich nämlich herausgestellt, dass eines der beiden Triebfahrzeuge an diesem Tag nicht die Voraussetzungen erfüllt, um einen Zug von bis

zu 2.730 Tonnen über Steilstrecken zu ziehen. Aus diesem Grund wird nur der erste, schon beladene Teil auf die Reise nach Leoben Donawitz geschickt.

Nach dem Abkuppeln und Abstellen von Begleit- und Schutzwagen ist der GAG 58668 abfahrbereit nach Leoben Donawitz. Der für die Strecke zuständige Fahrdienstleiter in der Betriebsführungszentrale (BFZ) in Linz hat Hubert Wendner dafür zwei mögliche Trassen angeboten. Die Züge dürfen nämlich erst starten, wenn auf der Strecke bis Selzthal kein anderer Zug unterwegs ist. Damit soll das Risiko vermieden werden, dass die schweren Erztransporte wegen eines besetz-

» Mit 0,7 km/h durch den Turm: Die Erzverladung in Krumpental ist Präzisionsarbeit

ten Blockabschnitts unterwegs halten müssen. Bei vollem Gewicht bestünde in diesem Fall an den steigungsreichen Abschnitten im Gesäuse die Gefahr, dass die beiden Loks der Reihe 1293 trotz ihrer Anfahrzugkraft von jeweils 340 kN nicht mehr allein von der Stelle kommen. Wegen der geringeren Zahl an Wagen droht dem GAG 58668 eine solche Gefahr an diesem Tag aber nicht.

Zügig und ohne Komplikationen geht es deshalb um 13:57 Uhr über die Erzbachbahn und das Gesäuse zurück nach Selzthal, wo ich mich nach diesem interessanten Vormittag von Hubert Wendner verabschiede.

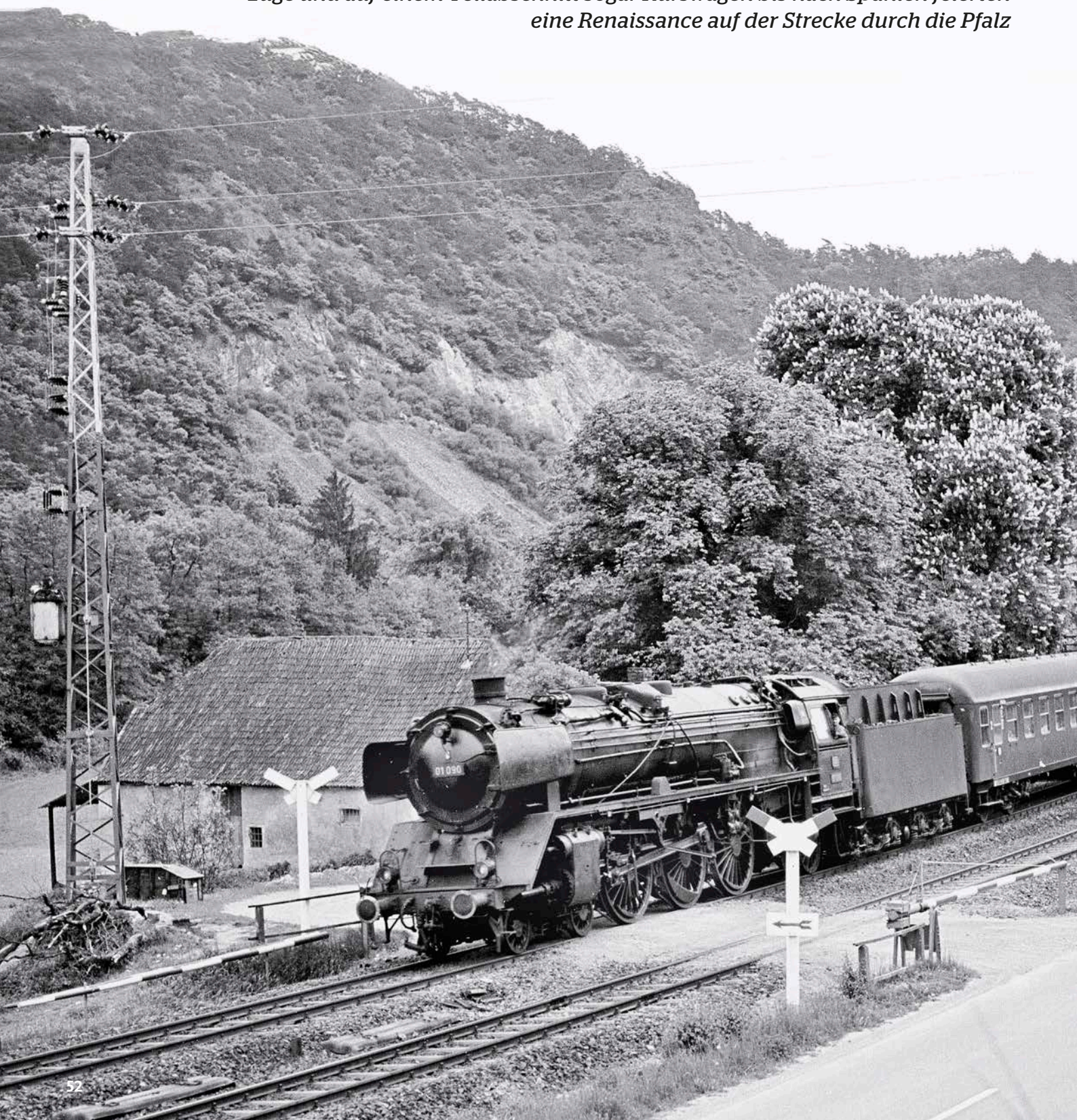
Stefan Wittich



■ Fernverkehr auf der Strecke Bad Münster am Stein – Hochspeyer/– Kaiserslautern (Teil 1: 1945 – 1969)

Zweite Fernzug-Blüte auf der Alsenztalbahn

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Alsenztalbahn zu einer der wichtigsten Verbindungen zwischen Deutschland und Frankreich. Nachtzüge nach Paris, internationale Schnellzüge und auf einem Teilabschnitt sogar Kurswagen bis nach Spanien feierten eine Renaissance auf der Strecke durch die Pfalz



Die zwischen 1866 bis 1871 gebaute Alsenztalbahn ist eine 49,1 Kilometer lange, teils zweigleisige und nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecke in Rheinland-Pfalz, die von Hochtpeyer über Enkenbach, Winnweiler, Rockenhausen und Alsenz nach Bad Münster am Stein bei Bad Kreuznach führt. Sie verläuft entlang des Flusses Alsenz und verbindet das Nahetal mit der Pfalz. Mehrere Nebenlinien zweigen von der Strecke ab, darunter die 1875 eröffnete Strecke Kaiserslautern – Enkenbach, die einst als Hauptbahn konzipierte Zellertalbahnhof Langmeil – Monsheim (heute ohne regulären Betrieb) und die als Nebenbahn errichtete

Eistalbahnhof Grünstadt – Enkenbach, die heute aber nur bis Ramsen täglich und bis Eiswoog am Wochenende befahren wird, während der Abschnitt Eiswoog – Enkenbach stillgelegt ist. Heute dient die Alsenztalbahn vor allem dem Nahverkehr und wird hauptsächlich vom RE 17 (Kaiserslautern – Koblenz) sowie der RB 65 (Kaiserslautern – Bingen) bedient. 2024 nahmen wegen der Generalsanierung der Riedbahn Frankfurt (Main) – Mannheim vorübergehend auch einige Ferngüterzüge wie der EZ 51455 Köln-Gremberg – Mannheim Rbf den Weg über die Strecke, die reizvoll trassiert über viele Brücken und durch einige Tunnel führt.

Für Reisende zwischen Frankfurt und Saarbrücken führten bis in die 60er-Jahre die schnellsten Verbindungen über die Alsenztalbahn. Nördlich von Altenbamberg befördert 01 090 des Bw Ludwigshafen am 26. Mai 1962 letztmalig den D 141 Saarbrücken – Frankfurt (Main), der für die 142 Kilometer zwischen Kaiserslautern und der Mainmetropole nur 109 Minuten benötigt. Einen Tag später, zum Sommerfahrplan 1962, wird aus dem D 141 der aus Paris kommende D 1101 Karl-Ernst Maedel/Eisenbahnstiftung

Bedeutung im Fernverkehr früher

Größere Bedeutung für den überregionalen Verkehr kam der Strecke Bad Münster am Stein – Hochtpeyer und dem Abzweig Enkenbach – Kaiserslautern jedoch in der Vergangenheit zu. 1870 von der Pfälzischen Nordbahn-Gesellschaft eröffnet, diente sie zunächst dem regionalen Personen- und Güterverkehr. Durch ihre Nord-Süd-Ausrichtung wurde sie aber schnell zu einer wichtigen Alternativroute für Fernzüge zwischen dem Rheinland, dem Elsass, der Schweiz und Italien.

Nur untergeordnete Bedeutung kam der Alsenztalbahn vor dem Zweiten Weltkrieg in der Verkehrsbeziehung Frankfurt (Main) – Saarbrücken zu – ein Zustand, der sich nach 1945 grundlegend ändern sollte. Ein Blick auf den Fahrplan von 1939 zeigt sieben Fernzugpaare in dieser Relation: Vier nutzten die Nahstrecke über Idar-Oberstein und Bad Kreuznach, darunter zwei D-Züge mit Reisezeiten von bis zu 3,5 Stunden, ein Eilzugpaar mit knapp vier Stunden Fahrzeit sowie das Nachtschnellzugpaar D 179/180 nach Berlin, wodurch Bad Kreuznach eine bedeutende Anbindung hatte. Zwei Zugpaare fuhr über Kaiserslautern, Ludwigshafen und Worms mit Fahrzeiten knapp unter 3,5 Stunden, während das Zugpaar D 391/392 über die Zellertalbahnhof (und zwischen Langmeil und Enkenbach über die Alsenztalbahnhof) mit einer Fahrzeit von unter drei Stunden verkehrte und Schlaf- sowie Kurswagen nach Berlin führte. Zusätzlich gab es einige Kurswagen von Saarbrücken nach Frankfurt, die über Mannheim – Darmstadt liefen, jedoch mit Fahrzeiten von mehr als vier Stunden.

Nach den anfänglichen Einschränkungen im Zweiten Weltkrieg blieb das Fernverkehrsangebot zwischen Saarbrücken und Frankfurt (M) ab Herbst 1940 weitgehend bestehen – wenn auch mit rund 30 Minuten längeren Fahrzeiten. Das Zugpaar D 391/392 wurde bis Metz und ab 1941 bis Paris verlängert. Zudem verlegte die Reichsbahn 1941 ein weiteres D-Zug-Paar (D 103/104) Paris – Berlin

Drei Epochen – drei Teile

Der Fernverkehr auf der Alsenztalbahnhof

Von der strategischen Route zur internationalen Fernverkehrsstrecke und zurück zur Regionalbahn: Unsere dreiteilige Serie beleuchtet die wechselvolle Geschichte der Fernzüge auf der Alsenztalbahnhof.

► Teil 1 (1945–1969):

Die zweite Blüte (em 5/25)

► Teil 2 (1880–1945):

Die frühen Jahre (em 6/25)

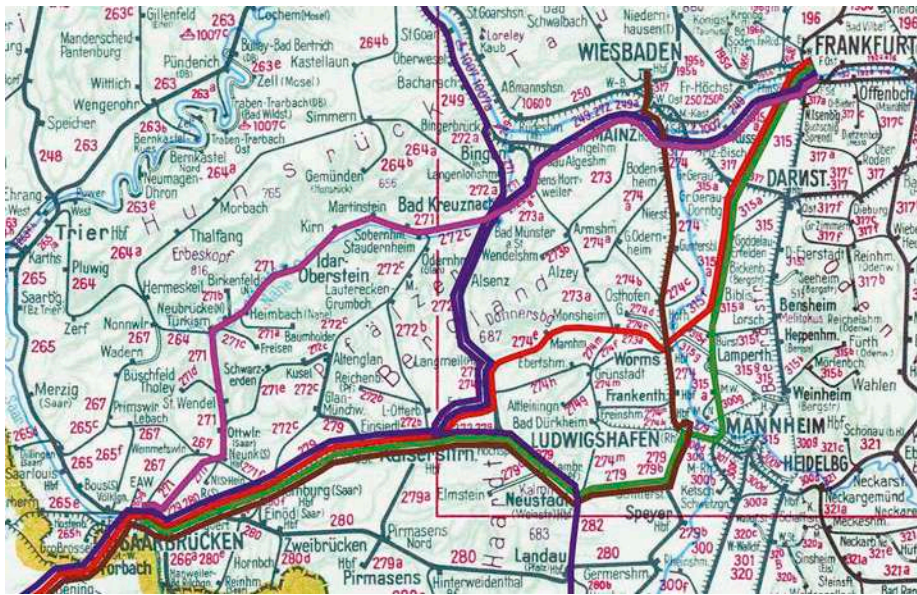
► Teil 3 (1969–1985):

Der letzte D-Zug (em 7/25)



39 199 (Bw Koblenz-Mosel) verlässt am 19. Mai 1954 mit D 172 (Krefeld – Bingerbrück – Kaiserslautern – Karlsruhe – Basel SBB) den Bahnhof Bingerbrück in Richtung Nahetal. Abgestellt stehen daneben eine G 8' sowie Loks der Baureihen 50 und 42⁹⁰

Carl Bellingrodt/Eisenbahnstiftung



Laufwege der Fernzüge zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und dem Saarland im Jahr 1957; zusätzlich dargestellt ist die Nord-Süd-Verbindung über die Alsenztalbahn, die in Kaiserslautern jeweils einen Richtungswechsel vornimmt

Bearbeitung (DB-Kursbuchkarte von 1962): J. Mauerer

auf die Zellertalbahn, das zuvor über die Nahestrecke verkehrte. Beide boten nun Kurs- und Schlafwagen bis zur spanischen Grenze nach Irun/Hendaye. Trotz zunehmender Kriegsauswirkungen blieb diese Struktur bis zum Fahrplanwechsel im Juli 1944 weitgehend erhalten, mit zwei Zugpaaren über Ludwigshafen, zwei über die Zellertalbahn und drei über die Nahestrecke.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gehörte das der Vergangenheit an.

Neue Verbindung zwischen Frankfurt (Main), Saarbrücken und Paris

1946 wurde mit D 1118/1119 Frankfurt – Saarbrücken – Paris ein erstes neues Nachtzugpaar eingeführt. Zunächst nahm es die Route über Mainz –

Worms (– Monsheim) – Kaiserslautern, ab 1947 über Mainz – Ludwigshafen. Im Herbst 1947 erhielt der Zug erstmals den neu geschaffenen Laufweg über Mainz – Bad Kreuznach – Kaiserslautern und nutzte damit die Alsenztalbahn. Ursprünglich war der Nachtzug nur für Angehörige der Besatzungsmächte reserviert, ab 1948 wurden Schlafwagen und ab 1949 Wagen der 3. Klasse auch für den innerdeutschen Verkehr zwischen Frankfurt und Saarbrücken freigegeben.

Ausbau des Fernverkehrs ab 1950

1950 wurde das Angebot weiter ausgebaut: Neu hinzu kamen Kurswagen mit Schlafwagen Köln – Paris, die in Bad Kreuznach auf D 218/215 übergangen (Köln – Bad Kreuznach via Koblenz – Bingerbrück). Zum Winterfahrplan 1951/52 wurde die Umstellung dieser Wagengruppe nach Bruchmühlbach verlegt, wodurch das Zugpaar 218/215 bis Bruchmühlbach verlängert wurde (Strecke Kaiserslautern – Saarbrücken). Ab 1952 wurde das Zugpaar schließlich auf die Route Köln – Koblenz – Trier – Metz umgestellt, sodass die Kurswagen Köln – Paris nun in Metz auf D 1115/1118 übergangen.

1952 wurde auch das Tageszugpaar D 1114/1111 Frankfurt – Saarbrücken – Paris auf den Laufweg über Mainz – Bad Kreuznach verlegt. Zuvor war es seit 1949 über Mainz und Ludwigshafen nach Kaiserslautern gefahren, wobei in Mainz ein Fahrtrichtungswechsel erforderlich war. Durch die neue Streckenführung konnte die Fahrzeit um 20 bis 30 Minuten verkürzt werden. Ergänzend

Schnelltriebwagen auf der Alsenztalbahn

Mit Tempo nach Metz und Paris

In den 1950er- und 1960er-Jahren nahmen die zum Teil schnellsten Verbindungen zwischen Frankfurt und Paris den Weg über die Alsenztalbahn sowie die Zellertalbahn. Diesel-Schnelltriebwagen der SNCF sowie die DB-Baureihen VT 08⁵ und VT 12⁵ verkürzten die Fahrzeiten erheblich und fuhren dabei auch über Bad Kreuznach – Kaiserslautern – Saarbrücken. Doch diese Ära war nur von kurzer Dauer. Eine Chronologie:

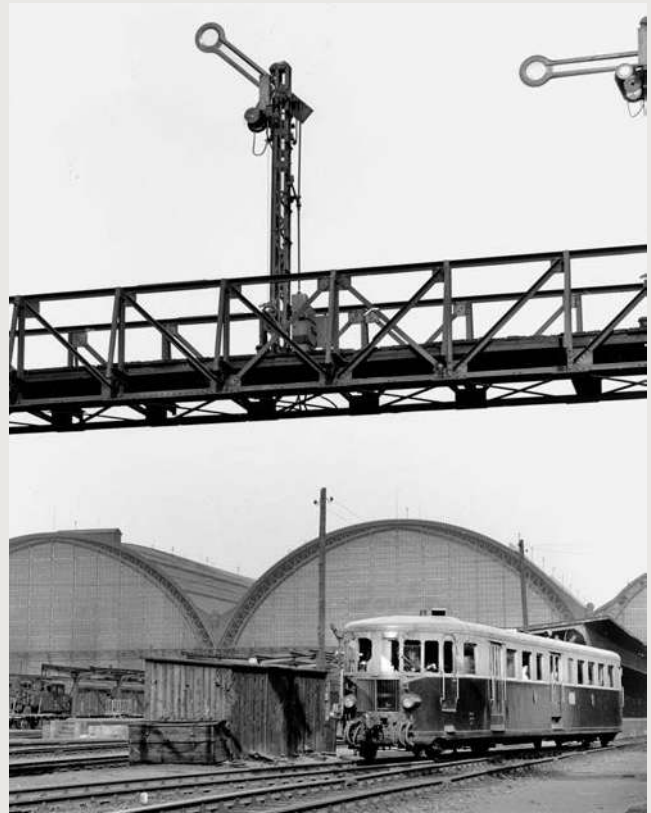
1952 wurde das Ft-Zugpaar 1124/1101 Frankfurt – Metz/– Bar-le-Duc eingeführt (sonntags bis zu sechs Stunden später als Ft 1133).

1954 nahmen Ft 1101/1124 zwischen Frankfurt und Kaiserslautern den kürzesten Weg über Worms – Monsheim (Halte nur in Worms und Kaiserslautern). Die Fahrzeit verkürzte sich um etwa 45 Minuten, sodass Ft 1101 in Frankfurt (Main) direkt auf Ft 1124 wenden konnte (15:26–15:48 Uhr). Die Züge konnten in einem Umlauf und bei Bedarf als Doppel Einheit verkehren. Eine Verlängerung nach Paris lehnte die SNCF aufgrund einer bestehenden Anschlussverbindung ab. Bis 1957 entfiel der Sonntagsverkehr mit Ft 1133.

1959 wurde das Zugpaar auf die Route über Mannheim verlegt, wodurch die Zellertalbahn ihren letzten Schnellzug verlor. 1960 lief das Zugpaar als Dt 1101/1124 und bestand weiterhin nur aus der 1. Klasse. Im Sommer 1961 endete es in Saarbrücken; die Weiterführung nach Frankfurt (Main) entfiel. 1962 erschien in den Fahrplänen dieser Verbindung das lokbespannte Zugpaar D 1101/1104 (siehe Haupttext).

1961/62 (Winterfahrplan) wurde das Zugpaar Dt 1110/1107 Frankfurt (Main) – Bar-le-Duc/Paris mit 1. und 2. Klasse eingelegt. Hier kam nun eine Triebwageneinheit VT 08⁵ oder VT 12⁵ der DB zum Einsatz. Die neue Dt-Verbindung unterschied sich fahrplantechnisch von der bisherigen Ft-Verbindung. Sie bestand aus einer Frühverbindung Frankfurt – Paris und einer Spätverbindung in der Gegenrichtung, wodurch die Triebwageneinheit in Paris wenden konnte. Der Frühzug Dt 1110 fuhr über Mainz – Bad Kreuznach – Kaiserslautern, der Spätzug Dt 1107 über Kaiserslautern – Ludwigshafen – Mannheim, um bessere Anschlüsse zu ermöglichen.

1966 verkehrte sonntagabends etwa zehn Minuten vor Dt 1107 der Entlastungs-Dt 2107 zwischen Saarbrücken und Frankfurt. 1967



Reisen im Vorkriegs-VT: 1953 verlässt ein XD 2600 der SNCF als Ft 1124 nach Metz Frankfurt (Main) Hbf

Reinhold Palm

wurde er in einen lokbespannten Zug umgewandelt und endete zunächst in Mannheim, bevor er 1968 erneut bis Frankfurt fuhr.

1969 endete die Ära der Schnelltriebwagen zwischen Frankfurt und Paris: Das Zugpaar wurde durch lokbespannte Züge (D 210/209) ersetzt und nun in beiden Richtungen dauerhaft über Mannheim geführt. Die DB stellte um, da die Triebwagen VT 08⁵/612 den internationalen Komfortansprüchen nicht mehr genügten. Zudem war das Platzangebot in der 2. Klasse der fünfteiligen Garnitur vermutlich zu gering, weshalb ja 1966 auch der Entlastungszug erforderlich geworden war.



Seit 1962 kamen Dieseltriebwagen des Bw Frankfurt-Griesheim auf der Relation Frankfurt (Main) – Paris auch durch das Alsenztal. Am 23. August 1964 erreicht VT 08 507 als Dt 1110 Saarbrücken Hbf

Helmut Röth/Eisenbahnstiftung

verkehrte zwischen Kaiserslautern und Heidelberg ein neuer Anschlusszug (D 914/911) mit Wagenübergang in Kaiserslautern Hbf. Der Wagen lief von Heidelberg bis Bar-le-Duc und zurück.

Im Herbst 1952 wurde eine neue Ft-Verbindung 1101/1124/1133 zwischen Bar-le-Duc und Frankfurt (M) eingeführt. Diese wurde mit SNCF-Triebwagen betrieben und führte über Bad Kreuznach und Mainz (siehe Kasten).

Bis 1953 gab es somit bereits drei Fernzugpaare auf der Relation Frankfurt – Saarbrücken – Paris über die Alsenztalbahn. Hinzu kam eine D-Zug-Verbindung in Nord-Süd-Richtung. Im Vergleich dazu verliefen über Ludwigshafen – Neustadt lediglich zwei Fernzugpaare zwischen Frankfurt bzw. Mainz und Saarbrücken, darunter ein Nachtzug Mainz – Ludwigshafen – Paris. Über die Nahestrecke verkehrten ebenfalls zwei D-Zugpaare mit den Relationen Frankfurt – Saarbrücken und Koblenz – Saarbrücken. Damit lag der Schwerpunkt des Fernverkehrs eindeutig auf der Führung der Züge über Bad Kreuznach. Ab 1954 erhielt auch die Zellertalbahn wieder Fernverkehr, da die Ft-Verbindung auf diese Strecke verlegt wurde, was eine spürbare Fahrzeitverkürzung mit sich brachte (siehe Kasten).

1954 wurde das neue Tageszugpaar D 1112/1113 Frankfurt – Paris eingeführt. Zunächst nutzte nur D 1113 die Alsenztalbahn in Fahrtrichtung Paris, während D 1112 über die Nahestrecke geführt wurde – beide Züge bedienten jedoch Bad Kreuznach. Zusätzlich wurde mit D 142 eine neue Verbindung Frankfurt – Saarbrücken über die Alsenztalbahn eingerichtet, womit nun auch diese Fahrtrichtung besser angebunden war. 1956 wurde der Laufweg von D 1112 geändert: Er verkehrte nun über Worms und die Zellertalbahn via Monsheim, wodurch er Kaiserslautern, jedoch nicht mehr Bad Kreuznach anfuhr. 1957 erhielt das Zugpaar Kurswagen Berlin – Paris (Berlin Stadtbahn – Frankfurt mit D 2/1). Ab 1958 verkehrte D 1112 schließlich auch über Mainz, Bad Kreuznach und Kaiserslautern.

Höhepunkt des Fernverkehrs

Im Fahrplan von 1958 fuhren der Nachtzug D 1118/1115 sowie die beiden Tageszüge D 1112/1113 und D 1114/1111 zwischen Frankfurt (Main) und Paris über die Alsenztalbahn. Außerdem befuhren D 142 Frankfurt (Main) – Saarbrücken (Gegenzug D 141 über die Nahestrecke) und D 171/172 Basel – Krefeld die Strecke. Im Herbst 1961 wurde eine neue Schnelltriebwagen-Verbindung Frankfurt – Paris eingeführt, die beide Wagenklassen führte. Zum Einsatz kamen Triebwagen der Baureihen VT 08^s oder VT 12^s (siehe Kasten Seite 55).

Ab 1961 wurde zudem D 141 über die Alsenztalbahn geleitet. 1962 kam das neue Tageszugpaar D 1104/1101 hinzu, das Frankfurt (Main) über Mainz, Bad Kreuznach und Kaiserslautern mit Paris verband. Das Zugpaar, das in Frankreich als

Bespannungsübersicht Sommer 1961

Zug	Bespannungsabschnitt	Triebfahrzeug	Heimat-Bw
D 1111	Forbach – Kaiserslautern	E 320	Saarbrücken
	Kaiserslautern – Frankfurt (M) Hbf	39	Kaiserslautern
D 1112	Frankfurt (M) Hbf – Kaiserslautern	01	Gießen
	Kaiserslautern – Forbach	E 320	Saarbrücken
D 1113	Forbach – Saarbrücken Hbf	E 320	Saarbrücken
	Saarbrücken Hbf – Kaiserslautern	E 41	Saarbrücken
	Kaiserslautern – Frankfurt (M) Hbf	01	Gießen
	Frankfurt (M) Hbf – Kaiserslautern	39	Kaiserslautern
D 1114	Kaiserslautern – Saarbrücken Hbf	E 41	Saarbrücken
	Saarbrücken Hbf – Forbach	E 320	Saarbrücken
	Forbach – Saarbrücken Hbf	E 320	Saarbrücken
	Saarbrücken Hbf – Kaiserslautern	E 41	Saarbrücken
D 1115	Kaiserslautern – Frankfurt (M) Hbf	39	Kaiserslautern
	Heidelberg Hbf – Ludwigshafen Hbf	E 41	Koblenz
D 1116	Ludwigshafen Hbf – Kaiserslautern	39	Kaiserslautern
	Kaiserslautern – Saarbrücken Hbf	E 41	Saarbrücken
	Saarbrücken Hbf – Forbach	E 320	Saarbrücken
	Forbach – Saarbrücken Hbf	E 320	Saarbrücken
D 1117	Saarbrücken Hbf – Kaiserslautern	E 41	Saarbrücken
	Kaiserslautern – Ludwigshafen Hbf	01	Ludwigshafen
	Ludwigshafen Hbf – Heidelberg Hbf	E 10	Stuttgart
	Frankfurt (M) Hbf – Kaiserslautern	39	Kaiserslautern
D 1118	Kaiserslautern – Saarbrücken Hbf	E 41	Saarbrücken
	Saarbrücken Hbf – Forbach	E 320	Saarbrücken

Eine Ludwigshafener 01 führt im April 1963 den D 1114 Frankfurt (Main) Hbf – Paris Est bei Dielkirchen durch das Alsenztal Carl Bellingrodt/Eisenbahnstiftung



Mitte der 60er-Jahre ist die Bespannung vieler Schnellzüge im Alsenztal auf Dieselloks übergegangen. V 200 030 des Bw Limburg (Lahn) überquert mit D 1114 Frankfurt (Main) Hbf – Paris Est in Ebernburg nahe Bad Münster am Stein am 9. Oktober 1966 den Fluss Nahe Helmut Röth/Eisenbahnstiftung



„L'Européen“ bezeichnet wurde, ersetzte zum einen zwischen Frankfurt und Saarbrücken das Zugpaar D 142/141 und übernahm andererseits die Fahrplanlage der 1961 eingestellten Ft-Verbindung. Zunächst führte der Zug nur durchgehende Wagen 1. Klasse, ab 1963 wurde das Angebot auf beide Wagenklassen ausgeweitet. Mit einer Fahrzeit von knapp über sieben Stunden war D 1104/1101 das schnellste lokbespannte Zugpaar auf dieser Route – lediglich die im Herbst 1961 neu eingeführten Schnelltriebwagenzüge Dt 1107/1110 waren mit 6,5 Stunden etwa 30 Minuten schneller.

Mitte der 1960er Jahre war die Alsenztalbahn nach wie vor die wichtigste Route für den Fernverkehr zwischen Frankfurt und Paris. Über Mannheim/Ludwigshafen verkehrten lediglich zwei Zugpaare zwischen Frankfurt und Saarbrücken, während die Nahstrecke inzwischen von drei Eilzugpaaren dominiert wurde. Nur D 217 hatte hier noch D-Zug-Status. Nachdem bereits 1961 die Strecke Kaiserslautern – Saarbrücken elektrifiziert worden war, wurde 1964 die Fahrdrathlücke

zwischen Mannheim und Kaiserslautern geschlossen. Damit konnte die Strecke Frankfurt – Mannheim – Ludwigshafen – Saarbrücken erstmals vollständig durchgehend mit Elloks befahren werden. Bei den über die Alsenztalbahn geführten Zügen musste in Kaiserslautern weiterhin ein Lokwechsel durchgeführt werden (in Mainz wurde im Hinblick auf die verhältnismäßig kurze Strecke Frankfurt – Mainz darauf verzichtet). Trotz dieser betrieblichen Nachteile wurden die meisten Züge weiterhin über die Alsenztalbahn geführt, was die Bedeutung der Anbindung von Bad Kreuznach und Mainz unterstreicht. Die Züge benötigten zwischen Frankfurt und Saarbrücken etwa 2:45 Stunden;

über Mannheim war der schnellste Zug nur noch 2:20 Stunden unterwegs (ohne Halt im Noch-Kopfbahnhof Ludwigshafen).

Tarifliche Besonderheiten seit 1957

Eine Besonderheit im Saarland-Verkehr bestand bereits seit der Eingliederung des Saarlandes in die Bundesrepublik im Jahr 1957: Fahrkarten mit der „Raumbegrenzung“ Nr. 2481a galten sowohl über die Nahstrecke als auch über Mannheim – Kaiserslautern. Damit hatten Reisende freie Streckenwahl, unabhängig davon, welche Route sie nutzten.

Josef Maurer



SERIE
Ein **Modell** und sein **Vorbild**
E 10 003



Für 45 D-Mark erhielten
HO-Modellbahner ab 1955 unter
der Artikelnummer 761 die Bundesbahn-
Vorserienlok E 10 003 in schickem Blau Oliver Strüber

■ Die DB-Elektrolokomotive E 10 003 in HO von Trix und ihr Vorbild

Bundesbahn-Moderne aus Nürnberger Modellbahn-Fertigung

Mit fünf optisch und technisch voneinander abweichenden Prototypen einer komplett neuen Ellok-Generation startete die DB 1952 in die Zukunft ihres ambitionierten Elektrifizierungsprogramms. 1955 setzte Trix als erster Modellbahnhersteller eine E 10⁰ in den Maßstab 1:87 um

Die junge Deutsche Bundesbahn hatte zu Beginn der 1950er-Jahre viel vor: Neben der Fortführung des Wiederaufbaus stand vor allem die Modernisierung und Rationalisierung des Betriebsdienstes oben auf ihrer Agenda. Dazu gehörten zwangsläufig auch neue Fahrzeuge – und zwar für alle drei Traktionsarten. Neben Dampfloks zeitgemäßen Zuschnitts standen daher nach den inzwischen erreichten Fortschritten auf dem Gebiet der Antriebstechnik auch moderne Dieselloks auf dem Plan. Erfolge vor allem im Hinblick auf höhere Reisegeschwindigkeiten versprach man sich aus der beschleunigten Fortsetzung der bereits in der Vorkriegszeit im süddeutschen Netz begonnenen Elektrifizierung, die sich gen Norden ausdehnen sollte. Hierfür wurde die Beschaffung einer neuen Lokgeneration unabdingbar.

Breitere Ellok-Typenvielfalt

Ging man anfangs noch von einem Universalloktyp E 46 aus, mit dem man alle anfallenden Aufgabenbereiche abzudecken gedachte, so schwenkte man bald schon auf ein differenzier-

tes Typenprogramm um, das mit den letztlich vier realisierten Baureihen E 10, E 40, E 41 und E 50 für jeden Einsatzbereich eine maßgeschneiderte Lösung bot. Bevor es jedoch an den Bau der Serienloks ging, wollte man seitens der DB die von der Bahnindustrie offerierten Vorschläge vor allem hinsichtlich der Antriebstechnik in ausgiebigen Versuchen miteinander vergleichen. Vier Loks E 10 001 bis 004 gab die DB schließlich in Auftrag, denen wenig später die mit ihrer Vorgängerin baugleiche E 10 005 folgte. Sie wiesen unterschiedliche Antriebskonzepte

und Formgebungen auf und gingen 1952/53 in den Probetrieb (siehe *Im Fokus* in em 5/21).

Lediglich Trix traut sich

Die fünf stahlblau lackierten Prototypen stießen auf großes Interesse seitens der Fachwelt, und auch bei der Modellbahnindustrie schaute man sich das Modernste vom Modernen, das bei der DB unter dem Fahrdrat rollte, eingehend an. Ein solch topaktuelles Fahrzeug könnte auch die HO-Modellprogramme der drei in Frage kommenden Hersteller aus Göppingen (Märklin) und Nürnberg (Fleischmann und Trix) sicherlich recht gut schmücken. Aber sollte man es schon wagen, da die DB ja selbst immer von Prototypen bzw. Vorserienloks sprach? Bei Fleischmann und Märklin wägte man das dementsprechend vorsichtig ab. Trix hingegen zeigte sich risikobereit und stellte auf der Spielwarenmesse 1954 das erste Handmuster vor. Es zeigte die beim Vorbild von Krupp und BBC gebaute E 10 002. Diese wurde von WeWaWe in der *Miba* 4/54 ob der gelungenen Umsetzung und des neuen leistungsfähigen Gleichstrom-Perma-Einheitsmotors als „ein

Technische Daten zur E 10 003 der DB

Achsfolge	Bo'Bo'
Länge über Puffer	15.900 mm
Gesamtachsstand	11.300 mm
Drehgestellachsstand	3.300 mm
Treibraddurchmesser	1.250 mm
Dienstmasse	80,0 t
mittlere Achsfahrmasse	20,0 t
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h



Nach dem Abschluss der Probefahrten setzte die DB die Prototyplok E 10 003 und ihre vier Schwestermaschinen ab 1954/55 von Nürnberg aus vor allem im Schnellzugdienst ein. Mit Lieferung der ersten Serienloks wanderten sie in niedrigere Dienste ab HVB-Pressedienst/Slg. Oliver Strüber

Glanzstück besonderer Art“ bezeichnet, über das nicht nur „die ‚Trixisten‘ (und manch andere) ... aus dem Häuschen geraten dürften.“ Das Handmuster zierte den Trix-Katalog von 1954. Nur kaufen konnte man das Lokmodell leider nicht.

Geliefert wurde dann die E 10 003

Ein Jahr später stand auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1955 erneut eine E 10^o am Trix-Messtand. Nur war es jetzt die E 10 003 – im Original gebaut von Henschel und SSW und ausgestattet mit dem neuentwickelten SSW-Gummiringfederantrieb. Ihre vier Antriebsmotoren des SSW-Typs WB 358-21 wurden ebenso von Siemens zugeliefert wie der Trafo. Weshalb man sich bei Trix letztlich umentschieden hatte, lässt sich nicht mehr klären, könnte aber mit der etwas einfacher ins Modell umsetzbaren Formgestaltung der E 10 003 zusammenhängen. So konnte Trix auf die für die E 10 002 notwendige, um die Frontpartie herumlaufende und einzeln zu befestigende Griffstange zugunsten von Zierlinien bei der 003 verzichten. Festgehalten hatte man aber an der schon ein Jahr zuvor vergebenen Artikelnummer 761 und am Preis von 45 D-Mark.

Die E 10 003 war den Trix-Planern sicherlich ebenso wie deren Prototyp-Schwestern keine Unbekannte: Nach dem ersten Jahr beim Bw Nürnberg Hbf wurde die Lok am 1. Dezember 1953 in die bayerische Landeshauptstadt umbeheimatet, wo sie aufgrund der Nähe zum dort ansässigen Bundesbahn-Zentralamt im Bw München Hbf stationiert und von hier aus umfangreichen Tests unterzogen wurde. Zwischen Herbst 1954 und Mai 1955 kamen alle fünf Loks nach und nach in

die Frankenmetropole – für E 10 003 war es die Rückkehr an ihre erste Wirkungsstätte, der sie fortan bis zum Ende ihrer Karriere auf DB-Schienen treu bleiben sollte. Von Nürnberg aus wollte die DB alle fünf Loks noch einmal ausgiebig im regulären Betriebsdienst vor Planzügen erproben und miteinander vergleichen, wenngleich schon längst die Bestellungen für die ersten Serienloks der vier Baureihen an die Industrie herausgegangen waren. Quasi direkt vor der eigenen Haustür stationiert, durften die Trix-Konstrukteure die E 10 003 im heimischen Bw wahrscheinlich auch selbst inspiziert, vermessen und fotografiert haben. Auch DB-Pressefotos sowie diverse Veröffentlichungen in der damaligen Fachliteratur samt den entsprechenden Zeichnungen durften ihnen zur Verfügung gestanden haben.

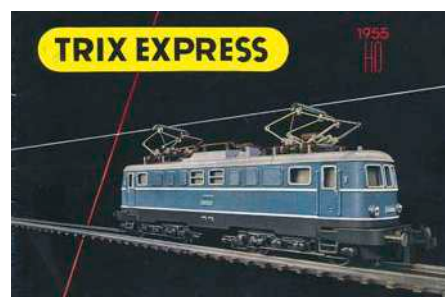
Die Trix-E 10 003 ging bald schon nach der Spielwarenmesse in Produktion und wurde von den Modellbahnern begeistert begrüßt. Jetzt hatte man neben der grünen E 94 für den Güterzugdienst eine weitere moderne Ellok zur Verfügung, die sich ideal für die Bespannung der im Jahr zuvor neu

vorgestellten und 1955 durch weitere Typen ergänzten 26,4-Meter-Wagen-Nachbildungen eignete.

Ein Lokmodell auf Höhe der Zeit

Das 18 Zentimeter lange Modell entsprach mit seinem schweren Druckgussaufbau auf dem Blechfahrwerk ganz der damaligen Trix-Philosophie. Zum Befahren auch enger Gleisradien konnte der bei der E 10 003 bis unter die Führerstandstüren reichende Pufferträger in beide Richtungen weit ausschwenken. Der Trix-Katalog von 1955 wies auf weitere Vorzüge hin: „Entsprechend dem Verwendungszweck des Vorbildes ist unser Modell sehr stabil gehalten und weist in Verbindung mit dem neu entwickelten Gleichstrom-Permanent-Motor eine außerordentliche Zugkraft auf.“ Dafür waren zwei der Radsätze angetrieben und zur besseren Haftung mit „Plastikreifen“ ausgestattet. Mit einem Schalter ließ sich die Lok wahlweise im Mittelleiter- oder Oberleitungsbetrieb einsetzen, dazu gab es eine „modellmäßige Beleuchtung an Stirn- und Rückseite“, die die damals beim Vorbild vorhandenen beiden Stirnleuchten umfasste. Erst 1957 erhielt die E 10 003 das dann verbindliche dritte Spitzenlicht. Bei Trix sparte man sich allerdings diese nachträgliche Formenänderung.

Veränderungen gab es dagegen an anderen Stellen: Schon 1956 ersetzte Trix die bislang verbauten vier einzelnen Glühlämpchen der Front-



Die Ursprungsplanung von 1954 bei Trix sah die Fertigung der HO-Maschine E 10 002 vor, ehe ein Jahr später die E 10 003 vorgestellt wurde, die mit voller weißer Linierung den Titel des Katalogs 1955 zierte Slg. Oliver Strüber



Um auch kleine Gleisradien befahren zu können, schwenkten die zweiachsigen Triebgestelle samt den Pufferträgern weit aus



Auf dem Dach sind für die Zeit recht filigrane Scherenstromabnehmer montiert, die aber mittels sichtbarer Schraube befestigt sind



In der Unteransicht fallen die zusätzlichen Schleifschuhe für die Stromabnahme auf sowie der Antrieb über nur ein Drehgestell Oliver Strüber (3)

beleuchtung durch nur noch eine einzelne Glühlampe samt Prismeneinsatz pro Lokseite. Ab 1958 waren die Stromabnehmer nicht mehr wie bislang mit zwei, sondern nur noch mit einer Schraube am Dach befestigt. Statt in Silbergrau wurde dieses in den Folgejahren in verschiedenen Grautönen lackiert. Die ersten Exemplare hatten noch weiß lackierte Fensterrahmen und zwei umlaufende, ebenfalls weiß lackierte Zierlinien. Später entfiel die Umrandung der Fenster. Die letzten Loks hatten schließlich nur noch die obere Zierleiste lackiert. Obendrein war der Blauton nun deutlich heller. Marginaler war die Änderung des Artikelnummernsystems bei Trix: Ab 1959 wurde die Lok unter der Nummer 231 angeboten, ab 1962 unter 2231. Heute unter Sammlern extrem gesucht sind die wenigen 1955 im Auftrag des Schweizer Spielwaren-Fachhändlers Franz-Carl Weber gefertigten E 10 003 in Grün, mit denen der Eindruck einer Schweizer Ellok erweckt werden sollte. Mit dem Erscheinen der BLS-Ae 4/4 – zunächst in Grün und ab 1958 auch in Braun – war diese „Mogelpackung“ aber 1956 schon wieder Geschichte.

Hochwertige Vorbildeinsätze

In den ersten Jahren ihrer Nürnberger Zeit kamen E 10 003 und ihre ungleichen Schwestern fast aus-

schließlich im Schnellzugdienst zum Einsatz. Das Trix-Vorbild hatte zudem die Ehre, am 2. Oktober 1954 den Eröffnungszug auf der jetzt elektrisch betriebenen Strecke Nürnberg – Würzburg zu bespannen. Vielleicht mag auch das Medienwirk-

same Ereignis bei Trix seinen Teil zur Wahl gerade dieser Vorbildlok beigetragen haben? Die Strecke Würzburg – Nürnberg wurde jedenfalls zu einer der Haupteinsatztrassen der E 10 003 – teilweise fuhr sie in Durchläufen über Nürnberg bis nach Regensburg. Glanzleistungen jener Jahre waren etwa die blauen F-Züge F 19/20 „Glückauf“ und F 53/54 „Domspatz“. Als Erprobungsträger für die DB teils ungewöhnlichen technischen Lösungen galten die fünf Prototypen stets als Exoten im Fuhrpark. Das führte im Laufe der Zeit zu verschiedenen Ausfällen, die einige der Loks zu teilweise langen AW-Aufenthalten zwangen. Ende der 1950er-Jahre entfiel bei E 10 003 die obere Zierleiste. In den 1960er-Jahren erhielt sie statt der ursprünglichen Scherenstromabnehmer der Bauart SBS 39 die neuen SBS 54 mit Doppelwippe.

Überraschend schnelles Ende

Ab 1958 konnte E 10 003 mit dem weiteren Fortschreiten des Fahrdrabes nach Westen bis nach Frankfurt (Main) fahren. Planmäßig bespannten die fünf E 10⁰ nun drei Zugpaare durchgehend von Passau bis zum Main mit Tageslaufleistungen von über 900 Kilometern. Neu hinzu kam auch die Verbindung nach Coburg, später unterstützten sie außerdem die E 18 auf der Frankenwaldbahn. Zu Beginn der 1960er-Jahre häuften sich die Schäden: E 10 003 fiel wie ihre Schwesterloks 002 und 004 ab Oktober 1960 für längere Zeit aus. Die DB haderte mit deren Aufarbeitung. Nach durchlaufener U3-Untersuchung kehrte unsere E 10 003 erst im Juli 1964 wieder in den Plandienst nach Nürnberg zurück. Inzwischen hatten neu gelieferte Serien-E 10 die Leistungen der Prototypen übernommen. E 10 003 und ihre Schwestern waren fortan vor Eil- und Personenzügen im Fränkischen zu sehen; regelmäßig kamen sie dabei nach Bamberg, Coburg und Treuchtlingen.

Im Sommer 1970 wurde 110 003, wie die Lok seit Einführung der EDV-gerechten Triebfahrzeugnummern 1968 hieß, erneut schadhaft abgestellt. Doch noch einmal investierte die DB in eine E2-Hauptuntersuchung, die sie ab dem 9. Oktober 1970 zurückbrachte. Die Probleme blieben jedoch bestehen. Nacheinander wurden an ihr bis zum Frühjahr 1976 die Fahrmotoren drei, zwei und eins getauscht. Nach einem erneuten Motorschaden war für sie dann Schluss. Als zweite Lok ihrer „Baureihe“ nach 110 001 wurde die 003 am 19. August 1976 aus dem Einsatzbestand der DB gestrichen und am 28. Oktober jenes Jahres ausgemustert. Ihre Zerlegung fand direkt vor Ort im AW Freimann statt.

Das Ende für die Trix-Lok kam ebenfalls nicht überraschend. Der Grund war hier aber nicht technischer Art, sondern im Erscheinen der Serienlok begründet: Schon 1959 mit Aufnahme der E 40 101 (siehe *em* 8/24) in das Trix-Programm war die Ablösung der E 10 003 abzusehen. Doch erst 1964 taucht sie das letzte Mal im Katalog auf. Die Nachfolge im Trix-Sortiment trat ab 1965 die Serien-E 10 138 an. *Oliver Strüber*

E 10 003	
Hersteller	Henschel/SSW
Fabriknummer/Baujahr	28465/1952
Abnahme	10. Dezember 1952
Stationierungen	
Bw Nürnberg Hbf	10. Dezember 1952 bis 30. November 1953
Bw München Hbf	1. Dezember 1953 bis 13. April 1954
Bw Nürnberg Hbf	14. April 1954 bis 28. Oktober 1976
z-Stellung	19. August 1976
Ausmusterung	28. Oktober 1976
Zerlegung	Ende 1976 im AW München-Freimann

LOK-STOFF

NEU

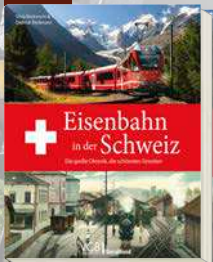
Die Blütephase der Dampflokomotiven in den USA brachte der Eisenbahngeschichte legendäre Modelle, die noch heute begeistern. Umfangreiche Informationen über Technik und Einsatz der amerikanischen Dampf-Giganten mit ihren historischen Hintergründen ziehen mit erstklassigen Abbildungen jeden Eisenbahn-Fan in den Bann. Auch für Freunde deutscher Dampflokomotiven ein wichtiger und spannender Blick über den „Teich“!

176 Seiten · ca. 280 Abb.
Best.-Nr. 02110
€ (D) 39,99



GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München © André Rudat-stock.adobe.com

NEU



Best.-Nr. 02107



Best.-Nr. 53597

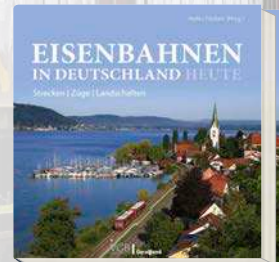


Best.-Nr. 53596

TIPP



Best.-Nr. 90822



Best.-Nr. 53646



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

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

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

■ Bahnhofsgeschichten aus dem hessischen Odenwald, Teil 5: Reisen

Ist's ein Bahnhof oder nur ein Haltepunkt?

Nach der recht beeindruckenden Station Mörlenbach geht es heute weiter zum kleinen Ort Reisen, der während der Bundesbahn-Epoche III mit der Frage zu kämpfen hatte, ob er doch einen Bahnhof oder nur einen Haltepunkt für Reisende aufwies

Schon auf der kurzen Fahrt von Mörlenbach (siehe *em* 4/25) nach Reisen versuchte ich, meinem Begleiter Wolfgang Löckel die angedeuteten Geheimnisse über die Station zu entlocken. Er ließ sich nicht lange bitten: „Dort ist zunächst einmal auffällig, dass das Empfangsgebäude so ganz und gar vom sonst an der Strecke üblichen preußischen

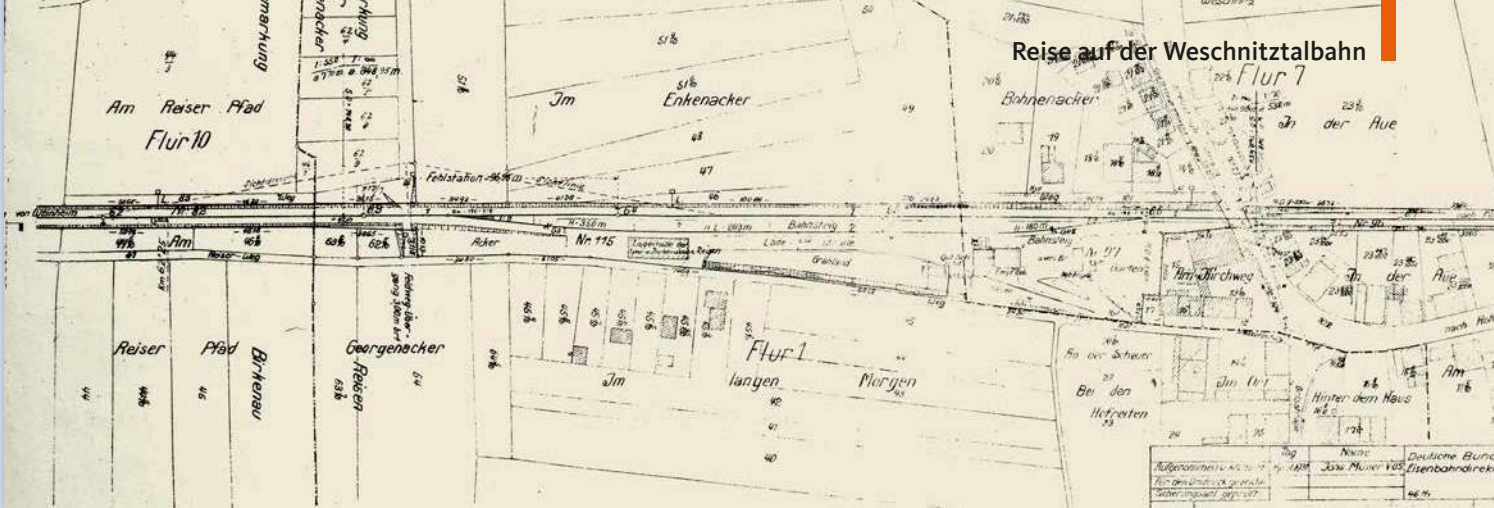
Baustil abweicht. Es wurde weitgehend mit Bruchsteinen und nicht mit Klinkern gemauert“, befriedigte der Eisenbahner meine Neugier und holte weiter aus: „Den Grund dafür kenne ich nicht, es mag vielleicht der ortsansässige Bürgermeister seine Hand im Spiel gehabt haben. Im Gegensatz zum Haupthaus hat man aber beim benachbarten Güter-



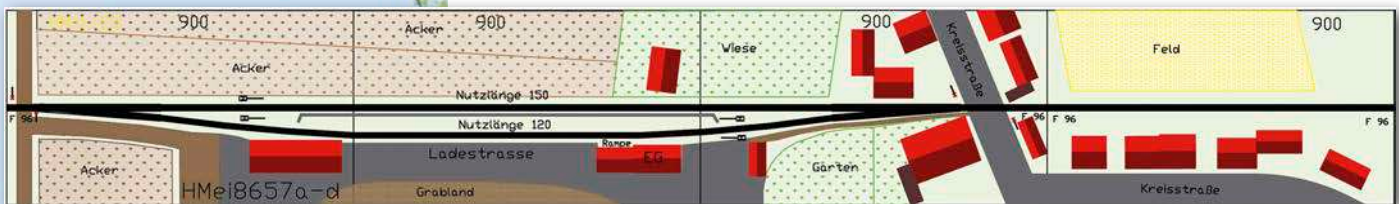
Reisen ist die heutige Station auf unserer Odenwald-Tour. Mit den zwei Weichen ist es eigentlich ein Bahnhof, wird betrieblich jedoch als Haltepunkt genutzt Horst Meier (3)

schuppen sichtlich gespart. Das sind lediglich Überreste ausrangierter Bahnwaggons mit einem gemeinsamen Dach, die für einen spärlichen Stückgutumschlag gerade so genügen.“





Der Gleisplan von 1948 zeigt nur ein Ausweichgleis, aber keine Stumpfgleise, was die Güterabwicklung deutlich erschwerte. Vermerkt sind die Gleissperren sowie die Grablandmarkierung. In der 1:87-Umsetzung (unten) wurde Reisen nicht nur als reine DB-Station nachgebaut, sondern auch ein Teil des Ortes rund um die Kreisstraße berücksichtigt



Ich dachte kurz nach und entgegnete: „Vielleicht ist denen ja beim Bauen des Bahnhofsgebäudes das Geld ausgegangen?“ Löckel wiegte den Kopf: „Mag sein, aber der anfänglich wohl als Provisorium gedachte Anbau hat all’ die Jahre überdauert. Und er ist von seiner Position her so weit zurückgebaut, dass man von den gedeckten Güterwagen aus nicht direkt in ihn hinein verladen konnte, wie es sonst üblich ist. Gelöst hat man das Problem mit einer vorgezogenen Rampe, über die sogar die Reisenden hinwegsteigen müssen. Wenn ein fauler Mitarbeiter Frachtstücke stehen lässt, müssen die Fahrgäste einen Hindernislauf in Kauf nehmen“, bemerkte er grinsend.

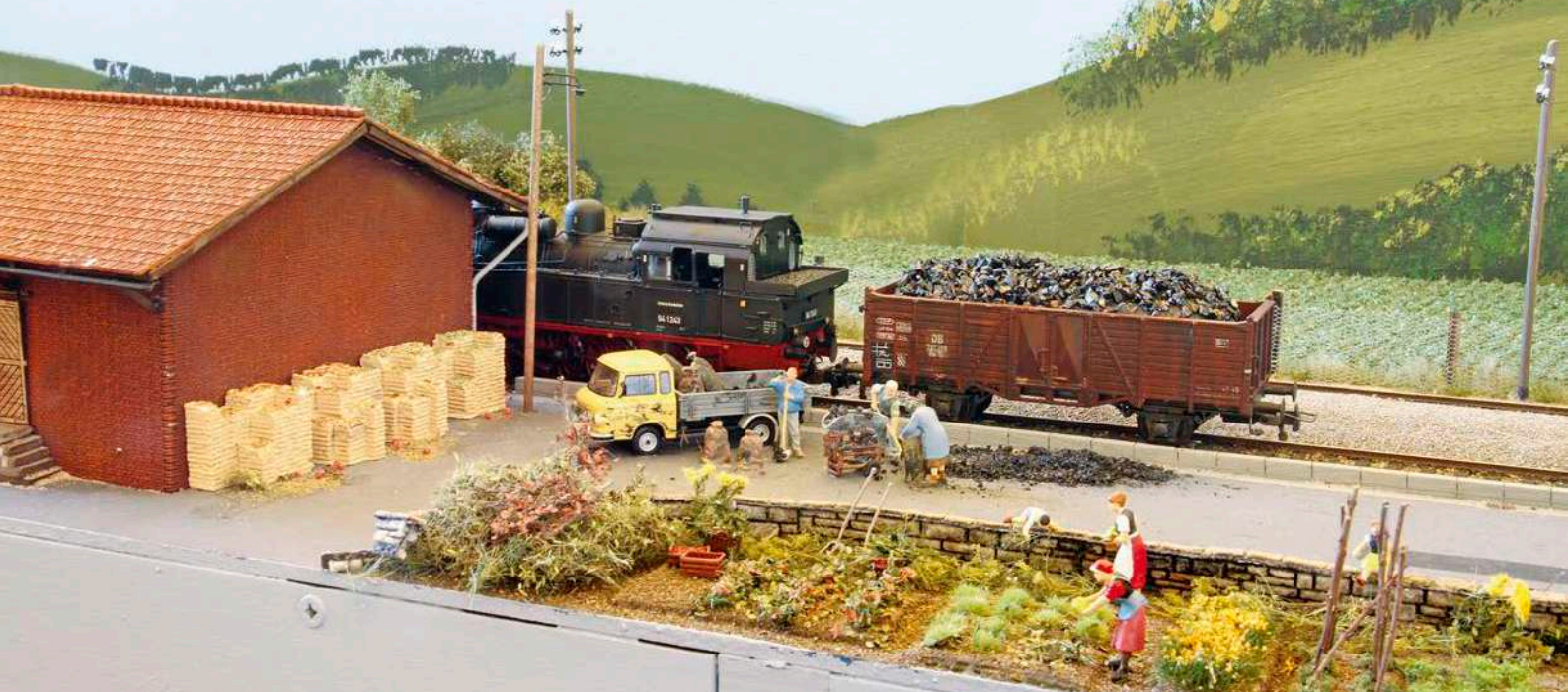
Zugankunft in Reisen

Mittlerweile waren wir in Reisen angekommen und konnten die Situation in Augenschein nehmen. Das Empfangsgebäude war tatsächlich stattlich. Die Rampe reichte bis ans Gleis 1 heran. Aber der Schienenbus hielt auf Gleis 2 wie die meisten der durchfahrenden Personenzüge. Also konnte das Problem mit jenen den Stückgütern ausweichenden Fahrgästen wohl nicht so groß gewesen sein. Wolfgang setzte zu weiteren Erklärungen an: „Die nächste Besonderheit ist, dass Reisen eigentlich kein Bahnhof im herkömmlichen Sinne ist. Er hat zwar ein Ausweichgleis, auf dem man mit kurzen Garnituren kreuzen könnte, aber das wird in der Regel vermieden, weil beide

Anders als die sonstige preußische Bahnhofsarchitektur entlang der Weschnitztalbahn besitzt das Empfangsgebäude von Reisen aus Bruchsteinen gemauerte Wände.

Der Güterschuppen rechts daneben wirkt hingegen eher behelfsmäßig Slg. Horst Meier (2)





Während eine Dampflokomotive der Baureihe 94 einen mit Kohle beladenen O-Wagen an die Ladestraße rangiert und man dort noch mit dem Verladen der vorhergehenden Lieferung beschäftigt ist, jäten und ernten Kleingärtner auf dem sich anschließenden Grabland



Wolfgang Löckel und Horst Meier haben das Bahnhofsareal besichtigt und schicken sich an, die Ortschaft zu erkunden. Vorbei geht es am schmucken Empfangsgebäude



Zufahrten mit Gleissperren gesichert sind.“ Das verdutzte mich – ich überlegte und fasste zusammen: „Nach der begrifflichen Definition ist es also ein Bahnhof, weil er zwei Weichen hat, doch wird dieser in der Praxis lediglich als Haltepunkt genutzt.“ Das überraschte Löckel sichtlich und er korrigierte mich: „Im Grunde schon, aber Güterverkehr findet schon statt. Der örtliche Kohlenhändler erhält einmal die Woche seinen Wagen und auch Stückgüter werden angeliefert. Früher wurden ab und an auch Landmaschinen zugestellt, doch die werden längst in Mörlenbach entladen. Und dann ist da noch das Lagerhaus der Raiffeisen-Genossenschaft am anderen Ende des Bahngeländes.“ Jetzt begriff ich gar nichts mehr, und es platzte aus mir heraus: „Ach, das ist gar kein Behelfsgüterschuppen der Bahn?“ Das Grinsen in Löckels Gesicht wurde wieder breiter: „Nein, wie schon in Fürth oder auch anderen Bahnhöfen spielen die landwirtschaftlichen Güter eine große Rolle. Futtermittel, Dünger, Saatgut und manches mehr haben eine deutlich höhere Umschlagshäufigkeit als die Waren der örtlichen Händler – egal ob eine Nähmaschine für Oma Gretel oder eine Holzspaltmaschine für Bauer Helbing“

Inspektion nahe der Ladestraße

Wir überquerten die Gleise und liefen Richtung Ladestraße, wobei das Straßenstück kaum diesen Namen verdiente. „Und hier siehst Du das Grabland“, setzte Löckel wieder mit seinen Erläuterungen an. „Das ist doch Gartenland und kein Friedhof“, entgegnete ich verdutzt. „Der Begriff stammt auch nicht von Gräbern her, sondern vom Graben. Den Bahnbediensteten stellte man gern ein Stück Land zur Verfügung, wo sie Obst und Gemüse für den Eigenbedarf anbauen konnten. So etwas sah man früher oft auch an Blockstellen- und Schran-

kenwärterposten sowie ähnlichen Bahndienstgebäuden. Eine Besonderheit dieses Grablandes ist, dass es meist nur über ein Jahr hinweg verpachtet wird. Insofern dürfen möglichst keine mehrjährigen Pflanzen angebaut werden wie Erdbeeren, Obstbäume oder -sträucher. Doch das wird kaum kontrolliert, also siehst Du natürlich auch Apfelbäume und Johannisbeerbüsche. Die Verlängerung der Pachtverträge war immer nur Formsache, weil das Personal selten wechselte. Beständigkeit – heute mit dem modernen Wort Loyalität bezeichnet – wurde früher noch großgeschrieben“, schloss er seine Ausführungen.

Grabland für den täglichen Bedarf

Das sogenannte Grabland war ein schönes Stück fruchtbarer Boden mit dunkler, fetter Erde und allerhand Beeten. Die vorgefundene Pflanzenpracht ließ vermuten, dass hiermit der halbe Ort mitversorgt wurde. „Wenn Du noch Zeit hast, können wir ein paar Schritte gehen. Im Ort gibt es zwar nichts Aufregendes zu entdecken, aber die Beschaulichkeit hat etwas Beruhigendes“, lud Wolfgang zum Rundgang ein. Wir schlenderten am Bahnsteig entlang bis zum Bahnübergang, wo sich links und rechts ältere Fachwerkhäuser mit landwirtschaftlicher Nutzung anschlossen. Gegenüber dem Bahnhof konnte ich einige Neubauten ausmachen, was wohl die Erweiterung des Ortes in Richtung der vorbeiführenden Bundesstraße B 38 einleitete. Der Geruch von Kuhmist lag in der Luft, aber auch ein Hauch frischgebackener Teigwaren drang verlockend an meine Nase. „Das kommt vom Backhaus des Landwirts Grünig. Der schmeißt einmal die Woche den holzgefeuerten Ofen an. Das Brot ist eine Köstlichkeit und oft schon ausverkauft, bevor es gebacken ist. Lass' uns mal ein Stück weitergehen! Dort vorn ist die Milchsammelstelle und daneben eine Bank unterm Baum zum Ausruhen ...“

Wir schlenderten gemütlich weiter, bis uns ein Schrei aus den Tagträumen riss. Mit beschleunigten Schritten kamen wir zu einem Hof, wo wir die Ursache des Lärms ausmachen konnten: Eine Frau tobte um einige Milchkannen herum und schimpfte mit zwei Katzen, die offensichtlich eine der Kannen umgeworfen hatten, als sie sich kabbelten. Das Keifen der Bauersfrau kaum beachtend begannen sie, die weiße Flüssigkeit gierig aufzuschlecken. Wir kamen aus dem Lachen nicht heraus, was der Frau sichtlich missfiel. Deshalb ließen wir die Pausenbank lieber links liegen und machten uns sicherheits halber auf den Rückweg zum Bahnhof, denn schon der nächste Zug Richtung Weinheim war für unsere Weiterreise bestimmt. *Horst Meier*

Anm. d. Red.: Wenn Sie diese Beitragsreihe noch nicht kennen sollten, empfehlen wir die vier zurückliegenden Folgen zu den Weschnitztalbahn-Stationen Mörlenbach (em 4/25), Rimbach (3/25), Lörzenbach-Fahrenbach (2/25) und Fürth im Odenwald (1/25). Die entsprechenden Hefte können Sie beim GeraMond-Leserservice bestellen.



Der Duft frischgebackener Teigwaren steigt beiden in die Nase und lockt sie zum Backhaus des Landwirts Grünig, wo bereits die Kundschaft aufs Brot wartet

Horst Meier (6)



Im benachbarten Hof haben offensichtlich zwei Katzen bei ihrer Kabbele eine Milchanne umgestoßen und laben sich an der Pfütze, während die Bauersfrau wütend dreinschaut

Da Wolfgang Löckel die Zeit im Nacken sitzt, entschließt sich das Reiseduo, auf die nächste Station Birkenau zu verzichten und mit dem Schienenbus bis Weinheim-Tal durchzufahren



■ Gartenbahn-Dampfloks in 2m von Kiss

Meterspurloks 99 221 bis 223

Kiss 2m: Frontansicht der 99 222 im Betriebszustand von 2012 mit geschlossenem Schneepflug und Balancierkupplung



Wer den Harz schon besucht hat, kennt auch die mächtigen Brockenloks der Baureihe 99²³⁻²⁴. Bereits 1931 wurden drei Maschinen von BMAG mit den Betriebsnummern 231 bis 233 für die thüringische Strecke von Eisfeld nach Schönbrunn geliefert. Nur 99 222 blieb erhalten und diente als Vorbild für die 864 Millimeter längeren DR-Neubaulokomotiven, die ebenfalls eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und ein nahezu identisches Fahrwerk haben. Lediglich der Tender ist etwas kleiner und hat nur ein Fassungsvermögen von drei statt vier Tonnen bei den Neubauloks. 2004 brachte LGB ein Modell der 99 222 auf den Markt, dem nun die Kiss-Dampfloks folgen, die eine maßstäbliche Länge von 517 Millimetern aufweisen. Die fünf Treibradsätze aus Edelstahl sind seitenverschiebbar im Lokrahmen gelagert, sodass Kurvenradien ab 1.050 Millimetern anstandslos durchfahren werden können. Der Vorlauftradsatz stößt beim R3 gegen das Kolbenstangenschutzrohr, das allerdings konstruktiv nach außen schwenkt.

Kiss bietet fünf verschiedene Ausführungen an (Artikelnummern 600301 bis -6/je 3.390 €). Dabei sind sogar die 99 221 im Fotoanstrich von 1931, die 223 als Epoche-II-Version mit genieteten Wasserkästen sowie Janney-Kupplung und die 222 in vier Harz-Ausführungen der Epochen III bis V. Vom kräftigen Bühler-Motor wird der vierte Radsatz angetrieben und die Zugkraft über das filigrane

■ Trix H0

Kinderland-Wagen

Im zweiteiligen Wagenset „FD Königssee“ (Artikelnummer 23143/199 €) findet man neben dem 1.-Klasse-Abteilwagen Avnz^{1m1} auch den 2.-Klasse-Großraumwagen Bpmz^{291.2} mit Kinderland-Abteil samt entsprechendem farbigem Schriftzug an der Außenseite. Die

mehrfarbige, neu gestaltete Inneneinrichtung zeigt separat eingesetzte Details wie Spieltische und Rutsche. Beide DB-Wagen verfügen über eine serienmäßige LED-Innenbeleuchtung samt Pufferkondensator zur

Überbrückung von kurzen stromlosen Stellen sowie trennbare, stromführende Kurzkupplungen. Damit der FD 1980 von Berchtesgaden nach Hamburg-Altona komplett im Betriebszustand von 1988 nachgebildet

werden kann, gibt es ferner die Sets 23142 und 23144. Die Innenbeleuchtung funktioniert nur im Verbund mit dem Speisewagen aus dem Set 23142, die vorgegebene Fahrzeugreihenfolge ist dafür einzuhalten. MM



Trix H0: Der Kinderlandwagen des FD 1980 hat eine attraktive Bedruckung und angepasste Inneneinrichtung sowie Pufferkondensatoren erhalten MM (2)



Neben den drei unterschiedlichen Varianten der 99 222 (links) steht rechts die nach Norwegen abgegebene 99 223

Guus Ferrée

und trotzdem robuste Gestänge auf die restlichen Radsätze übertragen. Mit einem Gewicht von rund sechs Kilogramm können sieben HSB-Vierachser über Steigungen mit 30 Promille gezogen werden. Der ESU-Multiprotokoll-Decoder LokSound 5XL meldet sich über RailComPlus an einer geeigneten Zentrale an. Über FO bis 23 werden die üblichen Funktionen wie Licht und verschiedene Sounds geschaltet. Hervorzuheben sind der Lastbetrieb mit härterem Dampfschlag (F5) und der Leerlaufbetrieb (F14). Der ESU-Rauchgenerator bietet einen synchronen Dampfausstoß und bei der Anfahrt Zylinderdampf. Ein Servo betätigt die Umsteuerung.

Am mittleren Radsatz des Fünfkupplers ist kein Spurkranz vorhanden

Klaus Himmelreich (2)



Entsprechend der sechs verschiedenen Varianten sind spezielle Schienenräumer bzw. Schneepflüge beigelegt; nur die drei neueren Varianten weisen eine Triebwerksbeleuchtung auf. Ausgeliefert werden die Loks mit den üblichen Standardkupplungen, die gegen geschlosse-

ne Schienenräumer und Balancierkupplungen mit vollständigen Puffertellern getauscht werden können. Das Spitzensignal ist mit 18-Volt-Glühlämpchen bestückt und vermittelt ein vorbildgerechtes Licht. Nach Inbetriebnahme unserer Lok stellten wir fest, dass die Höchst-

geschwindigkeit zu hoch ist und auch eine lange Beschleunigungs- bzw. Bremsverzögerung eingestellt ist. Die maximale Geschwindigkeit sollte in der CV5 auf den Wert 150 eingestellt werden, die Verzögerungen sind über CV3 und 4 justierbar. KH

■ Märklin H0

Metropolitan-Wendezug mit Göppinger 101 130

Nachdem Piko seinen Metropolitan schon ausgeliefert hat (siehe *em* 11/24), sind nun auch die baugleichen Märklin-Wagen ausgeliefert worden. Die Göppinger haben aber direkt alle sechs Mittel- und den Steuerwagen zu einem Set zusammengefasst (Artikelnummer 26931/1.199 €). Durch die Kooperation beider Firmen ist die optische und technische Ausstattung mit LED-Innenbeleuchtung so-

wie zahlreichen Lichtfunktionen am Steuerwagen identisch. Einzig die leicht lösbaren Abziehbilder mit dem Märklin-Schriftzug an den silbernen Seitenwänden deuten auf die Wechselstromvariante hin. Eine Eigenkonstruktion ist die zum Lieferumfang gehörende 101 130 mit 25 Digitalfunktionen, die über eine zweipolige trennbare Kupplung mit dem Wendezug verbunden ist. MM

Märklin H0: Neben dem abgebildeten Steuerwagen sowie den zwei Mittelwagen gehören noch weitere vier Modelle zu dem von der 101 130 bespannten Metropolitan-Wendezug



■ Überraschungsneuheit in H0 von Märklin/Trix

Shay nach nordamerikanischem Vorbild



Nur wenige Wochen, nachdem man in Göppingen drei formneue Schmalspur-Shay für das LGB-Gartenbahnsortiment angekündigt hatte, folgte als Überraschungsneuheit auf der Messe Mannheim ein regelspuriges H0-Modell (Artikelnummer 38700 bzw. 25700). Ausgesucht hat man sich die 1910 von Lima Locomotive Works gebaute, kohlegefeuerte dreizylindrige Lok 5 der Western Maryland, die im schweren Schiebedienst eines Bergwerks eingesetzt wurde. Damit die Arbeitsweise dieser Bauart auch im maßstäblichen, 649 Euro kostenden Modell stimmig ist, erfolgt der Antrieb vorbildgerecht über die seitlichen Kardanwellen und Getriebe.

Antrieb wie im Original

Der vorbildgerecht im zur Heizerseite hin verschobenen Kessel angeordnete Motor wirkt auf ein doppeltes Schneckengetriebe und Zwischenzahnrad direkt auf die Gelenkwelle. Deren Antriebszahnrad versteckt sich im Bereich der Kurbelwelle und wird von der Kurbelwellenhalterung abgedeckt. Die Kurbelwelle selbst ist im Modell aus mehreren Teilen zusammengesetzt. Außer den Pleuel- und Kolbenstangen bewegen sich neben den Zylindern noch Exzenter zur Ansteuerung der einzelnen Zylinder. An die Kurbelwelle schließen sich Kardanlenke an, die über Vierkant-Tele-



Der auf der rechten Lokseite befindliche Antrieb mit Gelenkwellen und Kegelzahnradern arbeitet fast wie im Original. Die linke Seite der Shay (unten) wirkt dagegen deutlich schlichter

MK (3)



Damit schwerste Züge gezogen werden können, werden auch die Tenderradsätze für den Antrieb genutzt. Statt Wasser und Kohle ist im Modelltender die Digitaltechnik untergebracht



skopfhore mit den Antriebswellen der Drehgestelle verbunden sind. Von diesen Antriebswellen geht die Kraft schließlich über Kegelzahnräder auf die angetriebenen Achsen.

Viele Digitaleffekte

Die geringe Höchstgeschwindigkeit des Modells (v_{Vorbild} 25 km/h) orientiert sich am Original. Vom genieteten Führerhaus hat die eingeklebte Lokmannschaft einen guten Blick auf die Zylindergruppe, aber auch auf den detailliert nachgebildeten Stehkessel. Der Modellbahner kann das leider nur erahnen, denn die passgenau eingesetzten Fenster sind recht klein. Un-

gewöhnlich ist auch der voluminöse Tender, der im Original einen großen Wasser- sowie Kohlevorrat ermöglichte und im Modell Platz für den Decoder sowie den Lautsprecher bietet. Da die Shay Nr. 6 noch im Museumsbetrieb durch die Berge West Virginias dampft, konnte man die Betriebsgeräusche gut aufnehmen. Typisch sind dabei die amerikanische Pfeife sowie das Geräusch der Glocke. Außerdem war in der Rauchkammer noch Platz für einen Dampfgenerator. Da die Göppinger auch formneue US-Güterwagen angekündigt haben, können bald stimmige US-Szenen gestaltet werden. PM/MM

In der Frontansicht erkennt man gut die versetzte Lage des Kessels, die aufgrund des Antriebs erforderlich ist



■ Piko H0

Zweiachsiger DSB-Güterwagen

Güterwagen werden in allen europäischen Ländern frei eingesetzt, was die Anschrift RIV-EUROP verdeutlicht. Die aktuelle Neuheit des zweiachsigen E-Wagens der DSB (24537/20,99 €) trägt

aber zusätzlich noch den Aufdruck „DR-Miet“ sowie Untersuchungsdaten von 1982. Das gut gestaltete, leicht laufende Modell ist somit ideal für grenzüberschreitende Güterzüge. MM



Piko H0: von der DR stammender E-Wagen der DSB MM (2)

■ Roco H0

Dreiteiliges DRG-Kesselwagenset

Überraschend wieder ins Programm gekommen ist ein dreiteiliges DRG-Kesselwagenset mit neuen Betriebsnummern und der Anschrift „Reichs-

kraftsprit GmbH“ (Artikelnummer 6600062/119,90 €). Gut gelungen sind die verbauten Drehgestelle, die ebenfalls bedruckt sind. MM



Roco H0: DRG-Kesselwagen mit 510 Hektolitern Ladevolumen

■ Hornby 00

Erste englische Personenzug-Dampflokomotive

Es ist schon erstaunlich, wie wenig Einbauplatz vonnöten ist, um ein funktionierendes Modell zu bauen. Gut detailliert und filigran kommt Locomotion No.1 von 1824 daher (Artikelnummer R30346/203,45 €). Es ist eine Augenweide, der diffizilen Antriebsmechanik bei ihrem Spiel zuzusehen. Angetrieben sind beide Kuppelradsätze; die Spannungsabnahme erfolgt über vier Räder von Lok und Tender. Das reicht für das ruckfreie Befahren von Weichen. Nur die hohe Endgeschwindigkeit ist

nicht vorbildgerecht, was bei Einbau eines Next18-Decoders justiert werden kann. Sogar über einen Lautsprecher verfügt das Modell serienmäßig. Figuren von Lokführer und Heizer in epochenrechter Kleidung werden mitgeliefert. Obendrein dieselt der Express-Gepäcktriebwagen Nummer 34 der Great Western Railroad (-84/93,46 €) als Neuauflage des Modells von 2008 daher. Der Antrieb erfolgt auf ein Drehgestell, das Fahrzeug kann mit einem Decoder nach NEM 652 versehen werden. WB



Hornby 00: Locomotion No.1 (rechts) und Express-Gepäcktriebwagen



■ Ellok der Rhätischen Bahn als LGB-2m-Modell

Ge 4/6 353 aus der Schweiz

Es gibt im Original nur noch eine Vertreterin des historischen Elektroloktyps Ge 4/6 bei der RhB, die Betriebsnummer 353. Die heutige Museumslok mit Baujahr 1914 stammt aus den Anfangstagen des elektrischen Zugbetriebs in Graubünden. Im Vorbild haben die meterspurige Elloks und die sächsischen Dampfloks nichts gemeinsam – bei LGB aber durchaus, denn ob es sich um fünf Kuppelradsätze oder um zwei zweiachsige Treibradblöcke mit zwischen-gelagerter Blindwelle handelt, beides setzen die Konstrukteure in ein gelenkig konstruiertes, dreiteiliges 2+1+2-Fahrwerk um, dessen Teile über eine Kardanwelle synchronisiert sind. Eine Konstruktion, die sich bewährt hat. Nur die kurzen B-Getriebe sind motorisiert, während der Mittelteil über keinen eigenen Antrieb verfügt. Diese symmetrische Anordnung sorgt dank zweier Knickpunkte der Kuppelstange für eine gute Kurvenläufigkeit und eine von der Fahrtrichtung unabhängige Fahrstabilität. So drängte es sich geradezu auf, nach den Dampfloks nun die RhB-Museumslok in 1:22,5 auf diesem Fahrwerk zu miniaturisieren, obwohl bereits Train Line 45 dieses Modell vor Jahresfrist auf den Markt gebracht hat.

Das LGB-Modell (Artikelnummer 24601/1.490 €) macht aber nicht nur



Die Antriebstechnik und Elektronik wird durch gestaltete Blenden verdeckt. Im Führerstand steht ein Lokführer

Hans-Joachim Gilbert (3)



Antriebsblock mit zwei Knickpunkten

vom Fahrwerk her, sondern auch in der Gestaltung einen soliden und dabei fein detaillierten Eindruck. Länge über Puffer und Achsstand sind maßstäblich, nur in der Breite fällt die Ellok ein paar Millimeter zu schmal aus, da sie dem vorhandenen Rollmaterial angepasst wurde. Die Propor-

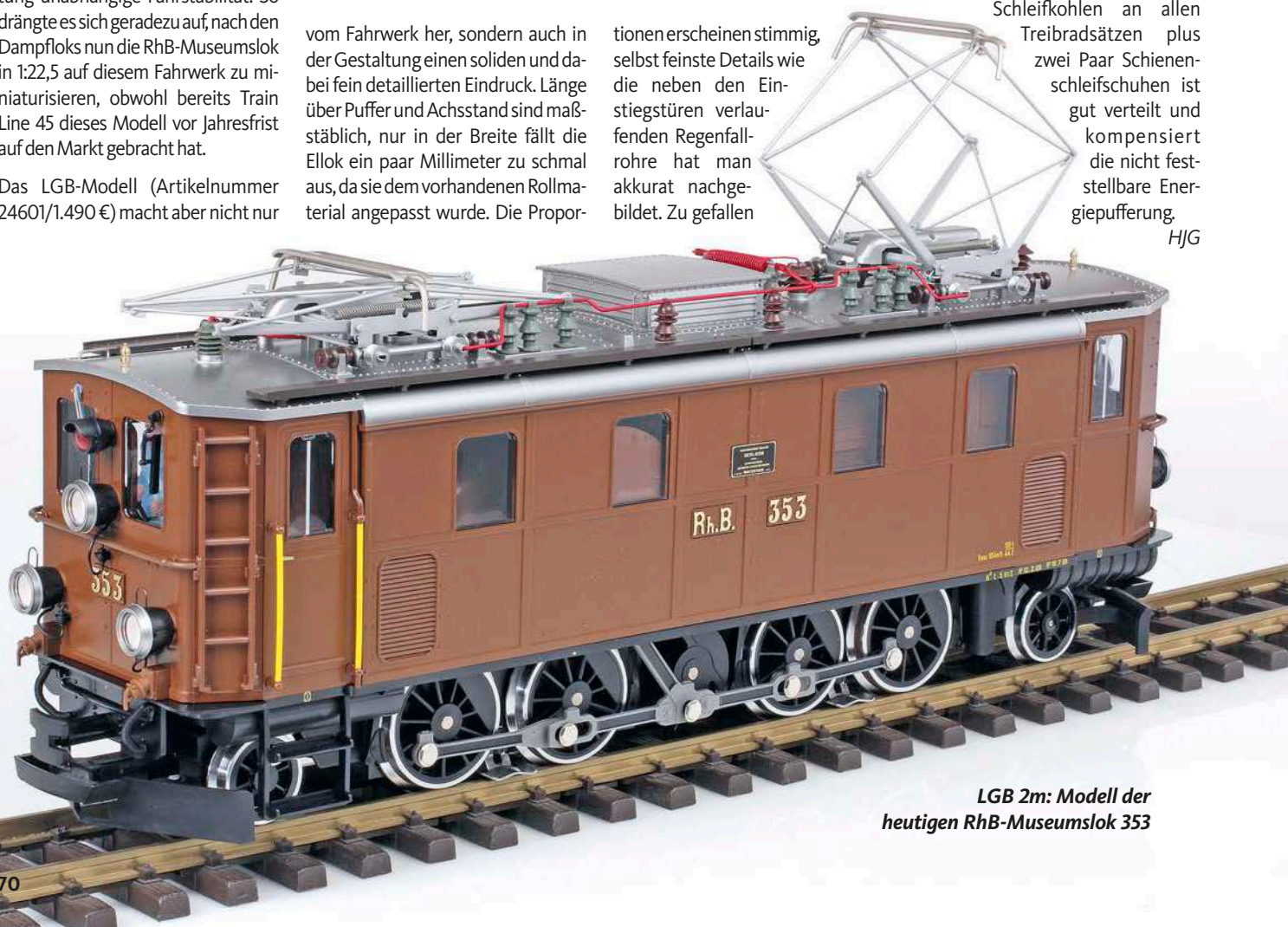
tionen erscheinen stimmig selbst feinste Details wie die neben den Einstiegstüren verlaufenden Regenfallrohre hat man akkurat nachgebildet. Zu gefallen

wissen auch das rote Falschfahrlicht samt angedeuteter Verkabelung, die unterschiedlichen Scheibenwischer, der senkrechte Riemen in den Führerstandseitenfenstern und natürlich die erkennbare Gestaltung des beleuchtbaren Maschinenraums.

Die Einstiegstüren sind nur angraviert und bleiben geschlossen. Die Pantografen lassen sich motorisch langsam auf und ab bewegen, auch automatisiert in Abhängigkeit zur Fahrtrichtung. Lichttechnischer Gag im Maschinenraum: LGB entfacht auf Tastendruck am Schaltwerk ein kleines Blitzlichtgewitter, sofern das Betriebsgeräusch eingeschaltet ist. Die Modelltechnik ist auf einem doppelten Fahrwerksboden aufgebaut, der aus Metall besteht und ebenso zur Ballastierung beiträgt wie zwei unterschiedlich geformte Metallblöcke. So bringt die Ge 4/6 rund vier Kilogramm auf die Waage und entwickelt mit zwölf Newton eine hohe Zugkraft. Die Stromaufnahme über

Schleifkohlen an allen Treibradsätzen plus zwei Paar Schienenschleifschuhen ist gut verteilt und kompensiert die nicht feststellbare Energiepufferung.

HJG



LGB 2m: Modell der heutigen RhB-Museumslok 353

■ Jägerndorfer H0 Vectron in vielen Varianten

Mit den ÖBB-Eloks 1293 009-7 (Artikelnummern 27020/-2/17020/-2) und 1293 175-6 (27010/-2/17010/-2) sowie der ELlorean 6193 282-1 (27030/-2/17030/-2) sind die ersten Vertreter des formneuen Vectrons lieferbar. Neben den Gleich- (224,90 €) und Wechselstromvarianten (254,90 €) gibt es für beide Stromsysteme auch digitale Soundausführungen für 345,90 bzw. 389,90 Euro. Die Miniatur wirkt auf den Betrachter absolut überzeugend und stimmig. Obwohl der Lokaufbau recht schlicht ist, fallen mehrere Details angenehm auf wie die eingravierten Siemens- und Vectron-Schriftzüge direkt über den Puffern und die überzeugende Matrix der Scheinwerfer. Sehr dünn und damit vorbildgetreu sind die Griffstangen. Eine Augenweide sind die Dachauf-



bauten und die drei unterschiedlichen filigranen Pantografen. Besondere Gags findet man auf den Führerständen: Da hängen Sicherheitsmäntel an



Jägerndorfer H0: In der Seitenansicht erkennt man gut die vielen Details auf dem Dach und am Fahrgestell des ÖBB-Vectron

Ein originelles Detail ist die Sicherheitsjacke des Lokführers an der Trennwand zum Maschinenraum Wolfgang Bdinke (2)

den Wänden, und auf dem Beifahrersitz hat der Lokführer seinen Rucksack abgestellt. Die mehrfarbig gestalteten Führerstände verfügen auch über Steuerpulte mit je drei beleuchteten LCD-Displays. Die überprüften Hauptabmessungen entsprechen exakt dem Vorbild. Das 407 Gramm

wiegende Modell kann eine Zuglast von 225 Gramm ziehen, was selbst für längere Schnell- oder Güterzüge genügt. Neben den aktuell lieferbaren Modellen sind weitere ÖBB-Loks – auch im Nightjet-Design – sowie DB-, MRCE-, Railpool- und Voest-Varianten angekündigt. **WB**

■ Fleischmann N Taschenwagen Sdgnss mit Lkw-Auflieger

Eine Neuentwicklung ist der Taschen-/Containertragwagen Sdgnss. Das Foto zeigt die Wascosa-Variante aus der Schweiz in Orange mit Fercam-Auflieger (Artikelnummer 6660040/57,90 €). Der Wagen besteht aus Metallguss und hat ange-

steckte Griffstangen und Handräder aus gelbem sowie Tritte aus orangefarbenem Kunststoff. Die feine Beschriftung ist weitgehend lesbar und sogar auf der Wagenoberseite vorhanden. Der Auflieger ist im Digitaldruckverfahren dekoriert. **GS**



Piko TT: verchromter VTG-Kesselwagen mit angesetzten Details MM



Fleischmann N: Der vierachsige Sdgnss wird zusammen mit einem Lkw-Auflieger geliefert

Gunnar Selbmann

■ Piko TT Glänzender Chemieesselwagen VTG

Nach dem N-Modell (siehe em 4/25) ist nun auch die 1:120-Neukonstruktion des Chemieesselwagens erschienen. Das 37 Gramm wiegende Kesselwagenmodell (Artikelnummer

47780/55 €) weist eine hohe Detaillierung mit zierlichen Leitern, freistehenden Griffstangen und Geländern sowie detailliert ausgeführtem Wagenboden auf. **MM**

■ Lenz O DR-Baureihe V 100

In klassischer Kunststoff/Metall-Mischbauweise entstanden die sechs Ausführungen (Artikelnummern 40137-01 ff.) der Reichsbahn-V 100. Die vor Personen- und Güterzügen eingesetzten Dieselloks wurden ab 1970 als Baureihe 110 bezeichnet – so wie das hier vorgestellte purpurrot-perlweiße Modell der 110 020. Andere Varianten sind rubinrot, grasgrün-grauweiß oder weinrot-hell elfenbein lackiert. Die 849 Euro kostenden und rund ein-einhalb Kilogramm wiegenden Epoche-III/IV-Modelle sind mit umgerechnet etwas mehr als den 100 km/h des Vorbilds auf der Anlage unterwegs. Dabei geben die gut gestalteten Dieselloks den Eindruck der Originale perfekt wieder. Im nachgebildeten Führerstand ist ein Lokführer eingesetzt. Dank der fernbedienbaren Kupplung, des Antriebs über alle vier Radsätze und der verbauten Digitalausstattung ist das Modell sowohl für den Strecken- als auch den Rangierbetrieb gut geeignet. **MM**



**Lenz O:
110 020 in
der Epoche-
IV-Variante** Werk

■ Märklin HO

Baureihe 64 der mhi



Märklin HO:
Dank digitaler
Telex-Kupp-
lung kann mit
der Baureihe
64 vorbildge-
recht rangiert
werden

Als Herbstneuheit exklusiv für die mhi-Händler wurde die formtechnisch überarbeitete Baureihe 64 der DB angekündigt. In den letzten Wintertagen gelangte das Modell der 064 106 (Artikelnummer 39659/419 €) bereits in den Handel. In der Ausführung mit überwiegend ge-

schweißten Wasserkästen, die nur an den Fronten noch Nieten aufweisen, Druckluftläutewerk, Dampfpeife beim Dampfdom rechts und einer Rauchkammertür ohne Zentralverschluss gibt sie den Betriebszustand um 1970 wieder. Dazu passt auch, dass an der Rückseite unten noch zwei

DRB-Laternen montiert sind. Das obere Spitzenlicht sowie die drei an der Front sind dagegen bereits DB-Reflexglaslaternen. Zur weiteren Ausstattung liegen Bremsschlauchattrappen und Kolbenstangenschutzrohre bei. Neben den üblichen digitalen Betriebs- und Geräuschfunktionen ist

für eine Tenderlok auch die an beiden Seiten verbaute digitale Kupplung wichtig, sodass in Endbahnhöfen der Zug abgekuppelt oder im Güterbahnhof vorbildgerecht rangiert werden kann. Wer Dampfdestillat einfüllt, kann auch die kräftigen Qualmwolken erzeugen. **MM**

■ Brawa HO

Zweiachsiger Tiefladewagen von Krupp

Krupp baute zwischen 1957 und 1966 insgesamt 15 Tiefladewagen des Typs St 309a mit einem Eigengewicht von rund 15 Tonnen zum Transport kleiner, bis zu 21 Tonnen schwerer Güter. Aufgrund der kompakten Bauart mit geschwungenem Langträger war es nicht möglich, die Fahrzeuge mit einer Druckluftbremse auszurüsten, weshalb ein Radsatz über eine Handbremse feststellbar war, was auch am Modell erkennbar ist. Neben der DB bezogen auch die NS fünf dieser

Fahrzeuge. Die DB bzw. DB AG setzte ihre Tiefladewagen bis 2004 ein, sodass Brawa gleich den Stm 309 (50799), Uj⁶³¹ (-800) und Uikk⁶³¹ (-801/-2) mit Beschriftungen der Epochen III, IV und V für je 59,90 Euro umsetzte. Die 43 Gramm wiegende Neukonstruktion ist aufwendig an allen vier Seiten bedruckt. Besonders gut gefallen auch die zahlreichen Gravuren, die durchbrochenen Zurrösen und das nur im Original umleg-



■ Märklin HO F-Zug 41 „Senator“

Alle Clubmitglieder sollten inzwischen ihr vorbestelltes Schnellzugwagenset F 41 „Senator“ (Artikelnummer 43233/399 €) erhalten haben. Die anderen Interessenten müssen sich bei Händlern umschauen, um das aus drei 1.-Klasse-Schnellzugwagen A4üe und einem Speisewagen WR4ü[e] der DSG bestehende Set erwerben zu können. Während die drei blauen Schürzenwagen der windschnittigen Bauart ABü-38 an-

Märklin HO: Am letzten Wagen (vorn links) des F 41 „Senator“ sind zwei Zugschlusslaternen montiert

gehören, entspricht der DSG-Wagen der Einheitsbauart 1928-1930/Verwendungsgruppe 29. Um 1957 wurde der Zug auf der Strecke zwischen Frankfurt (Main), Hannover und Hamburg-Altona eingesetzt. Miniaturfiguren können auf die mehrfarbigen Inneneinrichtungen geklebt werden und die dank Pufferkondensatoren flackerfreie LED-Innenbeleuchtung genießen. **MM**

Brawa HO: Gleich für drei Epochen ist der formneue Tiefladewagen der DB bzw. DB AG erhältlich **MM (5)**





**REE H0: ETAT-Reisezugwagen
der Epoche III und CFL-
Diesellok-Reihe 850**

Wolfgang Bdinke

■ REE Modèles H0

SNCF-Wagen und CFL-Diesellok

Der ovale Kastenquerschnitt mit ovalen Fenstern sowie vorgefertigte und verschweißte Wagensegmente führten 1936 zu beträchtlichen Gewichtseinsparungen und enormer Steifigkeit der ETAT-Reisezugwagen. REE hat verschiedene SNCF-Sets für die Epochen III/IV realisiert. Es sind dreiteilige 2.-Klasse-Garnituren – bestehend aus aerodynamisch geformten End- und zwei Zwischenwagen (Artikelnummer VB-470/349 €) oder Endwagen 1./2. Klasse mit je einem Mittelwagen 1. oder 2. Klasse (-69). Auch einzelne Mittelwagen (-71/99 €) sind erhältlich. Das Interieur ist bei der 2. Klasse mit

blauen Fauteuils ausgestattet, die Abteile der 1. Klasse mit roten. Gepäckablagen gibt es in allen Fahrzeugen. Die roten Vorhänge sind vorbildgerecht abteil- wie gangseitig nachgebildet. Sämtliche Modelle verfügen serienmäßig über flackerfreie Innenbeleuchtungen, die auf Fingerdruck auf einen der beiden Wasserkästen aktiviert und abgeschaltet werden können. Feingliedrig sind die silbernen bedruckten Fensterrahmen ausgefallen. Die Wagenrollen auf gut detaillierten „X3RA State“-Drehgestellen, deren quer liegende Blattfedern und Bremsausrüstung gut wiedergegeben sind.

Ebenfalls neu ist die SNCF-Rangierlok der Reihe BB 63000, von der es auch die Schwester-Bauart 850 der CFL gibt. Ausgerüstet ist die Lok 856 der Epoche IV/V, die Museumslok der 1604 Classics a.s.b.l. ist, mit dem größeren 5.000-Liter-Dieseltank. Eine Plux22-Schnittstelle ist vorhanden. Separat kann man für den Digitalbetrieb einen Motorisierungssatz (XB63-04/19,95 €) einbauen, der das Lüfterrad antreibt. Zwei Haftreifen sorgen zusammen mit dem Vierachs-antrieb für ordentliche Zugkraft der Gleichstrom- (JM-016/219 €) sowie digitalen DC- (-S/329 €) bzw. AC-Soundvarianten (-SAC/339 €). WB

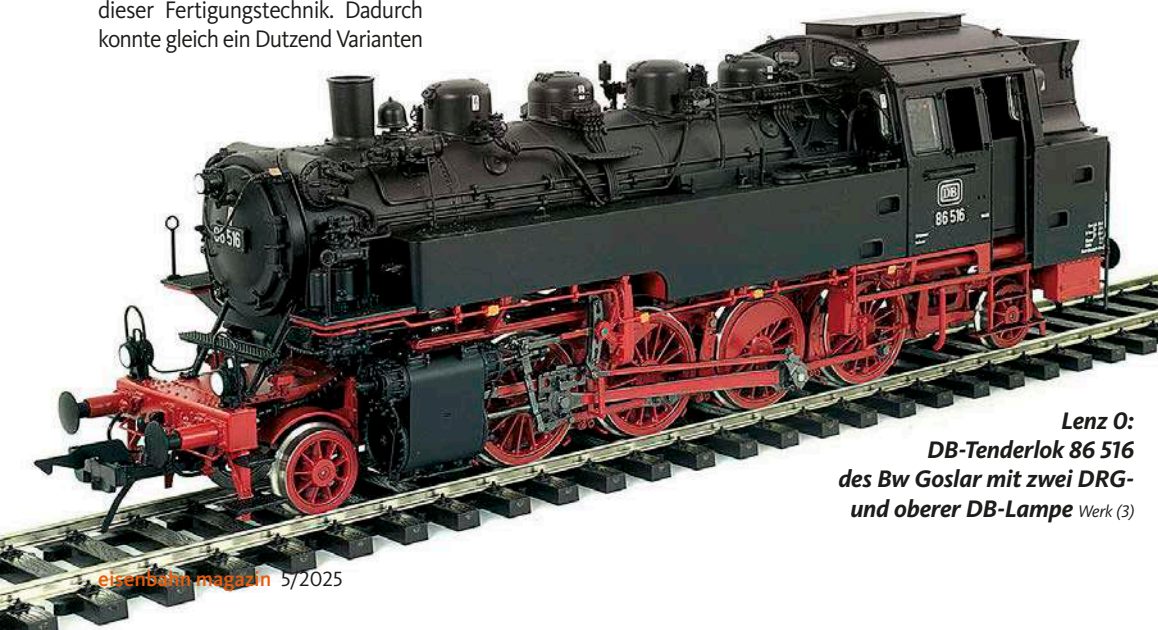
■ Lenz O

Tenderlok der Dampflokbauerei 86

Die 774 Einheitsgüterzugloks der Baureihe 86 wurden für Flachlandstrecken beschafft, später aber von zahlreichen Bahnbetriebswerken aus auch vor Personenzügen in hügeligem Terrain eingesetzt. Nach dem Erfolg der detaillierten Metallmodelle erscheint auch die Baureihe 86 in dieser Fertigungstechnik. Dadurch konnte gleich ein Dutzend Varianten

(Artikelnummern 40286-01ff.) der Epochen II bis IV zum Preis von je 1.399 Euro umgesetzt werden. Die gut zwei Kilogramm wiegende und über den letzten Kuppelradsatz angetriebene Tenderlok hat eine digitale Vollausstattung u. a. mit USP und Energiespeicher, in der Helligkeit ein-

stellbarer LED-Beleuchtung, schaltbaren Kupplungen sowie Rangiergang erhalten. Wie immer können zahlreiche Licht-, Sound- und Betriebsfunktionen bei den mit DRG-, DB- und DR-Beschriftungen versehenen Modellen abgerufen werden. MM



**Lenz O:
DB-Tenderlok 86 516
des Bw Goslar mit zwei DRG-
und oberer DB-Lampe** Werk (3)

Außerdem...

... lieferte Piko seinen H0-Jahreswagen 2025 (Artikelnummer 95755/39,99 €) aus, der ein beliebtes Sammelobjekt ist



**Piko H0: Sonneberger
Kesselwagen**

... bietet MoBaBro.de in H0 den Taschenwagen T5 in mehreren Varianten in Grau der Hupac (0401.01 bis 0404.01) und orangefarbener Wascosa-Lackierung (0430/-31) für je 59 Euro an

... lieferte Fleischmann in N die DR-Wendezug-Doppelstockwagen der Gattungen Dbmq und Dbmue als Set aus (6260041/104,90 €)

... findet man bei Epoche I einen TT-Wagen (2000181/155 €) mit dem Knochen von den Schlachthöfen zu den Seifenfabriken transportiert wurden



Epoche I TT: Knochenwagen

... stellte Halling die je 199,90 Euro kostenden H0e-Elloks E1 (MIX-301) und E2 (-2) der Strecke Mixnitz – St. Erhard vor, die einen Glockenanker-Motor sowie Beleuchtung haben

... belädt Tillig in TT den vierachsigen Rgs-w-Tragwagen der DB AG mit drei formneuen WoodTainer XXL (18137/52,50 €) von Innofreight



Tillig TT: WoodTainer XXL

... sind bei Train Line 45 in der Sammleredition zwei vierachsige 2m-Reisezugwagen mit farbenfroher Lackierung „Die Maus im Sommer“ (3530923) und „Herbst“ (-2) für je 269 Euro erhältlich

... kündigte Massoth seinen ersten Neuheitenprospekt nach der überstandenen Insolvenz in gedruckter Form bzw. unter www.massoth.de an

■ Lasercut-Bausätze in H0, N und Z von Modellbau Laffont

Kleinbahnhof Osterode und Umladehalle



Modellbau Laffont H0: Das eingeschossige Empfangsgebäude mit vier Giebeln bietet sich für Klein- und Nebenbahnen an

Für Bahnhöfe an Nebenstrecken ideal ist das ca. 250 mal 80 Millimeter Grundfläche benötigende Empfangsgebäude Osterode (Artikelnummer H11501/119,90 €), das aus sauber geschnittenen Karton- und MDF-Teilen produziert wird. Auf die verzapfte Kartonunterkonstruktion wird der rote, 0,4 Millimeter starke Karton mit den gravierten Ziegelsteinen aufgeklebt. Anschließend setzt man das dünne Fachwerk auf, dessen Holzstruktur leider nicht durchgängig im Balkenverlauf eingraviert wurde. Deutlich plastischer wirkt hingegen die Gravur der Dachpfannen sowie die Darstellung der Fensterrah-

men und Türen. Obwohl die Konstruktion durchdacht aufgebaut ist, erfordert die bild- und textlich etwas zu knapp verfasste Bauanleitung eine gründliche Vorbereitung jedes Arbeitsschrittes, damit man nichts falsch anklebt. Hier sollte der Hersteller umgehend nachbessern, denn das Modell ist attraktiv, erfordert aber

viel Zeitaufwand bei der Montage. Ob ein einzelner H0-Schornstein z. B. aus 13 Teilen montiert sein muss, ist fraglich. Hierfür würde sich der 3-D-Druck weitaus besser eignen. Problemlos lässt sich dagegen die Nasenuhr aus schwarzem Karton ankleben, die nur in der Mitte geknickt wird. Wer das Fachwerkgebäude am Anla-

genrand aufstellt, sollte die Innenräume mit Einrichtungsgegenständen versehen und ggf. Kunststoff-Dachrinnen und Fallrohre nachrüsten.

Ein weiteres Lasercut-Gebäude ist eine schlichte Bahnhofs-/Umladehalle mit schmalen Mittelbahnsteig, die beliebig verlängerbar ist und die sich nebeneinander aufstellen lässt. Sie wird in den drei Nenngrößen H0 (H11401/39,90 €), N (N-/31,90 €) und Z (Z-/29,90 €) gefertigt. MM

■ kibri H0

Setra Reisebus und VW Käfer 1302

Viessmann hat fürs kibri-Sortiment die übernommenen AWM-Formen reaktiviert. Der neue Setra S 415 UL (Artikelnummer 21232/28,95 €) wird wie der VW Käfer 1302 (-30/14,95 €) als Fertigmodell ausgeliefert. Von anderen Volkswagen unterscheidet er sich dadurch, dass die Heckhaube zum Öffnen ist und somit einen Blick auf den ange deuteten Motor erlaubt. Am Bus, der im Original im Linien- und Gelegenheitsverkehr eingesetzt wird, müssen noch die zwei Außenspiegel zugerüstet werden. MM



kibri H0: Der Setra hat eine nachgebildete Inneneinrichtung und der Käfer einen ange deuteten Motor

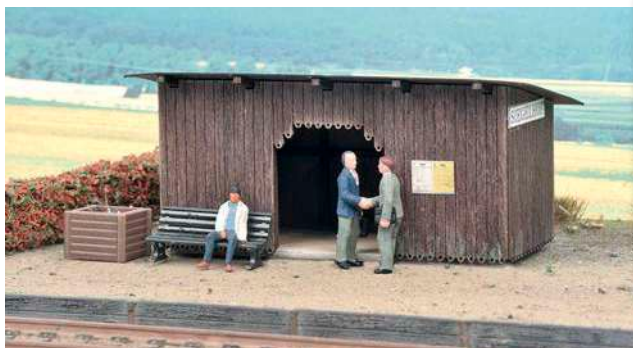
■ Noch H0 Bürgersteige

Passend zum Struktur-Strassenpflaster werden nun auch Bürgersteige mit Kopfsteinpflaster- (Artikelnummer 60342) und Betonplattenoptik (-O) zu je

17,99 Euro angeboten. Die sechs 24 bzw. 16 Millimeter breiten Wege sind ca. 85 Zentimeter lang, bereits patiniert und müssen vom flexiblen Trägermaterial ausgeschnitten werden. MM



Noch H0: Bürgersteige aus Kopfsteinpflaster und Betonplatten



Busch H0: hölzernes Haltepunktgebäude nach sächsischem Vorbild

■ Busch H0, TT

Haltepunkt Siegelhof mit innen liegender Holzfachwerkkonstruktion

Nach einem Vorbild aus Sachsen entstand ein kleiner Holzunterstand, der als Warteraum an Haltepunkten von Zügen, Straßenbahnen oder Bussen genutzt werden kann. Er verfügt über

eine komplette Holzbalkenkonstruktion im Inneren, sodass man das Gebäude auch im Bau darstellen könnte. Ebenso ist es möglich, den oberen verzierten Eingangsbereich waage-

recht darzustellen. Zahlreiche Anschriften liegen den aus 17 Teilen bestehenden H0- (Artikelnummer 1954/24,49 €) bzw. TT-Bausätzen (8792/16,59 €) bei. MM

■ Artitec H0, Z

Wanderer-Oldtimer, Boote, Motorrad, Lastenaufzug und Figuren

Beim W1 5/12 PS (Artikelnummer 387.478/34,50 €) handelt es sich um einen Vertreter einer Serie von kleinen Reisewagen, die ab 1912 von den Wanderer-Werken in Chemnitz gebaut wurden. Weitere Neuheiten sind ein sechs Zentimeter langer Lastenaufzug (-549/29,90 €) zum Anheben bzw. Absenken von Möbeln. Ebenfalls zeitgemäß ist ein Sportler mit Helm und Schwimmweste, der

ein gelasertes Segelboot auf einem Anhänger zum Wasser zieht (-95/20,90 €). Außerdem gibt es einen Stahlkahn als Vollrumpffmodell (-88/22,90 €). Die Reichspolizei wird durch ein Motorrad mit Beiwagen (-80/29,80 €) dargestellt, auf dem zwei Beamte sitzen. In bekannt hoher Qualität sind drei Z-Figurenpackungen zu je zehn Euro ausgeliefert worden: Zimmerleute 1920–1990

(Artikelnummer 5220002), vier Industrierangierer (-5) und drei Traktorfahrer (-6). Diese Arbeiter sind gut detailliert und farblich aufwendig gestaltet. GF/HSP



Artitec H0: Polizeigespann, Laser-Segelboot, Stahlkahn, Wanderer-Pkw und Lastenaufzug Guus Ferrée

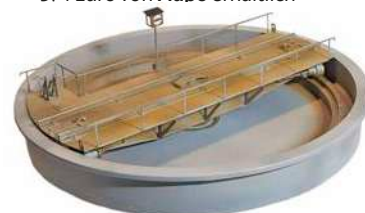
Außerdem...

... liefert **Wiking** in N für Freunde der Landwirtschaft den Fend Favorit mit Anhänger (Artikelnummer 96004/15,49 €) sowie den John Deere 8830 (-603/11,99 €) aus



Wiking N: Traktoren

... ist eine 13-Meter-Drehscheibe für Zwei- und Dreileitersysteme als H0-Fertigmodell mit Antrieb für 374 Euro von **Hapo** erhältlich



Hapo H0: Drehscheibe

Werk

... rollte von **Busch** in H0 der formneue Land Rover Defender '90 mit geschlossenem Hardtop (54351/22,99 €) vor, so wie er 1983 die Land Rover-Werkhallen verließ



Busch H0: Defender '90 MM (8)



Perfekte Symbiose aus Design und Geschwindigkeit

PIKO



BR 101

Apmz 116.0

Apmkz 116.6

Apmkzf 116.8

Zugset 4tlg. Metropolitan BR 101 mit Personenwagen und Steuerwagen DB AG Ep. V

58150 Gleichstrom

669,00 €*

☑ 58151 Gleichstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound®** onboard

779,00 €*



Apmz 116.2

Apmz 116.4

Apmz 116.4

Apmkz 116.6

28350 Wagenset 4tlg. Personenwagen Metropolitan DB AG Ep. V

411,00 €*



* unverbindliche Preisempfehlung

Holen Sie sich mit dem Metropolitan ein Stück Eisenbahngeschichte nach Hause. Über nebenstehenden QR-Code finden Sie im Handumdrehen den passenden Fachhändler in Ihrer Nähe!

f o YouTube
www.piko.de

*Mit kräftiger Rauchentwicklung
dampft eine kurze Rangiereinheit
über den Holzsteg des Küstenstreifens*



■ Schaustück der Nenngröße O_{n30} mit Motiven einer Wald- und Hafenbahn

Durch die Wälder an der USA-Ostküste

Beim Betrachten der vielen Details dieser Anlage glaubt man, das Rauschen der Atlantikwellen und Baumwipfel sowie den Geruch von Tang, Salz und Nadelbäumen zu spüren

Der Erbauer dieser Anlage – Martin Welberg aus Borne in den Niederlanden – ist ein großer Fan von Wäldern, Wasser und Wellen und hat sich für sein Anlagenthema die Ostküste im Norden der USA zum Vorbild genommen. Die Bilder dieser Seiten spiegeln einen überzeugenden Ausschnitt dieser urwüchsigen Modelllandschaft wider.

Adaption für Ausstellungen

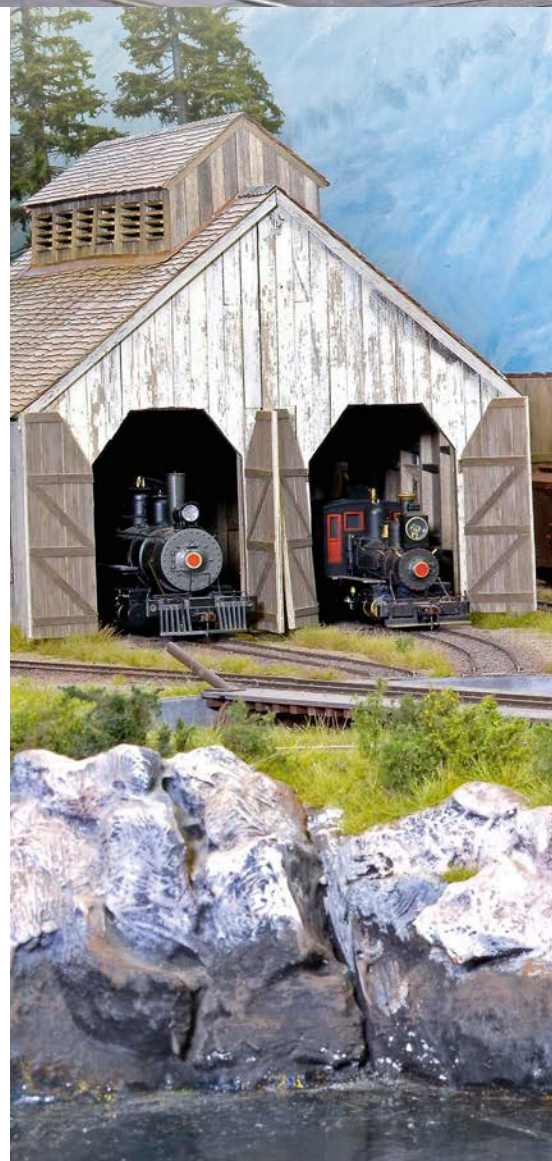
Mit der gezeigten Anlagenform hat es eine spezielle Bewandnis: Der rechte Teil mit der Ortschaft gehört eigentlich zu einer zimmerfüllenden Anlage, deren Präsentation auf einer Ausstellung aufgrund ihrer immensen Abmessungen nicht möglich war. Um das Thema nordamerikanische Ostküste trotzdem einer breiten Öffentlichkeit zu zeigen, wurde das rechte Anlagensegment mit einem neu geschaffenen Landschaftsteil sowie einem angeschlossenen Fiddle-Yard zu einem auf Messen präsentier-

baren Ganzen verbunden. Der ausgestellte Anlagenteil misst in der Länge zehn Meter. Dessen Bau wurde vor rund zehn Jahren begonnen und wenige Monate später vollendet.

Bahnverkehr auf Peco-Gleisen

Das Gleisareal in der Nenngröße O_{n30}, die mit Oe entsprechend den NEM vergleichbar ist, wurde mit Peco-Gleismaterial gestaltet. Die Strecke führt von der viergleisigen Schiebebühne des Fiddle-Yards durch einen kurzen Tunnel und durchstreift eingleisig ein ausgedehntes Waldgebiet. Anschließend wird auf einer imposanten Holzbrücke ein Flusslauf überquert, der sich bald darauf ins Meer ergießt. Unweit der Mündung hat ein kleiner rustikaler Bootsanleger seinen Platz gefunden.

Hinter der Brücke beginnen die ersten Häuser der Ortschaft. Neben dem zweistöckigen Lokschuppen verläuft ein kurzes Ladegleis zum

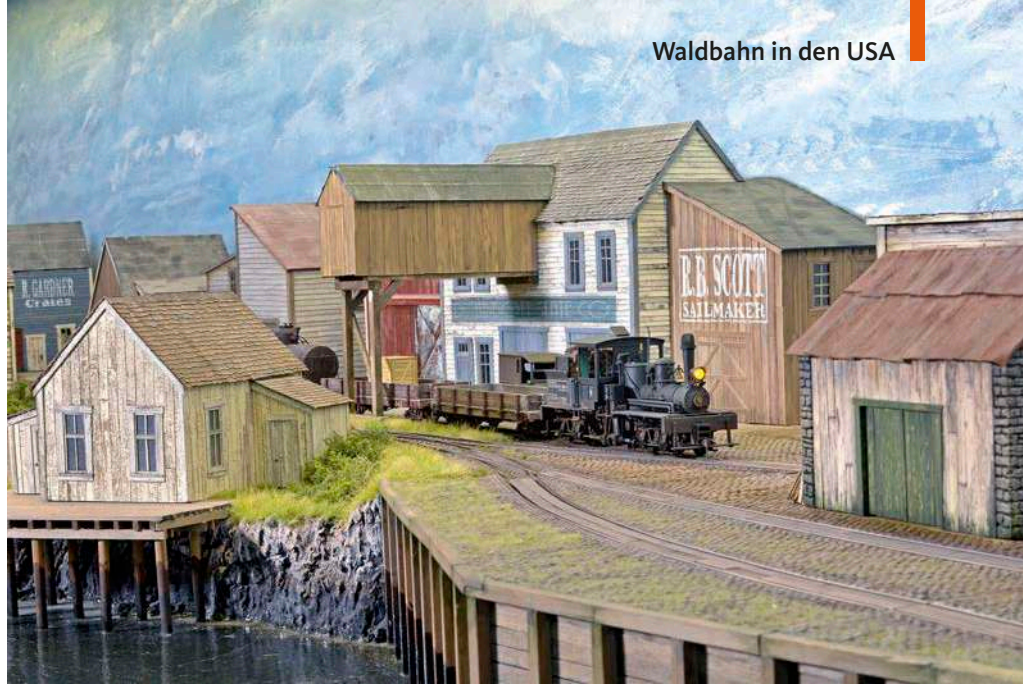




Güterschuppen. Auf der kleinen Drehscheibe des Depots werden die Lokomotiven auf die Schuppen- und benachbarten Abstellgleise im Außenbereich verteilt. Die bis hierher eingleisige Strecke gliedert sich über eine Weichenstraße in mehrere Überhol- bzw. Kreuzungs- sowie Lade- gleise auf. Die eingebauten Weichen erlauben das Umsetzen der Lokomotiven, um die Zug- fahrt in die Gegenrichtung fortsetzen zu können.

Gebäude aus Depafit und Holz

Die im Straßenplanum eingebetteten Gleise sowie die zahlreichen Gebäude befinden sich auf einem über das Wasser hinweggebauten Steg auf Pfählen. Die Gebäude zeigen das typi- sche Aussehen US-amerikanischer Häuser und entstanden im kompletten Eigenbau. Als Basis- material wurden Depafit-Platten verwendet,

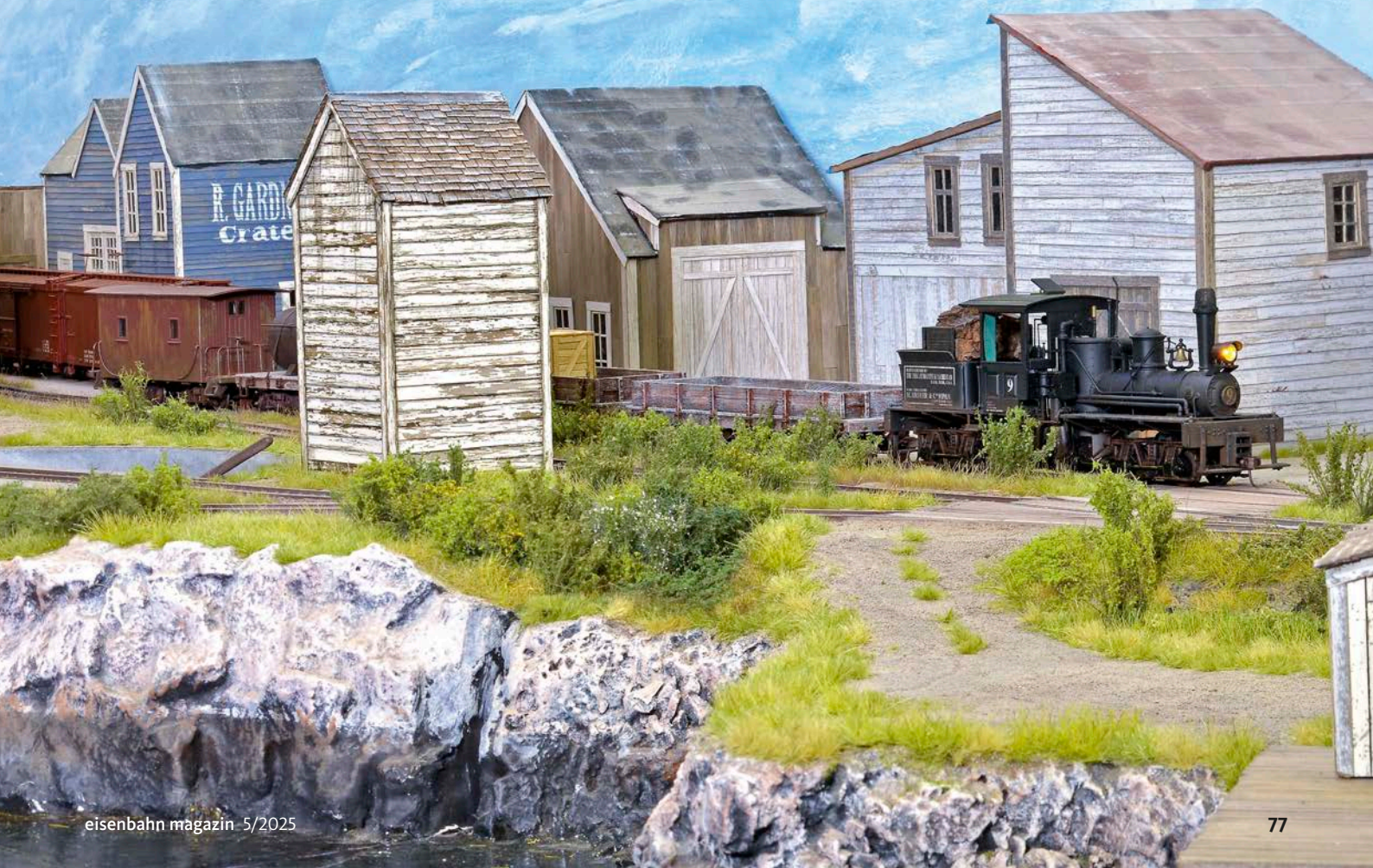


Die Ortschaft an der USA-Ostküste ist industriell geprägt und wird vorrangig von Güter- zügen durchfahren wie diese von einer Shay-Lokomotive gezogene Garnitur

die allerdings abweichend zur Methode des französischen Modellbauers und Buchautors Emmanuel Nouaillier im Originalzustand ohne die entfernte Beschichtung verwendet wurden. Die Wandteile erhielten eine Verkleidung mit dünnen Furnierstreifen. In der gleichen Art entstand der Holzbelag der Bereiche zwischen

den Häusern. Die unterschiedlich gestalteten Gebäude beweisen einmal mehr die vielfältigen Möglichkeiten der authentisch wirkenden Holzbauweise. Zahlreiche Details beleben die Straßen wie beispielsweise eine Kohleverladung oder herumliegende Kisten bzw. Holzteile und in den Ecken drapiertes Gerümpel.

Im Lokdepot finden zwei Maschinen Platz und können auf der Drehscheibe davor auch gewendet werden Jürgen Albrecht (3)





Entlang der Küste fahren die Züge an einem Bootssteg vorüber und verschwinden kurz darauf Richtung Gebirgsmassiv, das mittels Tunnel durchquert wird. Dahinter schließt sich betrieblich ein Fiddle-Yard als viergleisiger Zugspeicherbahnhof an



Die wenigen Autos entsprechen ebenso wie die Schienenfahrzeuge dem gewählten Zeitabschnitt. Zum überzeugenden Eindruck einer an der Küste gelegenen Ortschaft trägt wesentlich die gekonnt gestaltete Wasserfläche zwischen den Holzpfählen der Abstützung und der Flussmündung bei.

Betrieb zwischen zwei Bahnhöfen

Hat ein aus dem Bahnhof fahrender Zug den in typisch amerikanischer Stollenmanier gestalteten Tunnel im linken Anlagenbereich durchfahren, erreicht er die viergleisige Schiebebühne des offenen Zugspeicherbahnhofs. Die hier verlegten Gleise werden durch Schraubverbindungen arretiert. Damit bleibt jederzeit eine Korrektur sowohl in horizontaler als auch vertikaler Richtung möglich, was bei einer starren Verbindung durch Kleben oder Löten nur schwer möglich wäre. Die vier Abstellgleise erlauben einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb durch den Einsatz der hinterstellten Zuggarnituren. Das Wenden der Lokomotiven erfolgt auf der hinter der Schiebebühne angeordneten Drehscheibe. Dieser Wechselbetrieb sorgt für einen regen Zugverkehr mit immer wieder anderen Fahrzeugzusammenstellungen.

Dieter E. Schubert

Optisch bilden diese Holzbrücke über der Flussmündung ins Meer und die dahinter beginnende Ortschaft die gestalterischen Höhepunkte dieser Anlage, denn alle Hoch- und Kunstbauten wurden in Martin Welbergs Werkstatt geschaffen Jürgen Albrecht (3)



Buch & Film

Schmalspur-Album Sachsen, Deutsche Reichsbahn 1945–1978: Goßdorf-Kohlgrube – Hohnstein, Mosel – Ortmanndorf, Reichenbach unt Bf – Oberheinsdorf, Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal – Autorenteam – 263 S., 111 Farb-/785 Schwarzweiß-Abb. – 54,00 € – SSB Medien/SOEG Verlag, Zittau – ISBN 978-3-9826224-1-5



Der ein wenig sperrige Untertitel dieses Buches deutet schon an, dass dieser Band aus der „Roten Reihe“ etwas aus dem Rahmen fällt. Werden sonst stets einzelne Strecken oder Streckenteile eines Netzes behandelt, kommen hier die schon 1951 stillgelegten Trassen im Elbsandsteingebirge und vor den Toren Zwickaus sowie die zwei meterspurigen Betriebe „Rollbockbahn“ und „Gitterrompel“ zu Ehren. Letztere war eine Überlandstraßenbahn mit Triebwagen für den Personenverkehr und Eiloks zum Befördern der Güterzüge. Der Zugverkehr im vogtländischen Reichenbach war geprägt durch die drei speziellen Fairlie-Tenderloks der Gattung IM sowie die auf je zwei zweiachsigen Rollböcken aufgeschemelten Regelspurgüterwagen. Auf den beiden 750-Millimeter-Spur-Strecken war indes die Meyer-Tenderlokkonstruktion IV K prägend, wobei auf der Schwarzbachbahn auch mehrfach der Exot 99 4052 abgelichtet wurde – eine russische Schlepptenderloks, die es durch die Kriegswirren nach Sachsen verschlagen hatte. Allein diese betriebliche Vielfalt lässt erahnen, welche thematischen Reizwechsel dieser Band zu bieten vermag. PW

Tieflade- und Tragschnabelwagen, Güterwagen/Band 10 – Stefan Carstens/Matthias Hempel/Paul Scheller – 256 S., 745 Farb-/Schwarzweiß-Abb. – 59,95 € – Eisenbahn-Dokumentation, Hamburg – ISBN 978-3-9823-2223-0



Der zehnte Band dieser Güterwagen-Buchreihe ist etwas gewöhnungsbedürftig: Qualitativ reiht sich das Werk nahtlos ein, dennoch ist vieles anders. Das liegt zum einen am Thema, denn die hier behandelten Wagen decken nicht nur einen sehr speziellen Bereich der Bahn ab, sie sind auch relativ jung, unterlagen einer recht dynamischen Entwicklung und waren in der älteren Vergangenheit – und sind es heute sogar ausschließlich – sehr stark von privaten Einstellern geprägt. Diese besonderen Umstände treffen auf eine nun völlig neue Struktur, mit der die Themenfelder abgearbeitet werden: Statt bauartspezifischer Kapitel bestimmen Chronologie und technische Entwicklungsschritte die Abfolge. Das ist für langjährige Leser zunächst ungewohnt oder gewöhnungsbedürftig, in der Gesamtbetrachtung aber durchaus sinnvoll gelöst. Dem Autorenteam ist es trotz aller Widrigkeiten gelungen, auch in diesem Band schlüssig und beinahe vollständig zu dokumentieren, was im Vorfeld nicht zu erwarten war. Zusammen mit einer perfekten Bildauswahl und -wiedergabe resultiert daraus eine klare Kaufempfehlung. HSP

Legendäre Eisenbahnen, Die erfolgreichsten und bekanntesten Triebfahrzeuge aus Deutschland und aller Welt – Jörg Hajt (Hrsg.) – 192 S., 178 Farb-/

21 Schwarzweiß-Abb. – 14,99 € – Heel Verlag, Königswinter – ISBN 978-3-96664-781-6



Bei Titeln wie diesem, die den Leser mit Superlativen locken, bin ich eher skeptisch. Schließlich versteht jeder Eisenbahnfreund etwas anderes darunter, was in diesem Metier legendär war. Die kleinste Reichsbahn-Dampfloks 88 7401 oder die Jung-ED 80 gehören für mich jedenfalls nicht dazu. Mit allen anderen Beispielen im Buch kann ich mich gut arrangieren. Zudem ist es lobenswert, dass knapp drei Viertel des Umfangs Triebfahrzeuge aus Deutschland porträtieren, ehe im letzten Kapitel auch Brasilien, Frankreich, Großbritannien, Indien, Italien, Japan, Jugoslawien, Nordamerika, Österreich, Polen, Russland, Schweden, Südafrika und die Schweiz mit besonderen Fahrzeugen zum Zuge kommen. Aufgrund des geringen Preises empfiehlt sich dieser Band nicht nur als unterhaltsame Feierabendlektüre, sondern auch als schönes Geschenk für Bahnfans. PW

Die Baureihe 01¹⁰, Die Super-Pacific-Dampfloks gestern & heute – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € – CFT-Video, Berlin/EK Medien, Freiburg

Müssten die Geschichten aus der Dampflokszeit nicht längst auserzählt sein? Nein, wie uns dieser Film lehrt. Zu unserer Überraschung wurde spannendes Material zur Baureihe 01¹⁰ ans Licht gefördert, das in wahrhaft einzigartigen Szenen sogar die kurze Zeit der Stromlinienära bei der Reichsbahn in den frühen Kriegsjah-



ren erzählen kann. Vom Entstehen über das Neubekesseln und die Blütezeit bei der DB bis hin zu den Museumsloks wird der zeitliche Bogen gespannt. Dabei spielen die Produzenten geschickt mit guten Aufnahmen aus der Betriebszeit wie auch aus Plandampf- und Sonderzugeinsätzen. Alle erhaltenen Maschinen wurden besucht und als roter Faden des Films in Szene gesetzt. In Summe ergibt sich ein packender Streifen, der auch viel Technikgeschichte vermittelt. HSP

De Nederlandse Stoomlocomotieven – Autorenteam – 400 S., 497 Schwarzweiß-Abb. – 44,95 € – Uitgeverij de Alk, Sint Pancras/Niederlande – ISBN 978-9-059-61274-7

In achter Auflage letztmals 2005 erschienen, handelt es sich hier um eine komplette Wiederauflage. Viele neue Informationen und Details, die damals noch nicht bekannt waren, sind jetzt enthalten. Texte wurden ausgetauscht oder frisch verfasst, auch inzwischen aufgefundene Fotos kamen hinzu. Ähnlich einer Enzyklopädie ist dieses Werk nach Zeitabschnitten aufgebaut und deckt alle Jahrzehnte der niederländischen Dampftraktion ab. In jedem Kapitel werden die einzelnen Typen nach ihrem ersten Baujahr gelistet und mit Fahrzeugskizze sowie Fotos von Vorbild oder Modell gezeigt. Der niederländische Text gibt Auskunft über die Geschichte der Lokreihen. Vereinzelt gibt es Tabellen zum Bestand an Dampfloks der jeweiligen Bahngesellschaft oder Lokgattung. WB

Weiterhin erreichen uns:



Mehr Fahrspaß und Betriebssicherheit, Modellbahn digital 2025 (MIBA Spezial 151) – Maik Möritz – 100 S., 389 Farb-/18 Schwarzweiß-Abb. – 12,90 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-214-2

Die Baureihe 38²⁻³, Der sächsische Rollwagen – Reiner Heinrich/Dietmar Schlegel/Sebastian Werner – 208 S., 52 Farb-/292 Schwarzweiß-Abb. – 54,00 € – EK Medien, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6068-5

Die Bügelfalte, Die Baureihe E 10 der DB – Heinrich Petersen – 175 S., 214 Farb-/51 Schwarzweiß-Abb. –

34,90 € – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71723-7

Atlas DR 1967, Eisenbahnstreckenlexikon der Deutschen Reichsbahn (Reprint) – 86 S., 32 Farb-Karten – 19,95 € – Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza – ISBN 978-3-938997-05-5

Lokomotiven & Triebzüge 2025, Triebfahrzeuge der DB AG (EK

Special 156) – Autorenteam – 100 S., 142 Farb-Abb. – 13,90 € – EK Medien, Freiburg – ISBN 978-3-8446-7049-3

Eisenbahnstrecke Zwönitz – Scheibenberg – Claus Schlegel – 144 S., 61 Farb-/194 Schwarzweiß-Abb. – 29,80 € – Bildverlag Böttger, Witzschdorf – ISBN 978-3-96564-030-6

■ Steuerungsplatinen für individuelle Elektronikschaltungen

Arduino

für Eigenbau-Enthusiasten

Modellbahn ist ein enorm vielseitiges Hobby mit zahlreichen Sachgebieten, die man abwechselnd betreiben kann. Das Basteln von Modellbahn-Elektronik ist eine dieser Möglichkeiten und existiert schon so lange, wie Miniaturbahnen mit elektrischem Strom betrieben werden. Wir zeigen auf, wie einfach das heute ist

Über Jahrzehnte hinweg haben Modellbahner Relaissteuerungen aller Art konzipiert und gebaut. Nicht selten war dabei das Vorbild auch schaltungstechnischer Pate für Modellbahnsteuerungen. Noch heute sind zwar hunderte Relaisstellwerke in Deutschland in Betrieb, aber die Entwicklung geht kontinuierlich weiter.

Vom ESTW zum DSTW

Elektronische Stellwerke (ESTW) waren gut drei Jahrzehnte Stand der Technik, die sich inzwischen zum Digitalen Stellwerk (DSTW) weiterentwickelt hat. Auf der Bedienebene, also am Arbeitsplatz des Fahrdienstleiters, merkt man davon auf den ersten Blick nur wenig: Er sitzt weiterhin vor einer Wand aus sechs bis acht Monitoren, auf denen das Gleisfeld dargestellt wird und in dem er per Mausclick Fahrstraßen stellt. Die Weiterentwicklung zum Digitalen Stellwerk ist an anderer Stelle weitaus sichtbarer: Klassische ESTW haben genauso wie ein Relaisstellwerk einen Relaisraum, denn aus den elektronischen Informationen der ESTW-Rechentechnik müssen ja nach wie vor Signallampen und Weichenantriebe angesteuert werden. Beim DSTW ist das zwar auch erforderlich, wird aber im Regelfall vor Ort erledigt: In einem klei-

nen Schaltkasten direkt an der Weiche oder am Signal werden über eine IP-Datenleitung die Stellinformationen und eine gesonderte Stromversorgung eingespeist. Ein Feldelementcontroller (FEC) im Kasten bereitet die Informationen auf und schaltet die Signallampen entsprechend oder steuert den Weichenmotor.

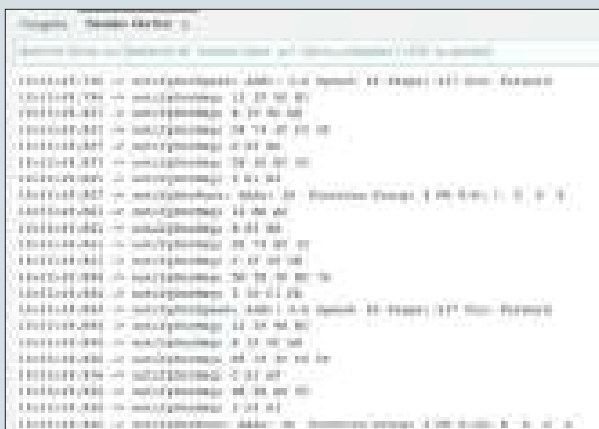
Parallele zur Modellbahntechnik

Schnell wird klar: Zubehördecoder unter der Modellbahnanlage sind gar nicht so weit vom vorbildgerechten Feldelementcontroller entfernt. Zahlreiche Modelle stehen zur Auswahl, aber manch einer möchte gern in guter Tradition basteln oder etwas Ungewöhnliches realisieren. Kommt der Selbstbau von Zubehördecodern ins Spiel, dann ist die Mikrocontroller-Plattform Arduino nicht weit entfernt. Diese wurde vor 20 Jahren konzipiert, um italienischen Kunststudenten einen einfacheren Aufbau von Kunstinstallationen zu ermöglichen. Die Grundidee einer integrierten Entwicklungs-umgebung mit einfach zu verwendenden Software-Bibliotheken und einem modularen Stecksystem aus Platinen mit Mikroprozessoren und Zubehörelementen ist so gut, dass heutzutage fast alle Elektronik-Bastelprojekte mit Arduino zu tun haben (siehe *em* 7/23).



Auf seiner Internetseite bietet Günther Kreischer ein breites Sortiment an Modellbahn-Bastelplatinen an, auf denen jeweils ein Arduino Nano platziert werden kann

Insofern kann man Arduino auch für die Modellbahnsteuerung verwenden. Zahlreiche Software-Projekte und Arduino-Bibliotheken existieren hierfür. Nicht ganz so einfach ist indes die Beschaffung von modellbahngeeigneter Hardware. Hier setzt Günther Kreischer an, der inzwischen in der Schweiz lebt und seine Produkte unter www.modellbahnelektronik.ch anbietet. Neben einer guten Auswahl an Rückmeldebausteinen und Zubehördecodern sind auch viele Elektronikartikel im Sortiment, die beim Aufbau einer Modellbahnanlage nützlich sind. Darunter befinden sich vorbereitete Bastelplatinen für Modellbahnelektronik, die mit einem passenden Stecksockel für einen Arduino Nano ausgestattet sind. Dabei handelt es sich um einen klassischen Arduino mit einem ATmega-328-Prozessor. Der Nano ist bei vielen Elektronikhändlern im Internet erhältlich und bringt auf seiner kleinen Grundfläche nur den Prozessor, eine USB-Schnittstelle und wenige Leuchtdioden unter. Die Platine ist mit „Beinchen“ ausgestattet, die in den Sockel eines sogenannten Shields gesteckt werden.

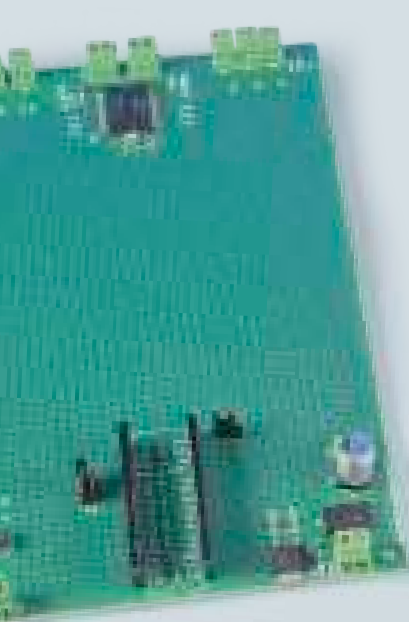


Die Nachrichten der im Arduino eingestellten Lokadresse werden im Klartext angezeigt, andere Informationen in hexadezimaler DCC-Codierung dargestellt

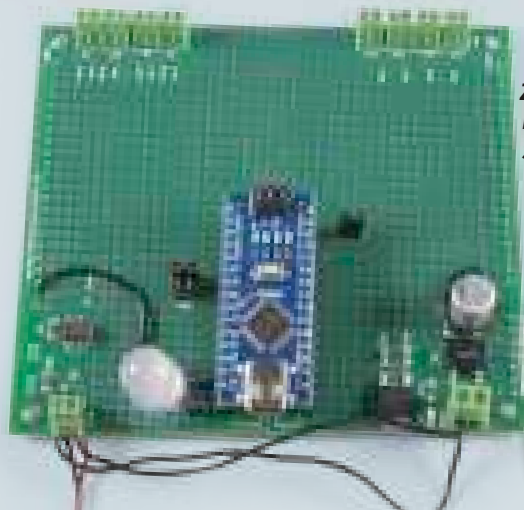
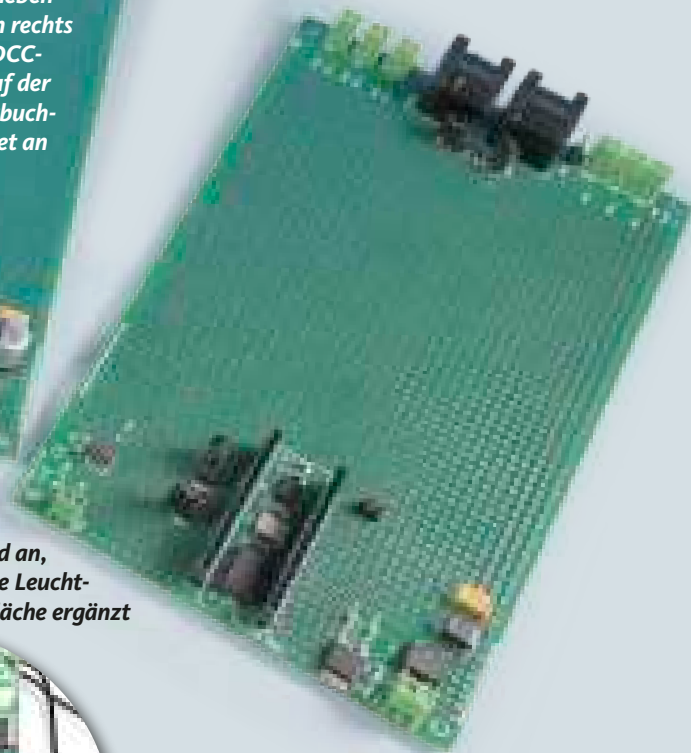
Heiko Herholz (6)



Hier wurde das Beispielprogramm um ein paar Programmzeilen ergänzt, die eine zweifarbige LED an den Ausgängen 10/12 des Arduino ansteuern. Bei Fahrstufe 0 und Nothalt ist die LED aus. Bei Fahrstufen bis 19 sind beide Farben an und erzeugen gelbes Licht. Von Fahrstufe 20 bis 59 ist die LED grün, ab Fahrstufe 60 dann rot



Die neueste Platine bietet neben der Stromversorgung unten rechts und der Hardware für die DCC-Decodierung unten links auf der oberen Seite auch Modularbuchsen für Loco- oder XpressNet an



Zum Start bietet sich ein kleines und für das DCC-System vollbestücktes Shield an, das zum Beispiel um weitere Leuchtdioden auf der Lochrasterfläche ergänzt werden kann



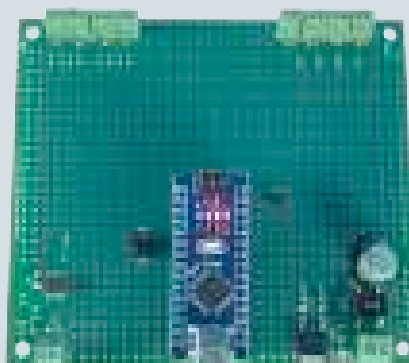
Vorgefertigte Kreischer-Platinen

Die Platinen von Günther Kreischer gehören zu dieser Kategorie. Alle bestückten Leiterplatten sind bereits mit der erforderlichen Hardware ausgestattet, um ein Gleissignal einzuspeisen. Zusätzlich ist je nach Platine auch Hardware für die Decodierung von CAN-Bus-Signalen oder zur Ansteuerung von Motoren oder Signalen vorhanden. Wer alles selbst machen möchte, kann auch Leerplatinen beziehen. Sämtliche Angebote weisen neben dem Arduino-Steckplatz eine freie Lochrasterfläche auf, die mit eigener Hardware gefüllt werden kann. Zum Einstieg empfiehlt sich das Angebot „Digital-Development-Shield komplett bestückt“, das für 19,95 Schweizer Franken angeboten wird. Zusätzlich wird ein Arduino Nano in der einfachsten Variante, also ohne irgendwelche Namenszusätze, angeboten. Wichtig ist, dass die „Beinchen“ mit dabei sind. Eventuell muss man diese noch anlöten. Der Nano wird in das Shield gesteckt. Auf diesem wird der Jumper bei JP3 entfernt und auf der anderen Seite der Platine der Jumper bei JP1 gesetzt. Der Jumper JP2 bleibt unbesetzt. Der Arduino bekommt bei mir zunächst Strom über die USB-Schnittstelle vom PC. An den Digitaleingang der Platine habe ich den Gleis Ausgang meiner Uhlenbrock-Intellibox 2neo angeschlossen.

Passende Steuerungssoftware

Auf dem PC muss die Arduino-Software installiert werden, die auf www.arduino.cc kostenlos für alle aktuellen Betriebssysteme erhältlich ist. Anschließend muss man in der Bibliotheksverwaltung der Arduino-Software die Bibliothek NmrDCC installieren. Danach stehen auch die Beispiele dieser Bibliothek zur Verfügung. Für

Nur mit dem aufgesteckten Arduino lässt sich mit den meisten DCC-Shields von www.modellbahnelektronik.ch bereits ein DCC-Monitor realisieren. Es muss nur das entsprechende Beispiel aus der NmrDCC-Bibliothek auf den Arduino gespielt werden



den Anfang ist NmrDccMultiFunctionDecoder_1.ino gut geeignet, denn das ist die Software für einen Lokdecoder. Nach dem Übertragen mit der Pfeil-nach-rechts-Taste auf den Arduino kann man den seriellen Monitor der IDE aufrufen. Wenn zufällig gerade die Lokadresse 3 gesteuert wird, ist das Ausgabefenster voll mit Nachrichten, die durchaus lesbar sind. Angezeigt werden hier die aktuelle Fahrstufe, die Fahrtrichtung und der Status aller von der Zentrale gesendeten Funktionsnachrichten. Die Platine verhält sich jetzt auch auf der Programmierseite wie ein Lokdecoder. So kann man zum Beispiel die Lokadresse von 3 per CV-Programmierung auf einen anderen Wert ändern. Möchte man noch mehr DCC-Daten lesen, kann man im geöffneten Beispielprogramm die beiden Kommentarstriche // in Zeile 136 vor der Definition #define NOTIFY_DCC_MSG entfernen. Neben den lesbaren Informationen zu der gerade aktiven Lokadresse werden dann alle anderen DCC-Nachrichten angezeigt. Allerdings erfolgt die Darstellung in hexadezimaler Schreibweise. Elektronikexperten können auch die Normen der NMRA und der RailCommunity für die Entzifferung zu Rate ziehen.

Natürlich kann man mit Shields noch mehr machen – zum Beispiel eine LED auflöten und diese mit den Ausgängen des Arduino verbinden. Den Beispielsketch kann man dabei so verändern, dass die Leuchtdiode bei einer bestimmten Fahrstufe an- und bei einer anderen wieder ausgeht.

Heiko Herholz

Dem Vorbildmotiv mit einem Rungenwagen der Gattung Kbs entsprechend haben wir drei aus je acht 2,5 mal 2,5 Millimeter messenden Vierkantrohren bestehende Pakete auf ein zweiachsiges Roco-Modell verladen



■ Vierkantrohre als Ladegut für Flach- und Rungenwagen

Stapelware **als gebündelte Ladeeinheiten**

Rohre mit quadratischem oder rechteckigem Querschnitt als Ladegut lassen sich aufgrund ihrer gut stapelbaren Form als gebündelte Ladeeinheiten zusammenfassen. Als Güterwagen für deren Transport bieten sich Gattungen ohne oder mit flachen Bordwänden und optional angebrachten Rungen an

Unsere Auswahl an Vorbildfotos zeigt gebündelte Vierkantrohre verschiedener Stärken bzw. Querschnitte, die auf unterschiedlichen Güterwagentypen verladen sind. Im Einzelnen sind es ein zweiachsiger Rungenwagen (Gattung Kbs), ein Drehgestellflachwagen mit Niederbindungseinrichtungen (Snps) und eine kurzgekuppelte Flachwagen-Doppeleinheit (Laas). Da für das vorbildgerechte Beladen eine gewisse Stückzahl an Vierkantrohren benötigt wird, haben wir uns für den Modell-Beladevorschlag für eine nur geringe Lademenge auf

einem zweiachsigen Rungenwagen entschieden, was die Kosten in Grenzen hielt.

Messingprofile aus dem Baumarkt

Die von uns verwendeten Messing-Vierkant-Rohre haben die Abmessungen 2,5 mal 2,5 mal 1.000 Millimeter. Bezogen haben wir zwei solche Profile für zusammen 16 Euro über den Hornbach-Baumarktversand. Aus solch einem ein Meter langen Vierkantrohr erhält man zwölf acht Zentimeter lange Teile, was maßstäblich umgesetzt in der Länge etwa dem Vorbildladegut entspricht. Jeweils acht dieser Profilschnitte werden zu einem

Paket gebündelt, untereinander verleimt und nach dem Trocknen der Farbschicht mit einem stahlgrau-blauen Pinselanstrich versehen. Optional können noch einige Rostflächen mit brauner Farbe imitiert werden. Abschließend sind die drei aus je acht Vierkantrohren bestehenden Pakete mit jeweils drei Bindungen aus schwarzem Garn zu umwickeln und auf drei Unterlagen aus ein Millimeter dicken Holzleistchen aufzukleben. Zum Abschluss werden die drei Ladeeinheiten mit lösbarem Klebstoff wie zum Beispiel Fixogum auf dem Wagenboden platziert. Zwei Niederbindungen sichern das Ladegut auf dem Güterwagen.



Zweiachsiger Kbs-Rungenwagen beladen mit gebündelten Vierkantrohren – aufgenommen im September 1997 im Hamburger Hafen

Drehgestellflachwagen Snps mit Niederbindungseinrichtung und beladen mit gebündelten Vierkantrohren im Mai 1997 im Hafen Hamburg



Vierkantrohren auf Rungenwagen



Recht teuer und auch schwer

Wer größere Ladereinheiten an Vierkantrohren – beispielsweise für Drehgestellflachwagen, wie auf einem der Vorbildfotos zu sehen – herstellen möchte, muss etliche Profile mehr beschaffen und entsprechend tiefer in die Tasche greifen. So müsste man zum Beispiel für die Beladung eines Saps-Wagens umgerechnet etwa 14 Zentimeter lange Vierkantrohre zuschneiden. Bei der Anordnung von zehn Vierkantrohren in der Breite und acht in der Höhe ergeben sich dann schon elf ein Meter lange Profile, was nicht nur einen Anschaffungspreis von rund 90 Euro ergibt, sondern auch hinsichtlich des Wagengewichts nicht ohne ist. Solange der Wagen nur an der Ladestraße oder in einem Werkschluss steht, ist das nicht von Belang. Doch im rollenden Zugverband kann solch ein schwerer Güterwagen durchaus für Probleme sorgen.

Allerdings gibt es einen Trick: Man kann im nicht sichtbaren Bereich des Ladegutstapels die Rohre wegfallen lassen und nur an den beiden Enden durch etwa ein Zentimeter lange Stücke andeuten. Das ergäbe dann 32 (zehn in der Breite und acht in der Höhe) je 14 Zentimeter lange Vierkantrohre und 96 (zweimal 48) je ein Zentimeter lange Stücke für die Stirnseiten des Stapels. So käme man mit knapp der Hälfte an Profilen aus – und zwar mit sechs.

Benno Wiesmüller

Ein weiterer Snps mit verschiedenen Vierkantrohren samt Zwischenlagen im April 2002 im Industriegebiet Hamburg-Peute Benno Wiesmüller (6)



Wageneinheit der Gattung Laas mit gebündelten Vierkantrohren als Ladegut – fotografiert im September 1999 im Rangierbahnhof Maschen





Mit den in einem preiswerten Set erhältlichen Ölfarben können Modelle vorbildgerecht und einfach patiniert werden. Neben Terpentin und verschiedenen Pinseln werden kaum weitere Materialien benötigt

■ Patinieren mit Farben aus dem Künstlerbedarf

Wirkungsvolle Effekte mit Ölfarben

Ölfarben, etwa vom Discounter, sind eine preiswerte Alternative zu speziellen Alterungssets aus dem Modellbaubedarf. Dank ihrer langen Trocknungszeit ermöglichen sie feine Verläufe und Korrekturen. Mit einfachen Techniken lassen sich realistische Alterungseffekte erzielen

Wir haben an dieser Stelle schon Pigmentpulver, Wasser-, Dispersions- und Airbrushfarben sowie unterschiedliche Patinierungstechniken vorgestellt (siehe z. B. *em* 7/22 u. 7/20). Jede dieser Farbsorten hat Vor- und Nachteile, einige ergänzen sich sogar, sodass man vieles miteinander kombinieren kann. Der erste Anlass für unser Experiment mit Ölfarben war ein Angebot bei einem Discounter, der ein komplettes Set mit verschiedenen Farbtönen bewarb. Nach dem Kauf folgten zaghafte Versuche an Containern und Güterwagen sowie die Recherche in Militär-Modellbau-Zeitschriften, wo stark beanspruchtes technisches Gerät in schlammiger Umgebung oftmals perfekt wiedergegeben wird. Unsere Schienenfahrzeuge und Gebäude auf der Anlage machen in der Regel einen viel zu gepflegten Eindruck, denn sie weisen beim Vorbild unterschiedliche Verschmutzungsgrade auf.

Farben aus der Tube

In der Regel werden Ölfarben in Tuben geliefert, sodass man deren Inhalt auf einer Unterlage leicht anmischen kann. Für die meisten Patinierungen muss man die dickflüssige Masse mit Terpentin bzw. -ersatz aus dem Baumarkt verdünnen. Wer keinen gut belüfteten Arbeitsplatz zur Verfügung hat, findet auch geruchsärmere Verdünnung im Künstlerbedarf. Soll starker Schmutz

dargestellt werden, kann man die Ölfarbe auch direkt mit einem Zahnstocher oder Spachtel auftragen. Als Pinsel sollte man verschiedene Borstenpinsel für die Grundverschmutzung, feine Haarpinsel für dünne Schlieren oder Rostflecke sowie weiche, größere (Makeup-)Pinsel für das Finish vorhalten. Des Weiteren benötigt man Wattestäbchen und (Papier-)Tücher, um Flüssigkeit abtupfen bzw. verwischen zu können.

Lange Verarbeitungszeit

Einen Nachteil, der durchaus auch als Vorteil gelten kann, soll nicht verschwiegen werden: Die Trocknungszeit ist bei Ölfarben deutlich länger als bei anderen Farbsorten. Dadurch kann man aber den Farbauftrag bei Nichtgefallen über eine längere Zeit hinweg rückgängig machen. Zudem haftet die Ölfarbe auf beinahe jedem Untergrund, ohne diesen anzugreifen, weshalb sich beispielsweise versehentlich oder bewusst übermalte Beschriftungen leichter mit einem Wattestäbchen wieder freilegen lassen. Eine Versiegelung mit Klarlack kann jedenfalls entfallen. Der Trick beim Farbauftrag ist, die Patinierung so dünn aufzutragen, dass sie ohne sichtbare Verläufe haftet. In Fugen sammelt sich die stark verdünnte Farbe und trocknet nahezu matt ab. Auf größeren Flächen wird die Farbe gleichmäßig aufgebracht und mit einem größeren Pinsel verteilt bzw. betupft. Je öfter man die

sen Schritt wiederholt, desto gleichmäßiger und heller wird die Fläche. So kann man z. B. mit hellerer Grundfarbe bzw. einem Grauton ausgebleichte Oberflächen darstellen.

Bei unstrukturierten Dächern kann die nur leicht verdünnte Ölfarbe auch mit einem weichen Tuch abgetupft werden, um eine gleichmäßig patinierte Oberfläche zu erhalten. Anschließend sind mit feinem Pinsel und anderen Farbtönen weitere Detailarbeiten an Rostflecken, Nieten, Anbauteilen usw. möglich. Trocknungszeiten sind dabei

» Durch die mehrtägigen Trocknungszeiten kann man den Patinierungsgrad lange anpassen

nicht zu beachten, da jeder Arbeitsschritt den anderen ergänzt bzw. auch überarbeitet werden kann. Falsch machen lässt sich mit Ölfarben eigentlich nichts. Nach ersten Erfahrungen und Übungen an preiswerten Modellen bekommt man schnell ein Gefühl für den Umgang mit Ölfarben, sodass anschließend hochwertigere Fahrzeuge und Gebäude patiniert werden können. Ist das Ergebnis zufriedenstellend, sollten die Modelle bis zum vollkommenen Abtrocknen mehrere Tage weggestellt werden. MM

Die angemischte Ölfarbe wird mit einem härteren Pinsel auf der Oberfläche aufgetupft und anschließend mit einem größeren, weichen verteilt. Dabei ist es empfehlenswert, die noch feuchten Modelle mit einem Handschuh anzufassen

Auf der glatten Dachfläche des Güterwagens erkennt man zunächst in der Farbe die Pinselspuren. Diese werden im nächsten Arbeitsschritt durch vorsichtiges Abtupfen mit einem Papiertuch entfernt



Überlackierte Beschriftungen lassen sich selbst noch am nächsten Arbeitstag nahezu rückstandslos wieder mit einem Wattestäbchen freilegen MM (6)



Fugen und Vertiefungen werden mit dünnflüssiger Farbe ausgefüllt. Überschüssige Flüssigkeit, z. B. in den Randbereichen, kann mit einem Wattestäbchen entfernt werden



■ Ein Anlagenthema mit Vorbildbezug verlangt auch nach authentischen Gebäuden

Häuser nach Vorbild gelingen nur im Eigenbau

Die Gestaltung einer Modellbahnanlage lebt von authentischen Details – insbesondere bei Gebäuden und Bauwerken. Gernot Dietel hat sich bei seiner HO-Anlage mit der berühmten Frankenwalddrampe dem Vorbild verschrieben. Mit einer Kombination aus Kit-Bashing, Kunststoffplatten und bedrucktem Karton entstehen Gebäude, die das fränkische Flair einfangen

Meine HO-Anlage mit der berühmten Frankenwalddrampe als bestimmendes Motiv (siehe *em* 9/24) sollte nicht nur in puncto Bahnbetrieb dem Vorbild entsprechen, sondern auch hinsichtlich des Zubehörs links und rechts der Gleise als fränkisches Thema erkennbar sein. Anfangs war an eine Anpassung von lieferbaren Bausätzen (Kit-Bashing) bzw. die Herstellung aus Kunststoffplatten unter Verwendung von Fenstern und Türen aus Bausätzen gedacht. Bald stellte sich jedoch heraus, dass diese Methode zu aufwendig und zeitraubend war. Deshalb wurde das Gros der Gebäude aus

150 Gramm schwerem weißen Karton hergestellt – und zwar bedruckt mit Hilfe einfacher PC-Programme und danach auf stärkeren Karton oder dünne Holzspanplatten aufgeklebt. Die Fenster und Türen wurden ausgeschnitten und mit gesondert gedruckten Kartonteilen hinterlegt. Nur die Dächer, auf die man meist hinabschaut, entstanden aus plastischen und farblich nachbehandelten Kunststoffplatten. Im Zubehörhandel erhältliche Zurüstteile wie Regenrinnen und -fallrohre, Kamine usw. ergänzen die Bauwerke. Eine Ausnahme bilden die auch beim Vorbild aus Holz errichteten Gebäude, die auch in 1:87 aus

Holz bestehen. Den Bildern der nach diesen Methoden gebauten Modellgebäude werden hier Fotos der Originale gegenübergestellt. Natürlich unterscheiden sie sich durch Abstand zum Objekt, Brennweite und Beleuchtung, doch geben sie den Eindruck gut wieder und unterstreichen meine Versuche, dem jeweiligen Vorbild möglichst nahe zu kommen.

Häuser aus Kunststoffplatten

Der Bahnhof Steinbach am Wald ist der Scheitelpunkt der Frankenwaldbahn – hier endet der Schiebebetrieb von Pressig-Rothenkirchen bzw.

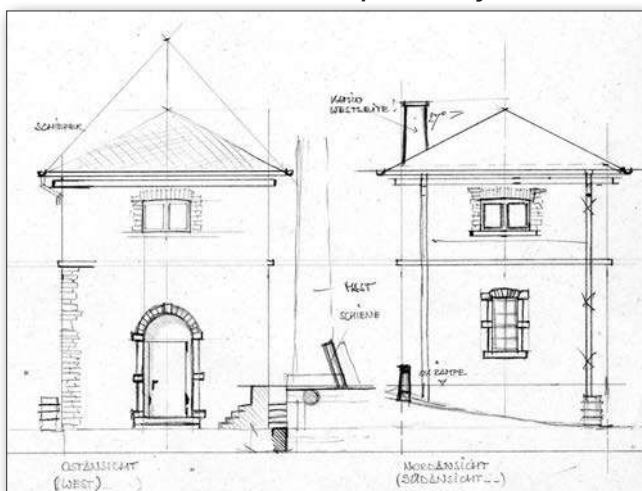


Der Bahnhof Steinbach am Wald am Scheitelpunkt der Frankenwaldbahn: Das Gewirr der „Dummy-Oberleitung“ auf dem Foto links verfälscht den Eindruck vom Modellnachbau ein wenig

Gernot Dietel



Der ehemalige Wasserturm in Steinbach am Wald mit seinem typischen Bruchsteinmauerwerk als Original, in der 1:87-Nachbildung samt dem kurzen Gleis zur Stirnrampe sowie auf Konstruktionsskizzen, wie sie für alle Bauwerke der H0-Frankenwaldbahn erstellt wurden



Probstzella. Nur von den späten 1940er-Jahren bis etwa 1994 blieben die Schubloks zwischen Pressig und Probstzella und umgekehrt jeweils gekuppelt am Zug. Das kleine Empfangsgebäude aus der Entstehungszeit der Bahn ist noch erhalten. Das Erdgeschoss ist aus Naturstein errichtet, die beiden Geschosse darüber sind verputzt mit

einer sichtbaren Eckquaderung. Unmittelbar am Bahnhof schließen die Wiegand-Glaswerke an. Wegen des früher regen Pendlerverkehrs dorthin wurden Unterführungen mit eingehausten Treppen zwischen den Bahnsteigen errichtet, um den Reisenden eine sichere Querung der Hauptstrecke Berlin – München zu ermöglichen.

Für alle Gebäude auf der Anlage wurden die Häuser fotografiert und daraus Maßskizzen erstellt. Für das Erdgeschoss wurden Kunststoffplatten mit Natursteinstruktur ausgeschnitten und für die Obergeschosse weiße Kunststoffplatten verwendet. Die Gesimse, Tür- und Fensterrahmen sowie die Fenster und Türen



Das Bahnhofsgebäude von Ludwigsstadt mit seinen späteren Anbauten wurde im Modell zwar leicht eingekürzt, ist aber mit seinem Walmdach trotzdem ein stattlicher Prachtbau



entnahm ich kibri-Bahnhofbausätzen. Bei den Treppenabgängen der Bahnsteige besteht der Sockel aus Kunststoffziegelplatten, der weitere Aufbau indes aus glatten Platten. Die klarsichtigen Fensterscheiben wurden weiteren Bausätzen entnommen – sie ermöglichen einen Blick auf die nachgebildeten Treppenabgänge. Die weißen Kunststoffplatten wurden mit einem Gemisch aus Farbe und Gips verputzt.

Als weiteres Beispiel eines HO-Gebäudes aus Kunststoffmaterial gilt der ehemalige Wasserturm des Bahnhofs Steinbach am Wald. Bis zur Elektrifizierung der Strecke im Sommer 1939 und auch darüber hinaus bis in die 1950er-Jahre hinein waren Dampflokomotiven als Schubloks eingesetzt. Diese mussten nach anstrengender Bergfahrt oft ihre Wasservorräte im Bahnhof Steinbach am Wald ergänzen. Dazu wurde ein

aus Naturstein gemauerter Wasserturm errichtet. Dieses markante Bauwerk durfte auf meiner Anlage nicht fehlen. Hierfür kamen Kunststoffplatten mit Natursteinstruktur zum Einsatz, wiederum ergänzt um Bauteile aus dem kibri-Sortiment. Ein sorgfältiger Anstrich trägt zum naturnahen Erscheinungsbild bei.

Auch das Bahnhofsempfangsgebäude von Ludwigsstadt ist im Prinzip so aufgebaut wie jenes von Steinbach. Auch hier wurden das Erdgeschoss aus Bauplatten mit Natursteinstruktur hergestellt und die Obergeschosse aus weißen Kunststoffplatten. Fenster und Türen einschließlich Rahmungen, Gesims und Eckquaderungen sind kibri-Bahnhofsausätzen entnommen worden. Der eingeschossige Anbau entstand ebenfalls aus Plastikmaterial. Ein knickbarer Trinkhalm bildet den Entlüftungsaufsatz auf dem Dach.

Kit-bashing-Gebäudemodell

Das Nahrungsmittelwerk „Wela“ in Ludwigsstadt (Oberfranken) hatte 1948 alte Fabrikgebäude übernommen, die an der damals noch in Betrieb befindlichen Strecke Ludwigsstadt – Lehesten standen. Dieser Bahnanschluss war mit ausschlaggebend für die starke Besiedlung. Bis



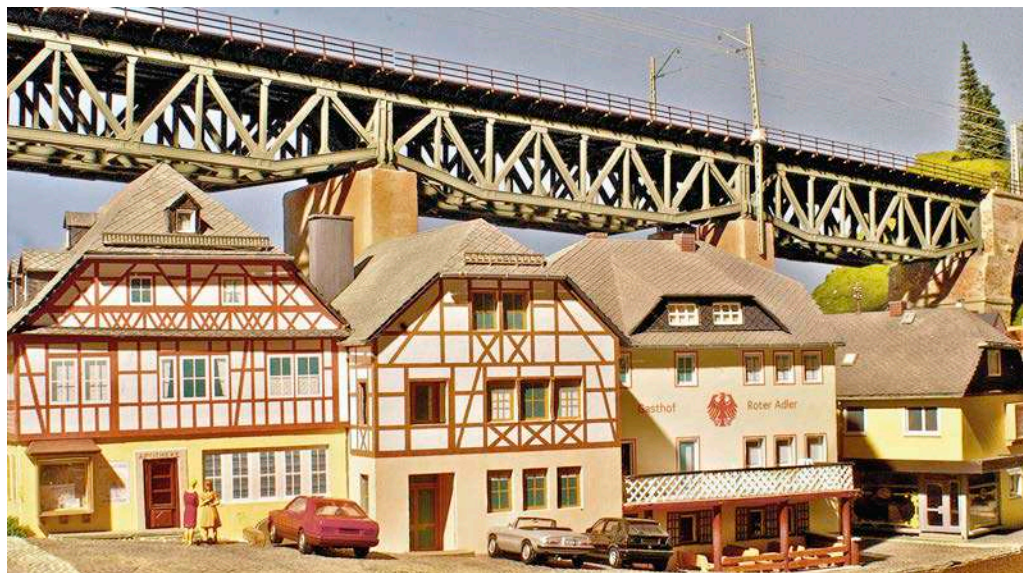
Das Nahrungsmittelwerk „wela“ in Ludwigsstadt mit den vier Silos in Vorbild und Modell; links noch erkennbar der Bahndamm der ehemaligen Nebenbahn nach Lehesten. Der Anschluss wurde durch die DB bedient, meist kamen gedeckte Güterwagen und Silowagen hier an

in die 1980er-Jahre hinein wurde die Fabrikanlage ausgebaut. Per Bahn zugestellt wurden G- und Silo-Wagen. Wegen der interessanten Bedienung dieses Anschlusses ohne Fahrleitung durfte das Fabrikareal auf der Anlage nicht fehlen. Die alten Gebäudeteile entstanden aus Vollmer-Bausätzen im bekannten Kit-bashing-Verfahren. Für die Schieferdächer wurden Kunststoffbauplatten verwendet. Die neueren Anbauten der frühen 1960er-Jahre sind aus farbig angemaltem bzw. bedrucktem Karton hergestellt. Blickfang sind die vier Edelstahlsilos am Süden des Firmengeländes, die auch im Modell aus Edelstahlrohren angefertigt sind. Die Aufstiegsleitern mit Absturzsicherung wurden aus Plastikteilen selbst gefertigt.

Bedruckter Karton als Baubasis

Der markante Trogenbach-Viadukt ist das bedeutendste Bauwerk der Frankenwaldbahn. Es überspannt die Stadt Ludwigsstadt westlich des Marktplatzes. Insofern musste auf der Anlage auch der westliche Teil des Marktplatzes mit seinen Fachwerkgebäuden nachgebaut werden. Da keine handelsüblichen Bausätze diesen Gebäuden ähnelten, wurden die Fassaden am PC erstellt und auf den oben schon erwähnten Karton gedruckt. Auch hier bildeten Fotos der Originale die Grundlage. Fenster und Türen wurden mit dem Bastelmesser ausgeschnitten und mit gedruckten Fenstern hinterlegt. Lediglich die Schaufensterscheiben und einige der übrigen Scheiben, deren Räume dahinter beleuchtet sind, bestehen aus Klarsichtkunststoff. Sogar hinsichtlich der geparkten Pkw wurden vorbildgerechte Modelle gewählt. *Gernot Dietel († 2024)*

Anm. d. Red.: Die am PC erstellten Kartonbögen für die Apotheke sowie für die Front- und Seitenwände der benachbarten Hausnummer acht können von Nachbauinteressierten als Kopiervorlage heruntergeladen werden: <https://eisenbahn.de/papierhaus>



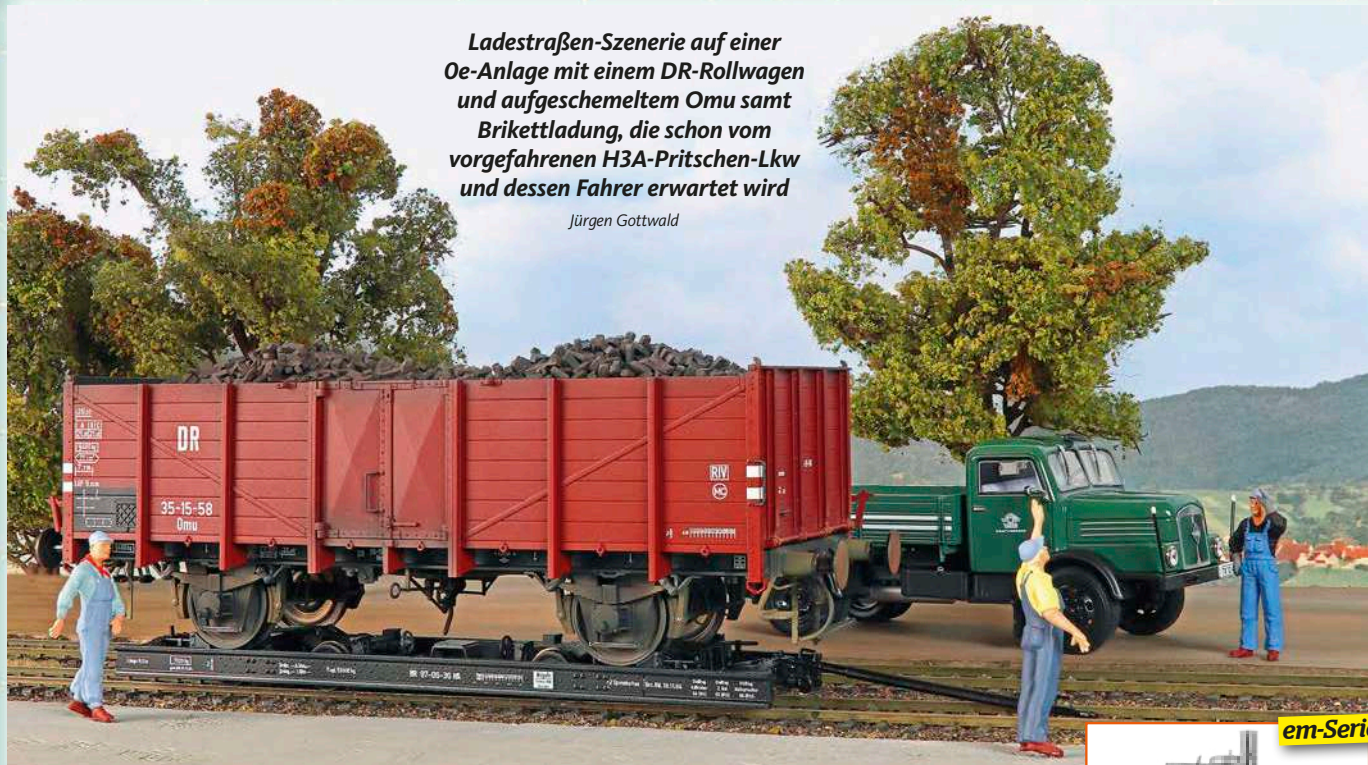
Die westliche Bebauung des Marktplatzes in Ludwigsstadt vor dem Trogenbach-Viadukt: links die Apotheke in der Hausnummer sieben, rechts die Nummer neun als Gasthof, für deren Nachbildungen die Kartonbauweise gewählt wurde

Gernot Dietel (6)



*Ladestraßen-Szenerie auf einer
Oe-Anlage mit einem DR-Rollwagen
und aufgeschemeltem Omu samt
Brikettladung, die schon vom
vorgefahrenen H3A-Pritschen-Lkw
und dessen Fahrer erwartet wird*

Jürgen Gottwald



em-Serie

■ Anpassungen an O-Wagen und Rollwagen in 1:45

Kohle-Umschlag an der Ladestraße

*Im Bildarchiv des Fotografen
Günter Meyer entdeckten
wir Motive von Güter-
umschlagsszenen, die uns
zum Nachbauen anregten.
Zur Umsetzung waren
Modifikationen an Roll-
material und Ladegut in
Nenngröße O erforderlich*

Um die Güterumschlagszenerie entsprechend des Vorbildfotos nachstellen zu können, bedurfte es eines schmalspurigen Rollwagens. Da der DR-Typ von Henke Modellbau aktuell nicht lieferbar ist und selbst auf dem Zweitmarkt nur selten angeboten wird, suchten wir nach einer Alternative und fanden diese bei Schnellenkamp in dessen Sortiment „Schnelli's Meter“.

Ein 1:45-Schmalspurmodell mit akzeptablen Kompromissen

Bei diesem Rollwagenmodell handelt es sich um die Nachbildung eines im Original 7,2 Meter langen Fahrzeugs des Dortmunder Herstel-



*Zwei Vorbild-
fotos, die
Anregungen
für unseren
Modellumbau
boten: oben
eine Ladestra-
ßenansicht
vom Bahnhof
Jonsdorf 1957
mit gerade
umsetzendem
VT 137 322,
darunter eine
Rangiersitua-
tion 1966 in
Cunersdorf
mit der einen
Kohlewagen
ans Ladegleis
schiebenden
IV K 99 594*



Günter Meyer/
Slg. Manfred Meyer (2)



Basis des Fahrzeugumbaus bilden der Schnellenkamp-Om-Rollwagen, KS-Oe-Tauschdrehgestelle und ein Henke-DR-Beschriftungsbogen

lers Both & Tilmann, das eher nicht auf DR-Gebiet eingesetzt wurde. Insofern ist dieses Rollwagenmodell eine Kompromisslösung, da das Dortmunder Vorbildfahrzeug vorwiegend auf Meterspurstrecken Westdeutschlands zu finden war. Doch im beladenen Zustand ist dieses Fahrzeug sowieso nur von der Seite sichtbar und aufgrund der vorbildnahen Beschriftung klar als DR-Vierachser identifizierbar.

Das 1:45-Fertigmodell besteht aus Metall- und Kunststoffteilen, befährt den Mindestgleisradius von 400 Millimetern, bewegt sich allerdings auf Om-Drehgestellen. Zum Glück bietet der Kleinserienhersteller KS Modelleisenbahnen Oe-Wechseldrehgestelle dafür an. Um die aufgeschemelten Regelspurwagen am Wegrollen zu hindern, liegen dem Schnellenkamp-Modell vier Vorlegekeile bei, die mit kleinen Magneten auf der Lauffläche gehalten werden. Da der Rollwagen grau lackiert und unbeschriftet ausgeliefert wird, machte uns das den Umbau einfacher. Wir haben das Fahrzeug DR-entsprechend schwarz umlackiert. Da dieser Vierachser der Schmalspurbahn Oschatz – Mügeln – Döbeln entsprechen sollte, beschafften wir einen Henke-Beschriftungssatz, der gleich mehrere Betriebsnummern aufweist.

Fahrzeugumbau und -montage

Nach der Reinigung des Rollwagens in Seifenlauge lackierten wir ihn mit schwarz glänzender Weinert-Acrylfarbe im RAL-Ton 9005. Nach dem Trocknen der Farbe wurden die Beschriftungen des Henke-Nassschiebebildbogens mit Schere und Skalpell ausgeschnitten, etwa 15 Sekunden ins Wasser getaucht und anschließend zwei Minuten auf ein Papiertuch zum Einweichen gelegt. Nach und nach



Montage des schwarz umlackierten Schnellenkamp-Rollwagens und der KS-Tauschdrehgestelle sowie die DR-Epoche-III-Beschriftung mit den Decals von Henke Modellbau



Ladegut Kohle

Der Lenz-Güterwagen wurde an den Pufferträgern mit Kupplungsimitationen und Bremsschläuchen zugerüstet, patiniert und mit einem Ladeguteinsatz versehen, der eine Brikettschüttung imitiert Jürgen Gottwald (6)



wurden alle Decals entsprechend zurechtgelegter Vorbildfotos auf dem Modell platziert und vom Trägerpapier heruntergeschoben. Nach dem Antrocknen wurden sie mit Weichmacher benetzt und mittels Lappen leicht angedrückt, wodurch sämtliche Lufteinschlüsse verschwanden und sich die Folien auch über die Nieten des Wagens schmiegen. Das muss unter Umständen mehrfach wiederholt werden, bis alle Schiebefelder sauber anliegen. Nach dem Trocknen der Anschriften wurde der Rollwagen mit seidenglänzendem Klarlack der Weinert-Artikelnummer 2697 mittels Airbrush übersprüht, wonach die Decals optisch weitgehend unauffällig und auch griffest konserviert sind.

Lenz-Omu-Güterwagen der DR mit authentischer Brikettladung

Entsprechend der fotografisch überlieferten DR-Szenerie sollte unser Oe-Rollwagen einen offenen Güterwagen regelspuriger Bauart transportieren. Infrage kam dafür das Lenz-1:45-Modell des Omu der DR-Epoche III. Ein passend zur Ladewanne des O-Wagens zugeschnittenes und schwarz bemaltes Styroporklötzchen bildete die Basis für die vorgesehene Brikettladung. Die länglichen Braunkohlebriketts müssen allerdings nicht selbst angefertigt werden, denn dafür hat Juweela passende Modellnachbildungen im Sortiment, wobei es sogar solche mit dem Rekord-Schriftzug des Lausitzer Bergbaureviere gibt. Der schwarze Styroporquader wurde auf der Oberfläche mit Holzleim eingestrichen, mit den losen Briketts bestreut und mit entspanntem Wasser aus einer Sprühflasche bestäubt, was den Klebstoff nachträglich verdünnt und die Klebewirkung verstärkt. Wenn die Brikettschüttung zu sehr glänzt, könnte ein matter Farbüberzug hilfreich sein. Der O-Wagen wurde behutsam betriebsverschmutzt patiniert, auf den mit einem Kuppelbaum in der Trichterkupplung versehenen Rollwagen verladen und mit den magnetischen Vorlegekeilen gesichert. Jürgen Gottwald/PW

Materialliste des O/Oe-Fahrzeugumbaus

Hersteller	Art.-Nr.	Bezeichnung
Schnellenkamp	7230	Rollwagen Om
KS Modelleisenb.	7295/F	Tauschdrehgestelle Oe
Henke Modellbau	-	Rf4-Rollwagen-Decals Oe
Lenz Elektronik	42110-19	Omu-Güterwagen DR O
Lenz Elektronik	49015	Schraubenkupplungen
Juweela	24111	Rekord-Briketts O

Leserbriefe

■ DB-Baureihe 141, em 1/25 Köln – Düsseldorf 1978

Nicht nur im Süden Deutschlands gab es seinerzeit Einsätze der Baureihe 141 im Güterverkehr. Das Bahnbetriebswerk Stolberg der Bundesbahn-Direktion Köln hatte im Sommerfahrplan vom 28. Mai bis 1. Oktober 1978 immer dienstags und freitags eine Güterzug-Leistung mit einer 141er des Bw Hagen-Eckesey im Plan. Das war ein Stückgutzug von Köln-Gereon nach Düsseldorf-Derendorf. Der Laufweg dieses Zuges führte damals über die Kölner Südbrücke, Opladen, Hilden und Düsseldorf-Lierenfeld, startete mit der Zugnummer 62705 10:33 Uhr ab Gereon und kam 11:41 Uhr in Derendorf an. Von dort rollte die 141 mit der Zugnummer 14886 als Leerfahrt zum Düsseldorfer Abstellbahnhof. Als junger Lokführer hatte ich damals mehrmals das Vergnügen, diesen Zug zu fahren. *Manfred Gatzweiler, Alsdorf*

■ DR-Turmtriebwagen, em 1/25 Pendant aus Polen

Eine kleine Ergänzung zu den Oberleitungsrevisionstriebwagen für Modellbauer: An den großen Spitzenlichtern, die scherzhaft auch als Eimerlampen bezeichnet werden, sah man den zweiachsigen DR-Turmtriebwagen ihre konstruktive Beziehung zu den entsprechenden Fahrzeugen der Polnischen Staatsbahnen an. In diesem Nachbarland erfuhren die Fahrzeuge der blau lackierten PKP-Reihe SR51 übrigens eine Modellbau-Würdigung durch einen detaillierten HO-Ausschneidebogen, der beispielsweise von www.kartonmodellshop.de für zwölf Euro angeboten wird. *Dr. Rudolf Schmidt, Köln*



Oberleitungsrevisionstriebwagen der PKP-Reihe SR51 als HO-Kartonmodellbausatz

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, 6. Mai, und Dienstag, 20. Mai

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



■ Sperrung nach Unfall, em 2/25 Ziemlich miserabler Eurostar-Service

Die Konsequenz dieses Eisenbahn-Unfalls bei Kerpen habe ich leider zu spüren bekommen: Ende November wollte ich per Bahn von Köln über Paris nach Bordeaux ins Medoc fahren, wo ich meinen Wohnsitz habe. Mir wurden Tickets verkauft, obwohl zu diesem Zeitpunkt klar sein musste, dass die Strecke Köln – Aachen für den Eurostar gar nicht befahrbar war. Da ich die Fahrscheine übers Internet gebucht habe, hat Eurostar mit der Begründung „Dritt- und Fremdanbieter“ eine Erstattung der nicht angetretenen Fahrt abgelehnt. Allerdings war mir bei Buchung eine Weiterleitung von Eurostar an einen Fremdanbieter überhaupt nicht aufgefallen. Letztlich habe ich das Flugzeug wählen müssen, auch wenn es teurer und mir als Bahnfreund eher suspekt war. Ende 2024 habe ich dann nochmals bei Eurostar eine Fahrpreiserstattung eingefordert, aber bis heute nichts mehr gehört. *Hartmut Starke, Talais/Frankreich*

■ Gepäckwagen, em 2/25 Abgebildeter Posttyp mit nur einer Bühne

Auf Seite zwölf unten links beim Wagen hinter der 98 307 handelt es sich nicht um einen LPw Bay 06, sondern um einen LPwPost Bay 05. Dieser ist daran zu erkennen, dass sein Dach mit dem Wagenkasten an einem

Ende abschließt, während es beim reinen Packwagen zwei Bühnen gibt. Aber auch das dritte Seitenfenster in der Tür ist ein Indiz für den Postwagen unter der Roco-Artikelnummer 44804, während der Gepäckwagen auf -8 endet. *Martin Türke, Sickte*

■ Ladegüter, em 3/25 Flat-Rack-Container

In Bezug auf die im Beitrag erwähnten Flat-Rack-Container der Nenngröße HO möchte ich den Händler Schlüter-Modellcenter empfehlen. Dort gibt es zwei von Herpa hergestellte und verschieden beschriftete 40-Zoll-Behälter (Artikelnummern 491539/-41), einen neutralen Typ zum Selbstbeschriften (491981) sowie ein Modell mit Röhrenladung (BM-000549). *Hans-Ulrich Volz, Remseck*



sofern kann man diese Blumen, Pflanzen, Stauden und Büsche in unterschiedlichen Formen und Farben zumindest für Dioramen und Anlagen größer als HO unumwunden empfehlen. *Horst Stöcker, Solingen*

Farbenfrohe DIY-Frühlingsblüher und -Sommerblumen für die Landschaftsgestaltung *Werk (2)*

■ 218-Comeback, em 3/25 Verdrehte Tatsachen

Auf Seite 25 steht, dass die Lok den Zug ab Karlsruhe zieht und ihn ab Neustadt schiebt – genau andersherum ist es korrekt. Das sieht man gut auf dem Bild, das die Ausfahrt in Winden Richtung Landau (–Neustadt) zeigt. Der Zug kommt aus Landau und fährt mit ziehender Lok weiter nach Karlsruhe. Ich war übrigens selbst einen Tag später an dieser Stelle zum Fotografieren, denn für mich ist das 218-Revival ein Erlebnis! *Dietrich Meißner, Rheinstetten*

■ Frühlingserwachen, em 4/25 Aus dem Netz gefischt

Es ist durchaus ehrenwert, wenn sie sich in der Zubehörauflistung zum Thema Frühling auf die etablierten Branchengrößen beschränken. Diesen Marken und den Fachhändlern als Vertriebspartnern sei der Umsatz gegönnt! Doch soll nicht verschwiegen werden, dass es auch in puncto Zubehör preiswertere Bezugsmöglichkeiten im World Wide Web gibt. Sie hatten vor geraumer Zeit unter „Tipps & Kniffe“ immer mal wieder günstige Anschaffungsinfos unter der Überschrift „Aus dem Netz gefischt“ im Heft, woran ich gern anknüpfen möchte: Wer im Internet auf Ali-Express, Amazon, eBay, Shein, Temu oder ganz allgemein bei Google die Begriffe „DIY Miniatur Blumen Cluster Modell“ eingibt, wird erstaunt sein, was er da an bunten Produkten für die Landschaftsgestaltung auf Modellbahnanlagen angeboten bekommt. Die Auswahl an auf dünnen Trägerfolien befestigten Gewächsen ist riesig, die Preise sind eher klein.

■ HO-Test der ÖBB-Reihen 5045/5145 von Jägerndorfer und Piko

**Verglichen
& gemessen**

Blauer Blitz in mehreren Varianten

Die Triebwagenreihe 5045/5145 der ÖBB wurde bereits kurz nach Erscheinen des Vorbildes von Kleinbahn und Liliput in HO umgesetzt, was die hohe Beliebtheit bei Modellbahnern unterstreicht. Wir testen natürlich nicht die Fahrzeuge von einst, sondern die lieferbaren Neuauflagen von Jägerndorfer und Piko

Piko**JC**

Kleinbahn und Liliput brachten in den 1950er-Jahren HO-Modelle des 5045.07 und 5045.06 auf den Markt. Während Kleinbahn mit kleinen Kristallen als Scheinwerfer punktete, wies das sonst in den Proportionen ähnliche Modell von Liliput nur aufgemalte Scheinwerfer und Puffer sowie Luftschläuche auf. Ein besseres Modell zu realisieren, gelang Heribert Ischowitsch als Generalimporteur von Piko in Österreich erst 1994, als man den „Blauen Blitz“ als zweiteilige Triebzuggarnitur ankündigte. 1998 folgte die dreiteilige Ausführung. Grundsätzlich hat Piko nur Epoche-III-Modelle mit Ganzfenstern gefertigt. Die Steuerwagen waren als Reihe 6545 beschriftet. 2023 kündigte Jägerndorfer Collection (JC) zwei zweiteilige Garnituren mit Steuer-

wagen der Reihen 5145 und 6545 bzw. 6645 mit vier Frontfenstern in Saphirblau-Beige, mit drei Frontfenstern und niedrigem Dach in Ultramarinblau-Elfenbein sowie die fünfteilige „Vindobona“-Garnitur mit zwei Triebköpfen der Reihe 5045 an. Als Testobjekte standen die beiden Triebwagen aus neuen Formen von JC sowie die zuletzt lieferbare Dreifachgarnitur von Piko zur Verfügung. Während die technischen Aspekte bei allen Ausführungen identisch sind, sind wir bei der optischen Wertung in erster Linie auf die Ursprungsausführung mit hohem Dach eingegangen.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

↑ JC – Die aus Kunststoff gefertigten, einteiligen Gehäuse sind auf dem Zinkdruckguss-Fahrgestell aufgesteckt. Deren Abnahme erfolgt durch einfaches Spreizen der Seitenwände. Jedes Fahrzeugteil ist mit einer Inneneinrichtung ausgestattet. Beim Triebkopf dient diese zum Kaschieren der Antriebsan-

lage, die sich im Gepäck- bzw. Motorraum befindet. Der in den Fahrgastraum hineinragende Motor treibt beide Radsätze des längeren Drehgestells an, das vorbildgerecht dezentral im Drehpunkt gelagert ist. Das hintere

Fakten zu den H0-Modellen

	JC 5045 001 ÖBB	Piko 5045.05 ÖBB
Artikelnummer	25500 (25200)	52070
(erstes) Baujahr	2024	2020 (1996)
Stromsystem	NEM-Gleichstrom	
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22
Motor/Schwungmasse	dreipolig/eine	dreipolig/eine
Getriebe	Kardan/Schnecke/Stirnräder	
Treibradsätze/Haftreifen	2/2	2/2
Eigenmasse VT	398 g	323 g
Eigenmasse VS	173 g***	172 g
Preis (UvP)	869,90 €/374,90 €**	369,00 €****

* fünfteilig, **zweiteilig, *** dreiteilig, **** dreiteilig

Die ÖBB-Varianten mit hohem Triebkopf gibt es als Dreiteiler von Piko und als fünfteilige „Vindobona“-Garnitur von Jägerndorfer



Drehgestell des Triebkopfes sowie alle anderen sind antriebslos, der Drehzapfen ist mittig angeordnet. Die Platine mit einer PluX22-Digitalschnittstelle und den LEDs ist über den Sitzen auf Dachhöhe platziert. Die Inneneinrichtung ist auf dem Zinkdruckguss-Rahmen aufgesetzt und wird über sechs seitliche Rastnasen gehalten.

➔ Piko – Die Aufbauten sind aus Kunststoff, die auf einem Zinkdruckguss-Rahmen sitzen. Der Zugang zum Innenleben erfolgt über das Dach, das durch Nachvorschieben leicht abnehmbar ist. Eine Inneneinrichtung ist vorhanden. Um an diese zu gelangen, muss die Zentralplatine abgelötet werden. Das Triebgestell ist über eine Schraubverbindung auf Dachhöhe befestigt, während die Laufdrehgestelle von unten eingeklipst sind. Der mit einer Schwungmasse versehene dreipolige Motor treibt die beiden Radsätze des Triebdrehgestelles an. Je ein Radsatz ist mit einem Haftreifen versehen. Die Drehpunkte sind wie beim Vorbild ausgeführt. Während die ersten Modelle noch eine achtpolige Digitalschnittstelle nach NEM 652 aufwiesen, sind die neueren Fahrzeuge ab den Artikelnummern 52070/52270 mit einer PluX22-Schnittstelle versehen. Den neueren, ausreichend motorisierten Triebzügen liegen Adapterkupplungen bei, die das Anhängen vom Beiwagen ermöglichen.

maßstäblich umgesetzt, allerdings weist das Modell einige geringe Abweichungen auf. Was die Fahrzeugbreite betrifft, so ist immer zu bedenken, dass die angesetzten Griffstangen diese erhöhen.

➔ Piko – Das fast 30 Jahre alte Modell wurde weitgehend stimmig umgesetzt, wenngleich die Kastenform und der Drehzapfenabstand des VT etwas zu kurz geraten sind. Geringfügige Abweichungen betreffen auch die Fahrzeugbreite und -höhe.

Langsamfahrtverhalten

Die Erstellung der Messreihe erfolgte im Analogbetrieb mit handelsüblichen Fahrreglern. Die Geschwindigkeit wurde mit dem Messgerät von Halling ermittelt.

➔ JC – Die jüngste Modellkonstruktion beginnt bei 1,1 Volt mit einem Stundenkilometer loszufahren, teilweise noch etwas zögerlich. Gleichmäßiges Fahren ist erst ab drei Volt möglich, was umgerechnet 16,5 km/h Tempo hergibt. Das Modell läuft dabei nahezu geräuschlos.

➔ Piko – Das wesentlich ältere Modell von Piko beginnt bei einer Gleisspannung von drei Volt anzufahren. Die Messung ergab dabei eine Geschwindigkeit von 5 km/h. Auch diese Modellausführung weist nur geringe Fahrgeräusche auf.

Maßgenauigkeit

➔ JC – Die Konstruktion ist in den Hauptabmessungen

Streckenfahrverhalten

Alle Modelle fuhren auf Gleismaterial von Roco und Tillig mit den

Piko- und Jägerndorfer-Modelle mit Decoder *Alternative Digitalmodelle*

Für den Test standen nur analoge Modelle zur Verfügung, sodass bei diesem Punkt lediglich auf die Möglichkeiten im Digitalbetrieb hingewiesen werden kann: Jägerndorfer hat erstmals auf die Digitalschnittstelle PluX22 gesetzt. Diese befindet sich im Triebkopf, wobei bei der „Vindobona“-Garnitur pro Triebkopf ein Decoder erforderlich ist. In den digital ausgelieferten Modellen ist herstellenseitig ein Zimo-Decoder MS455P22 verbaut, der insgesamt 29 verschiedene Betriebs- und Geräuschfunktionen ermöglicht. Pikos erste Modelle wurden mit der achtpoligen Digitalschnittstelle nach NEM 652 ausgeführt. Seit 2019 sind alle mit einer PluX22-Schnittstelle versehen. Parallel gab es seinerzeit die ersten Garnituren mit integrierter Soundtechnik. Zum Einbau gelangt dabei der SmartDecoder-4.1-Sound, der die Datenformate DCC mit RailComPlus, Motorola und Selectrix versteht und auch mfx-fähig ist. *MI*

JC



5045.01 von JC

Schienenhöhen von 2,1 bzw. 2,5 Millimetern ohne Probleme.

JC – Das Modell hat solide Fahreigenschaften und fährt gleichmäßig. Der ÖBB-Triebzug erreicht bei zwölf Volt umgerechnet 178 km/h und ist damit verglichen zum Original viel zu schnell unterwegs.

Piko – Der Sonneberger VT weist angenehme Fahreigenschaften auf und erreicht bei zwölf Volt eine umgerechnete Geschwindigkeit von 88 km/h.

Ausrollverhalten

JC/Piko – Das JC-Modell hält bei Spannungsunterbrechung nach 57,5 Zentimetern, die fast 30 Jahre alte Piko-Konstruktion nach betriebsstauglichen 36,5 Zentimetern an.

Zugkraft

JC/Piko – Die Triebzüge sind ausreichend motorisiert, um problemlos auch auf Steigungen eingesetzt zu werden.

Stromabnahme

JC – Das Modell nimmt von jedem Radsatz Fahrspannung ab – ausgenommen sind die Zwischenwagen. Der Triebwagen ist mit einer sechspoligen, stromführenden Kupplung ausgestattet. Obwohl diese Kupplungsteile beidseitige Führungen aufweisen, würde sich eine Kuppelhilfe anbieten, wie man sie von Märklin/Trix kennt.

Piko – Die Spannungsabnahme erfolgt über die beiden Drehgestelle des Triebkopfes und über eines des Steuerwagens. Die Modelle werden über einen Kabelbaum mittels Steckverbindung elektrisch verbunden, der in der Faltenbalgimitation versteckt ist. Zunächst entsprach der Verbindungsstecker der NEM 652, heute



Piko

Wagenboden der Trieb- ...



Um an die Technik zu kommen, nimmt man beim 5145 von JC das Gehäuse ...

wird eine flache Steckverbindung verwendet.

Wartungsfreundlichkeit

Piko liefert seine Modelle in einer Kartonverpackung mit Styroporeinsatz aus, während die Jägerndorfer-

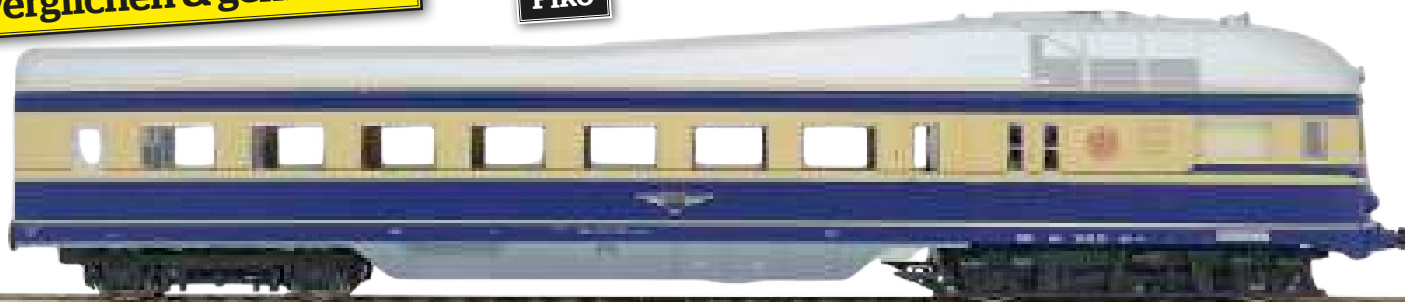
Fahrzeuge in einer Kartonverpackung mit festem Schaumstoff Einsatz eingelegt sind. An Wartungsarbeiten fallen lediglich das Schmieren bzw. Ölen der Achslager sowie das gelegentliche Reinigen der Radreifen bzw. der Kontaktbleche an.

JC – Die achtseitige Betriebsanleitung ist im DIN-A5-Format gehalten. Sie enthält Informationen zum Vorbild, Sicherheitshinweise, technische Daten, Infos für die Wartung und das Ersatzteillblatt. Die Ersatzteilliste ist für jedes



Umgebauter Steuerwagen 6545 008 von JC (links) und die Ursprungsversion 6545.05 von Piko





5045.05 von Piko



... und Steuerwagen. Jeweils oben ist das Piko-Modell abgebildet



... und beim 5045 von Piko das Dach ab

Fahrzeug extra anhand einer Explosionszeichnung abgebildet. Ein Wechseln der Haftreifen erfolgt über die Abnahme des Getriebobodens mit anschließendem Zugang zum Radsatz.

Piko – Die Bedienungsanleitung mit inkludiertem Ersatzteilblatt bietet hauptsächlich Bilder und enthält nur einige schriftliche Anmerkungen, deren Schriftgröße sich als ideal erweist. Für das Tauschen der beiden Haftreifen muss das Triebdrehgestell ausgebaut werden.

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Aus der Sicht des Modellbahners ist zu beachten, dass zwischen beiden Konstruktionen ein Zeitraum

von gut drei Jahrzehnten liegt. Zusätzlich ist anzumerken, dass bei den Jägerndorfer-Varianten formtechnische Änderungen eingeplant wurden. Berücksichtigt haben wir hier überwiegend die

vergleichbaren Trieb- und Steuerwagen beider Fabrikate.

JC – Bei der Ablieferung hatten die „Vindobona“-Triebwagen ein hohes Dach, das sich vom Führerstand bis hin zur Wagenmitte durchzog. Die Modellumsetzung mit dem dritten Spitzenlicht und der nicht so runden Kopfform ist vorbildgerecht; auch die Fenster mit Gummifassungen sind korrekt. Zu niedrig fallen die beiden schmalen Türfenster des Gepäckabteils aus. In der hohen Dachform sind feine Gravuren für die Lüfterschlitze und die abnehmbaren Dachfelder sowie den Auspuff zu erkennen. Die angebrachten Dachlüfter sind korrekt.

Das frontseitige Flügelrad ist erhalten umgesetzt, das Staatswappen aufgedruckt. Weitere Gravuren betreffen die erhalten dargestellten Türgriffe. Zur optischen Aufwertung liegen lackierte Ätzschilder bei. Das hintere Kastenende läuft verjüngt bzw. abgerundet nach innen zu. In die Kastenform integriert ist der zu kurz ausgeführte Faltenbalg. Im gekuppelten Zustand fällt ein Spalt zwischen beiden Fahrzeugen auf.

Piko – Die Konstruktion orientiert sich am Ablieferungszustand der ÖBB-Fahrzeuge, wobei das Testobjekt schon über ein drittes Spitzenlicht verfügt. Die Kopfform am Dach wirkt insgesamt runder, die Stirnfront gefälliger, wobei die Frontfenster eine Gummifassung aufweisen sollten, die fast nicht erkennbar ist. Die Seitenfenster sind als Fallfenster mit dezenten Fensterstegen umgesetzt worden, was auch bei den Übersetzfenstern beim Gepäckraum der Fall ist. Selbst diese Fenster sind zu niedrig ausgefallen. Die Oberkante orientiert sich an den Seitenfenstern. An der Innenseite sind die Fenstergriffe nachgebildet. Weitere Gravuren finden sich im Dachbereich mit den Luft-

Maßtabelle Trieb- und Steuerwagen

Maße in mm	Vorbild	1:87	JC	Piko
Länge über Puffer VT/VS	21.853	251,2	251,0	250,0
Breite VT	2.934	33,7	34,5	34,3
Breite VS	3.150	36,2	34,7	34,3
Höhe über SO	4.400	50,6	50,5	51,6
Drehzapfenabstand VT	14.000	160,9	160,5	157,0
Drehzapfenabstand VS	14.600	167,8	167,2	168,0
Drehgestellachsstand VT	4.100	47,1	47,1	47,0
Drehgestellachsstand VS	3.000	34,5	34,8	34,7
Raddurchmesser VT	900	10,4	11,0	10,4
Raddurchmesser VS	920	10,7	11,0	10,4
Spurkranzhöhe	–	1,2 (NEM)	0,8	1,0

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

JC	1,5
Piko	2,9



Frontansichten der drei JC-Varianten (oben) und des Piko-Trieb- und -Steuerwagens (unten)



einlassen, die sehr flach ausgeführt sind und nach außen ragen. Der Hersteller liefert den Wagenkasten ohne Zurüstteile aus. Die Griffstangen, Bremsschläuche sowie Zughaken sind zu montieren. Die Flügelräder sind erhaben umgesetzt. Die Wagenschürzen sind korrekt gestaltet. Richtig ist auch die mittige Schürzenausnehmung, allerdings ist der auf der rechten Seite befindliche Schürzenzug nur bei Fahrzeugen unmittelbar nach der Indienstellung und vor der An-

passung der Stirnfront mit dem dritten Spitzenlicht vorhanden und somit bei diesem Modell nicht korrekt. Die Darstellung der Türbereiche ist gut, nur die Türgriffe sind zu dezent ausgeführt und fast nicht wahrnehmbar. Die Umsetzung des Zwischenwagens AB4TI 7645 erfolgt vorbildgerecht.

Fahrgestell und Räder

JC – Der Rahmen kaschiert den Wagenboden mit den unterflur nachgebildeten Aggrega-

ten. Die Drehgestelle sind aus Kunststoff gespritzt und vorbildgerecht umgesetzt. Einzelne Details sind extra eingesetzt. Die Bremsbacken liegen auf Radlaufhöhe, Sandfallrohre sind erkennbar. Weniger gut sichtbar sind die aus durchbrochenen Ätzteilen ausgeführten Trittschufen. Die Messingradschleifer sind nur teilweise an der Unterseite des Fahrzeuges zu sehen. Die Radsätze sind durch die Drehgestellbauart kaum erkennbar. Besser sichtbar sind die glatten

Radsätze mit einer Profilierung beim Wegmann-15-Drehgestell. Die Spurkranzhöhe bewegt sich im Rahmen der Norm. Die Fahrzeugschürzen sind mit feinen Gravuren zum Andeuten der Abdeckklappen dargestellt, jedoch sind die Umstellhebel mit der Ausnehmung in den Schürzen falsch platziert.

Der Pufferträger ist mit allen Bremsschläuchen und dem Zughaken bestückt. Die beiden unterschiedlichen Drehgestelle sind dreidimensional durchgebildet. Gut erkennbar sind die Federpakete am Drehgestellträger mit weiteren Komponenten wie den einzelnen Wiegenfedern, Bremsbacken, Achslager usw.; die eingesetzten Trittschufe sind als durchbrochene Ätzteile umgesetzt. Alle Fahrzeuge sind mit einer NEM-Kurzkupplungskulisse ausgestattet.

Piko – Die dreidimensional durchgebildeten Drehgestelle sind aus Kunststoff gefertigt und nehmen die Bremsbacken in Radlaufhöhe auf. Der Wagenboden ist vereinfacht dargestellt und wird durch die Wagenschürzen verdeckt. Die Räder sind infolge der Achslagerführungen in den Drehgestellen verdeckt und brüniert



Während der Faltenbalg bei Piko (rechts) geschlossen ist, ergibt sich beim Triebzug von Jägerndorfer ein kleiner Spalt (links)

Fahrwertetabelle

	Jägerndorfer 5045 001 ÖBB	Piko 5045.05 ÖBB
Langsamfahrtverhalten		
$v_{\min}$ analog	16,5 km/h bei 3,0 V	5 km/h bei 3,0 V
Streckenfahrtverhalten		
v_{Vorbild} analog	115 km/h bei 9,8 V	nicht erreicht
$v_{\max}$ analog	178 km/h bei 12 V	88 km/h bei 12 V
Ausrollweg aus $v_{\max}$	57,5 cm	36,5 cm
Zugkraft Ebene bei $v_{\max}$	für Triebwagenbetrieb ausreichend	

ausgeführt. Die Details samt Wagenfedern und Achslager sind korrekt dreidimensional nachgebildet.

Am Triebdrehgestell sind einzelne Bauteile angesetzt. An den Fahrzeugfronten fehlen NEM-Kurzkupplungskulissen, weshalb die Schürzen geschlossen sind. An den Fahrzeugübergängen ist eine NEM-Kurzkupplungskulisse angebracht, in der mittels Kurzkupplungsverbindung beide Fahrzeugteile zusätzlich gekuppelt werden.

Farbgebung

Die Farbgebung Saphirblau-Beige fällt in die Epoche III, während in den Epochen IV/V auf das Farbkonzept Ultramarinblau-Elfenbein gesetzt wurde. Je nach Einsatzzeit änderten sich die Dachfarben, aber auch die Wagenschürzen. Die Lackierungen sind qualitativ bei beiden Triebwagen anstandslos umgesetzt.

JC – Die Zierlinien beider Fahrzeuge sind korrekt. Die mittlere Zierlinie beim Fensterband mag zwar auf den ersten Blick schmal wirken, entspricht aber dem Vorbild. Die Wagenschürzen der „Vindobona“-Garnitur sind in Eisengrau lackiert, während jene der zweiteiligen Garnitur in Ultramarinblau ausgeführt ist. Auf der Innenseite der Fenster wurde der gelbe Aufkleber nachgebildet.

Piko – Der Farbauftrag ist gut umgesetzt. Wenn man allerdings die Zierlinie bei der Kopfrundung ansieht, so erkennt man eine unschöne Verjüngung des Streifens beim Zierspitz. Die blaue, dünne Zierlinie beim Fensterband ist etwas zu hoch angebracht. Dasselbe trifft auch bei der oberen Zierlinie zu. Das Staatswappen ist erhaben dargestellt und verschiedenfarbig bedruckt, jedoch ist der

Umgebauter Triebkopf

Die zweiteilige Nahverkehrsgarnitur mit Triebkopf 5145 und Steuerwagen 6545 von Jägersdorf ist aufgrund verschiedener Umbauten beim Vorbild nicht mehr mit dem früheren „Vindobona“ zu vergleichen. Das niedrigere Dach ist an die internationalen Normen angepasst. Weitere optische Anpassungen betreffen die Verwendung von Übersetzfenstern im Fahrgastraum sowie die geänderte Fahrzeugfront mit drei Fenstern, der Vielfachsteckdose für das Steuerungskabel und dem eigenen Lichtkegel für das Schlussignal.



Die Dachkorrektur führte zu Detailänderungen an der Antriebsanlage mit zusätzlichen Konsolen bzw. Abdeckungen, Lufteinlässen am Dach und über den Türen befindlichen Regenrinnen. Der Steuerwagen erhielt Übersetzfenster. Dabei hätte die Ausführung speziell der oberen Fensterhälften schöner ausfallen können. Umgesetzt sind auch die Halterungen für die einsteckbaren Zuglaufschilder. Die runde Fahrzeugfront ist korrekt umgesetzt. Am Wagenkasten sind sowohl Lüftergitter als auch diverse Vorrichtungen für die Schildersätze vorhanden. *MI*

Hintergrund fälschlicherweise in Beige ausgeführt.

Beschriftung

JC – Die Anschriften wurden lupenrein ausgeführt. Nicht korrekt wirkt der Schrifttyp an der „Vindobona“-Garnitur. Die Triebköpfe sind als VT 5045.01 und 04 bedruckt und in der Zfl. Wien FJB beheimatet. Das letzte Untersuchungsdatum ist bei diesen beiden Triebköpfen 1957 bzw. 1962. Die Fahrzeuge des zweiteiligen Sets sind als 5145 004-7 bzw. 6545 008-2 mit Dienststelle Zfl. Wien Ost bedruckt. Im Revisionsraster des Triebkopfes stehen Untersuchungsdaten von 1987 bzw. 1988.

Piko – Alle Anschriften sind lupenrein mit dem richtigen Schrifttyp ausgeführt. Die Fahrzeuge sind mit 5045.04, 7645.05 und 6545.05 bedruckt. Die Garnitur ist in Wien Südbf. beheimatet. Am Triebwagen und am Steuerwagen sind keine Revisionsanschriften angeschrieben, dafür aber am Mittelwagen REV Sw 29.5.60.

Beleuchtung

Die Fahrzeuge haben eine weiße Spitzenbeleuchtung sowie ein rotes Schlussignal, das fahrtrichtungsabhängig leuchtet.

JC – Die Modelle sind mit warmweißen LEDs bestückt, deren Leuchtkraft zu hell ist. Die Triebwagen haben eine LED-Innenbeleuchtung, die bei den analogen Fahrzeugen jedoch dunkel bleibt.

Im Führerstand der Triebköpfe existiert eine Instrumentenbeleuchtung am Führerpult. Das vorbildgerechte Schlussignal existiert bei der zweiteiligen Garnitur, bei der „Vindobona“-Garnitur wurde es weggelassen.

Piko – Die ersten Modelle waren noch mit Lichtleiter und je zwei Glühlämpchen in Trieb- und Steuerwagen ausgestattet, die zugleich auch die Innenbeleuchtung einschloss. Die jüngeren Modelle wie der zum Testen vorliegende Triebzug sind durchgängig mit warmweißen LEDs ausgestattet.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

JC	1,5
Piko	2,5

FAZIT DES TESTERS

Eine Beurteilung von Modellen mit knapp 30 Jahren Konstruktionsabstand ist schwierig, aber möglich.

JC (1,5) – Dieses Produkt geht eindeutig als Testsieger im Vergleich hervor. Die Konstruktion des „Blauen Blitz“ der ÖBB ist nicht nur zeitgemäß, sondern der Hersteller hat bei der aufwendigen Modellumsetzung auch an alle möglichen Formvarianten und -änderungen gedacht. Das Modell weist allerdings kleine Form- und Schönheitsfehler auf, die man bei weiteren Modellumsetzungen korrigieren sollte. Gerade die gut sichtbaren Details und die Lackierung lassen jedes Modellbahnerherz höherschlagen. Die Fahreigenschaften sind gut, und auch der Preis ist marktüblich.

Piko (2,5) – Man merkt der Sonneberger Konstruktion schon das Alter an, doch zu Zeiten der Modellumsetzung war dieses Modell im Vergleich zu den damals verfügbaren Liliput- und Kleinbahn-Fahrzeugen ein spürbarer Fortschritt. Das Modell war technisch wie optisch am damaligen Stand der Technik, zudem hat Piko die technische Seite im Zuge von Neuauflagen permanent angepasst. *Markus Inderst*

Kleinbahn (links) und Liliput (rechts) brachten fast zeitgleich mit den Vorbild-Triebzügen die ersten H0-Modelle auf den Markt, die lange Zeit unverändert angeboten wurden. Bei beiden Modellen sind die konstruktiven Änderungen deutlich erkennbar, wie z. B. die unterschiedlichen Dachformen, die Fahrzeuganschriften oder die zusätzliche Gravur des Kleinbahn-Firmennamens *Markus Inderst (16)*



Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.

Anzeigenpreise 4C-€ 140,-; zzgl. MwSt.

Kontakt: Bettina Wilgermein, Tel. 089/130 69 95 23, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlösschen
A4 Abfahrt 84 · Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de · www.facebook.com/elriwa

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop
G - O - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren



www.elriwa.de

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo.-Fr. 09:00-17:00 Uhr | Sa. 09:00-15:00 Uhr

mein-MBS.de



MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

www.Beckert-Modellbau.de

Gebergrundblick 16, 01728 Bannwitz OT Gaustritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



Handarbeitsmodelle

MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, **KEINE** Versandlisten!



Seit über 100 Jahren für Sie da!



Wilmsdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00 Uhr

Kleine Bahn-Börse

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht.
Bitte senden Sie ihre Mail an: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren
Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

FIGUREN Z-G

www.klingenhofer.com

Gesuche TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

www.modellbahn-keppler.de

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für Ho,

N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe Ho, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.carocar.com

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/Ho, Sammlungen/Laden-

auflösungen. 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 H0

Suche und verkaufe: **US - Messing-Lokomotiven** z.B.: UP Big Boy von Tenshodo EUR 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen EUR 500 DRG 06 001 von Lemaco EUR 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 EUR. Tel.: 0173/6549131 (DA).

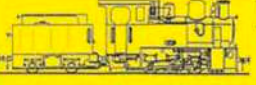
6120 Stück Schienen für alle 2-Leiter von Trix int. gerade, gebogen, kurz und lang. Die Gleise waren noch nie aus der Verpackung, sind aber schon ca. 30 Jahre alt. Kaufpreis komplett, EUR 1.200 von privat. Versand möglich, besser Sie kommen nach Haßloch/Pfalz. 06324-1633, 0173-3075036, w.kamb@web.de

www.lokraritaetenstuebchen.eu

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin oo/Ho. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

www.modellbahn-keppler.de

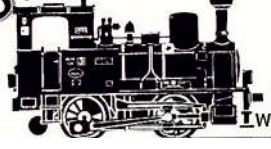
HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste ge-

 **Modellbahnen am Mierendorffplatz**
märklin Shop Berlin
10589 Berlin-Charlottenburg - Mierendorffplatz 16 - www.modellbahnen-berlin.de
Ihr
Auch Second-Hand! **freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft**
mit der ganz großen Auswahl
Mo., Mi., Do., Fr. 10.00–18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09

 **modellbahnen & modellautos** **Turborg**
Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins.
Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!
Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!
Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!
Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr - Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 - 10789 Berlin - Tel. 030/2199900 - Fax 21999099 - www.turborg.de

 **Modellbahn Pietsch**
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de
Märklin - Auslaufmodelle zum Sonderpreis - HO
37530 Märklin DBAG BR120.1 schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe
120.1 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Werbegestaltung
„150 Jahre statt 279,95 EUR nur 229,99 EUR“
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 € Versand)

 **haar**
MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 Tel. 04298/916521
e-mail: info@haar-lilienthal.de
Neuheitenliste 2025
News 2025
gratis anfordern!
Alle Fabrikate, Preise, Liefertermine
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

Sammlungen Einzelstücke Raritäten
ANKAUF
 **MICHAS BAHNHOF**
Nürnberger Str. 24a
10789 Berlin
Tel 030 - 218 66 11
Fax 030 - 218 26 46
Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
www.michas-bahnhof.de

eisenbahn
Modellbahn magazin
Hier könnte Ihre Anzeige stehen.
Kontakt: Bettina Wilgermeir • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Kleine Bahn-Börse

gen 1,8 HAG-o bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

Fleischmann Ho 24 Zugpackungen mit Dampflok + 19 Loks und Roco Ho 2 Zugpackungen + 9 Loks, alles Ep.1+2 (KPEV, KBStB, Württ., DRG), neu oder neuwertig. Bitte Liste anfordern. Rainer_Beck@gmx.de

127 Schienen Ho ungebraucht. Auf diesen Schienen laufen alle 2-Leiter – Gleichstrom; z. B. Roco, Trix, Fleischmann, Lima, Brawa, Rivarossi. EUR 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 EUR martinjrichter@gmx.de

Verkaufe günstig, da gebraucht: Märklin NoHAB-Diesellok (Norwegen), Nr. 39671 (mfx, Sound) (leider ohne Originalkarton), kaum gelaufen: 150,- EUR; Märklin BR 95 (Nr. 39095, aus Insider-Modell 2016), kaum gelaufen: 200,- EUR.

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. Tel. 0176-43665628

BEMO-MODUL-ANLAGE HOM mit den Stationen Filisur + Bergün ohne Züge umständehalber zu verkaufen! Alle Informationen: maren.urban@balke-umzug.de

Ho-Gleichstrom U-Anlage, 5m x 3,50m, Schienen digital, Schuhmacher-Gleis,

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Schienen nach Vorbild Württ. EP-1. Noch nicht ganz fertig gebaut, hochwertiges Material. Viel mehr Info unter Tel. 0157 38976811.

Verkaufe ein Roco Bastelwaren Konvolut Ho. Information unter miehlingm@aol.com

Verkaufe oder Tausche Trix-C Gleis Drehscheibe 230, -(neuwertig, unbenutzt, OV, + 3 zus. Auffahrgleise) oder Tausche gegen Ho=digital EP 4 Loks (Wagen) neuwertiger Zustand. 0641-52400, dimuepep@gmail.com

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-eisenbahn-weber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

www.mbs-dd.com

Märklin Spur HO und Faller AMS gesucht. Kaufe Sammlungen und Anlagen. Zahlung bei Abholung. Kontakt Tel. 0941/85806 ab 18.00 Uhr o. gerhard.bonn@kabelmail.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

EINZELSTÜCKE ZUM SONDERPREIS

36649	BR 185.2 Europameisters.	199,99	39744	Serie 150 X der SNCF	399,99
37407	BR 140 ozenblau/elfenbein	339,99	39782	BR 78.10 der DB	379,99
37829	BR 120.1 der DB, orientrot	329,99	39935	Schienenstopfexpress	499,99
39299	Store Lok 2024 Vectron	379,99	43767	Wagenset „Königssee“	299,99
39332	BR 193 Mercitalia	319,99	trix 22782	BR 78.10 der DB	379,99
39463	Re 460 der SBB, rot	299,99	trix 25241	Franz. Serie 13 der EST	539,99

Bitte fordern Sie meine aktuelle Liste an.

Bähnle Silcherstr.26 • 75203 Königsbach-Stein • 07232-364469 • schoenwardiezeit@gmx.de

Besuchen Sie uns vom 10.04.-13.04.2025 auf der Intermodellbau in Dortmund Halle 7 Stand A 44

Riesig!

Das größte
Modellbahn-
Fachgeschäft im
Bergischen Land!

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

Modellbahn Apitz

günstige Vorbestell-
preise auf Neuheiten

Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

Das Fachgeschäft auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –

MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI

DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlinski.de

**Märkische Str. 227
44141 Dortmund**

Telefon 0231/ 41 29 20
info@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

13

Seit über 40 Jahren
für Sie am Zug

40 Jahre
1983-2023

Hüner bein

Modell Center Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

750 m² Erlebniswelt Modellbau in Aachen

Kleine Bahn-Börse

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525; Mobil: 0151-11661343; meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin 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, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spur-weiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.eu – Danke.

www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFTE Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits

in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de 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.

Märklin-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Verkäufe Große Spuren

LGB-Loks, Waggonen und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201-697400, Fax 0201-606948 oder hermann.goebels@t-online.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
 und mehr...viele mehr

Seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände
 und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
 Tel.: 023 31/40 44 53 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



WWW.MODELLBAHNMODULE.DE
 +49 (3562) 693490



MODELLBAHN
 MODULE

Viele fertige **Schiffs-Ätzteile** von M1:20-1:700, Reling, Treppen, Gitter, Leitern, Relingstützen, Handräder, Stühle, Liegestühle, Rautenbleche..., Miniatur- u. Ankerketten mit Steg, **alles zum Selbstätzen**, Messing- und Neusilberbleche ab 0,1mm, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Schwarzbeizen für verschiedene Metalle, Chemikalien, **Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung**

Ätztechnik

Ausführlicher und informativer **Katalog** gegen € 5,- Schein oder Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
www.saemann-aetztechnik.de • saemann-aetztechnik@t-online.de

EM Resteverkauf ee-spielwaren.de **Letzte Gelegenheit**

E+E SPIELWAREN FACHMARKT ★★★★★

Märklin EM Lok 36649 nur 189,- Nur solange Vorrat reicht **Märklin EM Lok 36024 nur 189,-**

Wilhelm-Enßle-Str. 40, 73630 Remshalden, Tel. 07151-71691, www.ee-spielwaren.de

WERST
 MODELL BAHN UND BAU

WIR LEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck
 für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
 Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de

ESSEN **STUTTGART**

Limbecker Platz 11 Löffelstr. 22
 0201.74 75 85 44 07 11.75 86 43 39

Modellbahn West **märklin Store**
 Modelleisenbahnen VERSAND + REPARATUR
www.modellbahn-west.de

Kleine Bahn-Börse

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

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1 www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur 1 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 Waggonen insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 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 Sammlung. 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

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Verkäufe

Literatur, Bild und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

www.modelleisenbahn.com

Verkäufe div. Eisen- und Modelleisenbahnliteratur vom 1960 bis 2010. Übersichtsliste bei Rolf Erker, Birkenweg 2, 04451 Borsdorf; Tel. 034291 22235; erkerbau@gmx.de

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

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). Liste anfordern unter lockpetero70@gmail.com

www.bahnundbuch.de

Verk. MEB 1960-2024, und EM 1991-2024 teils gebunden, 5,00 EUR /Jg., nur Abholung. hjshubart@gmail.com

Nächster Anzeigenschluss: 6. Mai 2025

RITTER RESTAURATIONEN REPLIKA ERSATZTEILDIENT



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, Liliput, Tillig, Pilz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Falter, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

Kleine Bahn-Börse

Aus Haushalts- und Sammlungsauflösung abzugeben: diverse Eisenbahnliteratur, Bildbände, Zeitschriften, Wandkalender seit 1968, Videokassetten und DVDs, etc. Übersichtsliste kann angefordert werden unter zoikeo@gmx.de oder 0176 83514693.

Gesuche

Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies und Das

www.andyseck.de
DDR-Modelle und mehr

Gut erhaltene glasklare Wandvitri-
nen aus Acrylglas für Eisenbahnmo-
delle in der Baugröße HO Insgesamt
13 Vitri-
nen mit je 4 Abstellflächen
zu verkaufen Größe 1x182x40x6 cm;
9x132x40x6 cm; 3x100x40x6 cm.
Alle Vitri-
nen von der Fa. Herveling in
Werne Verkaufspreis pro Vitrine 60
EUR nur Abholung in Esslingen a.N,
birgitberg1958@gmail.com

Zwei schöne stabile Wandschränke
(Buche) mit 9 Böden Roco Gleis. 1,90m
br, 91cm ho, 11,5cm tief, 16,7m Gleislän-
ge, auch einzeln erhältlich. Preis Ver-
handlungssache, weitere Infos unter
eisenbahnexklusiv@gmail.com

www.railio.de
Sammlungsverwaltung

www.moba-tech.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab EUR
40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes,
Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-
362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

www.menzels-lokschuppen.de

Verkaufe Uniformen der DR: 1x Sommer-
jacke gebraucht Gr.102; 1x Regenman-
tel neuwertig Gr.52; 1x Jackett mit Hose
neuwertig Gr.106; 1x Jackett mit 2 Hosen
neuwertig Gr.110; 1x Winterjacke mit Fell
gebraucht Gr.106; 1x Winterjacke mit Fell
neuwertig Gr.110. Preis 240 EUR. Verkauf
nur als Gesamtpaket. Bei Interesse bitte
melden unter stephie_g1@web.de oder an
Stephanie Döberin, Rotbuchenring
5, 17033 Neubrandenburg. Versand (7
EUR) erfolgt ausschließlich innerhalb
von Deutschland.

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 Abwick-
lung – komme persönlich vorbei. Uwe
Puppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048,
mobil 0176-26733931, 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 Anla-
ge. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung.
Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel.
07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheima-
tungs- und Eigentumsschilder von Lo-
komotiven gesucht. Bitte alles anbieten.

Hannemann, Tel. 030-95994609 oder
0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung
von Sammlungsauflösungen und –Re-
duzierungen 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 –

Gut erhaltene glasklare Wandvitri-
nen aus Acrylglas für Eisenbahnmodelle in
der Baugröße HO Insgesamt 13 Vitri-
nen mit je 4 Abstellflächen zu verkaufen
Größe 1x182x40x6 cm; 9x132x40x6 cm;
3x100x40x6 cm. Alle Vitri-
nen von der Fa.
Herveling in Werne Verkaufspreis pro Vi-
trine 60 EUR nur Abholung in Esslingen
a.N, birgitberg1958@gmail.com

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans
treffen sich in Stuttgart, München und
Nürnberg beim FES e.V., Infos: www.
fes-online.de oder www.facebook.com/
gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad
e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-
modelleisenbahnbau.de

Urlaub Reisen und Touristik

Freudenstadt/ Schwarzwald ehemali-
ger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche

Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-
8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.
de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahn-
freunde, Blick auf das Dampflok-Be-
triebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.
hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

FeWo im Mittelrheintal - für Bahn- und
Rheinfreunde (Panoramablick), für 2 Per-
sonen pro Nacht EUR 80. info@schloss-
fuerstenberg.de; Tel.: 06743/2448

Ferienwhg. im Museum und Countrybhf.
Ebtorf/Uelzen an der RB37, Info: www.
americaline.org, Tel.: 04022886606

Ausstellungen Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de
Modellbahn-Auto-Börsen,
Melsungen So. 06.04. von 10:30-14:30,
Kulturfabrik, Spangerweg 43 34246
Vellmar So. 04.05. von 10-14:30, Mehr-
zweckhalle – Frommershausen, Pfad-
wiese 10, 99867 Gotha Sam. 10.05.
von 10:00-14:30, Stadthalle, Schüt-
zenplatz 1, 04159 Leipzig Sam. 14.06.
von 10-14:30, Leipziger Hotel, Halle-
sche Str.190 Sylvia Berndt • Infos: Tel.
05656/923666; geschäftl.: 05651/5162;
Handy: 0176/89023526, E-Mail: jens-
berndt@t-online.de; www.modellbahn-
boerse-berndt.de

modellbahnboerse-berlin.de jeweils
von 10 bis 14 Uhr, Herzog 01736360000,
26.04. Zwickau Neue Welt, 10.05. Sams-
tag Dresden Johann Stadthalle

ModellEisenBahn Börse Oberasbach
am 25.05.25 von 9:00 bis 14:00 Uhr,
90522 Oberasbach, Jahnstraße 16,
Tel.: 0911/696914 zef.ev@web.de, www.
Modellbahnteam-Oberasbach.de

Alle Termine ohne Gewähr.

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Echtes Bahnerlebnis



- ✓ Sie sparen die Hälfte!
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Das *eisenbahn magazin* kommt bequem frei Haus*

3 gute Gründe, warum Sie *eisenbahn magazin* lesen sollten:

- ✓ Nur *eisenbahn magazin* beleuchtet in jedem Heft ein angesagtes Baureihen- oder Fahrzeugthema umfassend in Vorbild und Modell
- ✓ Nur in *eisenbahn magazin* finden Sie in jeder Ausgabe einen kritischen Vergleichstest mehrerer verfügbarer Modelle einer Baureihe oder Baureihenfamilie verschiedener Hersteller
- ✓ Nur *eisenbahn magazin* bietet als besonderes Extra Ausklappseiten mit attraktiven Lokzeichnungen, Anlagen- oder Zugbildungsplänen. Echtes Bahnerlebnis in Vorbild und Modell!

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich das *eisenbahn magazin* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 8,10 pro Heft monatlich frei Haus (Jahrespreis € 97,20).

Termine

27. April, 4./18. Mai, Strasshof/
Österreich: Dampftage
im Heizhaus. Info: www.
eisenbahnmuseum-heizhaus.com

Aktionen zum 1. Mai

Chemnitz: Tag der Arbeit
(www.schauplatz-eisenbahn.de),
Dresden: Sonderfahrten auf der
Windbergbahn (www.saechsische-
semmeringbahn.de),
Frankfurt (Main): Modellbau-
Fahrttag (www.feldbahn-ffm.de),
Oschatz: Dampffahrten
(www.doellnitzbahn.de),
Schönberg (Vogtl.): Schienen-
busfahrt nach Oberweißbach
(www.wisentatbahn.de),
Solms: Fahrttag im Feldbahnmu-
seum (www.feldbahn-fortuna.de),
Wiesloch: Saisoneroöffnung
im Feldbahnmuseum (www.
feldbahnmuseum-wiesloch.de)

1./11. Mai, Korntal: Fahrten des
„Feurigen Elias“. Info: www.ges-ev.de

1./18. Mai, Mühlenstrotz:
Saisoneroöffnung/Internationaler
Museumstag. Info: www.dkbm.de

1./25. Mai, Karlsruhe: Fahrten
auf der Albtalbahn. Info:
www.uef-dampf.de

1./29. Mai, Verden: Kleinbahn-
Express nach Stemmen. Info:
www.kleinbahnexpress.de

1./29. Mai, Ottweiler (Saar):
Museumsverkehr. Info:
www.ostertalbahn.de

1./3./4./18./29. Mai, Essen:
Dampf-/Diesel-Fahrtage.
Info: www.hespertalbahn.de

1./4./29. Mai, Neresheim:
Betriebstage. Info: www.hmb-ev.de

1./11./29. Mai, Neustadt (Wein-
straße): Dampfbetrieb. Info:
www.kuckucksbaehnel.de

1./18./29. Mai, Syke: „Kaffkieker“
nach Eystrup. Info: www.vgh-hoya.de

1./18./29. Mai, Harpstedt:
Museumsfahrten. Info:
www.jan-harpstedt.de



**Dank bewilligter Fördermittel hat das Eisenbahnmuseum
Bochum-Dahlhausen begonnen die V 36 231 wieder
für die Züge der Ruhrtalbahn aufzuarbeiten. Hier steht sie
1984 abfahrtsbereit am Museumsbahnsteig MM**

3. Mai, Wismar: Tag der
offenen Tür im Lokschuppen.
Info: www.lokschuppen-wismar.de

3. Mai, Cottbus/Dresden:
Sonderzug zur Dampflokiparade
nach Wolsztyn/Polen. Info:
www.lausitzerdampflokipclub.de

3. Mai, Treysa: Dampf-
schnupperfahrt mit 35 1097.
Info: www.eftreysa.de

3./4. Mai, Wittenberge:
Saisoneroöffnung im Bw. Info:
www.dampflokip-wittenberge.de

3./4./10./11. Mai, Rottweil:
Abschied von 52 7596. Info: www.
eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

3./4. Mai, Luckau: Kulturdampf-
Festival mit Fahrzeugausstellung.
Info: www.niederlausitzer-
eisenbahnfreunde.de,
www.berliner-eisenbahnfreunde.de

3./4. Mai, Riedlhütte:
Tage der offenen Tür. Info:
www.feldbahn-riedlhuette.de

3./4./29. Mai, Schönheide:
Fahrtage. Info: www.
museumsbahn-schoenheide.de

3./4./29.-31. Mai, 1. Juni, Mesendorf:
Fahrbetrieb. Info: www.pollo.de

4. Mai, Karlsruhe:
Fahrten auf der Murgtalbahn.
Info: www.uef-dampf.de

4. Mai, Oekoven: Saisoneroöffnung
mit Feldbahn-Fahrbetrieb.
Info: www.gillbachbahn.de

4. Mai, Soest: Fahrttag im
Vereinsheim in Neuengeseke.
Info: www.mes03soest.de

4./18. Mai, Hüdinghausen:
Fahrtage und „Ententreffen“ auf der
Sauerländer Kleinbahn. Info:
www.sauerlaender-kleinbahn.de

4./18. Mai, Bochum:
Fahrten auf der Ruhrtalbahn.
Info: www.
eisenbahnmuseum-bochum.de

4./18. Mai, Mellrichstadt:
Rhön-Zügle. Info: www.
freilandmuseum-fladungen.de

4./18. Mai, Kappeln:
Museumsfahrten. Info: www.
angelner-dampfeisenbahn.de

10. Mai, Leipzig: Museumsnacht
im Eisenbahnmuseum. Info:
www.dampfbahnmuseum.de

10. Mai, Stassfurt: Mit V 100 003
zur Museumsnacht in Halle. Info:
www.lokschuppen-stassfurt.de

10. Mai, Weimar: Thüringen-
Rundfahrt. Info: www.
eisenbahnmuseum-weimar.de

10. Mai, Schwarzenberg: Mit
50 3616 nach Marienbad/Tschechien.
Info: www.vse-eisenbahnmuseum-
schwarzenberg.de

10. Mai, Chemnitz: Museumsnacht.
Info: www.schauplatz-eisenbahn.de

10. Mai, Löbau: Maschinenhaus-
tage mit Lokausstellung.
Info: www.osef.de

10. Mai, Mülheim (Ruhr): Modell-
bahntag. Info: www.alte-dreherei.de

10. Mai, Dörzbach: Fahrtage
mit Diesellok 22-02. Info:
www.jagsttalbahn.de

10./11. Mai, Oschersleben:
Modellbahnausstellung im alten
Speicher „Feldmann“. Info: www.
eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

11. Mai, Minden: Museums-
fahrten mit T 93. Info: www.
museumseisenbahn-minden.de

11. Mai, Kassel: Fahrten mit Dampf.
Info: www.hessencourrier.de

Manfred Bachmann †

Der langjährige Geschäfts-
führer des BDEF, Manfred
Bachmann, ist am 27. Februar
im Alter von 76 verstorben. Wir
trauern um einen großartigen
Menschen und langjährigen
Freund. Über viele Jahre hinweg
war er in seiner Druckerei für
den BDEF bei der Herstellung
des Jahrbuchs sowie der
Reports tätig. Er hat sich immer
für die Belange der Eisenbahn-
freunde eingesetzt. Auch in der
Jugendarbeit betätigte er sich
intensiv – sei es mit der Kinder-

eisenbahn seines Vereins oder
mit dem JuniorCollegeEuropa
auf den Messen für den BDEF.
Mit seiner ruhigen, ausglei-
chenden, ja versöhnenden Art
nahm er manchem Konflikt
die Spitze. Man konnte jeder-
zeit zu ihm kommen, sich in
Gesprächen austauschen, einen
Rat suchen. Er hat unterstützt,
gefördert und geholfen –
nicht aufmerksamkeitswirksam
im Vordergrund, sondern
respekt-, aber kraftvoll im
Hintergrund. MP/EM

11. Mai, Dieringhausen: Fahrten auf der Wiehltalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de

17. Mai, Chemnitz/Zwickau: Zum Dampflokkfest nach Lužná u Rakovníka/Tschechien. Info: www.sem-chemnitz.de, www.fluegelradtouristik.info

17./18. Mai, Magdeburgerforth: Bahnhofsfest. Info: www.kj-1.de

17./18. Mai, Hanau: Lokschnuppenfest mit Pendelfahrten vom Hbf. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

17./18. Mai, Zwickau: Fahrtage der Kohlebahn. Info: www.brueckenbergbahn.de

17./18. Mai, Brand-Erbisdorf: Gartenbahntreff mit Modellbahnausstellung. Info: www.eisenbahnverein-langenau.de

18. Mai, Kahlgrund: Modellbahnausstellung. Info: www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

18. Mai, Freilassing: Internationaler Museumstag. Info: www.lokwelt.freilassing.de

18. Mai, Schorndorf: Mit E 10 228 zur Völklinger Hütte. Info: www.dbkev.de

18. Mai, Schlanstedt: Feldbahnfahrttag. Info: www.feldbahn-schlanstedt.de

18./25. Mai, Schönberger Strand: Museumsbetrieb. Info: www.vvm-museumsbahn.de

24. Mai, Lengerich: Mit 78 468 nach Hameln. Info: www.eisenbahn-tradition.de

24./25. Mai, Weimar: Eisenbahnfest im Bw. Info: www.thueringer-eisenbahnverein.de

24./25. Mai, Cottbus/Dresden/Glauchau: 150 Jahre Flöhatalbahn mit Zubringerverkehr. Info: www.erzgebirgsbahn.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 11:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen.

Im Mai werden keine neuen Folgen von Eisenbahn-Romantik ausgestrahlt

24./25. Mai, Brohl: Dampfbetriebstage. Info: www.vulkan-express.de

25. Mai, Zwettl: Dampfbahnfahrten. Info: www.lokalbahnverein.at

25. Mai, Aumühle: Aktionstag im Lokschnuppen. Info: www.vvm-museumsbahn.de

Himmelfahrt 29. Mai

Berlin: Mit O 3 2155 nach Waren (www.berliner-eisenbahnfreunde.de), **Bielefeld:** Pendelfahrten mit 78 468 (www.eisenbahn-tradition.de), **Braunschweig:** Mit V 45 nach Wittmar (www.eisenbahn-erlebnis.de), **Chemnitz:** Dieseldzug nach Holzhau (www.sem-chemnitz.de), **Leipzig:** Dampfbahnfahrt ins Eisenbahnmuseum Schwarzenberg (www.dampfbahnmuseum.de), **München:** Mit E 69 05 nach Prien (www.blv-online.eu), **Wittlage:** Fahrten auf der Kreisbahn (www.museumseisenbahn-minden.de)

28. Mai bis 1. Juni, Linz/Österreich: BDEF-Verbandstag mit attraktiven Sonderfahrten und einem Rahmenprogramm. Info: www.bdef.de

29. Mai bis 1. Juni, Schwarzenberg: Eisenbahntage mit Lokparade und Modellbahnschau. Info: www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

29. Mai bis 1. Juni, Nördlingen: Eisenbahnfest mit Dampfbahnfahrten und Zubringerfahrten von München, Nürnberg und Rottweil. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

30. Mai, Bruchhausen-Vilsen: Foto-tag „Betrieb in den 1950er-Jahren“. Info: www.museumseisenbahn.de

31. Mai, Berlin: Traditionszug zum Karl-May-Festival nach Radebeul. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

31. Mai/1. Juni: Mülheim (Ruhr): Modellstraßenbahnausstellung mit Zubringerverkehr zur Alten Dreherei. Info: www.kleinebahnganzgross.de

31. Mai/1. Juni, Radebeul: Dampfbahnfahrten zum Karl-May-Festival. Info: www.traditionsbahn-radebeul.de

31. Mai/1. Juni, Frankfurt (Main): 50 Jahre Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-ffm.de

Bahnreisen

03. – 07.05.

Bahnzauber im Engadin

In einer der schönsten Ferienecken der Schweiz erleben Sie Sonderzugfahrten mit dem Bernina-Krokodil, der Dampflokk Heidi und der Nostalgie-Ellok 353 vor der grandiosen Naturkulisse.

10. – 18.05.

Dampfbüge & Vulkane in der Auvergne

Bahnreise in die Mitte Frankreichs mit Sonderzügen auf 5 verschiedenen Museumsbahnen, vom Dampfbüge bis Panoramatriebwagen.

21. – 27.05.

Traumfabrik Märklin

Blick hinter die Kulissen des Modellbahnherstellers. Exklusive Besichtigungen der Märklin-Werke in Göppingen und Gyrö.

03. – 15.06.

Mit Dampfbügen durch Finnlands weiße Nächte

Entdecken Sie die weite Natur Finnlands in Kombination mit Museumsbahnen und Dampfbügen. Anreise bequem per Bahn & Schiff.

26. – 30.06.

Mythos Gotthard & Rigi

Mit legendären Lokomotiven auf die Rigi und über den Gotthard. Sonderzugfahrt mit Dampflokk 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 Bosphorus. 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

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

Ein Modell erzählt Geschichte(n)

■ Die Dresdner Augustusbrücke als Modell von Richard Hans Zeumer

Berühmtheit auf sieben Pfeilern

Noch immer gibt es beim historischen Modellbahn-Zubehör Geheimnisse zu entdecken. Oft überlebten durch glückliche Umstände kleine Preziosen die Zeitgeschichte. Dazu gehört die 1:85-Nachbildung der 1910 dem Verkehr übergebenen dritten großen Elbbrücke an dieser Stelle



Meine Modellerrichtung war im Jahre 1938 von zwei angesehenen Dresdner Honoratioren geplant. Ich sollte – wie mein Vorbild – auf einer großflächigen Nachbildung der Dresdner Innenstadt das zentrale Bindeglied zwischen der Altstädter Elbseite und der Neustädter Seite sein. Die 1910 Friedrich-August-Brücke getaufte massive Gewölbebrücke mit Dreigelenkbogen hat beidseitig Sandsteinvorbaublender mit einem Kern aus

Stampfbeton. Ich habe im Gegensatz zum Original mit neun Bogenöffnungen nur sechs Bögen und bestehe natürlich nicht aus verblendetem Beton. Meine Pfeiler sind aus Zinkdruckguss mit Verbindungsteilen aus dickem Zinkblech.

Meine Maße sind gegenüber meiner großen Schwester verkürzt: Mit 92 Zentimetern Länge, 28

Zentimetern Breite, 16 Zentimetern maximaler Höhe, einem Gewicht von 9,8 Kilogramm sowie handlackiert kann ich mich durchaus sehen lassen. Zwischen dem dritten Bogen von der Neustädter Seite aus gesehen besitze ich eine Aufnahmevorrichtung für ein Elbschiff. Auf der Fahrbahn ist eine eingleisige Trasse aus Märklin-OO-Blech-Böschungsgleisen von 1937 befestigt. Auf meinen Stirnseiten sind Verbindungsmöglichkeiten zu den beidseitigen Stadtteilen angebracht. Der flache lange Brückenteil zur Neustädter Seite ging in den Kriegswirren leider verloren. Meine endgültige Fertigstellung ist jedoch durch die Jahreszahl auf dem Brückenschild manifestiert: 1944.

Die 2017 fotografierte Augustusbrücke mit Blick auf Teile der Dresdner Altstadt André Marks



Einzelstück von Zeumer

Und jetzt wird es spannend: Warum war das Jahr 1944 für mich so wichtig? Nachdem die beiden Dresdner Auftraggeber 1942 an der Ostfront gefallen waren, mochte sich durch die ausweitenden



Die Dresdner Augustusbrücke als Metallmodell; für den Größenvergleich stehen ein Zeumer-Zinn- (unten) bzw. ein abgewandeltes HAMO-Straßenbahnmodell (oben) auf der Fahrbahn



Der Händler Richard Hans Zeumer verkaufte auch Zinnfiguren aller Art – sogar Modellzüge gehörten zum Sortiment Manfred Scheihing (3)

Katalog und Geschäftsgebäude des Spielwarenhändlers Zeumer in der Dresdner Schloßstraße 22
Slg. Manfred Scheihing (2)



Kriegshandlungen niemand mehr mit deren Idee einer Dresdner Modellstadt arrangieren. Trotzdem wurde ich als einmaliges Brückenbauwerk vom Auftragnehmer Richard Hans Zeumer fertiggestellt. Er war der Besitzer eines der größten Spielwarengeschäfte in Dresden und unter anderem für sein umfangreiches Zinnfiguren-Angebot von Ernst Heinrichsen aus Nürnberg und anderen Herstellern über Sachsens Grenzen hinaus bekannt. Er galt laut eigener Werbung als das „größte Spezialhaus für den Zinnfiguren-Sammlersport“.

Obwohl der Krieg europaweit tobte, wurde ich in der Vorweihnachtszeit in einem der Schaufenster des sich in der Schloßstraße 22 befindlichen Ladengeschäfts Zeumers ausgestellt.

Dresden war bis dahin vom Krieg verschont geblieben, jeder hoffte auf ein friedliches Fest. Tatsächlich wurde ich Ende November 1944 von einem Meißner Modellbahner gekauft. So kam ich aus der Stadt und verbrannte nicht beim verheerenden britischen Luftangriff auf Dresden in der Nacht vom 13. auf den 14. Februar 1945. Alle Häuser in der Schloßstraße wurden vernichtet.

Bei meinem Vorbild wurden vor 80 Jahren, am 7. Mai 1945 und damit einen Tag vor Ende des Zweiten Weltkrieges, der vom Altstadtufer aus gesehen sechste Pfeiler sowie zwei Bögen von

deutschen Truppen gesprengt. Ich indes wanderte auf den Dachboden und geriet wie so vieles Unwichtige in jener Zeit in Vergessenheit. Irgendwann nach der deutschen „Wende“ fand ich mich auf einem Flohmarkttisch in Markkleeberg wieder. Ich gefiel einem Modellbahner, der mich kaufte. Seither stehe ich in Süddeutschland auf einem Schrank und lenke die Blicke der Besucher auf mich. Aber ganz ehrlich: Gern wäre ich wieder in meiner alten Heimat – am liebsten sogar in einem Museum ...
Manfred Scheihing



■ Mit der Elektrischen in H0 durch die Vorstadt

Straßenbahnbetrieb auf kleinstem Raum

Ob als Hauptthema oder nur als Ergänzung zum Eisenbahnbetrieb: Straßenbahnen sind bei Modelleisenbahnern beliebt. Der hier vorgestellte im Ruhrgebiet angesiedelte Nahverkehrsbetrieb wurde in den zurückliegenden Jahren stetig erweitert und bietet allerhand Betriebsmöglichkeiten

Im Zuge des Neubaus unserer H0-Anlage (siehe *em* 1/21) stand im Lastenheft neben einem Bahnhof für die S-Bahn sowie Anschlüssen für Gewerbe- und Industriebetriebe auch der Bau einer Straßenbahnstrecke. Das vorhandene Gleismaterial von Hartel sollte weiterverwendet werden. Außerdem existierten noch einige Linienabschnitte auf mehreren Holzplatten, die nur sporadisch aufgebaut wurden. Nach verschiedenen Entwürfen, die für heftige Diskussionen zwischen meinem Vater und mir sorgten, wurde final jene Variante favorisiert, bei der die Eisenbahn in Hochlage verläuft und Straßenbahnen sowie der Individualverkehr unter Brücken hindurchfahren. Da in unserer Sammlung nicht nur zweiachsige Triebwagen vorhanden waren, sondern auch Einrichtungsfahrzeuge, schied

eine einfache Pendelstrecke aus. So ergab sich ein Gleisring, der im vorderen Bereich sichtbar vor den Arkaden des Bahnhofs verläuft, um dann unter zwei Brücken nach hinten abzuknicken und unter dem Bahnhofsareal zu verschwinden. Die so entstandene Grundform der Strecke ist ein einfaches Oval. Als zentrales Element wurde schon zu diesem Zeitpunkt auf dem Bahnhofsvorplatz eine Haltestelle mit Linienkreuz und Abzweig realisiert. Die Stammlinie biegt hier ab und auf die quer verlaufende Strecke ein, sodass beide unter der Brücke verschwinden.

Neuer Betriebshof

Nachdem der Bahnhofsteil fertiggestellt war, wurde ein rechter Anlagenschenkel als ansteckbares Segment gebaut. Zum Geburtstag gab es

das Pola-Modell eines Busdepots, das mit dem Straßenbahn-Betriebshof baugleich, jedoch nur um ein Element in der Länge kürzer ist. So stand eine Neukonzipierung des Betriebshofes auf dem Plan, da mittlerweile auch der Fuhrpark massiv gewachsen war. Hierfür wurde ein 120 mal 75 Zentimeter großer Rahmen gebaut, auf dem eine weitere verschlungene Kreuzungsverbindung realisiert wurde, in deren Mitte der Betriebshof Platz fand. Die Gleise im gepflasterten Bereich wurden komplett auf Kupferplatinen aus alten Flexgleisen gelötet. Die Baukosten waren dadurch zwar recht überschaubar, jedoch gab es immer wieder Entgleisungen. Von den Fahrmöglichkeiten war diese Linienführung jedoch unschlagbar, da auch Wendeschleifen integriert waren.

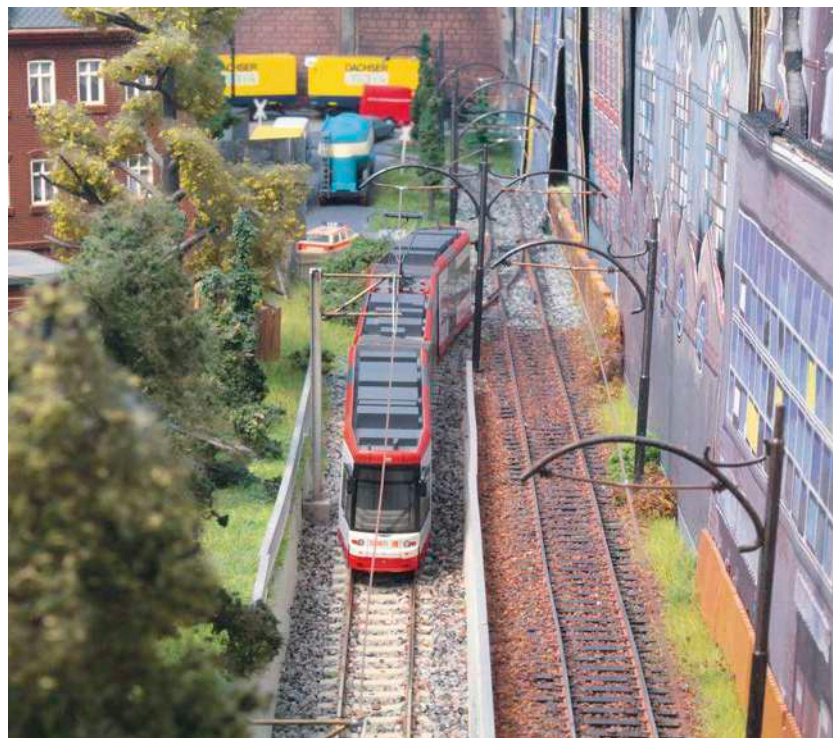


Hinter der Straßenbahnhaltestelle kreuzen sich zwei Linien, die auch über ein Abzweiggleis verbunden sind

Fahrgäste können am Bahnhof direkt von der Straßenbahn in die S-Bahn umsteigen

Der M-Wagen der Bogestra fährt die Rampe hinunter und weiter als Stadtbahn

Die Straßenbahnstrecken verlaufen parallel zum höher gelegenen Bahndamm



Bei einer weiteren Neukonzeption des Betriebsbahnhofsegmentes ging es wieder zurück auf eine einfachere Gleisführung: ein Halbkreis, der auf der vorderen Seite eine Ausweiche hat. Im hinteren Bereich zweigt ein Gleis in eine Tunnelrampe der Stadtbahn ab, das im verdeckten Bereich unter der eigentlichen Anlagenplatte in eine Kehrschleife mündet. Vor der Ausweiche liegt noch die Zufahrt in den Betriebsbahnhof, die sich dort in vier Gleise aufteilt und in der Wagenhalle endet. Das imposante Betriebsgebäude ist das zentrale Element der Stadtgestaltung. Davor sind entlang der Straßenzüge Stadthäuser von Auhagen, kibri und Pola bzw.

Faller aufgestellt. Diese sind teilweise nach Bauplan bzw. modifiziert gebaut und patiniert worden. Einige sind auch mit eingerichteten Zimmern und Beleuchtungen versehen. In einer kleinen Seitenstraße wurde noch ein Wochenmarkt realisiert.

Stadtbahn-Vorlaufbetrieb

Nachdem die beiden Grundstrecken in Form des kleinen und großen Gleiskreises fertiggestellt waren, wurde im linken Bereich die Strecke um einen weiteren Linienast erweitert. Vor der linken Bahnunterführung zweigt eine Stichstrecke in Straßenseitenlage ab und führt entlang der Stütz-

mauer der Bahn, um unter der Zufahrt zum Bahnbetriebswerk in eine verdeckte Wende- und Abstellanlage zu münden. Als letztes Diorama der alten Straßenbahnplatten wurde noch eine moderne und im Weiterbau befindliche Stadtbahnhaltestelle vor die abzweigende Stichstrecke integriert. Hierbei handelt es sich um zwei Kopfgleise mit seitlichem Hochbahnsteig, die über ein kurzes Stück eigenen Bahnkörper in die Stammstrecke vor der Bahnhofshaltestelle einfädeln. Das ist nötig, da die spätere Rampe der Stadtbahnstrecke noch im Bau dargestellt wurde. Durch die so entstandene Streckenführung sind



Typische Großstadtatmosphäre kommt am Wochenmarkt auf, auf dem die SPD für ihr Programm wirbt

bis zu fünf verschiedene Linienwege möglich, die durch die einzeln schaltbaren Gleisabschnitte auch fast alle gleichzeitig befahren werden können. Gefahren wird analog mit einem einfachen, selbst gebauten Regler und Umpolschalter. Die Haltestellen und einige Streckenabschnitte sind einzeln ab- bzw. zuschaltbar. Die beiden Wendeschleifen sind manuell umpolbar. Erste Versuche mit einer Digitalisierung der Bahnen laufen, jedoch ist der Kosten-Nutzen-Aufwand für den kompletten Umbau aller Fahrzeugmodelle ziemlich hoch.

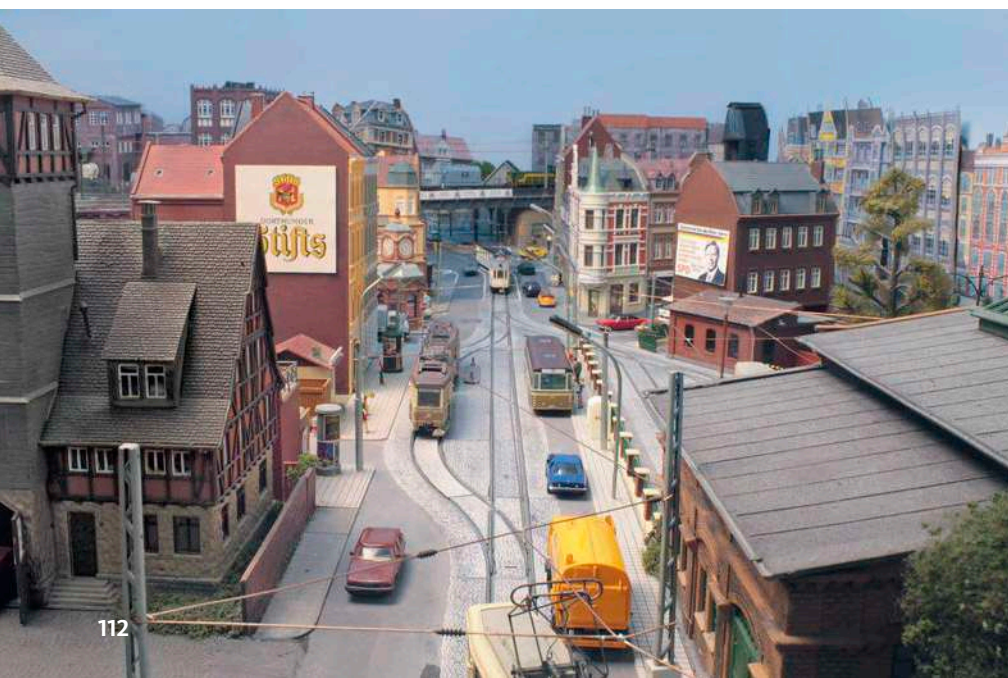
Die Streckenführung ist komplett eingleisig. Lediglich an der Ausweiche des Betriebshofes besteht die Möglichkeit, dass sich zwei Bahnen begegnen können. Als Gleismaterial wurde anfangs Hartel-Gleis und bei eigenem Gleiskörper Roco-Flexgleis verwendet. Da sich beim Hartel-Material früh Schäden an den Weichenzungen zeigten und das Gleis nicht mehr verfügbar ist, wurde für die weiteren Ausbaupläne auf andere Gleise zurückgegriffen. Neben Reststücken aus selbstgelötetem Gleis aus U-Profilen wird überwiegend das Tramgleis von Luna/Tillig genutzt.

Hier zeigt sich, dass bei einer sauberen Verlegung und passender Einstellung der Radsätze ein sehr gutes Laufverhalten erreicht werden kann. Für die beiden Stadtbahnstrecken fand zum einen Betonschwellengleis von Peco Verwendung, zum anderen Piko-A-Gleis. Elektrisch schaltbar ist bisher nur die Abzweigweiche zur Tunnelrampe. Im Zuge der Überarbeitung des Bahnhofsvorplatzes und der dortigen Weiche wird diese aber auch mit einem Antrieb ausgerüstet. Die restlichen Weichen stellt man weiterhin per Schraubendreher.

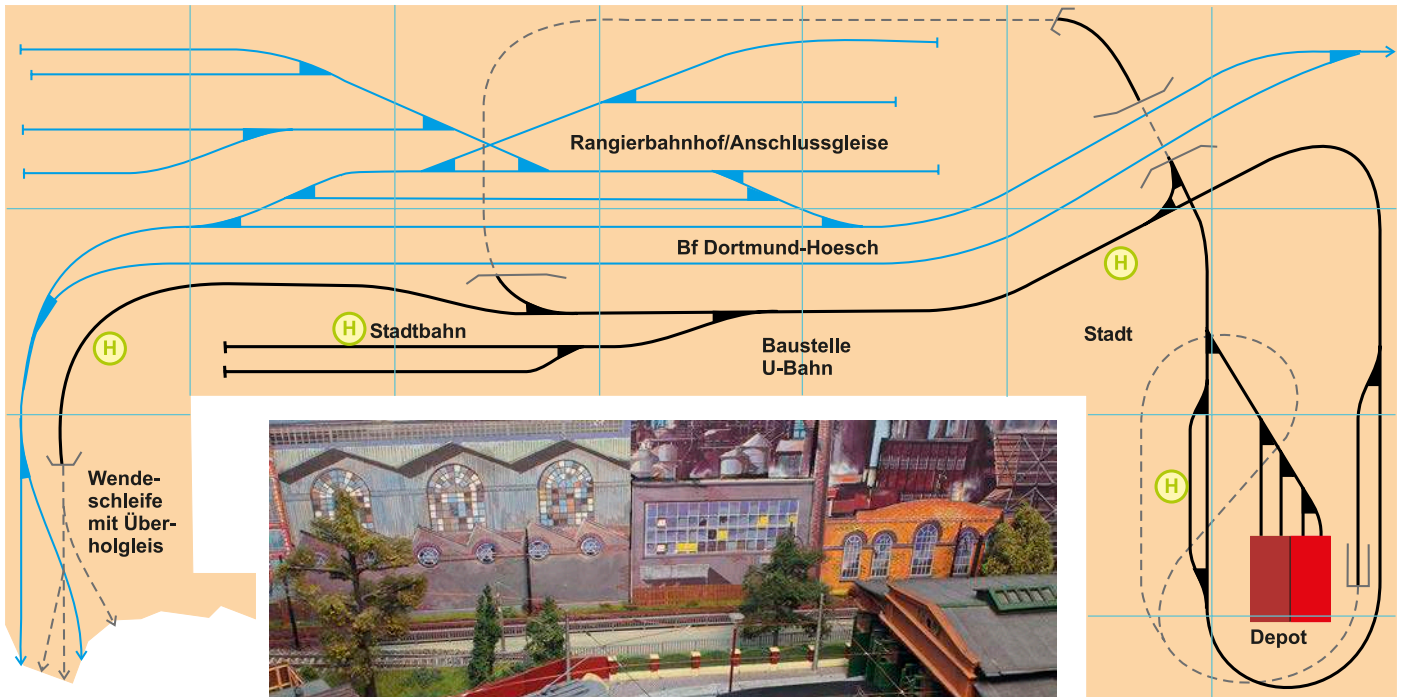
Bahnen unter Fahrdrabt

Die Oberleitung erstreckt sich über alle Gleise des Netzes. Auch die Tunnelgleise sind komplett überspannt, sodass mit angelegtem Stromabnehmer gefahren werden kann. Teilweise sind Masten von Sommerfeldt verbaut – das betrifft die Haltestelle am Bahnhof, den Kehrbogen sowie die Strecke am Betriebshof. Die restlichen Masten, ob mit oder ohne Ausleger, entstanden im Eigenbau nach Vorbildern aus Dortmund. Als Fahrdrabt dient Sommerfeldt-Draht mit 0,5 Millimeter Durchmesser.

Der eingesetzte Fuhrpark ist vielfältig. Zum einen sind Modelle nach Dortmunder Vorbild vorhanden, aber auch Oldtimerbahnen aus der Anfangszeit, Aufbauwagen aus den 1950er-Jahren, Stadtbahnwagen aus den 1980ern und sogar moderne



Vor dem Betriebshof befindet sich ein Ausweichgleis mit Haltestelle, an der Zugkreuzungen möglich sind



Gleisplan des Straßenbahn-Anlagenteils mit den zwei verdeckten Wendeschleifen, Betriebshof und Haltestellen MM



Der vor der imposanten Kulisse des Stahlwerks gelegene Pola-Betriebshof bietet vier Hallengleise für die Straßenbahnen sowie eine gute Anbindung ans Streckennetz Soenke Janssen (3)

Nahverkehr-Ausstellung

Kleine Bahn ganz groß in Mülheim an der Ruhr

Alljährlich treffen sich Modell-Nahverkehrsfreunde aus Deutschland und den Nachbarländern zu einer ganz besonderen Modellbahnausstellung, auf der ausschließlich Nahverkehrs-Modelle und -Anlagen präsentiert werden. In diesem Jahr findet diese Veranstaltung am 31. Mai und 1. Juni im Industriedenkmal „Alte Dreherei“ in Mülheim an der Ruhr statt.

Die dort ansässige Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG bietet jeweils zwischen 11 und 17 Uhr neben sehenswerten Dioramen und Betriebsanlagen von Vereinen und Privatpersonen auch Mitmach-Aktionen, ein breites Händlerangebot sowie Sonderfahrten mit historischen Straßenbahnen durchs Ruhrgebiet an. Info: www.alte-dreherei.de MM



Niederflurbahnen. Diese Modelle stammen von Halling, Hamann und Rivarossi. Außerdem gibt es einige Modelle aus Dresden, „Hecht“, ET 57, MAN-Triebwagen sowie einen Tatra-Zug nebst Beiwagen und eine Niederflurbahn. Zusätzlich rollen ein paar Exoten durch die Stadt, die den Straßenbahnbetrieb bunter machen: ein KT4D aus Berlin, ein fiktiver Combino sowie selbst gebaute Arbeitsloren und Triebwagen. Bei den Zweiaxsern haben sich die robusten Antriebe von profi modell thryow bewährt. Die Wiener-Antriebe hielten nicht auf Dauer. Ein Antrieb von sb Modellbau konnte auch nicht überzeugen. Die Tatra-Fahrzeuge haben zum einen den serienmäßigen Antrieb, zum anderen auch einen selbst gebauten mit Faulhaber-Motor und Teilen der Roco-Straßenbahn. In den ersten Bahnen laufen schon Glockenanker-Motoren, die für ein noch feineres Fahren sorgen.

Die Kupplungen sind fast schon ein Thema für sich: Nach anfangs selbst gebogenen Ösen und Haken wurden an allen Zweiaxsern Bügelkupplungen von Tramfabrik aus den Niederlanden verbaut. So kann schnell ein Beiwagen ab- bzw. angekuppelt werden, aber auch das Zurückdrücken in den Betriebshof stellt kein Problem dar. Die Tatra-Wagen verfügen über Scharfenberg-Kupplungen von Halling. Die Stromabnehmer stammen durchweg von Sommerfeldt. Perspektivisch gibt es leider keine sinnvollen Erweiterungsmöglichkeiten mehr. Stattdessen wird es kleinere und größere Instandhaltungsarbeiten an der Straßenbahnanlage geben. Soenke Janssen



Nicht vergessen:
Das neue Heft
erscheint am
9. Mai 2025

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 5/2025, Nummer 695, 63. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schnicker (Vorbild, fr); Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Jürgen Albrecht, Wolfgang Bdinke, Gernot Dietel, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Hans-Joachim Gilbert, Jürgen Gottwald, Heiko Herholz, Klaus Himmelreich, Markus Inderst, Soenke Janssen, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Josef Maurer, Horst Meier, Manfred Scheilich, Dieter E. Schubert, Holger Späing, Oliver Strüber, Benno Wiesmüller, Martin Wehmeyer, Alexander Wilkens

Schlussredaktion: Peter Schricker (fr)

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: Anna Kalbhenn

Verlag: GeraMond Media GmbH,
Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweiger

Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner,
helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Anzeigenposition: Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2025, GeraMond Media GmbH. ISSN 0342-1902

Gerichtsstand ist München.

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 eingesandene Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Jediges automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckzeugnisses (Text- und Datamining) ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Rechteinhabers untersagt. Dies gilt insbesondere gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/790 und den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes (UrhG). Zuwiderhandlungen werden rechtlich verfolgt.



■ Im Fokus: 'E1'-Tenderlokomotiven der Reichsbahn-Baureihe 84

Zwei- und dreizylindrige Dampfbohlen

Die schmalspurige Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg im Osterzgebirge wurde Mitte der 1930er-Jahre auf Normalspur umgebaut. Steile Streckenabschnitte und enge Gleisradien erforderten spezielle Dampflokomotiven, die in zwei Ausführungen von BMAG sowie Orenstein & Koppel (im Bild) geliefert und als Baureihe 84 eingesetzt wurden. Wir gehen auf die technischen Unterschiede der Vorbildmaschinen ein und stellen die zur Verfügung stehenden Modelle zusammen.

■ Fahrzeuge: Dieselloks der Reihe DE 18 im Vergleich

Privatbahn-Power von Piko und Rivarossi

Als Erstes lieferte Rivarossi Anfang des Jahres seine neu konstruierte DE 18 von railadventure aus, während Piko mehrere Farb- und Beschriftungsvarianten dieses Loktyps ankündigte. Unser Test führt die Schwächen und Stärken der beiden HO-Maschinen auf und berücksichtigt auch die TT- und N-Versionen.



MM



Patrick Rehn

■ Montanzüge Hamburg – Linz Für Kohle und Erz

Die voestalpine AG betreibt in Linz ein Hüttenwerk, dessen Rohstoffbedarf auch über die Schiene gedeckt wird. Doch die Logistik von Erz- und Kohletransporten per Bahn hat sich verändert: Die bekannten Großraum-Schüttgutwagen der Gattung Falns werden zunehmend von flexibleren Fahrzeugen ersetzt.

■ Anlagen: Auf Oe-Gleisen durch den Osten Deutschlands

Anleihen aus dem DR-Betriebsalltag

Das schmalspurige Modul-Arrangement des Spur-Oe-Teams Berlin/Brandenburg/Sachsen-Anhalt wurde in den zurückliegenden Jahrzehnten von verschiedenen Hobbygruppierungen gebaut und zeigt Motive und Fahrzeuge aus allen Regionen der einstigen Reichsbahn-Ära.



Jürgen Albrecht

* 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!

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.





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

Neuheiten 2025 komplett und kompetent

116 Seiten!
Neuheiten-Report 2025

Sonderausgabe
in Kooperation mit
Modelbahn magazin

MIBA
Leidenschaft Modellbahn

177 Hersteller • über 600 Fotos
Modelle, Motive, Meinungen

**Neuheiten-Report
2025**

Real-Modell: Kabelkanäle in 1
Uhlenbrock: IB 3
Zimo: kleinster Sound-Decoder der Welt
Märklin: 628.2 in Z
KM1: Ommr 33 Villach in 1
Spörle: Gipsbrücke in H0

Deutschland € 12,90
Österreich € 14,20
Schweiz CHF 20,60
Belux € 14,80

Fleischmann: Nightjet in N
Roco: E 44.5 in H0
Piko: BR 91.3 in H0
Tillig: BR 84 in TT
Lenz: E 03 in O
Märklin: V 60 in H0

Jetzt am Kiosk!

Was erwartet Sie im Heft?

- ✓ ca. 200 Firmen • ca. 600 Fotos
- ✓ Modelle, Motive, Meinungen
- ✓ 116 Seiten Umfang

Prallvoll mit Modellen und Meinungen:

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

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

Best.-Nr. 02213 • € 12,90

Hier geht's
direkt zum
MIBA-Sonderheft



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

*Der Postlauf kann zusätzlich Zeit in Anspruch nehmen.

AUFBRUCH IN EINE NEUE ZEIT

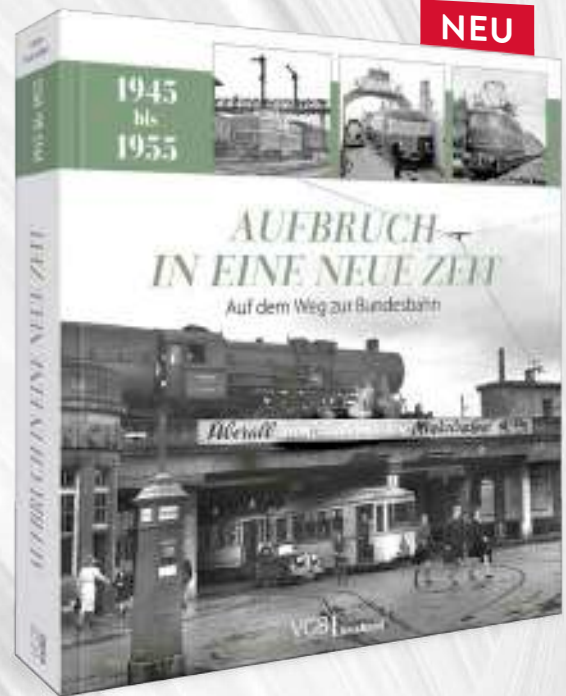
Buchträume für Schiene-Enthusiasten



Eisenbahnfotograf aus Passion
ISBN 978-3-98702-001-8
€ (D) 59,-

Tauchen Sie ein in die beeindruckende Zeit des Wiederaufbaus nach 1945. Einzigartige historische Dokumente zeigen eine spannende Entwicklung der Bahn nach dem Zweiten Weltkrieg. Von dampfbetriebenen Giganten bis hin zu den ersten modernen Fahrzeugen. Ein Stück deutscher Geschichte zum Greifen nah!

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



Dampflok-Faszination seit 1961
ISBN 978-3-96453-597-9
€ (D) 49,99



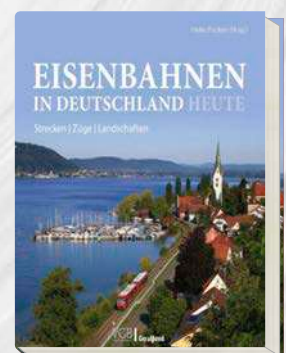
Zahn um Zahn steil bergauf
ISBN 978-3-96453-656-3
€ (D) 24,99



100 Jahre S-Bahn: Gratulation!
ISBN 978-3-98702-059-9
€ (D) 34,99



Schweizer Schienengeschichte
ISBN 978-3-98702-107-7
€ (D) 29,99



Mit der Bahn durch Deutschland
ISBN 978-3-96453-646-4
€ (D) 45,-



Für Bahnfans ein Genuss unter **WWW.GERAMOND.DE**

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]