

eisenbahn Modellbahn magazin

DB-Baureihe 612/613



Abschied 1985:
Die letzten Jahre
der „Eierköpfe“



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



Kraftvoll, kurios, kultverdächtig

Baureihe 84

Die starken Fünfkuppler für Sachsen
beim Vorbild und ihre Modelle

Sie haben
entschieden!



Die Ergebnisse
unserer Leserwahl

Schmalspur-Romantik



So erinnern Modellbahner auf
Modulen an vergangene Zeiten

DE 18 im H0-Test
Piko- und Rivarossi-Modelle
Schweizer Klassiker
Die Re 6/6 sagt leise Adieu
Intermodellbau '25
Highlights aus Dortmund

3.700 Tonnen am Zughaken



Wie DB Cargo Kohle
und Erz durch halb Europa fährt



**50 Jahre Elefant –
ein Tröt auf die Freundschaft!**

märklin
TRIX

39111 | 22611 Elektrolokomotive Baureihe 110.3

Elektrolokomotive Baureihe 110 der Train Rental GmbH (TRI). Lokkasten mit aerodynamischer Front, der sogenannten Bügelfalte, mit rechteckigen Klatte-Lüftergittern und Maschinenraumfenstern. Betriebsnummer 110 469-4. Betriebszustand ab Januar 2025 in auffälliger Gestaltung als "Elefantenexpress".

€ 449,-*

Ebenfalls erhältlich in den
Spurweiten N und Z



88417

€ 269,-*



16260

€ 349,-*



Einmalige Serie zum 50. Geburtstag des Elefanten aus der
"Sendung mit der Maus".

© I. Schmitt-Menzel / Friedrich Streich / WDR mediagroup GmbH

**Die passenden Wagen in Spurweite H0
jetzt in unseren Sommerneuheiten 2025**

Personenwagen-Set TRI

der Train Rental GmbH (TRI) mit Steuerwagen
der Bauart Bnrzf 463.0 und Personenwagen
Bauart ABnrz 403.4, 1./2. Klasse wie Bauart
Bnrz 450.3, 2. Klasse.



Personenwagen 2. Klasse

der Train Rental GmbH (TRI) Bauart Bnrzf 451.9,
2. Klasse.

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

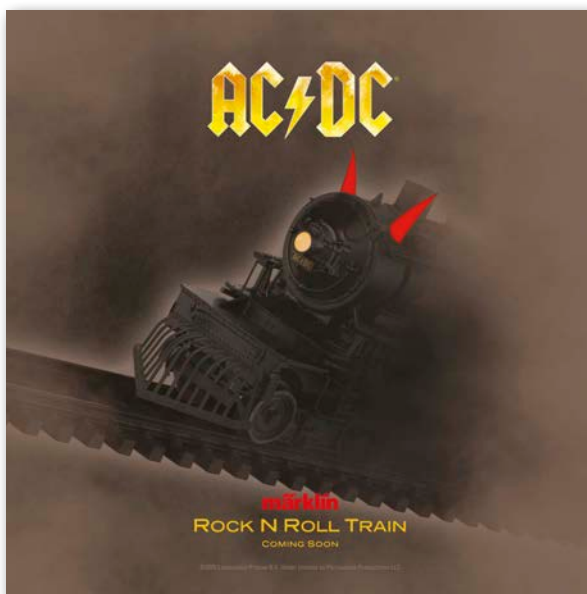
www.maerklin.de
www.trix.de

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

Märklin zündet die *Hardrock-Rakete*

Sicherlich ist es ein gelungenes Wortspiel, die hauseigenen Stromsysteme von Märklin/Trix mit dem Bandnamen einer der legendärsten Hardrock-Formationen zu verbinden: AC/DC – zumal der einerseits tatsächlich von einem Transformator abgeleitet wurde und andererseits eine entsprechende Animation eines Dampfzuges zum Eröffnungsprogramm der Black-Ice-Tour von 2008 bis 2010 gehörte. Da Märklin schon immer auch abseits der klassischen Themen unterwegs war und ist (Stichworte Harry Potter, Message-Wagen etc.), verwundert die Premiere eines AC/DC-Zuges auf der Dortmunder „Intermodellbau“ 2025 durchaus nicht.

Aber braucht es das: eine Lok (Märklin 39966 bzw. Trix 25492) mit leuchtenden (Teufels-)Hörnern, einer Patina wie intensiv bespielt und AC/DC-Schriftzügen an Umlauf, Führerhaus und Tender – dazu drei Wagen mit Ladegütern in Form der bekannten AC/DC-Kanonen, einer Hells Bell und einer Statue von Angus Young mit Gitarre? Ein Teil der Märklin-Fans wird garantiert antworten „Eigentlich nicht“ und damit für sich persönlich auch Recht haben, denn mit Vorbildern der klassischen Epochen III bis V hat das nun mal nichts gemein. Weil aber Modellbahn auch immer etwas mit Spielen und in Zeiten digitaler Freizeitbeschäftigungen auch



Der 70. Geburtstag des letzten AC/DC-Urgesteins, Angus Young, inspiriert Märklin zu Sondermodellen *Werk*

mit öffentlicher Aufmerksamkeit zu tun hat, lautet die Antwort des Kommentators: Ja, das braucht es hin und wieder schon!

Mit derartigen Aktionen erreicht Märklin bei weitem nicht nur zahlreiche Sammler. Wie seinerzeit bereits beim Thema „Harry Potter“ ist die öffentliche Wahrnehmung der Marke und somit der Freizeitbeschäftigung Modellbahn in der breiten Öffentlichkeit garantiert. Denn das Hobby muss nicht immer sklavisches

Welche besondere Lok und beladenen Rungenwagen sich hinter diesem neuen Märklin-Angebot verbergen, erfährt man beim Öffnen des QR-Codes oder beim Besuch eines Modellbahn-Fachhändlers



Nachgestalten eines konkreten Vorbilds bedeuten. Es darf und soll auch Spaß machen und kann daher auch Abweichen des umfassen. Deshalb drehen sicher die meisten der AC/DC-Züge künftig ihre Runden zu den Klängen von „Hells Bells“ und anderen Hits der Hardrock-Band. Entsprechendes Zubehör als Ladegut des Sets aus Dampflokom mit dynamischem Rauchausstoß, aktueller Digital-Ausstattung und drei Flachwagen liegt schließlich bei. Der Preis von 839 Euro für den gesamten Zug wird wohl nur wenige Enthusiasten vom Kauf abschrecken, denn der Reiz des Besonderen, dem Märklin-Fans schon immer gern nachgaben, wird sich auch hier behaupten. Und bis zur Auslieferung im Herbst bleibt ja noch genug Bedenkzeit.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring, em-Fachautor



Train Safe®

Den TrainSafe neu erfunden haben wir nicht...

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

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



www.mein-train-safe.de



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



10–21

Die Baureihe 84 der DR war für lange Züge prädestiniert



Gr. Bild: Gotthard Paul/Sig. Eisenbahnstiftung; kl. Bild: Markus Tiedtke

■ Im Fokus

10 Zwei- und Dreizylinder-Boliden

Steile Streckenabschnitte und enge Gleisradien auf der Müglitztalbahn Heidenau – Altenberg erforderten spezielle Dampfloks, die als Baureihe 84 von BMAG und O&K geliefert wurden

17 Dampfender Erzgebirgsriese

Über ihr Einsatzgebiet hinaus bekannt geworden sind die Loks der Baureihe 84 kaum. So kam es, dass ihr erst 1960 von Hruska ein Denkmal in H0 gesetzt wurde, ehe Liliput- und auch TT-Modelle folgten

■ Eisenbahn

22 Bild des Monats

Bayerische Westbahn: EZ 51378 passiert das Schloss Mainberg

24 Entlang der Schiene

Kurzmeldungen zum aktuellen Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 „Eierköpfe“ in Braunschweig

Sie waren elegant, komfortabel und einst die Stars des Fernverkehrs: die Diesellokomotiven der Baureihen VT 08⁵ und VT 12⁵. Ihre letzten Einsatzjahre versahen die „Eierköpfe“ beim Bw Braunschweig

42 Wechselvolle Historie

Mit Glück entkam die Ellok 194 158 Ende der 1980er-Jahre der Verschrottung. Im März 2025 feierte sie ihren 80. Geburtstag

44 Zechenbahn mit Museumszügen

Die Hespertalbahn am Baldeneysee bei Essen wird 50. Ende Juni 2025 gibt es dort ein Fest mit Dampf- und Dieseltrieb

46 Kohle und Erz

Die voestalpine AG betreibt in Linz ein Hüttenwerk, dessen Rohstoffbedarf auch über die Schiene gedeckt wird. Die Transporte von Kohle und Erz kommen aus dem Hamburger Hafen

50 Mehr als nur ein Bildband

Die Zeit zwischen Kriegsende und ersten Jahren der DB bildet den spannenden Inhalt eines neuen GeraMond-Buches

52 Schweizer Klassiker Re 6/6

Über Jahrzehnte hinweg prägte die Ellok-Reihe Re 6/6 das Bild des Schweizer Güterverkehrs. Doch nun neigt sich ihre Ära langsam dem Ende zu

55 Internationales Flair im Alsenztal

In ihren frühen Jahren fuhren Schnellzüge von Holland bis nach Italien und in die Schweiz über die Alsenztalbahn. Diesen Status konnte die Strecke nicht halten

58 Licht und Schatten

Trotz erfreulicher Zahlen für das Jahr 2024 kämpft die HSB mit hohen Kosten und nötigen Investitionen. Vor allem Finanzierung und Modernisierung bleiben die zentralen Herausforderungen



Jürgen Albrecht



Jürgen Hörstel

108–113 Schmalspurfans aus verschiedenen Teilen Deutschlands stellen ihre Oe-Module zusammen

36–41 Vor 40 Jahren: Die „Eierköpfe“ (DB-Bau-reihen 612 und 613) beenden ihren Dienst

94–99

H0-Diesellokomotiven der Reihe DE 18 im Vergleich



MM

86–89

Auch Kleinloks können als Ladegut auf Güter-wagen verzurrt werden

46–49

Quer durchs Land: DB Cargo bringt Rohstoffe für die Stahlindustrie von Hamburg nach Linz



Bernd Wiesmüller



Patrick Rehn

Modellbahn

6 Das Beste aus Dortmund

Mitte April fand die Intermodellbau statt. Für all jene, die nicht dabei sein konnten, haben wir die schönsten Anlagen in Kurzporträts zusammengestellt

62 Silberne Leichtbau-VT

Die speziellen Hydronalium-Triebwagen V 70 970 und 971 der Deutschen Bundesbahn als Modelle der Nenngröße H0 von Piko und Sachsenmodelle

66 Ende unserer Reise in Weinheim

Mit dem Haltepunkt Weinheim-Tal wird der letzte Punkt unserer Tour über die Weschnitztalbahn erreicht

72 Neu im Schaufenster

Aktuelle Neuheiten, die Fachhändler und Kleinserienhersteller jetzt feilbieten

80 Das Goldene Gleis

Sieger und Platzierte unserer Leserumfrage zu den besten Fahrzeug- und Zubehörmodellen sowie technischen Produkten

84 Praktischer Zubehördecoder

Der DCC-Decoder DS74 von Digitrax ist ein Elektronikbaustein für das Stellen von Weichen oder das Ansteuern von LED

86 Werkloks huckepack auf Fahrt

Wir geben Beladungstipps für auf Rungen- und Tiefladewagen verzurte Kleinlokomotiven der Diesels-traktion

94 Privatbahnpower für H0-Anlagen

Rivarossi lieferte Anfang 2025 seine neu konstruierte DE 18 aus, Piko zog kurz darauf nach. Wir haben die Modelle verglichen

108 DR-Betriebsalltag in Oe

Eine Modul-/Segment-Anlage ermöglicht einen Blick auf den einstigen Schmalspurbetrieb im Osten Deutschlands



Michael U. Kratzsch-Letschsenring

Service

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

Titelbild: Die Tenderloks der Baureihe 84 dienten nicht nur auf der Müglitztalbahn, sondern später auch in der Region um Aue, woran dieses H0-Motiv erinnern möchte

■ Das Beste, was es auf der Intermodellbau zu sehen gab

Vier Messetage vor turbulentem Hintergrund

Die Dortmunder Messe und der Modellbahnverband in Deutschland – kurz MOBA – waren über Jahrzehnte hinweg ein eingespieltes Team in puncto Organisation und Durchführung der Intermodellbau. Doch dieses Jahr war alles anders ...

Es ist schon schade und stimmt den Beobachter zugleich traurig, wenn ein altes, bewährtes und bestens eingespieltes Paar sich trennt, wie es neulich zwischen Intermodellbau und dem MOBA-Messeorganisator Karl-Friedrich Ebe geschehen ist. Nach vielen Jahren der Kooperation und so manch toller Ausstellung mit internationaler Beteiligung konnte man sich nicht auf einen neuen Vertrag für die Zukunft einigen. Allerdings platzte der Deal relativ kurz

vor der Messe, sodass das ideelle Rahmenprogramm für die zwei Modellbahn-Hallen, sprich die Anlagenpräsentation mit traditionell rund 30 Schaustücken unterschiedlicher Nenngrößen und Flächenzuschnitte, ad hoc durch die Messeleitung und unterstützt durch den Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde (BDEF) neu organisiert werden musste. Der unbedarfte Besucher dürfte davon kaum etwas gespürt haben. Wer schon länger Stammgast in den

Westfalenhallen ist, wird eventuell eine geänderte Form der Livevorträge, eine leichte Umstrukturierung der Stände und so manche Lücke bzw. Freifläche bemerkt haben. Ansonsten war die Modellbahnmesse auch in abgewandelter Form durchaus ein Erfolg, wovon sich rund 61.000 Gäste überzeugen konnten. Wer nicht dabei war, findet auf diesen Seiten ein Potpourri der aus unserer Sicht besten Anlagen von privaten Modellbahnern als auch Vereinen. PW

Die Intermodellbau bot eine gute Gelegenheit, die Messebesucher als Jury zur Auswertung unseres zehnten em-Dioramenbau-Wettbewerbs zum Thema „Lost Places“ einzubeziehen. Auf unseren Präsentationspodesten am Stand des BDEF zeigten sich 45 eingereichte Arbeiten unserer Leser. Gewinner und Platzierte veröffentlichen wir in zwei Beiträgen in em 7/25 (Plätze 1 bis 3) und 8/25 (4 bis 10) MM (5)



Zeche mit benachbartem Bahnbetriebswerk



Mit knapp zehn Metern Länge, einer Tiefe zwischen 90 und 120 Zentimetern und einem großzügig bemessenen Schattenbahnhof präsentierten sich in Halle 7 Stefan Backes und sein Team des Vereins Modellbahn-Freunde Maifeld. Deren imposante Kohlenzeche mit angeschlossenem Binnenhafen für den Schüttgutumschlag spielt während des Übergangs der Bundesbahn-Epochen III/IV und begeisterte das Messepublikum mit allerhand Rangiermanövern. Aber auch ein kleiner Güterbahnhof mit Stückgutschuppen, Ladestraße sowie Seiten- und Kopframpen sorgte für einen steten Austausch von Güterwagen aller Art. Ein reger Lokomotivbetrieb konnte im Bw erlebt werden, das mit einem zwölfständigen Lokschuppen einen Hingucker bot. Nicht nur die authentische Hintergrundkulisse sowie die gute Ausleuchtung sorgten an dieser Anlage für Stimmung, sondern auch die Nebelmaschine des Nachbarstandes, von wo sich immer wieder „Rauchschwaden“ über die Anlage legten, was die Ruhrpott-Atmosphäre wirkungsvoll verstärkte.



Bahnhof Wiesenberg im Nordosten Deutschlands



Der in Nenngröße H0 gebaute Bahnhof Wiesenberg ist fiktiv und orientiert sich an Eisenbahn-Vorbildmotiven aus Branden- und Mecklenburg. Der vom Geraer Jörg Krause gestaltete Teil findet auf zwei je 140 Zentimeter langen Segmenten Platz. Daran schließen sich nicht einsehbare verdeckte Gleisbogenbereiche und eine Abstellanlage mit fünf Gleisen an, wo genügend Zuggarnituren geparkt werden können, um den Betrieb vorn im Bahnhof abwechslungsreich zu gestalten. Der Ablauf des Schienenverkehrs geschieht über eine Fahrstraßenautomatik auf dem Fiddle-Yard und eine digitale Handreglersteuerung in Wiesenberg. Die Weichen werden direkt am vorderen Anlagenrand bedient. Hervorzuheben bei diesem Schaustück mit DR-Thematik sind die vielen bastlerischen Besonderheiten wie drehbar und beleuchtet umgebaute Auhagen-Weichenlaternen, beweglich-angetriebene Schuppentore, eine offene Bustür oder die durchweg mit Patina-spuren und Digitalsound ausgestatteten Triebfahrzeuge der Dampf- und Dieseltraktion.



Limonade aus Belgien



Ein recht unscheinbares Schaustück im Maßstab 1:87 wollte am Messestand des belgischen Vereins Het Spoor in Halle 4 vom Messepublikum aufgespürt werden, denn die Fläche der Anlage samt Schattenbahnhof misst nicht einmal einen Quadratmeter. Gebaut hat diese Motive aus den 1950er-Jahren der Modellbahnfan Roderik Vanderkelen. Auf dem dominanten Fabrikareal nimmt die Bahn eine gewichtige Position ein – zum einen in HOe mit einer Gütertram und mit diesellokbespannten Güterzügen, zum anderen regelspurig mit einer Rangiereinheit aus G-Wagen, mit denen die auf Paletten gestapelten Getränkekisten abtransportiert werden.



Schmalspur-Grüße aus dem Selketal



Beschließen möchten wir unseren Dortmunder Messebrundgang mit dieser von Sebastian Schmidt aus Weimar landschaftlich hervorragend gebauten H0m-Anlage mit Harzbahn-Szenen der Selketalbahn. Im Mittelpunkt steht der Bahnhof Straßberg, der sich auf einer Fläche von 180 mal 40 Zentimetern erstreckt. Der Betrieb kann je nach eingesetzten Fahrzeugen zwischen analog mittels Heißwolf-Regler oder digital mit dem Daisy-System von Uhlenbrock umgeschaltet werden. Während die linke Bahnhofsausfahrt im Messebetrieb ungenutzt blieb, schloss sich am rechten Anlagenende eine mit Gleisen versehene Schublade an, auf der vier Züge abgestellt und verschoben werden konnten. Das stellt sicher, dass die vielen vorhandenen Fahrzeuge wie Harzbahn-Mallet, 99 6102 und die Triebwagen GHE-T 1 und 137 561 wechselweise in die Station einfahren können. MM (7)





■ 1'E1'-Tenderlokomotiven der Baureihe 84 von DRG und DR

Die Gummi-Dampfer der Deutschen Reichsbahn

Die fünffach gekuppelten Tenderlokomotiven der Baureihe 84 gehören zu den interessantesten Konstruktionen der deutschen Eisenbahngeschichte. Von diesem eigens für die Müglitztalbahn Heidenau - Altenberg (Erzgeb) konstruierten Loktyp wurden zwischen 1935 und 1937 zwölf Maschinen in zwei technischen Ausführungen in Dienst gestellt. Doch schon 1959 hatte die letzte Lokomotive ausgedient

Das links der Elbe liegende Müglitztal im Osterzgebirge erlebte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen wirtschaftlichen Aufschwung. Neben feinmechanischen Fabriken, die Uhren und Rechenmaschinen von Weltruf bauten, entstanden Gießereien sowie Chemie- und Papierfabriken. Bereits 1866 forderten die Gewerbetreibenden und Bürgermeister die Königlich Sächsischen Staatseisen-

bahnen auf, das Müglitztal durch eine Bahnlinie zu erschließen, die bis in das benachbarte Böhmen führen sollte. Doch die K. Sächs. Sts. E. B. lehnten das aufgrund fehlender Investitionsmittel ab. Erst am 20. Mai 1889 stimmte die Regierung des Königreiches Sachsen dem Bau einer 750-Millimeter-spurigen Schmalspurbahn vom Bahnhof Mügeln (b. Pirna), ab 12. Juni 1920 als Heidenau bezeichnet, nach Geising-Alten-

berg zu. Die 36,1 Kilometer lange Strecke wurde am 18. November 1890 in Betrieb genommen.

Pläne zur Umspurung

Dank der vielfältigen Industrie und zahlreicher Ausflügler, die mit der Müglitztalbahn ins Osterzgebirge fuhren, um im Sommer zu wandern und im Winter Ski zu fahren oder zu rodeln, besaß die Strecke ein beachtliches Verkehrsaufkommen.



Eigens für die auf Regelspur umgebaute Müglitztalbahn ließ die DRG neue 1'E1'-Tenderloks der Baureihe 84 sowie spezielle Mitteleinstiegswagen (siehe Kasten rechts) entwickeln. Als 84 009 des Bw Dresden-Friedrichstadt im Sommer 1939 mit dem P 2865 von Dresden nach Altenberg (Erzgeb) den Bahnhof Dohna (Sachs) verließ, waren noch einige Restarbeiten zu erledigen. Im Hintergrund ist das aus der Schmalspurzeit stammende Empfangsgebäude zu sehen, rechts das neu errichtete Stellwerk

Hans-Joachim Simon/Eisenbahnstiftung

Die von Orenstein & Koppel in Drewitz gebauten Zweizylinder-tenderloks 84 003 und 004 mit Luttermöller-Endachsen konnten sich nicht für den Einsatz auf der Müglitztalbahn durchsetzen. Deshalb blieb es bei den zwei Baumstermaschinen, von denen eine 1936 sogar im grauen Fotografieranstrich präsentiert wurde

Werk/Slg. Eisenbahnstiftung



Die Berliner Maschinenbau AG (BMAG), vormals Louis Schwartzkopff, legte die zwei Baumusterlokomotiven 84 001 und 002 mit Dreizylindertriebwerk und Schwartzkopff-Eckhardt-Lenkgestellen auf, die später auch in Serie gingen

Carl Bellingrodt/Slg. Dirk Endisch

Reisezugwagen der Müglitztalbahn

Passende Anhängsel für die 84er-Tenderloks

Der Umbau der Müglitztalbahn von Schmal- auf Regelspur war nicht zuletzt aufgrund des Touristenansturms hinauf zu den Höhen des Osterzgebirges in Angriff genommen worden. Speziell im Winter waren die Züge gut mit Rodlern und Skifahrern besetzt. Um diesen Spitzen im Reiseverkehr gerecht zu werden, beschaffte man neben den speziellen Dampfloks der Baureihe 84 Mitte der 1930er-Jahre auch eine Sonderserie an Reisezugwagen in Form der zwei Gattungen BC 4i-35a und C 4i-35a, die auch als Bauart Heidenau-Altenberg bekannt geworden sind. Nach sechs Versuchswagen 1935/36 von Linke-Hofmann (Breslau) folgte ab 1937 eine Serie von 60 Vierachsern der 3. Klasse und 30 Gemischtklässlern, wobei betrieblich meist zwei 3.- und ein 2./3.-Klasse-Wagen als dreiteilige Einheit verkehrten. Die relativ kurzen und leicht gebauten Mitteleinstiegswagen mit ihren drei Türen je Seite ermöglichten einen schnellen Fahrgastwechsel und verfügten im Inneren neben ausreichend

Sitzplätzen auch über viel Stauraum für Reisegepäck, Traglasten und Wintersport-ausrüstungen wie Skier oder Schlitten.

Ein Wagen blieb museal erhalten

Diese Fahrzeuge bewältigten über Jahrzehnte hinweg zwischen Dresden und Heidenau den Berufsverkehr unter der Woche und den Ausflugsverkehr an den Wochenenden. Nach dem Krieg verschlug es einzelne Exemplare zur Deutschen Bundesbahn und ČSD sowie nach Österreich, wo sie sogar als grau-blau-beige lackierte VT-Beiwagen liefen. Die rund 40 bei der DR verbliebenen Vierachser wurden fortan auch in Reisezugverbindungen zwischen Vogtland und Lausitz eingesetzt, nach wie vor aber auch auf der Müglitztalbahn, was erst im Ausgang der 1960er-Jahre endete. Erhalten geblieben ist der C 4i-35a „73 413 Dresden“, der vor 25 Jahren von sächsischen Eisenbahnfans aus Tschechien überführt und mustergültig restauriert wurde. Heute wird er vom Verein „Initiative Sächsische Eisenbahngeschichte“ betreut. PW





Diese Gegenüberstellung der Lokomotivfronten von 84 001 zeigt die Maschine in unterschiedlichen Einsatzzeiträumen, was sich auch in den voneinander abweichenden Loknummernschildern mit runden und spitzen Ziffern niederschlägt

Slg. Dirk Endisch (2)

Bereits 1893 wurden 291.880 Fahrgäste und 86.922 Tonnen Güter befördert. Angesichts des stetig steigenden Personen- und Güterverkehrs planten die K. Sächs. Sts. E. B. 1914 den Umbau der Strecke Mügeln (b. Pirna) – Geising-Altenberg auf Regelspur. Der Erste Weltkrieg verhinderte vorerst die Umsetzung. Die Müglitztalbahn wurde lediglich nach Altenberg (Erzgeb) verlängert, wo am

10. November 1923 der erste Schmalspurzug eintraf. Damit waren die Diskussionen hinsichtlich einer Umspurung der jetzt 41,6 Kilometer langen Strecke Heidenau – Altenberg (Erzgeb) jedoch noch nicht beendet. Im Sommer 1927 – eine Flutwelle hatte rund 24 Trassenkilometer zerstört – wurde abermals der Umbau der Müglitztalbahn erörtert. Allerdings standen der Deutschen

Reichsbahn-Gesellschaft nicht genügend Mittel zur Verfügung, um das auf rund 22,5 Millionen Reichsmark veranschlagte Vorhaben umzusetzen. Sieben Jahre später brachte die Reichsbahndirektion Dresden das Thema Umspurung erneut zur Sprache. Der Umbau der Müglitztalbahn war dringend notwendig, denn die Eisenbahn verlor im Wettbewerb mit dem aufkommenden Kraftverkehr zunehmend an Boden. Omnibusse brachten die Fahrgäste in etwa 85 Minuten von Dresden nach Altenberg. Wer den Zug nutzte, benötigte hingegen mehr als zwei Stunden. Auch im Güterverkehr büßte die Müglitztalbahn aufgrund des notwendigen Umladens der Frachten bzw. des Auf- und Abschemelns der Güterwagen in Heidenau immer mehr Kunden ein. Nur durch eine Aufwertung der Strecke sah die RBD Dresden eine Chance, diesen Trend zu stoppen. Die 1934 von der Dresdner Direktion vorgelegte Denkschrift hatte schließlich Erfolg: Am 8. Dezember 1934 stimmte die Hauptverwaltung der DRG dem Umbau der Strecke Heidenau – Altenberg (Erzgeb) zu. Die Trassenführung entsprach aus Kostengründen weitgehend jener der Schmalspurbahn. Die neue Strecke wies Steigungen von 1:27 und Gleisbögen mit Radien von bis zu 140 Metern auf.

Loks in Maßenfertigung

Für die anspruchsvolle Streckenführung standen nach Meinung des Reichsbahn-Zentralamtes keine geeigneten Triebfahrzeuge zur Verfügung,

Zur Person: Friedrich Wilhelm Eckhardt

Experte für Laufwerke von großen Einrahmenlokomotiven

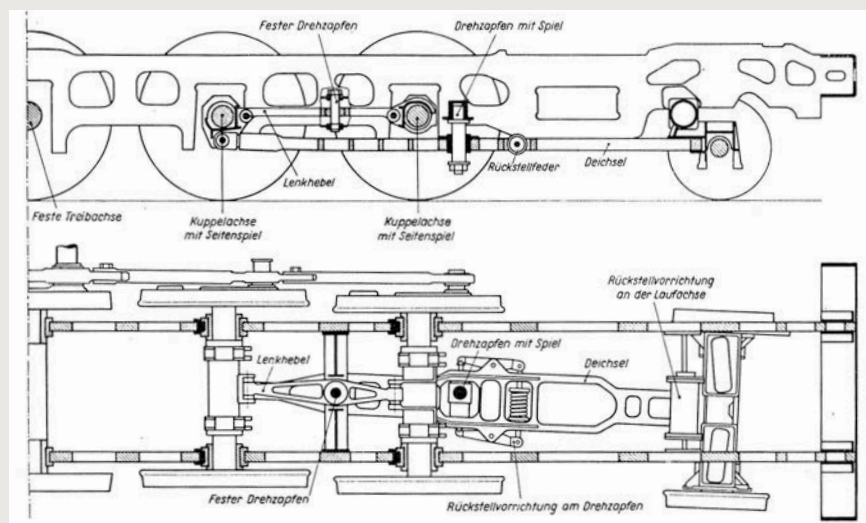
Friedrich Wilhelm Eckhardt wurde am 25. Februar 1892 in Kassel geboren. Nach dem Maschinenbaustudium fing er als Konstrukteur bei der Henschel & Sohn AG an. Ab 1. April 1916 arbeitete Eckhardt bei der Berliner Maschinenbau AG (BMAG), vormals Louis Schwartzkopff, wo er ab 1. Januar 1924 das Entwurfs- und Studienbüro leitete. Zu seinen bekanntesten Arbeiten für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gehörten neben der Baureihe 84 seine Vorschläge für die Einheitsloks der Baureihen 41 und 50.

Eckhardt galt als Experte für Laufwerke von großen Einrahmenlokomotiven. Seine Studien auf diesem Gebiet waren bahnbrechend und führten zum 1928 patentierten Schwartzkopff-Eckhardt-Lenkgestell. Für seine Verdienste wurde er 1936 zum Oberingenieur ernannt. Ab 1944 leitete er die Dampflokkonstruktion bei der BMAG. Nach dem Zweiten Weltkrieg war Friedrich Wilhelm Eckhardt maßgeblich am Aufbau des Zentralen Konstruktionsbüros der Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus (LOWA) in Berlin-Wildau beteiligt. Außerdem verfasste er ab 1948 mehrere Bücher über die Konstruktion und den Bau von Dampflokomotiven. Am

9. April 1961 verstarb Eckhardt in Niederlehme in der Nähe von Königs Wusterhausen. Die Deutsche Reichsbahn in der DDR griff das Schwartzkopff-Eckhardt-Lenkgestell in den 1950er-Jahren noch einmal für die Schmalspurdampfloks der Baureihe 99²³⁻²⁴ auf. Die engen

Gleisbögen auf der Harzquer- und Brockenbahn waren mit einfachen Krauss-Helmholtz-Gestellen nicht zu bewältigen, sodass die 1'E1'-h2t-Maschinen mit einem modifizierten Schwartzkopff-Eckhardt-Lenkgestell ausgerüstet werden mussten.

DE



Funktionsprinzip des Schwartzkopff-Eckhardt-Lenkgestells von BMAG, wie es bei den dreizylindrigen Tenderloks der Baureihe 84 eingebaut war

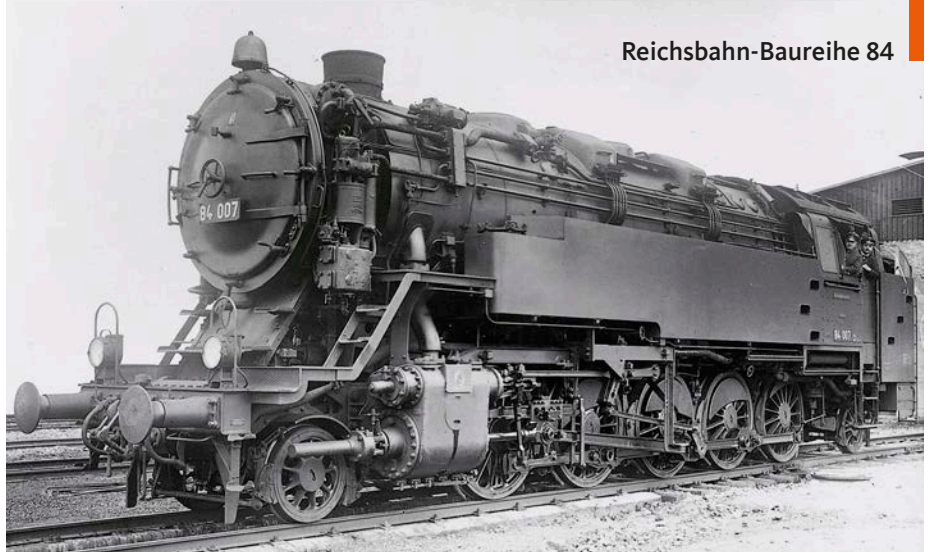
Werk/Slg. Dirk Endisch

Entsprechend den Vorgaben des RZA sollten die auf der Müglitztalbahn eingesetzten Dampflokomotiven in der Lage sein, einen 175 Tonnen schweren Reisezug mit 40 km/h auf der größten Steigung zu befördern. Außerdem forderte das RZA eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, eine maximale Achsfahrmassse von 18,5 Tonnen sowie größtmögliche Kohle- und Wasservorräte. Im Gegensatz zum RZA sah die RBD Dresden keine Notwendigkeit, neue Maschinen für die Müglitztalbahn zu beschaffen. Die Direktion schlug vielmehr den Einsatz der Baureihen 56¹ (preußische G 8³), 86 oder 93⁵⁻¹² (preußische T 14¹) auf der Strecke Heidenau – Altenberg (Erzgeb) vor.

Doch das RZA und der Bauart-Dezernent Richard Paul Wagner verwarfen die Einwände der RBD Dresden und beauftragten das Vereinheitlichungsbüro der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung mit der Entwicklung einer 1'E1'-Tenderlok der Baureihe 84. Bereits bei den Vorarbeiten zeigte sich, dass es für Gleisbögen mit Radien bis 140 Meter bisher kein geeignetes Laufwerk gab. Aus diesem Grund entschloss sich das RZA zu einem ungewöhnlichen Schritt: Es gab den Kessel vor und schrieb nur die Entwicklung eines Lauf- und Triebwerkes für die Baureihe 84 aus. Von den eingereichten Vorschlägen erfüllten lediglich die Konstruktionen der Berliner Maschinenbau AG (BMAG), vormals Louis Schwartzkopff, und der Orenstein & Koppel AG (O&K) die RZA-Vorgaben. Der Leiter des Konstruktionsbüros der BMAG, Friedrich Wilhelm Eckhardt (siehe Kasten links), sah ein Dreizylinder-Triebwerk mit Schwartzkopff/Eckhardt-Lenkgestellen vor. Das 1928 patentierte Lenkgestell bestand aus dem bewährten Krauss-Helmholtz-Lenkgestell, das um Beugniot-Hebel ergänzt wurde. Der vordere und hintere Lauftradsatz waren mittels Deichsel mit dem zweiten bzw. vierten Kuppelradsatz verbunden. Ein Beugniot-Hebel verband außerdem den ersten und zweiten bzw. vierten und fünften Kuppelradsatz miteinander. Nur der mittlere, spurkranzlose Treibradsatz war fest im Rahmen gelagert. Dadurch besaß die Maschine keinen festen Achsstand. Der Abstand zwischen den festen Drehzapfen wurde als „geführte Länge“ bezeichnet.

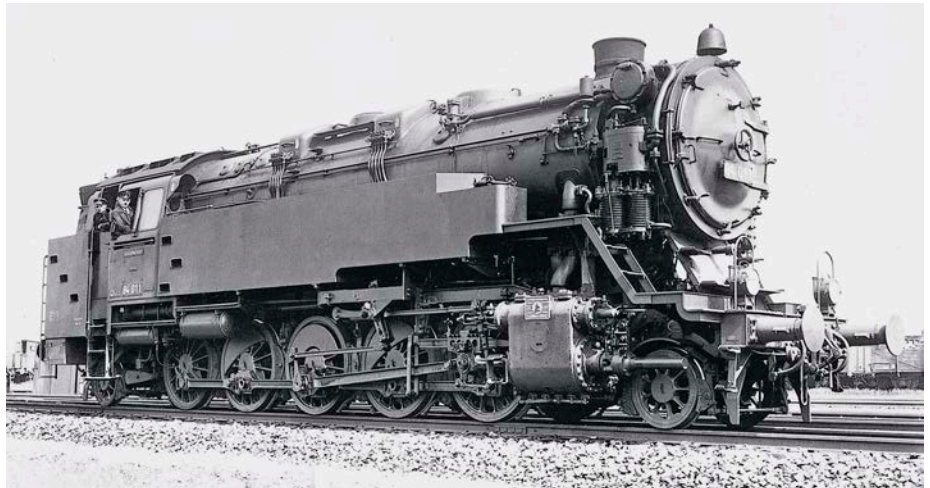
Die O&K-Ingenieure entschieden sich für eine Zweizylindermaschine mit Luttermöller-Antrieben für den ersten und fünften Kuppelradsatz. Der von Gustav Luttermöller (1868 bis 1954) entwickelte Zahnradantrieb wurde erstmals 1915 verwendet. Der Getriebekasten und das Zahnrad auf dem festen Kuppelradsatz waren drehbar gelagert, sodass der erste und fünfte Kuppelradsatz jeweils um 40 Millimeter in beide Richtungen verschoben werden konnte.

Das RZA gab am 7. September 1935 bei beiden Unternehmen jeweils zwei Baumuster in Auftrag. Während die BMAG die 180.000 Reichsmark kostende 84 002 bereits am 17. Januar 1936 auslieferte, stellte O&K die mit 202.650 Reichsmark weit aus teurere 84 003 am 11. März 1936 fertig. Das RZA wies die beiden Maschinen der Lokomotiv-



Die beiden Serienmaschinen 84 007 und 011 des Fahrzeugherstellers BMAG mit ihren stolzen Dresdner Lokpersonalen, die allerdings nicht immer zufrieden waren mit den leicht schlingenden „Gummi-Dampfern“

Werner Hubert/Slg. Dirk Endisch (2)



Versuchsabteilung Grunewald zu. Neben den obligatorischen Messfahrten, bei denen die Leistungs- und Verbrauchswerte der Maschinen ermittelt wurden, sollte die LVA die Frage klären, ob die Zwei- oder die Dreizylinderlok wirtschaftlicher und damit für die Serienfertigung vorzuziehen war. Außerdem prüfte die LVA anhand der Versuchsfahrten mit der Baureihe 84, ob der von 16 auf 20 kp/cm² angehobene Kesseldruck die höheren Instandhaltungskosten rechtfertigte.

Wartungsintensiver Kraftprotz

Beide Maschinen besaßen in Gleisbögen mit Radien bis zu 190 Metern ausgezeichnete Laufeigenschaften. Bei kleineren Radien war 84 002 aufgrund ihrer Schwartzkopff-Eckhardt-Lenkgestelle der O&K-Lok überlegen. Diese schnitt indes beim Dampfverbrauch deutlich besser ab. Bei einer indizierten Leistung von 1.000 PSI benötigte 84 003 rund 4,6 Prozent weniger Dampf; bei 1.700 PSI waren es sogar 7,7 Prozent. Doch dieser Vorteil wurde durch die Reibungsverluste des Luttermöller-Antriebs wieder aufgebraucht. Außerdem stellte die LVA Grunewald fest, dass die Anhebung des Kesseldrucks auf 20 kp/cm² keine nennenswerten Vorteile brachte.

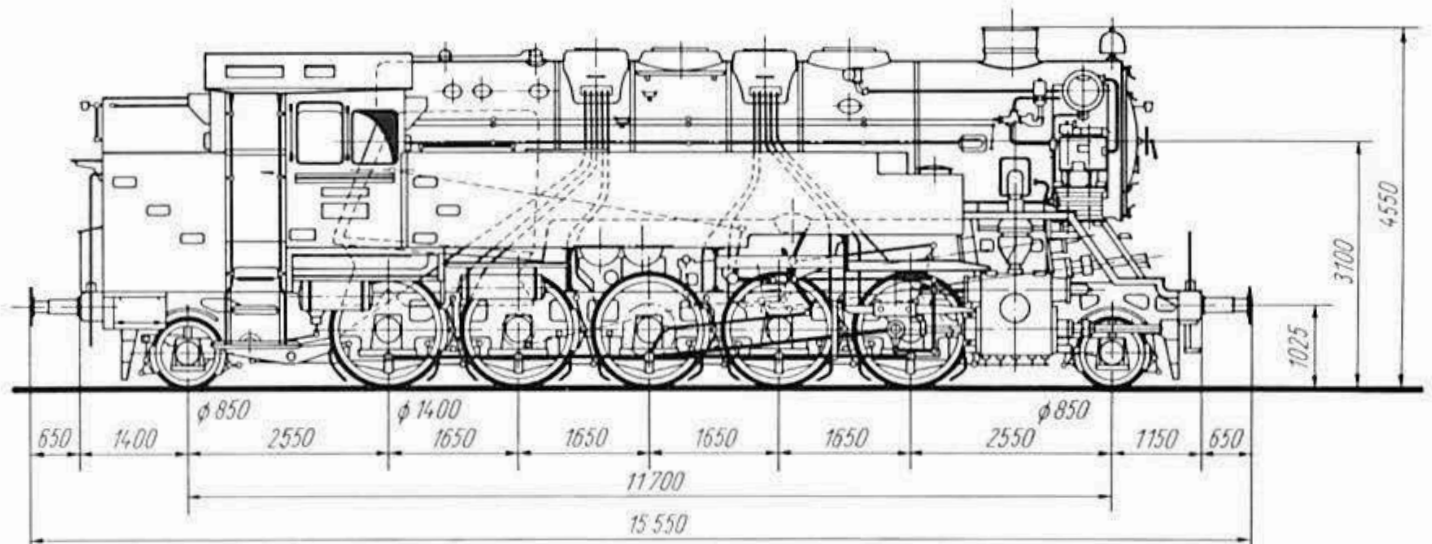
Nach Auswertung des Abschlussberichts der LVA Grunewald beschloss das RZA, weitere acht

1'E1'-h3t-Maschinen mit Schwartzkopff-Eckhardt-Lenkgestellen zu beschaffen. Für die Serienlieferung wurden jedoch der Kesseldruck auf 16 kp/cm² verringert, der Zylinderdurchmesser von 480 auf 500 Millimeter vergrößert und die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h angehoben. Die BMAG lieferte bereits am 8. April 1937 mit 84 005 die erste Serienmaschine ab. Das letzte Exemplar der Baureihe 84 wurde am 5. August 1937 in Dienst gestellt. 84 005 gelangte nach ihrer Abnahme zunächst zur LVA Grunewald, wo sie messtechnisch untersucht wurde. Die Maschine entwickelte bei 40 km/h mit 1.950 PSI die größte indizierte Leistung. Als effektive Leistung wurden 1.650 PSe ermittelt. Damit zählte die Baureihe 84, deren Gesamtwirkungsgrad 9,83 Prozent betrug, zu den stärksten deutschen Tenderlokomotiven.

Alle zwölf Maschinen wurden dem Bahnbetriebswerk Dresden-Friedrichstadt zugewiesen. Die Dienststelle setzte die Baureihe 84 zunächst im Güterzugdienst auf den Strecken rund um Dresden ein. Außerdem übernahmen die Maschinen Bauzüge auf der Müglitztalbahn, auf der am 23. Dezember 1938 zunächst nur ein Inselbetrieb zwischen Glashütte und Altenberg (Erzgeb) eingerichtet werden konnte. Dafür hielt der Lokbahnhof Altenberg (Erzgeb) drei Maschinen vor. Erst am 26. April 1939 konnte die RBD Dresden den durchgehenden

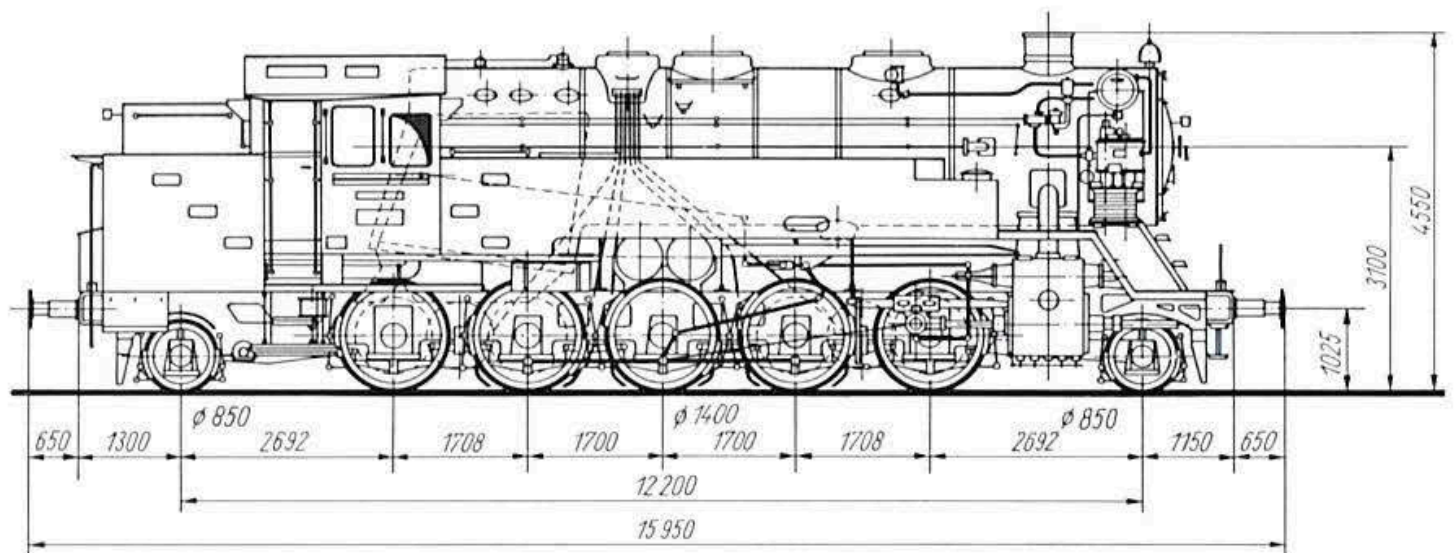
Technische Daten zur Baureihe 84 DRG/DR

Loknummern	84 001/002	84 003/004	84 005–012	Loknummern	84 001/002	84 003/004	84 005–012
Bauart	1'E1' h3t	1'E1' h2t	1'E1' h3t	Heizrohrheizfläche	107,3 m²	107,3 m²	107,3 m²
Länge über Puffer	15.500 mm	15.950 mm	15.500 mm	Rauchrohrdurchmesser	133 × 40 mm	133 × 40 mm	133 × 40 mm
Gesamtachsstand	11.700 mm	12.200 mm	11.700 mm	Anzahl der Rauchrohre	48	48	48
Treib- u. Kuppelraddurchm.	1.400 mm	1.400 mm	1.400 mm	Rauchrohrheizfläche	88,6 m²	88,6 m²	88,6 m²
Lauferraddurchmesser v/h	850/850 mm	850/850 mm	850/850 mm	Rohrheizfläche	195,9 m²	195,9 m²	195,9 m²
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	70 km/h	80 km/h	Verdampfungsheizfläche	210,1 m²	210,1 m²	210,1 m²
Zylinderdurchmesser	3 × 480 mm	2 × 600 mm	3 × 500 mm	Überhitzerrohrdurchm.	38 × 40 mm	38 × 40 mm	38 × 40 mm
Kolbenhub	660 mm	660 mm	660 mm	Überhitzerheizfläche	85,0 m²	85,0 m²	85,0 m²
Kesselüberdruck	20 kp/cm²*	20 kp/cm²*	16 kp/cm²	Brennstoffvorrat	3,0 t	3,0 t	3,0 t
Rostfläche	3,76 m²	3,76 m²	3,76 m²	Wasserkastenvolumen	14,0 m³	14,0 m³	13,7 m³
Rostfläche	2,4 × 1,57 m	2,4 × 1,57 m	2,4 × 1,57 m	Lokeigenmasse leer	100,5 t	100,9 t	100,5 t
Strahlungsheizfläche	14,2 m²	14,2 m²	14,2 m²	Lokeigenmasse m. Vorräten	125,5 t	125,2 t	125,5 t
Heizrohrdurchmesser	51 × 25 mm	51 × 25 mm	51 × 25 mm	Reibungsgewicht	91,3 t	89,7 t	91,3 t
Anzahl der Heizrohre	158	158	158	mittlerer Achsdruck	18,3 Mp	18,0 Mp	18,3 Mp
Rohrlänge	4.700 mm	4.700 mm	4.700 mm	*später auf 16 kp/cm² verringert			



Loktypenzeichnungen der zwei technisch unterschiedlichen Bauarten 84 001/002 bzw. 005–012 von BMAG (oben) sowie 84 003/004 von Orenstein & Koppel (unten) mit den typischen Luttermöller-Endradsätzen

Werner Dietmann/Slg. em (2)



Personen- und Güterverkehr auf der nun regelspurigen Müglitztalbahn aufnehmen. Für den Plandienst wurden sieben Maschinen benötigt. Doch die Baureihe 84 besaß weder bei den Lok- noch bei den Werkstattspersonalen einen guten Ruf. Das bewegliche Laufwerk der BMAG-Loks brachte der Baureihe 84 den Spitznamen „Gummi-Lok“ oder „Gummi-Dampfer“ ein. Da die Maschinen keinen festen Achsstand hatten, neigten sie auf schlecht verlegten Gleisen oder auf engem Gleisbogen vergleichsweise leicht zum Entgleisen. Die Luttermöller-Antriebe waren hingegen aufgrund der hoch belasteten Lager oft defekt. Bei den Dreizylindermaschinen war das mittlere Triebwerk nur schwer zu erreichen. Erforderte das Abölen vom Heizer schon sehr viel Geduld und Geschick, so waren Arbeiten an der mittigen Steuerung am Kreuzkopf oder an der Gleitbahn bei den Lokschlössern gefürchtet. Ältere Eisenbahner berichteten später, dass in den Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerken vorwiegend kleinwüchsige Lokschlösser mit diesen Arbeiten beauftragt wurden.

Die Baureihe 84 erwies sich letztlich als ungewöhnlich teuer in der Unterhaltung. Spätere Berechnungen ergaben, dass die Instandhaltungskosten etwa 1.370 Mark je 1.000 Kilometer Laufleistung betrugen. Die Baureihe 58^{2-5/10-21} (preußische G 12), die ebenfalls nicht als wartungsfreundlich galt, verursachte hingegen nur Kosten in Höhe von 810 Mark je 1.000 Kilometer. Dennoch prägte die Baureihe 84 das Bild auf der Müglitztalbahn. Mit der Einschränkung des Reiseverkehrs auf der Strecke Heidenau – Altenberg (Erzgb) während des Zweiten Weltkrieges setzte das Bw Dresden-Friedrichstadt die Tenderloks jedoch auch im Schiebedienst nach Klotzsche, vor Güterzügen nach Bautzen oder als Hilfszugreserve ein. Im Sommer 1945 waren nur noch sechs Exemplare betriebsfähig. Ende 1945 wies die Reichsbahn-Direktion Dresden die Baureihe 84 dem Bw Dresden-Altstadt zu. Dort dienten die meisten Maschinen nur als kalte Betriebsreserve für die sowjetische Besatzungsmacht. Anfang 1947 wurden die Tenderloks wieder dem Bw Dresden-Friedrichstadt zugeteilt. Neben Personen- und Güterzügen auf der Müglitztalbahn standen nun auch Schiebedienste auf der Rampe zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz sowie Nahgüterzüge nach Pirna und Bad Schandau auf den 84er-Dienstplänen.

In Diensten der SAG Wismut

Schon kurze Zeit darauf musste die Baureihe 84 ihre angestammte Heimat verlassen: Mit dem Beginn der Uranförderung durch die Staatliche Aktiengesellschaft der Buntmetallindustrie Wismut (SAG) nahm ab 1947 das Frachtaufkommen auf den Strecken im westlichen Erzgebirge sprunghaft zu. Vor allem für die Strecke Zwickau (Sachs) – Aue – Johanngeorgenstadt benötigte die Rbd Dresden leistungsstarke Tenderloks. Im Verlauf des Jahres 1949 konzentrierte man die Baureihe 84 im Bw Schwarzenberg (Erzgb). Dort waren am 1. März 1950 acht Exemplare stationiert,



Anfang der 1950er-Jahre wurden acht 84er im Bw Schwarzenberg stationiert, um vorrangig schwere Wismut-Züge zwischen Zwickau und Johanngeorgenstadt zu bespannen wie hier 84 003 vor einer pr. G 12 zwischen Lauter und Neuwelt Johannes Kroitzsch/Slg. Manfred Meyer



Im Jahre 1954 leistete die 84 009 Vorspanndienste für die Reichsbahn-„Jugendlok“ 56 161, eine Schlepptendermaschine der preußischen Gattung G 8³, die einen schweren Güterzug durchs Erzgebirge ziehen musste. Die schlechte Bildqualität erklärt sich aus dem heimlich durch die Zugfensterscheibe gemachten Schnappschuss, denn zu jener Zeit herrschte bei der DR und vor allem im Gebiet der Wismut-Förderung ein absolutes Fotografierverbot

Als Ende Oktober 1957 dieses Bild mit den am Rande des Bw Aue abgestellten Loks 84 002 und 006 entstand, war das Schicksal dieser Baureihe besiegelt; zwei Jahre später erlosch auch bei 84 001 als Letzter dieser 1'E1'-Maschinen das Feuer Günter Meyer/Slg. Manfred Meyer (2)



Pendant der OHE: Tenderlok 84 201

Nach dem Zweiten Weltkrieg benötigte die Ostthannoversche Eisenbahn (OHE) für den schweren Personen- und Güterverkehr auf den Strecken Celle Nord – Beckedorf – Soltau Süd und Beckedorf – Munster Süd dringend eine leistungsfähige Tenderlokomotive. Zunächst erwog der Vorstand, eine gebrauchte 1'E1'-h2t-Maschine von der Westerbahnbahn zu übernehmen. Nachdem sich dieses Vorhaben im Sommer 1948 zerschlagen hatte, beauftragte die OHE die Abteilung Lokomotivbau der Friedrich Krupp AG mit der Entwicklung einer modernen Dampflok. Das Lastenheft der OHE verlangte die Beförderung eines 1.200 Tonnen schweren Zuges, einen sehr guten Bogenlauf im Mindestradius von 140 Metern und eine maximale Achsfahrmasse von 15 Tonnen.

Bei der Entwicklung der gewünschten 1'E1'-h2-Tenderlok griffen die Ingenieure auf einen von Krupp 1949 vorgelegten Typenplan für Privatbahntenderloks der Bauarten 1'B1' h2, 1'C1' h2, 1'D1' h2 und 1'E1' h2 sowie

auf die Erfahrungen mit den 1950 gelieferten Lokomotiven 31 und 32 der Bentheimer Eisenbahn zurück. Nachdem der OHE-Vorstand am 15. März 1951 den Entwürfen zugestimmt hatte, wurde die 280.000 D-Mark kostende Maschine in Auftrag gegeben. 1952 lieferte Krupp das Einzelstück mit der Fabriknummer 2809 an die OHE, die den Fünfkuppler als 84 201 in ihren Bestand einreichte.

Der Stehkessel, die kupferne Feuerbüchse und der Langkessel waren Schweißkonstruktionen, die miteinander vernietet wurden. Unter der Rauchkammer befand sich der Mischbehälter für die Mischvorwärmanlage. Die Maschine besaß einen Barrenrahmen, der aus 80 Millimeter starken Wangen bestand. Beim Laufwerk hatten sich die Konstrukteure für eine Vierpunktabstützung entschieden. Vorderer und hinterer Lauftrassatz waren als Krauss-Helmholtz-Lenkgestelle ausgeführt und mit dem ersten bzw. fünften Kuppelradsatz verbunden. Beide Kuppelachsen besaßen eine Seitenver-

schiebbarkeit von 25 Millimetern. Zweiter, dritter und vierter Kuppelradsatz waren fest im Rahmen gelagert. Der Spurradsatz des Treibradsatzes war geschwächt, sodass die Maschine Gleisbögen mit einem Radius von 140 Metern befahren konnte. Die kleinen Windleitbleche und die Blechverkleidung für den Dampfdom sowie die beiden Sandkästen gaben der 84 201 ein durchaus modernes Aussehen.

Die OHE setzte die Maschine meist von Celle Nord aus auf der Falkenbergbahn nach Beckedorf und Soltau Süd sowie auf der als Örtzetalbahn bezeichneten Stichstrecke Beckedorf – Munster Süd ein. Vor allem vor den schweren Militärzügen zum Truppenübungsplatz Munster konnte 84 201 ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Die Lokführer und Heizer der OHE schätzten die Maschine, doch deren Einsatz währte trotzdem nur kurz: Schon am 5. Oktober 1965 wurde die Tenderlokomotive 84 201 ausgemustert und anschließend verschrottet. *DE*

Techn. Daten der OHE-Tenderlok 84 201

Bauart	1'E1' h2t
Länge über Puffer	15.150 mm
Gesamtachsstand	11.500 mm
Treib-/Kuppelraddurchm.	1.350 mm
Lauftrassdurchmesser v/h	850/850 mm
Höchstgeschwindigkeit	85 km/h
Zylinderdurchmesser	620 mm
Kolbenhub	660 mm
Kesselüberdruck	14 kp/cm ²
Rostfläche	3,4 m ²
Verdampfungsheizfläche	156,0 m ²
Dienstmasse 2/3 Vorräte	103,0 t
Brennstoffvorrat	4,0 t
Wasserkasteninhalt	11,0 m ³



Die Ostthannoversche Eisenbahn hatte 1944 durch den Zusammenschluss mehrerer Kleinbahngesellschaften eine Vielzahl unterschiedlicher Dampfloktypen übernommen. Die 84 201 wurde indes neu beschafft und kam 1952 von Krupp direkt zur OHE. Das Bild vom 19. April 1965 zeigt sie beim Bekohlen im Bahnhof Beckedorf *Detlev Luckmann/Eisenbahntiftung*

niert, die vorrangig schwere Güterzüge auf der Verbindung Zwickau (Sachs) – Johanngeorgenstadt bespannten. Der Einsatz der Baureihe 84 war allerdings nicht unproblematisch: Der Wasservorrat war mit rund 14 Kubikmetern für durchgehende Züge zu knapp bemessen, sodass mindestens ein Zwischenhalt zum Wassernehmen eingelegt werden musste. Außerdem kam es auf dem teils schlechten Oberbau immer wieder zu Entgleisungen. Gleichwohl gab es Anfang der 1950er-Jahre keine Alternative zur Baureihe 84. Das änderte sich erst mit dem Rückgang der Uranförderung im Gebiet von Johanngeorgenstadt. Bereits 1953 schränkte das Bw Schwarzenberg den Einsatz der Baureihe 84 ein. Die nicht benötigten Maschinen wurden als Heizlokomotiven u. a. bei der SAG Wismut in Dresden-Gittersee genutzt. Anfang 1955 hielt das Bw Schwarzenberg nur noch drei betriebsfähige 84er vor, die ab

1. Januar 1956 zum Bestand des Bw Aue zählten. Drei Jahre später hatte die Baureihe 84 ausgedient, als am 6. August 1959 die Tenderlok 84 001 als Letzte ihrer Bauart in Aue abgestellt wurde.

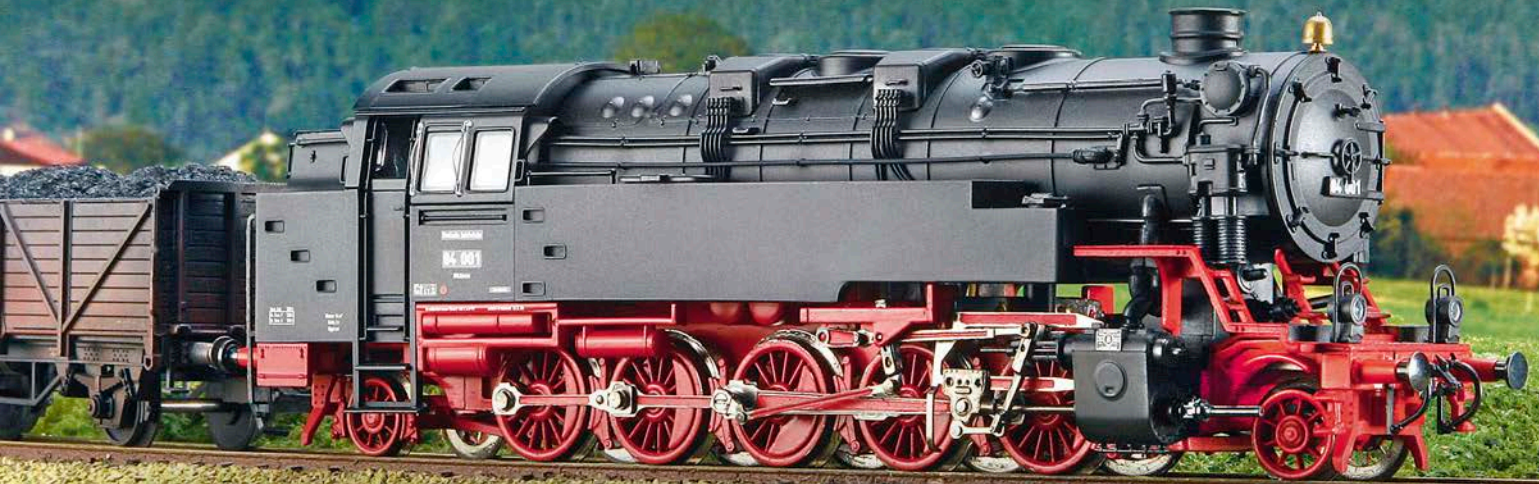
Dampfspender und Kranprüflok

Zu diesem Zeitpunkt erwog die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) eine Modernisierung der Dreizylindermaschinen. Diese sollten im Rahmen des Rekonstruktionsprogramms mit neuen Verbrennungskammerkesseln ausgerüstet und anschließend auf der Teilstrecke Blankenburg (Harz) – Rübeland – Tanne eingesetzt werden. Das Vorhaben wurde jedoch aus Kostengründen verworfen. Stattdessen wurden die noch vorhandenen Maschinen der Baureihe 84 noch einige Zeit als Wärmespender genutzt – unter anderem in den Bahnbetriebswerken Gera und Riesa. 84 008, die als letzte Maschine am 7. Juni 1962 z-gestellt

wurde, fungierte ab 1962 als Kranprüflok im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Karl-Marx-Stadt. Zeitweilig diente sie dort auch als Weichenheizlok, bevor sie am 20. Juni 1966 ausgemustert wurde. Max Baumberg, der Leiter der Versuchs- und Entwicklungsstelle (VES-M) Halle (Saale), bemühte sich um den Erhalt der technikgeschichtlich wertvollen Maschine als nicht betriebsfähiges Museumsfahrzeug. Doch die HvM lehnte das aus Kostengründen ab, da an der Maschine bereits einige Teile fehlten. Das führte Ende 1967 zur Verschrottung der 84 008 als Letzte ihrer Baureihe. Zwar gelang es Baumberg zunächst, ein Schwarzkopff-Eckhardt-Lenkgestell für das Verkehrsmuseum Dresden aufzubewahren, doch die Mühe war vergebens und das Gestell wurde 1970 zerlegt. Heute erinnern nur noch einige Fotos, kostbare Lokschilder sowie diverse Modelle in den Maßstäben 1:87 und 1:120 an die Baureihe 84. *Dirk Endisch*

Reichsbahn-Version der 84 001 als hervorragend umgesetztes Liliput-HO-Modell, das leider nicht mehr hergestellt wird

Markus Tiedtke



■ Modellübersicht: Tenderlokomotiven der Baureihe 84 von DRG und DR

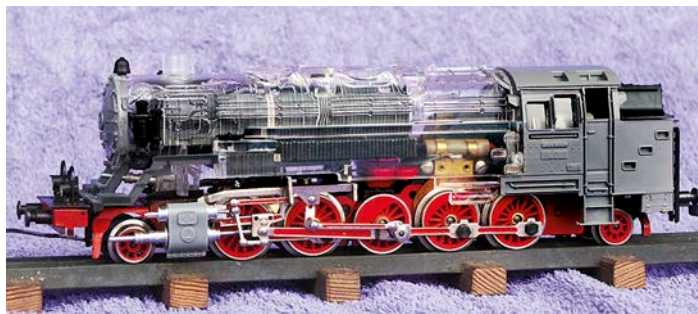
Dampfender Riese aus dem Osterzgebirge

Über ihr Einsatzgebiet im sächsischen Erzgebirge hinaus bekannt geworden sind die Reichsbahn-Güterzugtenderlokomotiven der Baureihe 84 kaum. So kam es, dass ihr erst 1960 von einem dort ansässigen kleinen Hersteller ein erstes Denkmal in Form eines HO-Modells gesetzt wurde

Gerhard Hruska baute bereits seit 1949 in seinem Handwerksbetrieb in Glashütte neben Kleinelektromotoren und Gleismaterial für viele damals in Mitteldeutschland noch selbstständige Modellbahnhersteller auch eigene robuste HO-Modellbahnfahrzeuge aus Stahlblech. Da diese Mitte der 1950er-Jahre nicht mehr zeitgemäß waren, reifte Hruskas Idee, eine der bereits seit Mitte der 1940er-Jahre aus dem Müglitztal verschwundenen Dampflokgiganten der Baureihe 84 im Maßstab 1:87 zu konstruieren. Ein solch großes Tenderlokommodell gab es zu jenem Zeitpunkt nicht zu kaufen. Gerhard Hruska konnte Pläne der 1936 von der BMAG (ehemals L. Schwartzkopff) gelieferten Probelok 84 001 organisieren und legte los. 1960 wurde das erste Hruska-HO-Lokmodell auf der Leipziger Herbstmesse vorgestellt.

Tenderlokomotiven 84 001 und 002

Die 1:87-Maschinen der 84er wurden bis ca. 1985 produziert und im roten Karton unter der Artikelnummer 108/845 für 69,90 Mark durch den Facheinzelhandel verkauft. Der für einen durchschnittlichen DDR-Bürger viel zu teure Modellbahnraum brillierte durch seinen siebenpoligen Motor und das 1:32 übersetzte Stirnradgetriebe im gelenkigen Knickfahrwerk, was der Lok sehr gute Fahreigenschaften verlieh. Der Treibradsatz des Modells ist wie beim Vorbild



Nur wenigen Modellbahnern dürfte bekannt sein, dass für Geschäftsfreunde Hruskas Modelle der 84 001 mit diversen Gehäuse-Ausführungen gefertigt wurden

Manfred Scheihing (2)

Die HO-84 001 aus der Werkstatt von Gerhard Hruska war während der DDR-Jahrzehnte ein rares Tauschobjekt auf Börsen. Die Kartons der Exportmodelle waren violett wie hier





Eine absolute Seltenheit ist diese 84 001 als Messemodell von Hruska/Permot, das den Kunden den Blick ins Lokinnere auf den Antrieb ermöglichte

Manfred Scheihing (2)

ohne Spurkränze ausgeführt. Auch die beleuchteten Front- und Schlusslaternen setzten ein Achtungszeichen. Allerdings seien Modellbahner gewarnt: Nie dieses Modell öffnen, es bricht sonst immer etwas am Gehäuse ab – und Finger weg von der zweiteiligen Bodenplatte! Sind die Pertinax-Zahnräder zwischen den Blechrahmenteilern erst einmal um einen Zahn versetzt, kann die Lokomotive nur noch von einem Spezialisten wieder lauffähig gemacht werden. Das gilt natürlich auch für die spätere 84 002.

Die 84 002 wurde 1992 von der nun wieder selbstständigen Hruska-Traditionsmarke Permot unter der Artikelnummer 2000 (später 72000) in einer auf 2.500 limitierten Stückzahl aufgelegt. Trotz des Listenpreises von 240 DM war dieses deutschlandweit angebotene Modell relativ schnell ausverkauft. Technisch hatte sich bis auf den Motor nichts gegenüber der 84 001

Zur 84er passende Wagenmodelle

Mitteleinstiegswagen der DR

Die ersten Hruska-Mitteleinstiegswagen der Bauart Heidenau-Altenberg C 4i-35a wurden unter der Artikelnummer 108/677 recht lange produziert. Die unlackierte HO-Anfangsserie entstand im Produktionszeitraum 1956 bis 1962. Aufgrund des wechselnden Kunststoffgranulats existieren die Wagengehäuse in verschiedenen Grüntönen. Die schwarzen Bereiche des Wagenkastens sind schabloniert. Diese Wagen haben Drehgestelle von Schicht und ein erhabenes DR-Logo auf den Seitenwänden. Die Kupplungsarten wurden in der laufenden Produktion verändert. Es gab Kupplungen, die von einer langen Feder gehalten wurden, und die neuere Form mit kurzer Feder sowie Wagen mit dem schmalen Schicht-Bügel und andere ab 1963 mit der Piko-Serienkupplung – darunter sogar solche mit zwei Löchern im Kupplungsschaft.

Die zweite Hruska-Serie von 1963 bis 1985 zeigt sich dunkelgrün lackiert sowie schwarz bedruckt und schabloniert mit weiß gedruckten Betriebsaufschriften. Die Blechdrehgestelle mit schwarzen Kunststoffblenden sind konstruktiv geändert. Bekannt sind verschiedene Pufferausführungen: Ab 1960 durch einen querliegenden, hinter dem Pufferträger angelenigten Metallfederstreifen federnde Metallpuffer sowie von 1963 bis 1985 Metallfederpuffer mit einer Schraubenfeder in der Pufferhülse. Die Modelle wurden mit isolierten Radscheiben aus Metall für 9,30 Mark angeboten. Die mit 6,40 Mark preiswertere Version mit feststehenden Kunststoffpuffern und -radsätzen war zwischen 1960 und 1974 unter der Artikelnum-



Die Hruska-HO-Modelle der Mitteleinstiegswagen Bauart Heidenau-Altenberg mit den erhaben aufgebrauchten DR-Signet, wie sie ab Ende den 1950er-Jahren verkauft wurden



Für den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) legte Permot in den 1980er-Jahren eine Sonderserie mit bedruckten Seitenwänden auf

mer 108/845 im Verkauf. In den 1980er-Jahren wurden einige Wagenmodelle auch über den DMV an dessen Mitglieder vertrieben.

Zur Hruska/Permot-84 002 passende HO-Wagen der Gattung C 4i-35a wurden ab 1992 aus den überarbeiteten Spritzgussformen der 1970er-Jahre mit vorbildgerechter Lackierung und aufgedruckten Beschriftungen unter den Artikelnummern 73013 (DR/3. Klasse mit Reichsbahn-Emblem) und -4 (DR/2. Klasse) gefertigt. Zu den Planungen des Kurzkupplungseinbaus sowie der

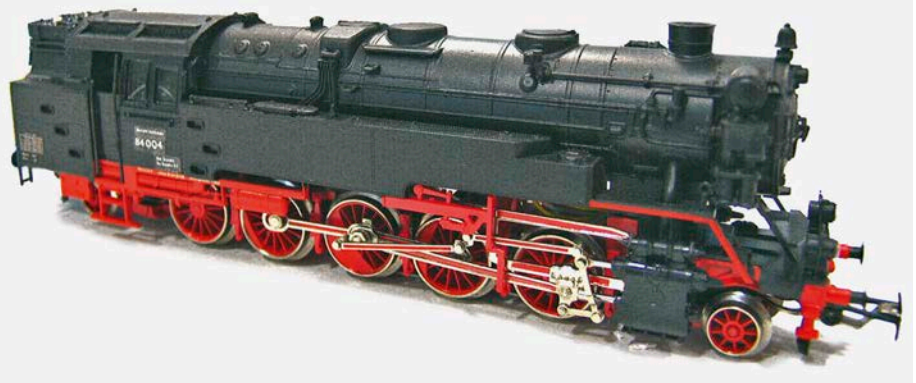
Ausstattung mit Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung kam es aus Insolvenzgründen leider nicht mehr.

Der Kleinserienhersteller Günther Modellbau aus Veringerstadt erhielt um 1993 von Permot für seinen unter B 350 für 30 D-Mark gelisteten Reisezugwagen der „Holzklasse“ rot abgespritzte Rohwagenkästen. Er verfeinerte den 1:87-Wagen mit korrekten Metallstirnwandabschlüssen und anderen Detailierungsteilen. Mit beiliegenden Schiebibildern und entsprechender Lackierung

aus den 1960er-Jahren geändert. Lediglich die Kunststoff-Radsatzsterne zeigen eine etwas dunklere Farbe und die erhabenen Betriebsnummern wurden silberglänzend foliert. Die 84 002 wurde in einer Kleinstauflage von 100 Stück zu Präsentationszwecken auch mit transparentem Polystyrolgehäuse hergestellt.

Zwei recht unbekannte Kleinserien

Günter Gebert stellte in seiner mechanischen Werkstatt in Altlandsberg zwischen 1947 und 1965 bereits Eisenbahnmodelle aus Metallblech auf Kundenwunsch her. Er fertigte mehrere Varianten der Baureihe 84 – also auch die zwei-zylindrigen O & K-Maschinen 84 003 und 004 mit Luttermöller-Zahnradantrieb der Endkupplerradsätze. *Modelleisenbahn Scholz* aus Heidenheim gebührt indes die Ehre, als einziger Hersteller ab 1985 ein Modell der 84 004 in einer etwas größeren Stückzahl unter der Artikel-



Der Heidenheimer Kleinserienhersteller Scholz baute 1985 die HO-Maschine 84 004 aus dem Orenstein & Koppel-Baulos mit den typischen Luttermöller-Endradsätzen

nummer MS 84 den Modellbahnern in Wechselstromausführung zur Verfügung gestellt zu haben. Basis war die optisch mit der 84er verwandte Märklin-Baureihe 85 der Artikelnummer 3308. *Liliput*, heute eine Marke von *Bach-*

mann Europe, fand ab 2004 mit der 84 001 seinen ersten Kontakt zum Erzgebirgsboliden. Derzeit sind keine 84er-Neuaufgaben geplant; allerdings sind noch einige Versionen ab Werk verfügbar. Für alle Interessenten an dieser 1'E1-



Liliput brachte zur Tenderlok der Müglitztalbahn auch die beiden Reisezugwagen-Gattungen der Epoche II und frühen Epoche III der DR auf den Markt

Werk (2)

konnte der geübte Bastler sogar einen schicken ÖBB-VT-Beiwagen daraus bauen.

Von *Bachmann/Liliput* wurden die beiden Altenberger Wagenbauarten ab 2007 mit einer großen Vorbildauswahl bedacht. Von der Gattung BC 4i-35a gab es sechs HO-Varianten. Unter anderem fand man einen in den Nachkriegsjahren bei der DB eingesetzten Wagen, und sogar die ÖBB-Ausführung als Triebwagen-Beiwagen wurde ins Modell umgesetzt. Der C 4i-35a zeigte sich in mindestens zehn diversen Modellen einschließlich des letzten in 1:1 erhaltenen Museums-exemplars der Epoche VI. Alle Wagenmodelle sind seit 2014 werkseitig ausverkauft.

In der Nenngröße TT erlangte der C 4i-35a-Bausatz mit Inneneinrichtung der *IG Modell-eisenbahntechnik Dresden* eine gewisse Bekanntheit. Auch bei *Modellbahn Lorenz* sowie *Saxonia-Modellbau* konnte ein Müglitztalbahn-Liebhaber fündig werden. Aktuell zeigt Roco als TT-Neuheit 2025 unter der Artikelnummer 6280001 ein DRG-Epoche-II-Zugset mit zwei 3.-Klasse-Wagen der Gattung C 4i-35 und einem 2./3.-Klasse-Vierachser BC 4i-35. Die Modelle sind mit Kurzkupplungskinematik und Inneneinrichtung ausgerüstet und basieren auf dem 2023 übernommenen Formenfundus der einstigen Marke *kuehn modell & digital*. MS

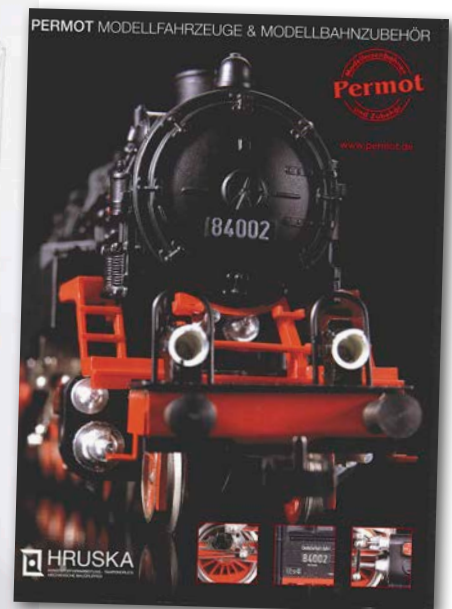


Passend für die Neuauflage der Hruska/Permot-Tenderlokomotive 84 002 gab es 1992 eine Wiederbelebung der dafür geeigneten Reisezugwagen

Manfred Scheiwing (3)

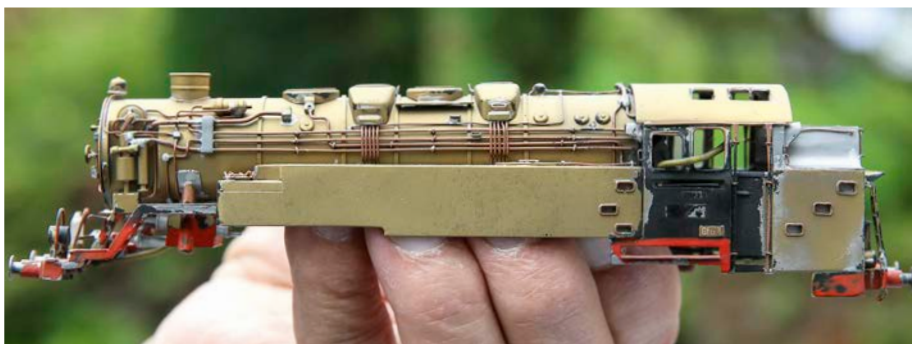


In TT wird es im Laufe dieses Jahres von Roco ein Drei-Wagen-Set mit den zwei unterschiedlichen Vorbildgattungen geben, die auf den kuehn-Konstruktionen basieren



1992 legte Hruska unter der Marke Permot eine neue 84er-Serie auf, nunmehr mit der Ordnungsnummer 002, die auch den Titel des Katalogs zierte

Slg. Manfred Scheihing



Erhalten geblieben sind das Urmodell des Hruska-Kessels für die Neuauflage 84 002 (oben) sowie dieselbe Maschine mit transparentem Lokgehäuse (unten links)

Manfred Scheihing (3)



Maschine haben wir zusammengestellt, welche Liliput-Loks produziert wurden (siehe Tabelle).

Zu erwartende TT-Lokneuheit

Die Modellbahn-Manufaktur Sebnitz (MMS) hatte die Baureihe 84 um 1998 kurzzeitig als aus Metall gefertigtes TT-Handarbeitsmodell auf der Angebotsliste. Später bot Tillig aus Sebnitz eine eigene Konstruktion der 84er in 1:120 an, wobei in der Vergangenheit verschiedene Lokversionen verkauft wurden, die wir ebenfalls tabellarisch zusammengefasst haben.

Auf die neue, jüngst angekündigte Tillig-84er unter der Artikelnummer 02193 freuen sich bereits viele TT-Bahner, da es parallel dazu auch die typischen Mitteleinstiegswagen von Roco geben wird (siehe Kasten). Diese 1'E1'-Lok bekommt ein neues Fahrwerk mit Zinkdruckgussrahmen, einen neu gestalteten Umlauf mit geschlossener Kesselstütze und einen geschweißten Kohlenkastenaufsatz. Ende 2025 soll das DRG-Lokmodell lieferbar sein – erst dann wird auch die Betriebsnummer feststehen.

Nicht bekannt sind uns Modelle der Baureihe 84 in den Nenngrößen Z, N, O und 1, wobei nicht auszuschließen ist, dass verschiedene Eigenbaufahrzeuge existieren. So ist zum Beispiel überliefert, dass auf der O-Vorführanlage der Dresdner Verkehrshochschule auch eine Lok der Baureihe 84 zu sehen war. Wem solche Modelle bekannt sind oder wer Bilder davon hat, kann sich gern bei der Redaktion melden, um das in einer der nächsten *em*-Ausgaben unter den Leserbriefen nachreichen zu können.

Als Fazit kann festgestellt werden, dass über die Jahrzehnte hinweg nur von ganz wenigen Anbietern Modelle der Baureihe 84 gebaut worden sind. Diese Tenderlok aus dem Müglitztal war einfach

Liliput-H0-Modelle der Reichsbahn-Baureihe 84

Artikelnr.	Betriebsnummer, Bahngesellschaft, Farbgebung	Betriebssystem	Bauzeit ab
131200	84 001, DRG-Epoche II, Schwarz/Rot	DC/NEM 652	2004
131201	84 002, DR-Epoche III, Schwarz/Rot	DC/NEM 652	2005
131202	84 011, DRG-Epoche II, Fotoanstrich Grau	DC/NEM 652	2006
131203	84 009, DRG-Epoche II, Schwarz/Rot	DC/21MTC	2009
131204	84 011, DR-Epoche III, Schwarz/Rot	DC/21MTC	2010
131208	84 001, DRG-Epoche II, Schwarz/Rot	AC-digital	2004
131209	84 002, DR-Epoche III, Schwarz/Rot	AC-digital	2005
131218	84 001, DR-Epoche III, Schwarz/Rot	DCC	2004
131219	84 002, DR-Epoche III, Schwarz/Rot	DCC	2005



Es war 2004 durchaus mutig von Bachmann/Liliput, sich an das Thema 84er heranzuwagen. Doch der Markt zeigte Bedarf, was die vielen unterschiedlichen Lokversionen von DRG und DR unterstreichen

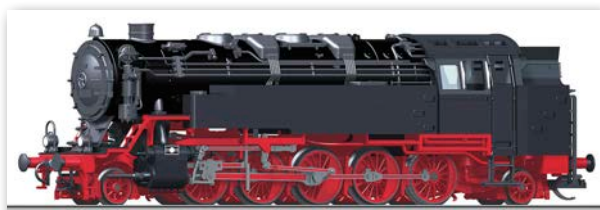


zu unbekannt und außerdem auf der spektakulären Mittelgebirgsbahn als auch im Dresdner Speckgürtel sowie in der Wismut-Region um Aue jeweils in zu kurzen Zeiträumen eingesetzt, um zu einer im Modell begehrten Berühmtheit zu werden.

Manfred Scheihing

Tillig-TT-Modelle der Reichsbahn-Baureihe 84

Artikelnr.	Betriebsnummer, Bahngesellschaft	Bauzeit ab	Beheimatung
02190	84 005, DRG-Epoche II	2011	Dresden-Friedrichstadt
02190-1	84 007, DR-Epoche III	2013	Aue
02191	84 008, DRG-Epoche II	2013	Dresden-Friedrichstadt



In TT gab es über die zurückliegenden Jahre mehrere Tillig-Versionen der Baureihe 84 entsprechend des BMAG-Vorbilds (rechts). Für Ende 2025 ist eine formverbesserte DRG-Neuaufgabe angekündigt (oben) Werk (4)



Spur-N-Momente Dioramenwettbewerb

Ausstellung aller eingesandten Arbeiten,
Abstimmung durch das Publikum



Die Welt
der kleinen
Bahnen

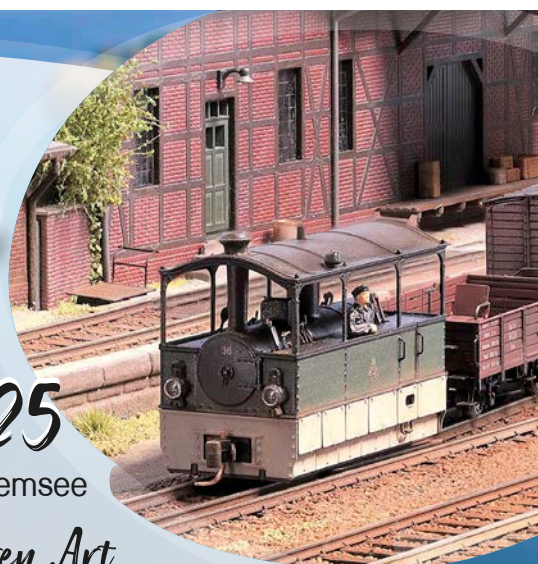
19. - 22. Juni 2025

auf Frauenchiemsee

Die kleine Messe der besonderen Art

Lassen Sie sich anregen von einer Vielzahl meisterhaft gestalteter Anlagen und Dioramen. Näheres auf unserer laufend aktualisierten Website
www.die-welt-der-kleinen-Bahnen.de

Veranstalter: Wolfgang Besenhardt / N-tram / 83256 Frauenchiemsee 45



Unterstützt von:

SPUR N
TEILE.de

Bild des Monats





EZ 51378 am Schloss Mainberg

Ein herausragendes Motiv im Verlauf der „Bayerischen Westbahn“ (Bamberg – Würzburg – Kahl/Main) ist das Schloss Mainberg östlich von Schweinfurt. Das Schloss gehörte von 1915 bis 1954 der bekannten Schweinfurter Unternehmerfamilie Sachs. In dieser Zeit fanden auch immer wieder wundervolle Feste statt. Auch der bekannteste Sohn der Familie, Gunter Sachs, wurde hier geboren. Heute gehört es der Stadt Schweinfurt. Die Strecke Bamberg – Würzburg

dient in erster Linie dem Regionalverkehr. In der Regel geht es hier sehr gemütlich zu. Bei Betriebsstörungen auf den Strecken Bebra – Erfurt, Bamberg – Erfurt oder im Raum Würzburg werden allerdings auch ICE und Güterzüge über diese Strecke geleitet. Dann läuft sie zur Hochform auf und es folgen Züge im Blockabstand. Am 21. März 2025 rollt EZ 51378 aus Wanne-Eickel unterhalb des Schlosses seinem Ziel Nürnberg Rbf entgegen.

Text & Bild: Rainer Nenninger

■ DB-Baureihe 249

Im Einsatz zwischen Nordseestrand und Alpenrand

Samstags befördert eine 249 den „Braker Mischer“. Am 8. März 2025 ist 249 020 mit einer Reihe leerer Rungenwagen auf dem Weg von Brake (Unterweser) nach Seelze (Aufnahme zwischen Elsfleth und Berne) unterwegs

Yannick Kruse



Bei DB Cargo gehen die Zweikraftlokomotiven der Baureihe 249 (Vectron Dual Mode Light) derzeit bundesweit an den Start. Die Deutsche Bahn hatte im September 2020 mit Siemens Mobility einen Rahmenvertrag über die Lieferung von bis zu 400 Triebfahrzeugen abgeschlossen. Davon wurden zunächst 150 Vectron Dual Mode Light abgerufen, davon 146 für DB Cargo und vier weitere für die DB Bahnbau Gruppe. Die Auslieferung begann vor gut einem Jahr mit der Übergabe von 249 001, die im März 2024 im Rangierbahnhof Halle (Saale) präsentiert wurde. Anfang April 2025 waren im digitalen Übergabebuch 45 Maschinen gelistet und davon 42 in den Einsatzbestand übernommen. Dieser zeigte sich hinsichtlich der Einsatzorte in den vergangenen Monaten dynamisch.

Zugleich wird immer mehr DB-Personal auf der Baureihe 249 geschult. Am 8. April 2025 wurden zum Beispiel 249 004 in Seddin, 249 020 in Hannover-Linden und 249 039 in Gremberg zu Ausbildungszwecken

genutzt, 249 038 weilte für eine Werkstattschulung in Nürnberg.

Ablösung für Class 77

Indessen sind die Zweikraftlokomotiven auf vielen Strecken zwischen Nordsee und Allgäu auch schon in Plandiensten anzutreffen. In Augsburg lösten die Maschinen Mitte Februar 2025 die Class 77-Dieselloks (Baureihe 266) ab. Mit 249 fahren nun die Übergabe München Nord Rbf – Buchloe, Augsburg – Gablingen sowie die

Dieselbereitschaft Augsburg, die unter anderem die Bedienung von Dinkelscherben umfasst. Am 7. März 2025 bespannte eine 249 zudem erstmals die Übergabe nach Kempten.

Im Raum Regensburg sind seit Fahrplanwechsel im Dezember 2024 zwei Maschinen im planmäßigen Einsatz, Anfang April waren es 249 021 und 249 025. Sie übernahmen vor allem Leistungen nach Plattling, Wallersdorf und Schalding.

In Seelze waren im April 2025 vier Maschinen beheimatet, die die DB Cargo-Einsatzstelle für Bedienfahrten zum Beispiel Richtung Braunschweig, Fallersleben und wochenends sogar bis Nordenham einsetzt. Von Maschen aus kommen die Zweikraftlokomotiven zum Beispiel nach Lübeck, Tönning und Itzehoe. Über die Marschbahn gelangen sie sogar bis Niebüll.

Die drei Maschinen in Rostock Seehafen sind rund um die Hafenstadt mit

Überblick

Baureihe 249 bei DB Cargo

Stichtag: 8. April 2025

Senftenberg: 249 001, 249 002, 249 031, 249 041

Gremberg: 249 003, 249 017, 249 027, 249 028, 249 039

Seddin: 249 004, 249 007, 249 012, 249 013, 249 023, 249 030, 249 033, 249 041

Rostock Seehafen: 249 005, 249 008, 249 014, 249 018

Maschen: 249 006, 249 013, 249 016, 249 029

Hamm Rbf: 249 008

Halle (Saale): 249 010, 249 011, 249 019, 249 009, 249 029

Seelze: 249 015, 249 016, 249 020, 249 023, 249 024, 249 034, 249 037

Regensburg Ost: 249 021, 249 025

Kreuztal: 249 022

Nürnberg Rbf: 249 026, 249 038

Oldenburg (Oldenb): 249 032

München Nord: 249 035, 249 043

Kornwestheim: 249 036, 249 040

Techn. Daten: Baureihe 249

Hersteller	Siemens Mobility
Stückzahl	DB Cargo: 146/ DB Bahnbau Gruppe: 4
Länge ü. Puffer	20.510 mm
Achsanordnung	Bo' Bo'
Dienstmasse	84 t
Spurweite	1.435 mm
Stromsystem	15 kV/16,7 Hz
Dauerleistung	2.210 kW (E-Antrieb)/ 926 kW (Diesel- Powerpack)
Höchstgeschw.	120 km/h

Übergaben unterwegs. Sie erreichen zum Beispiel Poppendorf, Lalendorf und Rostock-Bramow. Die im Vergleich zum Siemens Vectron Dual Mode (2.000 kW im Dieselmodus) nur mit einem kleinen Powerpack (926 kW) ausgestattete Baureihe 249 wurde in dieser Region kürzlich auch einmal dafür herangezogen, einen 311 Tonnen schweren Trafo zu überführen. Dieser wurde per Bahn vom Berliner Westhafen zum Umspannwerk Güstrow transportiert. Auf den letzten zwölf Kilometern, die nur teilweise elektrifiziert sind, kam eine 249 zum Einsatz.

Auch in Halle (Saale) werden weitere Personale auf den Loks geschult. Der Einsatzbestand erreicht im Planbetrieb zum Beispiel Cunnersdorf und Zeithain Rohrwerk sowie von der Einsatzstelle Zwickau aus Schwarzenberg (Erzgeb), Mosel und Chemnitz Süd.

Die Baureihe 249 besitzt eine Fernbedienung, die das Rangieren im Ein-Mann-Betrieb erleichtert (Foto in Mannheim Rbf, 2024). Recht umständlich sind zum Beispiel Anschlussbedienungen vom Führerstand aus, da vom Führerpult keine Rundumsicht durch Seitenfenster möglich ist und beim Fahrtrichtungswechsel zuerst der Führerstand gewechselt werden muss

Deutsche Bahn AG/Steve Wiktor



Insgesamt fünf Zweikraftlokomotiven werden von DB Cargo umfassend um Seddin eingesetzt. Sie steuern mit Güterzügen zum Beispiel Baruth, Kirchmöser, Michendorf, Schwedt und Brandenburg-Altstadt an. Im Februar 2025 transportierte DB Cargo mit einer 249 einen Viertelzug der S-Bahn von Berlin-Wannsee nach Seddin.

Schulungen auf 249 028

Im Schwarzwald testete DB Cargo die für Schulungen in Offenburg stationierte 249 028 im Winter vor der Übergabe nach Neustadt im Schwarzwald über die Hintere Höllentalbahn. Diese Maschine wechselte im Februar 2025 nach Einsiedlerhof, wo erneut Ausbildungen auf ihr vorgenommen wurden, unter anderem auf der Übergabe nach Landau. Im April konnte man 249 028 im Rheinland beobachten, wo sie zum Beispiel zwischen Stolberg Hbf und Stolberg Hammer mit Güterzügen pendelte.

Am 8. April waren überdies drei Maschinen defekt abgestellt. 249 022 stand mit einem Druckluftverlust im Stromabnehmer in Kreuztal, 249 034 musste sich wegen einer Fehlermeldung einer Untersuchung in der Werkstatt Seelze unterziehen und 249 043 stand nach einem Erdschluss bei den Hilfsbetriebeverbrauchern in München Nord.

Nach der Reparatur bei Siemens war sie für Ausbildungszwecke vorgesehen. Die Schulung auf den Zweikraftlokomotiven schreitet weiter voran.

IB/FD/TB/AWA



Jürgen Hörstel

Große Abschiedsfahrt für den ICE 3M

Am 12. April 2025 verabschiedete die DB AG gemeinsam mit der niederländischen NS die Baureihe 406 mit einer Sonderfahrt von Hannover über Amsterdam nach Frankfurt (Foto bei Haste) aus dem Betriebsdienst. 406 501 und 406 551 waren dafür eigens beklebt worden. Im Inneren sorgten historische Fotos, Souvenirs und speziell entworfene Bierdeckel für emotionale Momente

Flixtrain**Deutliche Fuhrparkerweiterung**

Flixtrain modernisiert und erweitert seinen Fuhrpark. Über TRI Train Rental hat das Unternehmen rund 100 IC1-Wagen von DB Fernverkehr beschafft und lässt sie in České Budějovice modernisieren. Die ersten Bpmz sind bereits fertiggestellt.

Ab Sommer sollen sie auf in den Zügen der Linie 10 (Berlin – Stuttgart) zum Einsatz kommen. Verbrieft ist außerdem die Bestellung von 63 Wagenzügen vom Typ Talgo230, die dem von der Deutschen Bahn bestellten ICE-L entsprechen. RM

DB Fernverkehr**Aus für IC „Königssee“ und „Nebelhorn“**

Für eines der beiden Oberstdorfer IC-Zugpaare war das Instandsetzen des Stellwerks Oberstdorf nur ein letztes Stellwerksarbeiten. Zum Fahrplanwechsel im kommenden Dezember streicht DB Fernverkehr das Zugpaar IC 2084/5 „Nebelhorn“ ebenso wie seinen Trägerzug IC 2082/3 „Königssee“ Hamburg – Berchtesgaden. Der

im Dezember 2024 notgedrungen eingeführte 111-Einsatz zwischen Freilassing und Berchtesgaden war damit ebenfalls nur von kurzer Dauer. Den letzten Verkehrstag haben die Leistungen bereits am 9. Oktober, anschließend entfallen sie wegen einer Streckensperrung zwischen Würzburg und Marktbreit. RM

Koalitionsvertrag von Union und SPD**Umfassende Pläne für die Eisenbahn**

Im Koalitionsvertrag von Union und SPD, vorgestellt am 9. April 2025, stehen Pläne zur Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland. Geplant sind höhere Investitionen in die Schieneninfrastruktur, der Erhalt des Deutschlandtickets und eine langfristige Finanzierung des ÖPNV. Die Koalition strebt auch eine grundlegende Bahnreform an. Reaktionen aus der Branche fallen

gemischt aus: Während Verbände wie der VDV positive Ansätze sehen, kritisieren Politiker wie Matthias Gastel fehlende konkrete Ziele und Finanzierungslücken. Alle Details zu den bahnspezifischen Aspekten in dem Papier finden Sie unter [eisenbahn.de/koalitionsvertrag](https://www.eisenbahn.de/koalitionsvertrag).



■ Benthheimer Eisenbahn

Letzte Hürde für Reaktivierung nach Coevorden überwunden

Die Reaktivierung der 28 Kilometer langen eingleisigen Bahnstrecke Neuenhaus – Coevorden (Niederlande) hat die letzte große Hürde überwunden. Nach langen Verhandlungen gab die deutsch-niederländische Projektgruppe, in der unter anderem Verwaltungen auf Landes- und Kreisebene, Bahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber vertreten sind, am 14. März 2025 grünes Licht für die Einleitung der Umsetzungsphase. Ab dem 13. Dezember 2026 soll die Strecke der Benthheimer Eisenbahn (BE) für den Personenverkehr reaktiviert werden – sieben Jahre nach der Reaktivierung zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus.

Damit ist die Planungsphase abgeschlossen. Nun folgt die Umsetzung verschiedener Infrastrukturmaßnahmen auf beiden Seiten der Grenze. Die Ausschreibungen für den Bau der notwendigen Eisenbahninfrastruktur erfolgten bereits im April. Zudem müssen die Fahrzeuge der Benthheimer Eisenbahn umgerüstet und der künfti-

Sonderzug auf historischer Strecke: Der BE-VT 121 (ex DB 648 006) der Benthheimer Eisenbahn bei Vorwald zwischen Neuenhaus und Grenze. Ab Dezember 2026 rollen hier wieder planmäßig Personenzüge Guus Ferrée



In Coevorden (Foto) soll für Züge nach Neuenhaus ein eigener Bahnsteig entstehen

Guus Ferrée

SPNV-Reaktivierungen in Niedersachsen

Weitere Strecken wirtschaftlich

Ein Nutzwertanalyse der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) hat ergeben, dass eine SPNV-Reaktivierung unter den aktuellen Bedingungen auf den Strecken Aurich – Abelitz, Bad Bentheim – Gildehaus, Bederkesa – Bremerhaven, Nordenham-Blexen – Nordenham und Rheine – Spelle wirtschaftlich sinnvoll sein könnte. Die Ergebnisse weichen aufgrund veränderter Rahmenbedingungen von den Ergebnissen der Reaktivierungsuntersuchung 2013 ab. Verkehrsminister Olaf Lies betonte, dass die Realisierung weiterhin von den finanziellen Möglichkeiten des Bundes abhängt.

em

ge Bahnbetrieb nach Coevorden vorbereitet werden. Bisher rollt nur Güterverkehr über die Grenze.

Komplexe Herausforderungen

Eine große Herausforderung war die fehlende Betriebsgenehmigung für die Benthheimer Eisenbahn, um die letzten 500 Meter bis Coevorden in den Niederlanden befahren zu können. Die unterschiedlichen Sicherungssysteme und rechtlichen Vorgaben in Deutschland und den Niederlanden machten das Projekt komplex. Die BE errichtet in Coevorden einen zusätzlichen Bahnsteig und installiert PZB zwischen dem Bahnhof und der Grenze. Die Baukosten belaufen sich auf 65 Millionen Euro, davon übernimmt die Provinz Drenthe zehn Millionen Euro.

Die BE plant den Einsatz von drei LINT 41 der ersten Generation (ex DB Regio). Die werden dafür zunächst überholt. Im April fuhr Tw 116 zu Vossloh nach Kiel, wo er eine Hauptuntersuchung und das blau-weiße BE-Design erhält. Tw 119 und Tw 121 wurden vorübergehend an Transdev vermietet. Nach einer Inspektion in der Werkstatt Dorsten werden sie bei der NordWestBahn eingesetzt.

GF



SmartRail/TRI

Ersatzverkehr auf der NRW-RB 31

SmartRail und TRI Train Rental GmbH haben am 24. März 2025 vorübergehend Fahrten im Zwischentakt zwischen Duisburg Hbf und Moers auf der Linie RB 31 im Auftrag der Rhein Ruhr Bahn übernommen. Zum Einsatz kommt eine Garnitur mit einer T11 von SmartRail (SR) zusammen mit zwei Dosto-Wagen von TRI Train Rental GmbH (TRI). Die Maßnahme läuft zunächst bis zum 30. Mai 2025. *em*

**Verstärkerpendel zwischen
Duisburg Hbf und Moers:
T11 213 am 27. März 2025 mit
zwei TRI Dosto-Wagen als RB 31
in Rheinhausen Ost** *Axel Witzke*



Wieslaufalbahn

NE81 weg, RS1 da

Die beim Hochwasser im Juni 2024 beschädigten NE81 der Wieslaufalbahn wurden am 17. März 2025 von V70.01 der Schwäbische Alb-Bahn GmbH (SAB) abgeholt. Die Diesellok brachte VT 421, VT 422, VS 425 und VS 426 von Rudersberg nach Mün-

singen zur Resteverwertung. Im Gegenzug traf ebenfalls am 17. März mit dem nun gelben 650 380 der Erste von vier Ex-Seehäsele-RS1 ein. Die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs auf dem „Wiesel“ geschah planmäßig am 14. April 2025. *AWA*



650 380 auf dem „Wiesel“: Der erste neue RS1 aus Weiden befährt am 18. März 2025 die Wieslaufalbahn

Korbinian Fleischer

DB Cargo

Bosch entwickelt vollautomatische Rangierlok

DB Cargo hat die Bosch Engineering GmbH und die ITK Engineering GmbH (ITK) mit der Serienentwicklung einer serienreifen vollautomatischen Rangierlok beauftragt. Bosch Engineering entwickelt eine Automatisierungseinheit für den vollautomatischen Abdruckbetrieb auf Rangierbahnhöfen. Dazu gehören auch Sensoren und Algorithmen für die Umfelderkennung. ITK ist verantwortlich für die Entwicklung des Bedienarbeitsplatzes auf Infrastrukturseite.

Die Entwicklungspartnerschaft läuft bis Oktober 2027. Ziel ist es, den Rangierbetrieb in Zugbildungsanlagen effizienter zu gestalten. Die Grundlagen für die Automatisierungstechnologie wurden in einem gemeinsamen Forschungsprojekt zwischen DB Cargo und der Technischen Hochschule Nürnberg gelegt. Erste Tests wurden bereits erfolgreich auf dem Rangierbahnhof München Nord mit der dafür umgerüsteten Diesellok 290 677 abgeschlossen. *FD*

Expresskreuz Bremen/Niedersachsen

Weiteres Ersatzkonzept ab Dezember 2025

Im Expresskreuz Bremen/Niedersachsen wird seit Dezember 2024 ein Ersatzkonzept gefahren, nachdem Alstom die Coradia Max nicht pünktlich liefern konnte. Da die ersten Coradia Max inzwischen erst für Sommer 2026 angekündigt sind und der Großteil der Ersatzfahrzeuge andernorts benötigt wird, gibt es ab Dezember 2025 ein neues Ersatzkonzept mit noch einmal größeren Auswirkungen auf die Fahrgäste. Auf dem RE 8 Hannover – Bremerhaven werden die 146-bespannten Doppelstockzüge durch zwei- bis fünfteilige Talent 2 abgelöst. Auf dem RE 1 Hannover – Norddeich Mole bleibt es hingegen bis Dezember 2026 bei den Doppel-

stockzügen von DB Regio. Den RE 9 Osnabrück – Bremen – Bremerhaven werden Wedler Franz Logistik (WFL) mit Ex-DR-Dosto-Garnituren sowie DB Regio mit eigenen Dostos und Loks von SRI Rail Invest fahren. *AWA*

DB Fernverkehr

ICE 3neo als Sprinter

DB Fernverkehr setzt ab Juni 2025 den ICE 3neo erstmals auf der Strecke München – Nürnberg – Berlin ein. Gefahren werden mehrere Sprinter-Zugpaare (teils ab/bis Hamburg), die aktuell noch Einsatzgebiet der ICE 3 sind. *RM*



290 677 am 30. April 2024 in München Nord Rbf: Mit der umgerüsteten Rangierlok sind die Grundlagen für die Automatisierungstechnologie gelegt worden

Rainer Nenninger

■ DB Cargo

Aufgabe von Werken sorgt für Beunruhigung



Die Baureihe 186 und die Class 77 gehören zum Portfolio des Werks Saarbrücken. DB Cargo rechnet mit Einschnitten bei der Zahl der Instandhaltungsstützpunkte

Volker Emersleben/DB AG

Beim Sanierungsprogramm S3 erwägt die Deutsche Bahn auch die Aufgabe ganzer Standorte für die Instandhaltung von Zügen. DB Cargo will Wartungsaufträge teils ins günstigere Ausland verlagern. „Wir werden im Zuge der notwendigen Sanierung auch Werke schließen müssen“, sagte ein hochrangiger Mitarbeiter der hochdefizitären Güterbahn DB Cargo und bestätigte entsprechende Vorhaben. Über die Einschnitte werde beraten, es gebe einen Prüfauftrag der DB-Spitze, aber bisher noch keine konkreten Beschlüsse. Mitarbeiter sind beunruhigt, Betriebsräte und Gewerkschaften alarmiert. „Eine Reduzierung von Werkstandorten wird ganze Regionen schwächen, das Image der DB weiter beschädigen und nicht zuletzt die regionale Nachwuchssicherung erschweren“, heißt es in einer Resolution des Konzernbetriebsrats. Der Erhalt von Arbeitsplätzen müsse oberste Priorität haben, Werke dürften nicht gegeneinander ausgespielt werden. Funktionierende Instandhaltung sei das Rückgrat zuverlässigen Schienenverkehrs.

DB schweigt sich dazu aus

Offiziell hält sich die DB noch bedeckt. Die Aufgabe konkreter Werksstandorte der DB Cargo könne man nicht bestätigen, sagte eine Sprecherin. Bei S3 werde aber in den Handlungsfel-

dern Infrastruktur, Eisenbahnbetrieb und Wirtschaftlichkeit alles geprüft, was die Kundenzufriedenheit stärke und die finanzielle Tragfähigkeit der DB absichere. Der Konzernbetriebsrat fordert vom Vorstand um DB-Chef Richard Lutz eine „ganzheitliche Werkstrategie“ und zeitnahe Beratungen. Der hoch verschuldete Konzern, der in den letzten Jahren unterm Strich fast zehn Milliarden Euro Verluste eingefahren hat, will wieder in die Gewinnzone kommen und unter anderem 30.000 Stellen vor allem in der Verwaltung streichen.

Bis 2027 soll sich durch S3 das operative Konzernergebnis auf zwei Milliarden Euro verbessern und DB Cargo dazu dann 369 Millionen Euro beisteuern, wie interne Planungen für den Aufsichtsrat zeigen. Zur Kostensenkung will die Güterbahn auch bei der aufwendigen Instandhaltung sparen, die Strukturen straffen und die Wartung von Loks und Wagen teils in

billigere Werke jenseits der Grenzen verlagern, wie ein Insider bestätigt.

Größtes Werke-Netz der Branche

In Europa hat DB Cargo noch ein Dutzend eigene Werke, allein fünf in Polen, Rumänien und Bulgarien. In Deutschland unterhält das Unternehmen bisher noch das größte Instandhaltungsnetzwerk der Branche mit weiteren elf Werken, 15 Außenstellen und 58 mobilen Teams. Als eingefährdeter Standort gilt Senftenberg (Brandenburg). In der Außenstelle werden Elektro-, Diesel- und Rangierloks sowie Güterwagen von 25 Fachleuten gewartet und instandgesetzt. Am großen Standort Halle an der Saale mit seinen Außenstellen wurden allein in den letzten zweieinhalb Jahren rund 800 der zuvor noch übrigen 2.400 Jobs gekappt. Auch im Werk Paderborn der DB Fahrzeuginstandhaltung wächst die Unruhe unter den fast 700 Beschäftigten, weil die DB Cargo umfangreiche War-

tungsaufträge für Güterwagen abziehen und an eigene Standorte verlagern will. Das sorgt auch konzernintern für Konflikte zwischen den Sparten.

Schon vor einem Jahr gingen rund 500 Betriebsräte auf die Straße, um gegen den „Kahlschlag“ bei DB Cargo zu protestieren. Auch die Ablösung von Cargo-Chefin Nikutta wurde gefordert. Die Gewerkschaft GDL befürchtet, dass DB Cargo nicht saniert, sondern abgewickelt werden soll. „Am Ende könnte eine Logistikfirma stehen, die kaum noch eigene Züge fährt“, sagte der GDL-Vorsitzende Mario Reiß. Das Tafelsilber werde bereits veräußert, so würden bereits Loks verkauft, die nur bei Bedarf zurückgemietet werden sollen. Zudem gebe es bereits massiven Stellenabbau, Lokführer würden freigestellt und Arbeit bleibe liegen. Der Marktanteil und die Verkehrsleistung von DB Cargo seien auch voriges Jahr weiter gesunken.

Laut internen Konzernunterlagen wird der Stellenabbau vor allem die deutschen Werke treffen. Europaweit soll die Beschäftigtenzahl von DB Cargo demnach um 4.600 auf noch 25.600 im Jahr 2027 sinken. Das sind fast 5.000 Jobs weniger als noch in früheren Planungen vorgesehen. In Deutschland soll DB Cargo bis Ende 2027 nur noch rund 15.000 Mitarbeiter beschäftigen, 3.400 weniger als bisher.

em

DB Fahrzeuginstandhaltung

Werk Delitzsch schließt Ende 2025

Das DB-Sanierungsprogramm S3 hat auch Auswirkungen auf die Werke der DB Fahrzeuginstandhaltung.

Der Außenstandort Delitzsch des Werks Fulda wird zum Jahresende 2025 geschlossen, 50 Stellen fallen dort weg. AWA

■ DB Regio

218-Rückkehr in der Wetterau

Aufgrund von 245-Mangel gab es Ende März 2025 für eine Woche wieder 218-Einsätze in der Wetterau. Grund dafür war ein Werkstattaufenthalt gleich mehrerer der dort üblicherweise eingesetzten 245. DB Regio nutzte ersatzweise 218 432 von DB Gebrauchtzug. Diese fuhr das Zugpaar RB 15232/3 Frankfurt (Main) – Nidda und zurück. Mittlerweile fahren die 245 wieder diese Verstärkerleistungen. JHE



218 432 in der Wetterau: Am 3. April 2025 schiebt sie RB 15232 von Frankfurt nach Nidda und passiert dabei den noch mit Formsignalen gesicherten Bahnhof Beienheim (Wetterau)

Jörg Heinen

■ Güterverkehr auf der VDE 8.1

TX Logistik plant Regelzüge über Schnellfahrstrecke

Vor neun Jahren wurde die Schnellfahrstrecke VDE 8.1 zwischen Erfurt und Bamberg eröffnet. Für die Wirtschaftlichkeitsrechnung wurde erheblicher Güterverkehr auf der ausschließlich mit dem European Train Control System (ETCS) ausgerüsteten Strecke unterstellt. In Zusammenarbeit mit DB InfraGO fuhr TX Logistik nach monatelanger Vorbereitung am 13. Januar 2025 testweise den allerersten Güterzug zwischen Ebensfeld und Erfurt. Nur eine Woche später folgte der erste kommerzielle Zug. In den nächsten Monaten wird TX Logistik Regelzüge planen. AWA

■ Elekronetz Nord Magdeburg

DB beschafft Mireo bei Siemens

DB Regio hat im März 2025 als Bestandsbetreiber den Zuschlag für das Elekronetz Nord Magdeburg erhalten. Der neue Vertrag gilt von Dezember 2028 bis Dezember 2043. Im Netz fahren die Linien S1 (Schönebeck-Bad Salz- elmen – Burg – Genthin), S2 (Magdeburg – Zielitz), RB 30 (Halle (Saale) – Wittenberge), RB 40 (Braunschweig – Magdeburg Hbf) und RE 20 (Magdeburg – Uelzen). DB Regio beschafft für das Netz Siemens Mireo. AWA

In Kürze**Mehr Fernverkehr nach Chemnitz**

Ab Mai 2025 fahren mehr Fernverkehrs- züge nach Chemnitz, das 2025 den Titel Kulturhauptstadt Europas trägt. Der Nachtzug Snälltäget aus Stockholm wird an ausgewählten Tagen bis in die sächsische Großstadt verlängert. Außerdem bietet DB Fernverkehr von Mai bis Anfang Oktober ein zusätzliches IC-Zugpaar aus Berlin an. Der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) finanziert das Angebot über SPNV-Regionalisierungs- mittel. em

„Eisenbahner mit Herz“ 2025

Am 9. April 2025 ehrte die Allianz pro Schiene die engagiertesten Eisenbahnerinnen und Eisenbahner mit dem Preis „Eisenbahner mit Herz“. Der Goldpreis ging an Ekrem Erdem von der Hessischen Landes- bahn, der eine Reisende in einer brenzligen Situation vor einem Ver- folger schützte. em

München Süd: Neue Autoreisezuganlage in Betrieb

Die Deutsche Bahn (DB) hat am 31. März 2025 die neue Autoreise- zuganlage in München Süd in Be- trieb genommen. Die Verladesta- tion ersetzt das bisherige Terminal am Ostbahnhof und schafft damit dort Platz für eine Station der 2. Stammstrecke. em

Angermünde – Stettin: Ausbau verzögert sich weiter

DB InfraGO hat abermals den Inbe- triebnahmetermin für die Ausbau- strecke Angermünde – Stettin nach hinten geschoben. Die Wiederinbe- triebnahme ist nun für Ende 2027 vorgesehen. Als Grund nennt die DB akuten Mangel an Fachkräften. AWA

Isar-Noris-Altmühl an DB Regio

DB Regio hat das Netz Isar-Noris- Altmühl gewonnen. Im Dezember 2028 lösen sechstellige Desiro HC die Škoda-Züge auf dem künftig stündlich verkehrenden RE 1 Nürnberg – München ab. Ein Jahr später folgt die Integration der RB 16 Nürnberg – Treuchtlingen – München und des RE 60 Nürnberg – Augsburg, die weiterhin mit ET 445 verkehren. RM



Ralf Händeler

Restbetrieb auf der „Rheinischen“

Am 5. März 2025 verlässt 232 587 mit dem Zug 98557 Mülheim-Speldorf in Richtung Oberhausen West. Bis Mülheim-Speldorf, wo unweit des Bahnhofs nicht nur die eisenbahn magazin-Redaktion eine Dependence hat, wird die „Rheinische Strecke“ aus Richtung Duisburg noch befahren. Ein wichtiger Anschluss hier ist die Hafenbahn Mülheim mit immerhin 27 Kilometern Gleislänge

Gekürzte Mittel für die sächsischen Schmalspurbahnen könnten zur Abstellung des VT 137 322 führen (Foto in Kurort Jonsdorf) Dirk Endisch



■ Sächsisches Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung

Weniger Geld für die Schmalspurbahnen

Mit dem Doppelhaushalt 2025/26 kürzt das Sächsische Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung (SMIL) die Mittel für die sächsischen Schmalspurbahnen. Der im Februar 2025 vorgelegte erste Haushaltsentwurf sah anstelle der bis dato gezahlten rund 14 Millionen Euro nur noch 8 Millionen Euro vor. Von den 14 Millionen Euro entfielen 10,9 Millionen Euro auf die Bestellerentgelte aus den sogenannten Regionalisierungsmitteln des Bundes für den Schienenpersonennahverkehr. Die anderen rund drei Millionen Euro waren Gelder des Freistaates Sachsen, mit denen unter anderem Baumaßnahmen an der Infrastruktur so-

wie die Aufarbeitung von Fahrzeugen der sächsischen Schmalspurbahnen gefördert wurden. Angesichts einer Deckungslücke von rund 4,3 Milliarden Euro im Doppelhaushalt schlug die sächsische Regierung Anfang des Jahres einen strikten Sparkurs ein. Für die Schmalspurbahnen in Sachsen stehen fortan nur noch etwa zehn Millionen Euro jährlich zur Verfügung.

Haushaltskürzungen treffen Döllnitzbahn

Für die Döllnitzbahn GmbH (DBG) und die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft mbH (SOEG) hat dies gravierende Folgen. Bei der DBG, die derzeit rund 20.000 Zugki-

lometer im Dieselverkehr und rund 3.000 Zugkilometer im Dampfzugverkehr erbringt, müssen die Leistungen in diesem Jahr um zehn Prozent und für 2026 um rund zwölf Prozent gekürzt werden. Damit kann die DBG nur noch die Fahrten während der Schulzeiten abdecken. Die sogenannten Ferienfahrten wurden für 2025 gestrichen und der Dampfzugverkehr erheblich eingeschränkt. Auch die Investitionen werden verringert. Die für dieses Jahr geplante Erneuerung der Stützmauer entlang der Döllnitz in Oschatz wurde auf Eis gelegt. Dies gilt auch für die Aufarbeitung der 99 1574. Außerdem sieht sich die DBG gezwungen, eine Diesellok und einen Reisezugwagen abzustellen.

SOEG: Betriebsunterbrechungen und Entlassungen

Ähnlich gravierend sind die Einschnitte bei der SOEG. Auf einer Betriebsversammlung am 3. April 2025 teilte Geschäftsführer Ingo Neidhardt den Beschäftigten mit, dass der Betrieb auf der Strecke Zittau – Bertsdorf – Kurort Oybin/– Kurort Jonsdorf in den verkehrsschwachen Monaten Dezember, Januar bis März von Montag bis Donnerstag eingestellt wird und drei Mitarbeiter entlassen werden müssen. Darüber hinaus sollen der historische Triebwagen VT 137 322 sowie der „Sachsenzug“ mit der IV K (Bahnnummer 145, ex DR 99 555) abgestellt werden.

DES

■ Deutscher Eisenbahn-Verein Änderungen im DEV-Fuhrpark

Der Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV) aus Bruchhausen-Vilsen hat den Akku-Triebwagen T46 in die Schweiz abgegeben. Das Fahrzeug wurde 1931 an die damalige Werkbahn Meiringen – Innertkirchen geliefert und dort bis zum Jahr 1979 eingesetzt. Anschließend gelangte der T46 zum DEV. Am 15. März 2025 wurde der Triebwagen an den ursprünglichen Eigentümer zurückgegeben. Neu beim DEV ist hingegen die Lok 122 (ex Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya). Sie kam 1983 zur Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) und wurde dort bis vor Kurzem als Verschieblok eingesetzt. In Bruchhausen-Vilsen ist sie somit wieder mit ihrer Schwesterlokom V 3 (ex VGH 121) vereint. RM

■ Verein Gürbetal 742 Neuer Verein für den Erhalt des ABDe 4/8 742

Für den Erhalt des Schweizer Doppeltriebwagens ABDe 4/8 742 (zeitweise 744) wurde ein neuer Verein gegründet. Der 1946 für die Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn gebaute Triebwagen ging 2006 in den Besitz des Bahn museums Kerzers-Kallnach über. Nach dessen Auflösung drohte dem 742 die Verschrottung. Anfang 2025 wurde das Fahrzeug in Konolfingen beim Verein Dampfbahn Bern abgestellt, wo eine betriebsfähige Aufarbeitung durch den neuen Verein „Gürbetal 742“ geprüft wird. FFÖ

■ Appenzeller Bahnen Programm zum Jubiläum geplant

Im Jahr 2025 feiern die Appenzeller Bahnen (AB) ihr 150-jähriges Bestehen. Das Jubiläum geht zurück auf die beiden ältesten Bahnlinien, die im heutigen Ostschweizer Netz der AB aufgingen und 1875 eröffnet wurden: die normalspurige Strecke Rorschach – Heiden (als damals noch eigenständige Rorschach-Heiden-Bahn) und die meterspurige Strecke Winkeln – Herisau (später ersetzt durch Gossau – Herisau). Im Jubiläumsjahr 2025 planen die Appenzeller Bahnen zahlreiche Veranstaltungen, Sonderaktionen und auch Nostalgiefahrten für Bahnfans. FFÖ

Nostalgie-Impressionen



Am 22. März 2025 um 16 Uhr endete in Nördlingen die Ära der mechanischen Stellwerke und Formsignale. Seit dem 29. März 2025 ist das neue, jedoch noch störanfällige ESTW in Betrieb. Das Bayerische Eisenbahnmuseum organisiert am 22. März 2025 eine Reihe von kurzen Fahrten mit dem Schienenbus 798 522, um die alte Technik noch einmal in Szene zu setzen

Marcus Benz



Ist das Nostalgie? Mit 120 143 und 120 144 (beide SEL) bespannt ist am 4. April 2025 DZ 13400 Domodossola – Bad Bentheim bei Leutesdorf unterwegs. Zuvor war der Zug statt wie geplant über die rechte Rheinstrecke teils über die linke Rheinstrecke gerollt – und hatte damit viele Fotografen um ihr Motiv gebracht. Erst in Koblenz wechselte er wieder auf die rechte Seite des Flusses

Jörg Heinen



Am 5. April 2025 dreht die Schnellzug-Dampflokomotive 01 1104 des Nürnberger Vereins „Faszination Dampf e. V.“ eine Runde durch das frühlingshafte Franken zum Deutschen Dampfmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg. Im Zuge dieser Sonderfahrt (Foto in Untersteinach) absolvierte die Dreizylinderlokomotive auch eine Rampenfahrt über die berühmte „Schiefe Ebene“

Charly Kissel

■ Österreich

ÖBB-Reihe 1163 in Kärnten

Die Reihe 1163 ist seit mittlerweile 30 Jahren bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) im Einsatz. Mit insgesamt 20 Lokomotiven ist sie neben Salzburg und Oberösterreich auch in Osttirol und Kärnten vertreten. In Kärnten werden planmäßig sieben Lokomotiven benötigt, die von Villach aus eingesetzt werden.

Von dort aus erreicht eine Lok der Reihe 1163 morgens den Bahnhof Treibach-Althofen. An Dienstagen und Donnerstagen geht es von dort weiter bis nach Friesach. Bedient wird außerdem St. Veit an der Glan. In beiden Richtungen wird stets die durchgehend zweigleisige Strecke entlang des Wörthersees genutzt. Ein weiterer Umlauf startet ebenfalls früh in Villach und erreicht Launsdorf-Hochosterwitz. Die Rückfahrt nach Villach beginnt abends in St. Veit an der Glan. Das Zugpaar befährt die eingleisige Strecke entlang des Ossiacher Sees.

Fahrzeiten der ÖBB-Reihe 1163

Villach – Treibach-Althofen – Friesach – St. Veit an der Glan
 Villach – Klagenfurt – Treibach-Althofen 5:41 Uhr
 Treibach-Althofen 9:08 Uhr – Friesach – Treibach-Althofen 11:03 Uhr (Di & Do)
 St. Veit an der Glan 17:03 Uhr – Klagenfurt – Villach
 Villach – Launsdorf-Hochosterwitz – St. Veit an der Glan
 Villach 3:33 Uhr – Feldkirchen in Kärnten – Launsdorf-Hochosterwitz 4:50 Uhr
 St. Veit an der Glan 18:32 Uhr – Feldkirchen in Kärnten – Villach 19:57 Uhr
 Villach – Lienz – Dölsach/– Thal (Mo–Fr, außer Mi)
 Villach – Lienz 5:36 Uhr
 Lienz – Dölsach 9:11 Uhr
 Dölsach 9:46 Uhr – Lienz

Lienz – Thal 11:22 Uhr
 Thal 11:31 Uhr – Lienz
 Lienz 12:38 Uhr – Villach
 Lienz – Sillian – Lienz (Mo–Fr, außer Mi)
 Lienz – Sillian 5:31 Uhr
 Sillian 9:05 Uhr – Lienz
 Lienz – Sillian 11:50 Uhr
 Sillian 14:05 Uhr – Lienz

Bahnhofs- und Anschlussbedienungen:

Omya-Werk Gummern (Drautalstrecke)
 8:11 Uhr – 10:15 Uhr
 13:48 Uhr – 14:49 Uhr
 19:36 Uhr – 22:14 Uhr
 Zwischenhalt des Verschubs nach/von Paternion-Feistritz
 5:28 Uhr – 6:08 Uhr
 17:19 Uhr – 18:08 Uhr
 Arnoldstein
 6:32 Uhr – 6:48 Uhr

Ein zentraler Einsatzbereich der Reihe 1163 in Kärnten ist zudem die Bedienung des Omya-Werks in Gummern an der Drautalstrecke. Aufgrund der hohen Zuggewichte steht für die Rückfahrten nach Villach oft eine zweite

Lok der Reihe 1163 als Nachschiebelokomotive zur Verfügung. Gummern wird zusätzlich bei den Fahrten nach Paternion-Feistritz bedient. Südlicher Punkt, den die 1163 in Kärnten ansteuert, ist der Bahnhof Arnoldstein.

Auf der Drautalbahn kommt zwischen Villach und Lienz das einzige planmäßige Tandem zweier 1163 zum Einsatz. Die Lokomotiven erreichen das Osttiroler Lienz in der Früh, eine der beiden Maschinen bedient vor der Rückfahrt am Mittag Dölsach und Thal. Auch die Bedienung der Anschlussbahnen rund um Sillian (unter anderem bei Tassenbach und Weitlanbrunn) obliegt der 1163. Sie kommt an Bedientagen zweimal nach Sillian, den ÖBB-Grenzbahnhof zur Pustertalbahn nach Franzensfeste/Forzezza. Da die Steigungen auf dieser Strecke eine Herausforderung darstellen, können je nach Zuggewicht auch leistungsstärkere Triebfahrzeuge unterstützend eingesetzt werden. Die Verschubknoten Lienz und Sillian sind allerdings nur an Montagen, Dienstagen, Donnerstagen und Freitagen in Betrieb, weshalb mittwochs sämtliche Züge in diesem Bereich entfallen. *MLE*

Ausnahme mit einem 1163-Tandem gefahren wird NG 65583 am 10. Januar 2025. 1163 015 und 1163 017 führen den Zug bei Feldkirchen in Kärnten über die Ossiacher-See-Strecke *Manuel Leitner*



■ Österreich

Gehäuft Arbeitsunfälle im Brenner-Basistunnel

Ende März 2025 kam es im Tiroler Abschnitt des Brenner-Basistunnels (BBT) zu einer Reihe von Arbeitsunfällen. Am Donnerstag, dem 27. März, wurde ein 33-jähriger Arbeiter von einem 200 bis 300 kg

schweren Stein getroffen. Zwei Tage später erlitt ein 37-jähriger Arbeiter in der Tübbinghalle Verletzungen, als er von zwei Betonteilen eingeklemmt wurde. Am 30. März 2025 kam es zu einem tödlichen

Arbeitsunfall: Ein Arbeiter wurde von einem rückwärtsfahrenden Arbeitsfahrzeug tödlich verletzt. Damit steigt die Zahl der tödlichen Arbeitsunfälle seit Baubeginn auf fünf. *MI*



Die Franz-Josefs-Bahn ist die Domäne der MÁV-Tauri. Am 11. September 2023 bespannt 470.001 REX 2114 auf der Fahrt von Wien FJB nach Gmünd NÖ (Foto bei Hirschbach)

Markus Inderst

■ Österreich

Direktanbindung für Horn: Franz-Josefs-Bahn wird bis zum Jahr 2033 ausgebaut

Die Franz-Josefs-Bahn zwischen Wien und Gmünd im Waldviertel wird umfassend modernisiert. Ein bedeutender Schritt war die Elektrifizierung des oberen Streckenabschnitts 1994, die durchgehende Verbindungen zwischen České Velenice und Wien ermöglichte. Ab 2025 beginnen erste

Ausbaumaßnahmen, darunter die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h nördlich von Absdorf-Hippersdorf und östlich von Irnfritz. Dafür sind Sperrungen von Teilabschnitten zwischen 2026 und 2027 geplant. Besondere Aufmerksamkeit gilt der geplanten Spange

Horn, die bis 2030 die direkte Anbindung von Horn an die Franz-Josefs-Bahn ermöglicht. Dies umfasst eine Neutrassierung der Strecke zwischen Sigmundshergberg und Eggenburg im Waldviertel. Bis 2033 sollen die Arbeiten an der gesamten Strecke abgeschlossen sein. *MI*



Philip Piffko

Schadwagenüberführung am Zugersee

Am 3. März 2025 müssen schadhafte Doppelstockwagen durch die Schweiz zur Reparatur überführt werden. Dafür eingeteilt ist die Ellok 420 159, die zwischen Immensee und Brunnmatt unterhalb des Gipfels des berühmten Berges Rigi am Zugersee entlangrollt

In Kürze

Ermittlungen gegen RhB

Nach der Sprengung des Castiel-Viadukts (RhB-Strecke Chur – Arosa) im Februar 2025 hat die Staatsanwaltschaft Graubünden eine Strafuntersuchung gegen die RhB eröffnet. Hintergrund ist, dass das Bundesamt für Verkehr den Abbruch des Viadukts zuvor zwar genehmigt, aber den Einsatz von Sprengstoff untersagt hatte. *FFÖ*

SBB: Neuer Fahrgastrekord im Jahr 2024

Positiv blicken die SBB auf ihr Geschäftsjahr 2024 zurück. Mit täglich rund 1,4 Millionen Reisenden konnte ein neuer Fahrgastrekord eingefahren werden. Mit 275 Mio. Franken wurde zudem ein leicht erhöhter Jahresgewinn erzielt. Herausfordernd ist nach wie vor der Schuldenberg der SBB. *FFÖ*

Sanierung der Donauländebahn

Die Donauländebahn in Korneuburg wurde in den letzten Wochen mittels Zwei-Wege-Bagger komplett saniert und mit Betonschwellen ausgestattet. Auf der Donauländebahn werden noch ein Tanklager und das Lagerhaus bedient. *JMÜ*

ÖBB: Sperrung der Weststrecke

Vom 12. Mai bis 5. Juni 2025 muss die neue Weststrecke durch das Tullnerfeld erneut gesperrt werden. Geplant ist die abschließende Beseitigung von Hochwasserschäden. Mehrere Züge müssen währenddessen ausgelegt werden, die meisten Fernzüge verkehren mit einer rund 30 Minuten vorverlegten Abfahrtszeit ab Wien. Im Güterverkehr werden während der Sperre zahlreiche Züge großräumig umgeleitet. *JMÜ*

MGB fährt schneller bergab

Die Matterhorn-Gotthard-Bahn und Stadler haben gemeinsam ein neues Zahnrad-Bremssystem entwickelt. Seit März 2025 ist der erste damit ausgestattete neue Orion-Zahnradtriebzug ABeh 8/12 auf der Strecke Andermatt – Göschenen (Schöllenenbahn) unterwegs. Bei 181 Promille Gefälle sind bei der Talfahrt künftig 30 statt 21 km/h erlaubt, was eine Fahrzeitverkürzung auf der Linie von 15 auf 11 Minuten ermöglicht. *FFÖ*

Deutlich verändert hat sich der Ex-ČD 810.111: Als 811.111 bezeichnet und mit GSM-Antennen, Kameras und Sensoren ausgestattet befährt die einstige „Brotbüchse“ eine tschechische Nebenbahn im autonomen Betrieb (Foto vom 5. April 2025) Martin Fort



■ Tschechien

Autonomes Fahren auf der Strecke Kopidlno – Dolní Bousov

Auf der 24 Kilometer langen, saisonal betriebenen Nebenbahn Kopidlno – Dolní Bousov ist seit April 2025 der nach eigenen Angaben erste autonom fahrende Zug in Europa im Einsatz, der regulär nach Fahrplan mit Fahrgästen verkehrt. Der Betriebsaufnahme waren sechs Jahre Entwicklung vorausgegangen. Der tschechische Hersteller von Signal- und Bahnsicherheitsanlagen AZD Praha, s.r.o. (AZD) hatte dafür von den ČD den Triebwagen

810.111 aus den 1970er-Jahren erworben und für den autonomen Betrieb umgerüstet. In dem nun als 811.111 bezeichneten Triebwagen wurden alle Sitzplätze entfernt und die erforderlichen Komponenten der automatischen Zugsteuerung im ehemaligen Fahrgastraum installiert. Diese erhalten ihre Impulse über Mobilfunk (GSM), Kameras und Sensoren sowie Doppler-Radar unter dem Wagen. Die Strecke ist mit ETCS ausgestattet. Der Führerstand bleibt während der Fahrt

unbesetzt. Allerdings befindet sich im Wagen hinter dem Lokführerstand in beiden Fahrtrichtungen eine Kontrollstelle, an der gemäß den tschechischen Bahnvorschriften immer ein Lokführer für außergewöhnliche Situationen anwesend sein muss. Die Fahrgäste fahren ausschließlich im Beiwagen mit.

Touristischer Betrieb

Auf der Strecke Kopidlno – Dolní Bousov haben die ČD den Betrieb

aufgrund des geringen Fahrgastaufkommens vor Jahren eingestellt. Im Jahr 2016 wurde die Bahn an AZD verkauft, das dort Testfahrten durchführte und im April 2017 einen touristischen Betrieb aufnahm, der an den Wochenenden von April bis Oktober und täglich in den Monaten Juli und August stattfand. In diesen Monaten verkehrt der autonome Zug nur an den ersten Wochenendtagen des Monats. MF

■ Neuseeland

Neue Eisenbahnfahrten

Um die Querung der Cook-Straße, der Meerenge zwischen der neuseeländischen Nord- und Südinsel, auch künftig für Eisenbahnfahrzeuge zu ermöglichen, beschafft die neuseeländische Regierung zwei neue Eisenbahnfahrten. Diese sollen 2029 in Betrieb gehen und die alten Interislander-Fähren ersetzen. FFÖ

■ Australien

Minen klagen über zu hohe Trassengebühren

Hohe Trassengebühren auf der Bahnstrecke Mount Isa – Townsville im australischen Queensland machen den dortigen Phosphat-Minen zu schaffen. Innerhalb von sechs Monaten haben gleich vier örtliche Minen finanzielle Probleme angekündigt. Die Bergbau-Unter-

nehmen führen die Probleme auf die zu hohen Gebühren für die Nutzung der Bahnstrecke zurück. Das Phosphat wird von den Minen im Landesinneren mit langen, schweren Güterzügen nach Townsville befördert, wo es für den Weitertransport verschifft wird. FFÖ

■ Pakistan

Überfall auf Jaffar Express

Am 11. März 2025 überfiel eine bewaffnete Gruppe einer militanten Separatistenorganisation in Pakistan den Jaffar Express, eine Eisenbahnverbindung von Peshawar über Islamabad nach Quetta. Nach Regierungsangaben wurden beim Überfall insgesamt 450 Passagiere als Geiseln genommen. FFÖ

■ Iran/Türkei

**Wiederinbetriebnahme
Van – Teheran**

Am 9. März 2025 feierten die Türkei und der Iran die Wiederaufnahme der grenzüberschreitenden Personenzugverbindung vom türkischen Van in die iranische Hauptstadt Teheran. Der Zug wurde 2020 eingestellt. Nun verkehrt fortan zweimal pro Woche mit jeweils 7 Liegewagen. Die Fahrt dauert 22 Stunden. FFÖ

■ Panama

**Dänen übernehmen
Panamas Güterbahn**

Die Panama Canal Railway betreibt eine 76 Kilometer lange Eisenbahnlinie zwischen beiden Enden des Panamakanals und ist die zentrale Güterachse durch das mittelamerikanische Land. Das Bahnunternehmen wurde nun durch das dänische Schifffahrtsunternehmen A. P. Moller-Maersk A/S gekauft. US-Präsident Trump versucht, den Einfluss der USA am Panamakanal zu erhöhen, was durch den Einstieg der Dänen nun weiter erschwert werden dürfte. FFÖ



Ralf Händeler

Linha do Algarve: 450er weiterhin im Einsatz

Die Elektrifizierung der Linha do Algarve schreitet voran, mit sichtbaren Fortschritten im Bereich von Mexilhoeira, wo bereits Masten aufgestellt wurden. Auf anderen Abschnitten sind die Masten mittlerweile mit Auslegern versehen. Dennoch sind auf der Strecke nach wie vor die klassischen 450er-Diesellokomotiven unterwegs. Am 15. März 2025 ist R 5902 von Faro nach Lagos unterwegs

**9 Tage Große Panoramazug-Reise
in Österreich und der Schweiz****Kurz gesagt: das Erlebnis**

- Einfach nur reisen! Wie genial! Alles andere macht der Bahn-Erlebnis-Profi unterwegs
- trotz des günstigen Reisepreises begleitet dich der Bahn-Erlebnis-Profi ab 12 Gäste
- kleine Gruppe, damit jeder für jeden da sein kann
- bis zu 8 Panorama-Zugfahrten
- alle Zugfahrten 2.Kl., auch ab/bis Zuhause sind inklusiv
- Gratis ÖPNV-Nutzung
- außer dem Frühstück gibt es 7 Mahlzeiten dazu.

Alpenüberquerung mit bester Aussicht. Das ohne Wanderschuhe!

persönlich vom **BahnErlebnis-Profi** begleitete Klein-Gruppenreise
Bellinzona - Wien - Graz - Zürich u.v.m.

Diese Leistungen sind inklusiv

- 8 Ü/ F in 3*-4*Hotels (3x in Wien, 3x Zürich, 2x Graz)
- geführte Stadtbesichtigungen in Wien, Graz, Zürich & Bellinzona
- Zugfahrt 2.Kl.: Wohnort -> Wien, Zürich -> Wohnort, Wien -> Graz, Zürich -> Luzern, Bellinzona -> Zürich, Wien <-> Sankt Pölten
- Zugfahrt 2.Kl. mit Sitzplatz-Res. im Trans-Alpin-Expres
- 1.Kl.-Reise „Gotthard-Panorama-Express“ Füssen -> Bellinzona
- Nostalgie-Zugfahrt 2.Kl. auf der Mariazeller-Bahn
- 1.Kl.-Panoramazugfahrt „Mariazeller Bahn“
- Historische Straßenbahn-Fahrt in Mariazell
- Wien: Fahrt mit der Prater-Parkeisenbahn
- gratis ab 12 Teilnehmer: die persönliche Begleitung vom BahnErlebnis-Profi
- Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Wien, Graz und Zürich
- ausgedehnte Schifffahrt 1.Kl. „Vierwaldstättersee“
- 6x Abendessen, 1x Mittagessen unterwegs

- Möglichkeit zur 10-Tage-Reise mit **Reblaus-Express**
- Möglichkeit zur 12-Tage-Reise mit **Glacier- & Bernina-Express**
- Möglichkeit zur 13-Tage-Reise mit **Reblaus-, Glacier- und Bernina-Express**

30.08. - 07.09.2025
ab 2997 € p.p. im DZ



Reise365.com - D 35685 Dillenburg
eMail: info@reise365.com
www.reise365.com/panoramazug-schweiz-oesterreich

Jetzt anrufen!
02771 83050

„Eierköpfe“ im Dienst beim Bw Braunschweig

Sie waren elegant, komfortabel und einst die Stars des Fernverkehrs: die Dieseltriebwagen der Baureihen VT 08⁵ und VT 12⁵, später bezeichnet als Baureihe 613 und 612. In ihren letzten Einsatzjahren versahen die „Eierköpfe“ beim Bw Braunschweig untergeordnete Dienste auf Strecken im Vorharz und Weserbergland. 2025 jährt sich ihr Abschied bereits zum 40. Male

Die Geschichte der DB-Triebwagenbauarten VT 08⁵ und VT 12⁵ ist eng miteinander verknüpft. Beide basieren auf dem gleichen Grundkonzept, unterscheiden sich aber in einigen Details wegen ihrer ursprünglich verschiedenen Einsatzgebiete im hochwertigen Fern- bzw. Regionalverkehr. Gemeinsam ist ihnen das gefällige Design mit runden Formen und einer dazu passenden roten Lackierung, die sich abgesehen von Kleinigkeiten während der gesamten Einsatzzeit im Grundsatz nicht verändert hat. Das im Auslieferungszustand auf der Front angeordnete Flügelrad wurde schon ab Mitte der 1950er-Jahre durch das neue Bundesbahn-Logo ersetzt und die schwarze Lackierung um die Fensterv-förmig bis zur Kupplung heruntergezogen. Sogar vom neuen Farbkonzept Ozeanblau-

Beige aus dem Jahr 1974 blieben sie im Gegensatz zu einzelnen Schwesterbaureihen verschont. Der dunkelgrau abgesetzte Rahmen und die beigefarbenen Zierstreifen unterstützten das elegante Erscheinungsbild. Angesichts ihrer aerodynamischen Kopfform hat sich unter Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden der – allerdings wenig vorteilhafte – Spitzname „Eierkopf“ eingebürgert. Wenige Jahre vor ihrem Einsatzen 1985 genossen die VT 08⁵/VT 12⁵ (inzwischen als Baureihe 613/612 bezeichnet) aber immer noch Kultstatus, auch wenn sie zuletzt nur noch in untergeordneten Nahverkehrsdiensten zum Einsatz kamen. Unübersehbar war angesichts großer und bequemer Abteile nach wie vor die Herkunft der 613-Triebwagen aus dem Fernverkehr. Und auch so manches Inneneinrichtungs-

detail im Design der 1950er-Jahre hatte sich nach rund 30 Jahren Einsatzzeit kaum verändert.

VT 08⁵ als Fernschnelltriebwagen

Nach dem Zweiten Weltkrieg und der Gründung der Deutschen Bundesbahn sollte ein Schnellverkehrsnetz wiederaufgebaut werden, um an die Entwicklungen der Deutschen Reichsbahn in den 1930er-Jahren anzuknüpfen. Die wenigen verfügbaren Vorkriegsschnelltriebwagen (VT 04 und VT 06) reichten dafür jedoch nicht aus, sodass neue Fernschnelltriebwagen benötigt wurden.

Die Fahrzeugform und Einzelkomponenten wurden an einem Prototypen, dem VT 92 501, erprobt, der 1949 bei MAN auf Basis des (VT) 872 (Wismar 1932) entstand. Der 22 Meter lange

Ihre letzten Jahre im Planeinsatz versahen die „Eierköpfe“ des Bw Braunschweig auf den Strecken in Niedersachsen in untergeordneten Diensten. 613 610, 913 012 und 613 613 sind bei Harriehausen am 9. Juli 1983 unterwegs Jürgen Hörstel





Ausschnitt aus der Direktionskarte Hannover 1981: Südlich von Braunschweig erstreckt sich ein nicht elektrifiziertes Streckennetz, das die 612/613 befahren

Slg. FD

Triebwagen hatte einen 1.000-PS-Motor und aerodynamische Fronten. Dieses rundlich-moderne „Eierkopf“-Design der 1950er-Jahre kam neben den VT 08⁵ und VT 12⁵ auch bei den ET 30, ET 56 und abgewandelt beim ETA 176 zur Anwen-

dung (und letztendlich auch noch bei der E 03 ...). Nach der Abnahme 1951 wurden verschiedene Motoren und Getriebe getestet und der VT 92 501 erhielt den Spitznamen „Kartoffelkäfer“. Ab 1956 wurde er als Schlepptriebwagen ein-

gesetzt und ab 1960 für das AW Nürnberg genutzt. Die Entwicklungsergebnisse des VT 92 501 flossen 1951 in den Umbau von zwei SVT „Berlin“ zum VT 07⁵ ein, die die Motoren und Getriebe der späteren VT 08⁵/12⁵ erhielten. Beide SVT 07 kamen 1951 nach Dortmund, um den Fahrzeugbestand für das neue Flügelzugsystem der „Rheinblitz“-Gruppe zu verstärken.

Der Auftrag für die neuen Fernschnelltriebwagen VT 08⁵ ging 1951 an MAN, DÜWAG und WMD. Das Konzept sah einen Stahlleichtbau, eine aerodynamische Kopfform, schnelllaufende Motoren und eine hydrodynamische Kraftübertragung vor. Mit Vielfachsteuerung und Scharfberg-Kupplungen sollten Triebwagen-einheiten im Flügelzugkonzept kuppelbar sein. Im Frühjahr 1952 begann die Abnahme, die erste Serie umfasste 13 Garnituren und Reservewagen (VT 08 501–514, VM 08 501–515, VS 08 501–513). Die Triebwagen hatten 24 Plätze im Speiseraum und 114 Sitzplätze insgesamt.

VT 12⁵ für den Städtesschnellverkehr

Parallel zu den letzten Fahrzeugen der ersten VT 08⁵-Serie lieferte Rathgeber im Frühjahr 1953 die ersten vier dreiteiligen VT 12⁵ (VT-VM-VS 12 501–504) für den Städtesschnellverkehr. Sie unterschieden sich vom VT 08⁵ durch eine geänderte Fensterteilung, Schwenkschiebetüren für schnelleren Fahrgastwechsel und eine höhere Anzahl an Sitzplätzen (224). Der VT 12⁵ hatte





VT 08 501 mit DB-Flügelrad-Logo an der Stirnseite ist 1952 auf Personalschulungsfahrt zwischen Nürnberg und Würzburg unterwegs. Einen Aufenthalt im Bahnhof Markt Bibart (Strecke Nürnberg – Würzburg) nutzte der DB-Fotograf für ein Foto. Erste Planleistung der ersten VT 08⁵ im Sommerfahrplan 1952 wird der Ft 29/30 zwischen Frankfurt (Main) und München sein

Engels/Eisenbahnstiftung

– anders als der VT 08⁵ mit seinen ölgefeuerten Heizkesseln in jedem Wagen – eine zentrale Warmwasserheizung. Die ersten Triebwagen wurden in Dortmund stationiert.

Erstes Heimat-Bw der VT 12⁵ war Dortmund Bbf, von wo die Triebwagen im Städtesschnellverkehr in Richtung Köln zum Einsatz kamen. Bereits zum Sommer 1954 erfolgte aber die Umstationierung nach Hamburg-Altona, wo neue Eilzugverbindungen nach Flensburg, Kiel, Lübeck und Bremen aufgenommen wurden.

Ab 1954 verkehrte der VT 12⁵ täglich als „København-Express“ zwischen Hamburg und Kopenhagen. Der Fehmarnbelt wurde mit Fähren überquert, wofür zur Verankerung zusätzliche Hakenbügel an den Fahrzeugen montiert und die Schilder im Innenraum durch dänische Beschriftungen ersetzt wurden.

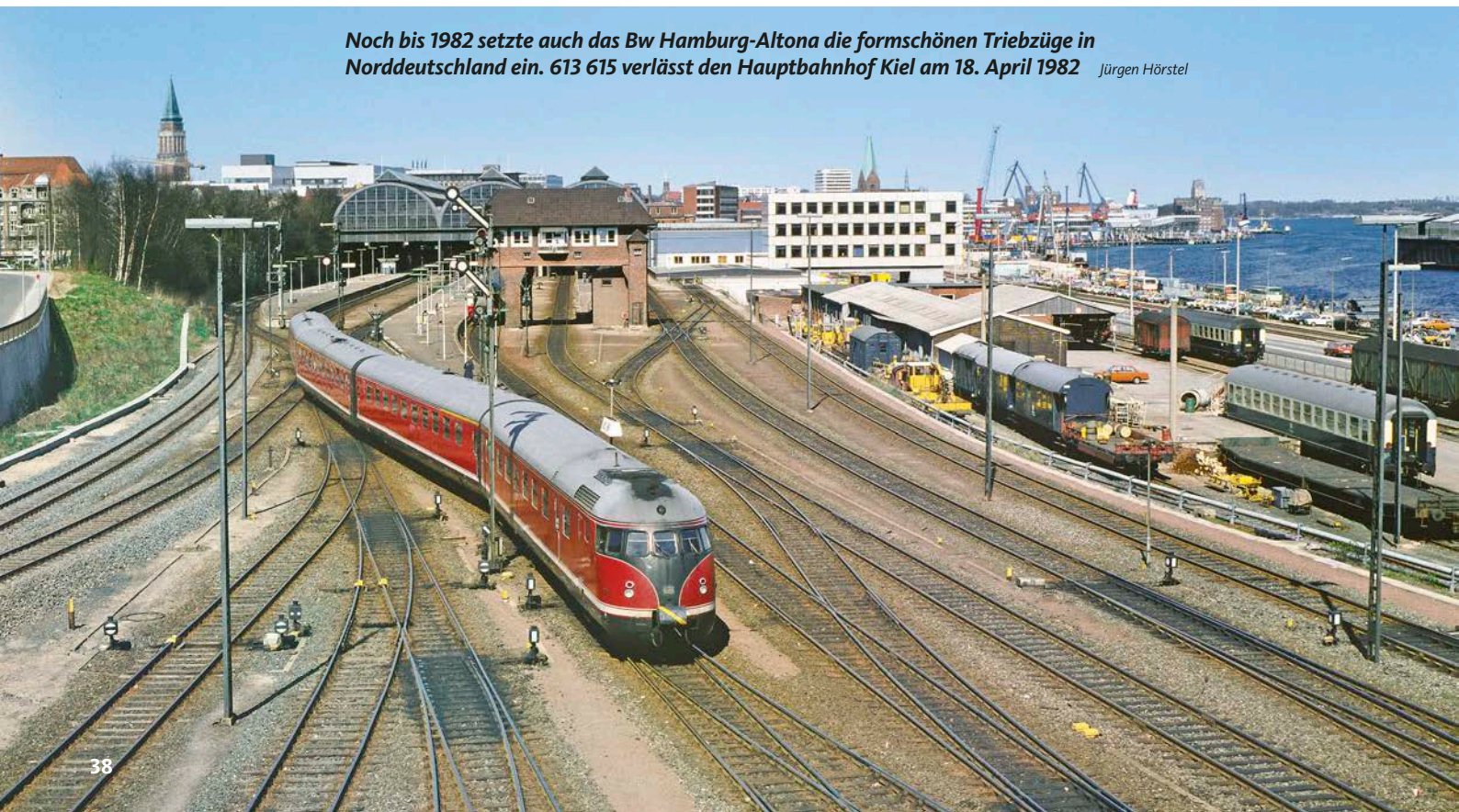
Nachbestellungen

Die VT 08⁵ wurden vom Bw Frankfurt-Griesheim zunehmend im Fernschnellzugnetz eingesetzt, zunächst nach München und später auch nach Dortmund, Basel und Bremen, mit Tagesleistungen von bis zu 1.200 Kilometern. Aufgrund der Beliebtheit bestellte die DB 1954 sechs weitere Trieb- und sieben weitere Mittelwagen (VT 08 515–520 und VM 08 516–522). Diese hatten keinen Speiseraum mehr, sondern Abteile und einen Dienstraum, was den Einsatz von vier- und fünfteiligen Einheiten ermöglichte. Das Einsatzgebiet erweiterte sich auch auf Verbindungen nach Zürich, Oostende und Paris. Und als seinerzeit modernstes und komfortabelstes Fahrzeug der Deutschen Bundesbahn hatte eine VT 08⁵-Einheit im Jahre 1954 sogar die Ehre, die

Baureihe VT 12⁵ und VT 08⁵: Technische Daten im Vergleich

	VT 12 ⁵	VT 08 ⁵
Wagenkastenlänge VT	26.635 mm	26.025 mm (VT 08 515–520: 26.275 mm)
Wagenkastenlänge VM	25.760 mm	25.760 mm
Wagenkastenlänge VS	26.385 mm	26.025 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	140 km/h
Verkehrsmasse	132,4 t (dreiteilig)	137,4 t (dreiteilig)
Leistung	735 kW	735 kW
Sitzplätze	48 + 176 (1. / 2. Klasse)	114 + 24 Speiseraum (vor Umbau)

Noch bis 1982 setzte auch das Bw Hamburg-Altona die formschönen Triebzüge in Norddeutschland ein. 613 615 verlässt den Hauptbahnhof Kiel am 18. April 1982 Jürgen Hörstel



deutsche Fußballnationalmannschaft nach ihrer Weltmeisterschaft aus Bern abzuholen.

Zuwachs erhielt auch die Baureihe VT 12⁵ im Jahre 1957, als Rathgeber weitere acht Triebwagen VT 12⁵ (505–512) sowie WMD neun Mittelwagen VM 12⁵ (505–513) lieferten. Die bei der Umbildung und Verstärkung der VT 08⁵ überzähligen Steuerwagen VS 08 (509–513) wurden zu Steuerwagen VS 12⁵ (505–509) umgebaut, wobei die Innenräume teilweise verändert wurden.

Vom TEE zum Regionalzug

Ab 1957 fuhren VT 08⁵ im neuen TEE-Netz, wurden jedoch bald von VT 11⁵ abgelöst. Die fortschreitende Elektrifizierung führte zur zunehmenden Umstellung auf elektrisch-lokbespannten Betrieb, wodurch die VT 08⁵ nach nur zehn Jahren weniger genutzt wurden. Anfang der 1960er-Jahre beschloss die DB, die VT 08⁵ zu zweiklassigen Triebwagen (VT 12⁵) umzubauen. Dabei wurden Küche und Speiseraum entfernt und durch Großräume ersetzt, was den Abschied von den 1.-Klasse-Triebwagen markierte. Die Umbauten dauerten bis 1971. Die Fahrzeuge wurden 1968 in die Baureihe 613.6 umgezeichnet und die VT 12⁵ in die Baureihe 612.5/912.5. Die 1968 noch nicht umgebauten Fahrzeuge liefen noch kurzzeitig unter der Baureihenbezeichnung 608.

» In den 60er-Jahren endeten die Einsätze der „Eierköpfe“ im Fernverkehr bei der Bundesbahn

Die zu VT 12⁶ umgebauten Triebwagen wurden – abgesehen von kurzen Gastspielen beim Bw Köln-Nippes – in Hamburg-Altona und Braunschweig stationiert. In den 1960er Jahren erbrachten die Braunschweiger Garnituren noch Schnellzugleistungen von Hannover nach Kassel, Emden, Hamburg und Wilhelmshaven. Die Hamburger VT 12⁵ fuhren noch lange Strecken, darunter den „København-Express“ bis 1967. Die Langläufe endeten mit der Elektrifizierung der Strecken Hannover – Bremen und Hannover – Hamburg. 1961 kamen weitere VT/VM 12⁵ nach Frankfurt-Griesheim, wo sie in Kombination mit den VT 08⁵ zwischen Frankfurt und Paris eingesetzt wurden, bis 1969 als letzte Fernverkehrsleistung.

In Braunschweig konzentrierten sich die Einsätze nun auf Eil- und Nahverkehrszüge vor allem auf den Strecken Wolfsburg – Braunschweig – Goslar – Kreiensen – Göttingen und Hannover – Braunschweig – Helmstedt. Nachdem die letztgenannte Strecke 1976 zum Dampflokenende auch östlich von Lehrte elektrifiziert worden war, kamen als neue Verbindungen Braunschweig – Wolfenbüttel – Helmstedt und Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt hinzu, ergänzt durch Leistungen über Hildesheim und Hameln Richtung Herford sowie später auch im Weserbergland und Südhaz (Altenbeken – Kreiensen,



VT 12 502 (Bw Hamburg-Altona) ist 1961 im Fährbahnhof Großenbrode Kai eingetroffen. 1963 wurde der Bahnhof Großenbrode Kai nach der Eröffnung der Vogelfluglinie mit der Fehmarnsundbrücke aufgegeben. Die Schiffe starteten seitdem in Puttgarden Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung



Momentaufnahme aus den letzten Einsatzjahren der „Eierköpfe“: Begegnung zweier 612/613-Garnituren im Bahnhof Lehrte am 30. August 1983 Jürgen Hörstel

Ottbergen – Northeim – Walkenried, Bodenfelde – Göttingen und Göttingen – Eichenberg).

In Schleswig-Holstein gehörten neben den Strecken Flensburg – Kiel, Kiel – Rendsburg und Kiel – Lübeck – Lüneburg die Hauptrelationen Hamburg – Kiel und Hamburg – Flensburg zu den klassischen Einsatzstrecken. Dort gab es regelmäßig Eilzüge in Mehrfachtraktion mit bis zu drei Einheiten zwischen Hamburg und Neumünster, die dort in die Richtungen Flensburg und Kiel aufgeteilt bzw. „geflügelt“ wurden – ein bewährtes Konzept, das Jahrzehnte später Ende 2017 mit den neuen TWINDEXX-Triebzügen von Bombardier wieder „neu“ eingeführt wurde.

Während Anfang der 1970er Jahre die meisten VT 12⁶ (nun Baureihe 613) in Braunschweig beheimatet waren, konzentrierten sich die VT 12.5 (nun Baureihe 612) in Hamburg-Altona, ergänzt durch einige 613. Allerdings führte der Ham-

burger Mischbetrieb 612/613 zu gelegentlichen Problemen, zum Beispiel infolge der unterschiedlichen Heizsysteme. Der Verschleiß nahm überdies zu, da die Triebwagen nach fast 25 Jahren intensiver Nutzung im Nahverkehr häufigeren Anfahrvorgängen ausgesetzt waren. Entgegen ab 1977 aufkommender Gerüchte, die Triebwagen nach Nürnberg zu verlegen, blieben sie im Norden. 1982 gab Hamburg-Altona seine Fahrzeuge nach Braunschweig ab, das damit „Auslauf-Betriebswerk“ wurde. Zuvor hatten sich aber die Hamburger Reihen bereits gelichtet: Als erster Triebwagen schied 612 501 im Jahre 1971 nach einem Unfall aus, 1979 folgten dann 612 510 sowie nach einem schweren Bahnübergangsunfall in Brokstedt 612 504 mit den Mittelwagen 913 013 und 022. Zwei weitere 612 wurden 1982 in Hamburg ausgemustert, daneben fünf Mittelwagen 912.5 zwischen 1977 und 1982 sowie zwei Steuerwagen 912.6 in den Jahren 1975



613 616 rollt unterhalb der Greener Burg am 18. August 1984 hinab ins Leinetal und seinem nächsten Halt Kreensen entgegen Jürgen Hörstel

und 1981. Im Frühjahr 1981 folgte dann mit dem Braunschweiger 613 608 der erste Motorwagen dieser Baureihe.

Die letzten Jahre beim Bw Braunschweig

Mit den Zugängen aus Hamburg konnte Braunschweig seine Umlaufpläne deutlich ausweiten. Allein am 23. Mai 1982 waren vier VT, drei VM und zwei VS von Hamburg-Altona in ihre neue Heimat überführt worden. Im Winterfahrplan 1981/82 hatte es dort nur noch vier Umlaufstage gegeben, mit Einsätzen zwischen Wolfsburg,

Braunschweig, Goslar und Göttingen sowie auf den beiden Nebenbahnen Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt – Derneburg und Wolfenbüttel – Jerxheim – Helmstedt. Zum Sommerfahrplan 1982 erfolgte eine deutliche Erweiterung auf sieben Umlaufstage in der Kombination VT-VM-VS und vier Umlaufstagen VT-VM-VT, bei denen die gute Motorisierung vor allem auf den Mittelgebirgsstrecken im Vorharz und Weserbergland von Vorteil war. Neben der Standardroute Braunschweig – Seesen – Kreensen wurden auch Göttingen, Hildesheim und sogar Altenbeken erreicht. Der siebentägige Umlauf

sah daneben weiterhin Leistungen auch auf den Nebenbahnen nach Derneburg und Helmstedt vor; westlichster Endpunkt war Herford. Zum Winterfahrplan 1982/1983 waren nur minimale Änderungen zu verzeichnen.

» VT-VM-VT-Kombinationen bewährten sich ausgezeichnet auf den Strecken im Vorharz

Nachdem mehrere Motor-, Mittel- und Steuerwagen ihre Laufleistungsgrenze erreicht hatten, halbierte das Bw Braunschweig die Anzahl der Umlaufstage zum Sommerfahrplan 1983 auf zwei Umläufe mit VT-VM-VT auf den „Stammstrecken“ Wolfsburg – Braunschweig – Goslar und Seesen – Kreensen – Göttingen sowie vier Umläufe, die nur noch aus je einem Motor- und einem Steuerwagen (VT-VS) bestanden. Diese kamen vorwiegend im aufkommensschwächeren Bereich Wolfsburg – Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt – Derneburg sowie über Jerxheim nach Helmstedt zum Einsatz. Nach Stilllegung des Streckenabschnitts Salzgitter-Lebenstedt – Derneburg Anfang Juni 1984 reduzierte sich der VT-VS-Umlauf um einen Tag. Nach weiteren Abstellungen konnten dann zum

Eierköpfe im Modell

O bwohl die Vorbilder bekannt waren, ist das Modellangebot in HO, TT und N recht klein. Die bereits kurz nach den Originalen vorgestellten Rokal-Triebzüge des VT 12.5 im Maßstab 1:120 sind inzwischen reine Sammlerstücke. Anders sieht es mit den nach 2010 produzierten Roco-HO- und Fleisch-

mann-N-Modellen aus, die zwar den heutigen Ansprüchen an Detaillierung und Fahreigenschaften entsprechen, aber ab Werk derzeit nicht lieferbar sind. Vielleicht entschließt man sich bei Roco/Fleischmann einmal, eine Wiederauflage der Dreiteiler mit Braunschweiger Anschriften zu bringen. MM



N-Modell des VT 12 502 von Fleischmann

**612/613-Konfigurationen
beim Bw Braunschweig 1982–1985**

(Stichprobe, häufige Kombinationen
fett hervorgehoben)

Zugkonfiguration	Fahrzeugbaureihen
VT-VS	612-912
	612-913
	613-913
VT-VM-VS	612-912-912
	612-912-913
	612-913-913
	613-913-913
VT-VM-VT	613-913-612
	613-913-613

Winterfahrplan 1984/85 nur noch Umläufe für einen VT-VS sowie zwei VT-VM-VT aufgestellt werden. Eckpunkte waren Wolfsburg, Göttingen, Holzminden und Helmstedt, aber auch Altenbeken und Walkenried wurden noch angelaufen.

In den letzten Braunschweiger Einsatzjahren änderten sich die Zugkonfigurationen häufig, da die Einheiten bei Schäden oder anstehenden Reparaturen häufig neu zusammengestellt wurden (siehe Tabelle oben). Bei den kurzen Zügen (VT-VS) konnte ein 612.5 mit einem 912- oder einem 913-Steuerwagen oder auch ein 613.6 mit



**Blick in den Fahrgastraum von 613 607
(Ottbergen, 19. Mai 1985)**

Jürgen Hörstel

einem 913.6 kombiniert worden sein. Bei den Dreiteilern mit Steuerwagen (VT-VM-VS) gab es Zusammenstellungen von 612-Triebköpfen mit einem 912-Mittelwagen und einem 913-Steuerwagen oder auch mit einem 913-Mittel- und ei-

nem 913-Steuerwagen, daneben die reinrassigen Dreiteiler mit einem 613-Triebkopf statt des 612-Triebkopfs. Die besser motorisierten VT-VM-VT-Einheiten bestanden im Regelfall neben dem 913-Mittelwagen aus zwei 613-Triebköpfen, von denen aber einer der beiden auch mal durch einen 612-Triebkopf ersetzt sein konnte. Ein zweiter 913-Mittelwagen wurde gelegentlich bei Sonderzugeinsätzen eingereiht. Die letzten planmäßigen Einsätze der 612/613er im Winterfahrplan 1984/85 erfolgten am 1. Juni 1985 – die endgültige Ablösung durch 614 und 624/634 sowie teilweise durch Akku-Triebwagen der Baureihe 515 stand schon bereit.

Nach der Abstellung in Braunschweig nutzte das Bundesbahn-Zentralamt Minden ein Dutzend Mittel- und Steuerwagen noch im Juni 1985 für Messfahrten im Vorfeld der Entwicklung der ICE-Wagenübergänge. Mehrere Triebzüge gelangten über einen Zwischenhändler nach Italien, wo eine VT-VM-VS-Einheit zwar noch aufgearbeitet wurde, letztendlich dann aber doch nicht zu regelmäßigen Einsätzen kam. Gleiches geschah mit einer von der Regentalbahn gekauften Einheit, die nach langer Abstellzeit mangels Kaufinteressenten doch an einen Altmetallverwerter ging. Die überwiegende Anzahl der Fahrzeuge wurde schließlich in Nürnberg, Penzberg und vor allem bei einem Verwerter in Reichertshofen verschrottet.

Jürgen Hörstel

Am 1. Juni 1985 endet der Planeinsatz der „Eierköpfe“ bei der Bundesbahn. Der mit entsprechenden Hinweisen versehene 612 507 steht an diesem Tag im Bahnhof Kreiensen zur Abfahrt bereit Jürgen Hörstel



■ 80 Jahre E 94 158

Sechssachser mit wechsellvoller Historie

Mit Glück entkam die Ellok 194 158 Ende der 80er-Jahre der Verschrottung. Die Maschine wurde in mühevoller Arbeit wieder betriebsfähig hergerichtet und zeitweise sogar wieder kommerziell genutzt. Anfang März 2025 feierte sie ihren 80. Geburtstag

Es hätte das endgültige Ende für die 194 158 sein können. Eigentlich sollte die Altbaulok im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme im AW Bremen Ende der 80er-Jahre verschrottet werden. Am 2. Januar 1945 war sie E 94 158 offiziell in Dienst gestellt worden. Nach der Abnahme durch das RAW München-Freimann wurde sie dem Bahnbetriebswerk München Ost zugeteilt. Ab 1968 trug sie im Zuge der Einführung des EDV-Nummernsystems bei der Deutschen Bundesbahn

die neue Betriebsnummer 194 158-2. Als eine der Letzten ihrer Baureihe schied sie am 30. Mai 1988 aus dem aktiven Dienst der Deutschen Bundesbahn aus.

Schrotthändler rettet die Ellok

Die Verwertung der sechssachsigen Ellok zu Altmetall wurde jedoch bis 1992 nicht vollzogen. Stattdessen erwarb der Schrotthändler Evert Heeren aus Leer die Lokomotive. Er hatte die Absicht, sie in seiner Heimatstadt als Denkmal

aufzustellen. Doch bevor es dazu kam, entdeckte Barbara Pirch, eine engagierte Lokführerin, die bereits erfolgreich die 221 135 wieder betriebsfähig hergerichtet und im Sonderzugdienst eingesetzt hatte, die 194 158. Trotz des äußerlich heruntergekommenen Zustands war die Lok weitgehend vollständig. 1997 wurde sie im Schlepp der 221 135 zum ehemaligen Bw Krefeld überführt. Ersatzteile konnten von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) beschafft werden. Mit tatkräftiger Unterstützung



Am 8. März 2025 führt 194 158 anlässlich ihres 80. Geburtstags den Sonderzug SN 1760 von Hamm (Westf) Hbf nach Altenbeken. Dabei rollt sie kurz vor dem Ziel auch über das Dune-Viadukt. Begleitet wird sie von 212 079 Zeno Pillmann

des Vereins Arbeitsgemeinschaft historischer Schienenfahrzeuge gelang es, die Lokomotive in den Betriebszustand zurückzuführen.

Technische Restauration auf höchstem Niveau

Im August 1999 wurde die elektrische Ausrüstung der 194 158 im neuen Siemens-Prüfcenter in Wegberg-Wildenrath abgenommen. Im April 2000 folgte die Überführung der Lok nach Linz, wo sie in der Hauptwerkstatt der ÖBB umfangreich restauriert wurde. Nach dem Abheben des Mittelteils konnten Arbeiten am Laufwerk sowohl durch angereiste Vereinsmitglieder als auch durch ÖBB-Mitarbeiter durchgeführt werden. Am 30. Juli 2001 wurde die Restaurierung im Rahmen eines „Tages der offenen Tür“ bei den ÖBB abgeschlossen. Die endgültige Abnahme durch das Eisenbahnbundesamt erfolgte dann am 20. August 2001.

Die fortan in Krefeld beheimatete 194 158 (beschriftet als E 94 158) fand über das Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail4U von Barbara Pirch ihren Weg zurück auf das bundesdeutsche Bahnnetz. Sie wurde vor allem für Sonderzugleistungen eingesetzt. Darüber hinaus kam die mit einer Widerstandsbremse ausgerüstete Lokomotive zeitweise als Bremslokomotive bei Versuchsfahrten neuer Fahrzeuge zum Einsatz. Auch vor Reisebüro-Sonderzügen Münster (Westf) – Hetzerath gelangte die Güterzuglokomotive zum Einsatz.

Zweite Lok und Schadensfall

Außerdem erwarb Rail4U vom Verein Historische Eisenbahn Frankfurt die 194 580, die die DB 1955 als E 94 280 in Dienst gestellt hatte. Diese Maschine setzte sie nach erfolgter Hauptuntersuchung in der Lackierung Ozeanblau-Beige mit der Nummerierung 194 178 ein. Die 194 158 wurde nach Ablauf ihrer Fristen abgestellt. Am 28. Juni 2013 kam es zu einem Vorfall, bei dem die 194 178 durch die Rangierabteilung eines anderen Bahnunternehmens in Münchsmünster beschädigt wurde. Die Versicherung weigerte sich jedoch jahrelang, für den entstandenen Schaden aufzukommen. Der Streitpunkt lag dabei nicht in der Schuldfrage, sondern in der Abgrenzung des Unfallschadens vom allgemeinen Erhaltungszustand der Lokomotive.

Barbara Pirch sah sich in der Folge gezwungen, ihr Haus zu verkaufen. Mit den Erlösen wurde eine umfassende Hauptuntersuchung an der 194 158 durchgeführt, die am 29. Oktober 2013 abgeschlossen werden konnte. Im Vergleich zur 194 178 wies die 194 158 jedoch einige Nachteile auf, insbesondere eine geringere Leistung und eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit.

Wiederinbetriebnahme 2021

Nach erneuten Fristabläufen übergab Barbara Pirch ihre 194 158 leihweise dem Verein Museumseisenbahn Hamm, wo die Lok ab dem



Ende der 70er-Jahre ist 194 158 beim Bw Freilassing beheimatet. Im August 1976 zeigt sie sich neben 116 006 im Bw Rosenheim

Burkhard Wollny/Eisenbahnstiftung

Chronologie der E 94 158/194 158

AEG (Fabrik-Nr. 5865)		
Abnahme Raw München-Freimann	02.01.1945	
Bw München Ost	07.01.1945	27.11.1949
Bw Rosenheim	28.11.1949	20.12.1949
Bw Freilassing	21.12.1949	10.03.1950
Bw München Ost	11.03.1950	16.05.1955
Bw Heidelberg	17.05.1955	07.02.1956
Bw Rosenheim	11.02.1956	29.09.1963
Bw München Ost	30.09.1963	25.05.1974
Bw Ingolstadt	26.05.1974	12.11.1975
Bw Freilassing	02.12.1975	29.09.1979
Bw Ingolstadt	30.09.1979	28.06.1988
z-Stellung	30.05.1988	
Ausmusterung	28.06.1988	
Wiederinbetriebnahme	29.06.2001	
Revision	29.10.2013	
Revision	01.06.2021	

26. Oktober 2019 abgestellt wurde. Der Verein führte dort eine weitere Hauptuntersuchung durch und seit dem 1. Juni 2021 ist die Lokomotive wieder voll betriebsbereit.

Der 80. Geburtstag der E 94 158 sollte gebührend gefeiert werden. In der Hoffnung auf besseres Wetter organisierte der Museumseisenbahn Hamm e. V. am 8. März 2025 eine interne Sonderfahrt von Hamm (Westf) nach Altenbeken. Im ehemaligen Bw Altenbeken wurde das Jubiläum gebührend gefeiert. Zu den Gästen gehörten Barbara-Birgit Brunne (geb. Pirch) als Eigentümerin und Leihgeberin der Lok sowie der ehemalige Erzbischof von Paderborn, Hans-Josef Becker, der als Sohn eines Lokführers der Westfälischen Landeseisenbahn eng mit der Eisenbahngeschichte verbunden ist. Auch die Lebens- oder Ehepartner und -partnerinnen der Aktiven, die sich für die Erhaltung der E 94 einsetzen, waren anwesend.

Zeno Pillmann

Am 16. März 2003 kommt 194 158 mit einem Reisebüro-Sonderzug von Hetzerath nach Münster (Westf) durch Düsseldorf-Oberbilk. Mitte der 2000er-Jahre fertigte Märklin auch ein HO-Modell dieser Museumslok (Art.-Nr. 39223)

Zeno Pillmann



■ 50 Jahre Hespertalbahn

Zeichenbahn mit Museumszügen

Am Baldeneysee bei Essen, unweit der Krupp'schen Villa Hügel, lagen einst mehrere Steinkohle-Bergwerke. Die Anschlussbahn der Zeche Pörtingsiepen blieb bis heute erhalten und wird inzwischen seit einem halben Jahrhundert von der Hespertalbahn im Museumsbetrieb genutzt. Ende Juni 2025 gibt es dort ein großes Fest mit Dampf- und Dieselfetrieb



Das aus dem Jahr 1958 stammende Turmfördergerüst der Essener Zeche Pörtingsiepen wurde ebenso abgerissen wie der 1979 noch von der Hespertalbahn genutzte Lokschuppen der ehemaligen Anschlussbahn

Joachim Schmidt/Eisenbahnstiftung (2)

Das Gelände der 1973 geschlossenen Zeche ist heute begrünt und kann fußläufig ab Haus Scheppen erreicht werden

Die 1956 von Jung gebaute betriebsbereite Tenderlok D5 ist seit 1978 in Essen. Um 1990 rangiert sie zur „Bekohlung“ im „Zementbahnhof“ MM (4)



Der Bahnbetrieb im Hespertal geht auf den Erzbergbau zurück, der Mitte des 19. Jahrhunderts in der Region florierte. Für den Abtransport entstand eine Pferdebahn von Velbert bis Kupferdreh, wo das Erz in Ruhrschiffe ver-

laden werden konnte. Nachdem 1877 die Zeche Pörtingsiepen in Betrieb ging, wurden rund 4,5 Kilometer der Schmalspurstrecke auf Regelspur umgebaut. Die restlichen Gleise wurden weiter von den Erzbergwerken verwendet. In den 1960er- und

1970er-Jahren mussten viele Zechen im Ruhrgebiet schließen. Diese Gelegenheit nutzten 1975 einige Dampfbegeisterte, um am Rande des von der Ruhr durchflossenen Baldeneysees Pläne für eine Museumsbahn zu prüfen. Die in Kupferdreh von

Jubiläumsprogramm

der (inzwischen) elektrifizierten Strecke Essen – Wuppertal abzweigende Zechenanschlussbahn bot ideale Voraussetzungen. Vom Bahnsteig des 1898 erbauten und bis 1973 für die Bergleute auch im Personenverkehr genutzten Kupferdreher Bahnhofs fuhren die Züge in den „Zementbahnhof“ mit imposanter Industriekulisse. Hier gab es Gleise, um gerettete Fahrzeuge der Montanindustrie abzustellen, Führerstandsfahrten anzubieten und Zugkreuzungen durchzuführen. Immer entlang des Sees führt die Strecke durch Wälder und Grünflächen bis zum Ausflugslokal „Haus Scheppen“, wo Anschluss an die Schiffe der Weißen Flotte besteht. In den Anfangsjahren ging es sogar noch wenige hundert Meter weiter aufs Zechengelände, wo ein Lokschuppen genutzt wurde. Bereits 1980 musste der zwei Kilometer lange Abschnitt Haus Scheppen – Hesperbrück aufgegeben werden. Zwei Jahre später untersagte auch der neue Grundstückseigentümer dem Verein die Nutzung des Lokschuppens. Trotz dieser Rückschläge gab

Am 28. und 29. Juni werden mehrere Gastfahrzeuge erwartet und abwechselnd im Zweizugbetrieb eingesetzt. Weitere Loks und Wagen sind rund um den Lokschuppen ausgestellt. Historische Straßenfahrzeuge, Dampfwalzen, Oldtimer-Zubringerbusse ab Essen Hbf und bergbauhistorische Wanderungen sind neben Infoständen weiterer Vereine sowie den Unterhaltungsangeboten für die gesamte Familie weitere Programmpunkte. Aktuelle Infos: www.hespertalbahn.de

man in Essen nicht auf und fand mit dem Kommunalverband Ruhrgebiet 1983 einen neuen Partner, der den touristischen Wert der Strecke erkannte.

Moderne Touristikbahn

Die industrielle Prägung hat die Hespertalbahn längst verloren, was einige Eisenbahnfreunde

sicherlich bedauern, aber dafür den gelungenen Wandel zu einer modernen Touristikbahn mit zahlenden Fahrgästen unterstreicht. Auch die ehrenamtlichen Mitglieder haben von diesem Um- und Aufschwung profitiert: Seit 2015 steht ein moderner Lokschuppen mit Werkstatt und Sozialräumen zur Verfügung, weshalb die Arbeiten unter freiem Himmel der Vergangenheit angehören. Auch der Bahnsteig in Kupferdreher wurde komplett neu und barrierefrei errichtet, sodass eine gerade am Wochenende viel befahrene Straße nicht mehr gequert werden muss. Gefahren wird von Mai bis Oktober an mehreren Betriebstagen im Monat sowie im Dezember. Zum Einsatz kommen vereinseigene Dampf- und Dieselloks, die früher bei Zechen-, Werk- und Industriebahnen eingesetzt waren. Auch die drei „Wilhelmshavener Wagen“ der WLE, die die Letzten ihrer Art sind, bieten ein nostalgisches Fahrerlebnis mitten im Herzen des Ruhrgebiets. MM



Viele Jahre pendelten die Züge zwischen den Bahnhöfen Kupferdreher (rechts) und Haus Scheppen (links), wo die gekürzte Anschlussbahn mitten im Wald, aber mit Schiffsanschluss an einem Prellbock endet. Zugloks sind die Henschel-DH 360 Ca (V1) und -DH 240 B (V9)

Bis Ende 2016 war die von Krupp gebaute D8, die derzeit eine Hauptuntersuchung erhält, Zuglok des am neuen Bahnsteig in Kupferdreher einfahrenden Museumszuges. Hinter der Lok sind ein Pwghs 54, zwei „Wilhelmshavener-Wagen“ und ein ÖBB-Spantenwagen eingereiht



Montan-Züge Hamburg – Linz

Kohle und Erz

– nicht nur in Falns

Am 24. März 2021 sind 185 266 und 185 365 mit einem Ganzzug aus offenen Hochbordwagen der Gattung Eanos bei Hünfeld-Nüst auf dem Weg nach Linz. Neben Wagen der Deutschen Bahn können auch die Wagen anderer Unternehmen in den Zügen angetroffen werden Patrick Rehn

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 und effizienteren Fahrzeugen ersetzt, um wachsenden Anforderungen gerecht zu werden

Kohle und Erz spielen eine zentrale Rolle bei der Stahlerzeugung. Das gilt natürlich auch für die Hochöfen des Stahl- und Technologiekonzerns voestalpine AG, der in Linz in Oberösterreich ein großes Hüttenwerk betreibt. Bis 2019 erfolgte der Transport von Kohle und Erz über den Hafen Rotterdam, wo die Fracht auf Binnenschiffe umgeladen und

anschließend zum Hafen Neuss weitertransportiert wurde. Dort wurde sie in Ganzzüge umgeschlagen. Rheinaufwärts gelangten die Züge dann in den Ballungsraum Rhein-Main und nahmen dann meist die Strecke über die Rampe Laufach – Heigenbrücken in Richtung Würzburg, Nürnberg und Passau. Nach Grenzübertritt ging es für die meisten Züge über

Schärding und Wels nach Linz Stahlwerke. Das hohe Gewicht der Züge erforderte dabei auf der Strecke Laufach – Heigenbrücken in der Regel den Einsatz der beiden hier zuletzt stationierten Schiebelokomotiven der Baureihe 151.

Seit 2019 aus Hamburg

Im Jahr 2019 stellte voestalpine die Logistik auf den Hamburger Hafen um. Das erwies sich als vorteilhafter, weil nun der Umladevorgang auf Binnenschiffe entfiel und damit der Transport schneller und effizienter wurde. Die Montanverkehre nach Linz sorgten übrigens auch dafür, dass die Republik Österreich im Jahr 2022 mit 6,3 Millionen Tonnen Fracht im Im- und Export zum wichtigsten Standbein für den Hamburger Hafen wurde.

185 060 erreicht am 7. Juli 2023 mit 21 leeren Wageneinheiten mit den montierten Rocktailern Bebra Rbf. 185 060 zählt zu den fünf nachträglich für den Einsatz in Österreich umgerüsteten Lokomotiven der Bauserie TRAXX AC1 von DB Cargo. Ab Werk hierfür ausgerüstet waren 185 040 bis 185 059, die teilweise auch mit ETCS ausgestattet sind Patrick Rehn



Mit der Verlagerung des Transports nach Hamburg mussten die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ihre Strukturen anpassen. Der Laufweg zwischen Gemünden (Main) und Linz blieb dabei unverändert. Die Züge fuhren anfangs von Hamburg-Waltershof Hansaport mit einer Doppeltraktion der Baureihe 185 bis Lehrte. Dort wurde die Doppeltraktion getrennt und die führende Lok wechselte zum Nachschieben an das Zugende. Der folgende, insgesamt 684 Kilometer lange Streckenabschnitt bis Regensburg Ost dürfte die längste Strecke gewesen sein, auf welcher teils mehrmals täglich planmäßig nachgeschoben wurde. Der seinerzeit meist übliche Laufweg führte über Hameln, Altenbeken Kurve, Kassel, Bebra, Jossa, Schweinfurt, Nürnberg und Neumarkt (Oberpfalz).

» In Doppeltraktion führen zwei DB Cargo-Elloks die Züge von der Elbe bis an die Donau

Aufgrund des hohen Gewichts der beladenen Züge (maximal 3.690 Tonnen) war die Geschwindigkeit zunächst auf 90 km/h begrenzt, beim Nachschieben musste sie auf 80 km/h reduziert werden. Neuberechnungen der Zughakengrenzlasten ermöglichen seit dem Frühjahr 2021, auf den Einsatz der Schiebelok zu verzichten. Die Doppeltraktion bleibt – Umleitungen und Störungen ausgenommen – seitdem von Hamburg bis Linz an der Spitze. Inzwischen nehmen die Züge teilweise auch den direkten Weg ab Lehrte durch das Leinetal und über Göttingen und Hann. Münden bis Kassel. Die Rampenstrecke zwischen Sontra und Cornberg auf dem Weg von Eichenberg nach Bebra ist allerdings auch heute noch ein Hindernis für die schweren Züge.

Nicht nur Falns

Neben den bekannten Großraum-Schüttgutwagen der Bauart Falns, welche einst noch von der Deutschen Bundesbahn in mehreren tausend Exemplaren beschafft wurden, kommen auch Hochbordwagen der Gattung Eanos zum Einsatz. Das Besondere waren dabei zeitweise sogenannte „Last-Last-Läufe“, die es auch schon gab, als die Züge noch von und nach Neuss fuhren: Die Wagen wurden nach der Entladung im Hüttenwerk in den Linzer Stadthafen überführt, wo man Container in die Hochbordwagen lud. Die bis zu 2.600 Tonnen schweren Züge fuhren dann auch mit einer Doppeltraktion wieder nach Hamburg.

Seit 2019 können auch Waggon und Container von InnoFreight in den Umläufen beobachtet werden: Das österreichische Gütertransport- und Logistikunternehmen hat in den vergangenen Jahren, basierend auf Doppel-Tragwagen für Container, entsprechende wechselbare Aufbauten entwickelt. Diese werden fest auf dem Waggon montiert, können jedoch individuell zu ei-

InnoFreight-Wagen im Montanverkehr



Der seinerzeit bei der VTG Schweiz GmbH eingestellte Sgrrs mit der Wagennummer 37 80 4851 287-5 ist am 26. Mai 2020 in den GM 47927 Hamburg – Linz eingereicht, es sind zwei Scaptainer auf ihm montiert. Modelle dieses Typs gibt es bei B-models im HO-Sortiment, erhältlich zum Beispiel bei Modellbahn Union

Patrick Rehn



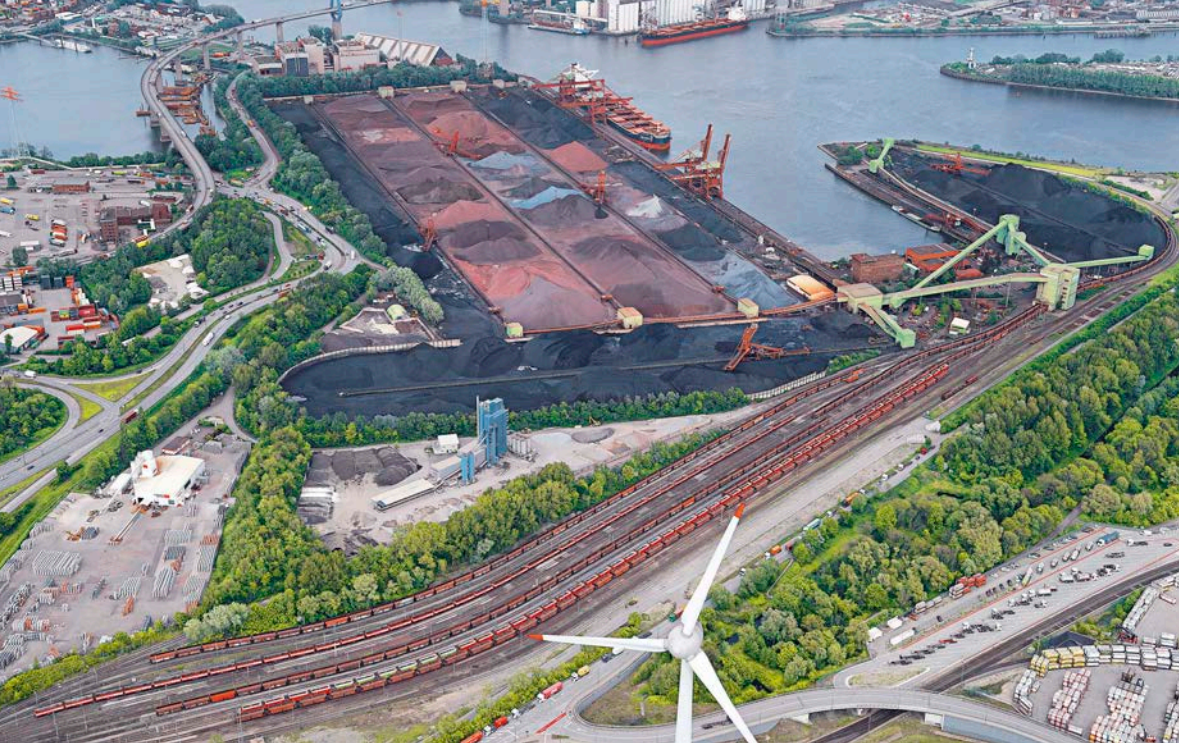
Dass moderne Güterwagen alles andere als langweilig und detailarm sind, beweist der abgebildete Sgmmrrs mit der Wagennummer A-IF 35 81 4658 045-3, welcher am 26. Februar 2023 in den GAG 47928 Linz Stahlwerke – Hamburg-Waltershof Hansaport eingereicht ist. Gut sind die gelben Containerzapfen zu erkennen, auf welchen der Aufbau abgesetzt ist. Für Containerwagen ungewöhnlich: Ein Großteil der Wagenanschriften ist auf den Rocktainern angebracht und nicht am Fahrzeugrahmen

Patrick Rehn



Zwischen den meist rot und grün lackierten Behältern stechen farbliche Exoten in Blau und Schwarz besonders hervor. A-IF 35 81 4658 042-0 steht ebenfalls am 26. Februar 2023 im GAG 47928 in der Westgruppe von Lehrte

Patrick Rehn



Ausgangsbahnhof vieler beladener Montanzüge ist Hamburg-Waltershof
Hansaport, ein großes Seehafen-Terminal für Eisenerz und Kohle

picture alliance/
 dpa/Marcus Brandt



nem späteren Zeitpunkt mit anderen Transportbehältern bestückt werden.

Die vergleichsweise günstigen Aufbauten können dann eingelagert oder verschrottet werden, der langlebige und teure Güterwagen bleibt erhalten. Zum Einsatz kommen dabei Scruptainer (ähnlich klassischer Hochbordwagen) oder Rock-Tainer, welche für den Transport von Schüttgütern geeignet sind. Während die Scruptainer auf Wagen der Bauart Sggrrs (Länge über Puffer: 26,71 Meter) mit einer Aufstellfläche von zweimal 40 Fuß ruhen, sind die Rocktainer auf Waggons mit zweimal 30 Fuß Standfläche montiert (Sggmmrrs/LüP: 22,50 Meter).

Weitere Häfen als Ausgangspunkt

Das Gewicht und die Abmessungen bestimmter Hochseeschiffe führten in jüngster Vergangenheit dazu, dass auch Deutschlands einziger Tiefwasserhafen in die Logistikkonzepte der Linzer Züge eingebunden wurde: Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven bietet gegenüber dem Hamburger Hafen, wohin die Schiffe 120 Kilometer elb-aufwärts fahren müssen, den Vorteil der Unabhängigkeit von den Gezeiten Ebbe und Flut. Ein zusätzliches Hindernis ist die „hohe Streckenauslastung“ der Elbe, die bei Betrachtung der Zahlen der Schiffsbewegungen auf dem

Fluss deutlich wird: Rund 90.000 Schiffe unterschiedlichster Größen und Zwecke





Mit einem Ganzzug aus Innofreight-Sgrrs, die mit Scraptrainern bestückt sind, passieren 185 393 und 185 285 am 27. April 2021 Hünfeld. Im Hintergrund des GM 47927 erheben sich die Gebäude der Konrad-Zuse-Stadt – der Erfinder des Computers lebte und wirkte von 1956 bis zu seinem Tod 1995 in der nördlich von Fulda gelegenen Kleinstadt

Patrick Rehn

fahren jährlich im Abschnitt zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel. Rund 30.000 nutzen dann den Nord-Ostsee-Kanal, die anderen rund 60.000 Schiffe laufen den Hamburger Hafen an oder kommen von dort. Die Vollzüge ab Wilhelmshaven wurden von einem privaten EVU bis Seelze gebracht. Dort übernahm DB Cargo die Züge und bespannte sie mit der bekannten 185-Doppeltraktion. Bei den Leerzügen verfuhr man umgekehrt: DB Cargo brachte die Züge bis Seelze, ab dort übernahm ein anderes EVU.

Neben dem Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven wurde zuletzt auch Rotterdam-Maasvlakte fallweise wieder in das Logistikkonzept eingebunden. Im Verkehr von und nach Rotterdam konnten vereinzelt auch Vectron-Doppeltraktionen von RailForceOne im Durchlauf Rotterdam – Linz und zurück beobachtet werden. Meist brachten die DB Cargo-185 aber die Züge von und nach Österreich ins Ruhrgebiet, wo für die Fahrt bis/ab Rotterdam auf Loks der Baureihe 189 umgespannt wurde.

Die Bemühungen zur Reduzierung von Treibhausgasen sorgen dafür, dass Regierungen zahlreicher Länder und große Unternehmen auf eine Transformation der Produktionsprozesse hinarbeiten. Damit einher geht auch eine schrittweise Abkehr von fossilen Brennstoffen. Während also die Kohle irgendwann als Frachtgut weniger werden oder verschwinden wird, dürfte Erz aber auch weiterhin nach Linz transportiert werden. Die Schiene bleibt auch in einer zunehmend nachhaltigen Industriegesellschaft ein unverzichtbares Transportmittel für die Montanindustrie. Und so werden die Güterzüge aus den Seehäfen auch weiter eine zentrale Rolle in der Versorgung der voestalpine Hüttenwerke in Linz spielen.

Patrick Rehn

Last-Last-Lauf in Borken (Hess): Am 18. Oktober 2019 steht der KT 47932 Linz Stadthafen – Hamburg Süd im Gleis 3 des nordhessischen Kleinstadtbahnhofs

Patrick Rehn





Der erst in den letzten Kriegsmonaten zerstörte Bahnhof Passau soll als Beispiel genügen, um die aussichtslos wirkende Lage im zerbombten Deutschland Mitte der 1940er-Jahre zu verdeutlichen. Neben einigen durch Explosionen beschädigten Schlepptenderloks der Baureihe 52 ist rechts auch die Lokalbahnlok 98 684 umgeben von Trümmern zu sehen Slg. Dr. Brian Rampp

■ Aufbruch in eine neue Zeit: Auf dem Weg zur Bundesbahn

Weit mehr als nur ein prächtiger Bildband

Man müsste meinen, dass über die Deutsche Bundesbahn schon genug Literatur erschienen ist. Doch der Autor Udo Kandler hat mit seinem Buch über den Zeitraum zwischen Kriegsende, ersten Aufbaujahren und DB-Gründung eine Themenlücke geschlossen



Im vergangenen Jahr jährte sich zum 75. Mal die Gründung der Deutschen Bundesbahn. Und neulich erst, am 8. Mai, war es 80 Jahre her, dass der Zweite Weltkrieg in Europa beendet wurde. Diese Zwischenepoche nimmt das neue, großformatige Buch *Aufbruch in eine neue Zeit* von VerlagsGruppeBahn/GeraMond Media in den Fokus. Es ist vor wenigen Wochen unter der ISBN 978-3-98702-100-8 erschienen und kann für rund 50 Euro ab Verlag oder im Buchhandel bezogen werden. Die 192 Seiten bieten 17 Farb- und 272 Schwarz-Weiß-Abbildungen sowie einen Blick zurück auf jene Zeit, als die Kriegsschäden langsam behoben wurden und sich die neue Staatsbahn im Westen Deutschlands formierte und schließlich gegründet wurde.

In 13 Kapiteln ist dieser bildgewaltige Band thematisch untergliedert, wobei sich der erste Teil

Ein steiniger Weg der besseren Übersicht halber in vier Unterkapitel gliedert, die meines Erachtens die überraschendsten Bildmotive des Buches enthalten. Doch auch die anderen Abschnitte wie *Jahre des Wiederaufbaus*, *Schiene und Straße*, *Auf kleiner Spur*, *Der Beruf des Eisenbahners* oder *Elektrobetrieb* machen deutlich, wie seinerzeit in anfangs kleineren Schritten und ab den 1950er-Jahren in deutlicheren Modernisierungsschüben die Bahn wieder ins Laufen kam. Das Gros der Fotos stammt aus dem Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, sodass manchem Leser die eine oder andere Bahnszene vielleicht bekannt vorkommt. Doch jedes Motiv

wird hier mit ausführlichen Bildtexten beschrieben und in einen geschichtlichen Zusammenhang gebracht. Genau hierin und in den ausführlichen Kapiteleinführungstexten liegt das Verdienst des Buchautors. PW

Das Buch *Aufbruch in eine neue Zeit* von Udo Kandler ist aktuell für 49,99 Euro bei verlagshaus24.de erhältlich

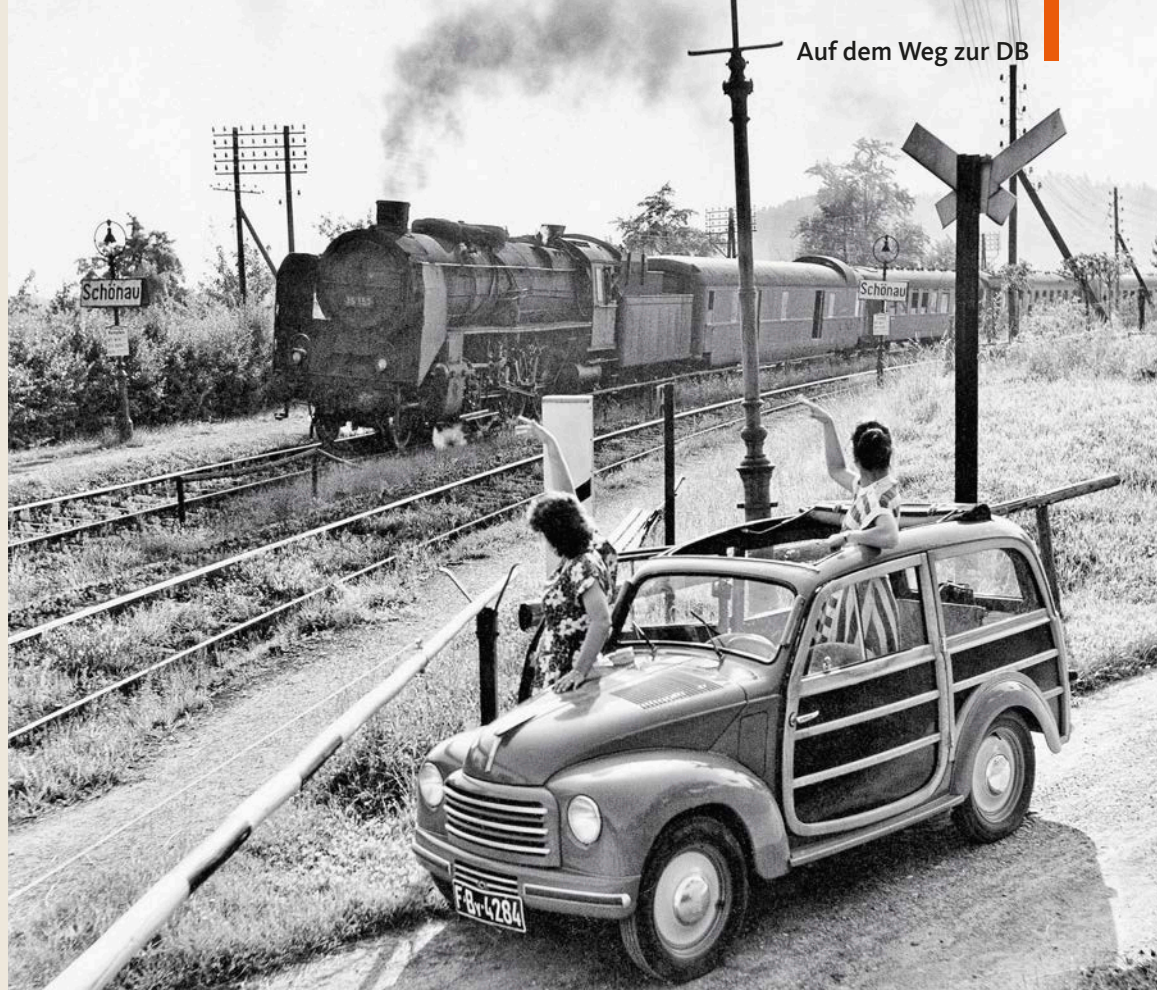


Hamburg Hauptbahnhof Anfang 1946: Um den Ansturm an Reisenden bewältigen zu können, wurden Züge aus offenen Güterwagen eingesetzt, mit denen zuvor Kohle aus dem Ruhrgebiet hier ankam. Für solch einen Stehplatz war eine 3.-Klasse-Fahrkarte nötig. In der LBE-Doppelstockeinheit auf dem Nachbargleis reiste es sich mit Sicherheit bequemer



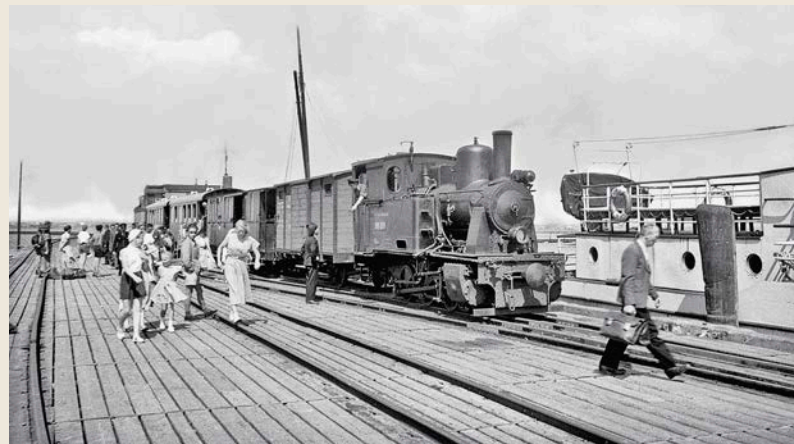
Kein anderes Bild in diesem Buch illustriert den Titel „Aufbruch in eine neue Zeit“ so treffend wie dieses Motiv vom Juli 1953 mit einem von 39 153 bespannten Schnellzug nahe dem Haltepunkt Schönauf bei Lindau am Bodensee und den aus dem am Bahnübergang wartenden Fiat Topolino winkenden Damen

Toni Schneiders/Eisenbahnstiftung



Heute lächeln wir amüsiert, wenn wir Bilder aus Indien sehen, wo Passagiere auf den Zugdächern mitfahren. Die 1946 im Bahnhof Elmshorn entstandene Aufnahme verdeutlicht, wie hoffnungslos überfüllt seinerzeit auch deutsche Züge waren. Selbst auf den Puffern zwischen den Wagen suchten sich welche einen Platz, um überhaupt das Fahrtziel erreichen zu können

Walter Hollnagel/Eisenbahnstiftung (2)



Weder der Schi-Stra-Bus – wie hier AB 06-5410 im Jahre 1951 auf der Strecke zwischen Leinfelden und Waldenbuch – noch die Schienenbusse VT 95 und 98 konnten das Sterben des Nebenbahnbetriebs verhindern. Auf dieser Trasse in Baden-Württemberg fuhr übrigens am 22. Mai 1955 der letzte Zug

*Willi Doh/
Eisenbahnstiftung*



Auch den Schmal-spurbahnen war bei der DB keine rosige Zukunft beschert.

Während es andernorts Betriebs-schließungen gab, konnte die Inselbahn Wangerooge sich nicht über Fahrgastmangel beklagen, was die Urlauberschar im August 1952 vor dem Reisezug mit 99 211 unter Beweis stellt

*Manfred Quebe/
Eisenbahnstiftung*

■ Serie Re 6/6 der SBB

Sechssachsiger Klassiker

(nicht nur) im Schweizer Güterverkehr

Über Jahrzehnte hinweg prägte die Serie Re 6/6 das Bild des Schweizer Güterverkehrs. Mit ihrer beeindruckenden Leistung und einer markanten Optik war und ist sie auf den wichtigsten Strecken im Einsatz. Doch nun neigt sich ihre Ära langsam dem Ende zu

Die Schweiz bietet noch immer eine Dichte an klassischen Güterzuglokomotiven, wie sie in Europa kaum noch zu finden ist. Zum Reigen der Maschinen zählt auch die Re 6/6, später als Re 620 bezeichnet. Die sechssachsigen Loks fahren weiterhin auf dem normalspurigen Netz des Landes, doch ihr Rückzug schreitet voran. Zum 1. November 2024 haben die SBB bereits mindestens 25 der 89 gebauten Re 620 verschrottet oder zur Verschrottung freigegeben. Die vier Prototypen befinden sich in Privatbesitz. Re 620 003 trägt das Livrée ihres Eigentümers RailAdventure. Eine Lokomotive der Re 6/6 hat es sogar bis nach Schweden geschafft: Das Unternehmen Nordic Re-Finance vermietet sie und weitere Re 6/6 an Eisenbahnunternehmen.

Bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sind noch 62 Lokomotiven im Einsatz. Vorerst gesichert ist der vorläufige Verbleib von 58 Ma-

schinen, die mit der Zugsicherung ETCS Level 2 ausgerüstet sind. Davon tragen elf die klassische rote Lackierung, der Rest den rot-blauen Cargo-Anstrich. Das Zugsicherungssystem ETCS Level 2 wird auf zehn Streckenabschnitten zwischen Bern und Olten, zwischen Lausanne und Siders sowie auf den Basislinien durch Lötschberg, Gotthard und Ceneri angewendet. Dafür wurden 60 Loks der Serie Re 6/6 von Stadler Rail entsprechend umgerüstet. Re 620 088 wirbt für den internationalen Einzelwagenverkehrs-Verbund Xrail, Re 620 026 erhielt an der Front eine der Ae 6/6 nachempfundene weiße Verzierung.

Sicher ist jedoch, dass die Einsatzleistungen der Re 620 in den nächsten Jahren zurückgehen. Ein deutliches Zeichen dafür ist die Bestellung von 129 modernen Streckenlokomotiven durch SBB Cargo (SBBC) im September 2024. Diese Loks sollen zwischen 2027 und 2035 sukzessive ausgelie-

fert werden und die klassischen Re 6/6 und Re 4/4 komplett ersetzen. Ein direkter Ersatz ist jedoch nicht in allen Fällen möglich, da die Re 6/6 eine Anfahrzugkraft von 395 Kilonewton (kN) erreicht, während die neuen Stadler-Loks nur 350 kN leisten. Das bedeutet, dass besonders schwere Züge entweder verkürzt oder mit zwei Lokomotiven bespannt werden müssen. Unklar ist, ob die Anmietung von 35 Vectron-Lokomotiven durch SBBC auf den Re 620-Bestand Auswirkungen haben wird.

Blick in die Historie

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) beschafften die Serie Re 6/6 in den Jahren 1972 (Vorserie) sowie 1975 bis 1980 (Serie) in insgesamt 89 Exemplaren. Die Loks erreichen eine Stundenleistung von 7.850 Kilowatt (kW) und liegen damit leicht über der deutschen Baureihe 103, die 7.780 kW leistet. Jede Lokomotive trägt das Wap-

Im Schweizer Güterverkehr ist die Re 6/6 bis heute anzutreffen.

Am 18. Juni 2008 führt Re 6/6 11602, Prototypmaschine mit zweigeteiltem Kasten, mit einer Re 420 bei Immensee einen Güterzug Alle Fotos: Joachim Bertsch



Technische Daten: Re 6/6 der SBB

Hersteller	SLM, BBC, SAAS
Baujahre	1972, 1975–1980
Stückzahl	89
Achsfolge	Bo'Bo'Bo'
Spurweite	1.435 mm
Leistung	7.850 PS (5.920 kW)
Höchstgeschwind.	140 km/h
Dienstgewicht	120 Tonnen
Länge über Puffer	19.310 mm

pen einer für die Eisenbahn bedeutenden Gemeinde oder Stadt in der Schweiz.

1972 entstanden zunächst vier Vorserienloks. Die Maschinen 11601 und 11602 besitzen einen zweiteiligen Lokkasten mit einem nur vertikal beweglichen Gelenk, das sich Gefälleänderungen anpasst. Bei den Prototypen 11603 und 11604 ersetzte eine weichere Sekundärfederung diese Lösung – ein Konzept, das auch bei der späteren Serie umgesetzt ist. Diese beiden Prototypen unterscheiden sich von den Serienlokomotiven durch eine andere Anzahl an Dachlüftern: sechs bei der Serie, fünf bei der Vorserie.

Unterwegs auch als Re 10/10

Ursprünglich kamen die Re 6/6 vorrangig auf der Gotthardbahn zum Einsatz, für die sie auch konzipiert sind. Doch auch auf der Lötschberg- und Simplonstrecke waren diese Loks im Reise- und Güterzugverkehr bald heimisch. Im Güterverkehr ziehen sie bis heute schweizweit schwere Güterzüge, insbesondere auf der Gotthardstrecke häufig in Vielfachsteuerung mit einer Re 4/4^{II} oder Re 4/4^{III}. Ein solches Lokomotivpaar nennt man aufgrund der

» Vom Gotthard bis zum Jurasüdfuß: Die Re 6/6 ist die Lokomotive, die die Schweiz bewegt(e)

zehn angetriebenen Achsen in der Umgangssprache auch „Re 10/10“. Diese Kombination kann eine Zughakenlast von 1.400 Tonnen über die 26-Promille-Steigung der Gotthardstrecke befördern.

Um auch bei Baustellen knappe Fahrzeiten einzuhalten und moderne klimatisierte Reisezugwagen (Einheitswagen IV) mit ausreichend Heizleistung zu versorgen, setzten die SBB die Re 6/6 zeitweise auch im Flachland ein. Allerdings erwies sich der Einsatz der begrenzt verfügbaren Sechssachser dort als zu kostenintensiv. Daher passten die SBB die Heizleistung der vierachsigen Re 4/4^{II} an die neuen Wagen an und optimierten die Signalabstände für höhere Geschwindigkeiten, damit die Fahrzeiten eingehalten werden können.

Bereits 2003 verschwanden die Re 6/6 aus dem Personenverkehr, da die moderne Re 460 für diese Dienste besser geeignet ist. Diese Loko-

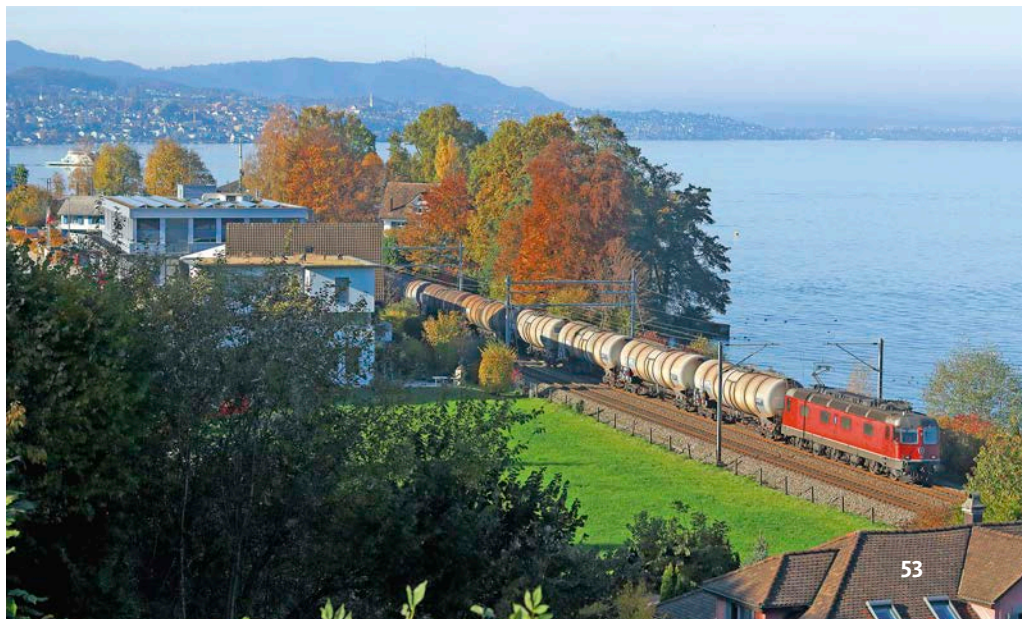


Die Gotthardbahn zählt seit jeher zu den klassischen Einsatzstrecken der Re 6/6. Im Herbst 1995 befährt Re 6/6 11663 mit EC 53 „Colosseum“ nach Milano Centrale bei Erstfeld die berühmte und spektakulär trassierte Rampenstrecke



Re 6/6 11685 rollt im Sommer 1995 mit einem Güterzug bei Sins durch das Reusstal. Aktuell gibt es in der Schweiz keine betriebsfähige Re 6/6 im ursprünglich grünen Farbleid

So schaut der Autor gerne auf die Lok: Am 1. November 2016 ist Re 6/6 16654 „Villeneuve“ bei Horgen mit einem Zisternenzug am linken Zürichseeufer unterwegs





Noch heute häufig anzutreffen ist die Re 6/6 auf der Jurasüdfußlinie von Olten nach Lausanne. Am 19. Juli 2023 ist die Re 620 081 mit einer Re 420 in Vielfachsteuerung am Neuenburgersee bei Vaumarcus in Richtung Westen unterwegs

motive erreicht 200 km/h, verfügt über eine moderne Vielfachsteuerung und erfüllt die Anforderungen des Reisezugverkehrs der SBB.

Zahlreich im Einsatz

Die Re 6/6 bleibt in der Schweiz weiterhin zahlreich im Einsatz. Besonders auf bestimmten Strecken sind diese Lokomotiven häufig zu sehen – vor allem

an Werktagen. Zwei stechen dabei heraus. Die erste ist die Jurasüdfußlinie von Olten nach Lausanne, die entlang des Bieler- und Neuenburgersees verläuft. Auf diesem Korridor schwankt die Anzahl der eingesetzten Re 620, da verschiedene Marktteilnehmer wie BLS und WRS laufend neue Aufträge für die zahlreichen Kesselzüge gewinnen. Der zweite Hotspot der Re 620 sind die Kieszüge von und nach

Hüntwangen-Wil. Diese überqueren auch den eindrucksvollen Viadukt in Eglisau. Weniger landschaftlich spektakulär, aber äußerst beliebt bei Fotografen, ist der Bahnhof Pratteln, wo sich die Bötzbegstrecke und die Hauensteinlinie kreuzen.

Auf der Aargauischen Südbahn zwischen Rotkreuz und Wohlen fahren ebenfalls Sechssacher. Zudem ziehen sie einzelne Züge von Zürich nach Chur. Ein echter Klassiker ist der Getreidezug („Spaghettizug“), der seit vielen Jahren zwischen Frankreich und Italien über den Grenzübergang Vallorbe im Jura verkehrt.

Epilog des Autors

Der lange Lokomotivkasten der Re 6/6 wirkt wie ein Klangkörper, der die Motor- und Antriebsgeräusche der sechs Motoren verstärkt. Unsere Familie hat das Glück, direkt an der Seestrecke am linken Zürichseeufer zu wohnen. Für mich gibt es keinen besseren Tagesbeginn, als wenn mich der dumpfe, kernige Sound eines randvollen Ölers auf dem Weg zum Tanklager nach Landquart um sechs Uhr morgens weckt. Ich hoffe, dass die Re 6/6 noch lange nicht ganz von den Gleisen verschwindet.

Joachim Bertsch

Eine vollständige Bestandsübersicht der Re 6/6 im Jahr 2025 finden Sie unter eisenbahn.de/re620 (Bitte QR-Code scannen für Direktlink)



Modellumschau

Re 6/6 im kleinen Maßstab

Wohl wegen der eigentümlichen Achsanordnung mit drei zweiachsigen Drehgestellen stand die modernere Schweizer Re 6/6 modelltechnisch etwas im Schatten der Schwester Ae 6/6 mit zwei dreiachsigen Drehgestellen.

Eine erste Ausführung mit geteiltem Lokkasten stellte der Schweizer Hersteller HAG bereits 1970 auf die H0-Gleise. Sie hielt sich bis in die 1980er-Jahre im Programm. Ab 1987 wurde der Lokkasten dann korrekt einteilig ausgeführt.

Zur selben Zeit startete der italienische Hersteller Lima mit der Fertigung dieser Type und berücksichtigte in der Folgezeit verschiedene Lackierungsvarianten in Grün und Rot. Selbst die spätere Änderung der Laternenform von rund nach eckig wurde im Laufe der Produktionszeit bis 1996 umgesetzt.

Zwischen 2000 und 2015 bot Roco die Re 6/6 in der grünen Farbgebung an, bekannt sind vier Versionen. 2014 erschien sie in Rot, 2015 als Werbelok der X-Rail-Allianz in Blau-Rot als Re 620, 2017 und 2020 folgte wieder je eine in Rot. Als solche soll



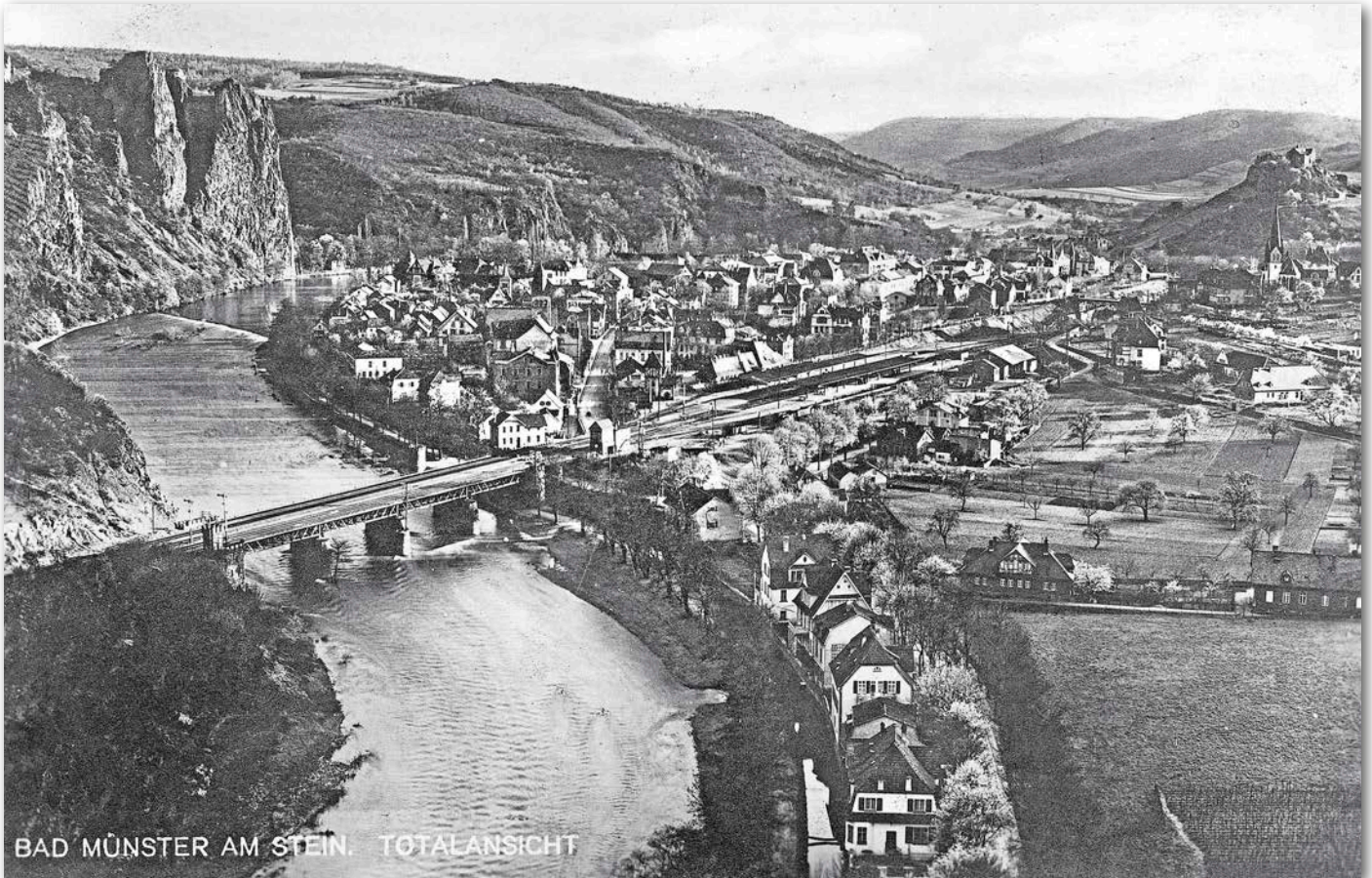
sie 2025 wieder in die Ladenregale rollen. Ab 2010 erlebte die Re 620 in Rot bzw. Blau-Rot drei Auflagen als Teil des gemischten Doppels Re 10/10 mit einer Re 421, 2023 folgte eine Sonderserie „100 Jahre Gotthardbahn“ in Grün mit Flaggenaufdrucken, 2021 war ein Modell im klassischen Rot im Handel. Im aktuellen Zustand als Re 620 in Blau-Rot war sie 2024 zu haben.

2010/11 nahm sich schließlich Märklin der Lok an und legte sie in drei Versionen auf, darunter auch als damals aktuelle im Design der SBB Cargo als Re 620. Sie war auch bei Trix als DC-Modell zu finden. Bereits

2009 zu haben war eine grüne Re 6/6 als Teil einer Re 10/10. 2021 war sie nochmals als Re 620 in Blau-Rot im Angebot, 2024 letztmalig in Grün als Museumslok Re 620.

Im Maßstab 1:160 fand sich die Re 6/6 zwischen 1984 und 1991 im Sortiment von Hobbytrain und erlebte sieben Auflagen in den Farben Grün und Rot. Als Z-Modell bot Märklin das Kraftpaket 2024 in Rot wie auch in Rot-Blau an. Der Schweizer Anbieter Kiss ließ das Modell schließlich in den 2010er-Jahren in insgesamt sieben Ausführungen in Grün, in Rot und in Grün-Blau in der Nenngröße O aufliegen.

MKL



Blick vom Stegfels auf Bad Münster am Stein mit Bahnhof im frühen 20. Jahrhundert: Die Alsenztalbahn zweigt unterhalb der Ebernburg (rechts) in das Tal in Bildmitte ab Slg. Florian Dürr

■ Fernverkehr auf der Strecke Bad Münster am Stein – Hochspeyer/– Kaiserslautern (Teil 2: 1880 – 1945)

Internationale Fernzüge im Alsenztal

An sie gestellte verkehrstechnische Erwartungen sollte die Alsenztalbahn bald erfüllen: Zwischen dem späten 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts fuhren hier Schnellzüge von Holland bis nach Italien und in die Schweiz. Doch diesen Status konnte die Strecke nicht halten

Die 49,1 Kilometer lange Alsenztalbahn ist eine überwiegend zweigleisige, nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecke in Rheinland-Pfalz, die von Hochspeyer über Enkenbach, Winnweiler, Rockenhausen und Alsenz nach Bad Münster am Stein führt. Sie verläuft entlang des Flusses Alsenz und verbindet das Nahetal mit der Pfalz. Sie dient heute primär dem Regionalverkehr. In der Vergangenheit hatte sie jedoch eine bedeutende Rolle im überregionalen Fernverkehr.

Die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft plante ab 1860 eine Bahnstrecke entlang der Alsenz, wie aus ihren Geschäftsberichten von 1859 und 1860

hervorgeht. Der Bau erfolgte schließlich schrittweise: 1870 wurde die Verbindung zwischen Hochspeyer und Winnweiler eröffnet, 1871 folgte die Verlängerung bis Bad Münster am Stein. Um eine direktere Anbindung an Kaiserslautern zu schaffen, ging 1875 die Strecke von Kaiserslautern nach Enkenbach in Betrieb, die als Abkürzung für Züge der Alsenztalbahn diente.

Erste Fernverkehrszüge

Zunächst diente die Bahnstrecke im Alsenztal der regionalen Anbindung an das Eisenbahnnetz. Aufgrund ihres Verlaufs in Nord-Süd-Richtung spielte sie bald auch im Fernverkehr eine

Drei Epochen – drei Teile

Der Fernverkehr auf der Alsenztalbahn

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

► Teil 1 (1945–1969):

Die zweite Blüte (em 5/25)

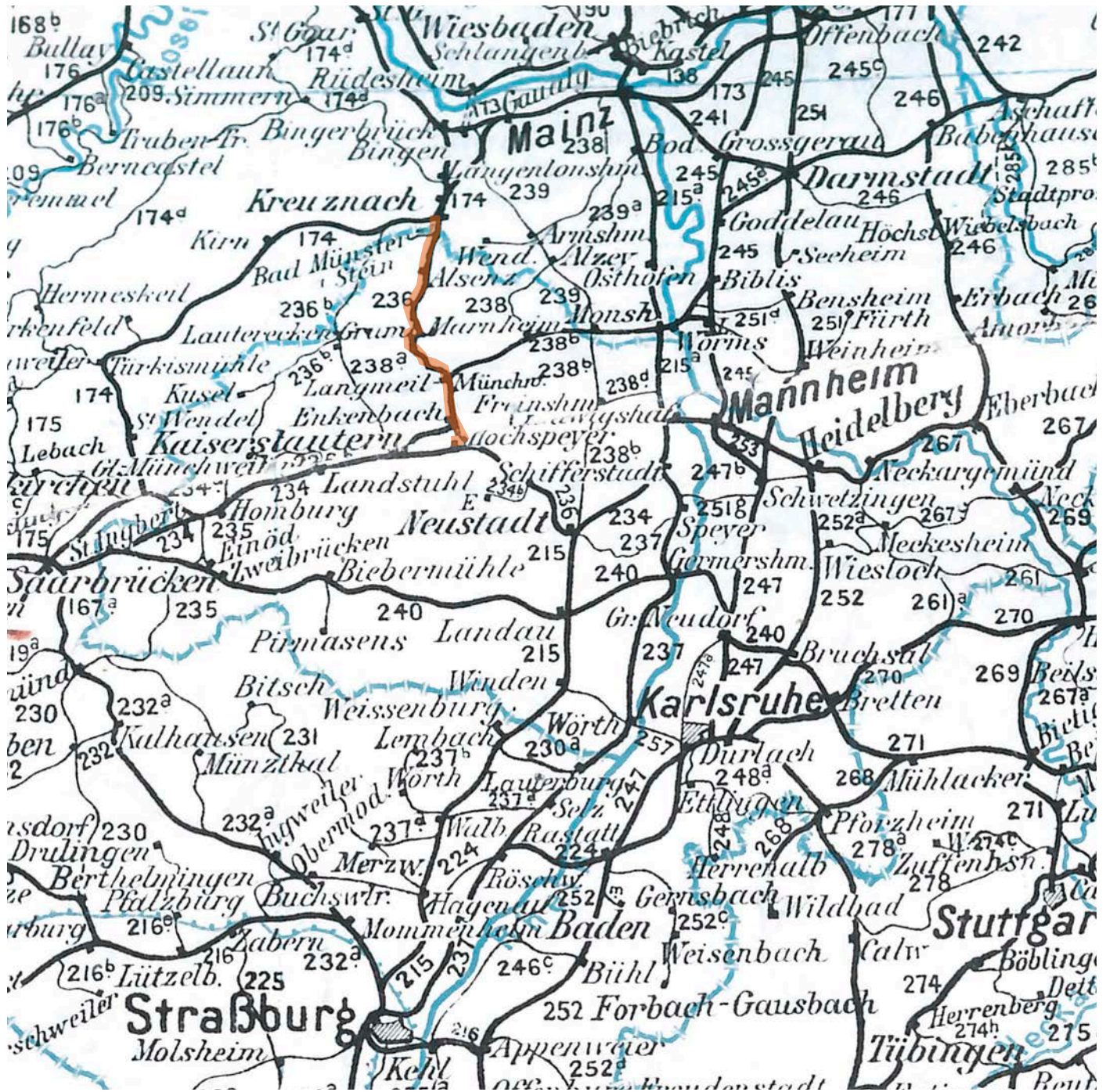
► Teil 2 (1880–1945):

Die frühen Jahre (em 6/25)

► Teil 3 (1969–1985):

Der letzte D-Zug (em 7/25)

Vorherige Ausgabe verpasst? Alte Hefte einfach nachbestellen unter eisenbahnmagazin.de/archiv



Herzstück Alsenzthalbahn (orange markiert): Zu Beginn des 20. Jahrhunderts fungierte die Strecke Bad Münster am Stein – Hochspeyer als Teil einer Verbindung Richtung Elsass. Schnellzüge auf dieser Relation befuhren bei Weissenburg eine Umgehungskurve (Streckenkarte des Reichskursbuchs 1912/1913)

Slg. MHZ

zunehmend wichtige Rolle in dieser Verkehrsrichtung, und zwar in den Verkehrsbeziehungen Niederlande – Rheinland – Elsass/Baden – Schweiz – Italien. Schon 1880 verkehrte das Eilzugpaar 215/216 zwischen Münster am Stein und Neustadt mit durchlaufenden Wagen von und nach Köln. Die Umstellung erfolgte in Münster am Stein und Bingerbrück. In Neustadt bestand ein Anschluss an einen Schnellzug nach Basel über Landau, Weissenburg und Straßburg, wobei ein direkter Wagendurchlauf Basel – Köln im damaligen Kursbuch nur in Süd-Nord-Richtung ausgewiesen ist.

1897 gab es bereits zwei Schnellzugpaare auf der Relation Holland – Straßburg – Basel: S 84/85 (Vlissingen/Hoek van Holland – Basel) als Tageszug mit durchgehenden Wagen von Amsterdam bis Mailand und S 96/87 (Amsterdam – Basel) als Nachtzug mit Schlafwagen zwischen Zevenaar/Emmerich und Basel. Zusätzlich verkehrten in Nord-Süd-Richtung zwei Schnellzüge zwischen Münster am Stein und Neustadt, die Anschlüsse aus Richtung Köln nach Straßburg und Basel boten – jedoch ohne durchlaufende Wagen. Eine entsprechende Verbindung in der Gegenrichtung existierte nicht.

Bis 1905 wurde ein weiteres Tagesschnellzugpaar eingeführt, das zwischen Dortmund bzw. Köln und Straßburg/Basel verkehrte. Der Tageszug Holland – Basel mit Wagenlauf Mailand hatte bereits D-Zug-Status, führte also Durchgangswagen. Ergänzend verkehrte ein Entlastungs-D-Zug Amsterdam – Neustadt, dessen Wagen in Neustadt auf den Stammzug nach Basel übergingen.

Höchststand im Sommer 1914

Im Sommer 1914 erreichte der Fernverkehr über die Alsenzthalbahn mit fünf Zugpaaren seinen Höchststand (siehe Tabelle). Bis auf S 116/117 führ-

Fernzüge im Fahrplan 1914

Zug-Nr		Vz D 166	D 166	S 104	D 108	D 110	S 116
von		(vom 2.7. bis 1.9.)	Amsterdam	Bingerbrück	Dortmund	Amsterdam	Cöln
Kurswagen			Rotterdam, Haag			Rotterdam, Haag	
Cöln	ab	22:22	22:33	6:17	10:04	12:10	17:56
Coblenz	ab	23:57	0:07	8:33	11:38	13:45	19:44
Bingerbrück	an	0:53	1:03	9:42	12:34	14:41	20:44
Bingerbrück	ab	0:59	1:09	9:58	12:39	14:46	20:49
Bad Kreuznach	ab	1:18	1:28	10:13	12:57	15:04	21:07
Bad Münster a St	ab	1:25	1:35	10:22	13:04	15:11	21:15
Rockenhausen	ab						21:38
Enkenbach	ab			11:06		15:55	21:59
Neustadt	an	2:32	2:42	11:47	14:09	16:23	22:22
Neustadt	ab	2:36	2:46	12:09	14:15	16:30	22:36
Landau	ab			12:23	14:33	16:50	22:56
Weißenburg (Els)	an			13:09		17:19	23:26
Hagenau	ab			13:40	15:21	17:50	23:56
Straßburg Hbf	an	4:10	4:22	14:09	15:48	18:17	0:27
Colmar	an	5:06	5:17		16:42	19:13	
Mülhausen	an	5:42	5:52		17:16	19:49	
Basel S.B.Bf	an	6:14	6:24		17:47	20:20	
nach			Basel	Neustadt	Basel	Basel	Neustadt
Kurswagen			Chur	Straßburg		Ventimiglia	Straßburg
Zug-Nr			D 161	S 105	D 109	D 113	D 117
Kurswagen			Chur		Ventimiglia		Basel
von			Basel	Straßburg	Basel	Basel	Neustadt
Basel S.B.Bf	ab		21:33		10:14	13:45	16:37
Mülhausen	ab		22:06		10:45	14:19	17:11
Colmar	ab		22:41		11:21	14:55	17:47
Straßburg Hbf	ab		23:41	6:00	12:17	15:52	18:50
Hagenau	ab			6:31	12:46	16:23	19:21
Weißenburg (Els)	ab						19:52
Landau	ab			7:18	13:35	17:16	20:17
Neustadt	an		1:10	7:35	13:52	17:35	20:38
Neustadt	ab		1:14	7:45	13:56	17:39	20:43
Enkenbach	ab			8:30	14:31	18:13	21:16
Rockenhausen	ab			8:47			
Bad Münster a St	ab		2:24	9:11	15:09	18:58	21:55
Bad Kreuznach	ab		2:31	9:19	15:16	19:05	22:02
Bingerbrück	an		2:46	9:34	15:31	19:20	22:17
Bingerbrück	ab		2:51	9:42	15:40	19:26	22:24
Coblenz	an		3:46	10:43	16:34	20:23	23:21
Cöln	an		5:21	12:37	18:05	22:15	0:55
nach			Amsterdam	Cöln	Amsterdam	Dortmund	Bingerbrück
Kurswagen			Rotterdam, Haag				Dortmund

Kurswagen sind nur angegeben, wenn sie über die Alsenztalbahn liefen; D Vz 166 war ein Vorzug zum D 166 zu dessen Entlastung in der angegebenen Verkehrszeit

ten alle Tageszüge einen Speisewagen, das Nachtzugpaar 166/161 einen Schlafwagen. Die Route verlief über Neustadt, Landau und Weißenburg nach Straßburg. Die meisten Züge hielten in Enkenbach (mit Ausnahme der Nachtzüge), wo Anschlüsse nach Kaiserslautern bestanden. Kaiserslautern selbst wurde jedoch nicht angefahren und Weißenburg meist in der Kurve umfahren.

Der Erste Weltkrieg führte zu erheblichen Einschränkungen im Fernverkehr. 1917 blieb lediglich ein D-Zug-Paar bestehen: D 108/105 zwischen Bingerbrück und Straßburg mit durchlaufenden Wagen von und nach Köln. Nach dem Ersten Weltkrieg büßte die Alsenztalbahn erheblich an Bedeutung im Fernverkehr ein. Durch die Abtretung des Elsass an Frankreich entfielen die Zugläufe über Neustadt, Landau und Weißenburg nach Straßburg und Basel. Verbindungen vom Rheinland in die Schweiz wurden nun bevorzugt über die Rheintalbahn via Karlsruhe und Freiburg geführt.

Neue überregionale Verbindungen

In den 1920er-Jahren erschien wieder ein überregionaler Zug auf der Strecke: E 120/119 verband Köln mit Bingerbrück, Landau und Karlsruhe bzw. Konstanz. 1928 erhielt das Zugpaar Kurswagen von München über Karlsruhe und Landau nach Köln. Ein Jahr später wurde daraus das D-Zug-Paar 120/119 mit neuem Laufweg von München über Bruchsal, Graben-Neudorf, Gernsheim, Landau und Bingerbrück bis Köln, ab 1938 verlängert bis Wuppertal. Zusätzlich gab es durchgehende Kurswagen Karlsruhe – Köln/Wuppertal mit Umstellung in Landau. 1938 kam ein Kurswagen aus Konstanz hinzu, der 1939 entfiel, nachdem der Zuglauf auf die direkte Route über Karlsruhe verlegt wurde. Bis 1939 blieben D 120 und D 119 die einzigen über die Alsenztalbahn geführten Fernzüge, ab 1930 noch ergänzt durch ein Eilzugpaar 362/361 Bingerbrück – Neustadt – Landau – Karlsruhe. Der Fernverkehr über Weißenburg war hingegen endgültig eingestellt worden.

Nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs entfiel das Zugpaar 119/120, während das Eilzugpaar 362/361 erhalten blieb und 1941 bis Stuttgart verlängert wurde. Damit war die Alsenztalbahn zwischen Bad Münster am Stein und Enkenbach/Hochspeyer zeitweise ohne D-Zug-Verkehr. 1941 wurden nochmals zwei D-Zug-Paare zwischen Dortmund/Wuppertal und Straßburg über Weißenburg eingeführt – allerdings mit dem in dieser Zeit häufigen Vorbehalt, dass sie „nur auf besondere Anordnung“ verkehrten.

Nach 1945 schien ihr Schicksal als Fernverkehrsrouten zunächst endgültig besiegelt. Doch es kam anders: In den 1950er-Jahren erlebte die Alsenztalbahn eine unerwartete Renaissance – diesmal als Schlüsselverbindung zwischen Frankfurt und Paris (em 5/25). Trotz fehlender Elektrifizierung entwickelte sie sich zu einer wichtigen internationalen D-Zug-Strecke der Bundesbahn. *Josef Mauerer*

Licht und Schatten

zwischen Brocken und Selketal

Trotz erfreulicher Zahlen für das Jahr 2024 kämpft die HSB mit hohen Kosten und nötigen Investitionen. Steigende Ticketpreise, Baustellen und geplante Streckenverlängerungen bestimmen derzeit die Diskussionen im Harz. Vor allem Finanzierung und Modernisierung bleiben aber zentrale Herausforderungen



Eigentlich kann die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) hinsichtlich der Fahrgastzahlen eine positive Bilanz für das Geschäftsjahr 2024 ziehen. Das Unternehmen zählte abermals mehr Reisende auf seinem rund 140 Kilometer langen Streckennetz, obwohl im vergangenen Jahr an 21 Tagen der Betrieb auf der als „Brockenbahn“ weithin bekannten Verbindung (Drei Annen Hohnen –) Schierke – Brocken meist witterungsbedingt gänzlich ruhte und an fünf weiteren Tagen hier nur ein eingeschränkter Betrieb möglich war. Außerdem musste an einigen Tagen das Angebot aufgrund von Personalmangel und kurzfristigen Fahrzeugengpässen auf der Harzquer- und Selketalbahn eingeschränkt werden.

Im Verhältnis zum Jahr 2023 stieg die Zahl der Reisenden um sechs Prozent auf insgesamt 1,15 Millionen Fahrgäste an. Zum Vergleich: Auf allen sächsischen Schmalspurbahnen wurden im gleichen Zeitraum nur etwa 974.000 Reisende gezählt. Die Züge auf der Brockenbahn nutzten rund 507.000 Fahrgäste (2023: 503.000), was

einem Plus von einem Prozent entsprach. Auf der Harzquerbahn (Bereich Nordhausen) stieg die Zahl der Reisenden von etwa 362.000 (2023) auf rund 388.000 an, was einen Zuwachs um sieben Prozent bedeutet. Besonders erfreulich war die Entwicklung der Beförderungsleistungen auf der Selketalbahn. Obwohl hier ab dem 30. September 2024 aufgrund von Brückenbauarbeiten in der Nähe des Bahnhofs Silberhütte (Anhalt) nur Züge auf dem Abschnitt Quedlinburg – Gernrode – Harzgerode verkehrten, zählte die HSB auf der Selketalbahn circa 108.000 Fahrgäste. Das entsprach im Vergleich zum Vorjahr (89.000 Reisende) einem Anstieg um 21 Prozent.

Diese Entwicklung schlug sich auch im Umsatz nieder. Dieser betrug 15 Millionen Euro. Darin enthalten sind die Einnahmen aus dem Deutschlandticket, das seit dem 1. Juli 2023 mit Ausnahme der Brockenbahn auf allen Strecken der HSB gilt. Etwa 226.000 Reisende nutzten das Ticket im Jahr 2024 meist am Wochenende für eine Fahrt mit den Schmalspurbahnen im Harz. Die

beliebtesten Start- bzw. Zielbahnhöfe waren dabei Wernigerode, Drei Annen Hohnen, Eisfelder Talmühle, Nordhausen Nord und Quedlinburg.

Trotz steigender Einnahmen sah sich die HSB gezwungen, zum 1. März 2025 die Fahrpreise anzuheben. Dies war in erster Linie den steigenden Energie- und Personalkosten geschuldet. Die Hin- und Rückfahrt zum Brocken kostet jetzt 57 Euro (vorher 55 Euro). Der Preis für eine einfache Fahrt beträgt 38 Euro (vorher 37 Euro). Der Preis für das sogenannte Nachmittagsticket bleibt mit 47 Euro unverändert. Auch die Tarife für die Mehrtageskarten, die auch für die Brockenbahn gültig sind, wurden angepasst. Die Preise für die Dreitages- und die Fünftageskarten wurden um vier Euro auf 114 Euro bzw. um sechs Euro auf 171 Euro angehoben.

Höhere Zuschüsse vom Land und den Gesellschaftern

Doch die Freude an den steigenden Fahrgastzahlen ist nicht ungetrübt. Aufgrund der in allen Be-

Auch 2025 werden die Diesellokomotiven der Baureihe 199.8 planmäßig auf der Brockenbahn zum Einsatz kommen. 199 872 führt N 8935 bei Drei Annen Hohne am 27. April 2024



99 6001 (Foto mit N 8965 bei Quarmbeck, 26. August 2024) ist seit 2024 außer Dienst. Ihre Aufgaben in der Est Gernrode übernahm 99 243

Dirk Endisch (3)

Am 6. September 2023 genießen die Fahrgäste des N 8986 bei Hasselfelde den Blick auf den sagenumwobenen Brocken. 187 019 befindet sich derzeit zur Instandsetzung in Meiningen



reichen dramatisch steigenden Preise benötigt die HSB zusätzliche Mittel vom Land Sachsen-Anhalt und ihren Gesellschaftern. Das Verkehrsministerium des Landes Sachsen-Anhalt gab am 25. Oktober 2024 bekannt, dass es die HSB mit zusätzlichen Geldern unterstützen wird. Neben den jährlichen Zahlungen in Höhe von 15 Millionen Euro wird die HSB einmalig in diesem Jahr weitere 4,4 Millionen Euro und im Jahr 2026 weitere 3,7 Millionen Euro erhalten. Im Gegenzug verlangt das Land unter anderem ein neues Betriebs- und Fahrzeugkonzept, das auch die Verwendung alternativer Antriebsstoffe und eine Modernisierung des Fahrzeugparks berücksichtigt. Die Gesellschafter der HSB stimmten am 18. Dezember 2024 einer Sonderzahlung in Höhe von 650.000 Euro zu, um damit die Finanzierungslücke für das Jahr 2024 zu schließen.

Seit Anfang 2025 erarbeitet die HSB gemeinsam mit einem Ingenieurbüro das vom Land Sachsen-Anhalt geforderte umfassende Betriebs- und Fahrzeugkonzept, das am 30. Juni 2025 vorliegen

soll. Anschließend werden die Gesellschafter über die Umsetzung des sogenannten Entwicklungskonzeptes entscheiden. Auf einer Betriebsversammlung am 1. April 2025 beauftragte der Aufsichtsratsvorsitzende der HSB, Thomas Balcerowski, den notwendigen Investitionsbedarf für die Infrastruktur und den Fahrzeugpark in den nächsten zehn Jahren auf rund 300 Millionen Euro.

Wie dringend die Mittel benötigt werden, zeigt ein Blick in den aktuellen Fahrplan. Seit dem 25. April 2025 ruht vorübergehend der Personenverkehr auf der 2,9 Kilometer langen Selketalbahn-Stichstrecke Alexisbad – Harzgerode (siehe em 5/25). Grund dafür sind notwendige Bauarbeiten. Rund zwei Kilometer Gleis müssen hier erneuert werden, bevor der Betrieb wieder aufgenommen werden kann. Die Sperrung dieses Abschnitts hat auch Folgen für die Fahrplangestaltung auf der Selketalbahn. Im Sommerfahrplan setzt die HSB hier neben einem Dampfzugumlauf insgesamt vier Triebwagenpaare nach Straßberg (Harz), Hasselfelde und

Stiege/Eisfelder Talmühle ein. Der Dampfzug verlässt den Bahnhof Gernrode nun erst um 11 Uhr und fährt zuerst nach Quedlinburg. Von dort geht es als Nahverkehrszug (N) 8961 nach Eisfelder Talmühle (Ankunft 13:36 Uhr). Die Rückfahrt beginnt mit einer Doppelausfahrt um 14:14 Uhr mit dem N 8904 Eisfelder Talmühle – Drei Annen Hohne. Über Hasselfelde und Quedlinburg fahrend endet der Dampfzug-Umlauf um 18:04 Uhr in Gernrode. Der Dampfzug befährt dabei zweimal täglich die europaweit einmalige Wendeschleife im Bahnhof Stiege.

Streckenverlängerungen geplant

Trotz der derzeitigen finanziellen Probleme stehen noch immer zwei Streckenverlängerungen zur Diskussion. Bereits am 29. September 2022 hatten sich die Mitglieder des Aufsichtsrates einstimmig für die Anbindung der Stadt Braunlage und der „Westernstadt Pullman City Harz“ in Hasselfelde an das Streckennetz der HSB ausgesprochen. Am 6. September 2024 gab die HSB bei der



Blick in die Est Wernigerode im Juli 2024: 99 222 ist seit dem 10. Januar 2025 mit neuer Treibstange wieder im Plandienst, 99 234 ist inzwischen abgestellt. 99 7240 ist betriebsfähig Dirk Endisch

DB Engineering & Consulting GmbH in Berlin eine neue Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der Harzquerbahn in Auftrag. Die Finanzierung dieser Studie übernehmen gemeinsam die Nahverkehrservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), der Regio-

nalverband Großraum Braunschweig, die Stadt Braunlage, der Landkreis Harz und die HSB. Die Idee, Braunlage wieder mit dem Streckennetz der HSB zu verbinden, ist nicht neu. Bereits im Frühjahr 2010 gab es ein solches Gutachten, das die Bau-

Die Triebfahrzeuge der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (Stand 31.03.2025)

Triebfahrzeug	Status / Verwendung	Triebfahrzeug	Status / Verwendung
99 5901-6	warten auf Ausbesserung / Wernigerode	99 7247-2	in Aufarbeitung / Wernigerode
99 5902-4	abgestellt (vorerst keine Aufarbeitung) / DLW Meiningen	187 001-3	betriebsfähig / Est Wernigerode
99 5903-2	abgestellt (ohne Fristen) / Wernigerode	187 011-2	in Ausbesserung / Wernigerode
99 5906-5	abgestellt (Ablauf Kesselfrist) / Hasselfelde	187 012-0	in Ausbesserung / Wernigerode (Nacharbeiten)
99 6001-4	abgestellt (ohne Fristen) / Wernigerode	187 013-8	betriebsfähig / Est Nordhausen Nord
99 6101-2	abgestellt (ohne Fristen) / Wernigerode	187 015-3	abgestellt (ohne Fristen) / Wernigerode
99 6102-1	abgestellt (ohne Fristen) / Gernrode (Schaustück)	187 016-1	betriebsfähig / Est Gernrode
99 (7)222 (-5)	betriebsfähig / Est Wernigerode (im Einsatz)	187 017-9	Hauptuntersuchung / DLW Meiningen
99 7231-6	abgestellt (ohne Fristen) / Ilfeld	187 018-7	betriebsfähig / Est Wernigerode
99 7232-4	betriebsfähig / Est Wernigerode (im Einsatz)	187 019-5	Hauptuntersuchung / DLW Meiningen
99 7233-2	abgestellt (ohne Fristen) / Ilfeld	187 025-4	abgestellt (ohne Fristen) / Wernigerode
99 (7)234 (-0)	abgestellt (ohne Fristen) / Wernigerode	199 005-0	abgestellt (ohne Fristen) / Leihgabe an die IG Spreewaldbahn e. V.
99 7235-7	abgestellt (ohne Fristen) / Wernigerode	199 006-8	abgestellt (ohne Fristen) / Nordhausen Nord
99 (7)236 (-5)	betriebsfähig / Est Wernigerode (im Einsatz)	199 010-6	abgestellt (ohne Fristen) / Gernrode
99 7237-3	betriebsfähig / Est Gernrode (im Einsatz)	199 011-0	abgestellt (ohne Fristen) / Wernigerode
99 7238-1	Hauptuntersuchung / DLW Meiningen	199 012-3	in Ausbesserung / Wernigerode
99 7239-9	in Ausbesserung / Wernigerode (Nacharbeiten)	199 301-3	abgestellt (ohne Fristen) / Ilfeld
99 7240-7	betriebsfähig / Est Wernigerode (im Einsatz)	199 861-6	in Ausbesserung / Wernigerode (Nacharbeiten)
99 7241-5	Hauptuntersuchung / DLW Meiningen	199 871-5	abgestellt (ohne Fristen) / Wernigerode
99 7242-3	abgestellt (ohne Fristen) / Benneckenstein	199 872-3	betriebsfähig / Est Wernigerode (Rangierlok)
99 7243-1	betriebsfähig / Fristarbeiten	199 874-9	betriebsfähig / Est Wernigerode (Rangierlok)
99 7244-9	Hauptuntersuchung / DLW Meiningen	199 877-2	abgestellt (ohne Fristen) / Nordhausen Nord
99 7245-6	betriebsfähig / Est Nordhausen Nord (im Einsatz)	199 892-1	Hauptuntersuchung / ALS Stendal
99 7246-4	abgestellt (ohne Fristen) / Benneckenstein		

kosten auf 12,3 Millionen Euro und die jährlichen Betriebskosten auf 1,4 Millionen Euro veranschlagt. Das Vorhaben verlief aber im Sande.

Die neue Machbarkeitsstudie soll eine Trassenführung von Elend über die Wiese am Gieseckenbleek und dann entlang der B 27 nach Braunlage untersuchen. Im Unterschied zu früheren Planungen soll der Bahnhof Braunlage nun nicht mehr im Bereich der Tennishalle, sondern in der Nähe der Talstation der Wurmbergseilbahn entstehen. „Der Standort ist aus unserer Sicht ideal“, erklärte Braunlages Bürgermeister Wolfgang Langer, da das Zentrum von Braunlage, das Eisstadion und der Kurpark von hier aus in wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen sind. Ob auf dieser Neubaustrecke, die der Aufsichtsratsvorsitzende der HSB, Thomas Balcerowski, als „Jahrhundertprojekt“ bezeichnet, planmäßig Dampflokomotiven eingesetzt werden, ist jedoch offen. Die Strecke könnte auch elektrifiziert werden. „Wir überprüfen alles“, betonte der Aufsichtsratsvorsitzende. Die Machbarkeitsstudie wird im Verlauf des Jahres 2026 vorliegen. Sollte die Verlängerung nach Braunlage tatsächlich geplant und gebaut werden, könnten hier Mitte der 2030er-Jahre die ersten Züge verkehren.

Entspannung im Fahrzeugpark

Etwas entspannt hat sich die Situation bei den Triebfahrzeugen. Am 31. März 2025 gehörten sie-

ben 1' E1' h2t-Maschinen der Baureihen 99.22 und 99.23–24 zum Betriebspark (siehe Tabelle). 99 243 ist planmäßig in der Einsatzstelle (Est) Gernrode stationiert, wo sie die Aufgaben der am 23. September 2024 verabschiedeten 99 6001 übernahm. Die von den Personalen als „Big Mama“ bezeichnete Einheitslok 99 222 erhielt

» Die Baureihe 199.8 wird auch 2025 eine wichtige Rolle in der Zugförderung der HSB spielen

zum Jahreswechsel 2024/25 eine neue Treibstange und wird seit 10. Januar 2025 wieder im Plandienst eingesetzt. 99 247 erhält derzeit eine Kesselhauptuntersuchung in Wernigerode. 99 234 und 99 241 schieden hingegen mit Ablauf ihrer Untersuchungsfristen am 3. November 2024 aus dem Betriebspark aus. Während 99 234 konserviert und am 11. November 2024 in der Wagenhalle hinterstellt wurde, weil 99 241 zur Instandsetzung im Dampfloswerk (DLW) Meiningen. Dort befanden sich bei Redaktionsschluss außerdem 99 238 und 99 244, die Mallet-Maschine 99 5902 und die Triebwagen 187 017 und 187 019.

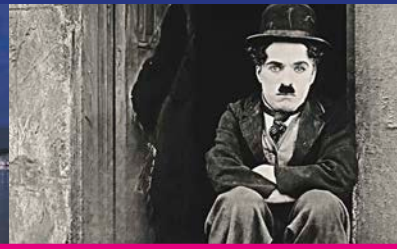
Im Hinblick auf eine möglichst reibungslose Zugförderung werden auch im Sommerfahrplan 2025 die Diesellokomotiven der Baureihe 199.8

planmäßig auf der Brockenbahn zum Einsatz kommen. Bis zum 2. November 2025 wird ein „Harzkamel“ täglich die Zugpaare N 8935/8928 Wernigerode – Brocken und N 8936/8927 Drei Annen Hohne – Brocken bespannen. Weitere Einsätze sind nicht ausgeschlossen, denn seit dem 9. September 2024 darf die HSB ab der Waldbrandwarnstufe 4 auf der Brockenbahn nur noch Diesellokomotiven einsetzen.

Aus diesem Grund nehmen die Überlegungen der HSB, die Baureihe 199.8 zu modernisieren und deren Betriebspark aufzustocken, konkrete Formen an. Die drei derzeit betriebsfähigen Maschinen (199 861, 199 872 und 199 874) sind noch immer mit den Originalmotoren des Typs 12 KVD AL-4 ausgerüstet. Nach über 30 Jahren ist jedoch ein Ende der Nutzungsdauer abzusehen. Daher sollen die „Harzkamele“ unter Beibehaltung ihres historischen Erscheinungsbildes mit modernen Motoren (Typs 8V 400 R43) der Motoren- und Turbinen Union GmbH (MTU) Friedrichshafen ausgerüstet werden. Das Aggregat (1.200 kW Nennleistung) und das Strömungsgetriebe müssen jedoch entsprechend angepasst werden. Als Prototyp für die Remotorisierung, die das Land Sachsen-Anhalt finanziell unterstützt, ist 199 892 vorgesehen. Wer also noch einmal das unverwechselbare Dröhnen des 12 KVD AL-4 hören will, der sollte sich lieber etwas beeilen.

Dirk Endisch

8 Tage Die Magie der Belle Epoque Glanz & Eleganz am Genfer See



DAS ERLEBNIS: FREU DICH AUF

- umweltfreundliche Bahnreise
- **8 bzw. 9 Tage** in der Schweiz
- Montreux: die Belle Epoque erleben
- Charlie Chaplin, die Künstler-Legende am Genfer See
- 8 prestigeträchtige Belle Epoque-Dampfschiffe
- echte Schwiizer Gastfreundschaft im Belle Epoque Stil, das 1829 erbaute Hôtel Masson in Veytaux
- den Lavaux - Wein

- Genf, die weltbekannte kleinste und quirligste Metropole am Lac Lemman
- das noble und zugleich bescheidene Promi-Dorf Gstaad
- die Fahrt im legendären Belle-Epoque-Zug nach Gstaad
- die Aussicht vom Rochers-de-Naya
- Das historische Dorf Yvoire
- die Schweizer Uhrmacherkunst
- die Barockstadt Solothurn

INKLUSIV-LEISTUNGEN

- 7 Ü/F im Belle Epoque Hotel Masson
- Belle Epoque-Zug: Erstklassig nach Gstaad
- Gratis ÖPNV-Nutzung vor Ort
- 4x leckere Abendmenüs
- geführte Stadtbesichtigung in Vevey
- Eintritt: Schloss Chillon, Salzmühle Bex, Fort de Chillon, Chaplin's World
- Zugfahrten 1.Kl. Montreux <-> Genf und Montreux <-> Neuchâtel

- 50% Rabatt auf Genfer- und Neuenburger See-Schifffahrten
- Bergbahn „Rochers-de-Naya“
- 5% Rabatt für jeden Mitfahrer
- viele vergünstigte Möglichkeiten in Montreux & Vevey

FRÜHBUCHEN LOHNT SICH! 3 MONATE VORAUS BONUS

- 1 weitere Ü/F in Montreux
- 7 % Sofort-Rabatt
- 30% Rabatt auf Abendessen

Reisetermine 2025
8 / 9 Tage: April bis Oktober
jeden Freitag oder Samstag
p.P. im DZ: ab 1998 €



Reise365.com - D 35685 Dillenburg
eMail: info@reise365.com
www.reise365.com/montreux

Jetzt anrufen!
02771 83050



■ Die Bundesbahn-Triebwagen VT 70 970 und 971 als Modelle der Nenngröße H0

Silberne Leichtbauten von Piko und Sachsenmodelle

Ein kleiner, zweiachsiger Triebwagen aus der Vorkriegszeit mit silbernem Erscheinungsbild ist schon etwas Besonderes. Die DB hatte für rund ein Jahrzehnt sogar zwei davon in ihrem Bestand. Der eine erschien ab 1980 bei Piko in 1:87, der andere 1991 von Sachsenmodelle

In den 1920er- und frühen 1930er-Jahren experimentierte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft allerhand, um ihren Nebenbahnbetrieb rationeller zu gestalten. Das hieß in erster Linie: Weg vom beschaulichen, defizitären Dampftrieb mit uralten Loks und teils noch älteren Wagen, hin zu modernen Triebwagen mit Verbrennungsmotoren. Eine Reihe an zweiachsigen Bauarten entstand, meist in nur wenigen Exemplaren, die im Betriebsdienst eingehend auf ihre Tauglichkeit erprobt wurden. Auf Basis der Versuchsergebnisse und der praktischen Alltagserfahrungen mit den Fahrzeugen ließ die Reichsbahn ab 1934 ihren Einheits-Nebenbahntriebwagen nach Skizzenblattnummer CvT-36 (später CPwT-34) entwickeln. Federführend bei der Entwicklung war die MAN in Nürnberg, die auch den bereits aus anderen Fahrzeugen bekannten hauseigenen Motor vom Typ W6V 15/18c mit 150 PS beistellte. Am Bau der mit ihren abgerundeten Frontpartien deutlich moderner als die Vorgänger wirkenden Stahlleichtbau-Triebwagen waren neben MAN auch die Waggonfabrik Busch in Bautzen, Rathgeber in München sowie die Maschinenfabrik Esslingen beteiligt. Bis zum Herbst 1938 gingen 64 Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 135 061 bis 064, 135 067 bis 076 sowie 083 bis 132 in Betrieb.

Noch leichter als leicht

Darüber hinaus zeigte sich die Reichsbahn in jenen Jahren durchaus experimentierfreudig –

zumindest dann, wenn es darum ging, Gewicht und damit Betriebsstoffe einzusparen. So wollte man als Alternative zum Stahlleichtbau auch Versuche mit anderen Leichtmetallen für den Aufbau unternehmen. Dabei konnte man auf bereits vorliegende Betriebserkenntnisse anhand der zwei eigenen 1926 für die Berliner S-Bahn gebauten Leichtmetall-Halbzüge als auch eines ebenfalls 1926/27 an die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn gelieferten



Triebwagens zurückgreifen. Auch im Ausland gab es zu jener Zeit ähnliche Versuche mit verschiedenen Aluminiumaufbauten.

Um weitere praktische Betriebserfahrungen mit dem Fahrzeugleichtbau zu sammeln, gab das Reichsbahn-Zentralamt 1934 im Rahmen des Beschaffungsprogrammes der MAN den Auftrag, neben den vier Baumusterfahrzeugen 135 061 bis 064 als Einheits-Nebenbahntriebwagen in Stahlleichtbauart auch eine Variante in Leichtmetallbauweise zu konstruieren. Zwei Fahrzeuge sollten entstehen, die abgesehen vom Aufbau-

werkstoff den gleichen Grundriss und die gleiche Maschinenanlage wie diese erhalten sollten. Da die MAN selbst über keine Erfahrungen auf diesem Gebiet verfügte, zog man für die Entwicklung außer der Leichtbauwerkstatt der IG Farbenindustrie Bitterfeld auch den Lehrstuhl von Professor Herbert Wagner an der Technischen Hochschule in Charlottenburg hinzu, der die entsprechenden Festigkeitsberechnungen beisteuerte. Die Überwachung der Entwurfsarbeiten lag beim Reichsbahn-Zentralamt München. Als Werkstoff für die beiden Triebwagen legte man sich schnell auf Hydronalium (Hy) fest – eine moderne Aluminiumlegierung mit einem Magnesiumanteil von (je nach Werkstoffgüte) bis zu zwölf Prozent sowie Spurenelementen von Mangan und Silizium, die bei geringem Gewicht eine hohe Festigkeit versprach. Für dessen Verwendung

mussten das Untergestell und die Grundkonstruktion für den Aufbau der beiden Triebwagen ebenfalls neu konstruiert werden. Gegenüber der Stahlleichtbau-Ausführung konnte das Gewicht der Hydronalium-VT auf 12,3 gegenüber knapp 18 Tonnen reduziert werden.

Beheimatung in Nürnberg

Mit der Gattungsbezeichnung CPwT-34a konnten 135 065 und 066 im Herbst/Winter 1937 an die Reichsbahn abgeliefert werden, die sie beim Bw Nürnberg Hbf beheimatete. Aus Gewichtsgründen bewusst verzichtet hatte man auf eine



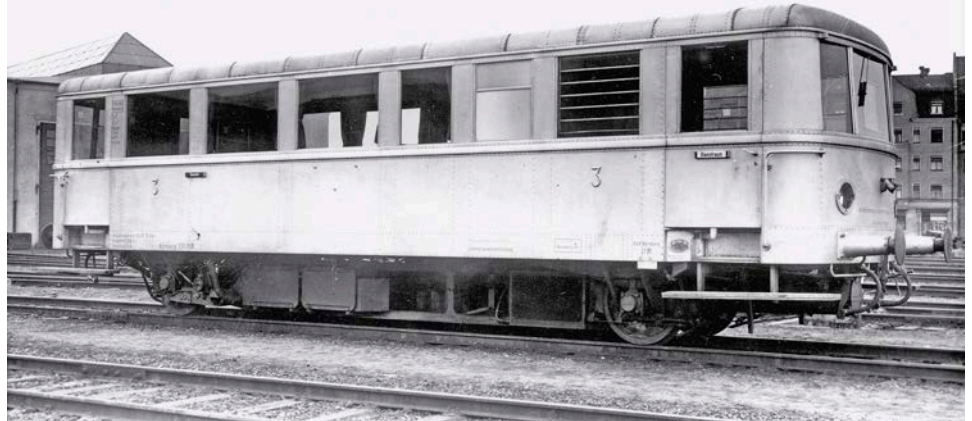
Auf das damals schon betagte Piko-Modell des Hydronalium-Triebwagens VT 70 971 von 1980 (links) folgte 1991 der komplett neu konstruierte und zeitgemäße VT 70 971 von Sachsenmodelle (oben)

Oliver Strüber

Außenlackierung, sodass beide VT eine schon auf den ersten Blick auffallende silbrig-grauglänzend polierte Hydronaliumoberfläche aufwiesen. Sowohl der Motortragrahmen als auch alle anderen unterhalb des Wagenkastens befindlichen Teile waren stahlblau lackiert. Ebenso ausgeführt war die Beschriftung. Für die Klassenbezeichnung brachte man jedoch erhabene Ziffern an. Ansonsten entsprach das VT-Äußere weitgehend dem der vier im üblichen Reichsbahn-Anstrich beige-rot lackierten Baumuster.

Zum Einsatz kamen 135 065 und 066 ab der Jahreswende 1937/38 von Nürnberg aus auf den umliegenden Nebenstrecken der Direktion. Haupteinsatzgebiet war zunächst die knapp 37 Kilometer lange Nebenbahn Steinach (b. Rothenburg o d T) – Dombühl. Hier konnten sich beide VT bewähren. Zu einer Weiterbeschaffung ist es allerdings nicht gekommen. Wie fast alle anderen Dieseltriebwagen wurden auch sie kurz vor Kriegsbeginn im August 1939 zur Kraftstoffeinsparung abgestellt. Beide überlebten den Krieg, wiesen jedoch starke Schäden auf. Dennoch entschied sich die Bahn zur Aufarbeitung der Sonderlinge, die vom Betriebsdienst dringend benötigt wurden. Schon im Januar 1946 kam 135 066 nach Aufarbeitung im RAW Nürnberg wieder ins Rollen, fiel jedoch in den folgenden Jahren mehrfach längere Zeit aus. Der stärker beschädigte 135 065 blieb hingegen vorerst abgestellt. Gemäß dem neuen Nummernplan für

Die IG Farben warb im November 1940 im „Organ“ mit den Vorzügen des leichtgewichtigen Hydronalium-Triebwagens Slg. Oliver Strüber



Am 23. April 1938 nahm der Fotograf Carl Bellingrodt im Bahnbetriebswerk Nürnberg Hbf den Hydronalium-Triebwagen 135 066 bzw. späteren VT 70 971 der Deutschen Bundesbahn auf. Noch sind dessen Frontflächen unlackiert

Slg. Brinker

Triebwagen der Reichsbahn in der Bi-Zone erhielten beide im Herbst 1947 die neuen Nummern VT 70 970 (ex 135 065) bzw. 971 (ex 066).

Nur ein Jahrzehnt Betriebseinsatz

Bis Ende 1950 war auch VT 70 970 wieder aufgearbeitet und konnte den im Frühjahr 1950 bei der MAN revidierten Bruder unterstützen. Beheimatet waren beide nun beim Bww Nürnberg. Wie schon zuvor setzte die junge DB sie auf verschiedenen fränkischen Nebenbahnen ein. Der Hydronaliumaufbau hatte sich bewährt: 1950 ließen sich so gut wie keine Korrosionsspuren nachweisen. Während VT 70 970 der Franken-Metropole treu blieb, wechselte der 971 im Juni 1956 zum rund 60 Kilometer nördlich gelegenen Bw Bamberg. Am Einsatzgebiet änderte sich nur wenig, vor allem die Verbindungen Forchheim – Ebermannstadt – Behringersmühle bzw. Ebermannstadt – Heiligenstadt (Ofr) wurden nun zusammen mit „normalen“ VT-Geschwistern in Stahlleichtbauweise zu ihrem Revier.

Ebenfalls kaum verändert hatte sich ihr optisches Erscheinungsbild mit unlackierten Hydronaliumseitenflächen, wenngleich zumindest VT 70 970 auf beiden Seiten unterhalb der Frontfenster und

Technische Daten zum Hydronalium-VT

Betriebsgattung	CvT
Achsfolge	A1
Länge über Puffer	12.475 mm
Achsstand	7.000 mm
Raddurchmesser	900 mm
Dienstgewicht (leer)	12,3 t
Sitzplätze	36+6+2
Höchstgeschwindigkeit	75 km/h

oberhalb des Pufferträgers schon früh zur besseren Erkennbarkeit einen fahrzeugbreiten Kontrastbereich im üblichen Triebwagen-Rot der DB erhielt. Ob auch VT 70 971 diesen trug, ist nicht nachweislich belegt. Spätestens 1957/58 zeigte er sich mit einem deutlich abweichenden Farbschema, bei dem beide Frontseiten nun eine blaue, umlaufend bis zu den Türen reichende Lackierung erhalten hatten, die sowohl den Bereich oberhalb des Pufferträgers als auch den der Fenster umfasste. Die silberne Fläche dazwischen wurde von der um den gesamten VT herum verlaufenden, ebenfalls blau lackierten Zierleiste akzentuiert.

Für die recht schwach motorisierten und nur 75 km/h fahrenden Triebwagen zeichnete sich schon in den frühen 1950er-Jahren ihr nahendes Ende ab, da ihnen die neuen Schienenbusse der DB in fast allen Belangen überlegen und auch bald in großer Stückzahl vorhanden waren. Auf die VT 70 konnte daher verzichtet werden. Für den 970 kam das Ende mit seiner am 9. Dezember 1959 verfügten Ausmusterung, bald darauf folgte dessen Verschrottung. Der 971 konnte sich ein halbes Jahr länger halten, wurde am 4. Juli 1960 ausgemustert, anschließend noch einige Jahre im AW München-Freimann hinterstellt und erst im März 1965 zerlegt.

Späte Umsetzung ins Modell

Obwohl von den Einheits-Nebenbahntriebwagen der späteren DB-Baureihe VT 70⁹ eine immerhin recht große Stückzahl gebaut wurde, dauerte es

Für den Leichtbau von Schienenfahrzeugen
ELEKTRON
 Leichtlegierungen mit hohen Festigkeitseigenschaften auf der Basis Magnesium, dem leichtesten Nutzmehall
Hydronalium
 Aluminiumlegierungen der korrosionsbeständigsten Gattung Al-Mg bzw. GAl-Mg in allen Lieferformen und je nach Verwendungszweck ausgewählten Einzellegierungen lieferbar
IGEDUR
 Aluminium-Knetlegierungen der Gattung Al-Cu-Mg (spez. Gew. 2,8) für höchste Beanspruchungen

I.G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT ABT. ELEKTRONMETALL BITTERFELD



Am 28. Februar 1959 stattete der Bildautor als 18-jähriger Eisenbahnfan der Fränkischen Schweiz einen Besuch ab, bei dem ihm südlich von Heiligenstadt auf der Nebenbahn Ebermannstadt – Heiligenstadt (Ofr) das Fahrzeuggespann aus dem Hydronalium-Triebwagen VT 70 970 und dem im typischen Bundesbahn-Rot lackierten Beiwagen VB 140 008 begegnete

Dr. Rolf Brüning



Die Grundkonstruktion des zwischen 1980 und 1986 angebotenen VT 70 971 von Piko geht auf das Jahr 1964 zurück, als die DR-Variante erstmals im HO-Sortiment verfügbar war. Die Technik zeigt sich einfach und raumfüllend. Die schwarz eingefärbten Fenstersätze waren aber damals schon nicht mehr zeitgemäß Oliver Strüber (2)

doch recht lange, bis die ersten Modellnachbildungen in den Handel gelangten. Trix hatte sich in den 1950er-Jahren für den VT 75 als zweiachsigen Altbau-Triebwagen entschieden, Fleischmann und Märklin setzten auf den modernen Schienenbus. Bedarf für einen VT 70⁹ oder gar die beiden Hydronaliumableger schien es daher aus Herstellersicht nicht zu geben. Anders sah es bei Piko in Sonneberg aus. An die neuen LVT 2.09 der DR (siehe em 2/25) wagte man sich in HO noch nicht heran, stattdessen rollte 1964 der beige-rote VT 135 062 samt Beiwagen VB 140 312 in DR-Ausführung ins Programm, dem 1973/74 auch die für den Export bestimmte rote DB-Version als VT 70 937/VB 140 295 folgte. Auf dessen Basis stellte die DMV-Arbeitsgemeinschaft 3/42 ab 1980 in Kleinserie die Nach-

bildung des Hydronalium-VT 70 971 im letzten Vorbildzustand mit blauen Frontpartien her, die bald darauf von Piko ins Fertigungsprogramm übernommen wurde und bis 1986 unter der Artikelnummer 5/6104/021 verfügbar war.

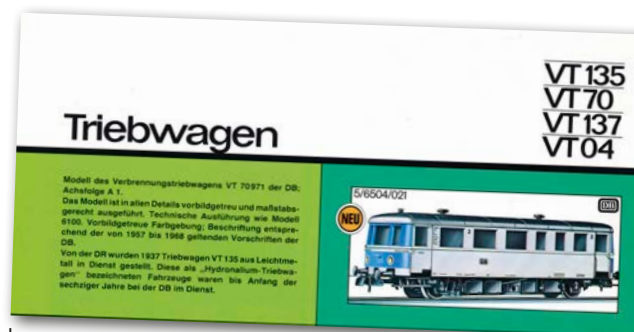
Einen anderen Weg beschritt 1991 der neue Hersteller Sachsenmodelle, der nach der Reprivatisierung die Nachfolge des VEB Modellbahn Oybin (ehemals Schicht) antrat. Als erstes Trieb-

fahrzeugmodell erschien hier der exakt maßstäbliche und sehr gut detaillierte Einheits-Nebenbahntriebswagen – und zwar gleich in allen Lackierungsvarianten des Vorbilds bei DRG, DB und DR. Und auch den Ableger mit Hydronaliumaufbauten konnten die Kunden dort nun in zeitgemäßer Ausführung als VT 70 970 der DB mit rot lackierten Frontpartien (73100) und als 135 065 der Vorkriegszeit (-2) kaufen.

Den Vertrieb der Modelle übernahm zeitweise Roco. 1999 musste Sachsenmodelle Insolvenz anmelden, das Sortiment und die Vertriebsrechte wurden 2001 von Tillig übernommen. Noch einmal waren beide Hydronalium-VT für kurze Zeit im Handel verfügbar, dann endete das interessante Kapitel der silbernen Zweiachser auf HO-Gleisen. Mit ihrer auffälligen Farbgestaltung ziehen die beiden Hydronalium-Triebwagen jedoch nach wie vor alle Blicke auf sich. Oliver Strüber

Lebensläufe der Hydronalium-VT

Betriebsnr.	135 065	135 066
ab 1947	VT 70 970	VT 70 971
Hersteller	MAN	MAN
Fabriknr./Baujahr	127 521/1937	127 522/1937
Abnahme	29. Dezember 1937	8. Dezember 1937
Stationierungen		
Bw / Bww	29. Dezember 1937 bis 9. Dezember 1959	8. Dezember 1937 bis 2. Juni 1956
Nürnberg		
Bw Bamberg	–	3. Juni 1956 bis 4. Juli 1960
Ausmusterung	9. Dezember 1959	4. Juli 1960
Zerlegung	Anfang 1960	März 1965



ZAHN UM ZAHN STEIL BERGAUF

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Zwölf europäische Zahnradbahnen, auf denen Dampfloks noch heute im Einsatz sind – eindrucksvoll porträtiert mit spannenden Fakten, historischen Bildern und aktuellen Aufnahmen. Ein nostalgisches Erlebnis für alle, die Dampf, Technik und eindrucksvolle Landschaften lieben.

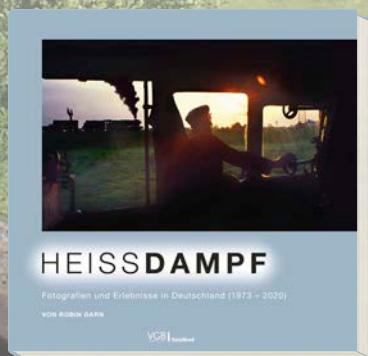
128 Seiten · ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96453-656-3
€ (D) 24,99



ISBN 978-3-98702-110-7
€ (D) 39,99



ISBN 978-3-96453-597-9
€ (D) 49,99



ISBN 978-3-96453-287-9
€ (D) 19,99



ISBN 978-3-96968-104-6
€ (D) 39,95



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.

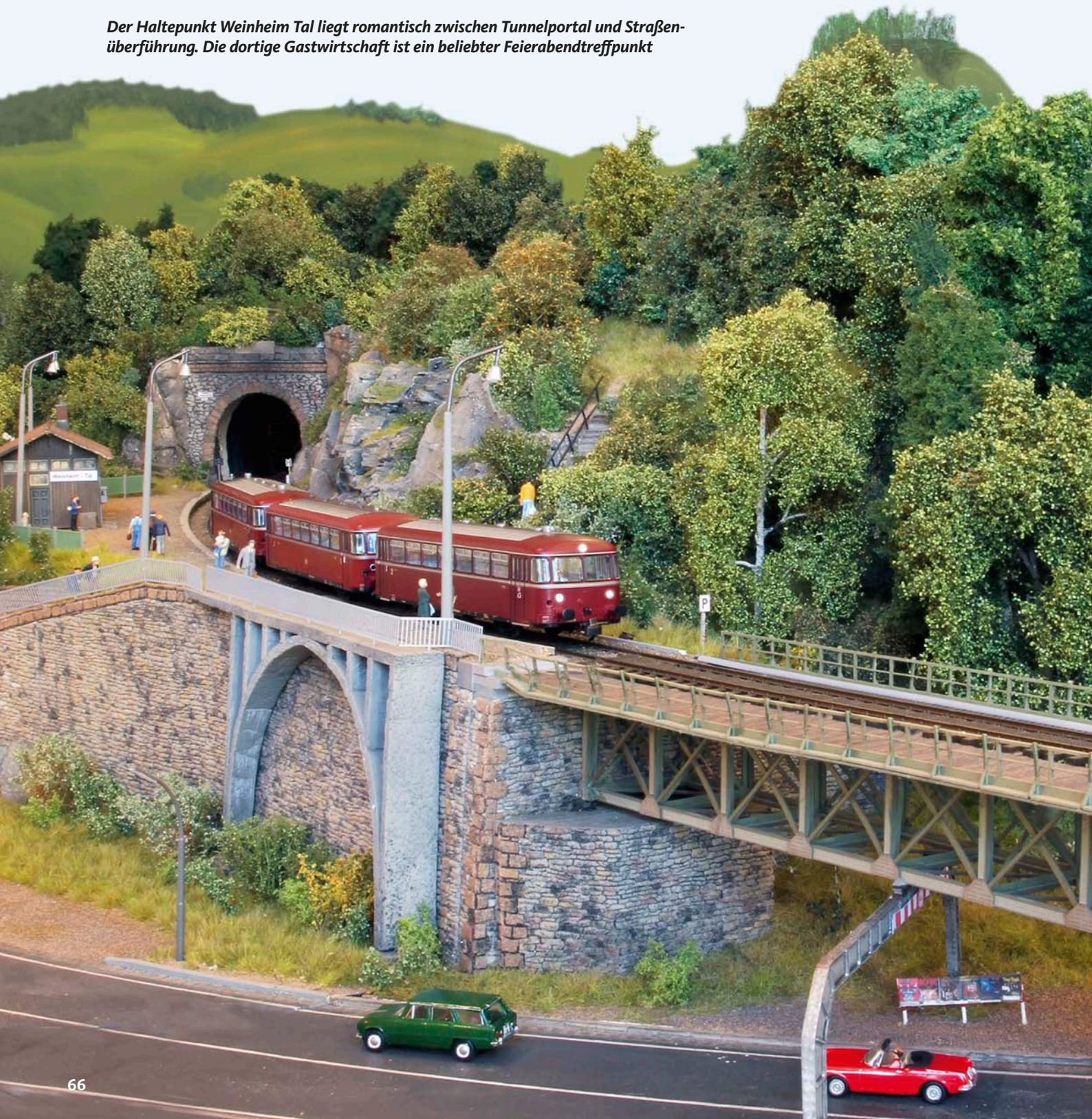
VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

■ Bahnhofsgeschichten aus dem hessischen Odenwald, Teil 6: Weinheim-Tal

Ein Schluck Ebbelwoi **zum Abschluss unserer Eisenbahnreise**

Mit dem Haltepunkt Weinheim Tal wird der letzte Punkt unserer Odenwalddreise erreicht. Wolfgang Löckel trifft dort auf seinen alten Kumpel Schorsch. Aber auch unser Protagonist Horst Meier lässt sich von dessen Erzählungen einfangen und kommt kaum davon los ...

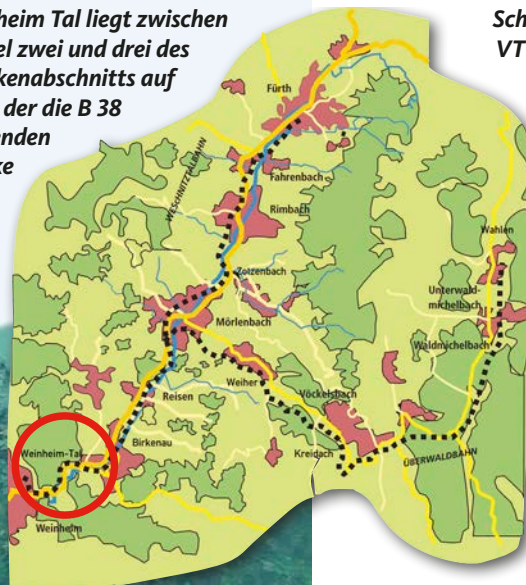
Der Haltepunkt Weinheim Tal liegt romantisch zwischen Tunnelportal und Straßenüberführung. Die dortige Gastwirtschaft ist ein beliebter Feierabendtreffpunkt



Der Tag war schon in seiner zweiten Hälfte angekommen, als wir erneut im Schienenbus sitzend Richtung Weinheim tuckerten. In Birkenau hatten wir kurz gehalten, waren aber sitzen geblieben, weil ja eine Verabredung in Weinheim Tal anstand. „Jetzt wird's streckenmäßig richtig interessant“, kommentierte Wolfgang Löckel unsere Weiterfahrt: „Erst fahren wir unter der Zigeunerbrücke hindurch, die im Volksmund so benannt wird und die die einzige Brücke auf diesem Streckenabschnitt ist. Dann kommen gleich die Tunnel und weitere Straßenbrücken.“ Er sumnte daraufhin eine Melodie vor sich hin, deren Singsang mir durchaus vertraut vorkam. Löckel sah meinen fragenden



Weinheim Tal liegt zwischen Tunnel zwei und drei des Streckenabschnitts auf Höhe der die B 38 querenden Brücke



Der meiste Verkehr wurde mit Schienenbussen der Baureihe VT 98 abgewickelt, die meist mit Bei- und Steuerwagen unterwegs waren. Als „Retter der Nebenbahnen“ ersetzten sie auf der Weschnitztalbahn die mit den Baureihen 65 und 94 lokbespannten Reisezüge

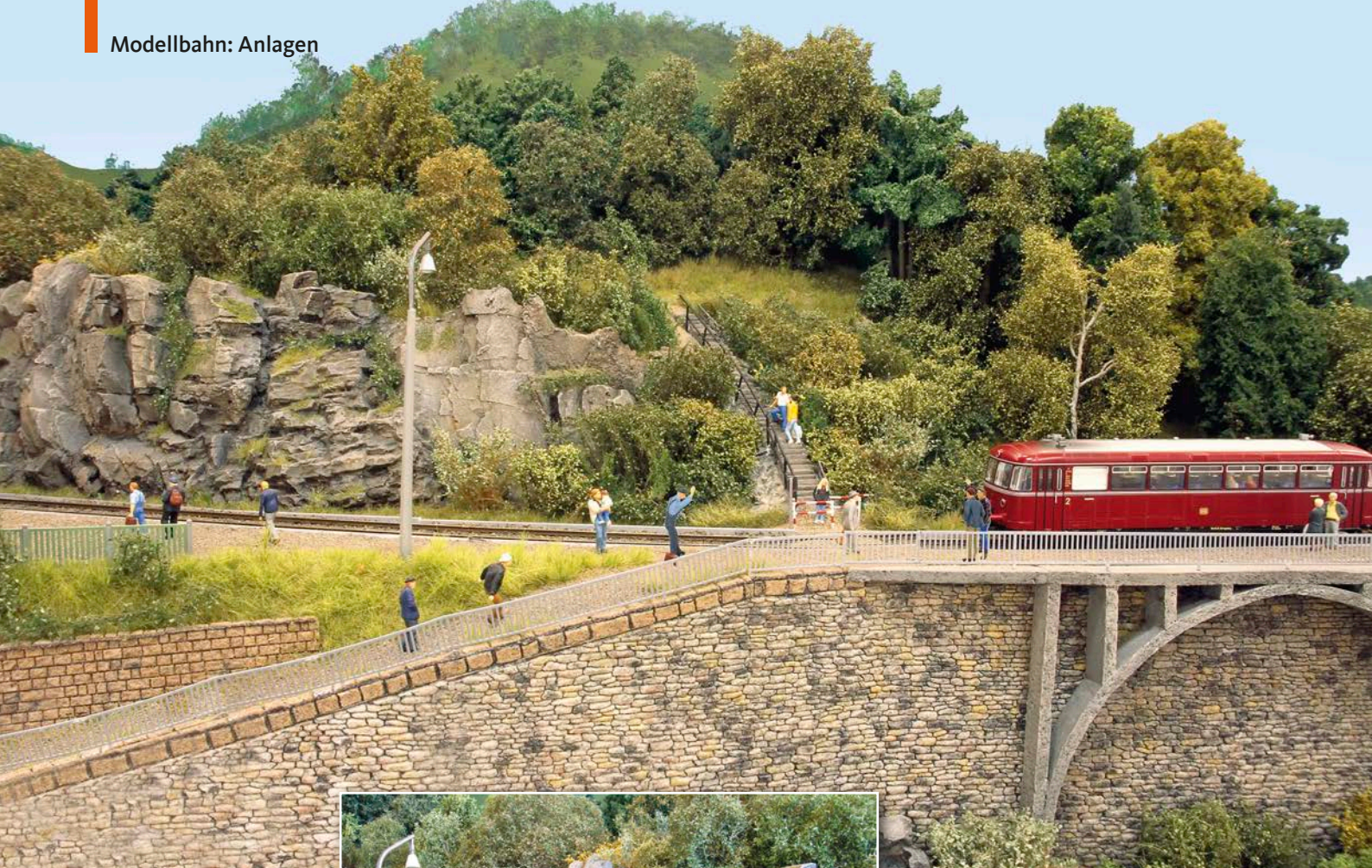
Blick: „Das betrifft genau unseren Streckenabschnitt und geht wie folgt: Zwischen Woinem (Weinheim) und Bäjke (Birkenau), do stäjdie Tunnel, wem mer noifährt, werd's dunkel, wem mer rausfährt, werd's hell.“ Ich

fiel mit ein: „Holla dihiha, holladiho, holla di hoppsasa, holla di ho.“ Wir mussten beide lachen. Eigentlich müsste es ja heißen: Da stehen drei Tunnel, aber das nimmt hier keiner so genau ...

Drei Tunnel in Folge

Kaum ausgesprochen, wurde es dunkel um uns herum, da wir in einen der drei Tunnel eingefahren waren. Aus der Finsternis kamen Löckels Erläuterungen: „Der ist nur 85 Meter lang, die beiden nächsten bringen es dann schon auf 137 bzw. 132 Meter. Also nicht die Welt, aber es ist hier so streckentypisch und oft gibt es das ja anderswo auch nicht.“ Das wusste ich anders und brachte mein Wissen an den Mann: „Na ja, auf der Schwarzwaldbahn gibt es auch viele kurze Tunnel hintereinander, weil man da versucht hatte, die Strecke am Hang entlangzuführen und Brücken zu vermeiden. Vor Triberg sind es sogar 16 Tunnel!“ Löckel nickte beifällig, zog aber noch ein Ass aus dem Ärmel: „Die beste Stelle kommt erst noch, wenn wir den zweiten Tunnel verlassen und direkt auf einer Brücke die B 38 überqueren. Dann folgt der Industrieanschluss zur Mühle und ins





Groß ist das Hallo, als Horst und Wolfgang in Weinheim Tal den Schienenbus verlassen und Schorsch am Bahnsteig begrüßen

Die Freude über das Wiedersehen mündet in den Vorschlag, im Schankraum des Haltepunktgebäudes einen Schoppen zu genießen



Die Schienenbusgarnitur ist weitergefahren, verlässt Weinheim Tal und strebt ihrem Endziel, dem Verzweigungsbahnhof Weinheim entgegen



Porphyrywerk und gleich darauf wieder eine Brücke, ehe wir den Haltepunkt Weinheim Tal erreichen. Dort treffen wir meinen Kumpel Schorsch, eigentlich Georg. Der arbeitet beim ‚Freudenberg‘ in Weinheim.“

„Aber dann müsste er doch im Bahnhof Weinheim einsteigen“, entgegnete ich verwundert. „Ja schon, aber die Bahnhofskneipe in Weinheim Tal, die ihren Namen eigentlich nicht verdient, verführt die Arbeiter nach Schichtende, dort noch ein oder zwei Schoppen zu sich zu nehmen. Sie steigen deshalb nach einer Station schon wieder aus und kehren ein. Wegen der höheren Zugfolge im Feierabendverkehr lässt sich das ganz gut einfädeln. Daheim erzählen sie dann, man habe noch etwas drangehängt, weil die eine oder andere Maschine geizt hätte oder die Vorlegeweiber am Band zu langsam waren – alles eine Sache der Auslegung“, schloss er seine Ausführungen.

Einkehr in Weinheim Tal

Der Wechsel zwischen Hell und Dunkel, das Pfeifen und Tuckern unseres Triebwagens und das laute Poltern, als wir über die Fachwerkbrücke donnerten, hatten schon was Erhabenes – jedenfalls für Eisenbahnfans. Der Triebwagen wurde langsamer und kam fast noch auf der Brücke quietschend zum Stehen. Draußen nahm ich eine Gestalt wahr, die in blauer Arbeitshose und mit abgewetzter, lederner Tasche eigentlich nur Schorsch sein konnte. Das Hallo bei der Begrüßung war groß und Wolfgang machte gleich ein paar derbe Scherze bezüglich Arbeit, Anstren-

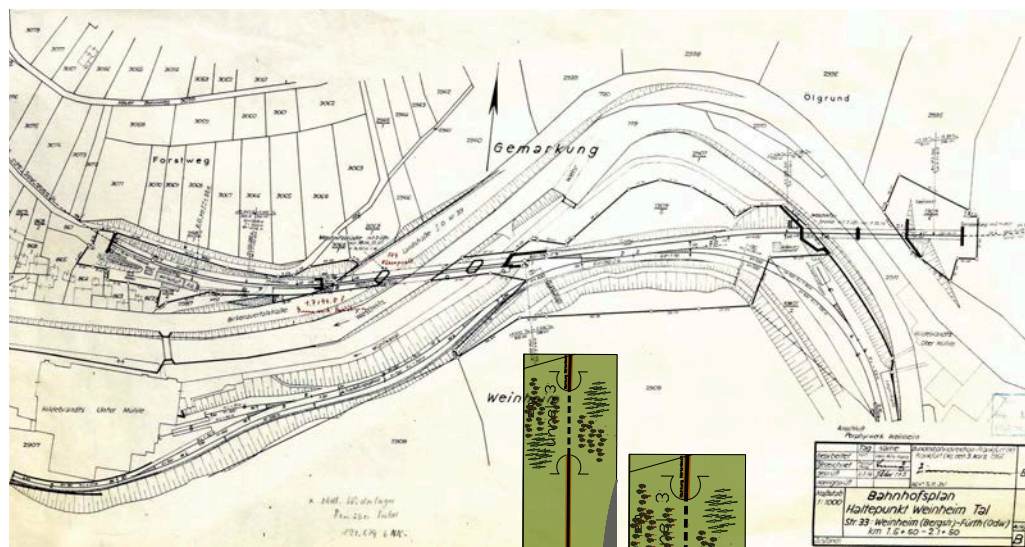


Die Szene am Tunnel zwei in Vorbild und Modell: Mit mächtigem Auspuffschlag schießt eine DB-Tenderlok der Baureihe 65 aus dem Portal und fährt weiter Richtung Mörlenbach Slg. Horst Meier



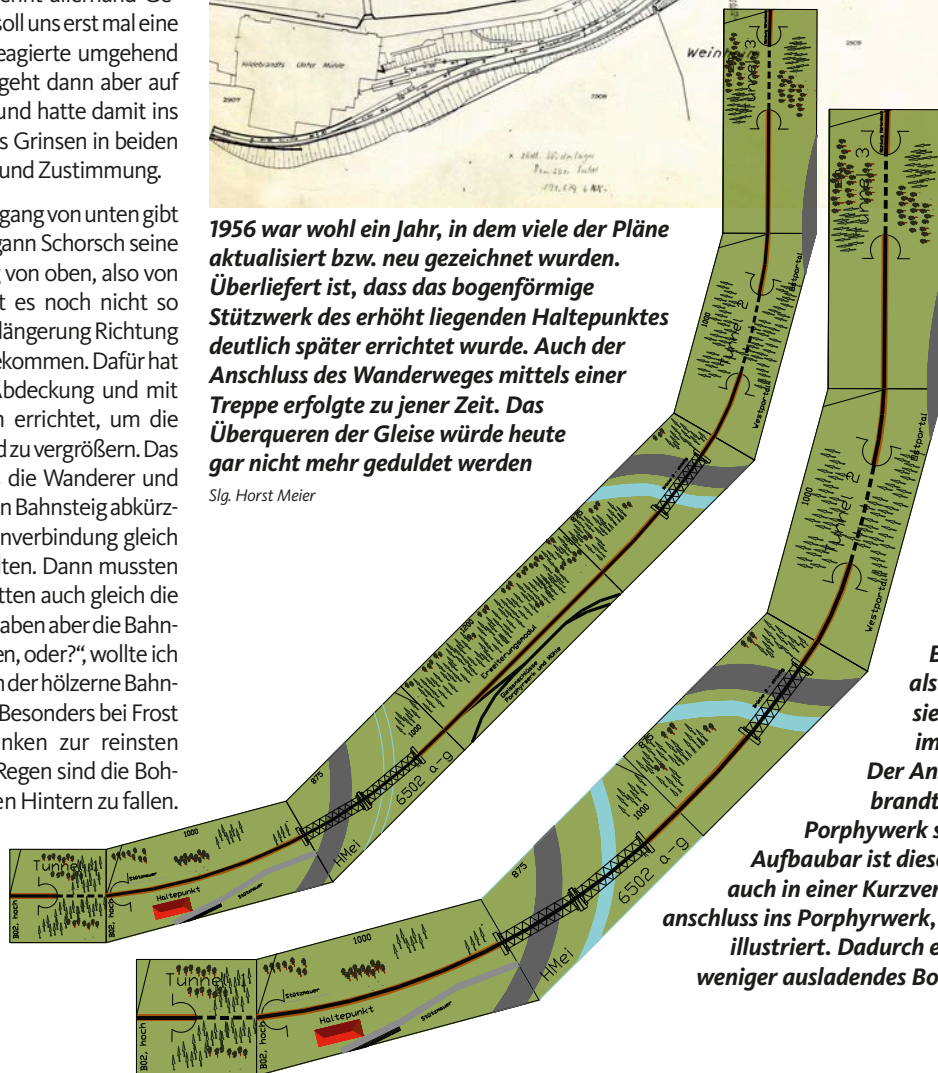
gung und Feierabendverlängerung. „Lass uns doch in den Schankraum gehen, die haben einen fantastischen Kochkees und natürlich Ebbelwoi und Bier. Wenn die Kehle feucht ist, lässt sich's leichter babble“, kürzte Schorsch das Begrüßungszeremoniell ab. Drinnen begann die übliche Vorstellungsrunde und mir schwirrte schon der Kopf, bei all den Namen und Personen, die ich auf meiner Fahrt bereits kennengelernt hatte. Wolfgang wandte sich an mich: „Schorsch kann Dir viel über den Haltepunkt erzählen. Er fährt schon lange hier raus und kennt allerhand Geschichten. Doch der Hennes soll uns erst mal eine Runde machen!“ Der Wirt reagierte umgehend auf sein Handzeichen. „Die geht dann aber auf mich“, bot ich großzügig an und hatte damit ins Schwarze getroffen, denn das Grinsen in beiden Gesichtern zeugte von Dank und Zustimmung.

„Den Haltepunkt mit dem Zugang von unten gibt es schon von Anfang an“, begann Schorsch seine Erläuterungen. „Den Zugang von oben, also von den Wanderwegen her, gibt es noch nicht so lange. Auch die Bahnsteigverlängerung Richtung Brücke ist später erst hinzugekommen. Dafür hat man mit Holzbohlen eine Abdeckung und mit Beton vorn den Stützbogen errichtet, um die Bahnsteiglänge entsprechend zu vergrößern. Das führte schließlich dazu, dass die Wanderer und Spaziergänger über den neuen Bahnsteig abkürzten und vorn bei der Weichenverbindung gleich auf die andere Seite wechselten. Dann mussten sie nicht mehr ins Tal und hatten auch gleich die Weschnitz überquert.“ „Das haben aber die Bahnoffiziellen nicht gerne gesehen, oder?“, wollte ich wissen. „Natürlich nicht, denn der hölzerne Bahnsteig ist sowieso fragwürdig. Besonders bei Frost im Winter werden die Planken zur reinsten Rutschbahn. Doch auch bei Regen sind die Bohlen rutschig genug, um auf den Hintern zu fallen. Das bereitet schon den ortsansässigen Reisenden genug Probleme, da braucht es nicht noch die neunmalklugen Städter, die sich im Falle eines Falles –



1956 war wohl ein Jahr, in dem viele der Pläne aktualisiert bzw. neu gezeichnet wurden. Überliefert ist, dass das bogenförmige Stützwerk des erhöht liegenden Haltepunktes deutlich später errichtet wurde. Auch der Anschluss des Wanderweges mittels einer Treppe erfolgte zu jener Zeit. Das Überqueren der Gleise würde heute gar nicht mehr geduldet werden

Slg. Horst Meier



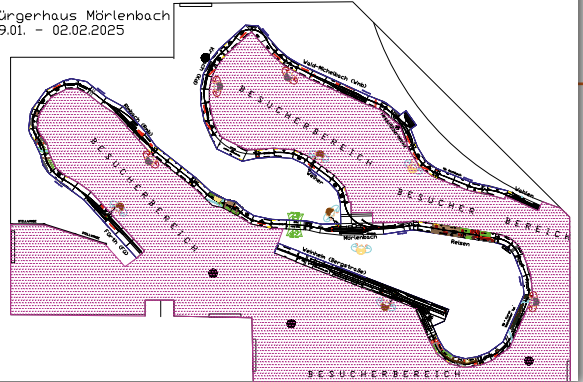
In der HO-Umsetzung besteht die Modulgruppe Weinheim Tal mit allen Brücken und Tunneln als 90-Grad-Bogen aus sieben Segmenten, wie im Plan links zu sehen. Der Anschluss an die Hildebrandt'sche Mühle und das Porphywerk sind nur angedeutet. Aufbaubar ist diese Modulgruppe aber auch in einer Kurzversion ohne den Gleisanschluss ins Porphywerk, wie im rechten Plan illustriert. Dadurch erhält man ein etwas weniger ausladendes Bogenstück Horst Meier (6)

Betriebskonzept



„Spielen mit Sinn“ lautet das Motto der Betreiber des Modularrangements „Weschnitztalbahn“

Bürgerhaus Mörlenbach
29.01. – 02.02.2025



Im Januar 2025 konnten die Modellisten des WÜP ihre bisher größte Präsentation der Strecke mit etwa einhundert Metern Streckenlänge durchführen. Die mit rund 5.000 Gästen gut besuchte Ausstellung fand lokal passend im Bürgerhaus von Mörlenbach im Odenwald statt

Beim Betreiben des HO-Modularrangements „Weschnitztalbahn“ außerhalb von FREMO-Veranstaltungen, auf denen nach beschleunigter Uhr und Fahrplan gefahren wird, halten sich die Protagonisten weitgehend an den einstigen DB-Vorbildablauf. Zwar wird nicht nach einem festen Fahrplan gefahren, aber Häufigkeit und Gewichtung der Personen- und Güterzüge stimmen. So fahren am angedachten Vor- und Nachmittag mehr Personenzüge für

Schüler und Arbeiter als tagsüber. Hier fügen sich dann die Güterzüge in den Ablauf ein. Neben den typischen Umbauwagengarnituren und Schienenbussen für den Personenverkehr verkehren einige Nahgüterzüge mit überwiegend gedeckten Wagen für die Unterwegsbahnhöfe, ein Schotterzug für Fürth und ein Ng zu den Hessischen Hölzerwerken, der dann auch neben Beschlägen und anderem Zubehör Wagen mit Rohholz befördert. Umgekehrt werden die produzierten

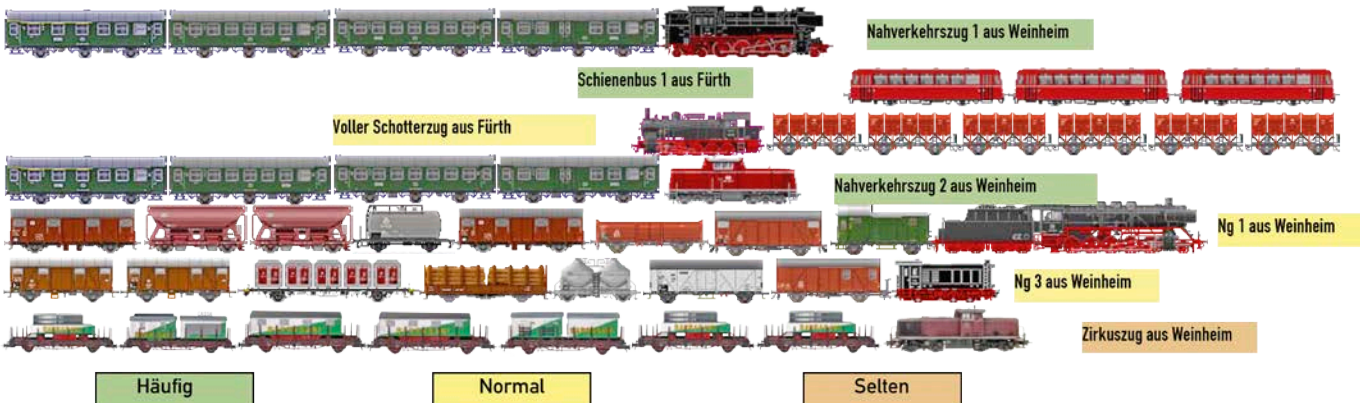
Stühle und Besen witterungsgeschützt mit G-Wagen nach Weinheim und von dort weiter in die weite Welt befördert. Zwischen durch verkehren einige Extrazüge wie ein Museumszug mit D-Zug-Wagen, der Belastungszug mit der DE 2500, der Ausflugszug „Deutsche Weinstraße“ oder ein Zirkuszug, der während der Vorführzeit auch tatsächlich entladen wird. Die Sonderzüge dienen dabei eher der Optik für die Besucher als einer tatsächlichen Häufigkeit. HM

Beim Modellfahrbetrieb richteten sich die Betreiber der Modul-Anlage eng an das Einsatzschema der Vorbildstrecke und stellten die Garnituren entsprechend überlieferter Zugbildungspläne zusammen. Auch die eingesetzten Triebfahrzeuge sind im Original gelaufen

WEINHEIM

MÖRLENBACH

FÜRTH



WEINHEIM

MÖRLENBACH

WAHLEN



oh, welch' ein gelungenes Wortspiel – noch zusätzlich beschweren“, ereiferte sich Schorsch.

Unfreiwillige Dusche

„Erzähl' doch mal von den unfreiwilligen Duschen“, ermunterte Wolfgang seinen Kumpel. „Erscht emol noch en Schobbe“, entgegnete er und bestellte eine neue Getränkerunde. „Wenn die 65er frisch vom Bw aus Weinheim gekommen sind und die Wassertanks voll hatten, konnte es passieren, dass beim heftigen Bremsen auf der Brücke das Wasser überschwappte und sich im Bereich des verlängerten Bahnsteigs ein Schwall nach draußen ergoss. Das traf dann nicht nur manch wartenden Reisenden, sondern überraschte auch unter der Brücke herfahrende Autolenker, die eine ungewollte Scheibenreinigung bekamen“, schmunzelte Schorsch. „Und dann gab es noch die Geschichte mit den vergessenen Hinkel (Hühnern) im Korb, den Kollege Hoinz nach heftigem Apfelweingenuss auf dem Bahnsteig stehen gelassen hatte. Ja, hier ist schon einiges passiert, aber die Zeiten sind vorbei, denn auch dieser Bau hier hat seine besten Zeiten hinter sich und soll bald abgerissen werden.“ Wehmütig nippte Schorsch an seinem Wein, als Wolfgang tröstend sein Glas zum Anstoßen erhob: „Dann lasst uns den Selbstgekelterten genießen, damit es uns nicht schwermütig ums Herz wird!“ Welch schöner Schlusspunkt meiner Odenwaldreise, dachte ich bei mir und nahm einen kräftigen Schluck. *Horst Meier*

Anm. d. Red.: Über sechs Ausgaben unserer Zeitschrift hinweg begleiteten wir den Autor Horst Meier über die HO-Anlage zum Thema Weschnitztal- und Überwaldbahn und legten erzählerische Zughalte ein in Fürth (em 1/25), Lörzenbach-Fahrenbach (2), Rimbach (3), Mörlenbach (4) und Reisen (5). Nun heißt es Abschied nehmen. Sicher ergibt sich für Interessenten demnächst noch einmal die Chance, diese Anlage im Betrieb zu erleben, was wir auf der Terminseite bekannt geben werden.



Aus Mörlenbach kommt 65 008 mit ihren Umbauwagen aus dem Tunnel zwei (oben), während die 94er als Brot-und-Butter-Lok der Weschnitztalbahn in der frühen Epoche III meist zur Bespannung der Güterzüge herangezogen wurde (unten)

Horst Meier (6)



Eine 50er strebt Mörlenbach entgegen und überquert gleich zum zweiten Mal die begleitende Bundesstraße 38. Das Portal des Tunnels zwei besteht aus Beton. Wie nah der Modellbau am Vorbild ist, zeigt der Motivvergleich

Slg. Horst Meier





**Piko HO/TT/N:
Frontansichten
der Baureihen
143/243 und 152**

■ Baureihen 143/243 und 152 in HO, TT und N von Piko

Drei neue Elektroloks

Ab 1995 beschaffte die DB AG 170 Elloks der Baureihe 152 für den Güterverkehr. Die modernen, von Krauss-Maffei/Siemens gebauten Drehstrommaschinen wurden zunächst vom Bw Nürnberg aus in ganz Deutschland eingesetzt, was sie für Modellbahnthemen der Epochen V/VI besonders interessant macht. Als Farbvarianten sind sogar die Siemens-Dispoloks ES64F möglich, die von ITL gekauft und derzeit von Captrain eingesetzt werden. Das 95 Gramm wiegende, analog mit Next18-Schnittstelle betriebene (Artikelnummer 40840/160 €) bzw. digitale N-Modell (-1/280 €) gibt das Original perfekt wieder. Besonders hervorzuheben sind die zierlichen Metalldachstromabnehmer, der fein gravierte Lokkasten samt angesetzten Scheibenwischern, angedeuteten Führerständen-

den inklusive Beleuchtung und die als Austauschteil beiliegenden geschlossenen Schienenräumer. Bei der Digitalversion lassen sich Fernlicht und Rangiersignal aktivieren sowie die Spitzensignale einzeln schalten.

Die nach 1990 in ganz Deutschland eingesetzte DR-Ellok der Baureihe 243 erscheint als formneues TT-Modell zunächst in der Epoche-IV-Ausführung. Die 243 064 war zu jener Zeit im Bw Leipzig West beheimatet. Von dort aus wurden ab 1984 Personen- und Güterzüge bespannt. Das analoge Modell mit

Next18-Schnittstelle (47490/219 €) sowie die Digitalausführung mit Sound (-1/329 €) können im Modell die gleichen Aufgaben übernehmen und im Bahnhof dank Rangiergang langsam an die Wagen heranfahren. Über die Digitalzentrale lassen sich die Führerstands- und Führerpultbe-

leuchtungen, das Spitzensignal sowie zahlreiche Geräusche aktivieren. Im Analogbetrieb wechselt das Spitzensignal mit der Fahrtrichtung. Die Lokführerfigur hat dabei die Armaturen im jeweils vorderen Führerstand beleuchtet vor sich.

Die 187 Gramm wiegende und mit zwei diagonal versetzten Haftreifen bestückte Konstruktion gibt das Vorbild realistisch wieder. Authentisch wurden die Drehgestelle gefertigt, die plastisch alle Details des Originals zeigen. Die Einholmdachstromabnehmer sind zierlich und trotzdem ausreichend stabil, um einen genügenden Anpressdruck an die Fahrleitung zu erreichen. In HO ist die DR-Ellok schon vor einiger Zeit ausgeliefert worden. Aktuell erscheint sie als Epoche-IV-Variante in der markanten, grau-orangefarbenen S-Bahn-Lackierung. Noch mit DR-Logo versehen übernahmen die Maschinen u. a. in NRW die Bespannung von y-Wagen in der identischen Farbgebung. Somit dürfte das optisch und technisch überzeugende Modell auch unter DB AG-Fans zahlreiche Käufer finden. Wie die DR-Schwestermaschinen haben die analogen (Artikelnummer 21698/212 €) bzw. je 334 Euro kostenden digitalen (-99/-700) 143 594 Führerstandsbeleuchtung, LED-Spitzensignal, eine Plux22-Schnittstelle und ausgewogene Fahreigenschaften. MM



**Piko N: 152 019 in der
DB Cargo-Lackierung**



**Piko HO/TT: 143 594
für den S-Bahn-Verkehr
in HO und 243 064 der
DR für die Bespannung
von Personen- und
Güterzügen in TT**





L.S. Models HO:
1.265 Millimeter ist die vier-
teilige Einheit des Airport-
Express lang Martin Knaden

■ **L.S. Models HO**
Lufthansa Airport-Express

Nach längerer Ankündigung wurde der vierteilige Triebzug der Baureihe

403/404 ausgeliefert. Neben dem Analogmodell (Artikelnummer 16005/729 €) sind die digitalen Soundvarianten -S DC (849 €) und -S AC (869 €) erhältlich. Wie gut die Modelle im Vergleich zur älteren Märklin/

Trix-Variante sind, wird unser Triebzug-Test der IC-Versionen in einer der nächsten Ausgaben zeigen. Unser erster Eindruck ist, dass der Triebzug optisch attraktiv und maßstäblich umgesetzt wurde und die umgerechneten 200 km/h der Vorbildgarnitur locker erreicht. MM

■ **Jägerndorfer Collection HO**
Ellok der ÖBB-Reihe 1280



Jägerndorfer
Collection HO: Von der
ÖBB-Reihe 1280 wird
es auch eine Variante
als E 88 der Reichsbahn
geben Wolfgang Bdinke

Der österreichische Hersteller hat aktuell die Epoche-II-Ausführung des Fünfkupplers mit der Loknummer 1280.07 ausgeliefert. Neben der Analogversion (Artikelnummer 22400) werden auch eine DCC-Soundvariante (-2) sowie ein analoges Wechselstrom-Modell (12400) sowie dieses mit Sound (-2) geliefert. Die Preise variieren je nach technischer Ausstattung zwischen 360 und 520 Euro. JC hat eine ausgezeichnete Ellok auf die zehn Räder gestellt. Alle Abmessungen wurden gut umgesetzt. Trotz der komplizierten Fahrwerkskonfiguration werden enge Weichen und Gleisradien bis 360 Millimeter hinab problemlos und ruckfrei befahren. Geschmeidige Fahreigenschaften selbst im unteren Regelbereich zeichnen die Ellok aus. Die Detaillierung ist sehr gut – egal ob Fahrwerk, Lokkasten oder Dach samt filigranen Dachstromabnehmern. Digital las-

sen sich die Beleuchtungen von Führerstand und Maschinenraum mit freiem Durchblick betätigen; oben drein sind Schaltwerkslichtbogen und mehrere Geräusche aktivierbar. Demnächst folgen in gleicher Ausstattung die E 88.204 der Deutschen Reichsbahn und zwei Epoche-III/IV-Modelle der ÖBB mit den typischen Modernisierungen wie geschlossene Fronten oder modernere Stromabnehmer. WB

■ **TrainLine 45: 2m**
Schweizer Rangierlok Gmf 4/4 242

Eine Marktlücke hat Meik Schröder unter den Rangierloks der RhB geschlossen: Aktuell wird die Maschine Gmf 4/4 242 (Artikelnummer 2050100/999 €) ausgeliefert. Das sauber gelb lackierte und 520 Millimeter lange Modell durchfährt den Gleisradius R 1. In Kürze wird auch die

digitale Variante (-2/1.149 €) ausgeliefert, bei der die Funktionstasten F 0 bis F 28 die Aktivierung zahlreicher Licht-, Sound- und Betriebseffekte ermöglichen. MM



TrainLine 45 2m:
gelbe Rangierlok
Gmf 4/4 242 der RhB Werk

■ **Fleischmann N**
Doppeltaschen-Gelenkwagen

Der Megatrailer-Taschenwagen T3000 ist eine Weiterentwicklung des Typs T2000. Der Laderaum ist auf die tiefliegenden Fahrzeugteile der Megatrailer abgestimmt. Es können aber auch Trailer der älteren Bauarten sowie bis zu 7,82 Meter lange Wechselbehälter bzw. Container verladen werden. Fleischmann hat auf seine Neukonstruktion des Sdggmrs⁷³⁸/T3000e (Artikelnummer 6660051/99,90 €) aus Metalldruckguss vier je drei Gramm leichte DHL-Wechselpritschen aufgeklemmt. Das ohne Ladung 32 Gramm wiegende Modell ist mit vier Klappriegeln je Wannenteil ausgestattet. MM



Fleischmann N: roter Sdggmrs⁷³⁸ der
DB AG mit gelben DHL-Wechselpritschen MM (4)



■ VT 88⁹ in 1 von Märklin

Schweineschnäuzchen in gleich sechs Varianten

Zweieinviertel Jahre nach Ankündigung hat Märklin seinen Cvt-34 (Artikelnummer 55131-7) in Varianten der Epochen II bis VI ausgeliefert. Fünf davon haben einen Listenpreis von 2.650 Euro, und beim Wismarer Schienenbus T 5 der Wittlager Kreisbahn gehört für einhundert Euro Aufpreis ein Lasercut-Bausatz einer Milchverladeanlage zum Lieferumfang. Der Dieseltriebwagen hat eine Länge über Stoßstangen von 367 Millimetern und bringt 2.355 Gramm auf die Waage. Das filigran detaillierte Modell besteht weitgehend aus Zinkdruckguss und ist mit zahlreichen Messingfeinsugsteilen verziert. Es hat vier jeweils 21 Millimeter breite Türbereiche, deren Schiebetüren sich mit gut versteckten Servomotoren 13,5 Millimeter weit öffnen – und zwar je nach Funktionstaste wahlweise die linken oder rechten Türen bzw. alle vier gemeinsam.

Wie beim Vorbild ertönt der Motorsound stets aus dem in Fahrtrichtung vorderen Motorraum. Hierzu hat Märklin in beide Vorbauten einen Lautsprecher eingebaut, der dank durchbrochenem Kühlergrill voluminös klingt. Beim Richtungswechsel hört man zunächst das Abstellen des

einen Motors, erst dann ertönt der Anlassersound am anderen Ende des Modells. Als Gimmick gibt es eine zuschaltbare Soundfunktion für den Führerstandswechsel: Dann hört man dazwischen zusätzlich den Zugführer durch den Triebwagen gehen. Zudem gibt es eine zuschaltbare Fahrpultbeleuchtung für den jeweils vorderen Führerstand. Bei der richtungsabhängigen Spitzenbeleuchtung kann das obere Spitzenlicht deaktiviert werden. Zudem lassen sich die roten Rückleuchten ab- und optional das Doppel-A-Rangierlicht anschalten. Außerdem gibt es einen Lokführergruß mit dreimal Licht-

hupe. Für die stimmungsvolle Beleuchtung des Innenraums sorgen acht realistisch nachgebildete Deckenlampen mit integrierten Leuchtdioden.

Als Antrieb hat der VT zwei längs unter den Vorbauten liegende Motoren, die per gekapseltem Kardan das jeweilige Achsgetriebe speisen. Das Modell fährt in der niedrigsten Fahrstufe mit umgerechnet 2 km/h. An Bord ist ein gut dimensionierter Energiepuffer zur Überbrückung von verschmutzten Gleisen. Als weitere schaltbare Sounds hat das Modell einen langen als auch kurzen Zweiklangtyphon, einen Ran-

Märklin 1: Nur kurze Zeit fuhr der Wismarer Schienenbus in der roten DB-Lackierung

Peter Pernsteiner (3)

giererpfeiff, Sanden, Sand nachfüllen, Druckluft ablassen, Scheibenwischer, Diesel nachfüllen, Kompressor, Schienenstöße und typische Bahnhofsgerausche. Schließlich gibt es eine Multihaltestellen-Ansage mit sechs Stationen der Bahnstrecke zwischen Nürnberg Hauptbahnhof und Roßtal sowie eine 75 Sekunden lang gesprochene Information zum Vorbild des Triebwagens. Zudem soll erwähnt sein, dass das 242 Millimeter lange Dach inklusive Trittrosten und Gepäckablagefläche abnehmbar ist und über acht kräftige Magnete gesichert wird. Darunter verbirgt sich die gesamte Digitaltechnik des Modells. PP

Durch die digital zu öffnenden Türen hat man einen guten Blick auf den Arbeitsplatz des Lokführers, der jeweils den vorderen Deutz-Motor starten muss. Wie sich das anhört, kann man unter www.youtube.com/c/PeterPernsteiner und dem Suchbegriff „Unboxing Schweineschnäuzchen“ filmisch erleben



■ Schnellenkamp Om Aachener Straßenbahnmodell

In ihren besten Zeiten verfügte die „Öcher Tram“, wie die Aachener ihre von 1895 bis 1974 betriebene Straßenbahn nannten, über ein rund 160 Kilometer langes Streckennetz, das das Dreiländereck Deutschland/Belgien/Niederlande erschloss (siehe *em* 10/95). Der Fahrzeugpark war einerseits charakteristisch, andererseits entsprachen die dortigen Wagen den Typen, wie sie auch in anderen deutschen Städten verkehrten. „Eher klein und kurz sollte er sein und von klassischem Zuschnitt“, so Schnellenkamp im *em*-Gespräch. Diese Kriterien erfüllt der 1926 vom Aachener Hauslieferanten Talbot gebaute Zweiaxser der Reihe 485 bis 500 (später 6446 bis 6451) perfekt. Mit neun Metern Kastenlänge, drei großen Seitenfenstern und dem über den Führerständen geöffneten Tonnendach hat er ein praktisches und wendiges Format. Das Modell gibt den Zustand um das Jahr 1950 wieder und wird in Elfenbein mit grünen (Artikelnummer 7250-1) oder roten Zierlinien (-2) sowie in Gelb-Weiß (-3) für jeweils 1.400 Euro angeboten. Fahrgestell und Dach sind steingrau lackiert. Außerdem gibt es passende Beiwagen (7251-1 bis -3) für je 1.000 Euro. Dank austauschbarer Kupplungen ist das Modell auch als Gütertram nutzbar. Mit einer Eigenmasse



**Schnellenkamp Om:
Die Beschriftung des
Aachener Triebwagens
wird als Nassschiebe-
bild mitgeliefert**

Klaus Honold

von nur 340 Gramm hat der weitgehend aus Kunststoff im 3-D-Druck produzierte Triebwagen allerdings einige Mühe beim Ziehen einiger Rollwagen. Äußerst filigran ausgeführt ist der AEG-Scherenstromabnehmer, der auch einzeln geordert werden kann (7275/70 €). Überzeugend ist

die digitale Ausstattung: Frontlicht sowie die Beleuchtung von Innenraum, Nummern- und Schilderkasten lassen sich separat schalten, der Sound gibt das Röhren der Gleichstrommotoren trefflich wieder, Glocke und Klingel wecken nostalgische Erinnerungen. **ONO**

■ Brawa HO SSI Köln



**Brawa HO:
Drehgestellflachwagen
mit Bremserhaus** MM (2)

Von dem bereits in *em* 3/25 vorgestellten Drehgestellflachwagen ist nun auch die Formvariante mit Bremserhaus erschienen. Unerreichte der SSI „Köln 11 341“ (Artikelnummer 50649/

52,90 €) mit geschlossenem, hölzernem Bremserhaus samt Blechvorbau für die Kurbel. Neben den üblichen Zurrteilen für die Pufferträger liegen dem Modell auch 14 Rungen bei. **MM**

■ Minitrix N RE 7 „Freizeitexpress Murgtäl“

Mir den neu konstruierten DB-Regio-Wagen Bduu^{497.2} in unterschiedlichen Bauausführungen rollen zwei attraktive Epoche-IV-Modelle vor (Artikelnummer 18258/119 €). Im Original werden die Nahverkehrswagen z. B. als RE 7 „Freizeitexpress Murgtäl“ von Ludwigshafen über Mannheim, Karlsruhe, Rastatt, Gaggenau nach

Freudenstadt eingesetzt. Die zwei 40 Gramm wiegenden Modelle mit Kurzkupplungskinematik sind sauber lackiert, mehrfarbig bedruckt und für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet. **MM**

Minitrix N: Doppelset mit unterschiedlichen Bduu^{497.2}



■ Märklin HO

Koploper mit „Flügel“ als Zubringerzug zum niederländischen Flughafen

Mit dem dreiteiligen NS-Koploper 4012 ist nach der blau-gelben NS-Variante und dem blauen KLM-4011 nun auch der weiße Martinair-Triebzug erschienen. Das 866 Millimeter lange Modell (Artikelnummer

39426/599 €) hat den Flughafen Schiphol als Fahrtziel und kommt – nach den Ansagen aus dem Zug zu urteilen – aus Richtung Groningen. Der ICM-1 ist technisch identisch mit den beiden bisher erschienenen

Varianten. Die drei Zugteile sind mattweiß lackiert und mit drei diagonalen Streifen an den Kopfseiten versehen. Darunter ist die Zugnummer 4012 in kleinen Ziffern aufgedruckt. Die Typografie der Anschrift „Marti-

nair Holland“ ist allerdings fragwürdig, denn die Buchstaben sind serifenlos und wirken optisch ein wenig zu dünn. **GF**

Märklin HO: NS-Koploper mit Martinair Totalwerbung Guus Ferrée



■ Tenderlok in H0 von Märklin/Trix

DR-Baureihe 86 aus Sachsen

Als Herbstneuheit kündigte man in Göppingen nach der DB-Neukonstruktion die formgeänderte Baureihe 86 der DR an. Die Reichsbahn der DDR verfügte nach Kriegsende über 164 einsatzfähige Loks der Baureihe 86, die vor allem in Sachsen beheimatet waren. Auf den teils anspruchsvollen Strecken im Mittelgebirge konnten sie im Personen- und Nahgüterzugdienst ihre Fähigkeiten eindrucksvoll unter Beweis stellen. Sogar Eil- und Schnellzüge wurden mit den bis zu 80 km/h schnellen und 1.000 PS starken Tenderloks bespannt. Das war auch beim ostsächsischen Bw Zittau der Fall, wo beispielsweise der E 681 Berlin – Zittau im Umlaufplan der Baureihe 86 stand. Eine der Starloks in Zittau war die nun als Modell umgesetzte 86 1360-6 (Artikelnummer 37087/449 €), die im wahrsten Sinne



des Wortes durch ihren perfekten Pflegezustand glänzte. Interessant ist die Tatsache, dass die Originale sowohl mit alten Länderbahn- als auch mit damals hochmodernen Rekowagen unterwegs waren. So kann das Modell mit geschweißten Wasserkästen samt langen Ausschnitten über den Zylindern sowie gerundeter vorderer Kante, vier Keselaufbauten, Lätewerk, links ange-

bautem Turbodynamo, Rauchkammertür mit Zentralverschluss und unterhalb der Mitte angeordnetem Nummernschild punkten. Außerdem fallen optisch der Scheibenradsatz im Nachlaufgestell sowie der Kohlenkasten mit Aufsatz auf, die den Einsatzzeitraum um 1973 wiedergeben. Technisch entspricht die mit mfx-Decoder und Sound ausgestattete und auch unter Trix (25087) erhältliche Tenderlok dem in *em* 1/25 vorgestellten DB-Modell. MM

Hermann Gaßner verstorben

Der vielen Modelleisenbahnern bekannte Hersteller von Modellbahn-Beschriftungen, Hermann Gaßner, ist nach langer, schwerer Krankheit im Alter von 83 Jahren verstorben. Unter anspruchsvollen Modellbahnern, Sammlern und Tüftlern, die ihre Industrie- oder Eigenbaumodelle mit perfekten, epochechten Beschriftungen versehen wollten, war Gaßner jahrzehntelang ein geschätzter Lieferant und kundiger Berater. Seine präzisen und stimmigen Modellbahn-Beschriftungen und Zurüstsätze bleiben weiterhin lieferbar. BS

Märklin/Trix H0: Während in der Frontansicht der geänderte Rauchkammerverschluss auffällt, sind es an der Rückseite die Scheibenräder und der Kohlenkastenaufsatz MM (5)





■ Roco H0 Zahnradbahn-Ellok

Oft müssen auf Modellbahnanlagen extreme Steigungen überwunden werden. Dafür bietet Roco seine Zahnradbahn an. Das neue Ellokmodell der „Sonnblick-Bahn“ wird in einer analogen (Artikelnummer 7500075/229,90 €) und digitalen Ausführung (751-/329,90 €) angeboten. Aufgrund der funktionsfähigen Zahnstange im Gleis gibt es keine Wechselstromausführung. Allerdings kann das Modell auch auf normalen Zweileiter-Gleisen fahren. Hat man eine Zahnstange eingebaut, sind Steigungen von über 35 Prozent kein Problem für die 187 Gramm wie-

Roco H0: rot-beigefarbene Ellok für den Einsatz auf Zahnradstrecken



gende, haftreifenlose Ellok samt Zug. Eine Fleischmann-Profi-Kupplung zum Tausch für den Zahnradbetrieb liegt dem Modell bei. Im farblich gleichen Design sind auch drei Wagen in einem Set (6200063/114,90 €) erhältlich. MM

Außerdem...

... bringt P.L.-Modellbau in TTe den fünfenstrigen sächsischen Doppelwagen 3. Klasse (Artikelnummer 50155/105 €) sowie den entsprechenden Einzelwagen (-6/55 €)



P.L.-Modellbau TTe: Reisezugwagen 742/742

... findet man unter www.microminers.de attraktive und ab zehn Euro lieferbare HOi- und TTi-Grubenloks als im 3-D-Druck gefertigte Standmodelle



Micro Miners HOi: Akkulok BBA B660

Werk (2)

... hat Johann Diesterhaupt die Firma **adp-Modelle** von Bernd Schaefer übernommen, der künftig seinen Ruhestand genießt. Sämtliche G-, O-, HO- und TT-Modelle sind weiterhin lieferbar

... musste Kiss-Schweiz Insolvenz anmelden. Wie es mit dem Betrieb weitergeht, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest

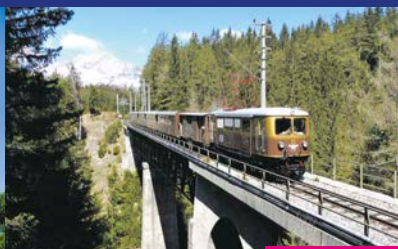
... ist der formneue Nahverkehrswagen Bduu^{497.2} von Minitrix in N jetzt auch in den Farben und mit den Anschriften von TRI (18488/59,99 €) erhältlich



Minitrix N: Reisezugwagen-Gattung Bduu^{497.2} von TRI

... stellte nme zur Intermodellbau eine ganze Serie (201320 ff.) zweiachsiger N-Güterwagen mit unterschiedlichen Ladungen zum Thema „Zechen und Stahltransport im Ruhrgebiet der Epoche III“ vor.

8 Tage Das Erlebnis: Österreichs faszinierende Panorama-Bahnfahrten



Trans-Alpin-Express, Karwendel-, Mariazeller- und Semmering-Bahn mit Wien - Graz - Innsbruck

Kurz gesagt: dein Ding

- umweltfreundliche Bahnreise
- Übernachtungen in Wien, Graz und Innsbruck
- Zugfahrten auf Österreichs schönsten Panorama-Strecken
- der Trans-Alpin-Express
- Kulinarisches Highlight: ein Abendessen in Wien
- Entdeckung der Juwelen in Wien, Graz und Innsbruck

- Karwendelbahn
- Mariazeller-Bahn
- Semmering-Bahn, ein technisches Meisterwerk

Inklusiv-Leistungen

- 7 Ü/F in 3*Hotels (je 3x in Wien, 2x Graz, 2x Innsbruck)
- alle Zugfahrten 2.Kl. in Österreich im Regelzug
- Fahrt im Trans-Alpin-Express 2.Kl. Graz -> Innsbruck

- Stadtbesichtigung Wien, Graz und Innsbruck
- Nostalgie- (2.Kl.) und Panorama- (1.Kl.) - Zugfahrt auf der Mariazeller-Bahn
- 1 Abendessen in Wien
- 5% Mitfahrer-Rabatt

Reisetermine 2025
8 Tage: ganzjährig
jeden Fr, Sa, So
p.P. im DZ ab 1495 €

Möglichkeit zur 9 Tage-Reise
mit **Reblaus-Express**
p.P. im DZ plus 187 €

3 Monate im Voraus buchen
+ alle Zugfahrten 1.Klasse
sogar ab/bis Zuhause
inklusive (Wert 180 € p.P.)
+ 20 % Rabatt auf 4*Hotels

dazu buchbar
Juli & August-Spezial
3 Tage per Dampf zum
Ammersee
p.P. im DZ plus 227 €



Reise365.com - D 35685 Dillenburg
eMail: info@reise365.com
www.reise365.com/panoramazuege-oesterreich

Jetzt anrufen!
02771 83050



Um den stabilen MDF-Kern mit den einzeln erhältlichen Wohnungen herum werden die „Betonteile“ aufgeklebt

Aus drei Bausätzen ist dieser Häuserblock zusammengesetzt. Wer möchte kann weitere Etagen aufsetzen. Die Balkone sind nur an der Seite vorhanden

■ Wohnhaus in HO und TT von Busch

Plattenbau WBS 70

In Ost und West entstanden während der Epoche III ähnliche Plattenbauten in den Städten, die schnell die Fertigstellung attraktiver Wohnungen versprochen. Im Prinzip sahen alle diese Mehrfamilienhäuser ähnlich aus. Bei Busch hat man sich aber in der Nähe des Fertigungsstandortes Schönheide umgeschaut und einen WBS 70 vermessen. Der Lasercut-Bausatz (Artikelnummer

1926/99,99 €) kann um weitere Etagen (-7/44,99 €) erweitert werden. Im Maßstab 1:120 ist das Gebäude (8891 bzw. -2) ebenfalls erhältlich, das HO-Bahner durchaus im Hintergrund nutzen können. Wir haben die 544 Gramm wiegenden MDF- und Kartonteile, Fensterfolien sowie farbigen Gardinen anhand der vierseitigen Anleitung in 37 Bauschritten montiert.

Möchte man den Einblick in den Wohnbereich zulassen, sollte man das Dreierset Wohnungen (1990/40,49 €) direkt mitkaufen, da diese nur über das noch offene Dach eingefügt und beleuchtet werden können. Der Zusammenbau ist anhand der Bauanleitung gut möglich, erfordert aber einen gewissen Zeitaufwand, da beispielsweise alle Fensterscheiben zugeschnitten und die

Fensterrahmen bzw. Balkontüren jeweils einzeln von außen eingesetzt werden müssen. Die Seitenwände sind in Betonoptik gestaltet, sodass man mehrere Gebäude leicht versetzt, direkt angebaut oder auch freistehend aufstellen kann. Je nach Fertigstellungsdatum erfolgt die Patinierung des gut gemachten Bausatzes mit einer Grundfläche von 198 mal 140 Millimetern. MM

■ Walschebauer 1 Segmentdreh scheiben

Auf 1-Anlagen steht oft der Platz für ausgedehnte Weichenstraßen nicht zur Verfügung. Eine gute Alternative sind die aus Aluprofilen, PLA plus und ABS-Like Resin gefertigten Segmentdreh scheiben. Hermann Josef Walschebauer (Tel. 0173 2808844)

bietet sie mit Soundmodul, drei (30 Grad) oder vier Abgängen (40 Grad) sowie Bühnenlängen von 50, 60, 70 und 80 Zentimetern zu je 2.950 Euro an. Der Antrieb erfolgt mit einem Spindel/Schrittmotor-System, das über ein mitgeliefertes Bedienpanel betrieben und programmiert



Walschebauer 1: Diese Segmentdreh scheibe wird nach Auftrag gefertigt

werden kann. Ein beleuchtetes Maschinenhaus mit angedeutetem Antrieb gehört zum Lieferumfang und kann wie im Original neben der Grube platziert werden. MM

Wiking HO



Formneu fahren der Chevrolet Blazer K5 (Artikelnummer 11102) und der Lloyd LT 500 (33602) vor. Links daneben parken die ebenfalls rund 20 Euro kostenden VW 411 (04606) und MAN von Schenker (45602)

■ Noch 1–N

Bäume und Büsche

Auch in diesem Jahr bringt der Zubehörspezialist wieder attraktive Gewächse heraus, die laut den beigelegten Tabellen für mehrere Nenngrößen geeignet sind. So kann man z. B. die 21 Zentimeter aufwachsende Hochstammfichte (Artikelnummer 20196/15,99 €) von 1 (umgerechnet 7,4 Meter hoch) bis TT (25 Meter), aber auch noch in N (33,6 Meter) nutzen. Der Nadelbaum hat einen realistisch matten Stamm mit vielen Verzweigungen und feinen Nadelnachbildungen. Deutlich voluminöser ist die Belaubung der 13 Zentimeter hohen Esche (-01/19,99 €), die ebenfalls eine realistische Rindenstruktur zeigt. Gärten und Parkanlagen kann man vorbildgerecht mit zwölf je 30 Millimeter hohen Thujaheckenpflanzen (21547/14,99 €) einfassen, wenn man in entsprechenden Abständen ein kleines Loch für den Stamm in die Anlagengrundplatte bohrt. Gleich drei unterschiedliche Zierbüsche mit Wurzelfuß enthält ein ebenfalls zwölftteiliges Set (-6/14,99 €). Einige der 40 bis 50 Millimeter hohen Pflanzen sind dabei kunstvoll geschnitten.

MM

Noch 1–N: Esche, Hochstammfichte, Thujahecke und verschiedene Zierbüsche im Höhenvergleich zu einem HO-Traktor mit Figur



■ Preiser 2/HO

Pilze und Kartoffeln

Passend für die Gartenbahn wurden drei Pilzsammler (Artikelnummer 44936/46,60 €), eine strickende Frau im Sessel (45527/31,95 €), ein Schneider (-30/26,30 €) und ein Schlosser (-31/20,25 €) ausgeliefert. Ebenso aufwendig lackiert sind die zwei Frauen, die ihre Kartoffeln direkt vom patinierten Fuhrwerk herunter an die Kunden verkaufen (10742/39,99 €).

MM



Preiser 2, HO: Pilzsammler und Frau auf Sofa sowie Kartoffelverkäufer für HO-Märkte



MM (5)

Außerdem...

... erscheinen bei **Auhagen** in TT zwei Gabelstapler DFG 1002 mit einer Tragkraft von einer Tonne als Filigranbausatz (Artikelnummer 43695/25,90 €)

... sind die neuen, zwei bis drei Millimeter hohen Grasfasern von **Heki** (33520/7,10 €) ideal, um Stoppelfelder in TT oder HO naturauthentisch darzustellen

... lieferte **Merten** je sechs Einkaufsfende mit Taschen (272563) und junge Passanten (-7) für je 11,40 Euro in N aus

... gibt es von **Modellbau Laffont** für N-Anlagen den Lasercut-Bausatz des Schweizer Restaurants „Wiesen“ (N6901/51,90 €)



Modellbau Laffont N: Restaurant „Wiesen“

Werk (3)

... ist bei **VK Modelle** eine US-Tankstelle (3808349,99 €) im Santa-Fe-Stil mit Inneneinrichtung als HO-Bausatz erhältlich

... stellte **Weinert** in HO die zweiseitigen Doppel- bzw. Dreiwegweichen 49-190-1:6,6r-1:6,6l (74630) und -6l-1:6,6r (-1) für je 199 Euro mit Holzschwellennachbildung in HO vor.

Wir sind
eisenbahn.de
VGB | GeraMond

NEU

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



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

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



Über die Auszeichnung für das beste Modell des Jahres 2024 freuen sich die Mitarbeiter bzw. Inhaber von Märklin, Piko, Brawa, Jägerndorfer/Lemke, Busch, ESU, Modellbahn Union, Lenz, KM 1, Bemo, Brekina und Tillig (von links)

■ Ergebnisse der Leserwahl „Das Goldenes Gleis“ 2025

Die besten Modelle



Die Preisträger des Goldenen Gleises 2025 stehen fest! In 24 Kategorien haben die Leser von MIBA, MEB, eisenbahn magazin und N-Bahn-Magazin die jeweils preiswürdigsten Modelle, Technik- und Zubehörartikel ausgewählt. Wir geben auf diesen Seiten die Gewinner bekannt



Zum zweiten Mal traf sich die Modellbahnbranche auf der Intermodellbau in Dortmund, um die Auszeichnung für die besten Modelle des Jahres 2024 entgegenzunehmen. In den letzten Wochen hatten Tausende unserer Leser ihre Stimme abgegeben und die Favoriten in jeder Rubrik und Nenngröße bestimmt. Auf den folgenden Seiten präsentieren wir jeweils die drei bestplatzierten Modellbahnartikel. Das vom GeraMond-Verlag ausgelobte „Goldene Gleis“ erhielten auf dem abendlichen Event am BDEF-Stand aber nur die 1. Plätze. Doch für viele Unternehmen war allein schon die Nominierung eine große Ehre. Mit Spannung verfolgten sie und die rund 100 Gäste die Ansprachen der Laudatoren. Die *em*-Redaktion dankt allen Teilnehmern, dem BDEF und der Messe Dortmund für ihr Engagement bei der Leserwahl 2025. MM

In der Dortmunder Messehalle 7 warten Gäste und die Mitarbeitenden der nominierten Unternehmen gespannt auf die Bekanntgabe der Siegermodelle MM (2)



Kategorie A – Dampf-Triebfahrzeuge HO: Piko 62 DB/DR
2. Platz: Brawa 001 DB; 3. Platz: Märklin 18³ DB



Kategorie B – Elektro-Triebfahrzeuge HO: Märklin ET 85 DB
2. Platz: Brawa 455 DB AG; 3. Platz: Piko 144 001 DB



Kategorie C – Diesel-Triebfahrzeuge HO: ESU V 100¹⁰ DB
2. Platz: Kres 670; 3. Platz: Modellbahn Union MAN-Schienenbus



Kategorie D – Ausl. Elektro-Triebfahrzeuge HO: Bemo Capricorn RhB
2. Platz: Piko Re 4/4 I SBB; 3. Platz: Roco Re 4/4 II SBB



Kategorie E – Ausl. Diesel-Triebfzg. HO: Jägerndorfer 5045 ÖBB
2. Platz: Märklin „Northlander“; 3. Platz: Piko ML 4000 SP



Kategorie F – Triebfahrzeuge TT: Piko 62 DR
2. Platz: Saxonia 58³⁰ DR; 3. Platz: Tillig Vectron DualMode DB AG



Kategorie G – Triebfzg. N: Fleischmann Schneeschleuder DB AG
2. Platz: Liliput 704 DB; 3. Platz: Piko E 32 DB



Kategorie H – Ausl. Triebfahrzeuge N: Minitrix Big Boy UP
2. Platz: Jägerndorfer 4130 ÖBB; 3. Platz: Arnold CC 14000 SNCF



Kategorie I – Triebfahrzeuge Z: Märklin ETA 150 DB
2. Platz: Märklin Re 6/6 SBB; 3. Platz: Rokuhan USRA 060 B&O



Kategorie K – Triebfahrzeuge O: Lenz V 65 DB
2. Platz: KM1 91³; 3. Platz: Spur 01 Modellbahn 80 DRG/DB/DR



Kategorie L – Triebfahrzeuge 1: Märklin Big Boy UP
2. Platz: Beesmodellbahn 24 DRG/DB/DR; 3. Platz: Spur 01 66 DB



Kategorie M – Triebfahrzeuge 2m/G: Piko 913-18 DR
2. Platz: LGB HGe 4/4 II MGB; 3. Platz: TrainLine 45 T 1 HSB



Kategorie N – Reisezugwagen H0: Märklin/Piko Metropolitan DB
2. Platz: Brawa Donnerb.-Steuerw.; 3. Platz: ACME Bautzener Speisewagen



Kategorie O – Güterwagen H0: Brawa Behältertragwagen BTs 30 DB
2. Platz: Piko Shimms DB; 3. Platz: Roco Taschenwagen T5



Kategorie P – Wagen TT: Tillig preußische Schnellzugwagen
2. Platz: Tillig lange Halberst.; 3. Platz: Hädl G-Wagen „Kassel“



Kategorie Q – Wagen N/Z: Piko BD3yg-Umbauwagen DB in N
2. Platz: Minitrix MDyge in N; 3. Platz: Arnold OSShD-B-Wagen in N



Kategorie R – Wagen O/1/2: KM 1 90-Tonnen-Kranwagen DB in 1
2. Platz: KM 1 WR4ü-28; 3. Platz: Bemo Rungenwagen RhB in Om



Kategorie S – Gebäude H0: Busch marodes Stellwerk
2. Platz: Busch Bf. Kalchreuth; 3. Platz: Auhagen Bootshaus



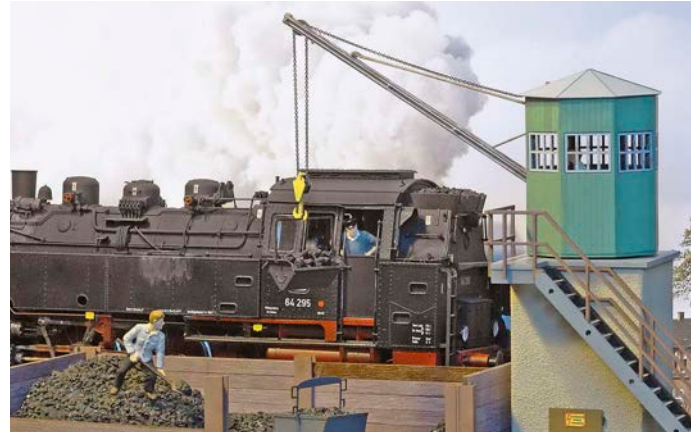
Kategorie T – Zubehör H0: Artitec Kiosk der 1950er-Jahre
2. Platz: VK-Modelle Tankstelle; 3. Platz: Kurtis Fahrer für Simson



Kategorie U – Straßenfahrzeuge H0: Brekina MAN 520H Drehleiter
2. Platz: Busch Fendt Dieselross; 3. Platz: Brekina Citroën Dyane



Kategorie V – Zubehör Z/N/TT: Modellbahn Union Schiffshebewerk
 2. Platz: Auhagen S-Bahn-Bahnsteig; 3. Platz: Laffont Drehscheibe



Kategorie W – Zubehör O/1/G: Busch Kleinbekohlung in O
 2. Platz: Real-Mod. Posten 28; 3. Platz: Die Modellbahnw. Bf Gletsch



Kategorie X – Technik: Modellbahn-Displays.de Zugzielanzeiger
 2. Platz: Märklin schlanke DKW; 3. Platz: Weinert Kreuzung in HO



Kategorie Y – Digitaltechnik: ESU Bassreflex-Lautsprecher
 2. Platz: Viessmann indukt. Charger; 3. Platz: Tams Zentrale mc² V2

Gewinnspiel

Diese Leser haben gewonnen!

1. Preis: Einkaufsgutschein über € 1.500 von mein-mbs.de, Sebnitz:
 Roland Hanke, Schwelm

2. Preis: Bahnreise im Wert von € 1.000 von IGE Hersbruck:
 Rüdiger Börner, Bad Doberan

3. Preis: Einkaufsgutschein über € 500 von Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt:
 Karl-Friedrich Bernett, Hambergen

Je ein Triebfahrzeug-Modell haben gewonnen: Andreas Klemm, Frankenberg; Thorsten Schulz, Delmenhorst; Dieter Sieber, Münstermaifeld; Sven Dockhorn, Frankfurt; Christian De Wille, Schmidmühlen.

Je ein Wagen-Modell haben gewonnen: Miklós Antal, Budapest; Levin Quandt, Broderstorf; Roman Klinkert, Bielefeld; Thomas Achterfeld, Düsseldorf; Achim Backhaus, Gelsenkirchen; Thomas Kneißl, Ludwigshafen am Rhein; Andreas Gunsßer, Renningen; Silvia Grotjahn, Achern; Matthias Massalski, Ottobrunn; Ulrich Ante, Würzburg.

Je einen Zubehör-Artikel haben gewonnen: Christian Tischer, Falkenstein; Bernd Wetzels, Chemnitz; Claus Becker, Buseck;

Joachim Schwarz, Lahnau; Andreas Petri, Kleve; Soenke Janssen, Witten; Markus Mandavid, Offenbach am Main; Diego Grimaldi, Rechberghausen; Sebastian Kemper, Rosenheim; Benjamin Bannert, Peiting.

Je ein Buch haben gewonnen: Herbert Roggelin, Springe; Dieter Hauschild, Königslutter; Reinhard Reuter, Medebach; Marco Scholze, Waldhufen; Sandra Barkey, Lippstadt; Uwe Wittke, Bayreuth; Horst Thielemann, Lehrte; Beate Krappel, Langenau; Lothar Sack, Köthen; Karl-Heinz Rüßmann, Schwäbisch Hall; Uwe Dietrich, Garbsen; Horst Frister, Schönefeld; Annett Brunk, Berlin; Christoph Arends, Stuttgart; Johannes Hamburger, Würzburg; Lothar Emmrich, Leipzig; Florian Schmidell, Adelshofen; Helmut Hindges, Krefeld; Reinhold Putz, Hilpoltstein; Hans-Jürgen Tomaske, Berlin.

Je eine DVD haben gewonnen: Ute Lämmle, Erlangen; Monika Uecker, Blankenburg; Susanne Hinsche, Esslingen; Peter Tadsen, Rendsburg; Volker Mädicke, Munster; Michael Barkey, Lippstadt; Alexander Klotz, Friedrichsdorf; Ulrich Treche, Peine; Hans-Joachim Warner, Delmenhorst; Mirjam

Müller, Merzig; Thomas Lengelsen, Waren-dorf; Sven Loos, Chemnitz; Günther Thurner, Greven; Sandra Beckmann, Rheine; Hartmut Duls, Gnarrenburg; Berthold Lorenz, Wegberg; Ralf Lühmann, Dassel; Jürgen Eimer, Friedberg; Horst Pickhardt, Gummersbach; Ralf Walther, Dortmund; Gerda Schmid, Rechberg; Elfriede Klaus, Schwäbisch Gmünd; Dieter Fichter, Dierdorf; Jörg Schneiderwind, Werder; Steffen Rosnagel, Althütte; Dieter Buck, Hamburg; Manfred Fechner, Münster; Karsten Fischer, Starnberg; Hartmut Junghanns, Löbichau; Rene Roßberg, Parthenstein; Dietrich Beutel, Schorndorf; Eberhard Schulze, Essen; Willi Richter, Zweibrücken; Jörg Brändle, Steinenbronn; Rüdiger Sönnichsen, Niebüll; Rolf Kurowsky, Teutschenthal; Rainer Schurr, Freiburg; Petr Thyßen, Mönchengladbach; Fam. Hofmann, Dittmannsdorf; Dietrich Happe, Gladbeck; Corinna Leichle, Bretten; Petra Richter, Zweibrücken; Uwe Klotz, Friedrichsdorf; Ludger Moog, Balve; Bernhard Frei, Baden-Baden; Jürgen Eckelt, Moritzburg; Peter Grohmann, Bielefeld; Sabrina Leske, Witten; Jenny Nikolaus, Dittweiler; Konrad Hallenberger, Frankfurt.

Der Digitrax-Zubehördecoder DS74 kann wahlweise an LocoNet, DCC oder ohne ein Digitalsystem betrieben werden. Der optional angebotene und über die Adapterplatine DSXC4 angeschlossene Taster DSCXP1 lässt sich in der Anlagenstirnwand einbauen und bietet zwei Kontrollleuchten für die Anzeige der Weichenlage



■ DCC-Zubehördecoder DS74 von Digitrax

Idealer Baustein für das Stellen von Weichen

Die US-amerikanische Marke Digitrax hat vor vielen Jahren den beliebten und mittlerweile weit verbreiteten Modellbahn-Steuerbus LocoNet entwickelt. Der neue Zubehördecoder zeigt, dass man bis heute auf dieses bewährte System setzt

Wer in Europa eine Modellbahnanlage nach US-Vorbild betreibt, kommt an amerikanischen Digitalprodukten nur schwer vorbei. Viele US-Loks sind bereits ab Werk mit Sound und Decoder ausgestattet, und die in Deutschland ansässigen Händler mit US-Material bieten natürlich ergänzendes Digitequipment als Importware aus den USA an. Traditionell greifen daher viele Modellbahner in Deutschland beim Bau ihrer US-Anlagen zu den Produkten von Digitrax. Relativ neu im Digitrax-Programm ist der Decoder DS74. Zwar ist er schon lange in aller Munde, da es aber immer eine gewisse Zeitverzögerung zwischen Ankündigung, Auslieferung und der Verfügbarkeit in Deutschland gibt, gilt er hierzulande als aktuelle Neuheit.

Ideal für Weichenschaltungen

Beim rund 90 Euro kostenden DS74 handelt es sich um einen Zubehördecoder, der wahlweise über DCC oder LocoNet betrieben werden kann. Er bietet Anschlussmöglichkeiten für vier Weichenantriebe. Alternativ können auch Lichtsig-

nale mit bis zu acht Leuchtdioden angeschlossen werden. Wahlweise ist die Ansteuerung von Magnetspulenantrieben oder motorischen Antrieben möglich. Insbesondere die Tortoise-Antriebe des Herstellers Circuitron sind nicht nur in den USA beliebt, sondern auch hierzulande bei US-Modell-

» **Bis zu vier Weichenantriebe oder acht Leuchtdioden können über den DS74 geschaltet werden**

bahnern und im FREMO-Umfeld weit verbreitet. Die Antriebe erfordern im Betrieb eine dauerhafte Gleichspannung von zwölf Volt, die für den Stellvorgang umgepolt wird. Diese Spannung stellt der DS74 stabilisiert bereit. Die Spannungsversorgung des Decoders erfolgt aus dem DCC-Signal. Alternativ ist der Anschluss eines Gleichspannungsnetzteils im Spannungsbereich zwischen zehn und 22 Volt an einer Hohlbusse auf der Rückseite des Decoders möglich. Der Anschluss

von Weichenantrieben oder auch von Lampen erfolgt an Schraubklemmen auf der Vorderseite. Diese sind steckbar ausgeführt, was die Wartungsarbeiten beim Anlagenbetrieb erleichtert.

Der Decoder kann wahlweise an DCC, LocoNet oder an beides angeschlossen werden. Auch ein Standalone-Betrieb ohne Anschluss an DCC oder LocoNet ist möglich. Dafür müssen der Decoder über ein externes Netzteil mit Strom versorgt, das mitgelieferte Flachbandkabel angesteckt und an diesem vier Taster angelötet werden. Das Drücken der Taster lässt die Weichen dann umlaufen. Die Grundeinstellung der DCC-Adresse des Decoders erfolgt mit der Programmiermethode. Nach dem Drücken der ID-Taste für mindestens drei Sekunden befindet sich der Decoder im Programmiermodus und übernimmt die erste Zubehöradresse, die empfangen wird. Diese ist zukünftig die Basisadresse des Decoders und schaltet den ersten Ausgang. Die weiteren Ausgänge arbeiten auf den Folgeadressen.

Im Auslieferungszustand ist der Decoder so eingestellt, dass er mit Magnetspulen-Antrieben zusammenarbeitet. Für den Betrieb mit Tortoise-Antrieben müssen die Konfigurationseinstellungen geändert werden. Das geschieht bei Digitrax-Geräten üblicherweise mit der OP/Switch-Methode. Dazu muss die OPS-Taste am DS74 für minimal drei Sekunden gedrückt werden. Im OP/Switch-Modus interpretiert der Decoder alle gesendeten Weichenstellbefehle als Änderung der Konfigurationseinstellungen. Es empfiehlt sich daher, die Einstellungen nicht bei laufendem Anlagenbetrieb durchzuführen. Für den Tortoise-Betrieb muss der OP/Switch 1 auf T gestellt wer-

den. Das bedeutet nichts anderes, als dass die Adresse 1 auf Abzweig gestellt wird. Kommt eine Roco-Z21-Digitalzentrale zum Einsatz, muss diese im Modus „Weichenstellbefehle gemäß RCN-213“ arbeiten, damit die Konfiguration gelingt.

Bis zu acht Fahrstraßen möglich

Der Decoder DS74 ist mit acht Fahrstraßen ausgestattet, die jeweils acht Einträge aufnehmen können. Die Konfiguration kann über einen entsprechenden Konfigurationsmodus durchgeführt werden, bei dem zunächst der RTS-Taster gedrückt wird und anschließend mit Weichenstellbefehlen die Fahrstraßen konfiguriert werden können. Das funktioniert ganz gut, allerdings sollte man sich vorab die Konfiguration notieren, damit man nicht durcheinanderkommt. Zum sinnvollen Einsatz der Fahrstraßen ist ein Anschluss über LocoNet nötig, da sonst nur die Einträge ausgeführt werden können, die den eigenen Adressen des DS74 entsprechen. Ist LocoNet angeschlossen, werden die Weichenstellbefehle aus den Fahrstraßen über das LocoNet verteilt und von anderen LocoNet-Geräten oder DCC-Decodern umgesetzt.

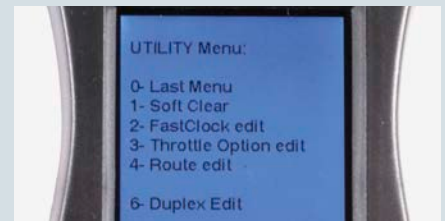
Konfiguration per Handregler

Wer einen Digitrax-Handregler DT602 besitzt, kann die Konfiguration des DS74 weitaus komfortabler am Display des Handreglers vornehmen. Dabei ist es wichtig, dass der Handregler die aktuelle Firmware besitzt. Updates sind mit einem kostenlosen Windows-Programm von Digitrax möglich oder alternativ mit der Software JMRI, die auch auf Linux- und Apple-Rechnern zum Einsatz kommen kann. Der aktualisierte DT602 besitzt ein neues Untermenü „Route edit“ und zeigt hier alle DS74 an, die sich innerhalb des LocoNet befinden. Adressenkonflikte werden bei der Gelegenheit markiert und lassen sich per Tastendruck lösen. Durch Auswahl eines DS74 mit den Tasten des DT602 lässt sich die Eingabemaske für die Fahrstraßen öffnen. Mit dem linken Drehregler kann man zwischen den acht Fahrstraßen wechseln, und mit dem rechten Drehregler lassen sich alle Speicherplätze für die einzelnen Weichen anwählen. Der erste Eintrag bestimmt dabei die Adresse, mit der die Fahrstraße aufgerufen wird. Da es sich um Zubehördeco-

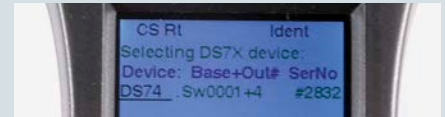
Decoderkonfiguration



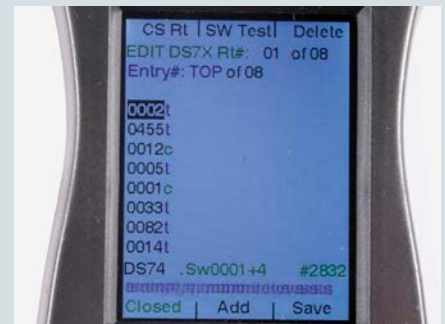
Der Digitrax-Handregler DT602 wird am LocoNet betrieben und bietet mit zwei Drehreglern die volle Kontrolle für zwei Triebfahrzeuge zur gleichen Zeit. Aber auch die Konfiguration der DS74-Decoder ist möglich



Der Punkt „Route edit“ im Utility-Menü ist für den DS74 gedacht und bietet neben den Einstellmöglichkeiten für Fahrstraßen auch einen Überblick zu allen DS74-Decodern, die am LocoNet angeschlossen sind



Das DT602 zeigt alle DS74 mit ihrer Seriennummer und den aktuellen Adresseinstellungen an. Kommen mehrere DS74 zum Einsatz, werden etwaige Adressenkonflikte angezeigt und können per Tasterdruck behoben werden



Die acht möglichen Fahrstraßen des DS74 lassen sich komfortabel mit dem DT602 konfigurieren. Die jeweils erste Adresse einer Fahrstraße startet diese, wenn die Adresse im LocoNet geschaltet wird Heiko Herholz (6)



der-Adressen handelt, kann die Adresse auch gleichzeitig für die erste Weiche genutzt werden.

Nutzung der Eingänge

Der DS74 besitzt einen zehnpoligen Stiftblock mit Eingängen. Hier kann das mitgelieferte Flachbandkabel aufgesteckt und können am anderen Ende des Kabels Taster angeschlossen werden, die die vier Weichen schalten. Da dafür nur vier Taster benötigt werden, liefern die anderen vier Taster Belegmeldungen auf dem LocoNet. Denkbar ist, dass man diese vier Meldeleitungen zum Beispiel mit einem galvanisch getrennten

Die Schraubklemmen des DS74 sind steckbar und gewährleisten eine hohe Montage- und Wartungsfreundlichkeit. An das mitgelieferte Flachbandkabel können Taster gelötet und so eine Weiche direkt gestellt werden

Rückmelder auslöst. Durch Änderung der Konfiguration des DS74 lassen sich mit acht Tastern auch alle acht Fahrstraßen auslösen. Digitrax bietet zur Ergänzung das Switch Control Panel DSCXP1 an. Dabei handelt es sich um einen Einbautaster mit zwei zusätzlichen LEDs, die je nach Weichenlage ein rotes oder grünes Licht zeigen. Möchte man den Taster ohne Lötarbeiten anschließen, sollte noch die Adapterplatine DSXC4 beschafft werden – so lässt sich alles direkt zusammenstecken. Der Taster kann am Anlagenrand oder in der Modulvorderwand installiert werden und empfiehlt sich für Weichen, bei denen zusätzlich zur Bedienung durch ein zentrales Stellwerk eine Ortsbedienung vorgesehen ist. Im Fazit betrachtet ist der DS74 ein idealer Stationärdecoder, der vergleichsweise umfangreiche Möglichkeiten bietet und trotzdem einfach zu konfigurieren ist. Heiko Herholz

■ Klein- und Werklokomotiven als Ladegut

Überführung ohne Eigenantrieb

Klein- und Werkloks müssen bei ihrer Auslieferung an den Empfänger, auf dem Weg zu Untersuchungen oder Reparaturen oder bei Umbeheimatungen oft längere Strecken zurücklegen. Das tun sie meist nicht aus eigener Kraft, sondern als Ladegut auf Spezial- oder Regelfahrzeugen der Bahn



Natürlich können kleine Rangierlokomotiven auch mit eigener Kraft oder im Schlepp anderer Loks über kürzere Entfernungen auf eigenen Rädern überführt werden. Bei weiter entfernten Zielen wurden und werden sie teils immer noch wegen ihrer geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Transportwagen verladen und transportiert. Da die ab 1959 beschafften Kleinloko-

motiven der Leistungsgruppe III nicht profilfrei wie die Kleinloks I und II auf Flachwagen des öffentlichen Verkehrs oder Bahndienstwagen mit normaler Bodenhöhe transportiert werden konnten, beschaffte die DB für die Beförderung der Köf III zwei- und vierachsige Tiefladewagen und stellte sie in den Dienstgüterwagenpark ein. Diese Wagen sind mit speziellen Vorrichtungen zur Aufnahme der Fahrzeugräder und

Festlegeeinrichtungen über die Kupplung der zu befördernden Fahrzeuge versehen. Zur Verdeutlichung des Themas haben wir verschiedene Transporte von Klein- und Werkloks auf Eisenbahnfahrzeugen fotografisch zusammengestellt, die als Anregungen für Modellbahnumsetzungen dienen können.

Huckepack unterwegs

Wer Klein- oder Werklokomodelle zur Verfügung hat, die vielleicht nicht mehr fahrbereit oder aus anderen Gründen nicht mehr eingesetzt werden, kann diese als Ladegut weiterverwenden. Andernfalls lohnt die Suche auf Modellbahnbörsen oder in Auktionsplattformen des Internets, wo allerhand preiswerte Bastelware angeboten wird. Fleischmanns Werklok der Artikelnummer 4200 etwa kostete uns lediglich 30 Euro. Auch die entsprechenden Transportfahrzeuge wie die Roco- und Lima-Rungenwagen sowie die zwei- und vierachsigen Fleischmann-Tiefladewagen beschafften wir günstig über den Zweitmarkt.

Für die Verladung der Kleinloks auf die Tiefladewagen haben wir Ladegestelle aus Messing-Doppel-T-Trägern zwei mal zwei Millimeter hergestellt. Alternativ kann man auch U-Profile

Die Frachten ruhen nicht direkt auf dem Wagen, sondern auf Doppel-T-Träger-Gestellen





Kleinlok der Leistungsgruppe I auf einem ehemals belgischen Rungenwagen der deutschen Gattung R 10 Carl Bellingrodt/Slg. Brinker



Eine H0-Werklok von Fleischmann auf einem vierachsigen Tiefladewagen von Lima (links) und eine Köf III von Roco auf einem zweiachsigen Fleischmann-Tiefladewagen (rechts)

Aus einem Kbs/Kls-Rungenwagen umgebauter Bahndienstwagen mit einer Kö II – aufgenommen 1973 in Hamburg-Wilhelmsburg

Durch hölzerne Verstreibungen gesicherte Jung-Werklok auf einem Tiefladewagen Uai⁷²⁶ im Oktober 1971 in Hamburg-Wilhelmsburg Benno Wiesmüller (4)





Auf einem Bahndienst-Tiefladewagen verladene und über die Kupplungen gesicherte DB-Kleinlokomotive der Leistungsgruppe III im Januar 1976 in Hamburg-Wilhelmsburg

verwenden. Da die Ladegestelle mit Ladegut nur zum Teil sichtbar sind, muss nicht jedes Detail vorhanden sein. So befinden sich die Räder der Modellladung zwischen bzw. hinter den Querstreben, weshalb wir auf die keilförmigen Teile verzichtet haben. Die Längsstreben passen

genau in den Bereich der tief liegenden Ladefläche, müssen aber gegen seitliches Verrutschen fixiert werden. Beim Vorbild sind die Radaufnahme- und Spannvorrichtungen, die über die Kupplung des Ladegutes greifen, fest mit dem Tiefladewagen verbunden.

Vierachsiger Drehgestell-Tiefladewagen mit einer Köf III im Bw Wilhelmsburg 1993, wobei die Radsicherungen gut erkennbar sind



Mittels Ketten festgelegte Werklok der Firma Kruse auf einem vierachsigen Tiefladewagen 1981 an der Wilhelmsburger Ladestraße



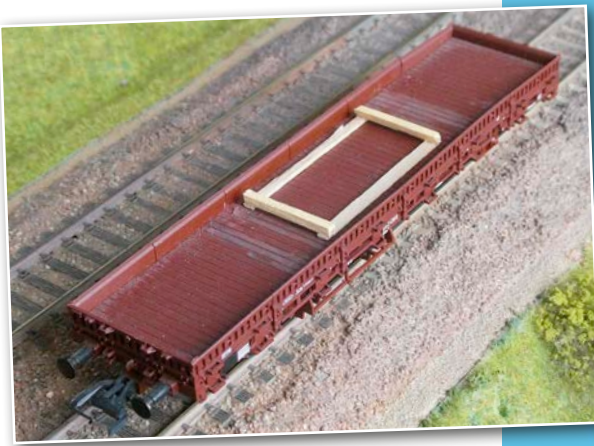
Bei unserem Verladebeispiel mit der Fleischmann-Werklok 1306 haben wir ein ähnliches Ladegestell aus Holz angefertigt, das jedoch nur den Fahrwerksbereich der Lok umfasst. Gegen Längsverschiebungen wurde die Lok durch Hölzer unterhalb der Puffer gesichert. Auch hier muss das Ladegestell fixiert werden, damit die Fracht nicht vom Fahrzeug rutscht. Auch die vier Räder des Brawa-Köf-II-Modells auf dem Roco-Kls-Rungenwagen stehen auf einem hölzernen Ladegestell. Da auch hier von den Unterlagen so gut wie nichts zu sehen ist, wurde ein einfaches Gestell aus Profilen der Maße ein mal ein Millimeter verwendet.

Spezialwagon für Kleinloks

Ein spezielles Modell für Kleinloks kann aus dem Roco-Rungenwagen der Gattung Rlmms 56 bzw. Kbs/Kls hergestellt werden. Dafür sind die Seitenwände in Höhe der Ladefläche vorsichtig zu entfernen. Die Stirnwände werden mit zurechtgeschnittenen Blechen um zwei Millimeter erhöht und auf dem Wagenboden werden vier Vorrichtungen für die Aufnahme der vier Räder der Köf II aufgeklebt. Etwa 23 Millimeter von den Stirnwänden zur

Ebenfalls über die Kupplungen arretiertes Akkuschleppfahrzeug aus dem einstigen DR-Bestand auf einem zweiachsigen Tiefladewagen





Brawa-Köf II auf einem Roco-UIC-Rungenwagen; dem Vorbild entsprechend steht die Maschine auf einem Holzgestell, was die Lokspurkränze und den Wagenboden schont



Wagenmitte hin werden die Spannvorrichtungen angebracht, über die die verladene Lok über die Kupplungshaken gesichert wird. Im Beispiel sind wie beim Vorbild an den beiden Spannvorrichtungen Schraubenkupplungen befestigt, die aber nicht funktionsfähig sind. Abschließend sind an den beiden Längsseiten des Dienstgutwagens die Schilder mit der Wagennummer und Heimatdienststelle anzubringen. Noch ein-

facher ist die Sache, wenn man den Roco-SNCF-Flachwagen 46322 verwendet, denn hier kann man sich das Entfernen der Seitenborde sparen.

Allerdings müssen dann die Drehungen und Handräder der seitlichen Feststellbremse entfernt werden.
Benno Wiesmüller



Verschiedene Möglichkeiten, wie Festlegehölzer bei Lokomotiven auf Flach- oder Tiefladewagen auf beiden Seiten angebracht werden können

Über die Kupplungen gesicherte Roco-HO-Köf III auf einem Lima-Drehgestell-Tiefladewagen (l.) und eine Brawa-Köf II auf einem zweiachsigen Fleischmann-Tieflader (r.)



Aus einem Roco-SNCF-Flachwagen hergerichteter Spezialwaggon für Kleinloks mit einer Brawa-Köf II als Ladegut, für deren Räder und Kupplungen Aufnahmevorrichtungen angefertigt wurden Benno Wiesmüller (10)



Buch & Film

Carl Bellingrodt – *Das fotografische Werk, Band 7: Bundesbahnzeit, Dampflokomotiven der Baureihen 61–99* – Dietrich Bothe (Hrsg.) – 305 S., 845 Schwarzweiß-Abb. – 59,80 € – DGE



Medien, Mönchengladbach – ISBN 978-3-946594-30-7

Gerade einmal knapp sieben Cent kostet eines der in diesem Buch abgedruckten Bilder,

wenn man den Buchpreis auf die gebotene Fülle an Abbildungen umrechnet. Gemessen an der Tatsache, dass früher eine Original-Bellingrodt-Bildpostkarte schon deutlich mehr Pfennige gekostet hat, ist das wenig, zumal die meisten Fotos im Buch größer gedruckt sind als die einst üblichen neun mal 14 Zentimeter. Doch das allein ist nicht das einzige Argument für die Attraktivität dieses Bandes. Dargestellt wird in insgesamt 845 Schwarzweiß-Bildern das Gesamtportfolio dessen, was der berühmte Wuppertaler Eisenbahnfotograf zwischen 1949 und seinem Tod 1971 an Tenderlokomotiven der DB auf Glasplatte und später auf Kleinbild gebannt hat. Angefangen bei den letzten 61ern und 62ern erstreckt sich der Rahmen über alle noch vorhandenen Tenderlok-Baureihen aus Länderbahn- und Reichsbahn-Zeiten bis hin zu den Neubauloks der DB-Baureihen 65, 66 und 82. Interessant ist es aus heutiger Sicht auch, wie groß das Spektrum der in der Baureihe 99 zusammengefassten Schmalspurloks damals noch war. Wie bei allen Bänden der Reihe werden die auf den Bildrückseiten überlieferten Angaben dem Sortiersystem zugrunde gelegt; auf offensichtliche Diskrepanzen weist Herausgeber Dietrich Bothe im Vorfeld hin. Nicht nur im Hinblick auf die saubere Druckqualität und den umgerechneten Bildpreis kann das rund dreihundert Seiten starke Werk uneingeschränkt empfohlen werden. CB

Die Odenwaldbahn, Band 3: Fahrpläne und Fahrkarten von 1871 bis 2024 – Autorenteam – 162 S., 158 Farb-/60 Schwarzweiß-Abb. – 33,00 € – Umstädter Museums- und Geschichtsverein e. V., Groß-Umstadt – ISBN 978-3-945765-31-9



Nach den ersten beiden Bänden folgt nun der dritte zur Odenwaldbahn. Der Schwerpunkt liegt auf dem Betriebsgeschehen der Strecke – zusammengefasst und anschaulich erklärt anhand der Fahrpläne und Fahrkarten aus dem Zeitraum zwischen 1871 und 2024. Unterteilt in fünf Kapitel lassen die Autoren ausführlich die Entwicklung der Fahrpläne für den Personen- und Güterverkehr dieser Verkehrsverbindung Revue passieren. Dabei beschränken sie sich nicht allein auf die Aushangfahrpläne und Kursbücher, sondern binden diese ein in das für den Betrieb erforderliche „Gesamtpaket“ aus Dienst-, Bild- und Buchfahrplänen, La-Verzeichnissen und Bahnhofsfahrordnungen. Das alles gerät jedoch nicht zur „trockenen Materie“, sondern bietet dem Leser einen anschaulichen und gut verständlichen Einblick in die Zusammenhänge und das „Räderwerk“, dem sich jeder einzelne über die Odenwaldbahn rollende Zug unterzuordnen hatte. Ein weiterer wichtiger Aspekt, der bei Streckenporträts sonst gern außer Acht gelassen wird, behandelt die Entwicklung der Fahrkarten und Fahrpreise dieser bis heute befahrenen Strecke. Dass die Odenwaldbahn einmal kurz vor dem Ausstand, aber dank einer letztlich von Erfolg gekrönten Initiative zum Erhalt und zur Weiterentwicklung gerettet und neu belebt werden konnte, lässt sich ebenfalls nachlesen. Das sauber gedruckte und attraktiv bebilderte Buch kann damit allen Interessierten nur empfohlen werden. OS

Eisenbahn-Schwertransporte, Außergewöhnliche Transporte auf der Schiene – Udo Kandler – 144 S., 32 Farb-/173 Schwarzweiß-Abb. – 39,80 € – EK Medien, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6436-2



Endlich auch mal ein Werk, das sich mit diesem speziellen Schienenfahrzeugthema auseinandersetzt! Das Buch startet mit Fotos aus der Zwischenkriegszeit, wo die Lasten noch nicht die hohen Gewichte erreichten, folglich die Transportwagen noch nicht die Abmessungen ihrer Nachfahren hatten. Nach 1950 wurden die Lasten immer sperriger und schwerer. Die DB gab mit ihren riesigen Tragschnabelwagen Uaa¹⁸³⁹ mit 32 und Uaa¹⁸²¹ mit zehn Achsen sowie dem Tiefladewagen Uaa¹⁸³⁶ mit 20 Achsen die entsprechende Antwort. Spannende Bilder vom Einsatz mit unterschiedlichen Ladegütern und deren Verfrachtung zeichnen dieses Kapitel aus. Obendrein wird über den Transport außergewöhnlicher Frachten berichtet – nicht immer nur auf Schwerlastfahrzeugen, sondern auch auf gewöhnlichen Rungenwagen. Sperrige Speditionsgüter, die als Sendungen mit Lademaßüberschreitung zu behandeln waren, finden hier ebenfalls Berücksichtigung, darunter große Boote oder Militärgerät. Das abschließende Kapitel zeigt unter anderem Fahrten, als der mächtige Uaa¹⁸³⁹ schon mit den Farben der Schwerlastspedition Kübler lief. Zum Schluss folgen einige Blaupausenkopien verschiedener Spezialtransporter der DB. Ein unterhaltsamer Band, der auf kurzweilige Art die universelle Fähigkeit der DB aufzeigt, schwierige Güter zu befördern. WB

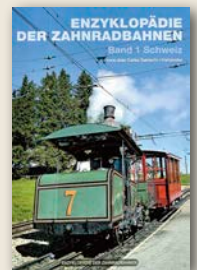
Die Ermstalbahn, Bürgerbahn mit 150 Jahren Geschichte und 150 Jahren Zukunft – Martin Uhlig/Wolfgang Schulz-Braunschmidt – 128 S., 124 Farb-/43 Schwarzweiß-Abb. – 24,50 € – ArGe Drehscheibe e. V., Köln – ISBN 978-3-929082-39-5



Die Strecke von Metzingen nach Bad Urach wurde 1872 privat finanziert und bis Ende 1873 gebaut. Rund ein Jahrhundert lang war sie wichtiger Verkehrsträger der Region, bis die DB sie 1976 stilllegte. Damit aber wollten sich die Anrainer nicht abfinden. Nach jahrelangem Tauziehen mit der Bahn konnte die Strecke vor dem Abbau bewahrt und 1994 zum symbolischen

Preis von der eigens gegründeten Ermstal-Verkehrs-Aktiengesellschaft übernommen werden. Fünf Jahre später rollten wieder planmäßige Züge über die grundlegend sanierte Strecke. 2022 folgte die Elektrifizierung und damit der Grundstein für die künftige Einbindung in die Regional-Stadtbahn Neckar/Alb. Neben der Schilderung des Bahnbetriebs bei einstiger Privat- und späterer Staatsbahn widmen beide Autoren den mühsamen, aber letzten Endes doch erfolgreichen Bemühungen zum Erhalt und zur Wiederinbetriebnahme der Strecke den gebührenden Raum. Abgeschlossen wird die lesenswerte Streckenmonografie von der Darstellung des heutigen Betriebsgeschehens unter dem Fahrdrat und einem Ausblick in die nahe Zukunft als Teil der RSBNA. OS

Enzyklopädie der Zahnradbahnen, Band 1: Schweiz – Joan Carles Salmerón i Fernández – 272 S., 276 Farb-/115 Schwarzweiß-Abb. – 65,00 € – Terminus Centre d'Estudis del Transport, Barcelona/Spanien – ISBN 978-8-4949-1029-6



Insgesamt fünf Bände soll dieses weltumspannende Lexikon der Zahnstangenstrecken umfassen. Nun ist auch die deutsche Version verfügbar. Umfassend werden hierin alle schweizerischen Teilstrecken in Wort und Bild vorgestellt. Jede Bahn wird in immer gleicher Form ins Licht gerückt: geografische Einführung mit Landkarte der Lokalität, Geschichte des jeweiligen Netzes, technische Merkmale und Betrieb, Beschreibung der Anlagen, rollendes Material und Industrie-archäologie. Die ausführlichen Texte werden durch viele Bilder von den Fahrzeugen der Unternehmen und auch von markanten Streckenabschnitten ergänzt. Neben den berühmten Strecken – unter anderem Rigi-, Pilatus- und Jungfraubahn – sind auch weniger bekannte zu finden wie die Zürcher Dolderbahn, die Bex-Villars-Bretaye-Bahn und verschiedene Werkbahnen. Der Leser darf sich schon jetzt auf weitere Bände zu Westeuropa, Deutschland, Mittel- und Osteuropa sowie Afrika, Amerika, Asien und Ozeanien freuen. WB

Leserbriefe

■ *Verfallener Lokschuppen am Bahnhof Oschatz, em 1/25* **Der Schein trügt**

Den Lokschuppen auf dem schmal-spurigen Teil des Bahnhofs Oschatz als „Lost place“, also einen Platz des Verfalls zu bezeichnen, tut der Sache Unrecht. Natürlich hinterlässt der mit Graffiti „reich verzierte“ Bahnbau bei Betrachtern keinen guten Eindruck, doch er steht nun mal auf ungesichertem Gelände und somit einladend für alle Schmierfinken und Vandalen. Allerdings kümmert sich nach wie vor der Förderverein „Wilder Robert“ um die Erhaltung des Geländes. So fand beispielsweise Ende Januar ein Arbeitseinsatz Freiwilliger statt, bei dem nicht nur rund um die Remise wucherndes Unkraut zurückgeschnitten wurde, sondern auch in den Bereichen der benachbarten Gebäude Kohleschuppen und Stellwerk sowie an der noch vorhandenen Rollwagenrampe. Zur Unterstützung dieser Reinigungsarbeiten verkehrte sogar ein schmalspuriger Arbeitszug der Döllnitzbahn.

Jürgen Albrecht, Oschatz

■ *Buch & Film, em 3/25* **Durchaus begründbarer Mangel an Farbbildern**

Ich kaufe das *em* jeden Monat an der Tankstelle und bin mit den Beiträgen und der Themenmischung immer zufrieden. Nach dem Lesen der März-Ausgabe brannte mir jedoch etwas auf der Seele: Bei der Besprechung des DR-Buches über die V 100 lässt mich der Rezensent etwas sprachlos zurück, wenn er den hohen Anteil an Schwarzweiß-Bildern kritisiert, obwohl seiner Meinung nach damals in der DDR auch schon farbig fotografiert wurde. Aus der Erinnerung an diese Zeit muss ich sagen, dass jeder DDR-Eisenbahnfan froh war, wenn er keinen „Farbexperimentierfilm“ von ORWO in seiner Kamera hatte – egal ob Dia- oder Farbumkehrfilm, denn die Ergebnisse mit diesem Material waren niederschmetternd.

Trotz Warnung meines Fotogeschäftes wollte ich 1984 unbedingt die ORWO-Farbfilm testen und war danach geheilt. Sie konnten mit Farbflecken und -schlieren, Gelbstichigkeit und Grobkorn einfach nicht

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. Juni und Dienstag, 17. Juni**

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



überzeugen. Die Papierabzüge sahen entsprechend übel aus – nicht einmal Schwarzweiß war daraus hinzubekommen. Deshalb blieb ich bis zur „Wende“ der bewährten Filmsorte NP20 aus Wolfen treu, denn der Zugriff auf AGFA- oder KODAK-Filme aus dem Westen Deutschlands blieb mir leider verwehrt. Hätte ich das DR-V 100-Buch zu besprechen gehabt, wäre meine Formulierung so ausgefallen: Schön, dass damals viele Eisenbahnfreunde bei der bewährten Schwarzweiß-Fotografie geblieben und dadurch viele Motive nicht durch mangelhaftes buntes Filmmaterial verdorben worden sind.

Lutz Kaden, Siebenlehn

■ *VT 2.09.070 der DR, em 2/25* **Falsche Frontfenster**

Das porträtierte Zeuke-TT-Modell des VT 2.09.070 hatte – je nach Auslegung – die falsche Fensterfront

bzw. trug die falsche Betriebsnummer. Die große Frontscheibe mit den zwei gebogenen Eckfenstern gab es nur bis zur Ordnungsnummer 032. Danach wurde die Stirnpartie auf die bekannten drei Frontscheiben und je zwei kleine Seitenscheiben neben den Türen geändert, wie es das Foto des später umgebauten Vorbildtriebwagens im Artikel zeigt. Die im Nachhinein von BTTB gewählte Nummer 171 018 passt indes zur ursprünglichen Fensterfront. Weshalb Zeuke nicht gleich von Anfang an eine zur Fahrzeugoptik passende Nummer zwischen 001 und 032 gewählt hat, bleibt fraglich. *Jürgen Herzog, Felsberg*

■ *Hamm-Osterfelder Bahn, em 3/25* **Bis zu 250 Züge täglich**

Als gebürtiger Gelsenkirchener möchte ich eine Ergänzung hinzufügen: Die eigentliche Güterzugmagi-

strale war und ist die Verbindung von Oberhausen-Osterfeld Süd nach Wanne-Eickel – also die Emschertalbahn, die 1873 von der Köln-Mindener Eisenbahn gebaut wurde. Diese zweigleisige Trasse verbindet zwei große Rangierbahnhöfe im Kohlenpott. Zu Dampfloketzeiten gab es hier eine Unmenge an Gleisanschlüssen und Verbindungsstrecken. Ich kann hier allerdings nur für den Bahnhof Essen-Karnap sprechen, der damals ein riesiger Knotenpunkt war.

Als Sechsjähriger stand ich 1965 oft an der „Glückauf-Schranke“, die mehr geschlossen als offen war, da rund 250 Güterzüge täglich diese Strecke befuhren, die zum Sommerfahrplan 1974 den Personenverkehr verlor. Dieser wurde mit Einzel-515 abgewickelt. Auch die Ruhr-Schnellverkehrszüge verkehrten hier. Noch heute ist dieser Abschnitt einer der am stärksten belasteten Strecken. Hier befindet sich im Übergabebahnhof Bottrop Süd der Anschluss von Prosper; ansonsten ist die Strecke durchgehend alle tausend Meter mit Blocksignalen versehen. Das Nadelöhr in Essen-Karnap war die Kreuzung zwischen DB-Wechselstrom- und Gleichstromleitung der Essener Verkehrs AG. Dieses Kuriosum wurde vor 40 Jahren durch eine Brücke ersetzt. *Axel Polnik, Bayreuth*

■ *T 3 im Fokus, em 4 +1/25* **Briefmarke aus Paraguay**

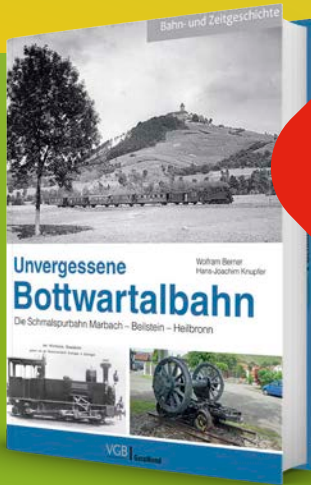
Die deutsche Briefmarke mit dem T 3-Motiv war nicht die einzige im philatelistischen Weltgeschehen: Paraguay brachte 1985 einer Serie mit Lok-Motiven zum deutschen Eisenbahnjubiläum heraus – darunter auch eine Marke mit 897462. Vorlage war eine Postkarte aus dem Redaktor-Verlag. *Günther Klebes, Erlangen*



Wochenend' und Sonnenschein ... : Der VT 2.09.031 im Aussehen des Zeuke-TT-Modells wurde am 30. Dezember 1963 in Dienst gestellt. Das seinerzeit beim Bw Berlin-Pankow beheimatete Fahrzeug legt im Juli 1969 auf der gern für Familienausflüge genutzten „Heidekrautbahn“ Basdorf – Liebewalde in Zühlsdorf einen Zwischenhalt ein

Ingrid Migura/Eisenbahnstiftung

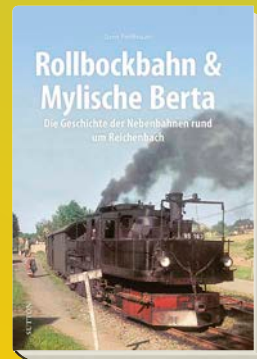
UNSER GROSSER VIELE TOP ANGEBOTE



**Jetzt
20,- €
sparen**

256 Seiten, ca. 320 Abb.
ISBN 978-3-96453-295-4

Jetzt € 25,00* statt € [D] 45,00



128 Seiten, ca. 140 Abb.
ISBN 978-3-96303-292-9

Jetzt € 9,99* statt € [D] 19,99



**Nochmal
stark
reduziert**

272 Seiten, ca. 650 Abb.
ISBN 978-3-96453-258-9

Jetzt € 9,99** statt € [D] 14,99



192 Seiten, ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-96968-060-5

Jetzt € 5,99** statt € [D] 14,99



128 Seiten, ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96968-054-4

Jetzt € 5,99** statt € [D] 14,99



**Letzte
Exemplare
sichern**

192 Seiten, ca. 140 Abb.
ISBN 978-3-95613-056-4

Jetzt € 3,99** statt € [D] 4,99



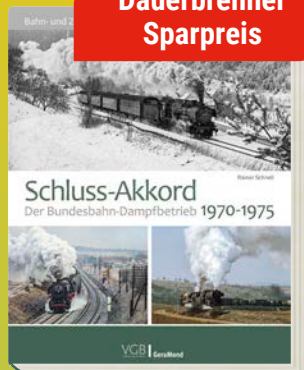
160 Seiten, ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-96968-090-2

Jetzt € 7,99** statt € [D] 19,99



224 Seiten, ca. 300 Abb.
ISBN 978-3-96453-288-6

Jetzt € 25,00* statt € [D] 49,99



**Dauerbrenner
Sparpreis**

256 Seiten, ca. 450 Abb.
ISBN 978-3-96453-294-7

Jetzt € 29,99* statt € [D] 49,99

**50%
REDUZIERT**

144 Seiten, ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-96453-543-6
Jetzt € 14,99* statt € [D] 29,99



LAGERVERKAUF! RADIKAL REDUZIERT

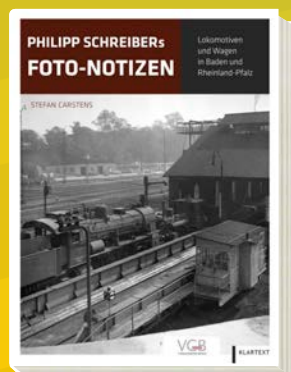


**Jetzt
10,- €
sparen**

256 Seiten, ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-96453-292-3
Jetzt € 14,99**
statt € [D] 24,99



480 Seiten, ca. 900 Abb.
ISBN 978-3-96968-125-1
Jetzt € 14,99* statt € [D] 29,99

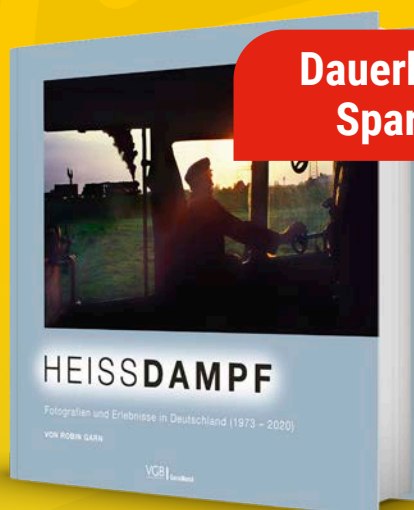


176 Seiten, ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-96968-075-9
Jetzt € 4,99** statt € [D] 9,99



**50%
REDUZIERT**

240 Seiten, ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-96453-302-9
Jetzt € 25,00* statt € [D] 49,99



**Dauerbrenner
Sparpreis**

224 Seiten, ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-96453-287-9
Jetzt € 19,99*
statt € [D] 49,99



60% REDUZIERT

192 Seiten, ca. 320 Abb.
ISBN 978-3-96968-092-6
Jetzt € 7,99** statt € [D] 19,99

**Alle Angebote
nur solange der
Vorrat reicht!**



Weitere exklusive Schnäppchen

Gleich bestellen unter www.verlagshaus24.com/sale-schiene



■ HO-Modelle der DE 18 von Piko und Rivarossi im Vergleich

Strecken- und Rangierlok **im modernen Design**

Die von Vossloh Rolling Stock produzierte, dieselelektrisch angetriebene DE 18 mit der Achsfolge Bo'Bo' wurde für den schweren Rangier- und Streckendienst entwickelt. Mit den formneuen Modellen von Piko und Rivarossi kann man dieses Aufgabengebiet auf HO-Anlagen darstellen. Wir haben beide Miniaturen ausgiebig getestet

Mit gleich zwei Anbietern, die nahezu zeitgleich ihre Miniaturen auf den Markt brachten, haben Modell-

bahner nun die Wahl, welche Diesellok künftig im Güterzugdienst eingesetzt werden kann. Da es unzählige Farbvarianten geben

wird und einige bereits 2025 lieferbar sein werden, ist sicher auch das ein Kriterium für den Kauf. Obwohl die Testkandidaten einer

Bauart entsprechen, weisen sie vorbildgerecht einige Unterschiede auf, die von Piko und Rivarossi berücksichtigt wurden.

Verglichen & gemessen

Rivarossi

Die über 130 Maschinen nach Vorbild der DE 18 SH von Piko (hinten) und der DE 18 von Rivarossi sind in vielen Ländern Europas mit Güterzügen unterwegs MM

Fakten zu den HO-Modellen

	Piko DE 18 SH Vossloh Rolling Stock	Rivarossi DE 18 RailAdventure
Artikelnummer	52360	2921***
Baujahr	2025	2025
Stromsystem	DC**	DC*
Digitalschnittstelle	PluX22	21MTC
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/zwei	fünfpolig/zwei
Getriebe	Kardan/Schnecke/Stirnrad	
Treibradsätze/Haftreifen	4/2	4/2
Eigenmasse	382 g	285 g
Preis (UvP)	239,00 €	274,90 €

* DCC-Ausführung lieferbar, ** AC-digital-Ausführung lieferbar, *** Varianten auch über Jouef erhältlich

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Piko – Auf dem schweren Metallfahrwerk ist das Kunststoffgehäuse mittels zweier Schrauben im Fahrwerksbereich und einer verdeckt unter einer Abdeckplatte angeordneten Schraube am Vorbau befestigt. Der mittig eingebaute Motor mit zwei Schwungmassen treibt über eine Kardanwelle und Drehgestellgetriebe alle vier Radsätze an. Lieferbar sind neben der Analogversion die digitalen AC- und DC-Varianten mit Sounddecoder für DCC, Motorola und Selectrix in der PluX22-Schnittstelle. Die entsprechende Elektronik ist im Bereich des längeren Vorbaus untergebracht. Der Lautsprecher findet seinen Einbauport im kurzen Vorbau.

Rivarossi – Unter dem Kunststoffgehäuse und der Elektronikplatine ruht der Motor mit seinen zwei Schwungmassen. Dieser überträgt seine Kraft mittels Kardan, Schnecke und Stirnrädern auf alle vier Radsätze. Wie bei fast allen Rivarossi-Modellen kann man digitale DCC-Varianten mit Sound erhalten. An die Technik kommt man heran, wenn man am Fahrgestell acht Kreuzschlitzschrauben löst, die beiden Schürzen herauszieht und das Gehäuse abnimmt. Das Führerhaus ist ein separates Bauteil. Wie schon bei Piko liegen auch hier Zurüstteile für die Pufferträger und geschlossene Schürzen bei.

Maßgenauigkeit

Piko/Rivarossi – Beide Hersteller haben die in den Vossloh-Prospekten erkennbaren Hauptabmessungen eingehalten. Mit bloßem Auge wird man im Betrieb keine Unterschiede feststellen können, auch wenn im direkten Vergleich einige Detaillösungen an Klappen, Scharnieren, Schraubverbindungen oder bei den Gittern etwas anders umgesetzt wurden, teilweise aufgrund der unterschiedlichen Antriebstechniken der Originale.

Langsamfahrtverhalten

Alle Fahrwerte wurden mit handelsüblichen Gleichstrom-Fahrreglern ermittelt. Die Geschwindigkeitsmessungen erfolgten mit den Piko-Messwagen bzw. dem Messgerät von Halling.

Piko/Rivarossi – Mit umgerechnet unter einem Stundenkilometer zuckelt das Rivarossi-, mit etwas mehr das Piko-Modell über die sauberen Gleise. Gleichmäßiges Fahren beider Loks ist aber erst über 5 km/h möglich, was sehr gut ist, da der Wert für die Originale mit 17 km/h angegeben ist.

Streckenfahrverhalten

Piko – Das Getriebe des Testkandidaten ist ab Werk gut eingestellt, wobei die DE 218 SH bei 12 Volt fast exakt die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit des Originals erreicht. Eine längere Einlaufphase ist kaum nötig. Die Laufruhe ist bei beiden eingefahrenen Dieselloks gut, wobei wir im Testverlauf über Tillig-, Roco- und Märklin-Gleise bzw. -Weichenstraßen gefahren sind.

Rivarossi – Bei voll aufgedrehtem Fahrregler rauscht die Güterzuglok mit umgerechnet 163 km/h über die Gleise, was bereits außerhalb des NEM-Toleranzbereichs liegt. Während die Einstellungen im Digitalbetrieb einfach über die CV geändert werden können, könnte es im analogen Blockstreckenbetrieb zu Problemen im Zusammenspiel mit anderen Modellen kommen. Um gleichmäßige Fahreigenschaften zu erzielen, empfiehlt es sich, das Modell erst einmal längere Zeit auf einen Rundkurs zu schicken.

Ausrollverhalten

Piko/Rivarossi – Bei Einfahrt in einen stromlosen Gleisabschnitt hält die Piko-Diesellok nach 240 und die Rivarossi-Maschine nach 280 Millimetern an. Das sind ordentliche Werte, insbesondere für abschaltbare Gleisabschnitte vor Signalen und im Schattenbahnhof.

Zugkraft

Piko – Aufgrund der nur an dem unter dem Führerhaus liegenden Radsatz montierten zwei Haftreifen ist die Zugkraft bei Vorwärtsfahrt besser als mit der kurzen Haube voraus. Die Federwaage zeigte mit 1,1 bzw. 0,8 Newton deutliche Unterschiede an. In der Praxis wurde aber unser Testzug mit 15 Zweiachsern anstandslos auch über Steigungen mit drei Prozent gezogen.



Rivarossi



Der Zugang zum Führerstand erfolgt über den längeren Vorbau, an dem man einige Gravurunterschiede zwischen der RailAdventure-Diesellok (Mitte) und der mit Batterie ausgestatteten Vossloh-Variante erkennt

Vossloh Rolling Stock (2)



Rivarossi – Auch diese DE 18 zog den Testzug problemlos über die steigungsreiche Anlage, auch wenn der gemessene Wert mit 0,6 Newton in beiden Fahrtrichtungen im Vergleich zu anderen Drehgestellloks gering ist. Positiv wirkt sich die in beiden Fahrtrichtungen identische Zugkraft aus, da die zwei Haftreifen diagonal versetzt an den mittleren Radsätzen aufgezogen sind.

Stromabnahme

Piko/Rivarossi – Alle Radsätze stehen für die Spannungsaufnahme zur Verfügung, wobei die zwei Lokräder mit Haftreifen nicht stören, da in erster Linie der lange Gesamtachsstand problematische Bereiche auf Weichenstraßen kompensiert.

Maßtabelle Vossloh-Dieselloks DE 18 SH / DE 18

Maße in mm	Vorbild	1:87	Piko	Rivarossi
Länge über Puffer	17.000	195,4	195,7	195,4
Breite	3.080	35,4	35,7	35,8
Dachhöhe über SO	4.270	49,1	49,3	49,3
Pufferhöhe über SO	1.030	11,8	11,3	10,9
Drehzapfenabstand	8.100	93,1	93,1	93,1
Drehgestellachsstand	2.400	27,6	27,6	27,6
Raddurchmesser	1.000	11,5	11,6	11,2
Spurkranzhöhe	–	1,2 (NEM)	1,1	0,9

Wartungsfreundlichkeit

Beide DE 18 werden im klassischen, nahezu gleichgroßen Karton mit eingelegtem Blister/Schuber ausgeliefert. Bei Rivarossi gibt es zusätzlich noch eine Schaumstoffumrandung.

Piko – Die mehrsprachig verfasste, vierseitige Betriebsanleitung im DIN-A4-Format erklärt anhand von Explosionszeichnungen die Demontage und Schmierung, den Decodereinbau sowie die



Bei der Gegenüberstellung fallen die leicht unterschiedlichen Pufferhöhen auf. Formtechnisch erkennt man andere Detaillösungen an den Drehgestellen und Bremscheiben der DE 18 (links) und DE 18 SH



Piko

Blick auf den Pufferträger am längeren Vorbau, wobei an der Vorbildlok eine Rangierkupplung montiert ist

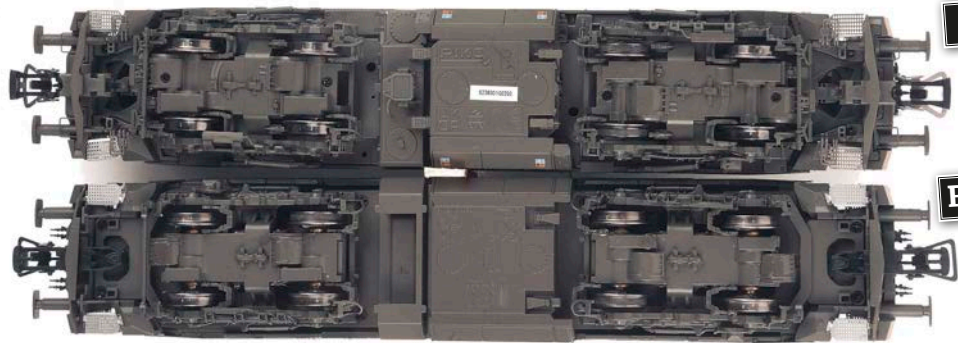


Rivarossi



Montage der Zurüstteile. Ein weiteres DIN-A6-Heft vermittelt Vorbildinformationen und die benötigten Sicherheits- und Wartungshinweise. Für den Haftreifenwechsel und das Abölen des Getriebes wird der Ausbau des Drehgestells mittels zweier Schrauben empfohlen. Wartungsarbeiten am Motor unter der Platine sind nicht erforderlich. Eine ausführliche Ersatzteilliste gibt einen Überblick über die einzelnen Baugruppen.

Rivarossi – Auf einem DIN-A4-Blatt wird in drei Sprachen die Demontage, das Abschmieren im Bereich der Drehgestelle, der Decodereinbau sowie das Anbringen der Zurüstteile erklärt. Auf der Rückseite findet man eine große Explosionszeichnung samt Ersatzteilnummern. Wer den Ausbau der Drehgestellblende scheut, kann wie bei Piko auch mit etwas Geschick den neuen Haftreifen ohne Demontagearbeiten über das Rad ziehen. Um an den Motor zu kommen, muss die Platine abgeschraubt werden.



Piko

Rivarossi

Beide Hersteller haben auch im nicht einsehbaren Bereich viele Details nachgebildet. Bei Piko (oben) sieht man links neben dem Tank die Änderungen für die Hybrid-Ausführung

MM (7)



Piko



Rivarossi

Deutliche Konstruktionsunterschiede erkennt man am wuchtigeren Rahmen mit Umlauf an der Piko-Lok (oben) im Vergleich zur leichteren Rivarossi-Ausführung

Während Piko (unten) nur Kontaktstifte für die Beleuchtung im Führerstand benötigt, sind diese bei Rivarossi auch an den Stirnseiten zu finden. Eine praxistaugliche Lösung sind die Metall-Gewindeeinsätze im Kunststoffgehäuse

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

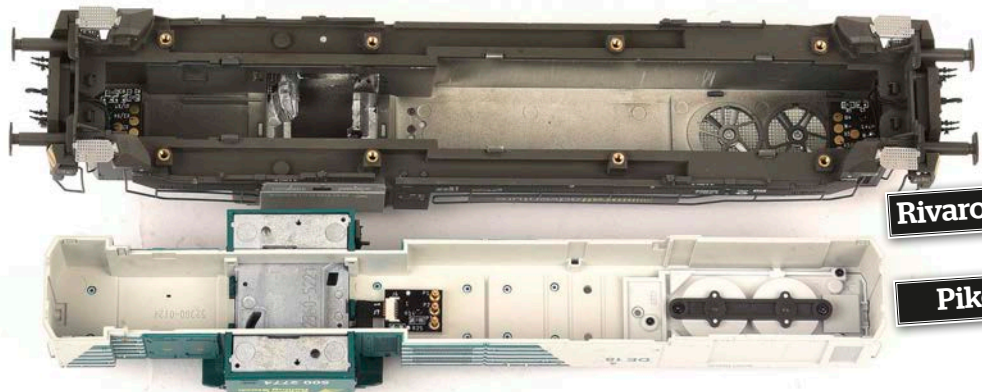
Piko (1,8)

Rivarossi (2,0)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

Piko – Wie der Vergleich mit dem Original zeigt, wurden an den Aufbauten alle Details umgesetzt. Dabei sind sowohl die Gravuren als auch die angesetzten Bauteile stimmig. Besonders gut ge-



Rivarossi

Piko



Piko



Rivarossi

An den kürzeren Vorbauten erkennt man im Vergleich mit dem Original alle umgesetzten Bauteile und gravierten Details. Auch die Führerstände sind nahezu wie in 1:1 (unten) gestaltet, nur die Lokführerfigur fehlt leider



Vossloh Rolling Stock (3)

Fahrwertetabelle

	Piko DE 18 SH	Rivarossi DE 18
Langsamfahrtverhalten		
$v_{\min}$	<3 km/h bei 3,2 V/87 mA	<1 km/h bei 2,8 V/80 mA
Streckenfahrtverhalten		
v_{Vorbild}	120 km/h nicht erreicht	120 km/h bei 10,0 V/100 mA
$v_{\max}$	117 km/h bei 12,0 V/120 mA	163 km/h bei 12,0 V/120 mA
Ausrollweg aus $v_{\max}$	240 mm	280 mm
Zugkraft Ebene bei $v_{\max}$ vorwärts	1,1 N	0,6 N
Zugkraft Ebene bei $v_{\max}$ rückwärts	0,8 N	0,6 N

fallen die im Vergleich zum Mitbewerber zielrichteren Gitterabdeckungen der Lüfter und die freistehenden Details im Dachbereich. Die umlaufenden Metallgeländer sind mit 0,4 Millimetern recht filigran, aber ausreichend stabil. Mehrfarbig und mit vielen Komponenten dargestellt ist auch der Arbeitsplatz des Lokführers. Unter der Lupe betrachtet wirken die freistehenden sowie angeformten Details im Dachbereich plastischer als beim Mitbewerber.

Rivarossi – Ebenfalls mit einem komplett eingerichteten Führerstand samt zwei Sitzgelegenheiten mit freistehenden Armlehnen kann die DE 18 von Rivarossi punkten. Wie bei der Sonneberger Konstruktion sind die beiden Lüfterräder drehbar gelagert. Insbesondere die vorderen Kunststoffgeländer sind etwas labiler als die seitlichen, aber ebenfalls 0,4 Millimeter stark. Da die geriffelten Umläufe silbern sind, erkennt man sie deutlicher als beim Piko-Modell. Scheibenwischer sind ebenso vorhanden wie die Griffstangen an den zwei seitlichen Zugangstüren.

Fahrgestell und Räder

Piko – Da man sich in Sonneberg für die Hybrid-Ausführung entschieden hat, erkennt man im Fahrwerksbereich einige Unterschiede. So ist z. B. das Akkusystem mit Lithium-Ionen-Technologie im Bauraum des Zusatztanks integriert. Äußerst plastisch wirken auch die Drehgestelle mit zahlreichen freistehenden Details. Die Räder sind mit silberfarbenen Bremscheiben bestückt. Für die Darstellung der vier Aufstiege finden durchbrochene Ätzteile Verwendung.

Rivarossi – Alle sichtbaren Bauteile am Rahmen und an den Drehgestellen sowie der Zusatztank wurden umgesetzt. Die Drehgestelle sind ebenfalls vorbildgerecht nachgebildet, wirken aber aufgrund des glänzenden Kunststoffs nicht perfekt, was man durch eine dezente Patinierung leicht korrigieren kann. Die Bremscheiben haben angelegte Löcher. Diese sind allerdings mit silberner Farbe zugelaufen, weshalb sie nicht so deutlich auffallen wie die dunkleren bei Piko.

Farbgebung

Von beiden Herstellern standen zum Test die formneuen Modelle als Farbvarianten der Erstaustlieferung zur Verfügung.

DE 18 in TT und N

Fast zeitgleich zu den H0-Modellen brachte Arnold die hier im Test vorgestellte RailAdventure-Lok als formneues TT-Modell (9059/199 €). Neben der Digitalausführung (-S/319 €) sind weitere Farbvarianten im Angebot. In N ist diese Lok bei Hobbytrain ebenfalls in analoger Aus-

führung (32103/184,90 €) sowie mit Decoder und Sound (-S/279,90 €) erhältlich. Bereits lieferbar sind außerdem mehrere Farbvarianten – so auch von DB Cargo. Als besondere Zugabe liegt jedem N-Modell eine Noch-Figur eines Rangierlokkührers mit Fernsteuerung bei. MM

Piko – Die Sonneberger haben für ihre DE 18 die grün-graue Vorfühmaschine von Vossloh ausgewählt. Die Lackierung bzw. Bedruckung ist an dieser Lok besonders aufwendig, da sie über mehrere helle Zierlinien verfügt. Alle Trennkanten sind gelungen, wobei man nur unter der Lupe erkennen kann, dass die Farbe nicht immer gleichmäßig bis in den unteren Bereich der Lüftungslamellen vorgedrungen ist.

Rivarossi – Die überwiegend graue Diesellok kommt komplett ohne Zierlinien aus. Da das Führerhaus ein eigenes Bauteil ist, konnte es farblich leicht abgesetzt werden. Sauber angebracht wurden, wie auch beim Piko-Modell, die gelb-schwarzen Warnanstriche seitlich an den Pufferträgern.

Beschriftung

Beide Modelle sind entsprechend der gewählten Vorbilder korrekt beschriftet. Kleine Farbtupfer sind die zahlreichen und sauber aufgetragenen Piktogramme an den Aufbauten sowie am Rahmen.

Piko – Die DE 18 Smart Hybrid ist mit der Loknummer 500 2774 sowie Vossloh Rolling Stock beschriftet. Ferner findet man die sauber aufgetragenen technischen Daten sowie Hinweise an den Pufferträgern sowie den Drehgestellen. Das Feld mit dem Revisionsdatum ist bei dem Werkmuster noch unausgefüllt.

Rivarossi – Die von Rail-Adventure eingesetzte DE 18 mit der Nummer 9287 4185 011-1 hat im Herstellerwerk am 20. August 2019 ihre Abnahme erhalten. Die Anschriften an den Aufbauten sowie den Pufferträgern sind ebenfalls exakt aufgedruckt und grifffest.

Beleuchtung

Piko/Rivarossi – Optisch haben die Dieselloks nahezu identisch nachgebildete Lampengehäuse mit feiner silberner Umrandung und Glasnachbildungen. Beide Testmodelle verfügen auch über einen fahrtrichtungsabhängigen, weiß-roten Lichtwechsel sowie eine Führerpultbeleuchtung. Im Digitalbetrieb sind weitere Lichtfunktionen schaltbar. Bei Piko sind die Leuchtdioden ab viereinhalb und bei Rivarossi ab 3,5 Volt



Mischke von Ribbeck/Sig. Vossloh



Gut sind die zierlicheren Lüftergitter bei Piko (Mitte) und die farblich hervorgehobenen Laufflächen bei Rivarossi (rechts) zu erkennen. Alle anderen Details sind im Vergleich zum Original nahezu gleich

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Piko  (1,6)

Rivarossi  (1,8)

Die markante Geländerform des Originals haben beide Hersteller gut umgesetzt. Für die offenen Schürzen gibt es Tauschteile MM (4)



Rivarossi



Piko

FAZIT DES TESTERS

Für den Anlagenbetrieb sind beide Diesellokmodelle uneingeschränkt zu empfehlen. Da es kaum optische Unterschiede gibt, kann man sie auch gut zusammen einsetzen – beispielsweise wenn man weitere, anders lackierte Varianten erwirbt.

Piko (1,7) – Preislich ist das Sonneberger Modell attraktiver als das des Mitbewerbers. Wer oft mit langen Zügen über steigungsreiche Strecken fährt, wird mit dieser Konstruktion betrieblich mehr Freude haben.

Rivarossi (1,9) – Optisch ist die DE 18 ebenfalls nahezu perfekt gelungen. Wen die überhöhte Geschwindigkeit nicht stört und wer seine Züge nie mit Grenzlast verkehren lässt, wird gerne auf diese und die erhältlichen Farb- und Beschriftungsvarianten zurückgreifen. MM

Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.

Anzeigenpreise 4C-€ 140,-; zzgl. MwSt.

Kontakt: Bettina Wilgermein, Tel. 089/130 69 95 23, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlösschen
A4 Abfahrt 84 · Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de · www.facebook.com/elriwa

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop
G - 0 - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren



www.elriwa.de

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo.-Fr. 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

Drei Bausätze Spur N gegen Versandkosten/Paketgebühr abzugeben (nur zusammen): Kibri N 7168 Stadthaus, Kibri N 7642 Viadukt (Radius 1), Pola N 211 Lokschruppen einständig. Teile komplett im jew. Originalkarton. Kontakt unter w.s.franzen@web.de

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Er-

fahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

www.modellbahn-kepler.de

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für 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/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder red_dust61@web.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modellbahnritzer.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

Verkäufe H0

Suche und verkaufe: **US - Messinglokomotiven** 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

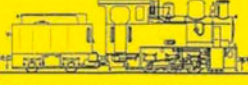
www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

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).

Auflösung meiner Ho-Modellauto Sammlung. Bitte Liste anfordern: miehlingm@aol.com

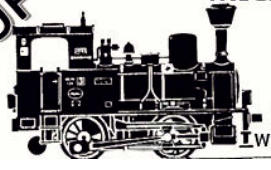
6120 Stück Schienen für alle 2-Leiter von Trix int. gerade, gebogen, kurz und lang. Die Gleise waren noch nie aus der

 **Modellbahnen am Mierendorffplatz**
märklin Shop Berlin
 10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de
 Auch Second-Hand! **Ihr freundliches EUROTRAIN-Fachgeschäft mit der ganz großen Auswahl**
 Mo., Mi., Do., Fr. 10.00–18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09

 **modellbahnen & modellautos Turberg**
Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins. Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche! Günstige Preise bei qualifizierter Beratung! Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!
 Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr · Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
 Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/2 199 90 0 · Fax 21 99 90 99 · 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. 04298/91 6521 e-mail: info@haar-lilienthal.de
Richtig beraten von Anfang an!
 Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

Sammlungen Einzelstücke Raritäten
ANKAUF
 **MICHA'S 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

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 gegen 1,8HAG-o EUR 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 Falter Car Strecke mit Traffic Control, 3 x Parkplatz Car System, 6 Stoppstellen Car System (2 Bushaltestellen), 4 Abzweigungen Car System, Steuerung über Falter. Lasercutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. Preis: 5999 EUR. martinrichter@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. Sammlungsauflösung Märklin Modellbahn. Liste anfordern unter miehlingm@aol.com

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Bemo HOm abzugeben. Neu; Gebrauch; Defekt; An Nutzer oder Klub. Keine Händler, Ware muss überprüft werden. U.a. 4 Triebwagen 6 Loks 5 Personenwagen und circa 40 Güterwagen. 3 „Sartsets“ und 20 defekte Wagen. 017643665628

BEMO-MODUL-ANLAGE HOm mit den Stationen Filisur + Bergün ohne Züge umstande halber zu verkaufen! Informationen: maren.urban@balke-umzug.de

Ho-Gleichstrom U-Anlage, 5m x 3,50m, Schienen digital, Schuhmacher-Gleis, Schienen nach Vorbild Württ. EP-1. Noch nicht ganz fertig gebaut, hochwertiges Material. Viel mehr Info unter Tel. 0157 38976811.

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

Verkaufe Liliput Ersatzteile aus Wiener Produktion. Informationen unter miehlingm@aol.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 an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

www.mbs-dd.com

eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina Wilgermeir • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Riesig!



**Modellbahn
Apitz**

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

Das größte
Modellbahn-
Fachgeschäft im
Bergischen Land!

**günstige Vorbestell-
preise auf Neuheiten**
Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

**Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978**

Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90



Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –

**MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLINSKI**
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

**Märkische Str. 227
44141 Dortmund**

Telefon 0231/ 41 29 20

info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlinski.de

www.modellbahn-kramm.com

40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, ✉ info@modellbahn-kramm.com



Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

**750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen**

Modell Center Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Kleine Bahn-Börse

Märklin Spur HO und Faller AMS gesucht. Kaufe Sammlungen und Anlagen. Zahlung bei Abholung. Kontakt Tel. 0941/85806 ab 18.00 Mail: gerhard.bonn@kabelmail.de

www.modeltom.com

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Ver-

kauf 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 + Selbstabhöler. 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 Spureweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlun-

gen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabhöler 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.

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
 und mehr...viele mehr

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände
 und Zubehör Spur Z, N und HO

Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
 Tel.: 023 31/404453 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



eisenbahn
Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina Wilgermeir • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Viele fertige **Schiffs-Ätzteile** von M1:20-1:700, Reling, Treppen, Gitter, Leitern, Relingstützen, Handräder, Stühle, Liegestühle, Rautenbleche....
 Miniatur- u. Ankerketten mit Steg, **alles zum Selbstätzen**,
 Messing- und Neusilberbleche ab 0,1mm,
 Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Schwarzbeizen
 für verschiedene Metalle, Chemikalien,
Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

Ausführlicher und
 informativer **Katalog**
 gegen € 5,- Schein oder Überweisung
 (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
www.saemann-aetztechnik.de • saemann-aetztechnik@t-online.de

WERST
 MODELL BAHN UND BAU

WIR LEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck
 für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
 Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de

Neuheit 2024/25

Brücken - kundenspezifisch
 gefertigt - Metal oder Kunststoff
 versch. Bauweisen

Vitrine - Schattenbahnhof
 Individuelle Fertigung nach Kundenwunsch,
 alle Spurweiten ab N bis Spur IIm/G)
 Platz sparend - alle Züge sofort verfügbar

PATEROSTER

30 JAHRE
 Danke für Ihre Treue!

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
 Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
 Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.thiel-gleis.de

Kleine Bahn-Börse

Märklin-Modelleisenbahn, jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, albue@t-online.de.

Suche 2x Märklin Personenwagen Art.-Nr. 43010 (Nebenbahnwagen). Angebote: w.s.franzen@web.de

Ankauf von Modelleisenbahn, alle Fabrikate, u. a. Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Lemaco. Spur Ho, N + Z. Auch große Spur o+1, alt und neu. Große Sammlungen u. Anlage, Blechspielzeug u. Modellautos-Sammlungen. Mobil: 0160/4128526

Verkäufe Große Spuren

LGB-Loks, Waggonen und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201-697400, Fax 0201-606948 oder herrmann.goebels@t-online.de

www.modellbahn-keppeler.de

Verkäufe LGB-Modulanlage (50 Modu-

le), Spuren 45, 64, 30 mm ohne Rollmaterial / Zentrale. Weitere INFO www.boecker-gartenbahn.jimdo.free.com; juergen.boecker-varel@t-online.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1

www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten

Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und 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 Abwinkl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.wagenwerk.de
 Feine Details und
 Eisenbahnmodelle

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, MU21@gmx.de

Suche für Spur Gartenbahn (IIm) nur DR - Deutsche Reichsbahn 60- 70iger Jahre: Doppelstockwagen (4er Zug); Baureihe VT98, nach Möglichkeit mit Waggon; TEE. winno56@gmx.de

Ankauf von Modelleisenbahn. Alle Fabrikate, alte und neue Spur o+1, auch

Nächster Anzeigenschluss: 2. Mai 2025

RITTER RESTAURATIONEN REPLIKA ERSATZTEILDienst



Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de

- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
 - Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
 - Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935–1958
 - Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
 - Flugzeug Ju 52
 - Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0
- Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

große Sammlungen und Anlage. Mobil:
0160/4128526

Verkäufe

Literatur, Bild und Ton

www.eisenbahnuecher-online.de

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe div. Eisen- und Modelleisenbahnliteratur vom 1960 bis 2010. Übersichtsliste bei Rolf Erker, Birkenweg 2, 04451 Borsdorf; Tel. 034291 22235; erkerbau@gmx.de

www.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 5,00EUR versandkostenfrei (in D). Liste anfordern: lockpetero70@gmail.com

www.bahnundbuch.de

Gesuche

Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies und Das

www.andyseck.de
DDR-Modelle und mehr

Gut erhaltene glasklare Wandvitrinen aus Acrylglas für Eisenbahnmodelle in der Baugröße HO Insgesamt 13 Vitrinen mit je 4 Abstellflächen zu verkaufen Größe 1x182x40x6 cm; 9x132x40x6 cm; 3x100x40x6 cm. Alle Vitrinen 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 Gleislänge, auch einzeln erhältlich. Preis Verhandlungssache, 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 Sommerjacke gebraucht Gr.102; 1x Regenmantel 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 (7EUR) 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 Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, 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 Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung.

MÄRKLIN

Oma's und Opa's Spielzeugladen

Österreichs größtes Märklingsgeschäft

A-5020 Salzburg, Auerspergstraße 55, Tel.: 0662-876045, Fax: 875238
omas-opas.spielzeugladen@aon.at

Unsere Öffnungszeiten: Mo. – Sa. 9.00 – 12 Uhr u. Mo. – Fr. 14.30 – 18.00 Uhr.

Wir führen von MÄRKLIN:
alt und neu, Spur H0, I und Z, Primex, Hobby, Alpha, Digital, Exclusiv (Mhi), Insider, Ersatzteile sowie alle weltweiten Sondermodelle. Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Lilliput, Tillig, Pilz, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Faller, Roco, Viessmann sowie Ankersteinbaukästen und Schuco.

Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel.
07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und –Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über 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 Wandvitrinen aus Acrylglas für Eisenbahnmodelle in der Baugröße HO Insgesamt 13 Vitrinen mit je 4 Abstellflächen zu verkaufen Größe 1x182x40x6 cm; 9x132x40x6 cm; 3x100x40x6 cm. Alle Vitrinen von der Fa. Herveling in Werne Verkaufspreis pro Vitrine 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

Restposten Rietze-Busse HO
www.bus-und-bahn-und-mehr.de

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Urlaub

Reisen und Touristik

Freudenstadt / Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

FeWo im Mittelrheintal - für Bahn- und Rheinfreunde (Panoramablick), für 2 Personen pro Nacht EUR 80. info@schloss-fuerstenberg.de; Tel.: 06743/2448

Ferienwhg. im Museum & Countrybhf. Ebstorf/Uelzen an der RB37, Info: www.americaline.org, Tel.: 04022886606

Ausstellungen

Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de
Modellbahn-Auto-Börsen, 99867 Gotha Sam. 10.05. von 10:00-14:30 Stadthalle, Schützenplatz 1, 04159 Leipzig Sam. 14.06. von 10-14:30, Leipziger Hotel, Hallesche Str.190, Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/89023526, E-Mail: jensberndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

modellbahnboerse-berlin.de jeweils von 10 bis 14 Uhr, Herzog 0173-6360000

25.05. Berlin Freizeitforum Marzahn, 1. Juni, Neumünster: Mit 628 201 mit Zustiegshalt in Hamburg Hbf zum „Anheizertag“ nach Osnabrück-Piesberg, Info: www.kulturlokschuppen.de

Alle Termine
ohne Gewähr.

Echtes Bahnerlebnis



- ✓ Sie sparen die Hälfte!
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Das *eisenbahn magazin* kommt bequem frei Haus*

3 gute Gründe, warum Sie *eisenbahn magazin* lesen sollten:

- ✓ Nur *eisenbahn magazin* beleuchtet in jedem Heft ein angesagtes Baureihen- oder Fahrzeugthema umfassend in Vorbild und Modell
- ✓ Nur in *eisenbahn magazin* finden Sie in jeder Ausgabe einen kritischen Vergleichstest mehrerer verfügbarer Modelle einer Baureihe oder Baureihenfamilie verschiedener Hersteller
- ✓ Nur *eisenbahn magazin* bietet als besonderes Extra Ausklappseiten mit attraktiven Lokzeichnungen, Anlagen- oder Zugbildungsplänen. Echtes Bahnerlebnis in Vorbild und Modell!

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich das *eisenbahn magazin* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 8,10 pro Heft monatlich frei Haus (Jahrespreis € 97,20).

Termine

25. Mai/22. Juni, Karlsruhe:

Fahrten auf der Albtalbahn.

Info: www.uef-dampf.de

29. Mai–1. Juni/7.–9. Juni,

Mesendorf: Dampfbetrieb beim Pollo. Info: www.pollo.de

29./31. Mai/1. Juni, Darmstadt:

Bahnwelttage im Eisenbahnmuseum Kranichstein. Info: www.bahnwelt.de

30. Mai/1. Juni, Schenklengsfeld:

Modul- und Fahrtreffen der IG Spur II. Info: www.spur-ii.de

31. Mai/1. Juni, Radebeul:

Dampfpendelfahrten zum Karl-May-Festival. Info: www.traditionsbahn-radebeul.de

31. Mai/1. Juni, Frankfurt (Main):

50 Jahre Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-ffm.de

31. Mai/1. Juni, Mülheim (Ruhr):

Messe „Kleine Bahn – ganz groß“ mit historischem Zubringerverkehr zur Alten Dreherei. Info: www.kleinebahnganzgross.de

1. Juni, Rommerskirchen: Fahrbetrieb

im Feldbahnmuseum Oekoven. Info: www.gillbachbahn.de

1. Juni, Korntal: Der „Feurige Elias“ fährt nach Weissach. Info: www.ges-ev.de

1./21. Juni, Chemnitz: Fahrten

mit historischer Diesellok. Info: www.sem-chemnitz.de

1. Juni, Osnabrück: Anheizertag im

Zeichenbahnhof Piesberg. Info: www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

1. Juni, München/Augsburg:

Mit E 69 05 zum Nördlinger Dampfloktfest. Info: www.blv-online.eu

1./15. Juni, Hühinghausen: Fahrtage

der Sauerländer Kleinbahn. Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de

1./15./29. Juni, Bleckede:

Triebwagenfahrten auf der Kleinbahn. Info: www.heide-express.de

1./22. Juni, Dieringhausen: Fahrten

auf der Wiehltalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de

1./22. Juni, Strasshof/Österreich:

Dampftage im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com



Das Steuerpult der Seilablaufanlage: Zum Tag des Rangierbahnhofs am 22. Juni steht am Schauplatz Eisenbahn in Chemnitz-Hilbersdorf das Befehlsstellwerk 3 im Mittelpunkt Rico Kummerlöwe

5./6./12./13./19./20./26./27. Juni,

Klützt: Fahrbetrieb des „De Lütt Kaffeebrenner“. Info: www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de

7. Juni, Leipzig: Dampfsonderfahrt

durchs Zschopautal. Info: www.dampfbahnmuseum.de

7. Juni, Wismar: Lokschruppen geöffnet.

Info: www.lokschruppen-wismar.de

7./8. Juni, Riedlhütte: Tage der offenen

Tür im Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahn-riedlhuette.de

7./8. Juni, Bergedorf: Tage der offenen

Tür beim MEF Hamburg und Museumsfahrten nach Geesthacht. Info: www.mef-hamburg-walddoerfer.de, www.geesthachter-eisenbahn.de

7.–9. Juni, Neuenmarkt: Dampftage

im DDM. www.dampflok-museum.de

7.–9./22. Juni, Chemnitz:

Tage des Eisenbahners bzw. des Rangierbahnhofs.

Info: www.schauplatz-eisenbahn.de

7.–9./14./15. Juni, Oschatz:

Dampffahrten nach Mügeln. Info: www.doellnitzbahn.de

8./9./19./22. Juni, Ramsen:

Dampfbetrieb. Info: www.stumpfwaldbahn.de

8./9./29. Juni, Gütersloh:

Fahrtage der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth. Info: www.dkbm.de

8./15. Juni, Bochum: Fahrtage

der Ruhrtalbahn. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

8./29. Juni, Viechtach:

Wanderbahn nach Gotteszell. Info: www.wanderbahn.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 11:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen.

Im Juni werden keine neuen Folgen von Eisenbahn-Romantik ausgestrahlt.

12.–15. Juni, Rügen: Historischer Nahverkehr mit den Baureihen 86 und V 100 sowie „Ferkeltaxen“. Info: www.pressnitztalbahn.com

14. Juni, Cottbus: Fahrt zu drei Industriebetrieben in Dresden. Info: www.lausitzerdampflokclub.de

14. Juni, Leipzig: Mit 01 0509 und 118 757 zur Insel Rügen. Info: www.pressnitztalbahn.com

14. Juni, Berlin: Im Schnellzug nach Wernigerode (HSB). Info: www.berlin-macht-dampf.com

14. Juni, Mönchengladbach:

Fahrt zur Brohltalbahn bzw. zum DB Museum Koblenz. Info: www.eng-ev.de

14./15. Juni, Koblenz:

Lokparade im DB-Museum. Info: www.dbmuseum.de

14./21./28. Juni, Kappeln:

Museumsfahrten mit Diesellok oder Schienenbus. Info: www.angelner-dampf-eisenbahn.de

15. Juni, Zwettl/Österreich:

Dampffahrt und Traktortreffen. Info: www.lokalbahnverein.at

Pfingsten 8. bzw. 9. Juni

Aktionen und Fahrtage in: **Achern** (www.achertaele-eisenbahnverein.de), **Amstetten** (www.alb-bahn.com), **Bad Orb** (www.dampfkleinbahn-bad-orb.de), **Bebra** (www.ef-bebra.de), **Benndorf** (www.bergwerksbahn.de), **Brohl** (www.vulkan-express.de), **Bruchhausen-Vilsen** (www.museumseisenbahn.de), **Buckow** (www.buckower-kleinbahn.de), **Deinste** (www.kleinbahn-deinste.de), **Dörzbach** (www.jagsttalbahn.de), **Ebermannstadt** (www.dampfahn.net), **Endorf** (www.chiemgauer-lokalbahn.com), **Galenbeck** (www.mpsb-online.de), **Gangelt** (www.selfkantbahn.de), **Hamm** (www.museumseisenbahn-hamm.de), **Harpstedt** (www.jan-harpstedt.de), **Jöhstadt** (www.pressnitztalbahn.de), **Kandern** (www.kandertalbahn.com), **Karlsruhe** (www.uef-dampf.de),

Krefeld (www.schluff-krefeld.de), **Lengerich-Hohne** (www.eisenbahn-tradition.de), **Mellrichstadt** (www.freilandmuseum-fladungen.de), **Meuselwitz** (www.kohlebahnen.de), **Minden** (www.museumseisenbahn-minden.de), **München** (www.blv-online.eu), **Neresheim** (www.hmb-ev.de), **Neustadt** (www.eisenbahnmuseum-neustadt.de, www.kuckucksbaehnel.de), **Norden** (www.mkoev.de), **Ochsenhausen** (www.oechsle-bahn.de), **Ottweiler (Saar)** (www.ostertalbahn.de), **Rottweil** (www.eisenbahnfreunde-zollern-bahn.de), **Schlanstedt** (www.feldbahn-schlanstedt.de), **Schönheide** (www.museumsbahn-schoenheide.de), **Solms** (www.feldbahn-fortuna.de), **Syke** (www.vgh-hoya.de), **Trossingen** (www.trossinger-eisenbahn.de), **Verden** (www.kleinbahnexpress.de) und **Wesel** (www.hsw-wesel.de)

15. Juni, Littfeld: Gartenbahnfahrttag und Modellbahnausstellung. Info: www.ef-littfeld.de

15. Juni, Ludwigsburg: Dampfzug nach Neuffen. Info: www.ges-ev.de

19.–22. Juni, Gangelt: 2/2m-Modultreffen in der Wagenhalle. Info: www.selfkantbahn.de

20.–22. Juni, Ochsenhausen: Öchsle-Fest. Info: www.oechslefest-ochsenhausen.de

20.–22. Juni, Schkeuditz: Großbahntreffen im Straßenbahndepot. Info: www.ig-modellbahn-schkeuditz.de

21. Juni, Cottbus: Mit 243 005 zu „Müritz in Flammen“. Info: www.lausitzerdampflokclub.de, www.bw-halle-p.de

21. Juni, Dresden: Fahrt zum Tag der offenen Tür der VIS Verkehrs Industrie Systeme mit Präsentation des SVT „Görlitz“. Info: www.bw-halle-p.de

21. Juni, Osnabrück: Fahrt nach Lübbecke. Info: www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

21./22. Juni, Hannover: Rundfahrten mit 78 468. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

21./22. Juni, Mülheim (Ruhr): Historisches Wochenende mit Oldtimertreffen, Feldbahn- und Oldtimer-Straßenbahnfahrten, Modellbahnen sowie Rahmenprogramm an der Alten Dreherei. Info: www.alte-dreherei.de

22. Juni, Rottweil: Tunnelfahrten mit Dampflok auf der Schwarzwaldbahn. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

22. Juni, Kassel: Dampfzüge zum Stadtfest in Naumburg. Info: www.hessencourier.de

28. Juni, Radebeul: Abendfahrt auf der Lößnitzgrundbahn. Info: www.traditionsbahn-radebeul.de

28. Juni, Schöneheide: Sommer-nachtsfahrten mit Bahnsteigfest. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

28./29. Juni, Lauingen: Großbahntreffen im E-Park. Info: www.eepark.de

28. Juni, Zwickau: Mit 23 1097 zum Nationaltechnischen Museum in Chomutov. Info: www.fluegelradtouristik.info

28./29. Juni, Paderborn: Mit 78 468 um den Solling. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

28./29. Juni, Essen: Jubiläumsfest 50 Jahre Museumszüge. Info: www.hespertalbahn.de

29. Juni, Hanau: Kinderfest im Bw. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

29. Juni, Holzheim: Modellbahnausstellung im Clubheim. Info: www.mec-limborg-hadamar.de

29. Juni, Bornum: Ferienfahrten auf der Nettetalbahn. Info: www.dampfzug-betriebsgemeinschaft.de

Bahnreisen

03. – 15.06.

Mit Dampfzügen durch Finnlands weiße Nächte

Entdecken Sie die weite Natur Finnlands in Kombination mit Museumsbahnen und Dampfsonderzügen. Anreise bequem per Bahn & Schiff.

26. – 30.06.

Mythos Gotthard & Rigi

Mit legendären Lokomotiven auf die Rigi und über den Gotthard. Sonderzugfahrt mit Dampflok 7 zur Rigi und Sonderzugerlebnisse mit dem „Gotthard-Krokodil“ und der mächtigen Ae 8/14.

14. – 18.08

Hansestadt Bremen @ Kleinbahn-Romantik

Sonderzüge auf drei Museumsbahnen, Oldtimer Straßenbahn & Weserschiffahrt.

06. – 10.09. & 08. – 12.09.

Nostalgie Glacier Express

Im Nostalgie-Sonderzug durch die Schweizer Alpenwelt von Zermatt bis ins Engadin.

29.09. – 06.10.

Trans Balkan Express

Eine Bahnreise durch die Länder des Balkans nach Istanbul. Mit dem Schlafwagenzug in 2 Tagen an den Bospurus. Straßenbahn-rundfahrten und Besichtigungen.

17. – 28.09.

Trans Anatolien Express

Im Hotelzug über die legendäre Bagdadbahn durchs Taurus-gebirge 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



Am Historischen Wochenende an der Alten Dreherei in Mülheim sind Oldtimer der Schiene und Straße in Aktion zu erleben

MM

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

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



Kontakt:

Bettina Wilgermein

Tel. 089/13 06 99 523

bettina.wilgermein@verlagshaus.de

■ Oe-Segmentanlage des Oe-Teams Berlin/Brandenburg/Sachsen-Anhalt

DR-Betriebsalltag auf schmaler Spur

Die Schmalspurbahnen Nordostdeutschlands inspirierten das Oe-Team Berlin/Brandenburg/Sachsen-Anhalt zum Bau von Segmenten, die in immer wieder anders zusammengestellten Arrangements auch auf Ausstellungen präsentiert werden können. Sie lassen die Atmosphäre der DR-Schmalspurbahnen im Norden lebendig werden

Die Freunde unseres Teams orientieren sich beim Bau der Module bzw. Segmente überwiegend an den 750-Millimeter-spurigen Schmalspurbahnen Nordostdeutschlands, ohne jedoch eine bis ins kleinste Detail reichende Vorbilddarstellung anzustreben, denn Kompromisse sind immer unumgänglich. Als einige Beispiele für Regionen und Bahnen, die für unsere Modellbahnprojekte Pate standen, mögen hier das nördliche Sachsen, Brandenburg (Jüterbog-Luckenwalder und Prignitzer Kreiskleinbahnen), Sachsen-Anhalt (Kreis Jerichow I), Vorpommern (Rügenschke Kleinbahn) und Thüringen (Trusebahn) genannt sein.

Eine Fahrt über die Anlage

Die Zugfahrt über das Modularrangement nimmt ihren Anfang im Bahnhof Friedrichsthal, der irgendwo in Sachsen liegt und von Dieter

Das Bahnhofsgebäude von Magdeburgerforth beherbergt eine Gaststätte mit Glasveranda. Daran angrenzend befindet sich der Güterschuppen mit Fahrkartenverkauf. Der Güterzug hat seinen Abfahrtsbefehl bekommen und setzt sich in Bewegung, während im Hintergrund der Zittauer Triebwagen pausiert

Jürgen Albrecht







Auf dem Ladestraßengleis von Magdeburgerforth steht ein Güterzug und wartet auf die Ausfahrt Richtung Altengrabow



Vor dem Lokschuppen wird eine Fuhrre Kohle heranrangierrt und auch der Lkw sorgt für den Brennstoffnachschub

Flögel (†) und mir gebaut wurde. Über eine Weiche zu einem fiktiven Industrieanschluss geht es in einem leichten Linksbogen vorbei an der „Schönen Aussicht“ hinaus ins flache Land der Prignitz. Vorbei am Kleingarten rechts und dem privaten Holzlager- und Hackplatz mit Schuppen links erreichen die Züge nach gemächlicher Fahrt das Biesenbrower Steingrab und gleich darauf den Fabrikanschluss einer Brennerei und Likörfabrik. Beide Segmente wurden von Peter Semmler gebaut.

» **Verschiedene heute nicht mehr existierende Schmalspurbahnen standen den Oe-Motiven Pate**



Nach dem Überqueren einiger Bahnübergänge auf Höhe der Brennerei erreicht der Zug die Einfahrweiche des Bahnhofs Kirschberg von Felix Friedrich und fährt links am Lokschuppen vorbei in eines der beiden Bahnhofsgleise oder in das Umfahrgleis ein. Mit den beiden durchgehenden Bahnhofsgleisen, einem sogenannten Triebwagengleis gegenüber der Bushaltestelle am Bahnhofsvorplatz, vier Abstell- und Ladegleisen, dem Umfahrgleis sowie einem Güterschuppen- und Freiladegleis, das nur mit einer Sägefahrt über das Triebwagengleis erreicht werden kann, bietet dieser Bahnhof um-

Zu den Schmuckstücken unter den Oe-Schmalspurfahrzeugen gehört der VT 137 322 von Modellbau Henke, der gerade die Brücke über die Ehle bei Dannigkow passiert



Typisch für den Schmalspurbetrieb waren gemischte Züge für Güter- und Personentransporte. Solch ein GmP mit einer IV K hat den Abzweig Garz verlassen und rollt durch einen Kiefernwald Jürgen Albrecht (5)

fangreiche Rangiermöglichkeiten. Vorbild für die seitenverkehrt nachgebildete Bahnhofseinfahrt vorbei am Lokschuppen war die Station Kirchberg in Sachsen.

Nach Verlassen des Bahnhofs geht es wieder übers Land. Nach einer Linkskurve wird der Haltepunkt Friedrichshof nach der Originalvorlage des Haltepunktes Klosterhof der Prignitzer Kreiskleinbahnen passiert. Der Haltepunkt entstand 2004 in meiner Werkstatt und wurde auf der Schmalspur-Expo der Arge-S erstmals der Öffentlichkeit gezeigt. Die ländlichen Streckenmodule zwischen den Betriebsstellen haben Reinhard Kleemann und ich für unser Arrangement beigesteuert. Weiter geht die Fahrt durch die von Axel Kreidel und mir gebaute „Sachsen-Kurve“, die in den ostdeutschen Norden zum Abzweig Garz mit einem herrlichen Kiefernwald führt. Vorbildmotive hierfür waren die Schmalspurstrecken auf Rügen und in der Prignitz.

Fiddle-Yard als Spitzkehre

Nach weiterer Fahrt erreichen die Züge den Fiddle-Yard, der hier als Spitzkehre fungiert und

Blick auf die Details: Fabrikanschluss

Als Vorlage für dieses Motiv diente der Anschluss Winne der ehemaligen Trusebahn in Thüringen. Über eine einfache Linksweiche war dort ein kurzes Ladegleis in Verlängerung des abzweigenden Weichenstrangs angebunden. Auf dem Oe-Modul „Neu Winne“ führt das Ladegleis zur Rampe der ortsansässigen Brennerei. Hier wird allerdings nicht nur Alkohol gebrannt, sondern auch als Likör veredelt in Flaschen abgefüllt. Das Produktionsgebäude ist im Gegensatz

zum Lager links der Zufahrt als Halbreliefmodell ausgeführt, da hier nicht mehr Platz zur Verfügung steht. Beide Gebäude stammen von Addie Modell. Für die Mauerwerksanker wurden Fußplatten der Auhagen-Verkehrszeichen verwendet. Der Blitzableiter auf dem First besteht aus dünnem Messingdraht, die Griffstangenhalter sind von Weinert Modellbau. Die Mauer vor dem Fabrikgelände stammt von Noch und soll demnächst um ein Tor ergänzt werden. JA



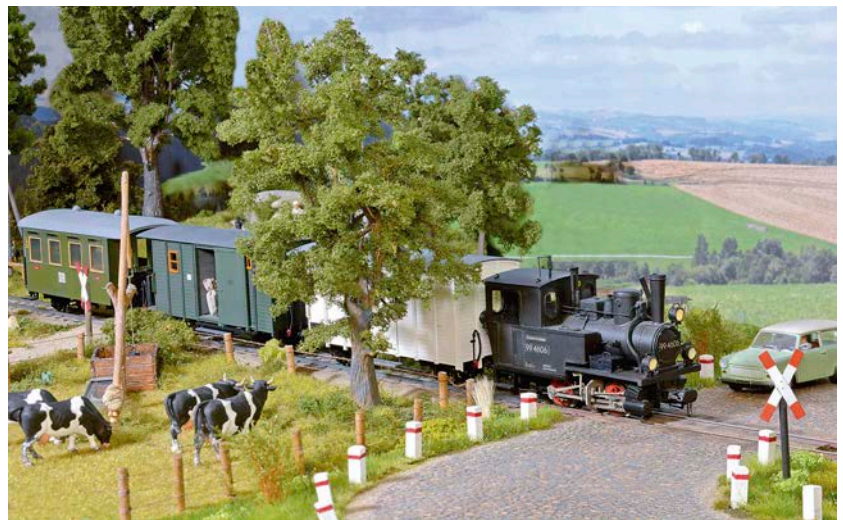


an den sich zwei Streckenäste anschließen. Nach dem Umsetzen der Triebfahrzeuge auf dem Fiddle-Yard erreichen die Züge über den Abzweig Garz von Dieter Lüder (†) den zweiten Streckenast, wo als nächster Höhepunkt die Brücke über die Nuthe beim Haltepunkt Bürgermühle im ehemaligen Netz der Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahn überfahren wird. Erbaut wurde das Modul von Peter Scheppan aus Berlin. Über ein weiteres Bogenmodul mit Schafherde – ebenfalls gebaut von Dieter Lüder

Eine V 10 C-Diesellok zuckelt mit einem Übergabezug durch die Landschaft. Im Bahnhof Friedrichsthal hatte er einen kurzen Halt eingelegt, um nun über das Bogenmodul den Prignitzer Anlagenteil zu erreichen

Blick auf die Details: Straßenkreuzung

Ein kurzer Personenzug nähert sich dem Bahnhof Kirschberg und quert die von Grützkow ausgehende Kopfsteinpflasterstraße. Weshalb dieses Modul „Biesenbrower Steingrab“ heißt, wird anhand des auf dem Foto durch die Krone des Baumes zu erahnenden Steinbrockens klar. Die Bezeichnung erinnert zusammen mit einer hier arrangierten Szene an den Schriftsteller Ehm Welk und seine „Heiden von Kummerow“. Die Kühe auf der Weide bekommen ihr Trinkwasser aus einem Ziehbrunnen, wie er früher in der Prignitz und im Havelland anzutreffen war. Die Geländeoberfläche besteht aus kurzflorigen Grasmatten, der Wiesenweg aus Sand, die Straße aus Strukturtapete. Buschwerk, Bäume und Gräser kommen aus dem Heki-Sortiment. Die Bahnfahrzeuge stammen aus Fleischmanns MagicTrain-Programm, wurden umgebaut und mit Griffstangen, Dachlüftern und Rauchabzügen ergänzt. JA



Gesamtansicht des Oe-Modulararrangements während einer Ausstellung auf dem Dresdner Messegelände vor einigen Jahren sowie das damals agierende Vorführteam mit Lutz Friedrich, Edwin Kiwel, Peter Semmler, Felix und Elke Friedrich, Reinhard Kleemann und

Christian Gruss (v. l.). Rechts im Bahnhof Friedrichsthal nimmt die Zugfahrt ihren Anfang, um nach einer großen Runde und nach Kopfmachen im Fiddle-Yard (in Bildmitte hinter dem Kistenstapel) am anderen Ende links im Bahnhof Magdeburgerforth anzukommen

nach rügenschem Vorbild – erreichen die Züge die Anlagenteile von Edwin Kiwel. Beendet wird unsere Zugfahrt im Bahnhof Magdeburgerforth nach Vorbild der Kleinbahnen des Kreises Jerichow I, wo heute wieder – ähnlich wie auf Rügen

» Betrieblich vorherrschend auf dem Oe-Modularrangement ist die Dampftraktion

bei der RüBB und beim „Pollo“ in der Prignitz – im Original Museumszüge zu bestimmten Anlässen auf den Strecken verkehren.

Wertvolle Eigenbau-Fahrzeuge

Die abgebildeten Fahrzeuge sind zum Teil Fertig- oder Bausatzmodelle verschiedener Kleinserienhersteller der Oe-Szene und andernteils auf Basis der Fahrzeuge des früheren MagicTrain-Sortiments von Fleischmann umgebaut und gesupert worden. Alles, was auf den Modulen rollt, orientiert sich an Originalfahrzeugen aus Sachsen, der brandenburgischen Prignitz, der thüringischen Trusebahn, von KJ I und RüKB. Für die Geländegestaltung, die Bäume und Gebäude wurden Materialien der bekannten Modellbahn-Zubehörhersteller herangezogen, aber auch viele



Die Trusetaler Tenderlok und spätere „Zittauer Hofdame“ 99 4532 erreicht mit einem Gmp den Haltepunkt Friedrichshof, wo lediglich ein Fahrgast mitgenommen werden möchte

Eigen- und Umbauten auf den Modulen platziert. Für den Gleisbau fanden Peco-Oe-Gleise und -Weichen, Henke-Schwellenband und auf Oe-Schwellen umgenagelte Peco-H0-Weichen beim Bahnhof Kirschberg Verwendung. Die Anlage wird mittels einer Lenz-Digitalzentrale und -Handreglern gesteuert. Die Weichen werden ortsbedient von Hand gestellt, wie es überwie-

gend beim Vorbild auch geschah. Lediglich die Doppelweiche zur Einfahrt in den Fiddle-Yard hat zwei Elektroantriebe. Wer unser Modularrangement einmal live in Betrieb erleben möchte, hat dazu demnächst Gelegenheit, denn über die Pfingstfeiertage stellen wir vom 7. bis 9. Juni bei der Preßnitztalbahn in der Fahrzeughalle Schlössel aus.

Lutz Friedrich

Ein Personenzug mit Güterbeförderung befindet sich auf der Rückfahrt von Magdeburgerforth und fährt gemächlich im Abzweig Garz ein, um nach kurzem Aufenthalt gen Fiddle-Yard weiterzurollen

Jürgen Albrecht (6)





Nicht vergessen:
Das neue Heft
erscheint am
6. Juni 2025



Slg. Oliver Strüßer (2)

■ Im Fokus: Expressgut-Transporte der Eisenbahn *Wenn's schnell gehen muss*

Über Jahrzehnte hinweg bestimmte die Mitnahme von Expressgut das Bild des Reiseverkehrs. Zusammen mit dem Reisegepäck im Packwagen befördert, gehörte das Umladen der Expressgutstücke zum Alltag auf den Bahnsteigen. Wir zeigen die große Vielfalt des beförderten Expressguts und stellen Möglichkeiten zur Nachbildung dieser Transporte auf der Modellbahnanlage vor.

■ Fahrzeuge: Harzbahn-Mallets von LGB und Train Line 45

Tenderloks der Baureihe 99⁵⁹⁰ für Gartenbahner

Schon seit geraumer Zeit bietet Train Line 45 eine Harzbahn-Mallet-Tenderloks für den Freilandeneinsatz an (links), die jüngst technisch überarbeitet und digital aufgerüstet wurde. Kürzlich hat auch LGB eine solche 2m-Maschine als Metallmodell (rechts) ins 1:22,5-Sortiment aufgenommen, was zu einem Test herausfordert.



Gerhard Jilek/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch

■ ÖBB-Reihe 1280

Heikles Schwergewicht

Die österreichischen Reihe 1280 war eine wenig ruhmreiche Lokkonstruktion der BBÖ aus der Mitte der 1920er-Jahre. In untergeordneten Einsätzen verrichteten die Güterzugloks bis 1976 ihren Dienst. Jägerndorfer Collection rückt die Reihe 1280 mit einer H0-Formneuheit jetzt wieder in den Blickpunkt.

■ Anlage: Die Westfälische Landes-Eisenbahn im Maßstab 1:87

Motivkombination aus DB und Privatbahn

Der Lippstädter Modellbahnclub wählte für sein H0-Schaustück neben der Bundesbahn ein weiteres Verkehrsunternehmen aus, das seinen Sitz am Vereinsstandort hat und dessen Wurzeln bis 1881 zurückreichen.



MM (2)

* Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen vorbehalten

Damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen: Scannen Sie den QR-Code, um die nächsten beiden Hefte im günstigen Mini-Abo für nur 8,40 Euro (2 für 1-Angebot) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind und sparen die Hälfte! www.eisenbahnmagazin.de/abo



Sie sparen die Hälfte:
2 x für nur
8,40 Euro!

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 6/2025, Nummer 696, 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, Joachim Bertsch, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Lutz Friedrich, Heiko Herholz, Klaus Honold, Jürgen Hörstel, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Josef Maurer, Horst Meier, Manfred Meyer, Peter Pernsteiner, Zeno Pilmann Patrick Rehn, Manfred Scheiching, Oliver Strüßer, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens

Schussredaktion: Peter Schrick (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: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mvz.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2025, GeraMond Media GmbH. ISSN 0342-1902

Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für untermalt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Jedliches automatisiertes 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.



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.



Ihr digitaler Einstieg



Testen Sie 2x
Digitale Modellbahn

Jetzt Vorteile nutzen:

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

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

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

Wie geht es weiter?

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

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter **vgbahn.shop/digitalstarten**



PIKO



Bahn frei! Die BR 152 in Spur N von PIKO rollt an!

Güterzugverkehr auf der Anlage war noch nie so schön!

- Freier Durchblick durch den Führerstand
- Digital schaltbare Beleuchtung im Führerstand sowie zahlreiche weitere Lichtfunktionen
- Dreilicht-Spitzensignal mit rotem Rücklicht
- Aufgeräumter Dachbereich mit feinen Stromabnehmern aus Metall

FORM NEU
2025



Freistehende Scheibenwischer



40840 Elektrolok BR 152 DB AG Ep. VI

160,00 €*
280,00 €*

40841 Elektrolok BR 152 DB AG Ep. VI, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound®** onboard

Die passenden Wagen für vorbildgerechten
Bahnbetrieb mit den PIKO Chemieesselwagen
#40720 und #40721.



* unverbindliche Preisempfehlung

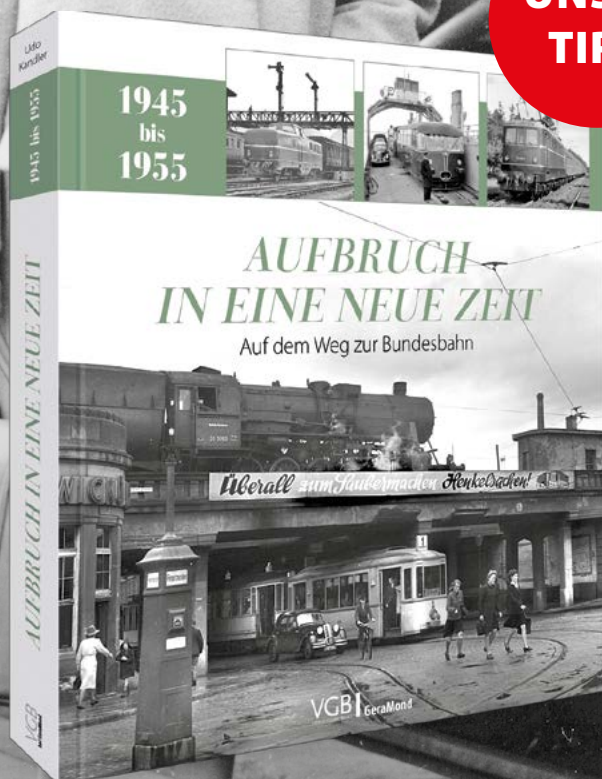
Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt bei PIKO.
Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen
und alle PIKO Neuheiten entdecken.

f i YouTube
www.piko.de

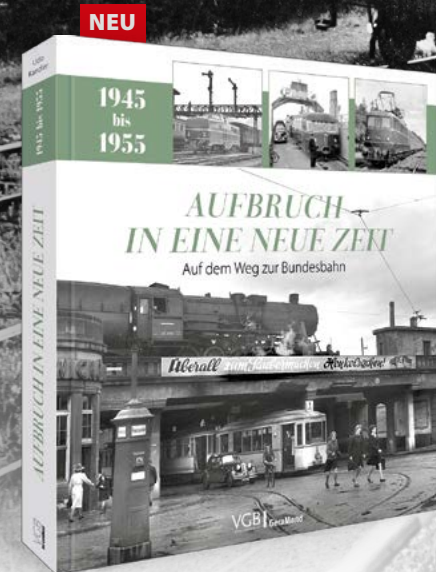
Eisenbahn | Modellbahn | Geschichte

DIE GANZE WELT DER EISENBAHN

UNSER
TIPP



EISENBAHN IM WANDEL DER ZEIT



Einmalige Zeitdokumente von 1945 bis 1955 vom Wiederaufbau der Eisenbahn in den Westzonen Deutschlands, ab 1949 unter der Regie der Bundesbahn.
192 Seiten, ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-98702-100-8
€ [D] 49,99 [ZUM BUCH](#)

» Wer sich mit dieser Epoche auseinandersetzt, wird das Buch sicher gerne in die Hand nehmen « *elektrolok*



Die preisgekrönten Farbfotografien von Reinhold Palm zeigen den Wandel der Bahn aus einer überraschenden Perspektive. Spannend!
240 Seiten, ca. 256 Abb.
ISBN 978-3-96807-999-8
€ (D) 59,- [ZUM BUCH](#)



Ein weiterer, großformatiger Bildband mit Fotoraritäten von Reinhold Palm aus den 1950er- und 1960er-Jahren. Mit zahlreichen Farbaufnahmen.
240 Seiten, ca. 260 Abb.
ISBN 978-3-98702-001-8
€ [D] 59,- [ZUM BUCH](#)

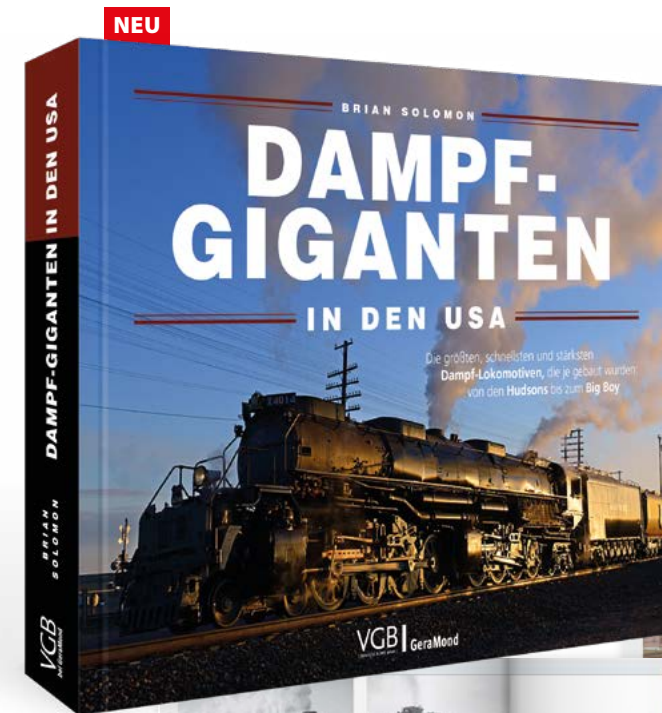


Deutschlands vielfältige Bahnlandschaft – von der Insel Sylt bis zu den Alpen, vom Ruhrgebiet bis zur Oder – in beeindruckenden Bildern.
192 Seiten, ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96453-646-4
€ [D] 45,- [ZUM BUCH](#)



Am 7. Dezember 1835 rollte der »Adler« von Nürnberg nach Fürth: Das war der Beginn der deutschen Eisenbahn. Was seither passierte? Lesen Sie selbst!
192 Seiten, ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-96453-596-2
€ [D] 29,99 [ZUM BUCH](#)

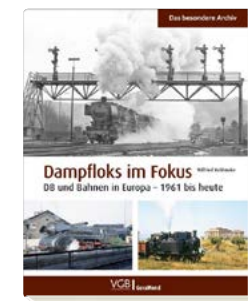
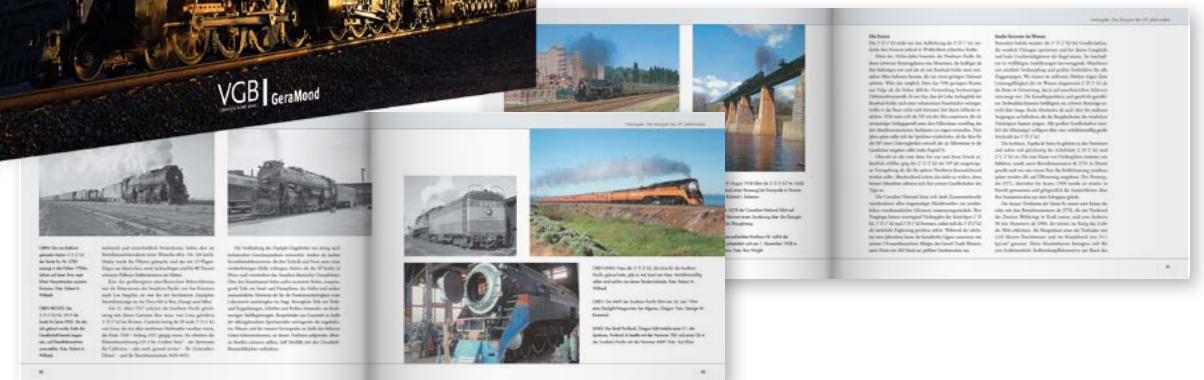
UNTER DAMPF UND AUF SCHIENEN



» Auch für Freunde deutscher Dampflokomotiven ein wichtiger und spannender Blick über den „Teich“. « *GDL Magazin VORRAUS*

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.

176 Seiten, ca. 280 Abb.
ISBN 978-3-98702-110-7
€ [D] 39,99 [ZUM BUCH](#)



Der reich bebilderte fachbographische Bildband nimmt die Leser mit auf die interessantesten Fototouren des Autors in Deutschland sowie im Ausland.
240 Seiten, ca. 380 Abb.
ISBN 978-3-96453-597-9
€ (D) 49,99 [ZUM BUCH](#)



Bahnexperte Ingo Thiele präsentiert 180 faszinierende Fotografien, die den Einsatz der legendären Dampflokomotiven in Sachsen-Anhalt dokumentieren.
128 Seiten, ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96303-282-0
€ (D) 19,99 [ZUM BUCH](#)



Auf 12 Zahnradbahnen in Europa, insbesondere in den Alpen werden heute noch Dampflokomotiven eingesetzt. Das Buch porträtiert Loks und Strecken.
128 Seiten, ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96453-656-3
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)

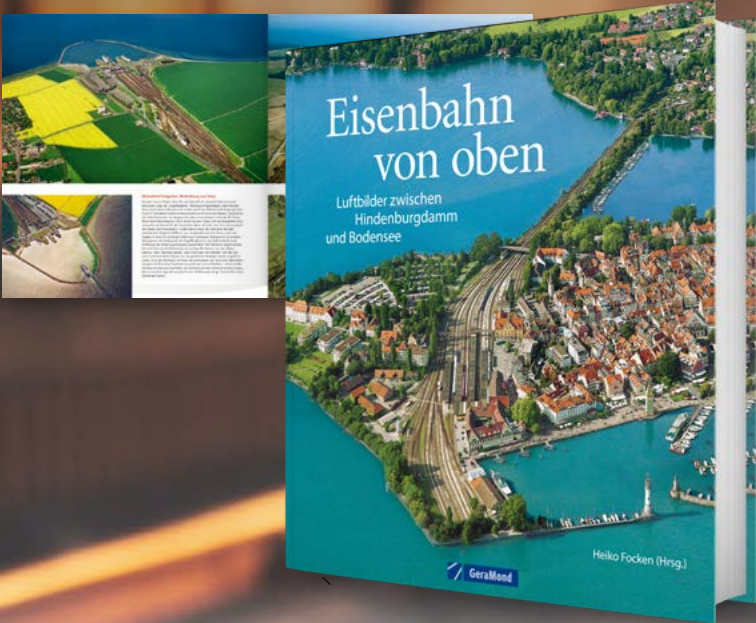


Auf tiefgründige aber auch unterhaltsame Weise stellt das Werk Rekorde, Unbekanntes und Kurioses rund um Dampflokomotiven vor.
192 Seiten, ca. 100 Abb.
ISBN 978-3-96453-250-3
€ (D) 14,99 [ZUM BUCH](#)

Diese und weitere Titel finden Sie hier [hier](#). ◀

TECHNISCHE RAFFINESSE UND EINZIGARTIGE AUFNAHMEN

ZEITREISE AUF BERLINER SCHIENEN



» Großer Bahnhof für fantastische Luftbilder! « *Cellesche Zeitung*

Einzigartige Aufnahmen der berühmtesten deutschen Pressebildagentur, Ullstein Bild, lassen die Geschichte der Eisenbahn lebendig werden.

192 Seiten, ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-95613-083-0
€ (D) 39,99 [ZUM BUCH](#)

Spektakuläre Fotografien, aufgenommen aus atemberaubenden Perspektiven, zeigen Deutschlands Eisenbahn, wie man sie noch nicht gesehen hat. – Jetzt als Sonderausgabe.

192 Seiten, ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-96453-087-5
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



Der Elektrobetrieb der S-Bahn Berlin begann 1924. Das attraktiv bebilderte Buch über die 100-jährige Geschichte wendet sich an ein breites Publikum.

192 Seiten, ca. 300 Abb.
ISBN 978-3-98702-059-9
€ (D) 34,99 [ZUM BUCH](#)



150 Jahre Ringbahn Berlin. Das Standardwerk zur bedeutenden Bahnstrecke der Hauptstadt, die von der S-Bahn, dem Güter- und Fernverkehr genutzt wird.

336 Seiten, ca. 400 Abb.
ISBN 978-3-96453-300-5
€ (D) 50,- [ZUM BUCH](#)



Aussehen, Bedeutung und Standorte aller Signale deutscher Eisenbahnen in einem Nachschlagewerk erklärt: faktengenau und fachkundig.

160 Seiten, ca. 400 Abb.
ISBN 978-3-98702-031-5
€ (D) 19,99 [ZUM BUCH](#)



Das topaktuelle Handbuch aller Lokomotiven der Deutschen Bahn und deutscher Privatbahnen. Übersichtlich, umfänglich – und unverzichtbar!

160 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-95613-033-5
€ (D) 19,99 [ZUM BUCH](#)



Der praktische Typenatlas porträtiert aktuelle deutsche Triebwagen – zur einfachen Orientierung und zum schnellen Technikvergleich.

160 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-561-0
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



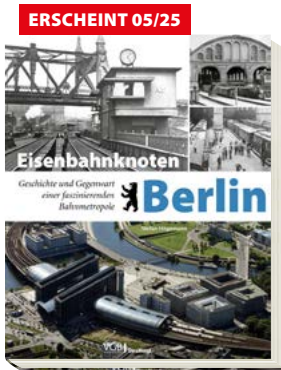
Die große Typenvielfalt der heute von den österreichischen Bahnverwaltungen eingesetzten Triebfahrzeuge belegen die zahlreichen Porträts.

192 Seiten, ca. 190 Abb.
ISBN 978-3-96453-541-2
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Großenteils unveröffentlichte Fotos, meist farbig, führen den abwechslungsreichen Eisenbahnbetrieb im geteilten Berlin in den 1980ern vor Augen.

144 Seiten, ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-96453-544-3
€ (D) 32,99 [ZUM BUCH](#)



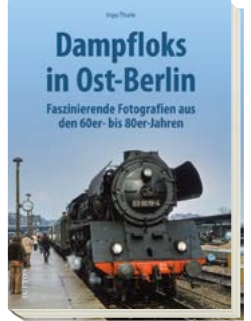
Die Weichen sind gestellt: für eine Zeitreise durch die Eisenbahnhistorie Berlins von 1838 bis heute. Faktenreich beschrieben, faszinierend bebildert.

168 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-86245-297-2
€ (D) 34,99 [ZUM BUCH](#)



Einst und Jetzt: Ein Buch über die dramatischen Veränderungen beim schienengebundenen Verkehr in Berlin seit dem Zweiten Weltkrieg.

144 Seiten, ca. 275 Abb.
ISBN 978-3-96453-297-8
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



Ingo Thiele präsentiert 190 faszinierende Fotografien, die den Einsatz der legendären Dampflokomotiven bei der Reichsbahn Ost-Berlin dokumentieren.

128 Seiten, ca. 190 Abb.
ISBN 978-3-96303-382-7
€ (D) 22,99 [ZUM BUCH](#)

Diese und weitere Titel finden Sie hier [hier](#). ←

AUF SCHIENEN DURCH DIE HEIMAT

» Das Buch sei jedem empfohlen, der sich für die Ortsgeschichte interessiert. « *Witten transparent*

» Ob als Einstieg oder Zusammenfassung wichtiger Fakten – das Buch macht vieles besser als vergleichbare Bände « *Michael Seiler, Blogger*



Ludwig Schönefeld präsentiert in diesem Band faszinierende Fotografien aus 125 Jahren Wittener Straßenbahnhistorie.
160 Seiten, ca. 190 Abb.
ISBN 978-3-96303-544-9
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)

Spannende
Geschichten
auch für
Ihre Region



101 informativ-witzige Fakten über den städtischen Nahverkehr: von der Cable Car bis zur Light Rail.
192 Seiten, ca. 120 Abb.
ISBN 978-3-95613-038-0
€ (D) 15,99 [ZUM BUCH](#)



Dieser faszinierende Bildband zeigt auf über 200 historischen Fotografien die Inbetriebnahme und Geschichte der Straßenbahn in Erfurt.
144 Seiten, ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-86680-250-6
€ (D) 22,99 [ZUM BUCH](#)



Rund 200 beeindruckende Fotografien dokumentieren die lange und wechselvolle Geschichte der Kieler Straßenbahn zwischen 1881 und 1985.
128 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96303-243-1
€ (D) 22,99 [ZUM BUCH](#)



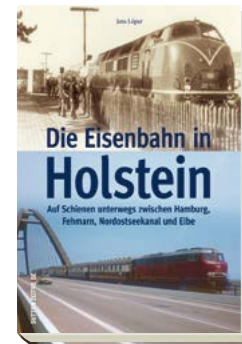
Rund 150 Aufnahmen dokumentieren den abwechslungsreichen Stadtbahn- und Omnibusbetrieb in der thüringischen Landeshauptstadt seit 2000.
96 Seiten, ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-96303-432-9
€ (D) 22,99 [ZUM BUCH](#)



Rund 200 beeindruckende Aufnahmen dokumentieren den Betriebsalltag der Leipziger Straßenbahnen in den 80er-Jahren.
128 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96303-249-3
€ (D) 19,99 [ZUM BUCH](#)



Stefan Wittich dokumentiert in diesem reich bebilderten Band eindrucksvoll die wechselvolle Geschichte des Eisenbahnknotens Selzthal.
160 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96303-531-9
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



Historische Fotografien zeigen Haupt- und Nebenbahnen, stillgelegte Strecken, typische Fahrzeuge und seltene Aufnahmen des Transitverkehrs.
128 Seiten, ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96303-473-2
€ (D) 22,99 [ZUM BUCH](#)



Ingo Thiele präsentiert 220 zu meist unveröffentlichte Bilder, die den Einsatz der Dampfzüge in Sachsen in den 60er- bis 2000er-Jahren dokumentieren.
160 Seiten, ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-96303-503-6
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



Beeindruckende Aufnahmen dokumentieren den abwechslungsreichen Betrieb auf den Hauptbahnen in Nordrhein-Westfalen seit 1980.
128 Seiten, ca. 140 Abb.
ISBN 978-3-96303-426-8
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Rund 150 beeindruckende Aufnahmen dokumentieren die spannende Geschichte und Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Nordfriesland.
128 Seiten, ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-96303-534-0
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Rund 170 Aufnahmen dokumentieren eindrucksvoll den vielfältigen Schienenverkehr in der Pfalz. Ein Muss für Eisenbahn- und Technikinteressierte.
128 Seiten, ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-96303-395-7
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Rund 170 zumeist unveröffentlichte historische Aufnahmen dokumentieren die Geschichte der legendären Altmühltalbahn zwischen Eichstätt und Kinding.
160 Seiten, ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-96303-158-8
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



55 Gegenüberstellungen alter und neuer Aufnahmen zeigen den Wandel auf den Strecken von Homburg nach Merzig und von Saarbrücken nach St. Wendel.
128 Seiten, ca. 128 Abb.
ISBN 978-3-96303-339-1
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Die Geschichte der Bahnstrecke zwischen Wassertrüdingen und Hof – von den Anfängen bis in die Gegenwart, reich bebildert und kurzweilig.
128 Seiten, ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-96303-383-4
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)



Mit zahlreichen bisher unveröffentlichten Fotografien dokumentiert dieser Bildband die 150-jährige Geschichte des traditionsreichen Ausbesserungswerks.
160 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96303-569-2
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



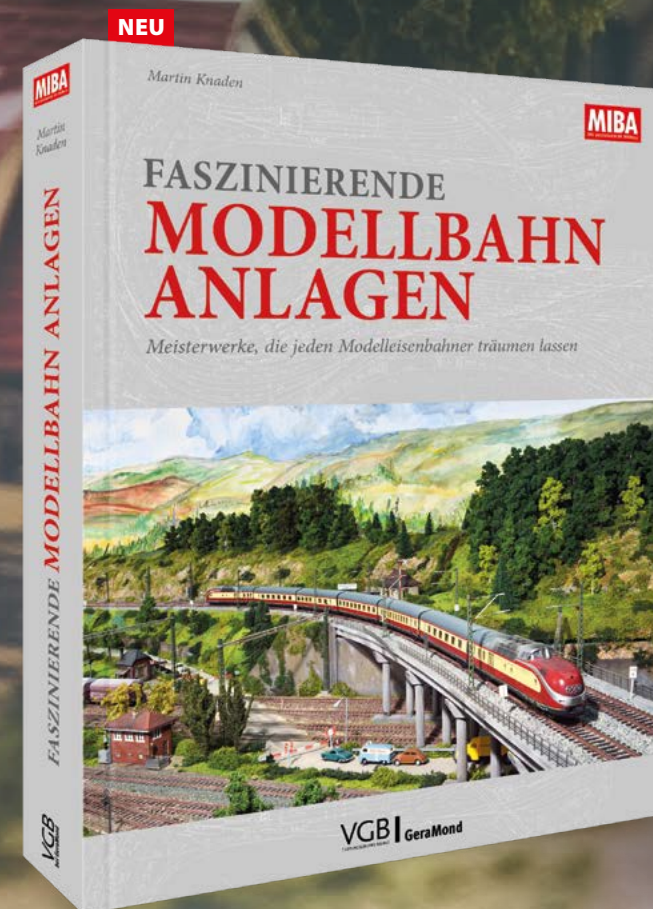
Rund 130 Aufnahmen dokumentieren die Geschichte der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und die Nutzung der Strecken bis in die Gegenwart.
160 Seiten, ca. 130 Abb.
ISBN 978-3-96303-463-3
€ (D) 29,99 [ZUM BUCH](#)



Rund 160 überwiegend unveröffentlichte Aufnahmen dokumentieren die spannende Geschichte der Borkumer Inselbahn von den Anfängen bis heute.
128 Seiten, ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96303-425-1
€ (D) 24,99 [ZUM BUCH](#)

KLEINE WELTEN GROSSE LEIDENSCHAFT

MEISTERWERKE IM KLEINFORMAT



In diesem Buch versammelt Chefredakteur Martin Knaden die schönsten, spannendsten und abwechslungsreichsten Modellbahn-Anlagen, über die in der MIBA berichtet wurde. Ein Muss für jeden Modellbahn-Aficionado, der nicht genug bekommen kann von Modellbahn-Projekten der Extraklasse!

192 Seiten · ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-98702-086-5
€ [D] 29,99

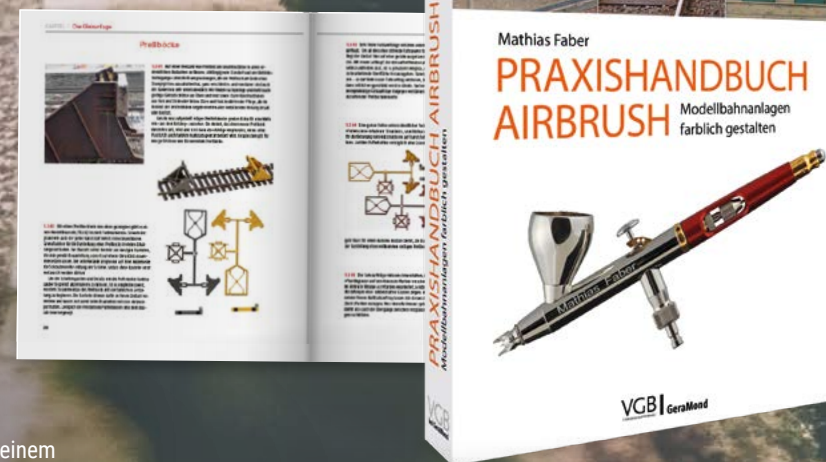
[ZUM BUCH](#)



Wirklich komplett ist die Modellbahnanlage erst mit einem realistischen Betriebswerk. Der umfassende Leitfaden zeigt, wie Planung und Bau gelingen.

144 Seiten · ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-96453-674-7
€ [D] 24,99

[ZUM BUCH](#)



Beim Farbauftrag auf der Modellbahnanlage spielt der Airbrush eine zentrale Rolle. Was geht dort mit dem Airbrush, wie geht es, wo wird es spannend?

168 Seiten · ca. 330 Abb.
ISBN 978-3-96453-603-7
€ [D] 29,99

[ZUM BUCH](#)



Nützliches Wissen rund um die Modellbahn: 101 wichtige, interessante oder amüsante Fakten. Beste Unterhaltung für jeden Modellbahner!

192 Seiten, ca. 120 Abb.
ISBN 978-3-95613-064-9
€ [D] 15,99

[ZUM BUCH](#)



Das Handbuch für Einsteiger und Fortgeschrittene. Lasercut wird im Modellbau immer wichtiger, da inzwischen auch preiswertere Geräte angeboten werden.

160 Seiten, ca. 300 Abb.
ISBN 978-3-98702-010-0
€ [D] 29,99

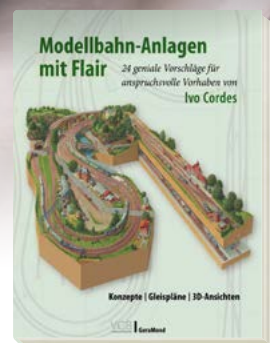
[ZUM BUCH](#)



25 illustrierte Entwürfe zu Modellbahnanlagen – mit detaillierten Plänen, Schaubildern, Skizzen und Hinweisen zur Betriebsabwicklung.

128 Seiten, ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-98702-000-1
€ [D] 34,99

[ZUM BUCH](#)



24 Projekte und Planungen für etwas anspruchsvollere Anlagen mit detaillierten Plänen, Schaubildern, Skizzen und Hinweisen zur Betriebsabwicklung.

128 Seiten, ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-96453-362-3
€ [D] 34,99

[ZUM BUCH](#)



Eine perfekt gestaltete Landschaft macht die Modellbahn-Anlage erst vollständig. Thomas Mauer zeigt, wie es geht.

128 Seiten, ca. 400 Abb.
ISBN 978-3-98702-022-3
€ [D] 27,99

[ZUM BUCH](#)



Clever Digitalprojekte zum Nachbauen für die H0-Modellbahn. Mit genauen Stücklisten und Schritt-für-Schritt Anleitungen.

128 Seiten, ca. 260 Abb.
ISBN 978-3-96453-604-4
€ [D] 28,99

[ZUM BUCH](#)



Hier findet der Modellbahner alles für seine Leidenschaft. Tipps und Tricks vom Profi, gut umsetzbar und mit tollen Ergebnissen.

192 Seiten, ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-96453-070-7
€ [D] 32,99

[ZUM BUCH](#)



Herstellerunabhängig werden die digitalen Komponenten – vom Decoder bis zur Zentrale – detailliert und leicht verständlich erläutert.

128 Seiten, ca. 290 Abb.
ISBN 978-3-96968-013-1
€ [D] 24,99

[ZUM BUCH](#)

Diese und weitere Titel finden Sie hier [hier](#). ←

EINE FAHRKARTE INS ABENTEUER

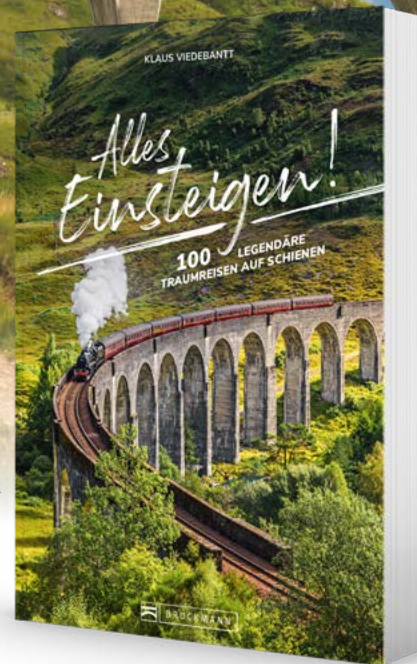
VIELFÄLTIGE BLICKWINKEL AUF DIE WELT DER ZÜGE



Europa im Nachtzug entdecken: Bequem reisen, während man schläft. Tipps, Routen und Abenteuer für unvergessliche Zugfahrten quer durch den Kontinent.

224 Seiten, ca. 230 Abb.
ISBN 978-3-7343-3162-6
€ (D) 19,99

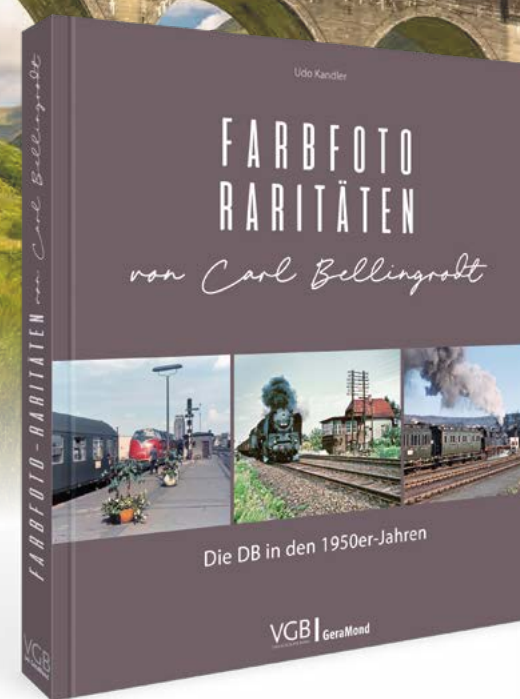
[ZUM BUCH](#)



Spannende Nah- und Fernreisen mit legendären Luxuszügen und nostalgischen Dampfzügen unterhaltsam, informativ und bildreich präsentiert.

288 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-7343-1200-7
€ (D) 27,99

[ZUM BUCH](#)

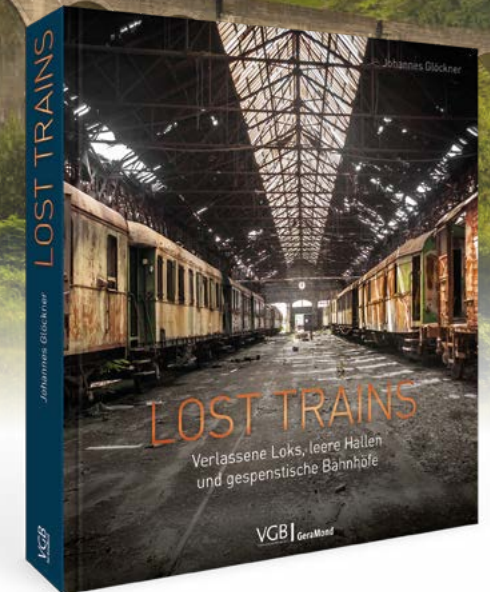


200 Farbbilder aus dem Archiv des bekannten Fotografen Carl Bellingrodt zeigen den abwechslungsreichen Bahnbetrieb bei der DB in den 1950er-Jahren.

192 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-643-3
€ (D) 49,99

[ZUM BUCH](#)

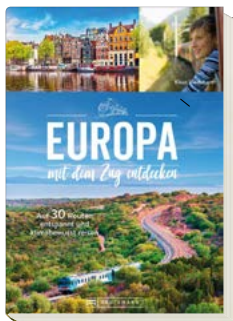
» Ein einprägsamer Bildband für alle eingefleischten Bahnfans. « *Buchjournal*



Die Eisenbahn hat eine große Vergangenheit, die zum Träumen einlädt – angeregt durch aufregende Aufnahmen von verlassenen Bahnhöfen oder rostigen Loks.

192 Seiten, ca. 190 Abb.
ISBN 978-3-96453-252-7
€ (D) 39,99

[ZUM BUCH](#)



Nachhaltig unterwegs auf 30 besonderen Zugrouten durch Europa. Ein schönes Erlebnis für die Reisenden – und fürs Klima!

224 Seiten, ca. 230 Abb.
ISBN 978-3-7343-2520-5
€ (D) 19,99

[ZUM BUCH](#)



Vom Schwarzwald bis zur Marschbahn: Dieser Reiseführer enthält Touren für Entdecker und verspricht neben nachhaltigem Reisen vor allem viel Vergnügen.

240 Seiten, ca. 280 Abb.
ISBN 978-3-7343-2337-9
€ (D) 19,99

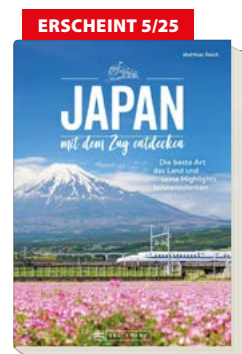
[ZUM BUCH](#)



Staufrei, umweltbewusst und völlig entspannt durch Italien: So geht echter Urlaub! 30 erlebnisreiche Zugrouten durch Italien.

224 Seiten, ca. 230 Abb.
ISBN 978-3-7343-3087-2
€ (D) 19,99

[ZUM BUCH](#)



Entdecke Japan im Zug: Mit dem Shinkansen, durch die Alpen mit der Hida-Bahn oder entlang der Küste auf der Noto-Halbinsel.

224 Seiten, ca. 230 Abb.
ISBN 978-3-7343-3186-2
€ (D) 22,99

[ZUM BUCH](#)



Der Orient-Express – Maschine und Mythos, Luxus und Legende. Tauchen Sie ein in eine Welt, in der das Reisen noch mondän war.

256 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-95416-296-3
€ (D) 49,99

[ZUM BUCH](#)



Eine Geschichte der Eisenbahntechnik und des Luxus: anhand der schönsten Züge, die als Paläste auf Schienen rund um den Globus verkehren.

256 Seiten, ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-95416-400-4
€ (D) 49,99

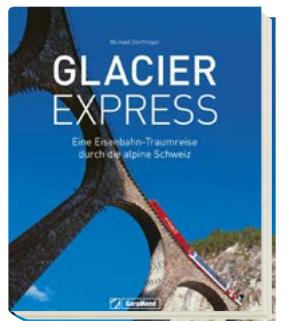
[ZUM BUCH](#)



Auf Schienen die landschaftliche Vielfalt Europas erleben: ein Bildband, der Reisesensibilität weckt. Nicht nur für Eisenbahnfans.

192 Seiten, ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-95416-402-8
€ (D) 39,99

[ZUM BUCH](#)



Züge, Stationen, Landschaft: Brillante Aufnahmen und informative Texte erzählen von einer fantastischen Bahnreise durch die Schweizer Alpen.

168 Seiten, ca. 210 Abb.
ISBN 978-3-98702-029-2
€ (D) 24,99

[ZUM BUCH](#)

Diese und weitere Titel finden Sie hier [hier](#). ◀

BAHNFASZINATION AUF JEDER SEITE

FACHZEITSCHRIFTEN FÜR DEN EISENBAHNFAN



Faszination TT
In unserem zweiten TT-Spezial widmen wir uns nicht nur den Anlagenportraits einiger Meisterwerke begnadeter Modellbauer sondern geben auch zahlreiche Tipps, wie Sie Ihre Anlage mit geringen Mitteln verbessern können.

100 Seiten
ISBN 978-3-98702-067-4
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT

Schmalspur-Zauber einst und jetzt
Diese Sonderausgabe entführt Sie in die faszinierende Welt der Schmalspurbahnen Österreichs - so wie sie einst waren und so wie man sie heute noch erleben kann

116 Seiten
ISBN 978-3-98702-124-4
€ (D) 14,90

ZUR ZEITSCHRIFT



Längst haben sich neben dem Schienenverkehr auch Autominiaturen auf der Modellbahnanlage etabliert. Epochengerechte Darstellungen mit Straßen, Fahrzeugen und Technik lassen Anlagen auch neben den Gleisen lebendig werden.

100 Seiten
ISBN 978-3-98702-173-2
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT

Digitaltechnik im Wandel, perfektes Zubehör, neue Techniken, angesagte Gleissysteme, Tipps für Gebäudeinneneinrichtung.

100 Seiten
ISBN 978-3-98702-111-4
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT



Installation, verschiedene Typen der Sound-Decoder sowie Tipps & Tricks für die beste Performance. Lothar Seel zeigt, wie man Bremsmakro konfiguriert und vieles mehr.

84 Seiten
ISBN 978-3-98702-174-9
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT



Neuheiten-Report 2025
177 Hersteller, über 600 Fotos: Die Experten von MIBA und eisenbahn magazin präsentieren alle Fahrzeug-, Zubehör- und Technik-Neuheiten, auf die sich Modellbahner 2025 freuen dürfen

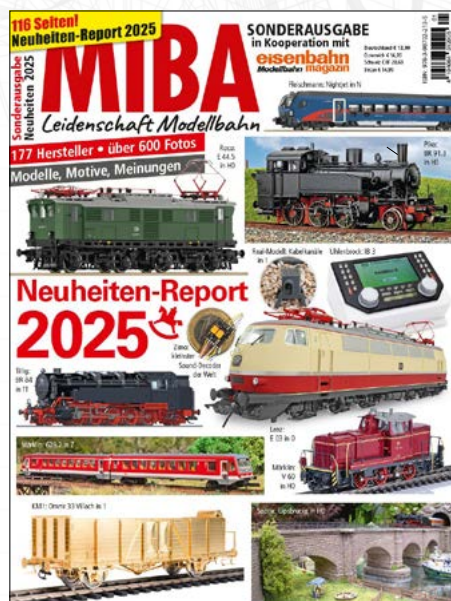
116 Seiten
ISBN 978-3-98702-213-5
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT

Das Sonderheft Modellbahn digital 2025
bietet wertvolle Tipps zur optimalen Motoransteuerung und zeigt Lösungen zur Behandlung von Lok- und Gleisschmutz. Zudem wird ein Einstieg in die BiDiB-Technologie geboten.

100 Seiten
ISBN 978-3-98702-214-2
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT



Licht, Sound und Bewegung
100 Seiten
ISBN 978-3-98702-172-5
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT



Traumanlage in H0
100 Seiten
ISBN 978-3-98702-184-8
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT



DB E03 mit Gratis-DVD
100 Seiten
ISBN 978-3-98702-193-0
€ (D) 12,90

ZUR ZEITSCHRIFT



S-Bahn Berlin
100 Seiten
ISBN 978-3-98702-125-1
€ (D) 13,90

ZUR ZEITSCHRIFT

MEHR ZEIT für mein Hobby

JETZT EINSTEIGEN UND 1 AUSGABE GRATIS TESTEN

Wählen Sie Ihr Wunsch-Magazin
und starten Sie mit Ihrer brand-
aktuellen Wunsch-Ausgabe*



Gratis

Das Spiegelbild der Geschichte

Mit dem kompletten
Modellbahn-Neuheiten-
überblick - einfach mal
reinschnuppern.

ZUR ZEITSCHRIFT



Gratis

Mehr Wissen, mehr Spaß!

Perfekte Inspiration
für Ihre eigene Anlage
- kostenfrei und unver-
bindlich!

ZUR ZEITSCHRIFT

MEB und MIBA starten mit frischem
Erscheinungsbild in das Jahr 2025

Ohne Risiko testen

101 DINGE ...

Jetzt Ihre
Lieblingstitel
versandkostenfrei
bestellen!*



Rekorde, Unbekanntes und Ku-
rioses rund um die Eisenbahn.

978-3-95613-028-1
192 Seiten, ca. 120 Abb.
€ [D] 16,99

ZUM BUCH



Die lang erwartete Fortsetzung
von Frieseneggers Bestseller.

978-3-96453-284-8
192 Seiten, ca. 110 Abb.
€ [D] 16,99

ZUM BUCH



Alles zur Eisenbahn der DDR –
faktenreich und unterhaltsam!

978-3-86245-164-7
192 Seiten, ca. 100 Abb.
€ [D] 14,99

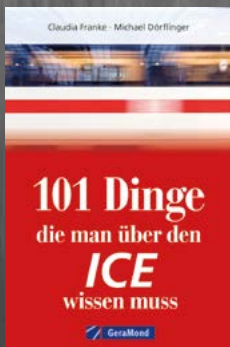
ZUM BUCH



Das Wichtigste, Unbekanntes
und Kurioses rund um Bahnhöfe.

978-3-96453-575-7
192 Seiten, ca. 100 Abb.
€ [D] 16,99

ZUM BUCH



Rekorde, Unbekanntes und
Kurioses zum deutschen Hoch-
geschwindigkeitszug.

978-3-96453-310-4
192 Seiten, ca. 100 Abb.
€ [D] 16,99

ZUM BUCH



Alles über das DB-Museum in
Nürnberg und dem ältesten
Eisenbahnmuseum der Welt.

978-3-95613-459-3
192 Seiten, ca. 90 Abb.
€ [D] 14,99

ZUM BUCH

*Kostenloser Versand ab 5 € Bestellwert innerhalb Deutschlands (außer Kalender);
ansonsten 3,95 € Portokosten, ins Ausland abweichend. Für Abonnements-Bestellungen
werden keine Versandkosten berechnet.

GeraMond