

eisenbahn Modellbahn magazin

DR-Schmalspur in 1:87



Faszinierende Zeitreise:
Oschatz Süd in den 70ern

Im Gepäckabteil und Packwagen

Expresgut

Fracht im Reisezug: Welche Rolle
sie spielte und wie die Ära zu Ende ging



+ Modellbahn-Tipps: Zubehör
für belebende
Bahnsteig-Szenen



**Letzte Chance
auf Klassiker**



Aktuelle Fahrzeiten:
111 in Bayern, 218 am Bodensee
und TCS-Ersatzzüge im Rheinland

Schnellzug-Dampf
Das Ende der 01¹⁰ in Rheine
DR-Einzelstück ET 25
Warum er nur fünf Jahre fuhr
HSB-Mallets im Test
99⁵⁹ von LGB und TrainLine
Unterführung gestaltet

Blickfang am Bahndamm



Lasercut-Praxis:
Wie man eine realistische
<https://worldimage.net>

Exklusive H0-Clubmodell-Garnitur

Dampflokomotive 66 002

märklin
TRIX

*Komplette Neukonstruktionen
exklusiv für alle Clubmitglieder!*

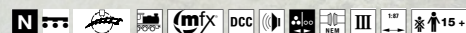


Vorbild: Personenzug-Tenderlokomotive Baureihe 66 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebsnummer 66 002. Betriebszustand Mitte der 1960er Jahre. Bahnbetriebswerk Gießen.

Modell: Die gesamten Modellbeschreibungen und weitere Produktbilder finden Sie online jeweils unter www.maerklin.de/clubmodelle oder www.trix.de/clubmodelle



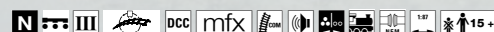
Wechselstrom



38665 Dampflokomotive 66 002

€ 549,- *

Gleichstrom



25660 Dampflokomotive 66 002

€ 549,- *

41329 | 23508 Personenzug mit Güterwagen

€ 439,- * (5 Wagen)

Vorbild: Ein Güterwagen und vier Reisezugwagen unterschiedlicher Bauart der Deutschen Bundesbahn (DB). Ein gedeckter Güterwagen Gmms 44, ein vierachsiger Umbauwagen 2. Klasse mit Gepäckraum BD4yge, zwei vierachsiger Reisezugwagen 2. Klasse B4yge der Einheitsbauart und ein vierachsiger Umbauwagen 2. Klasse B4yge. Zuglauf: Frankfurt [M] – Gießen – Marburg – Biedenkopf – Siegen – Troisdorf – Köln. Reisezugwagen in flaschengrüner Grundfarbgebung. Gmms 44 in Rotbraun.

Mit insgesamt 20 Miniatur-Figuren der
Fa. Preiser bestückt, LED-Innenbeleuchtung
und Pufferspeicher



**Wer schnell bestellt, ist bei der
Verlosung dabei!**

Unter allen Bestellungen bis zum 30.06.2025
werden zehn Buchexemplare verlost.



<https://worldmags.net>

* 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

Eine Eins in Mittelmäßigkeit

Hurra! Die Deutsche Bahn ist mittelmäßig. Und diesmal ist das sogar eine gute Nachricht. Denn zum ersten Mal seit Jahren hat sich der Zustand des Schienennetzes nicht weiter verschlechtert. Die Zustandsnote für das Gesamtnetz verbesserte sich von 3,03 im Jahr 2023 auf 3,00 im Jahr 2024 – das ist die fröhliche Mitteilung des aktuellen Netzzustandsberichts von DB InfraGO, den die Infrastruktursparte der Deutschen Bahn im April vorlegte. Da kann man schon mal die Sektkorken knallen lassen.

Natürlich könnte man einwenden, dass eine „3“ im schulischen Sinne immer noch bedeutet: gerade noch okay. Doch die Bahn jubelt. DB InfraGO-Vorstand Dr. Philipp Nagl spricht von einer Trendwende: Seit vielen Jahren sei der Zustand der Infrastruktur erstmals nicht schlechter geworden. Dass es nicht bergab geht, ist offenbar das neue Bergauf.

» Seit vielen Jahren sei der Zustand der Infrastruktur erstmals nicht schlechter geworden

Hauptgrund für diese Entwicklung: Bei den Gleisen, Weichen und Bahnhöfen hat sich die Note verbessert, von 3,08 im Jahr 2023 auf 2,91 im Jahr 2024. Nur die Stellwerke – ach ja, die Stellwerke. Manche Anlagen wurden ungefähr zur selben Zeit gebaut wie die Titanic – und lassen sich bis heute so steuern. Ergebnis:

Zustandsnote nach Gewerk

Bewertung nach DB-eigener Methodik

Weichenheizanlagen	2,85
Gleise	2,91
Oberleitungen	2,95
Netz	3,00
Durchlässe	3,05
Weichen	3,05
Bahnübergänge	3,58
Stellwerke	4,12

Note 4,12 – das ist nach dem Bahnzeugnis wohl sowas wie „noch betriebsbereit, wenn man's mit Liebe behandelt“.

Im Ernst: Bisweilen sind Stellwerke technisch geschichtliche Juwelen, oft noch aus Zeiten, als Ingenieurskunst mit massiven Hebelbänken und mechanischer Präzision Hand in Hand ging. Doch auch der schönste Fahrstraßenhebel braucht Pflege, Wartung – und Personal, das ihn bedienen kann. Und genau hier drückt der Schuh: Der Durchlässigkeit des Schienennetzes wäre schon nennenswert geholfen, wenn nicht immer wieder komplette Streckenabschnitte wegen der kurzfristigen Erkrankung eines einzelnen Fahrdienstleiters zeitweise unbefahrbar

würden. Man kann Signale erneuern und Stellwerke modernisieren – aber ohne Menschen, die sie bedienen, bleibt auch die schnellste Bahn auf dem Abstellgleis stehen.

Und was ist mit dem Milliardenloch in der Kasse? Ach, das wird schon – Hauptsache, der Netz-Zustand bleibt stabil im Niemandsland zwischen Hoffnung und Resignation. Die Bahn gibt sich Mühe, und Mühe ist doch ... na ja, auch eine Art Bewegung, oder?

Florian Dürr,
Chefredakteur





Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

Besuchen Sie direkt unseren Onlineshop www.train-safe.de



HLS BERG
GmbH & Co. KG

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



10-21 Expressgut-Verladung und -Transport bei DB und DR

Sig. Oliver Strüber (3) / Dr. Uwe Knoblauch/Eisenbahnstiftung



■ Im Fokus

- 10 Schnelle Frachten im Reisezug**
Über Jahrzehnte hinweg bestimmte die Mitnahme von Expressgut das Bild des Reiseverkehrs. Im Packwagen befördert, gehörte das Umladen zum Alltag auf den Bahnsteigen. Wir zeigen die Vielfalt des beförderten Expressguts und stellen Möglichkeiten zur Nachbildung vor

■ Eisenbahn

- 6 1985 – ein Jahr der Spektakel**
Zum Jubiläum „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ stellte die DB beeindruckende Veranstaltungen auf die Beine
- 22 Bild des Monats**
Frühlingserwachen bei den Museumsbahnen: 798 652 auf der Krebsbachtalbahn
- 24 Entlang der Schiene**
Aktuelle Informationen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

- 36 O1¹⁰ im Emsland**
Am 31. Mai 1975 endete die Epoche planmäßig von Dampfloks geführter Schnellzüge bei der Deutschen Bundesbahn. An diesem Tag nahm das Bw Rheine die letzten Schnellzugdampfloks der Baureihe O1¹⁰ aus dem Dienst
- 42 Taschenwagen für nicht kranbare Sattelaufleger**
Helrom hat ein System entwickelt, mit dem auch nicht kranbare Trailer barrierefrei mit der Eisenbahn transportiert werden können
- 45 Crashkurs in Sachen Eisenbahn**
Wie DB Cargo Nachwuchs gewinnen will: So sah der „Girls Day 2025“ in Bebra aus
- 46 Eine Verkehrsachse wird zur Regionalzug-Strecke**
Mit der Elektrifizierung der Bahnlinie über Mannheim – Ludwigshafen begann ab

1969 der langsame Abschied der Fernzüge von der Alsenztalbahn. 1985 verschwand schließlich der letzte D-Zug im Alsenztal

- 51 Vierteiliges Einzelstück**
Vor gut 60 Jahren begann der Einsatz des ET 25 201. Der Einzelgänger blieb aber nur gut fünf Jahre im Betriebsdienst bei der DR
- 54 Heikles Schwergewicht**
Die ÖBB-Ellokreihe 1280 ist formneu von Jägerndorfer in H0 erschienen, was einen Rückblick auf die Lokgeschichte lohnt

■ Modellbahn

- 58 Kleinlok mit Akku**
Die Rangierlokomotive 382 001 der DB als H0-Modell von Brawa und deren Original
- 62 Oschatz Süd in H0e gebaut**
Diese Schmalspurstation des einstigen Mügeln Netzes entstand als H0e-Seg-



46–50

Bis Mitte der 1980er-Jahre rollten internationale Fernzüge durch das beschauliche Alsenztal in der Pfalz

62–66

Im Bahnhof Oschatz Süd, den wir als HOe-Nachbau zeigen, gibt es eine Ausstellung zum Mügeln Schmalspurnetz



Slg. Dirk Endisch



Josef Högemann



36–41

Vor 50 Jahren endete in Rheine die Epoche der dampfgeführten Schnellzüge bei der Deutschen Bundesbahn

51–53

ET 25 201 blieb ein Einzelstück bei der DR, die ihn nur fünf Jahre lang einsetzte

108–113

HO-Anlage Lippstädter Modellbahner nach Vorbild von DB und WLE



MM

ment und ist Teil der geschichtlichen Ausstellung im Empfangsgebäude

68 Neu im Schaufenster

Modellbahnfahrzeuge und Zubehörartikel sowie Technikkomponenten, die Fachhändler derzeit aktuell anbieten

76 Die drei besten Dioramen

Die Publikumsjury der „Intermodellbau“ hat drei der 45 eingereichten Dioramen unserer Leser aufs Siegerpodest verholfen

Service

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

80 Heißwolf-Technik neu gedacht

Das analoge Fahrreglersystem SFR-4000 führt die Heißwolf-Tradition innovativ fort

82 Stahlwerk von Fallner

Noch ist nicht beschlossen, ob das HO-Stahlwerk gebaut wird – imposant ist es allemal

84 Lkw auf großer Fahrt

Lastkraftwagen-Modelle lassen sich ausgezeichnet als Ladegut verwenden

87 Durch Bahndämme hindurch

Zwei neue HO-Lasercut-Bausätze von Modellbahn Union im Einsatz

90 Gartenbahn-Mallets im Test

Überarbeitete Harzbahn-Tenderlok von TrainLine 45 gegen das neue LGB-Modell

95 Schatzsuche in Jütland

Ein HOe-Funktionsdiorama erinnert an das dänische Gaunertrio Olsenbande

98 Französische Vorstadtidylle

Diese Oe-Segmentanlage entführt uns ins ländliche Umland von Paris, wo ein Billard-VT der Hauptakteur ist

108 Kombination von DB und WLE

Die Lippstädter Eisenbahnfreunde haben eine HO-Anlage gebaut, die den abwechslungsreichen Bahnbetrieb vor ihrer Haustür ziemlich authentisch nachstellt



Jürgen Hörstel

Titelbild: Bei der Bahn aufgegebene Kleingüter wie Kisten, Körbe, Pakete oder Säcke wurden viele Jahre lang den Reisezügen mitgegeben, so wie hier 1983 im Bahnhof Bad Neustadt (Saale)



■ Die DB und das Eisenbahnjubiläum 1985

Ein Jahr der *Spektakel*

Wer dabei war, hat es nicht vergessen. Und wer heute darauf zurückblickt, staunt vielleicht über all das, was seinerzeit möglich war. 1985, zum Jubiläum „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“, stellte die Bundesbahn ein beeindruckendes Programm an Veranstaltungen auf die Beine. Und sie sprang auch über ihren Schatten



Schon beim Winterkursbuch 1984/85 stimmte das Logo auf das Jubiläumsjahr ein

Slg. Oskar Grodecke

Diese Loknummern können die meisten Bahnfans von damals wohl heute noch im Schlaf aufsagen: 01 1100, 23 105, 50 622, 86 457. Das Quartett steht für das wohl begehrteste Eisenbahnmotiv im Bundesbahn-Netz 1985. Mit ihm machte die DB etwas wahr, was zwei Jahre vorher kaum ein Außenstehender für möglich gehalten hätte: Zum Jubiläum „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ fuhren wieder Dampflok auf Bundesbahnstrecken! Im Mittelpunkt standen dabei die Sonderzüge, welche die erwähnten vier Loks bespannten. Die Fahrten beschränkten sich zwar auf zwei Strecken, von Nürnberg nach Bayreuth und Amberg. Aber es gab sie, und das war nach acht Jahren Dampflokverbot bei der DB eine Sensation. Eine von mehreren Sensationen in dem Jubiläumsjahr.

Um Nürnberg und in Nürnberg

Großen Anteil daran hatte der Leiter der Zentrale für das Bundesbahn-Werkstättenwesen,



In den ersten Monaten 1985 laufen die Schulungen für die Dampflokkführer, wie hier im März mit 86 457 in Hersbruck rechts der Pegnitz Frank Türpitz

Auszug aus dem Fahrplan für einen Sonderzug mit 01 1100 Slg. Ronald Krug

... und so sah das im Betriebsdienst aus: 01 1100 mit einer D-Zug-Garnitur auf der Fahrt von Nürnberg nach Amberg, im Bild bei Etzelwang am 30. Juni 1985 Michael Hubrich

D 18606		(14,6)	1./2. Klasse		
Amberg - Hersbruck (r. P.) - Nürnberg Hbf					
am 19., 26. u. 27.05.85					
Tfz: Dampf		Last 500 t		Mbr 93	
			18606		
1	2	3a	3b	4	5
	100	Irrenlohe	E 50	88,0	
88,0	120			81,1	
81,1	110	Freihöls	E 60	73,7	
73,7	100	Hiltendorf	A 60		
			A 60		

Zuspruch mietete die DB die Museumsloks 01 118 und 01 1066 an und legte weitere Dampfsonderzüge ein, bis über den Herbst hinaus. Die Bundesbahn war über ihren Schatten gesprungen und hatte damit Erfolg. Mehr als 80.000 Reisende fuhren mit, mehr als zwei Millionen Mark brachten die Sonderfahrten 1985 ein. Die DB hatte allenfalls mit der Hälfte des Betrags gerechnet. Eine Konsequenz davon: In den Folgejahren baute die Bundesbahn das Fahrtenangebot aus.

Dass das Dampflokverbot damit von immer mehr Strecken verschwand, zählt zu den großen positiven Nachwirkungen des durchaus denkwürdigen Jubiläumsjahres 1985.

Weitere Highlights beim Jubiläum

Denn auch wenn die Dampfsonderzüge besonders viel Aufmerksamkeit fanden, stellten sie nur einen Teil des umfangreichen, immer wieder spektakulären Jubiläumsprogramms dar. Eben-

Dipl.-Ing. Horst Troche. Frühzeitig und beharrlich war er das Ziel angegangen, zu den Jubiläumsfeiern die Dampftraktion ins DB-Netz zurückzuholen. Und er hatte es geschafft, die DB-Führungsetage zu überzeugen und – mit manchem Kniff – die Dampflokeinsätze vorzubereiten, insbesondere die Sonderzugfahrten. Die Vorfreude darauf wuchs bei Lokpersonalen, vielen Bundesbahnern und in der Öffentlichkeit von Monat zu Monat. Als dann vom 16. Mai 1985 an die Dampfzüge der DB von Nürnberg ins fränkische Umland aufbrachen, begleitete sie eine Welle der Begeisterung. Scharenweise kamen Reiselustige, Interessierte, Eisenbahnfreunde in die Region. Die Euphorie ebte auch nach den ersten Wochen nicht ab, im Gegenteil: Wegen des großen

Horst Troche (r.) stieß die Instandsetzung der Dampfloks an. Für kleinere Fahrten wurde auch der „Adler“-Nachbau hergerichtet, hier die Werksprobefahrt 1984 NL Horst Troche





Um die 40 „Programmnummern“ sind bei den Fahrzeugparaden im September 1985 in Nürnberg-Langwasser dabei: einzelne Loks oder auch kurze Zuggarnituren wie die 110 348 mit einem Autoreisezug im Stil der 1970er- und 1980er-Jahre

Martin Weltner (2)

Als Leihgabe stellt die Deutsche Reichsbahn unter anderem 18 201 zur Verfügung. Am 21. August 1985 tritt die Schnellfahrdampflok den Rückweg ins DR-Netz an, und zwar mit einem Sonderzug, den zunächst die DB-Dampflok 01 1100 führt (Bild bei Neuhaus/Pegnitz)





Die Ausstellung in Bochum-Dahlhausen wird von der DB-Mitarbeiterzeitung im Herbst 1985 thematisiert

Slg. Oliver Strüber (2)

Auch die Hauszeitschrift der Bundesbahn greift das Jubiläum im Lauf des Jahres auf



falls in Nürnberg, in einigen Hallen des ehemaligen Eisenwerks Tafel am Ostbahnhof, lief vom 15. Mai bis 18. August 1985 die Ausstellung „Zug der Zeit – Zeit der Züge“. Der kulturhistorische Teil informierte über Werdegang und Errungenschaften der Eisenbahn, während sich die Bundesbahn in einer Leistungsschau der Öffentlichkeit präsentierte. Auch die Deutsche Reichsbahn hatte Exponate geschickt. Mehr als 550.000 Besucher kamen zu der Ausstellung – eine beachtliche Resonanz.

„Lebendige Geschichte“ stand im September 1985 an, als die DB im Bahnhof Nürnberg-Langwasser an drei Wochenenden Fahrzeugparaden ausrichtete. Ob mit „Adler“ und „Pfalz“, 01, E 18, VT 115 oder der Drehstromlok 120: Über 40 Programmnummern gab es jeweils zu sehen. Teils einzelne Loks, teils Zuggarnituren fuhrten am Publikum vorbei und fügten sich zu einem vielseitig bunten Streifzug durch die Eisenbahnzeit hierzulande. Mit 60.000 Besuchern (die „Zaungäste“



Die „gehobene 211“ ist einer der Blickfänge bei der Ausstellung „Zug der Zeit – Zeit der Züge“ im Eisenwerk Tafel in Nürnberg

Slg. DB Museum Nürnberg

an den Zufahrtsstrecken nicht gezählt) verbuchte die DB einen weiteren Erfolg – wie auch die Zuschauer positive Eindrücke mitnahmen.

Viele Orte, viele Helfer

Trotz des „Jubiläumsschwerpunkts“ Nürnberg blieben die Feiern nicht auf die fränkische Metropole beschränkt. Sonderfahrten mit dem

Mehr zum Thema

Die Jubiläumsfeiern der Bundesbahn 1985 werden auch in den Zeitschriften *ModellEisenBahner* und *Bahn Extra* behandelt. Der *ModellEisenBahner* 7/2025 befasst sich ausführlich mit den Fahrzeugparaden in Nürnberg, in *Bahn Extra* erscheint über das Jahr 2025 hinweg eine Beitragsreihe, welche die wichtigsten Veranstaltungen vorstellt. Die Hefte erhalten Sie über www.verlagshaus24.de

„Adler“ in verschiedenen Regionen der Bundesrepublik, Bahnhofsfeiern und weitere Ausstellungen (zum Beispiel die viel beachtete Fahrzeugschau im DGEG-Museum in Bochum-Dahlhausen) ergänzten über das Jahr verteilt das Programm. Und jedes Mal zeigte sich ein faszinierendes wie ergiebiges Miteinander der Ausrichter: Museumsbahnen unterstützten die Aktivitäten der Bundesbahn, so dass etliche Gastfahrzeuge bei den DB-Festivitäten 1985 dabei waren.

Dass manches improvisiert und geradezu unkonventionell ablief, gehört zu den Eigenheiten jener Wochen und Monate dazu. Im Rückblick ist es eine Zeit, in der die Bundesbahn viel an Sympathie gewinnen und – Stichwort Aufhebung des Dampfloverbots – bei Eisenbahnfreunden zurückerlangen konnte. Auch deshalb sind die Jubiläumsfeiern von vor 40 Jahren trotz mancher „Patina“ noch immer etwas Besonderes.

Georg Müller

■ Expresgutbeförderung bei der Deutschen Bundes- und Reichsbahn

Eilige Frachten auf dem Schienenweg



Die schnelle Beförderung eiliger Güter im Gepäckwagen eines Reisezuges oder im Gepäckabteil eines Triebwagens spielte einst eine große Rolle im Transportgeschäft der Eisenbahn. Was während der Epochen III und IV noch alltäglich war, verblasst heute mehr und mehr zur Erinnerung. Zeit also, das Thema zu beleuchten und Möglichkeiten aufzuzeigen, wie man die Expresgutbeförderung der Bahn zumindest ansatzweise im Modell nachbilden kann

Kaum jemandem, der heute mit der Bahn verreist, wird der Begriff Expresgutverkehr noch geläufig sein – es sei denn, er gehört einer älteren Generation an, die diese Art der Warenbeförderung auf der Schiene bis vor vier Jahrzehnten noch selbst miterlebt hat. Damit gehört der Expresgutverkehr – wir schreiben ihn hier bewusst in seiner alten, damals gültigen Schreibweise unter Ausklammerung der inzwischen gültigen Rechtschreibregeln – zu den heute längst vergessenen Andenken an den einst so facettenreichen Betriebsablauf bei der Bahn.

Damit befindet er sich in bester Gesellschaft zum Gepäckverkehr in Reisezügen (siehe *em* 2/25), mit dem er einst in einer über Jahrzehnte bewährten Symbiose einherging. Mit dem Ende des Gepäcktransportes in den Reisezügen der DB in den späten 1980er-Jahren war auch das endgültige Aus für den Expresgutverkehr auf bundesdeutschen Gleisen gekommen. Ähnliches galt auch für den Bereich der Deutschen Reichsbahn in der DDR, wo die letzten Züge mit (vereinzelter) Expresgutbeförderung noch bis kurz nach der politischen Wende Anfang der 1990er-Jahre fuhren.

Die Anfänge dieses Verkehrszweiges reichen weit zurück: Fast so lange, wie es die Eisenbahn gibt, und diese Gepäckwagen zur Mitnahme der voluminöseren Reisendenutensilien anbot, wurde auch die Möglichkeit zur Mitnahme von Gütern in diesen eingeräumt – wenn auch nicht durchgehend und überall. Nach dem Zusammenschluss der Länderbahnen zu den Deutschen Reichseisenbahnen (ab 1921 Deutsche Reichsbahn) wurde diese Transportmöglichkeit grundlegend modernisiert und vereinheitlicht – auch im internationalen Verkehr. Und

Eichstätt Stadt am 13. Juli 1977: Gleich wird das in der Agentur angehäuften Expresßgut in den Schienenbus verladen Jürgen Hörstel



In den nächsten Minuten wird es geschäftig hergehen am HO-Bahnsteig, denn der 103-bespannte D-Zug fährt gerade ein. Dessen Gepäckwagen wird auf Höhe der schon bereitstehenden Bahnsteigkarren halten. Mitzugeben als Expresßgut ist zwar nur wenig, aber die Anzahl der leeren Wagen lässt erahnen, dass man allerhand Frachtstücke erwartet

Oliver Strüber

für diesen Expresßgutverkehr wurde fortan auch kräftig die Werbetrommel gerührt.

Kuchen und auch frisches Obst

Bei der Deutschen Bundesbahn setzte man zu Beginn der 1950er-Jahre verstärkt auf den von ihr Ende 1949 wieder eingeführten Expresßgutverkehr. Schon innerhalb des ersten Jahres war ein steiler Anstieg der Beförderungszahlen zu verzeichnen. Im Rahmen des Wiederaufbaus und des beginnenden Wirtschaftswunders setzten mehr und mehr Versender auf die Vorteile der sich ihnen damit bietenden schnellen, sicheren und zuverlässigen Beförderungsart. Die Vorteile für die Kunden benannte ein Beitrag in den „Bundesbahn-Mitteilungen“, Ausgabe 3/1951, in plakativer Weise: „Es ist für jeden, der seine Versandgüter schnell am Zielort haben will, erfreulich zu wissen, daß das Expresßgut, das er nachmittags, abends, ja sogar in der Nacht aufgibt, im Laufe des darauffolgenden Tages an jedem Zielbahnhof des Bundesgebietes ausgeliefert werden kann.“ Und weiter: „Der Geschäftsmann kann seine kostspielige Lagerhaltung einschränken und nicht zuletzt sein Risiko an Ladenhütern wesentlich verringern. Eine Postkarte oder in dringenden Fällen ein Telegramm bringt das gewünschte Gut schnellstens ins Haus, ohne daß der Kunde lange warten muß. Auch wenn Tante Amalia zum Geburtstag ihren Lieblingskuchen frisch erhalten soll, genügt es, wenn er am Vortag gebacken wird, selbst wenn sie viele hundert Kilometer vom





Die Expresgutverladung erforderte bisweilen Muskelkraft, was sich aber in diesem Fall am „Silberling“-Wendezug 1979 in Wermelskirchen in Grenzen hielt Wilfried Sieberg/Slg. Eisenbahnstiftung

Spender entfernt wohnt. Und welche Freude macht im Sommer frisches Obst aus den heimatlichen Gärten, das dank der ausgezeichneten Expresgutorganisation ‚frisch – wie vom Baum gepflückt!‘ seinen Empfänger erreicht.“

Spezielle Expresgutzüge

Das Angebot erwies sich schnell als so erfolgreich, dass es bereits 1950 die Leistungen aus der Vorkriegszeit bei Weitem überstieg. Schon zum Sommerfahrplan 1951 sah sich die junge Bundesbahn veranlasst, auf bestimmten besonders stark nachgefragten Strecken wie Dortmund – Augsburg, Nürnberg – Darmstadt und Hamburg – Darmstadt zur Entlastung der Reisezüge in beiden Richtungen spezielle Expresgutzüge als Regelzüge mit festen Abfahrts- und Ankunftszeiten einzulegen. Auch in den folgenden Jahren nahm der Expresgutversand noch eine für die DB erfreuliche Entwicklung, obwohl er sich ab Mitte des Jahrzehnts verstärkter Konkurrenz von Seiten des Straßengüterverkehrs ausgesetzt sah. Doch die (zumeist) pünktliche Beförderung mit regulären Zügen und die damit planbare Ankunftszeit der per Expres verschickten Sendung spielten weiterhin auf Jahre hinaus eine wichtige Rolle.

» Schnelligkeit und Planbarkeit waren verlässliche Attribute für den Expresgutverkehr

Erst ab Ende der 1960er-Jahre ließ die Bedeutung des Expresgutverkehrs langsam nach. Für viele Waren war der Straßentransport ohne mehrmaliges Umladen inzwischen attraktiver und teils auch schneller geworden. Auch die DB selbst trug ihren Teil zum Niedergang dieser Verkehrsart bei: Im Bestreben, den Reiseverkehr immer schneller und damit im Wettbewerb mit Straße und Luftfahrt attraktiver zu machen, führte sie neue Zugattungen ein, von denen einige ganz auf die Mitnahme eines Gepäckwagens verzichteten. An erster Stelle ist hier neben dem bereits seit 1957 bestehenden TEE-System der 1971 eingeführte Intercity als zunächst rein erstklassiges Angebot zu nennen, für das keine Expresgutbeförderung vorgesehen war. Dementsprechend blieb dafür nur die „zweite Garde“ in Form von D-, Eil- und Personenzügen übrig, die oft nicht mehr den Zeitvorteil auf ihrer Seite hatte.

Ende der 1970er-Jahre begann die DB aus Rationalisierungsgründen auf immer mehr Verbindungen auf die Mitnahme der inzwischen schwächer ausgelasteten Gepäckwagen zu verzichten. Dadurch ließen sich viele der noch im Betriebsbestand befindlichen Altbauwagen abstellen, für die ohnehin keine Neubauten als Ersatz vorgesehen waren. Aber auch in puncto Personal ergaben sich dadurch Einsparungen auf den Bahnhöfen – von den Unterhaltungskosten der großen Flotte an Bahnsteigwagen



Die Ende Juni 1958 am Hauptbahnhof Frankfurt (Main) aufgenommene Szenerie mit der E 10 136 zeigt zwischen den Bahnsteigen für die Reisenden einen speziell für den Frachtumschlag angelegten niedrigen Gepäckbahnsteig mit Handkarren Hans Schmidt/Slg. Brinker

Die Köf 11023 wartet am 27. Mai 1966 mit VB 98 151 und 149 in Ketsch auf die Rückfahrt nach Mannheim-Rheinau. Auch Expressgut wurde auf dieser Stichbahn befördert. Die Kinder haben sichtlich Spaß, die Handkarre zu verschieben Helmut Röth/Slg. Eisenbahnstiftung



und Elektrokarren einmal ganz abgesehen. Mit Ablauf des Jahresfahrplans 1989/90 endete das Kapitel Expresgutbeförderung in Reisezügen bei der Bundesbahn.

Exakte Planung und Schnelligkeit

Zwar war die Expresgutbeförderung nur ein kleines Rädchen im Betriebsablauf der Bahn, aber ein über Dezennien hinweg durchaus wichtiges, mit dem die Eisenbahnen – wir reden hier im Regelfall von den deutschen Staatsbahnen – gutes Geld verdienten. Erst die massive zunehmende Konkurrenz durch den Straßenverkehr mit durchgehenden Transportwegen vom Versender zum Empfänger – sei es durch private Spediteure, entsprechende Angebote der Post per Express oder auch Versuche der DB selbst, hier mitzumischen – nahm dem Schienenweg nach und nach den Großteil seines einstigen Auftragsvolumens und schließlich im Einklang mit dem veränderten Reiseverhalten seine Daseinsberechtigung.

Blenden wir zurück in die Blütezeit des Expresgutverkehrs der 1950er- bis 1960er-Jahre: Befördert wurde das Expresgut im Regelfall in den Gepäckwagen (Pw) oder Gepäckabteilen bei Triebwagen oder gemeinsam mit der Post genutzten PwPost der Reisezüge. Hierfür galten die Bestimmungen der Beförderungsbücher 5 a (Ladex) und 5 b. Darüber hinaus gab es auf Verbindungen mit hohem Expresgutaufkommen auch als Expresgutwagen genutzte gedeckte und hinsichtlich ihrer Höchstgeschwindigkeit dafür geeignete Güterwagen, die den Personenzügen beigelegt wurden. Ebenso wie bei den reinen Expresgutzügen (s. o.) wurde ihre Nutzung nach dem Beförderungsbuch 1 geregelt. Im besonders aufkommensstarken Weihnachtsverkehr nach dem Beförderungsbuch 1 S. Für den Expresguttransport als „Rollfuhr“ in bahneigenen Lkw – auch diesen Transportweg gab es in bestimmten Relationen – galt das Beförderungsbuch 6.

Grundsätzlich galt, dass das am Bahnhof aufgelieferte Expresgut mit dem nächsterreichbaren und dafür geeigneten Personen- oder Expresgutzug befördert werden sollte, sofern der Versender nicht konkrete anderslautende Wünsche hinsichtlich eines speziellen Zuges geäußert hatte. Expresgutsendungen, die nicht stapelbar waren, über 150 Kilogramm wogen oder länger als zweieinhalb Meter waren, durften in bestimmten Schnellzügen nicht befördert werden, da für sie entweder kein Platz vorhanden war oder eine größere Ein- und Ausladezeit berücksichtigt werden musste, die bei den kurzen Halten dieser Züge am Bahnsteig nicht realisierbar war. Auch hierzu gab es genaue Bestimmungen und Aufstellungen in den Beförderungsbüchern. Verfolgen wir den Transport eines Expresgutstücks einmal exemplarisch nach:

Die Aufgabe von Expresgut

Durch die enge Verzahnung mit dem Gepäcktransport der Reisenden galten auch für den hin-

Aus der Dienstvorschrift

Zugelassene Expresgüter

Die „Personenbeförderungsvorschrift II – Gepäck- und Expresgutverkehr – (PBV II)“, herausgegeben vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband als Kundmachung 2 unter der Dienstvorschriftenummer DV 602, regelte klar die Definition des Expresgutes für den Bereich der Deutschen Bundesbahn und – sofern angeboten – für die westdeutschen Klein- und Privatbahnen. In der Ausgabe 1973 heißt es dazu im § 9 zum Begriff des Expresgutes:



Slg. Oliver Strüber

eisenzeug und dgl., Zigarrenkistchen und Papierschachteln in ähnlicher Größe, sind nur anzunehmen, wenn sie in geeigneter Weise zusammengefaßt sind.

(4) Expresgutstücke im Einzelgewicht über 100 kg oder mit außergewöhnlichen Maßen dürfen, soweit sie nicht nach Abs. 2 c und d von der Beförderung ausgeschlossen sind, nur mit Zustimmung des Verkehrs-

büros der für die Versandabfertigung zuständigen Direktion angenommen werden, ausgenommen bei durchgehender Beförderung in Gepäckwagen der Reisezüge nach Zugend- oder Wendebahnhöfen (Kopfbahnhöfen).

(5) Die Stoffe und Gegenstände der Anlage C zur EVO ... dürfen nur angenommen werden, wenn ihre Beförderung als Expresgut ausdrücklich zugelassen ist und die Bedingungen dafür erfüllt sind. Diese Güter dürfen jedoch nicht von und nach Bahnhöfen angenommen werden, die für ihre Annahme oder Auslieferung nicht geeignet sind (vgl. die Abfertigungsbeschränkungen in der Entfernungstafel für den Expresgutverkehr). Die Beförderung mit einem bestimmten Zuge kann nur verlangt werden, wenn das Gut so rechtzeitig vor Abfahrt des Zuges angeliefert wird, daß geprüft werden kann, ob die Bedingungen erfüllt sind.

(6) Im internationalen Verkehr sind auch Gegenstände, deren Einzelgewicht 100 kg übersteigt, Gold, echte Perlen, Edelsteine, Platin, Wertpapiere, im Verkehr mit Großbritannien auch Silber und Pelze von der Beförderung ausgeschlossen. Gegenstände im Einzelgewicht über 100 bis 200 kg dürfen jedoch angenommen werden, wenn die Grenzbahnhöfe, Umladebahnhöfe und der Bestimmungsbahnhof rechtzeitig telegrafisch verständigt werden können. Bei Gegenständen im Einzelgewicht über 200 kg müssen alle beteiligten Verwaltungen zustimmen. In diesen Fällen ist der Aufsichtsbeamte zu verständigen. Im Verkehr mit der Schweiz und den Niederlanden sowie durch diese Länder gelten abweichende Gewichtsbeschränkungen (...).“

Zugelassene Gegenstände

(1) Als Expresgut sind Gegenstände zugelassen, die sich nach Beschaffenheit, Form, Gewicht und Umfang zur Beförderung im Gepäckwagen eignen.

Ausgeschlossene Gegenstände

(2) Von der Beförderung als Expresgut sind ausgeschlossen:

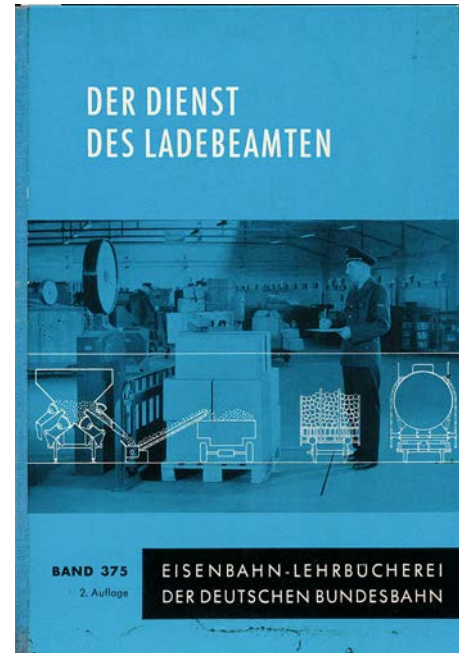
- Sendungen, deren Beförderung der Deutschen Bundespost vorbehalten ist,
- Gegenstände, die nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung nicht befördert werden dürfen,
- Gegenstände, die sich wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nach der Anlage oder dem Betrieb der beteiligten Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen,
- Gegenstände, die wegen ihrer Beschaffenheit während des fahrplanmäßigen Aufenthaltes der Züge nicht ver- oder entladen werden können,
- Leichen und leere Behälter, in denen Leichen enthalten waren,
- Stoffe und Gegenstände, die nach der Anlage C zur EVO (im Verkehr mit dem Ausland nach dem RID) von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind.

Bedingt zugelassene Gegenstände

(3) Gegenstände, die so klein sind, daß sie leicht verloren gehen können, z. B. Klein-



Bevor das Expressgut auf die Reise gehen konnte, waren vom Einlieferer am Schalter des Bahnhofs einige Formulare, Zettel oder Karten auszufüllen. Für den Empfangsbeamten gab es klare Regeln, die u. a. im Band 375 der Lehrbücherei erläutert wurden *Slg. Eisenbahnstiftung / Slg. Oliver Strüber (2)*



Expressgutkarte			
Expressgut Absender für den Empfänger (Versandbahnhof) Name u. Anschrift des Absenders	Stücknummer(n)	Annahme Tag Stunde	Empfangsachweis Nr. Belastung mit Zug Nr.
in	Bestimmungsbahnhof	Gewicht wirkl. kg	Namensatz
in	Str. Nr.	frachtpf.	Namensatz
Mittelungen des Absenders, die den Inhalt d. Sendung betreffen, beifügen		Verpackt mit	Namensatz
Vom Empfänger bezahlt:	Freivermerk	Freibetrag	Überbetrag
Fracht	Zahl Verpackung	Freibetrag	Überbetrag
Zustellgeb.	Inhalt	Freibetrag	Überbetrag
Stempel des Versandbahnhofs		Stempel des Versandbahnhofs	Stempel des Versandbahnhofs

eine kurze Prüfung und das Verwiegen der Ware statt. Der Tarif berechnete sich nach dem Gewicht und der Entfernung. Anschließend wurde der „Papierkram“ erledigt. Dafür hatte der Absender im Vorfeld einen Expressgutschein oder eine Expressgutkarte deutlich mit Tinte, Kugelschreiber oder Schreibmaschine auszufüllen. Diese wurde der aufzuliefernden Ware beigegeben – entweder als Beklebezettel oder als Kartontarte, die per Anhänger aus Eisendraht oder dicker Hanfschnur an der Ware befestigt wurde. Das Schreiben enthielt neben den vollständigen Angaben zu Absender und Empfänger den in großer Schrift einzutragenden Bestimmungsbahnhof (Bezeichnung nach dem Tarif) und die Nummer des Abgangszuges. Mit einer Expressgutkarte konnten im Regelfall bis zu zehn Expressgutstücke mit demselben Zielbahnhof aufgeliefert werden, die jeweils mit dem Vermerk „Expressgut“ und einer Durchnummerierung zu kennzeichnen waren. Anzugeben war zudem die Art des Gutes oder des Inhaltes mit der handelsüblichen Bezeichnung. Sperrige Expressgüter waren ausschließlich mit der in einem gesonderten Verzeichnis aufgeführten Benennung zu bezeichnen. Das vom Annahmebeamten per Waage ermittelte Gewicht der Sendung wurde von ihm dort vermerkt. Sofern Fracht- und Nebengebühren bereits vom Versender gezahlt worden waren (Freibetragsendungen), wurde das von ihm ebenfalls auf der Karte mit „Frei“ vermerkt; ansonsten hatte der Empfänger die Frachtkosten bei der Abholung am Expressgut-schalter zu entrichten. Die Frachtkosten richteten sich nach dem jeweils gültigen Deutschen Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expressgut-tarif. Grenzüberschreitenden Expressgutsendungen waren zudem Begleitpapiere wie Zoll-erklärung etc. haltbar beizufügen.

sichtlich der planmäßigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten raschen und – bei pünktlichen Zügen – zeitlich genau planbaren Expressgutverkehr klar vorgegebene Grundvoraussetzungen. Hierzu zählte zunächst einmal die pünktliche Aufgabe der dafür geeigneten und den Bestim-

mungen der Bahn (siehe Kasten) entsprechenden Güter am Annahmeschalter des Bahnhofs, dessen Annahmezeiten durch Aushang bekannt gegeben wurden. Spätestens eine halbe Stunde vor Abfahrt des Zuges musste das Expressgut dort aufgegeben werden. Am Schalter fanden

Expressgut – Eilgut – Stückgut

Dreiklang mit unterschiedlicher Beförderung

Expressgut: Beförderung zusammen mit Reisegepäck (und Post) im Reisezug

Eilgut: Beförderung im Eilgüterzug

Stückgut: Beförderung im normalen Güterzug

Werbeblatt von 1956 für die Aufgabe von schnellen Frachten in Reisezügen DB/Slg. Oliver Strüber



Erlebnisse eines Eisenbahners

Unterwegs im D 99 Köln – Flensburg 1951

Über die Organisationskunst und die Mühen, die mit dem Expresgutverkehr einhergingen, berichteten die „Bundesbahn-Mitteilungen“ in der Ausgabe 3/1951 am Beispiel des D 99 zwischen Köln und Flensburg – einem der Züge mit dem stärksten Expresgutverkehr der jungen DB:

„Schon in Köln beginnt der Hochbetrieb. In wenigen Minuten sollen die Güter von acht hochbeladenen Gepäckkarren verstaут werden. Darunter befindet sich auch eine fast neun Zentner schwere Stahlwalze, deren Verladung kostbare Minuten beansprucht. Als der Zug sich in Bewegung setzt, liegen etwa 300 Pakete, große und kleine, leichte und schwere Kisten und Körbe und dergleichen im Gepäckwagen, die nun zwei Packer in etwa zwanzig Minuten bis zum nächsten Halt nicht nur nach Zielbahnhöfen verteilen, sondern vor allen Dingen sachgemäß verstaufen müssen. Das Gut darf vor allem keinen Schaden nehmen.“

An jedem Haltebahnhof werden neue Kisten, Pakete und Päckchen in den Wagen gereicht, die bis zum nächsten Halt ‚verarztet‘ werden müssen. Das geht so bis Hamm. Dann füllen etwa 2.000 Sendungen den Wagen unter Ausnutzung aller Ecken der 40 Quadratmeter großen Ladefläche völlig aus, sodaß nur noch ein schmaler Gang zwischen den Stapeln bleibt. Es kann nichts mehr aufgenommen werden, und bis zu den ersten Ablieferungen vergeht noch einige Zeit. Aber sie ist nicht zum Ausruhen da. Denn jetzt müssen die vielen hundert Expresgutkarten sortiert und mit dem dazugehörigen Gut verglichen werden. Jede Karte erhält Zugnummer und Datum, damit später jederzeit festgestellt werden kann, wie die Sendung gereist ist.

Bis Bremen ist auch diese Arbeit geschafft. Dann geht ein neuer ‚Tanz‘ los. In sieben Minuten müssen an die 400 Pakete und die schwere Stahlwalze ausgeladen werden, während zur anderen Tür schon wieder über 100 Sendungen zum Weitertransport in den Wagen gereicht werden. In Hamburg und besonders in Altona beobachten wir dasselbe Bild. Dann geht die Fahrt noch weiter bis Flensburg mit regem Umschlag auf den einzelnen Bahnhöfen. Über 14 Stunden haben die beiden Packer kaum eine ruhige Minute gehabt. In Flensburg dürfen sie sich nun neun Stunden Ruhe gönnen. Die haben sie aber auch bitter nötig, weil die Rückreise wenigstens streckenweise einen noch größeren Ansturm bringt.“

Expresgutverladung im Hauptpersonenbahnhof Frankfurt (Main) Paul Trost – HVB-Pressedienst/Slg. Oliver Strüber



Expresgutwerbung der Deutschen Bundesbahn von 1949 DB/Slg. Oliver Strüber (2)

Expresgut-sortierung im Packwagen eines D-Zuges der DB

Walter Hollnagel/
Slg. Oliver Strüber



Der Dienst eines DB-Fahrladeschaffners wurde im Band 371 der Eisenbahn-Lehrbücherei von 1951 erklärt





Zwei Beispiele, die die schwere Arbeit des Ladepersonals unterstreichen: oben die Expresgutverladung am Gepäckwagen mit höhenverstellbarem Wagen und Rollladebrett, unten eine Elektrokarre an der Laderampe

Walter Hollnagel–HVB-Pressedienst/Slg. Oliver Strüber / DB/Slg. Brinker



Vom Annahmebeamten angenommen wurden nur Güter, die sicher und dauerhaft verpackt angeliefert wurden und damit vor Teilverlust oder Beschädigung bestmöglich geschützt waren. Ihm oblag die entsprechende Entscheidungsbefugnis zur Zurückweisung von Expresgütern, die den Vorschriften nicht entsprachen oder mangelhaft verpackt waren. Eine Verpackung in genügend starken, gut verschlossenen Kisten, Koffern, Körben, Säcken, Fässern oder Kübeln galt als sicher. Bei frischem Obst oder Gemüse genügte die Verpackung in widerstandsfähigen Körben, Stiegen oder Verschlägen. Hierfür galten die Verpackungsvorschriften für Stückgüter. Besondere Vorschriften gab es beispielsweise auch für die Beförderung radioaktiver Stoffe oder anderer gefährlicher Güter, für Blutkonserven, Krafträder (Verladung nur stehend in Längsrichtung des Wagens) oder Zollgut. Ebenso exakt geregelt war die Mitnahme von Eisenbahn-Dienstsachen (EDS) sowie von Geld- oder Postsendungen in den Pwg der Reisezüge.

» Verpackte Tiere und andere empfindliche Güter waren vor Kälte oder Hitze zu schützen

Auch Tiere konnten als Expresgut aufgegeben werden. Sie mussten in luftigen und geräumigen Käfigen, Kisten, Stiegen oder Körben verpackt sein, die sich für die Beförderung im Pwg eigneten. Besondere Bestimmungen gab es für den Versand von kleinen wilden Tieren (sichere Verpackung zur Verhinderung der Gefährdung von Menschen, anderen Tieren und Gütern, Kennzeichnung als „Raubtier“) sowie für kranke oder gebrechliche Tiere (nur ohne Qualen für die Tiere und Gefährdung anderer Tiere, ggf. ärztliches Zeugnis). Verpackte Tiere waren ebenso wie empfindliche Güter (z. B. Schnittblumen, Wein oder Spirituosen) gegen unmittelbare Hitze- oder Kälteeinwirkungen zu schützen. Im Pwg sollten sie deshalb abseits von Türen und Wänden gelagert werden.

Wurden schlecht verpackt angelieferte Waren vom Annahmebeamten zur Beförderung als Expresgut entgegengenommen, wurde der Absender auf die Mängel hingewiesen. Außerdem wurden diese auch auf der Expresgutkarte deutlich vermerkt (etwa mit „nur in Papier verpackt“, „nur mit Stroh umwickelt“ oder einfach nur „mangelhaft verpackt“). Bei in Collico-Kisten der Bahn angelieferten Waren wurde neben dem Gewicht der Ware auch die Eigenmasse der Kiste vermerkt. Kleinbehälter der Bahn durften für den Expresgutverkehr nur mit Genehmigung der Direktion verwendet werden – hier galt die Behältervorschrift. Untersagt hingegen war die Verwendung von Paletten, die nur mit Gabelhubwagen verladen werden konnten.

Die Übergabe von Expresgut

Der Annahmebeamte sorgte, unterstützt von den Mitarbeitern des Gepäck- und Verlade-



Auch auf kleinen Bahnhöfen von Privatbahnen war es üblich, Expresgut zu versenden, wie hier im Sommer 1959 in Zell an der Wiesentalbahn im T 15 der MEG Richtung Todtnau

Gerd Wolff

Wagenkunde: Expresgutfahrzeuge

Neben der regelmäßigen Mitnahme in den Gepäckwagen der Reisezüge konnte das Expresgut auf besonders nachgefragten Verbindungen auch in speziellen Expresgutwagen befördert werden. Diese gedeckten Güterwagen liefen entweder als Kurswagen mit Expresgütern nach und von Umladebahnhöfen oder als sogenannte geschlossene Expresgutwagen. Dies waren Orts- oder Umladewagen, die von ihrem Abgangs- bis zum Endbahnhof des Zuges befördert wurden, ohne unterwegs bahndienstlich behandelt zu werden, und in denen deshalb auch kein Personal mitfuhr. Darüber hinaus gab es noch Bedarfsexpresgutwagen, die bei Anforderung auf bestimmten Verbindungen zum Einsatz kamen – bahnamtlich sprach man übrigens von „abgerichtet werden“.

Schon in den frühen 1950er-Jahren hatte die DB zudem spezielle Expresgutzüge als Regelzüge eingelegt – vor allem als Entlastungszüge für Schnellzüge. Sie wurden fast ausschließlich auf den Personenbahnhöfen

gebildet und abgefertigt. Betrieblich zählten sie zu den Reisezügen, allerdings waren ihre Abfahrts- und Ankunftszeiten nur in internen, nicht aber in Aushangfahrplänen veröffentlicht. Auch konnten sie wie die Güterzüge seit Mitte der 1950er-Jahre bereits vor Plan ab- oder durchgelassen werden. Andere Expresgutzüge konnten fallweise bei besonders starkem Frachtaufkommen als Sonderleistung gefahren werden. Auch eilbedürftige und in großen Mengen angelandete Güter wie Südfürchte (Bananen oder Apfelsinen) wurden anfangs als Expresgutzüge befördert. In langen Zügen mit isolierten Kühlwagen verladen, liefen sie mit bis zu 85 km/h als Regel- und Sonderzüge über die Bundesbahn-Strecken.

Meist aber wurden spezielle Expresgutzüge vorwiegend aus Pw meist älterer Bauarten gebildet und in vielen Fällen durch hinsichtlich ihres Laufwerks geeignete Güterwagen aus dem Regelwagenpark ergänzt sowie bald nur noch daraus gebildet. Später nur noch auf festen Verbindungen angeboten und als

Gattung GEP mit entsprechend beschrifteten Wagen bezeichnet, endete jedoch auch dieses Kapitel in frühen DB AG-Zeiten. 1998 fuhr der letzte Zug dieser Art.

An regelmäßig verkehrenden Expresgutwagen wurden viele Jahre lang auf beiden Seiten Wagenlaufschilder mit schwarzer Schrift auf weißem Grund angebracht, die die Exk-Zugnummern, den Zuglauf sowie die Umlaufnummern angaben. Als Exk verwendete Güterwagen erhielten diese Wagenlaufschilder nur, wenn sie in Regelzüge eingestellt wurden. Die Wagen der späteren GEP-Züge hingegen trugen die große Kennzeichnung GEP an ihren Seiten. Auch die DR hielt für ihre seit der Epoche IV eingesetzten reinen Gepäck- und Expresgutzüge eigene Güterwagen vor, die mit entsprechenden Logos „Reisegepäck-Expressgut“ versehen waren. Bei Piko gab es früher einen modernen Gbqss-z, bei Exact-train wird aktuell ein gedeckter „Bremen“ mit solch einem aufgedruckten Signet angekündigt. OS



HO-Modelle von Piko (links) und Exact-train (rechts) als spezielle gedeckte DR-Güterwagen für Expresguttransporte

Werk (2)

dienstes (bei kleineren Bahnhöfen lag das natürlich alles in seiner Hand), für die rechtzeitige Verladung des Expreßgutes auf Transportwagen und dessen pünktliche Verbringung an den vorgesehenen Halteabschnitt des Gepäckwagens des für die Beförderung vorgesehenen (Fern-)Reisezuges. Hierfür war ein entsprechender Bereich des Bahnsteiges vorgesehen. Die Lok hielt an der durch eine H-Tafel gekennzeichneten Stelle, hinter ihr folgten je nach Klassifizierung des Zuges der Post- und dann der Gepäckwagen. Es gab allerdings auch kombinierte Wagenbauarten für Strecken bzw. Verbindungen mit weniger Post-, Gepäck- und Expreßgutanfall. Dort standen bei Ankunft des Zuges bereits die Bahnhofsmitarbeiter mit dem oder den Bahnsteigkarren bereit, um zusammen mit dem Verladeschaffner im Pw den Austausch der Gepäck- und Expreßgutstücke vorzunehmen. Schnelligkeit war ebenso wie Akkuratess gefragt, damit innerhalb der kurzen planmäßigen Haltezeit des Zuges alle Umladearbeiten erledigt werden konnten. Zur Ferienzeit oder besonders vor den Weihnachtsfeiertagen konnte das erhöhte Fracht- und Gepäckaufkommen erhebliche Verzögerungen im Betriebsablauf verursachen, denen die Bahn von Fall zu Fall mit zusätzlichen Wagen und nach Möglichkeit extra abgestellten Umladehelfern beikam. Kein mit dem Umladegeschäft beauftragter Beamter wollte es auf sich sitzen lassen, dass ein Zug nach dem pünktlichen Eintreffen in seinem Bahnhof erst mit einer in seinem Verantwortungsbereich liegenden Verspätung losfuhr.



1977 warb die Bundesbahn mit Plakaten für den Expreßguttransport DB/Slg. Oliver Strüber

getroffenen Waren zusammen mit dem Gepäck der hier aussteigenden Reisenden mithilfe des von Hand gezogenen bzw. geschobenen Bahnsteigwagens oder per Elektrokarren zu den Expreßgut- und Gepäckräumlichkeiten des Bahnhofs befördert. Entweder nutzte man dazu die schienengleichen Bohlenübergänge oder spezielle mit Rampen oder Aufzügen zugängliche Gepäcktunnel, die in großen Stationen direkt zu den rückwärtigen Bereichen der Ausgabeschalter führten. Hier erfolgte gemäß Expreßgutkarte oder -schein eine Sichtkontrolle und Überprüfung der vom Zug übernommenen Güter, die vom Annahmebeamten rückseitig mit dem Ankunftsdatum gestempelt und zur Abholung bzw. Auslieferung bereitgestellt wurden. Bei der Abholung wurden dann gemäß Expreßgutschein oder -karte für den Empfänger (mit Ausnahme der Freibetragssendungen) noch die Beförderungsgebühren fällig. Sodann konnte er seine Ware in Empfang nehmen.

Modellproblematik des Themas

So interessant die Betriebssituation „Expreßgutverladung am Bahnsteig“ auch sein mag, so schwierig gestaltet sich die Umsetzung ins Modell, zumindest wenn man den Verladevorgang genau nachstellen möchte. Das beginnt schon damit, dass bei den heutigen, in der Regel exakt maßstäblichen Pw in HO, TT, N oder gar Z nur in den wenigsten Fällen zu öffnende seitliche Schie-

Nach der Abfahrt des Zuges befand sich das darin verladene Expreßgut in der Obhut der mitreisenden Fahrladeschaffner (Packer). Diese waren verantwortlich dafür, dass das im Pw verladene Gut gegen fremden Zugriff gesichert war. Dazu waren die Stirnwandtüren und damit der Übergang zu den anderen Wagen stets verschlossen zu halten. Obendrein sollten die Seitentüren verriegelt oder abgeschlossen sein, sofern im Packwagen nicht gearbeitet wurde.

Die Ausgabe von Expreßgut

Hatte der Zug mit Expreßgutbeförderung den Bahnhof verlassen, wurden die mit diesem ein-



Aufwendiger Expreßgutumschlag 1978 im Münchner Hauptbahnhof; für Gepäckkarren existierten in großen Bahnhöfen teils eigene schmalere Bahnsteige (links im Bild), um die Reisenden nicht unnötig zu gefährden

Reinhold Palm/Slg. Eisenbahnstiftung





EXPRESSGUT
im "Nachtsprung"

**schnell
und zuverlässig
von und nach
Berlin (West)**

89/90



Nicht anders zeigte sich die Situation bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR, wo allerdings nicht nur die Reisezug-Gepäckwagen für Expreßguttransporte genutzt wurden wie 1977 in Neubrandenburg, sondern auch spezielle gedeckte Güterwagen wie 1988 in Gera (r.), die teils zu Ganzzügen zusammengestellt wurden

Uwe Knoblauch/Slg. Eisenbahnstiftung / DB/Slg. Oliver Strüßer / Volker Emersleben



betüren oder bei neueren Vorbildtypen breite Rolltore vorhanden sind. Das war bei früheren HO-Modellen im Sinne der Erhöhung des Spielwertes noch ganz anders. Nur in O und 1 sowie bei Gartenbahnmodellen gehören sie heute zum guten Ton fast jeden Herstellers.

Entsprechende Bahnsteigszenen können daher – natürlich auch im Sinne eines normalen Betriebsablaufes auf der Modellbahnanlage zumindest in den kleineren Nenngrößen nur angedeutet werden. Allerdings spricht nichts dagegen, wenn die Mannschaft mit den auf einem Wagen verladenen Expreßgütern am Bahnsteig den nächsten ankommenden Zug erwartet. Dafür gibt es mittlerweile eine große

Bandbreite an sogenannten Flurfördermitteln, mit denen die Bahn das Expreßgut zusammen mit dem Reisegepäck zum Halteplatz des Gepäckwagens am Bahnsteig beförderte bzw. die

» Ein mit Expreßgut beladener Tafelwagen am Bahnsteig kann den Modellbetrieb bereichern

dort auszuladenden Gepäckstücke und Expressgüter zu den entsprechenden und bei kleineren Bahnhöfen oft vereinigten Ausgabeschaltern im Empfangsgebäude brachte. Je nach Bahn-

hofsgröße und der anfallenden Menge umzuladender Frachtstücke konnte es schon eine einrädrige Lehnkarre oder ein einachsiger Gepäckkarren tun. Meist wurden jedoch drei- oder vierrädige und von Hand gezogene Karren verwendet (Tafelwagen), auf größeren Betriebsstellen auch Elektrokarren samt Anhängern.

In den 1960er-Jahren hielten auch moderne Umschlagmittel im Expreßgutverkehr Einzug wie beispielsweise Rollladeplatten oder Hubwagen. In den Hauptbahnhöfen von Köln und München erprobte man auch kleine Elektrogabelstapler mit Seitenplatten – die sogenannten Picolis, die für bis zu 500 Kilogramm schwere Frachten zugelassen waren. Dank der bei den neueren



Für die Verladung von Expreßgut an Bahnsteigen bieten die Zubehöherhersteller zahlreiche HO-Produkte an wie Tafelwagen sowie Stand- und Sitzkarren von Preiser (oben), die Balkancar-Bahnsteigkarre von Mehlhose im Busch-Vertrieb (unten), einen Elektro-Aufsitzschlepper von Kibri (ganz unten l.) oder die Weinert-Elektrokarre (g. u. r.) Oliver Strüber (5)

HO-Flurfördermittel für den Expreßguttransport (Auswahl)*

Lehnkarre	Busch 1630
	DIT-Modell A-04-11/A-05-11/A-06-11
	MBZ 80080
	Weinert 3384
einachsige Gepäckkarren	Artitec 387.24-GN/10.252 (niederländisches Vorbild)
	Auhagen 11839
	Busch 1625
	DIT-Modell A-08-12
	KoTol 87-250-01
	Noch 13700
	Preiser 17103/17705
vierachsige Tafelwagen	Weinert 3214/-30/-31
	Busch 1625
	Preiser 17103/17705/28084
Elektrokarren mit Fahrerstand	Weinert 3385
	Artitec 387.21-YW/-BL/10.258
	Kibri aus 38646
	Noch 16772
	Preiser 10256/17126
Karren/Schlepper mit Fahrersitz	Weinert 3201
	Auhagen 40511 (Pomßen)
	Busch/Mehlhose 210010010 (Balkancar)
	Faller 180380 (Still R 08-12)
	Kibri 38646 (Still EMZ 101)
	Preiser 28147/17120/-22 (Still)
	Reitz 1822 (AEG)
	Wiking 116002 (Still)

*Einige der genannten Artikel sind derzeit herstellereitig nicht mehr lieferbar, im gut sortierten Fachhandel aber ggf. noch verfügbar





Artitec-Packung mit Reisegepäck und einigen größeren Frachtstücken wie Kisten und Körbe, die als Expreßgut aufgegeben werden könnten

Werk

DB-Wagengattungen auf 26,4-Meter-Basis vorhandenen großzügig gestalteten beiden Rollladetüren je Seite von zweieinhalb Metern Breite ließ sich ein beschleunigter Umladevorgang erreichen, der auch den Austausch palettierter Expreßgüter zuließ. In der Praxis kam das jedoch mit Ausnahme der großen Start- und Zielbahnhöfe kaum mehr zur Anwendung.

In den letzten Jahren wurde das Angebot entsprechender Gepäckkarren in den verschiedenen Maßstäben und vor allem in 1:87 erheblich ausgeweitet. Manches ist inzwischen aber auch schon wieder nur noch antiquarisch erhältlich (siehe Tabelle links). Gleiches gilt auch für das für den Modell-Expreßgutverkehr in Frage kommende Ladegut. Hier lohnt vor allem der Blick in die Sortimente der kleinen Hersteller wie etwa KoTol. Gerade auf den großen Hauptbahnhöfen – etwa in Hannover, Köln, Leipzig oder München – gab es für den Austausch des Gepäck- und Expreßgutes sowie zur Postverladung eigene niedrigere Zwischenbahnsteige, damit der Umladevorgang unabhängig und ungestört vom Reisendenverkehr abgewickelt werden konnte. Deren Nachbildung im Modell wird aber sicherlich nur bei Großanlagen von Vereinen mit entsprechend großer Gleisanzahl sinnvoll sein, zumal auch bei ihnen zwingend die jeweilige Zuwegung zum und vom Bahnsteig zum Empfangsgebäude – sei es durch Bohlenübergänge, Rampen oder Aufzüge – berücksichtigt werden sollte.

Oliver Strüber

H0-Ladegüter für den Expreßguttransport (Auswahl)*

Packungen mit diversen Ladegütern (Fässer, Kisten, Säcke etc.)	Artitec 387.58/387.568/10.273
	Auhagen 42556
	Faller 180588
	Kibri 58628
Obstkisten	Preiser 17100
	Weinert 32427
Fässer	Auhagen 41684
	KoTol (diverse Nummern)
	Preiser 17101
Korbflaschen	KoTol 87-189-5
	KoTol (diverse Nummern)
Säcke	Preiser 17102
	Weinert 32421
Versandkartons	KoTol (diverse Nummern)

*Einige der genannten Artikel sind derzeit herstellerseitig nicht mehr lieferbar, im gut sortierten Fachhandel aber ggf. noch verfügbar; KoTol vertreibt seine Produkte nur direkt



Dieses Bild des 1973 in Holzminden aufgenommen und mit 216 007 bespannten Reisezuges mit regem Ladeverkehr am Packwagen unterstreicht das einstige Bestreben der DB, das Expreßgutangebot trotz Konkurrenz zum längst zugenommenen Lkw-Verkehr aufrechtzuerhalten. Auf Modellbahnanlagen können solche Szenen vor dem Vergessen bewahrt

Willi Hager/Slg. Eisenbahnstiftung / Slg. Oliver Strüber / Oliver Strüber



Bild des Monats

Frühlingserwachen einer Touristikbahn

Mit den ersten Blüten erwachen auch die zahlreichen Touristik- und Museumsbahnen aus ihrer langen Winterruhe. Der Saisonauftakt bei der Krebsbachtalbahn im Kraichgau war dieses Jahr am Ostersonntag, 20. April 2025. Seit dem Jahr 2024 ist auf dieser 17 Kilometer langen Strecke der 798 652 (Eigentümerin: DB Regio AG) im Einsatz. Auf der ersten Fahrt von Hüffenhardt nach Neckarbischofsheim Nord als RB 39060 war ihm der Steuerwagen 998 896 angehängt, hier gesehen bei Neckarbischofsheim Stadt *Gunther Heck*





Comeback im Fernverkehr: 111 074 und 111 067 streben bei Bischofswiesen am 11. Mai 2025 mit RE 2083 dem Ziel Berchtesgaden entgegen

■ DB-Baureihe 111

Letzter Einsatzschwerpunkt in Bayern

Die Baureihe 111 hat in Bayern einen letzten Einsatzschwerpunkt. Insbesondere im Raum München und Nürnberg sind die noch von der Deutschen Bundesbahn beschafften Elloks auch 2025 noch regelmäßig im Regionalverkehr anzutreffen.

Doch ihr Einsatzgebiet schwindet zunehmend, gerüchteweise werden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 weitere Leistungen für die Maschinen entfallen.

Planmäßig im Werdenfelsnetz

Noch planmäßig kommen vier Loks der Baureihe 111 vor Zügen der RB-Linie 6 (München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald) zum Einsatz. Überwiegend wird sie von Talent-2-Triebzügen der Baureihe 2442 bedient. Doch auch 2025 kann DB Regio hier nicht auf die Baureihe 111 verzichten, die mit einer Doppelstock-Garnitur regelmäßig in das Werdenfelsnetz gelangt (siehe Kasten). Aktuell ist der

Einsatz der Baureihe 111 nach DB-Angaben im Werdenfelsnetz bis Ende 2027 geplant. Doch es existieren gegenteilige Behauptungen, wonach ab Dezember 2025 der Umlauf mit Elloks der Baureihe 146 gefahren werden soll. Es bleibt also abzuwarten, wie sich der Einsatz hier entwickelt.

Schwankend ist die Verfügbarkeit der Baureihe 445 bei DB Regio. Deshalb setzt das Unternehmen als Ersatz für die TWINDEXX-Triebzüge auch Doppelstock-Garnituren auf

den Linien RB 16/RE 16 (München – Pfaffenhofen – Ingolstadt – Treutlingen – Roth – Nürnberg und Nürnberg – Augsburg) ein. Dabei wird auch in diesen Diensten planmäßig auf die Traktionsleistung der Baureihe 111 zurückgegriffen.

Überhaupt zählt die Strecke München – Ingolstadt zu den letzten „Paradestrecken“ der 111: Hier bespannen die Elloks auch Taktverstärker München – Ingolstadt der Linie RE 1. Zudem erscheinen 111 vor Dosto-



DB Regio setzt vor den RB-Zügen im Werdenfelsnetz noch planmäßig 111 ein. Am 5. März 2025 führt 111 058 bei Hügelfing RB 59449 von München Hbf nach Garmisch-Partenkirchen

Florian Dürr (2)

111-Umlauf im Werdenfelsnetz

Mo–Fr

RB 59440 Garmisch-Partenkirchen ab 04:58 Uhr nach München Hbf
 RB 59447 München Hbf ab 06:31 Uhr nach Garmisch-Partenkirchen
 RB 59448 Garmisch-Partenkirchen ab 08:07 Uhr nach München Hbf
 RB 59449 München Hbf ab 10:32 Uhr nach Garmisch-Partenkirchen
 RB 59450 Garmisch-Partenkirchen ab 12:07 Uhr nach München Hbf
 RB 59451 München Hbf ab 14:32 Uhr nach Garmisch-Partenkirchen
 RB 59452 Garmisch-Partenkirchen ab 16:05 Uhr nach München Hbf
 RB 59453 München Hbf ab 18:32 Uhr nach Garmisch-Partenkirchen
 Fr
 RB 59454 Garmisch-Partenkirchen ab 20:05 Uhr nach München Hbf

So

RE 4693 München Hbf ab 08:13 Uhr nach Mittenwald
 RE 4690 Mittenwald ab 18:04 Uhr nach München Hbf
 RB 59487 München Hbf ab 21:32 Uhr nach Mittenwald
 RB 59480 Mittenwald ab 23:33 Uhr nach Garmisch-Partenkirchen

111 am IC „Königssee“

RE 2191 Freilassing 05:53 – Berchtesgaden Hbf 06:58 (tgl)
 RE 2082 Berchtesgaden Hbf 08:50 – Freilassing 09:39 (tgl)
 RE 2083 Freilassing 16:18 – Berchtesgaden Hbf 17:07 (tgl)
 RE 2192 Berchtesgaden Hbf 17:50 – Freilassing 18:39

Wendezügen fallweise auf der Linie RE 60 Nürnberg – Treuchtlingen (– Augsburg), die planmäßig ebenfalls von 445 bedient wird.

Zudem tauchen die 111 nicht selten auch in Umläufen der Baureihe 146 vor dem RE 2 München Hbf – Hof Hbf auf, die sie dann zwischen der bayerischen Landeshauptstadt und Regensburg bespannen. Am 5. Mai 2025 tauchte die Baureihe 111 überraschend auch wieder für einige Tage auf einem Umlauf der RB-Linie 74 (München Hbf – Buchloe) auf. Diese wird in der Regel mit Triebzügen der Baureihe 440 betrieben.

15 Maschinen in München

Diese Einsätze in Bayern sind überwiegend Ersatzzeinsätze, die jedoch mangels verfügbarer Fahrzeuge teilweise zum Alltag geworden sind. DB Regio hält dafür allein in München 15 Loks der Baureihe 111 vor, davon vier für den festen Umlauf im Werdenfelsnetz. Die konkreten 111-Umläufe auf den anderen Linien wechseln teilweise wöchentlich.

Planmäßige Einsätze der Baureihe 111 in Baden-Württemberg gehören 2025 weitgehend der Geschichte an. Im Jahr 2024 stellte das DB Regio-Werk Ulm gelegentlich noch 111 als Ersatz für ausgefallene 146-Lokomotiven auf der IRE 3 Ulm – Lindau-Reutin sowie RE 5 Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen – Lindau bereit. Für 2025 waren dort jedoch keine festen 111-Umläufe mehr vorgesehen. Allerdings kommen seit 2021 private 111 auf der Gäubahn (Stuttgart – Singen – Bodensee) zum Einsatz, um die Freizeit-Express-Züge (mit n-Wagen) an Wochenenden zu bespannen.

Comeback im Fernverkehr

Ein bemerkenswertes Comeback feiert die Baureihe 111 zumindest im Jahr 2025 im Fernverkehr. Nachdem DB InfraGO die Streckenklasse zwischen Freilassing und Berchtesgaden herabstufte, bespannen seit Dezember 2024 zwei Loks dieser Baureihe planmäßig das IC-Zugpaar 2082/2083 „Königssee“ (Hamburg Hbf – Berchtesgaden Hbf) auf diesem Abschnitt, auf dem der Zug als RE geführt wird. DB-Fernverkehr hat dafür von DB-Gebrauchzug 111 067, 111 074 und 111 212 angemietet. Auf dem Hauptlauf zwischen Freilassing und Hamburg wird weiter eine reguläre Fernverkehrslok der Baureihe 101 eingesetzt. *FD*



Felix Seraphin

Nachtzug aus Stockholm erreicht die Kulturhauptstadt

2025 steuert der schwedische Nachtzug Snälltåget aus Stockholm an einigen Tagen Chemnitz an. Am 9. Mai 2025 erreicht der Zug erstmals die europäische Kulturhauptstadt 2025. Laut Betreiber fahren wegen des kurzen Vorlaufs jedoch nur wenige Schweden mit dem Zug in die sächsische Großstadt

■ PKP/DB Fernverkehr

Mehr Fernverkehr nach Polen

Die Polnischen Staatsbahnen PKP bieten ab Dezember 2025 in Kooperation mit DB Fernverkehr zwei Zugpaare zwischen Kraków und Leipzig an. Ein Zugpaar wird dabei bis Przemyśl nahe der ukrainischen

Grenze verlängert. Die Neuverkehre nutzen den Grenzübergang Horka, der damit erstmals täglich im Personenverkehr befahren wird. Die Linie Berlin – Warschau erhält ein siebtes EC-Zugpaar. Ebenfalls neu ab Berlin

verkehrt ein Nachtzug nach Chemnitz (über Łódź und Warschau) bzw. Przemyśl. Darüber hinaus wird der Nachtzug „Chopin“ nach München mit einer neuen Wagengruppe von Przemyśl über Krakau fahren. *RM*

Personalie

Patrick Schnieder ist neuer Bundesverkehrsminister

Am 6. Mai 2025 ernannte Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier Patrick Schnieder zum neuen Bundesminister für Verkehr. Schnieder, geboren am 1. Mai 1968 in Kyllburg, studierte Rechtswissenschaften in Bonn. Seit 1999 ist er Mitglied im Kreistag Bitburg-Prüm und war von 2009 bis 2025 Bundestagsabgeordneter. Zudem war er von 2011 bis 2018 Generalsekretär der CDU



Patrick Schnieder (CDU) ist neuer Bundesverkehrsminister Tobias Koch/BMV

Rheinland-Pfalz und bis 2025 Parlamentarischer Geschäftsführer der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. Die neue Bundesregierung plant im Bahnsektor unter anderem die Umsetzung umfangreicher Infrastrukturprojekte sowie eine Bahnreform, die auch die Entflechtung der Deut-

schen Bahn und die Reform des Trassenpreissystems umfasst. *em*

■ Netinera Deutschland

Markterkundung für schnelle Fernverkehrszüge

Netinera Deutschland sondierte im Mai den Markt zur Beschaffung von Fernverkehrszügen für den Einsatz in Deutschland. Eine entsprechende Markterkundung wurde auf TED (Tenders Electronic Daily), dem Online-

Portal der Europäischen Union für öffentliche Ausschreibungen und Bekanntmachungen, publiziert. Netinera Deutschland plant demnach die Beschaffung von bis zu 14 Fernverkehrszügen für den Personenverkehr

in Deutschland mit einer Option auf bis zu 50 Züge und einer Zulassung in Italien. Die Züge sollen eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h erreichen und bis spätestens 11. Dezember 2027 geliefert werden. *em*

■ Viersen – Kaldenkirchen (– Venlo)

TCS bringt Stundentakt zurück

Seit dem 28. April 2025 ergänzt Train Charter Services (TCS) den Fahrplan des RE 13 „Maas-Wupper-Express“ (Venlo – Hamm/Westf) auf der Teilstrecke zwischen Wuppertal, Mönchengladbach und Venlo. Mit zusätzlichen Fahrten schließt das Unternehmen bestehende Taktlücken der eurobahn vor allem in den Hauptverkehrszeiten. Zuletzt war vor allem der Abschnitt Viersen – Kaldenkirchen (– Venlo) nach Angaben des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) aufgrund von Personalengpässen nur noch zweistündlich von RE-Zügen bedient worden. Dazwischen fuhr ein Bus (SEV). Mit den zusätzlichen TCS-Zügen wird der Stundentakt zwischen Viersen und Venlo wiederhergestellt. TCS setzt zwei n-Wagen-Garnituren der Gesellschaft für Fahrzeugtechnik (GfF) ein, die in den ersten Tagen von der TCS-eigenen 101 033 und der DB-Mietlok 111 189 gezogen wurden.

Eingleisiges Nadelöhr

Die Bahnstrecke zwischen Viersen, Kaldenkirchen und Venlo blickt auf eine wechselvolle Geschichte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zurück. Eingleisig trassiert ist sie ein infrastruktureller Engpass. Der zweigleisige Ausbau zwischen Dülken und Kaldenkirchen steht seit 1968 auf der politischen Agenda, doch weder

TCS-Ersatzzüge auf dem RE 13 in NRW

RE 21602 Mönchengladbach Hbf 06:25 – Venlo 06:56 (Mo-Sa)	RE 21611 Venlo 15:05 – Wuppertal Hbf 16:32 (tgl)
RE 21603 Venlo 07:05 – Mönchengladbach Hbf 07:36 (Mo-Sa)	RE 21612 Wuppertal Hbf 15:25 – Venlo 16:56 (tgl)
RE 21604 Wuppertal Hbf 07:25 – Venlo 08:56 (Mo-Sa, So ab Mönchengladbach Hbf)	RE 21613 Venlo 17:05 – Wuppertal Hbf 18:31 (tgl)
RE 21605 Venlo 09:05 – Wuppertal Hbf 10:32 (tgl)	RE 21614 Mönchengladbach Hbf 18:25 – Venlo 18:56 (tgl)
RE 21606 Wuppertal Hbf 09:25 – Venlo 10:56 (tgl)	RE 21615 Venlo 19:05 – Mönchengladbach Hbf 19:36 (tgl)
RE 21607 Venlo 11:05 – Wuppertal Hbf 12:31 (tgl)	RE 21616 Mönchengladbach Hbf 20:25 – Venlo 20:56 (tgl)
RE 21608 Wuppertal Hbf 11:25 – Venlo 12:56 (tgl)	RE 21617 Venlo 21:05 – Mönchengladbach Hbf 21:36 (tgl)
RE 21609 Venlo 13:05 – Wuppertal Hbf 14:31 (tgl)	RE 21618 Mönchengladbach Hbf 22:25 – Venlo 22:56 (Mo-Sa)
RE 21610 Wuppertal Hbf 13:25 – Venlo 14:56 (tgl)	RE 21619 Venlo 23:05 – Mönchengladbach Hbf 23:36 (Mo-Sa)

Bundesbahn noch DB Netz oder DB InfraGO hatten diesen Schritt umgesetzt – trotz nachgewiesener Notwendigkeit und positiver Wirtschaftlichkeitsberechnungen.

Einst verkehrten auf diesem Abschnitt Eilzüge, die mit den Baureihen 110 und 111 bespannt waren. Diese Züge fuhren im zweistündigen Wechsel mit Fernzügen zwischen Kaldenkirchen und Mönchengladbach. Der Fernverkehr bediente die Strecke mit D-Zügen, die zuletzt auch mit der Baureihe 103 bespannt waren. Diese Züge verbanden Den Haag mit Köln und zeitweise auch mit Frankfurt (Main). Am Wochenende wurden auch Wendezugleistungen mit den Baureihen 110 und 141 bis nach Iserlohn angeboten.

Im Jahr 2002 wurde der Nahverkehr auf dieser Strecke neu strukturiert. Der

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) führte die bis heute gültige Bezeichnung „RE 13 Maas-Wupper-Express“ ein. 2009 übernahm die eurobahn den Betrieb mit FLIRT-Triebzügen.

Fahrgastrückgänge um 30 Prozent

Seit 2024 ist die Betriebssituation verschärft. Personalmangel, technische Störungen und immer mehr Umleiterzüge, die wegen Instandsetzungsarbeiten zwischen Emmerich und Oberhausen über Viersen und Venlo rollen, führten zuletzt immer wieder zu massiven Ausfällen. Fahrgäste litten unter Verspätungen und mangelnder Zuverlässigkeit. Der VRR dünnte deshalb den Takt auf zwei Stunden aus. Die Folge: ein Fahrgastrückgang um rund 30 Prozent. Besserung sollen nun die TCS-Leistungen bringen, die VRR und eu-

robahn zunächst bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 bestellt haben. Im Abschnitt Hamm – Wuppertal verkehrt die Linie weiterhin überwiegend nur im Zwei-Stunden-Takt. Schienenersatzverkehr werden Pendler und Reisende zwischen Viersen, Kaldenkirchen und Venlo allerdings auch in den kommenden Monaten hinnehmen müssen: Während der Sperrung zwischen Emmerich und Oberhausen oder bei Überlastung des Engpasses zwischen Viersen und Kaldenkirchen fahren montags bis freitags wieder Busse, am Wochenende wird die eurobahn dann nur zweistündlich verkehren. Ein Netzwerk aus Lokal-, Landes- und Bundespolitikern aus der Region setzte sich bei Redaktionsschluss für ein besseres SPNV-Angebot in den kommenden Monaten ein.

AW

Train Charter Services füllt die Taktlücke: Am 28. April 2025 führt die TCS-Ellok 101 033 bei Korschenbroich den RE 21607 nach Wuppertal Hbf Axel Witzke



Touristik-Dostos auf der Main-Neckar-Bahn

Seit Ende 2024 fährt auf der Main-Neckar-Bahn Frankfurt (Main) – Darmstadt – Weinheim – Mannheim ein Zugpaar mit Touristik-Dostos von DB Gebrauchtzug. DB Regio setzt die Garnitur bei Mangel an TWINDEXX-Triebzügen der Baureihe 446 auf dem RE 60 ein, gefahren werden die Leistungen 4651 und 4654. 114 037 führt die Garnitur am 30. April 2025 bei Lützelsachsen über die Main-Neckar-Bahn

Strabag Rail GmbH

Neuer Lack für 143 555

Die Strabag Rail GmbH hat bei DB Gebrauchtzug die Elloks 143 176, 143 555 und 143 807 erworben. In der von Flex Bahndienstleistungen betriebe-

nen Werkstatt im einstigen Bw Leipzig Hbf Süd erhielt nun zunächst 143 555 eine neue Lackierung mit Werbung für Strabag. CMU



Am 23. April 2025 zeigt sich die neu lackierte 143 555 noch ohne neue Fristen am Leipziger Hauptbahnhof

Christian Much

Lübeck – Bad Kleinen

Modernisierung gestartet

DB InfraGO gab am 22. April 2025 den offiziellen Startschuss für den Ausbau der Strecke Lübeck – Bad Kleinen. Insgesamt 63 Kilometer Strecke werden bis 2028 modernisiert und elektrifiziert. In Bobitz und Gallentin entsteht je ein digitales Stellwerk. Für den Güterverkehr wer-

den die Überholgleise in Bobitz und Grevesmühlen verlängert. Ein zentrales Element des Projekts ist die neue Verbindungskurve bei Bad Kleinen. Sie schafft die Voraussetzung für Fahrten zwischen Lübeck und Schwerin ohne Fahrtrichtungswechsel. AWA

Oberhausen – Wesel

Walsumbahn wieder befahrbar

Infolge von starken Regenfällen in der Nacht zum 23. Juni 2023 wurde auf der Walsumbahn (Oberhausen – Wesel) die Brücke über die Emscher in Dinslaken stark beschädigt. Zugverkehr war seither nicht möglich. DB InfraGO kündigte zunächst die Wiederaufnahme des Betriebs für

das zweite Halbjahr 2024 an. Letztendlich dauerten die Arbeiten bis Mitte April 2025. Die eingebaute Hilfsbrücke stammt aus dem DB-eigenen Brückenlager Konz. Durch die große Spannweite von 66 Metern konnte auf den Bau eines Mittelpfeilers verzichtet werden. AWA

Schleusingen – Rennsteig/Emleben – Ohrdruf

Strecken-Instandsetzungen in Thüringen

In Thüringen wurden zuletzt Instandsetzungsarbeiten auf zwei Bahnstrecken durchgeführt, die derzeit (noch) ohne regulären Verkehr sind. Am 22. April 2025 fand mit 772 345 eine Abnahmefahrt auf dem stillgelegten Abschnitt der Ohratalbahn zwischen Emleben und Ohrdruf statt. Ab Sommer könnten hier wieder Güterzüge rollen. Angedacht sind vor allem Holztransporte, auch die Bundeswehr zeigt Interesse. Und kurz vor Ostern 2025 wurden Schotterarbeiten auf dem seit Jahren brachliegenden Abschnitt zwischen Rennsteig und Schleusingen durchgeführt. Eine konkrete Nutzung dieser Strecke ist allerdings noch nicht absehbar. em

218 492 (Railsystems RP) schiebt am 17. April 2025 ihren Schotterzug durch den ehemaligen Bahnhof Hinternah Alexander Bauer



■ **DB Fernverkehr****IC „Allgäu“ hat Zukunft**

Während das Aus des IC 2084/5 „Nebelhorn“ Oberstdorf – Augsburg (– Hamburg) ab Oktober 2025 besiegelt ist (vgl. *em* 6/25), steht es um die zweite Fernverkehrsverbindung nach Oberstdorf, den IC 2012/3 „Allgäu“ von/nach Dortmund, deutlich besser: Mittlerweile ist gesichert, dass DB Fernverkehr dieses Zugpaar langfristig eingeplant hat. Der anstehende Wechsel auf ICE L bedeutet jedoch das Aus für die Baureihe 218 und die ICI-Wagen. Die Bespannung im nicht elektrifizierten Abschnitt übernehmen dann Vectron Dual Mode. RM

■ **Main-Weser-Bahn****Wagen und SETG-Lok entgleisen in Borken (Hess)**

In Borken (Hess), gelegen an der Main-Weser-Bahn Kassel – Frankfurt (Main), kam es am Abend des 12. Mai 2025 zu einem Rangierunfall. Eine Rangierlok drückte einen Stammholzzug bei der Bereitstellung deutlich zu weit zurück, sodass die sich am anderen Zugende befindliche 193 814 der Salzburger Eisenbahn-TransportLogistik (SETG) und zwei Wagen beim Überfahren einer Gleissperre entgleisten. Der Betrieb im Bereich Borken war in der Folge für mehrere Tage eingeschränkt. AWA

■ **Albtal-Verkehrs-Gesellschaft****AVG setzt ab 2029 auf automatisiertes Fahren**

Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft plant ab voraussichtlich 2029 im Rahmen der Erneuerung der Zugsicherungstechnik auf den Strecken der Albtalbahn (Karlsruhe Albtalbahnhof – Ettlingen – Bad Herrenalb/Ittersbach) und der Hardtbahn (Karlsruhe-Knielingen – Linkenheim), die alte Zugsicherung durch Communication-Based Train Control (CBTC) zu ersetzen. Ziel ist es, dass die auf den Strecken verkehrenden Stadtbahnen mit einem höheren Automatisierungsgrad (Automatic Train Operation) verkehren können. Zunächst ist mit GoA 2 ein halbautomatisierter Betrieb vorgesehen. In einem weiteren Schritt soll der vollautomatische fahrerlose Zugbetrieb (GoA 4) umgesetzt werden. Dies würde das Aus für den Güter- und Dampfbahnverkehr bedeuten. AWA

■ **DB Regio**

218-Einsätze an Bodensee und Hochrhein

Die Diesellok 218 429 von DB Gebrauchtzug unterstützt derzeit die 245-Umläufe von DB Regio am Standort Ulm. Ihr Haupteinsatzgebiet ist dabei die Linie RE 3 zwischen Friedrichshafen und Basel, die abschnittsweise auch durch die Schweiz verläuft.

Die Maschine ist in einem festen Umlauf zwischen Friedrichshafen Hafen, Basel Bad Bf und Ulm Hbf anzutreffen (siehe Kasten). Nach einigen Einsatztagen verbringt die Lok meist einige Tage im Werk Ulm. Der Fahrzeugtausch geschieht planmäßig mit dem Zug-

paar 32476/32477. Hin und wieder übernimmt die 218 aber auch Leistungen durch das Donautal über Sigmaringen nach Donaueschingen, üblicherweise beginnend mit dem RE 3206 (Ulm ab 08:17 Uhr). In diesem Umlauf wird auch Aalen in Württemberg erreicht. OT

■ **Lappwaldbahn/RDC Deutschland****Veränderungen bei ehemaliger TWE-Infrastruktur**

Im Rahmen der Ertüchtigung der Strecke Ibbenbüren – Versmold (exkl.) der ehemaligen Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) wurde Mitte März 2025 im Abschnitt Lengerich Pbf – Bahnhof Brochterbeck auf das von der Lapp-

waldbahn Service GmbH (LWS) sanierte Gleis Schotter ausgebracht. Dieser wurde von der Fa. Spitzke Logistik geliefert und vor Ort mit eigenem Personal verteilt. Die LWS betreibt den Abschnitt Ibbenbüren –

Versmold (exkl.) der TWE. Den Abschnitt Versmold – Hövelhof betreibt inzwischen RDC Deutschland.

Mit der Übernahme der damaligen Captrain-Tochter Teutoburger Wald Eisenbahn (TWE) übernahm RDC Deutschland im vergangenen Herbst nicht nur die Strecken-, sondern auch die Instandhaltungsinfrastruktur. Dazu gehört auch die Werkstatt Lengerich. Derzeit steckt RDC in den Vorbereitungen, damit diese im Juli als vollwertige eigene Werkstatt genutzt werden kann. Vorgesehen ist die Instandhaltung der eigenen Lok- und Wagenflotte. RM/MFH

Ertüchtigung der TWE-Nordstrecke: 248 028 (SLG) mit einem Bauzug am 18. März 2025 in Lengerich Stadtbahnhof

Matthias Forthaus



In Kürze

Eurobahn verkauft

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) hat zum 6. Mai 2025 die Eurobahn von der Kanzlei Noerr übernommen. Mit der Übernahme einher geht die Abwendung einer Insolvenz und die Hoffnung auf eine bessere Betriebsqualität des drittgrößten SPNV-Anbieters Nordrhein-Westfalens. Mittelfristig wird der NWL die Eurobahn weiterveräußern. **RM**

SBB brechen ECs in Basel

Aufgrund dauerhaft schlechter Pünktlichkeitswerte in Deutschland haben die SBB seit 29. April 2025 die Durchbindung des EC 7 Hamburg-Altona – Interlaken Ost und EC 9 Dortmund – Zürich aufgegeben. Seither enden die mit SBB-Wagen gefahrenen Leistungen in Basel SBB. Die Gegenzüge EC 6 und 8 sind von der Brechung nicht betroffen. **AWA**

Railpool-151 an Altmark-Rail

Altmarkt-Rail hat jüngst mehrere der abgestellten Railpool-151 übernommen. Neben der mit silberner Railpool-Vollwerbung versehenen 151 062 konnten auch 151 035, 046, 048 und 058 vor dem Verschrotten bewahrt werden. **RM**

T4T kauft 120 125

Train4Train (T4T) hat 120 125 von DB Systemtechnik erworben. Am 7. Mai 2025 holte der neue Eigentümer die Lok mit der firmeneigenen 111 207 in Minden (Westf) ab. **AWA**

Ausfür IC-Linie 37

Anstatt die Ausweitung auf drei Zugpaare umzusetzen, streicht DB Fernverkehr ab Juni 2026 IC/RE 5106/5107 Luxemburg – Düsseldorf nördlich von Koblenz. Zwischen Luxemburg und Koblenz verkehrt die Leistung unverändert als RE. **RM**

Weitere 218 für AIXrail

AIXrail aus Aachen hat zwei weitere 218 erworben. 218 249 und 218 272 standen zuletzt längere Zeit bei der Rheinischen Eisenbahn in Linz (Rhein). Am 2. Mai 2025 holte AIXrail die beiden Loks mit ihrer 218 493 ab. Damit zählen jetzt insgesamt acht 218 zur AIXrail-Flotte. **AWA**



Mit RE 32472 ist 218 429 am 30. April 2025 bei Uhldingen-Mühlhofen unterwegs nach Basel

RE 3060 nach Basel Bad Bf am 1. Mai 2025 in Schaffhausen

Felix Löffelholz (2)

218-Umlauf am RE 3 (Baden-Württemberg)

Montag bis Freitag (außer Feiertage):

RE 32742/RE 3044 Friedrichsh. Stadt 06:18 – Basel Bad Bf 09:12
 RE 3053 Basel Bad Bf 09:49 – Friedrichshafen Hafen 12:16
 RB 32483 Friedrichsh. Hafen 12:28 – Friedrichsh. Stadt 12:30
 RE 3056 Friedrichshafen Stadt 12:45 – Basel Bad Bf 15:12
 RE 3065 Basel Bad Bf 15:49 – Friedrichshafen Hafen 18:16
 RE 32476 Friedrichshafen Hafen 18:24 – Ulm Hbf 19:40
 RE 32477 Ulm Hbf 23:29 – Friedrichshafen Stadt 0:39

Samstag, Sonntag, Feiertag:

RE 3048 Friedrichshafen Stadt 08:45 – Basel Bad Bf 11:12
 RE 3057 Basel Bad Bf 11:49 – Friedrichshafen Hafen 14:16
 RB 32484 Friedrichsh. Hafen 14:28 – Friedrichsh. Stadt 14:30
 RE 3060 Friedrichshafen Stadt 14:45 – Basel Bad Bf 17:12
 RE 3069 Basel Bad Bf 17:49 – Friedrichshafen Hafen 20:16
 RB 32486 Friedrichshafen Hafen 20:28 – Friedrichshafen Stadt 20:30

neg: 628 in Landesfarben

Der Triebzug 629 003/628 903 der Norddeutschen Eisenbahn Niebüll (neg) erhielt bei Vienna Railway Maintenance Support in Wien eine Hauptuntersuchung. Seither tragen die Dieseltriebwagen das blau-türkise NAH.SH-Farbschema. Am 24. April 2025 ist das Fahrzeug bei Kleiland-deich mit den Kurswagen aus IC 2312 unterwegs nach Dagebüll



Bodo Schulz



■ Waldviertler Schmalspurbahnverein

Fotofahrt zum Strecken-Jubiläum

Nur roll- aber nicht fahrfähig ist 2091.03, hier inszeniert mit einem PmG zwischen Alt Nagelberg und Langeegg am 2. Mai 2025

Die grüne 2091.02 nähert sich am 3. Mai 2025 dem Bahnhof Alt Nagelberg

Guus Ferrée (2)



Ein festlich geschmückter Zug eröffnete am 3. Juli 1900 die 760-Millimeter-Strecken von Gmünd über Alt Nagelberg nach Heidenreichstein und Litschau. In diesem Jahr feiert die Bahn ihr 125-jähriges Bestehen. Das war Anlass für eine vom Waldviertler Schmalspurbahnverein organisierte Fotofahrt am 2. und 3. Mai auf der Strecke Alt Nagelberg – Heidenreichstein. Mit dabei waren die ehemaligen ÖBB-Diesellokomotiven 2091.02 und 03.

2091.03 in der in den 1950er- und frühen 1960er-Jahren üblichen rot-cremefarbenen Lackierung konnte jedoch noch nicht aus eigener Kraft fahren. Eine Untersuchung hatte ergeben, dass die Verkabelung ausgetauscht werden muss und der Gene-

rator defekt ist (Kosten: rund 20.000 Euro). Daher wurde diese Lok stets von der kleinen Diesellok 4 an den Ort gebracht, an dem sie mit einem Güterzug von den Fotografen verewigt werden konnte. Es war übrigens das erste Mal seit 26 Jahren, dass die 2091.03 auf diesem Streckenabschnitt wieder zu sehen war.

Am zweiten Tag kam auch die betriebsfähige grüne 2091.02 zum Einsatz, die jenen Zustand repräsentierte, in dem sie von 1936 bis Anfang der 1960er-Jahre von den ÖBB eingesetzt wurde. Die 2091.03 indessen wurde als Zuglok eines Güterzuges von Heidenreichstein nach Alt Nagelberg inszeniert – ein Zug, wie er auf dieser Strecke seit Jahren nicht mehr verkehrte. *GF*

■ MaS Bahnconsult

228 502 wird Museumslok

MaS Bahnconsult hat die einst für die VEB Chemische Werke Buna gebauten 228 502 „Buna 201“, 228 504 „Buna 202“ und 228 503 „Buna 203“ von Intertourex übernommen. 228 502 soll ab Sommer 2025 als Museumslok aufgearbeitet werden. Die beiden Schwesterloks werden vornehmlich als Ersatzteilspenden dienen. *AWA*

Am 27. April 2025 stehen die Ex-Buna Loks 201, 202 und 203 in Leipzig-Engelsdorf *Torsten Feige*



<https://worldmags.net>

Am 27. April 2025 führte die Eb 3/5 9 des Dampfbahnvereins Zürcher Oberland (DVZO) anlässlich des SNB-Jubiläums einen Zug von Etzwilen nach Singen und zurück (Foto am Rheinviadukt bei Hemishofen) *Bernhard Studer*



■ Stiftung Museumsbahn SEHR@RS Bahnhofsfeite zum SNB-Jubiläum

Mit Bahnhofsfeiten in Etzwilen (Schweiz) und in Rielasingen wurde am 27. April 2025 des 150-jährigen Bestehens der Schweizerischen Nationalbahn (SNB) gedacht. Die SNB sollte eine Verbindung von Singen und Konstanz über Etzwilen und mehrere Schweizer Städte bis zum Genfersee schaffen, wurde aber nach der Eröffnung erster Teilstrecken 1875 nur bis Zofingen fertiggestellt und 1878 zwangsliquidiert, wobei ihr Nachlass von der Nordostbahn übernommen und später in die SBB integriert wurde. BS



Erstrahlt in neuem Glanz: VT 109 im Bahnhof Wollbach am 2. Mai 2025 *Ulrich Wehmeyer*

■ Kandertalbahn

VT 109 erstrahlt zum Jubiläum in neuem Glanz

Vom 1. bis 4. Mai 2025 feierte die Kandertalbahn Haltingen – Kander ihr 130-jähriges Bestehen. Am Jubiläumswochenende gab es Dampfzugfahrten, eine Fahrzeugausstellung und spannende Personenzüge mit Güterbeförderung. Am 2. Mai fand

eine Diesel-Fotozugfahrt mit dem VT 3 und dem historischen Esslinger VT 109 statt. Letzterer kam im Dezember 2024 in desolatem Zustand nach Kander, wurde neu lackiert und bis April wieder in rollfähigen Zustand hergerichtet. UW

■ Thüringer Eisenbahnverein

371 201 nach Weimar

Der Thüringer Eisenbahnverein e. V. (TEV) hat 371 201 der Tschechischen Bahnen ČD erworben. Die Zweisystem-Schnellzuglokomotive stand bis 2023 im täglichen Einsatz. Am 3. Mai 2025 traf die Maschine im Schlepp von 232 701 (Bahnbetrieb Gera) in ihrer neuen Heimat Weimar ein. AWA

■ Eisenbahnfreunde Hönnetal Mobilitätstag 2025

Die Eisenbahnfreunde Hönnetal veranstalteten am Sonntag, den 27. April 2025, einen Mobilitätstag. Dabei waren die V 200 033 und die 212 079 der Museumseisenbahn Hamm im planmäßigen Personenzugdienst zwischen Fröndenberg und Neuenrade im Einsatz. Mit einer historischen Reisezuggarnitur pendelten sie stündlich im Wechsel mit den Pesa-Triebwagen von DB Regio auf der Nebenbahn im Sauerland. Begleitet wurde der Tag von einem kleinen Bahnhofsfest. AW

V 200 033 und 212 079 der Museumseisenbahn Hamm sind am 27. April 2025 mit ihrer historischen Garnitur als RB 89048 nach Fröndenberg im Hönnetal bei Balve-Klusenstein unterwegs *Axel Witzke*



■ Österreich

Re 421 fahren über die Grenzen



*421 383 und 371 am 16. April 2025
bei Golling-Abtenau mit
dem SLGAG 45196 Manuel Leitner*

Die Schweizer Lokomotiven der Reihe 421 kommen seit der Umstellung des Fernverkehrs zwischen Zürich und München auf SBB-Astoro-Triebwagen planmäßig nicht mehr nach Österreich und Deutschland. Auch Güterzugleistungen innerhalb von Deutschland wurden mit diesen Lokomotiven mittlerweile aufgegeben.

Ursprünglich wurden 26 Lokomotiven der Reihe Re 421 (371 bis 397;

ohne 382) mit PZB/LZB (außer 421.397 nur PZB) und einem Stromabnehmer mit breiterer Wippe für den Einsatz in Deutschland und Österreich ausgestattet. Die Lokomotiven gehörten zu SBB Cargo, für die Bespannung der Eurocity-Züge Zürich – München waren einige Re 421 vom Personenverkehr angemietet, die damit bis Lindau fuhren. Seit dem 1. Januar 2015 durften diese Züge nur noch mit den Re 421 371, 379, 383,

392 und 394 bespannt werden, die über eine 18-polige UIC-Türsteuerverfügung verfügen.

Re 421: Von SBB-Cargo zu privaten Unternehmen

Mit dem sinkenden Bedarf an diesen Lokomotiven bei SBB Cargo wurden einige Maschinen an private Unternehmen verkauft. Ein bemerkenswerter Verkauf fand im August 2022 statt, als die Lokomotiven 421 371 und

421 383 an die Umwelt- und Transportlogistik GmbH (UTL) gingen.

Die UTL setzt diese beiden Maschinen nun wieder im grenzüberschreitenden Güterverkehr ein. Sie befördern leere Getreidezüge von Frankreich bis in die Ukraine, wobei die Lokomotiven aus der Schweiz bis nach Salzburg fahren. Dort erfolgt ein Umspannen auf eine moderne Mehrsystemlokomotive, die den Zug weiter nach Ungarn transportiert. *MLE*

■ Österreich

Umleiter am Obdacher Sattel

Wegen einer Baustelle zwischen St. Stefan und St. Andrä im Lavanttal, wo der Unterbau aufgrund von Hochwasserschäden stabilisiert werden musste, wurde der Güterverkehr aus Frantschach-St. Gertraud und Wolfsberg vor Ostern 2025 über Bad St. Leonhard und Zeltweg umgeleitet. Anstelle von ansonsten zwei verkehrten in dieser Zeit sechs zusätzliche Güterzugpaare über den Obdacher Sattel mit Dieselloks der Reihe 2016. *MMÜ*



*Umleitungen über den Obdacher Sattel:
2016 052 passiert am 18. April 2025 mit
SNG 91867 den ehemaligen Bahnhof
Reichenfels-St. Peter*

Matthias Müller

■ Schweiz

Kürzungen befürchtet

Die Schweizer Politik berät derzeit über ein finanzielles Entlastungspaket für öffentliche Ausgaben. Das sieht auch Kürzungen im öffentlichen Verkehr vor. Bis 2030 sollen keine internationalen Zugverbindungen mehr gefördert werden, was einer neuen Strategie der SBB für mehr Züge ins Ausland deutlich widerspricht. Zudem sollen die Förderungen für neue Infrastrukturprojekte gekürzt und der Kostendeckungsgrad im SPNV erhöht werden. *FFÖ*

Die SBB testen derzeit einen FV-Dosto (Foto) mit umgebauten Drehgestellen ohne Wankkompensation SBB CFF FFS



■ Schweiz

Rückbau der Wankkompensation am FV-Dosto

Die SBB verabschieden sich von der Wankkompensation in den Fernverkehrs-Doppelstockzügen RABe 502 (FV-Dosto). Nach dem Vertragsabschluss mit Alstom befindet sich der erste umgebaute Zug aktuell

im Testcenter VUZ Velim in Tschechien. Dort finden bis Sommer Testfahrten statt, weitere folgen anschließend in der Schweiz. Ziel des teuren Umbaus ist eine höhere Laufruhe. RM

■ Schweiz

SBB-Gefängniszug verschrottet

Die SBB haben ihren Gefängniszug Anfang 2025 verschrotten lassen. Die zuletzt eingesetzten beiden Gefangenentransportwagen des Typs St entstanden 2001 aus Dt-Steuerwagen und wiesen starken Erneuerungsbedarf auf. Bis 2023 wies das Schweizer Bahnnetz mit dem sogenannten „Jail-Train“, dem Schweizer Gefängniszug mit über 100-jähriger Tradition, eine Besonderheit auf. Regelmäßig wurden Häftlinge auf der Schiene im Korridor Genf – Bern – Basel – Zürich verlegt. FFÖ



Inzwischen verschrottet: SBB-Gefängniszug in Bassersdorf Florian Dürr

■ Österreich

Sperren für die Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn

Zwischen 2026 und 2028 wird die 80 Kilometer lange Steirische Ostbahn von Graz bis zur Staatsgrenze bei Mogersdorf vollständig elektrifiziert. Ein zentrales Projekt ist die Modernisierung des 530 Meter langen Laßnitztunnels, dessen Querschnitt für die Elektrifizierung verbreitert werden muss. Die Strecke wird des-

halb in Zukunft mehrfach gesperrt, erstmalig zwischen Messendorf und Gleisdorf von Juli bis September 2025. Die Hauptarbeiten erfolgen von Juni bis September 2026 mit dem Bau der Fahrleitung zwischen Graz und Gleisdorf. In den folgenden Jahren wird die Elektrifizierung bis zur Staatsgrenze fortgesetzt. Auch

Bahnhöfe werden modernisiert und Bahnübergänge technisch gesichert, ersetzt oder aufgelassen. Ziel ist es, die Höchstgeschwindigkeit teilweise auf 160 km/h zu erhöhen und einen integrierten Taktfahrplan mit schnelleren Verbindungen anzubieten. Insgesamt sind Investitionen von etwa 247 Millionen Euro geplant. MLE

2016 001 eilt am 28. April 2025 bei Studenzen-Fladnitz mit dem IC 255 von Graz nach Budapest. Nach der Elektrifizierung sind hier bis zu 160 km/h möglich

Manuel Leitner



In Kürze

WLC steht zum Verkauf

Die Wiener Lokalbahnen GmbH (WLB) plant den Verkauf ihrer defizitären Tochtergesellschaft Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH (WLC). Hintergrund der Entscheidung ist neben der schwierigen Lage im Bahnlogistikmarkt, dass der internationale Güterverkehr nicht zu den Kernaufgaben des öffentlichen Versorgungsauftrags der Stadt Wien zählt. em

RAlpin gibt RoLa auf

Die RAlpin AG wird ihre „Rollende Autobahn“ (Rola) Freiburg – Novara im Dezember 2025 einstellen. Trotz guter Nachfrage ist der Betrieb wegen unerwarteter Störungen und Infrastrukturproblemen in Deutschland wirtschaftlich nicht mehr tragbar. Betroffen von der Einstellung sind bei RAlpin 16 Mitarbeitende. em

Vectron XLoad für ÖBB

Die ÖBB haben die letzten 29 Vectrons aus dem bestehenden Rahmenvertrag über 200 Stück abgerufen. Sie erhalten erstmals das Ausrüstungspaket XLoad zur Verbesserung der Reibwertausnutzung. Die Auslieferung erfolgt bis Mitte 2027. RM

ÖBB modernisieren Railjets

Die 60 Railjet-Garnituren der ersten Generation haben nach rund 15 Jahren Einsatzzeit die Hälfte ihrer Lebensdauer erreicht. Schrittweise modernisieren die ÖBB nun bis 2031 die Einheiten und passen sie im Innenraum an den Railjet der zweiten Generation an. Der erste modernisierte Railjet soll im Dezember 2025 in den Einsatz gehen. AWA

TMR/SNCF: Erster Stadler-Triebzug abgeliefert

Für die als Mont-Blanc-Express bekannte Meterspurlinie von Martigny (Schweiz) nach St-Gervais (Frankreich) erhielten die Betreiber, die Schweizer TMR und die französische SNCF, am 24. April 2025 den ersten neuen Triebzug von Stadler. Bis 2026 gehen insgesamt sieben Einheiten des Typs Beh 4/8 in Betrieb. Sie sind für den Zahnrad- und Adhäsionsbetrieb ausgelegt und können in Doppeltraktion verkehren. FFÖ



Ein Eurocity fährt durch Baveno an der Simplon-Achse. Im Sommer 2025 werden hier, im Abschnitt Arona – Premosello, umfangreiche Bauarbeiten stattfinden *Lucas Seematter*

■ Italien

Bauarbeiten auf Simplon-Achse

Im Sommer 2025 führt Rete Ferroviaria Italiana (RFI) umfangreiche Modernisierungsarbeiten auf der Simplon-Achse zwischen Domodossola und Mailand durch. Zeitweise kommt es deshalb zu Vollsperrungen und damit zu Zugausfällen auf dem wichtigen Korridor. Ersatzweise verkehren Busse. Reisende müssen mit einer zusätzlichen Fahrzeit von mindestens einer Stunde rechnen. Die Arbeiten betreffen vor allem den Ausbau des Vier-Meter-Korridors

und die Instandhaltung der Strecke zwischen Domodossola und Mailand. Dies führt dazu, dass auf der Simplon-Achse das Angebot über mehrere Jahre bis mindestens zum Sommer 2027 reduziert werden muss. Im Jahr 2025 verkehren wegen der Bauarbeiten zwischen Domodossola und Milano ganzjährig unter der Woche pro Richtung anstelle von vier nur je drei EC-Züge Basel – Bern – Mailand sowie Genf – Brig – Mailand. Je ein EC-Zug pro Richtung ab/nach

Basel und ab/nach Genf verkehrt nur bis Domodossola. Am Wochenende bleibt das Angebot unverändert bei vier EC-Zügen pro Richtung zwischen Basel, Bern und Mailand sowie zwischen Genf, Brig und Mailand.

Sperrungen im Sommer

Von 8. Juni bis 27. Juli und von 30. August bis 13. September 2025 ist der Abschnitt Arona – Premosello zwischen Mailand und Domodossola gesperrt. In dieser Zeit verkehren die

EC-Züge nicht zwischen Domodossola und Mailand, stattdessen setzt Trenitalia Ersatzbusse ein. Zusätzlich wird die Strecke Genf – Brig in diesem Zeitraum von Bauarbeiten betroffen sein, wodurch auch hier viele EC-Züge ausfallen. Um den Reisenden weiterhin direkte Verbindungen nach Mailand zu ermöglichen, werden vom 8. Juni bis 27. Juli sowie vom 30. August bis 13. September zusätzliche Busverbindungen zwischen Genf und Mailand angeboten. *em*



Die modernen AMP-Fahrzeuge aus dem Jahr 2010 werden auch weiterhin in Betrieb bleiben, der mittlere TW X303 aus dem Jahr 1972 gehört zu den ältesten Fahrzeugen

Jens Perbandt

■ Frankreich

Hybrid-Meterspur-Triebzüge für die Provence

Die französische Chemins de fer de la Provence (CP) hat im April 2025 beim Hersteller Stadler acht Bem 4/8-Triebzüge für die Strecke Nizza – Digne-les-Bains geordert. Die meterspurigen Fahrzeuge werden mit einem Hybrid-Antrieb ausgestattet, der den CO₂-Ausstoß reduzieren soll. Dabei wird der Akku der 40 Meter langen Züge am Bahnhof Nizza geladen, außerhalb des Stadtgebiets erfolgt die Ladung durch einen mit Biodiesel betriebenen Motor oder mittels Rekuperation. Die zweiteiligen Züge wer-

den speziell für die 150 Kilometer lange Strecke entwickelt und können maximal 184 Personen befördern. Mit den neuen Zügen, welche ab 2028 ausgeliefert werden sollen, möchte die CP ihren Wagenpark verjüngen. Neben den derzeit dort eingesetzten AMP-800-Fahrzeugen (Autorail métrique Provence) aus dem Jahr 2010 sind auch noch Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller aus den 1970er Jahren dort im Einsatz. Dabei wurde ein Teil der Fahrzeuge gebraucht erworben. *JEP*

■ Ungarn

ME (II)-Tests auf der Balaton-Norduferstrecke

MÁV Passenger Transport Co. erprobt seit Mitte April 2025 zwei im Jahre 2021 von den Dänischen Staatsbahnen DSB ausgesonderte Dieselloks der Reihe ME (II) auf der Nordbalatonstrecke zwischen Tapolca und Balatonfüred. Die sechssachsigen Lokomotiven (Achsfolge Co'Co') aus deutscher Produktion könnten hier künftig die relativ leistungsschwachen M41 (heute Baureihe 418) ersetzen. Die Ungarischen Staatsbahnen planen, durch ihre Tochterfirma MÁV Rail

Tours Kft. Insgesamt 15 Lokomotiven von der schwedischen Leasinggesellschaft Nordic Refinance zu mieten. Die Lokomotiven werden von der MÁV Passenger Transport Co. (ehemals MÁV-Start) betrieben und im Rahmen eines gültigen Kooperationsvertrags mit MÁV Rail Tours eingesetzt. Fünf dieser dieselelektrischen Lokomotiven sind bisher in Ungarn eingetroffen, neben den beiden neu im MÁV-Livree gestalteten 1517 und 1535 auch die 1504, 1524 und 1527. NK



ME (II) am Balaton: 1535 am 22. April 2025 mit S 9794 von Balatonfüred nach Tapolca kurz vor dem Zielbahnhof

Niels Kunick

■ Polen

Fotografierverbot für Eisenbahnstrecken

Seit dem 17. April 2025 gilt in Polen ein umfassendes Fotografierverbot für militärisch und strategisch wichtige Einrichtungen und Objekte. Darauf weist das Auswärtige Amt hin. Neben Militäranlagen, Seehäfen, Brücken und Tunneln zählen dazu auch

Eisenbahnstrecken. Jedes betroffene Objekt ist mit einem Schild gekennzeichnet, das den Hinweis „Zakaz fotografowania“ („Fotografieren verboten“) trägt. Bei Verstößen droht die Beschlagnahmung der Ausrüstung sowie Geld- oder Haftstrafen. em

In Kürze**Niederlande: Rückkehr des Mat '64**

Seit 6. Mai 2025 setzt Keolis auf der Strecke Amersfoort – Ede-Wageningen einen Triebzug der Baureihe Mat '64 ein. Die Einheit 904 wurde 1973 gebaut, war bis 2011 bei den Niederländischen Staatsbahnen NS im Einsatz und gehört inzwischen der Stiftung 2454 CREW. Keolis nutzt den Elektrotriebzug für Verstärkerfahrten und als Reservefahrzeug, da die regulär eingesetzten PROTOS-Triebzüge schrittweise ihre Revision durchlaufen. AWA

Tschechien: Neunteilige ComfortJet in Betrieb

Im April 2025 startete der Fahrgastbetrieb der neunteiligen ComfortJet der Tschechischen Bahnen České dráhy. Zunächst nur im Inlandsverkehr zwischen Prag und Bohumín, im Laufe des Jahres 2025 dann auch grenzüberschreitend von Prag nach Berlin, Budapest und Graz. Insgesamt liefern Siemens und Škoda 20 ComfortJet-Einheiten. FFÖ

Angola/Sambia: Planung für grenzüberschreitende Bahnstrecke

Die afrikanischen Staaten Angola und Sambia haben eine Absichtserklärung über den Bau eines 830 Kilometer langen Eisenbahnkorridors unterzeichnet. Er soll das Binnenland Sambia mit dem wichtigen Atlantikhafen Lobito in Angola verbinden. Während der Personenverkehr

weniger eine Rolle spielen dürfte, ist für Sambia vor allem der schnelle Export von Kupfer, Kobalt und anderen Mineralien von Bedeutung. FFÖ

Peru/Brasilien: Bahnstrecke Atlantik – Pazifik geplant

Brasilien und Peru planen eine neue transkontinentale Bahnlinie von der brasilianischen Atlantikküste bei Ilhéus nach Chancay an der peruanischen Pazifikküste. Die 2.700 Kilometer lange Strecke ist auf brasilianischer Seite teilweise schon vorhanden bzw. im Bau. China soll nun die Planung der Verlängerung nach Peru vorantreiben. FFÖ

Brasilien: Konzessionen für stillgelegte Strecken

Das brasilianische Verkehrsministerium plant die Konzessionsvergabe für über 10.000 Kilometer aktuell stillgelegter Bahnstrecken im Land. Durch die Ausschreibung der Konzessionen sollen private Unternehmen ermutigt werden, Bahnstrecken für den Personen- und primär Güterverkehr zu reaktivieren. FFÖ

Tempo 200 in Tschechien

In Tschechien wird ab September die Geschwindigkeitsbegrenzung von 160 km/h aufgehoben. Erstmals mit 200 km/h unterwegs wird dann das Zugpaar 542/545 Prag – Budweis sein, das neu mit einem Pendolino gefahren wird. AWA



Ladenburger Spielzeugauktion

Auktionshaus Seidel seit 1989

**GROBE SOMMER-AUKTION****20. & 21. JUNI 2025****1000 LOKOMOTIVEN SPÜR N AUS ALLER WELT**

Lustgartenstr. 6 / 68526 Ladenburg, Germany

Tel: 0049(0)6203-13014 mail@spielzeugauktion.de www.spielzeugauktion.de



Dreizylinderdampf vor DB-Schnellzügen konnte man bis 1975 noch im Emsland erleben. 012 080 hat am 20. April 1974 bei Rheine den D 913 am Haken, der aus einer klassischen Schnellzugwagen-Garnitur der Bundesbahn gebildet ist

Rolf Wiesemeyer

■ Ende des planmäßige Schellzugdampfbetriebs bei der DB

01¹⁰-Ausklang

zwischen Rheine und Norddeich Mole

Am 31. Mai 1975 endete die Epoche planmäßig von Dampfloks geführter Schnellzüge bei der Deutschen Bundesbahn. An diesem Tag nahm das Bw Rheine die letzten Schnellzugdampfloks der Baureihe 01¹⁰ aus dem Dienst, nachdem sie jahrzehntelang den Zugverkehr auf wichtigen Strecken geprägt hatten. Für Eisenbahnfreunde war es ein Abschied von legendären Dampfloks

Der 31. Mai 1975 dürfte älteren Eisenbahnfreunden unter uns noch in ganz besonderer Erinnerung sein. An diesem Tag endete der planmäßige Einsatz Rheiner Schnellzugdampflokomotiven der Baureihe 01¹⁰ Öl, seit 1968 012 genannt. Bis auf eine Lok wurden sämtliche Maschinen umgehend abgestellt, nachdem das noch in den Tendern vorhandene Schweröl abgelassen worden war und man ihnen die Schilder und später auch die Lampen abgenommen hatte. Ihre Aufgaben übernahmen vom nächsten Tag an Oldenburger Diesellokomotiven der Baureihe 220.

Die stärkere Baureihe ersetzte in Rheine stets die schwächere

Das Bahnbetriebswerk Rheine hatte großen Anteil an der Zugförderung auf den Strecken Löhne

– Osnabrück – Rheine – Niederlande und (Ruhrgebiet –) Münster – Rheine – Emden – Norddeich. Für den hochwertigen Reisezugverkehr, der auf der Emslandstrecke allerdings nur während der Sommersaison von Bedeutung war, reichte lange Zeit die Baureihe 03. Erst als andernorts durch fortschreitende Elektrifizierung Lokomotiven der Baureihe 01 frei geworden waren, ersetzte die Bundesbahndirektion Münster seine 03 Anfang der 60er-Jahre durch leistungsfähigere 01 mit Altbaukesseln. Ähnlich wurde in den folgenden Jahren verfahren. Ab 1964 verdrängten mit Hochleistungskesseln versehene 01 die Altbaumaschinen, bevor Ende 1966 die Personalausstellung auf Dreizylinderlokomotiven der Baureihe 01¹⁰ (Kohle), ab 1968 als 011 bezeichnet, anlief. Diese wiederum lösten bis 1967 sämtliche Zweizylinder-01 ab.

Die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Osnabrück – Bremen – Hamburg setzte Ende September 1968 zahlreiche ölgefeuerten Lokomotiven der Baureihe 01¹⁰ frei, die umgehend in Rheine beheimatet wurden und dort viele ihrer kohlegefeuerten Schwestern ersetzten. Bis 1972 kamen weitere 012 hinzu, sodass am 1. Januar 1972 zwei Maschinen der Baureihe 011 und 17 der Baureihe 012 dort beheimatet waren. Bis Ende 1972 sollten auch die zuletzt noch in Hamburg-Altona eingesetzten 012 hinzukommen und Rheine damit zum Auslauf-Bw dieser Baureihe werden. Schauen wir uns die folgende Zeit bis zum Ende des Plandienstes Ende Mai 1975 etwas genauer an.

1972 – ein ereignisreiches Jahr

In den ersten Monaten des Jahres 1972 kamen die beiden letzten kohlegefeuerten 011 fast nur



Die kohlegefeuerten 01¹⁰ schieden vor ihren ölgefeuerten Schwestern aus dem Betriebsdienst beim Bw Rheine. Am 5. September 1968 verlässt 01 1070 den Bahnhof Leer (Ostfriesland); vorne das meterspurige Gleis der Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund Dieter Höltge/Slg. Michael Höltge

noch in Sonderdiensten zum Einsatz. Nur gelegentlich sah man sie aushilfsweise im 012-Plan oder sie wurden durch das BZA Minden für Versuchs- und Messfahrten geordert. Erst ab dem 5. Juli 1972 bestand montags bis freitags zur Entlastung ihrer ölgefeuerten Schwestern wieder ein eintägiger Umlauf. Bespannt wurde am frühen Morgen der N 2208 nach Münster (Rheine ab 5:27 Uhr). Nach dem Drehen ging es mit dem N 2211 nach Leer und anschließend als Lz ins Bw Emden, um dort die Vorräte zu ergänzen. Nachmittags ging es als Lz-Fahrt zurück nach Leer. Dort übernahm die Lok den N 2248 nach Münster. Mit dem N 2255, mit dem sie planmäßig um 16:46 Uhr in Rheine eintraf, endete der Dienst.

Lok 011 072 musste noch im selben Jahr ihren Dienst quittieren. Sie wurde am 20. September von der Ausbesserung zurückgestellt und am 21. Dezember ausgemustert. Ihre Schwesterlok 011 062 – nunmehr die letzte betriebsfähige Kohle-01¹⁰ – blieb weiterhin als Betriebsreserve unter Dampf bzw. stand dem BZA Minden zur Verfügung.

Die ölgefeuerten Maschinen waren das ganze Jahr 1972 über gut im Geschäft, wobei während der Reisezeit in den Sommermonaten stets deutlich mehr Maschinen planmäßig benötigt wurden als im Winter. Bespannt wurden zwischen Münster und Norddeich nahezu alle Eil- und Schnellzüge sowie einige Personenzüge. Angesichts der Tatsache, dass die Umstellung

auf elektrischen Betrieb zwischen Rheine und Münster bevorstand und die noch beim Bw Hamburg-Altona eingesetzten 012 zum Winterfahrplan 1972/73 nach Rheine umbeheimatet werden sollten, verzichtete die BD Münster bei größeren Schäden auf eine Ausbesserung im AW Braunschweig und stellte die betreffenden Lokomotiven – sofern sie nicht in der Rheiner Werkstatt repariert werden konnten – jeweils ab. Ähnlich wurde auch bei Fristablaufverfahren.

» Im Sommer stieg der Planbedarf aufgrund des Bäderverkehrs an die Nordsee

Als Erste erwischte es die 012 052. Die Lok musste am 25. Februar wegen eines Risses am mittleren Dampfzylinder z-gestellt und am 18. April ausgemustert werden. Es folgte am 15. März 012 054 nach Erreichen des Laufkilometergrenzwerts. Ihre Ausmusterung folgte am 15. August. 012 073 stand ab dem 13. April auf „z“ (ausgemustert am 15. August) und 012 060 ab dem 22. Juni (ausgemustert am 8. November), wobei die Gründe für die Abstellung beider Maschinen vermutlich auf abgelaufene Fristen zurückzuführen sind. Im Gegensatz dazu spendierte man der noch recht gut erhaltenen 012 092 im April in Braunschweig noch einmal eine Kessel- und Fahrwerkshauptuntersuchung.

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1972 stieg der Planbedarf. Ab dem 21. Juni verkehrten, wie in jedem Jahr in der Sommersaison, zusätzliche Schnellzüge, sodass nunmehr neun Maschinen benötigt wurden, die im Dienstplan 31.01 durchschnittlich 733 Kilometer je Betriebstag zurücklegten. Tatsächlich gefahren werden konnten die vorgesehenen Leistungen allerdings nur wenige Tage, denn aufgrund des hohen Schadbestandes musste der 012-Dienstplan schon am 5. Juli auf nur noch fünf Planlokomotiven zurückgenommen werden. Einen Umlauftag übernahm – wie bereits erwähnt – eine der beiden noch vorhandenen kohlegefeuerten 011, der zweite Umlauftag ging an die Baureihe 042 und der dritte an eine Oldenburger 216.

Nach dem Ende der Bäderzugsaison wurde wieder nach dem Dienstplan gefahren, der bereits zwischen dem Fahrplanwechsel am 28. Mai und dem 20. Juni Gültigkeit gehabt hatte. Knapp war nach wie vor die Anzahl der Reservemaschinen. Erst mit dem Zugang der Altonaer 012 104 Mitte September entspannte sich die Situation ein wenig. Zu einer wirklichen Entlastung im Lokbestand kam es erst mit der Umstellung des gesamten Reisezugverkehrs zwischen Münster und Rheine auf elektrischen Betrieb. Eingeschaltet war die Fahrleitung hier bereits seit dem 28. Mai, jedoch fuhren zunächst nur Güterzüge mit elektrischer Traktion. Der letzte planmäßig mit einer Dampflok bespannte Reisezug war der N 2297 Münster – Rheine am 30. September mit 012 064.



012 073 hat in Norddeich Mole am 4. August 1971 einen Zug übernommen, während eine V 100 Wagen im Hafen rangiert Dieter Hölte/Slg. Michael Hölte

012 082 ist am 30. August 1974 in voller Fahrt mit dem aus vielen Pop-Wagen gebildeten D 1731 zwischen Lathen und Haaren unterwegs Rolf Wiesemeyer



Mit Beginn des Winterfahrplans am 1. Oktober verringerte sich der Lokbedarf auf fünf Planlokomotiven, bevor vier Tage später 012 061, 071, 077, 081, 082 und 102 aus Hamburg-Altona in Rheine eintrafen. Nunmehr war der gesamte 012-Bestand in Rheine versammelt, doch Arbeit gab es für die Neuankömmlinge zunächst nicht. Bis zum Jahresende wurden 012 074, 064, 058 und 102 von der Ausbesserung zurückgestellt und wenig später ausgemustert.

1973 – Schnellzugdampf-lokomotiven im Überfluss

Für den seit Ende September 1972 gültigen fünf-tägigen Dienstplan stand dem Bw Rheine Anfang des Jahres 1973 die dreifache Zahl betriebsfähiger 012 gegenüber. Erstaunlich ist, dass mit 011 062 zum Jahreswechsel noch immer eine kohlegefeu-erte Maschine vorgehalten wurde und diese bis zu ihrer z-Stellung am 22. Februar noch an etlichen Tagen – teilweise in Bauzugdiensten – eingesetzt wurde. Ihre Ausmusterung erfolgte am 12. April.

Mit dem Wiederaufleben des alljährlichen Sai-sonverkehrs zu den Nordseeinseln stieg der planmäßige Bedarf am 3. Juli 1973 auf zehn Lokomotiven, die auf der Emslandstrecke im Laufplan 31.01 durchschnittlich 463 km/BT zu-rücklegten. Zwei Lokomotiven standen als Be-triebsreserve zur Verfügung, nachdem 012 084 am 13. April, 012 071 am 12. Mai und 012 092 am 8. Juni nach Fristablauf bzw. Schäden von der Ausbesserung zurückgestellt worden waren. Ihre Ausmusterung erfolgte am 24. August.

Am 3. September 1973 endete der Bäderverkehr und damit auch die Sommersaison für die Rheiner 012. Von diesem Tag an lag der Planbedarf bei nur noch sechs Maschinen, die mit Ausnahme der DC-Züge weiterhin nahezu alle Eil- und Schnellzüge zwischen Münster und Norddeich Mole bespannten. Hinzu kamen an Werktagen neben diversen Nahverkehrszügen auch einige Nahgüterzüge. Am 24. September musste mit 012 077 eine weitere Lok aufgrund eines Risses am mittleren Zylinder aus dem Betrieb genommen werden. Sie wurde jedoch erst am 28. März 1974 ausgemustert.

Ausgelöst durch den Jom-Kippur-Krieg drosselten arabische Ölstaaten im Herbst 1973 die Erdölförderung und verhängten ein Export-Embargo. Betroffen davon war unter anderem auch die Bundesrepublik Deutschland. Die Erdöl-Raffinerie Emsland bei Lingen musste ihre Produktion zurückfahren mit der Folge, dass sich die beim Verarbeitungsprozess anfallenden Schwerölmengen erheblich verringerten und der Brennstoff den Bahnbetriebswerken Rheine und Emden nicht mehr in ausreichender Menge zur Verfügung stand. Folglich mussten die Umlaufpläne der Baureihen 012 und 043 erheblich gekürzt bzw. aufgehoben werden, während die Baureihe 042 von den Einsparungen nicht betroffen war.

Den 012-Umlauf setzte das Bw Rheine am 29. November 1973 außer Kraft. Die Lokomotiven 012 061, 063, 082 und 100 stellte man im Bw Rheine ab, 012 080, 081, 101 und 104 dagegen im Bw Osnabrück Hbf. Unter Dampf verblieben lediglich 012 055 und 075, für die ein eintägiger Umlauf mit folgenden Zugleistungen (Mo–Fr) aufgestellt wurde: Rheine – N 2494 – Bentheim – Lz – Rheine – E 1809 – Emden – Ne 15376 – Rheine. An Wochenenden verkehrte täglich jeweils nur ein Zug, und zwar samstags der E 1809 nach Emden und sonntags der E 1806 zurück nach Rheine. Der Einsatz der Lokomotiven erfolgte wechselweise. Alle anderen Leistungen übernahmen ersatzweise Braunschweiger 216. Die ebenfalls ölgefeuerten Lokomotiven der Baureihe 043 ersetzte die DB durch infolge Elektrifizierung der Moselstrecke freigewordene 044 der Bw Ehrang und Koblenz.

Das letzte volle 012-Einsatzjahr

Zum Jahresbeginn 1974 waren in den Bestandslisten des Bw Rheine noch 13 Maschinen der Baureihe 012 zu finden. Abgestellt standen dort noch immer 012 058, 071, 084 und 102, ferner die beiden Kohleloks 011 056 und 062. Auch zu Jahresbeginn 1974 hatte der eintägige Umlauf zunächst noch Bestand, obwohl schon gegen Ende des abgelaufenen Jahres Tendenzen einer allmählichen Entspannung der Lage im Nahen Osten und damit auch auf dem Ölmarkt erkennbar waren. Dass zu diesem Zeitpunkt noch immer Schweröl eingespart wurde, war eher politisch motiviert als auf eine tatsächliche Verknappung zurückzuführen. Bereits am 5. Ja-



Abschiedspositur im Bw Rheine: Am 31. Mai 1975 wird 012 081 für die letzte Fahrt eines mit einer Dampflokomotive bespannten planmäßigen Schnellzugs der Deutschen Bundesbahn aufgerüstet. Für ein Erinnerungsfoto stellen sich Lokführer, Heizer und ein Mitarbeiter der Lokleitung noch einmal vor die Maschine

Josef Högemann

Folgende Lokomotiven sind der Nachwelt erhalten geblieben:

011 056	ex 01 1056	Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein, nicht betriebsfähig
012 061	ex 01 1061	Dt. Dampflokomotiv Museum Neuenmarkt-Wirsberg, nicht betriebsfähig
012 063	ex 01 1063	Denkmalloks Braunschweig
012 066	ex 01 1066	Ulmer Eisenbahnfreunde, betriebsfähige Aufarbeitung geplant
012 075	ex 01 1075	Stoom Stichting Nederland, betriebsfähig
012 081	ex 01 1081	Ulmer Eisenbahnfreunde, nicht betriebsfähig
012 082	ex 01 1082	Deutsches Technikmuseum Berlin, nicht betriebsfähig
012 100	ex 01 1100	Verkehrsmuseum Nürnberg, nicht betriebsfähig
012 102	ex 01 1102	Transeurop Eisenbahn AG, nicht betriebsfähig
012 104	ex 01 1104	Faszination Dampf e. V., betriebsfähig



Auch ein schöner Rücken kann entzücken: 012 061 stillt am 24. August 1974 im Bw Rheine ihren Durst

Egon Pempelforth

nuar 1974 heizte man in Rheine die vier dort kalt abgestellten Lokomotiven 012 061, 063, 082 und 100 wieder an. Zwei Tage später kehrten die inzwischen in Osnabrück wieder angeheizten 012 080, 081, 101 und 104 nach Rheine zurück. 012 066, 068 und die z-Lok 077 befanden sich zu diesem Zeitpunkt im AW Braunschweig. Die vollständige Wiederaufnahme des fünfzügigen 012-Umlaufs erfolgte am 7. Januar.

Von den drei ins AW Braunschweig überführten 012 kam Anfang Februar lediglich 012 066 nach erfolgter Kessel- und Fahrwerksuntersuchung zurück nach Rheine. Die bereits seit einiger Zeit von der Ausbesserung zurückgestellte 012 077 wurde am 6. März ausgemustert, während bei der am 23. Januar z-gestellten 012 068 eine aufwendige Reparatur aufgrund ihrer im September 1974 ablaufenden Fristen nicht mehr genehmigt wurde. Sie wurde am 9. Juni 1974 ausgemustert.

Zwischen dem 1. April und dem 25. Mai 1974 konnte die Drehscheibe in Norddeich aufgrund von Instandsetzungs- und Fristarbeiten nicht genutzt werden. Während dieser Zeit übernahmen zwei Oldenburger 216 die Traktion der Eil- und Schnellzüge nördlich von Emden Hbf, während im Gegenzug Rheiner 012 vorübergehend im DC-Verkehr Rheine – Emden vor den Zügen 910, 912 (nur Sa), 913, 914 und 917 eingesetzt wurden.

Am 22. Mai schied 012 104 nach Ablauf der Kesselfrist aus und wurde von der Ausbesserung zurückgestellt. Nach ihrer Ausmusterung am 18. September stand die inzwischen frisch la-

kierte Maschine noch einige Zeit in Rheine und wurde Anfang 1975 an das britische Steamtown-Museum in Carnforth verkauft.

Durchschnittlich 429 Kilometer

Mit neun betriebsfähigen Maschinen begann der Sommerfahrplan des Jahres 1974 am 26. Mai. Von diesem Tag an war ein sechstägiger Umlauf mit einer durchschnittlichen Tageslaufleistung von 429 Kilometern gültig. Dieser wurde – wie in jedem Jahr Ende Juni/Anfang Juli – mit dem Anlaufen des Bäderverkehrs zwar erweitert, doch es blieb bei sechs Planlokomotiven, indem sich ihr Einsatz nunmehr auf Eil- und Schnellzüge zwi-

schen Rheine und Norddeich sowie auf den kurzen Abschnitt Emden Hbf und Emden Außenhafen konzentrierte. Die zuvor von den Schnellzugdampflok gefahrenen Nahverkehrszüge und Güterzüge übernahm die Baureihe 042.

Ein schwerer Triebwerksschaden vor dem D 734 bei Salzbergen führte am 11. Juli zur z-Stellung der 012 101. Zwar wurde sie noch ins AW Braunschweig geschleppt, dort aber aufgrund der erheblichen Schäden nicht mehr repariert und zum Ersatzteilsender bestimmt. Ihre Ausmusterung erfolgte am 15. Dezember. Ähnlich erging es am 10. August der 012 081 vor D 1737 nördlich von Leschede, als es bei hoher Geschwindigkeit zu einem doppelten Treibstangenbruch kam. Auch sie wurde ins AW Braunschweig geschleppt, aber überraschend wieder instandgesetzt. Dies mag auf den sehr knappen Lokbestand zurückzuführen sein, der wiederholt dazu zwang, ersatzweise Lokomotiven der Baureihe 042 einzusetzen oder auch kurzfristig freige-wordene Oldenburger 216.

Nächste abzustellende Lok war 012 082, die am 12. September wegen Erreichens des Kilometergrenzwerts in den z-Bestand wechselte. Nach ihrer Ausmusterung am 5. Dezember erwarb sie ein Eisenbahnfreund. Heute steht sie im Berliner Museum für Technik und Verkehr.

Der Winterfahrplan 1974/75 sollte der Letzte für die Rheiner 012 sein. Noch einmal wurden fünf Lokomotiven mit einer durchschnittlichen Tageslaufleistung von 458 Kilometern vor den altbe-

01¹⁰-Bestand im Bw Rheine

1. Januar 1972

011 062, 072

012 052, 054, 055, 058, 060, 063, 064, 066, 068, 073, 074, 075, 080, 084, 092, 100, 101

31. Dezember 1972

011 062

012 055, 058z, 061, 063, 068, 071, 075, 077, 080, 081, 082, 084, 092, 100, 101, 102z, 104

1. Januar 1974

012 055, 061, 063, 066, 068, 075, 077z, 080, 081, 082, 100, 101, 104

31. Dezember 1974

012 055, 061, 063, 066, 075, 080, 081, 100

kannten Zügen auf der Emslandstrecke eingesetzt, darunter die Schnellzüge D 714/715 und D 734/735. Dafür standen acht betriebsfähige Lokomotiven zur Verfügung, deren Instandhaltung sich längst auf das Allernötigste beschränkte. Die Folge war ein hoher Schadbestand, so dass immer wieder Lokomotiven der Baureihe 042 aushelfen mussten.

1975 – letzte Einsatzmonate der Rheiner 012

In den letzten Einsatzmonaten dürfte es kaum einen 012-bespannten Zug bei Tageslicht gegeben haben, der nicht fotografiert worden ist. Tag für Tag harhten zahllose Eisenbahnfreunde aus aller Welt bei Wind und Wetter an der Emslandstrecke aus, um noch einmal die Faszination eines mit 120 km/h dahinjagenden Dampfschnellzuges zu erleben. Dabei störte es nur wenige, dass fast alle Maschinen seit Monaten einen völlig heruntergekommenen Eindruck machten und von der roten Farbe des Triebwerks kaum noch etwas zu sehen war.

Die Nacht vom 30. auf den 31. Mai verbrachten 012 061, 063 und 081 im Bw Rheine, 012 066 und 100 im Bw Emden. 012 075 dagegen war im nächtlichen Einsatz vor dem Dg 54566 Emden Rbf – Rheine Rbf und erreichte Rheine gegen 1:45 Uhr. Sie rollte nach dem Abspannen ins Bw, blieb zunächst noch unter Dampf und wurde erst am Vormittag des 31. Mai kalt abgestellt.

012 100 beförderte in den frühen Morgenstunden zunächst den Ng 65623 von Emden Rbf nach Abelitz und anschließend den Ne 62809 von Abelitz nach Norddeich. Vom Bahnhof Norddeich aus schob sie den Leerpark des E 3260 an die Mole und übernahm diesen Zug bis Rheine. Im dortigen Bahnbetriebswerk pumpte man umgehend das letzte Öl aus dem Tender und schob die Lok auf das Abstellgleis.

Der 012 100 folgte gut zwei Stunden später 012 066, die von Emden aus zunächst als Lz nach Norddeich Mole gerollt war. Dort wurde sie vor



Letzter D 715 mit Dampf: Am 31. Mai 1975 hat 012 066 die Leistung in Norddeich Mole übernommen und führt sie nach Rheine (Foto bei Hanekenfähr)

Josef Högemann

» Eisenbahnfans zog es in Scharen ins Emsland, um die letzten 012-Leistungen zu fotografieren

den D 715 nach Rheine gespannt. Versehen mit der Aufschrift „Letzte Fahrt mit Dampf“ auf der Rauchkammer, erreichte der Zug am späten Vormittag den Bahnhof Rheine. Nach dem Einrücken ins Bw wurde auch bei ihr das restliche Öl abgepumpt; anschließend fuhr man die Lok mit dem Restdampf des Kessels in die Reihe ausgedienter 012. Wie bei der gut zwei Stunden zuvor abgestellten 012 100 entwich auch bei 012 063 aus einigen Undichtigkeiten noch über Stunden Dampf. Man konnte es förmlich mit ansehen, wie die nun nicht mehr gebrauchten Lokomotiven langsam ihr Leben aushauchten.

Gegen 16:00 Uhr wurde im Bw Rheine 012 081 aufgerüstet und mit der Kreideaufschrift „Letzte Fahrt Dampflok D 714“ versehen. Für ein Erinnerungsfoto stellten sich Lokführer, Heizer und ein Mitarbeiter der Lokleitung noch einmal vor die Maschine. Dann rollte die Lok in den Bahnhof, um dort den D 714 nach Norddeich von einer Ellok zu übernehmen. Es war der allerletzte mit einer Dampflokomotive bespannte planmäßige Schnellzug der Deutschen Bundesbahn. Mit kraftvollen Ausfahrten aus den Unterwegsbahnhöfen verließ die 1940 gebaute Dreizylinderlokomotive nach 35 Dienstjahren für immer die Bühne. In Norddeich angekommen, ging es als Lz zurück nach Emden.

012 063 war die letzte 012 vor einem planmäßigen Reisezug. Bespannt wurde der E 3265 nach

Emden, der dort planmäßig um 19:36 Uhr eintraf. Anschließend wurde 012 063 mit der dort wartenden 012 081 gekuppelt, um gemeinsam als Lz 87864 nach Rheine zurückzufahren. Dort angekommen wurden auch ihre Tender entleert und die Maschinen aufs Abstellgleis gefahren. Alle noch betriebsfähigen 012 wurden mit Ausnahme von 012 061 am folgenden 1. Juni 1975 z-gestellt.

Die weiterhin unter Dampf stehende 012 061 verließ den Bahnhof Rheine am frühen Morgen des 1. Juni 1975 mit dem Gesellschafts Sonderzug D 28186 nach Norddeich Mole, um am Abend als D 28185 nach Rheine zurückzukehren. Anschließend war die Lok noch vor einigen Sonderzügen zu sehen und wurde später in das Deutsche Dampflokomotiv Museum in Neuenmarkt-Wirsberg überstellt.

Josef Högemann



Von der Straße auf die Schiene: Das Frankfurter Unternehmen Helrom hat ein System entwickelt, mit dem Trailer ohne feste Terminalinfrastruktur umgeschlagen werden können. Zugmaschinen schieben die Trailer auf eine Tasche. Dann wird die Tasche samt Auflieger in den Waggon gezogen Astrid Piethan/Helrom

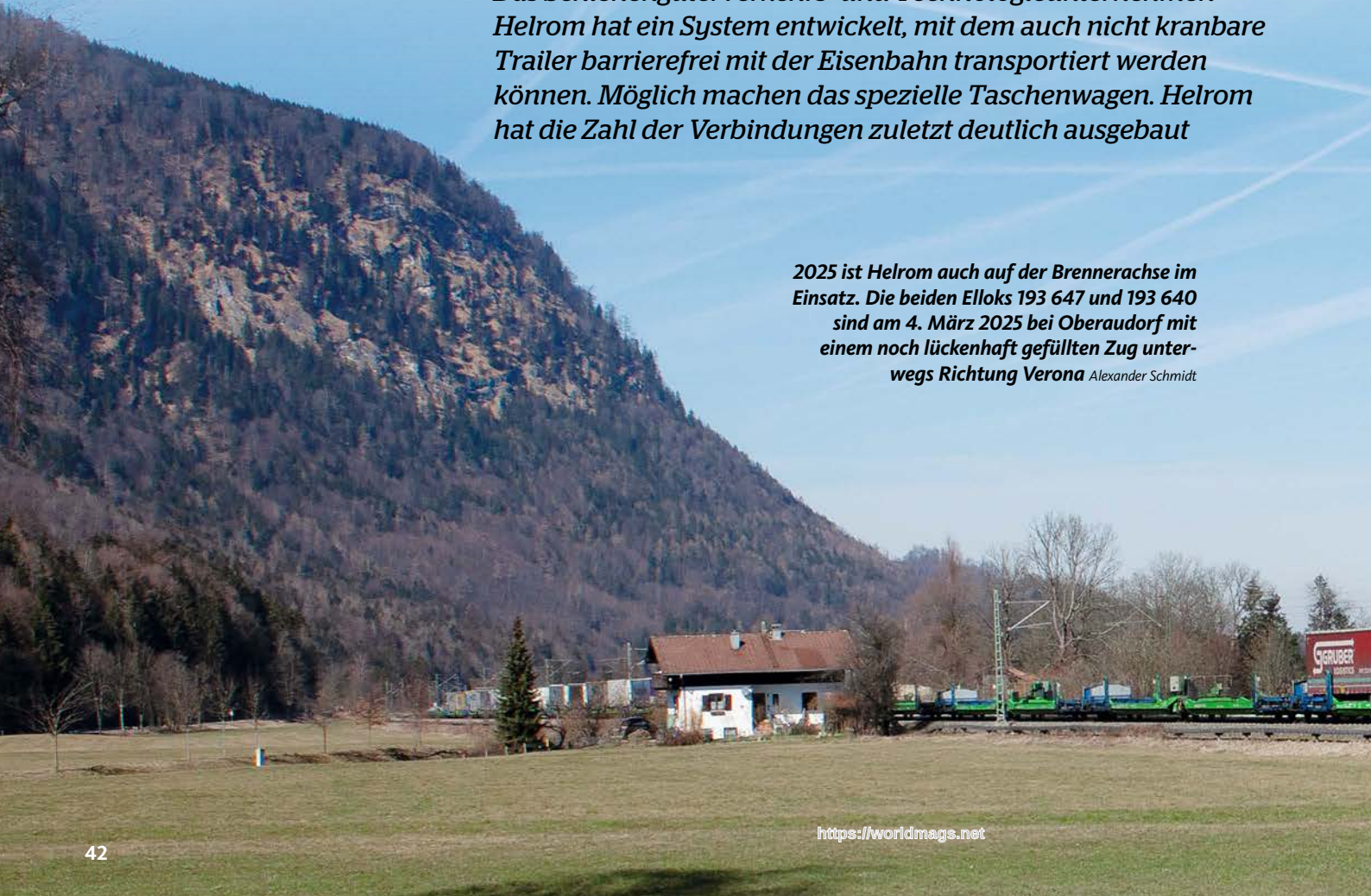
■ Helrom-Trailertechnik

Taschenwagen

für nicht kranbare Sattelaufleger

Das Schienengüterverkehrs- und Technologieunternehmen Helrom hat ein System entwickelt, mit dem auch nicht kranbare Trailer barrierefrei mit der Eisenbahn transportiert werden können. Möglich machen das spezielle Taschenwagen. Helrom hat die Zahl der Verbindungen zuletzt deutlich ausgebaut

2025 ist Helrom auch auf der Brennerachse im Einsatz. Die beiden Elloks 193 647 und 193 640 sind am 4. März 2025 bei Oberaudorf mit einem noch lückenhaft gefüllten Zug unterwegs Richtung Verona Alexander Schmidt



Mehr als zwei Drittel aller Straßen-Gütertransporte in Deutschland werden mit Lkw-Sattelauflegern (Trailer) abgewickelt. Aber nur ein Bruchteil dieser Transporte bewältigt eine Teilstrecke mit der Bahn. Der Grund sind technologische und infrastrukturelle Barrieren: Die Mehrzahl aller Trailer in Deutschland sind nicht kranbar, der Branchenverband Die Güterbahnen schätzt ihren Anteil auf 95 Prozent. Nur mit Hilffsystemen können sie konventionell umgeschlagen werden.

Das Schienengüterverkehrs- und Technologieunternehmen Helrom hat ein System entwickelt, mit dem auch nicht kranbare Trailer barrierefrei mit der Eisenbahn transportiert werden können, ohne dass große Investitionen in Verladeterminals erforderlich sind. Durchaus mit zunehmendem Erfolg: Bereits im Jahr 2018 fiel der Startschuss für das Unternehmen mit Sitz in Frankfurt am Main, 2020 wurden die ersten Züge auf die Schiene gesetzt und 2021 begann der Regelbetrieb mit den KV-Zügen zwischen Düsseldorf und Wien. Seither erweitert Helrom sein Netzwerk schrittweise.

Das Geheimnis: spezielle Trailerwagen

Während im konventionellen kombinierten Verkehr nicht kranbare Trailer vertikal verladen werden, zählt Helrom zu den wenigen Anbietern, die auf einen horizontalen Umschlag setzen. Laut Helrom ist ihr Verfahren jedoch das einzige, das komplett ohne feste Terminalinfrastruktur auskommt. Möglich machen es spezielle Trailerwagen und spezielles Equipment. Derzeit verfügt Helrom über 120 eigene Spezialwaggons, die seitlich geöffnet werden können. Der Trailer wird von eigenen Zugmaschinen auf eine Tasche geschoben. Dann wird die Tasche samt Auflieger in den Waggon gezogen. Zwei Minuten dauert das – und es werden keine Kräne benötigt. Es genügt eine asphaltierte Fläche neben dem Gleis. In Deutschland ver- und entlädt Helrom zum Beispiel in Düsseldorf-Reisholz und im Bayernhafen in Regensburg.

Ein Vorteil der Helrom-Technologie ist, dass die teure Vorhaltung einer hochspezialisierten Ter-



Der Blick von oben lüftet das Helrom-Geheimnis: Die Trailertasche ist verschwenkbar und ermöglicht horizontale Beladung des Spezialwagens Julia Reisinger/Helrom

minalinfrastruktur entfällt. Dafür sind die Wagen mit der Verladetechnik nach Unternehmensangaben rund 40 Prozent teurer als herkömmliche Taschenwagen. Gefertigt werden die Spezialwagen bei Unternehmen in Polen und in Österreich. Helrom strebt deshalb eine möglichst intensive Nutzung seiner Wagen an, um die Anschaffungskosten zu kompensieren.

Flexibel und resilient

Ein weiterer Vorteil der Helrom-Technologie ist die sehr hohe Resilienz. Als es nach anhaltenden Regenschauern im Raum Regensburg zu Überschwemmungen kam und der dortige Umschlagpunkt nicht mehr genutzt werden konnte, war innerhalb von 24 Stunden eine Alternative in der Region gefunden und eingerichtet. Ein vergleichbar flexibles Verfahren sei derzeit weltweit nicht bekannt, heißt es bei Helrom.

Helrom organisiert nicht nur den Umschlag, sondern auch den Eisenbahntransport und hat dafür eigene Lokführer, Lade- und Wagenmeister sowie Disponenten. Lediglich den Netzzugang stellen andere Unternehmen. In Deutschland und Öster-

reich fährt man in Eigenproduktion, nur in Italien fährt EVM Rail, weil bislang die Sicherheitsbescheinigung fehlt. In Deutschland sind die Züge in der Regel auf einer Express-Trasse unterwegs, die ihnen Vorrang vor fast allen Zügen einräumt. Damit sollen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit besser gesteuert werden.

Für die Traktion werden mehrheitlich vom polnischen Leasingunternehmen Cargounit gemietete Lokomotiven einge-





Am 1. Mai 2024 haben 111 080 und 111 017 nagelneue Trailerwagen aus Polen am Haken und überführen sie zum ersten Einsatz (Foto in Düsseldorf-Rath). Die im Helrom-Eigentum stehende 111 017 trägt eine auffällige Beklebung *Martin Wehmeyer*

Am 9. Februar 2025 rangiert 212 056 von SmartRail einen Helrom-Zug in Düsseldorf-Reisholz. Zuerst wird der beladene Zug von der Umschlagfläche in den Bahnhof gebracht. Dann übernimmt sie den von 193 647 und 648 herangeführten Gegenzug und bringt ihn zur Entladung *Bernd Piplack*

setzt. Dennoch hat Helrom auch eigene Lokomotiven im Fuhrpark. Neben der 2023 mit einer auffälligen Lackierung versehenen 111 017 sind das die Elloks 111 075, 111 094 und 111 149. Letztere dient jedoch nur als Ersatzteilsponder. Außerdem zählt eine MaK-Diesellokomotive (DE 1002) zum Bestand von Helrom, die für Rangieraufgaben in Regensburg vorgehalten wird. Dabei ist Helrom vor allem Eigentümer der Fahrzeuge, eingestellt sind sie aber über andere Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Offene Züge und Ganzzüge

Helrom hat sein Netzwerk in den vergangenen Jahren deutlich ausgebaut. Das Unternehmen

bietet sowohl offene Züge mit Buchungsoptionen für einzelne Lkw-Trailer als auch exklusive Ganzzüge für einzelne Kunden an. Nach dem Start auf der Relation Düsseldorf – Wien kamen weitere Verbindungen hinzu, darunter Regensburg – Verona und Düsseldorf – Verona, die beide über den Brennerpass fahren – eine Verkehrsachse, die auf der Autobahn chronisch überlastet ist. Seit dem 4. April 2024 rollt der erste exklusive Helrom-Ganzzug. Diese Verbindung, die zusammen mit Audi, der Logistikgruppe Duvenbeck und Bayernhafen von Helrom initiiert wurde, ist Teil der Logistikkette von Audi und verknüpft die Materialversorgung für die drei Standorte Ingolstadt, Neckarsulm und Győr miteinander. Der Zug fährt von Regensburg bis nach Lébény in Ungarn.

Amerikanische Strategie

Die Strategie orientiert sich am Precision Scheduled Railroading (PSR). Dabei handelt es sich um einen Ansatz, der vor allem von nord-amerikanischen Class-I-Eisenbahnen wie der Norfolk Southern Corporation (NS) oder der Union Pacific Corporation (UP) entwickelt wurde. Durch feste Abfahrtszeiten und direkte Punkt-zu-Punkt-Lieferungen sollen mit PSR die Betriebseffizienz gesteigert und der Betrieb möglichst einfach gehalten werden.

In den kommenden Jahren will Helrom den Wagenpark erweitern. Mit der vergrößerten Wagenflotte sollen dann neue Verbindungen aufgebaut werden. Der Expansionskurs des Frankfurter Unternehmens dürfte damit weiter gehalten werden.

Florian Dürr





Unterwegs im Bahnhof Bebra: Lokführer Patrick Rehn (r.) und seine Kollegin Madlen Rietzschel (l., hinten) zeigen der Besuchergruppe beim Girls' Day am 3. April unter anderem die Arbeit mit einer Ellok der Baureihe 152 THD/GM (3)



Einen Boys' Day gibt es am 3. April auch bei der Dauerausstellung im Empfangsgebäude des Bahnhofs Bebra: Zusammen mit Matz Petzold dekoriert Steven Kunz (l.) die Anlagen für die Osterzeit

■ Girls' Day bei DB Cargo in Bebra

Einblicke in das Schienenwesen

Vier Mädchen, ein Junge und ein halber Tag bei der Eisenbahn: So sah der Girls' Day 2025 bei DB Cargo in Bebra aus. Wie begeistert man junge Menschen für Berufe bei der Bahn?

Das hätten die vier Schülerinnen nicht erwartet. 87 Tonnen wiegt die Güterzug-Ellok der Baureihe 152, deutlich mehr, als Alessia, Eliana, Juliana und Vanessa vermuteten. Und das ist erst der Anfang. Gleich dürfen sie auf die Lok hinauf.

Es ist der 3. April 2025, im Bahnhof Bebra, beim Girls' Day. Das heißt, eigentlich beim Girls' and Boys' Day. Einmal im Jahr sollen Mädchen Einblick in Berufe bekommen, bei denen Frauen unterrepräsentiert sind, und jungen Berufe erleben, in denen Männer in der Minderzahl arbeiten. Auch die Deutsche Bahn AG macht mit – in Bebra unter der Federführung von DB Cargo. Die DB-Gütersparte hat beim Girls' Day fünf Plätze angeboten, vier Mädchen meldeten sich. Ein Junge, Lukas, ist auch mitgekommen.

Nach einer kurzen Einführung, unter anderem mit Sicherheitshinweisen, nimmt Cargo-Lokführer Patrick Rehn die Besuchergruppe unter seine Fittiche und mit in den Bahnhof Bebra. Der Ausflug in die Schienenwelt beginnt und wird zu einem Schnupperkurs in Sachen Eisenbahn. Erster Punkt des umfangreichen Programms: 152 157, die, mit einer Lokführerin besetzt, in der Frühlingssonne steht und nicht nur von außen begutachtet werden soll. Also steigen die Besu-

cherinnen und der Besucher auf den Führerstand, wo sie die wichtigsten Hebel und Armaturen kennenlernen. Ein Einblick in den Lokführeralltag folgt. Beim Fahrdienstleiter anmelden, Rangierfahrt ankündigen und nach Freigabe durchs Rangiersignal setzt sich die 152 langsam in Bewegung. Vom Personenbahnhof geht es zum Bahnhofsteil Berg und durch den Rangierbahnhof zum Stellwerk Bpf, nicht ohne weitere Erläuterungen, sei es zu Hemmschuhen oder Vorfahrtsregelungen auf der Schiene.

Vorteil für Bebra

„Der Vorteil hier in Bebra“, sagt Patrick Rehn, „ist, dass fast jeder jeden kennt. So können wir auch Bereiche besuchen, die zu anderen Sparten der Deutschen Bahn AG gehören.“ Siehe den nächsten Programmpunkt an dem Tag, das Stellwerk des Personenbahnhofs. Drei Fahrdienstleiter von DB InfraGO wachen über ein- und ausfahrende Züge, Lokbewegungen, Signale, die Schülerinnen und der Schüler schauen zu. Allgemein gehen die Eisenbahner den Girls' Day mit großem Engagement an. Überall stehen sie Rede und Antwort, zeitweilig kümmern sich bis zu sieben Leute um die Gäste. Auch ein Beleg für die Eisenbahner-Familie, die, wie Patrick Rehn sagt, in Bebra immer noch funktioniert.



24 Tonnen schieben? Auf der Schiene gut möglich. Die vier Mädchen vom Girls' Day und Patrick Rehn bringen im Werkstattbereich einen Rungenwagen in Gang

Nach einer kurzen Mittagspause steht die Cargo-Werkstatt Bebra auf dem Plan, die Dieselloks der V90- und Gravita-Familie sowie Güterwagen betreut. Dort haben die Eisenbahner ein weiteres Highlight vorbereitet. „Der Wagen wiegt 24 Tonnen“, meint Patrick Rehn und deutet auf einen bereitstehenden Vierachser für den Radsatztransport, „aber wir können ihn schieben.“ Der Werkstattleiter ist schon informiert, dass nun gleich die Hemmschuhe vor den Radsätzen entfernt werden. Und in der Tat, es kostet zwar Kraft, aber Rehn und die vier jungen Helferinnen bringen den 24-Tonner mit viel Begeisterung in Gang. Kann man den geringen Rollwiderstand eines Eisenbahnfahrzeugs besser vermitteln?

Etwas erschöpft, aber auch zufrieden treten die Mädchen und der Junge nach dem informativen Besuch den Heimweg an. Die Veranstalter bei DB Cargo Bebra sehen den Tag ebenfalls positiv. Nur der Wunsch, damit womöglich auch weibliche Auszubildende für die Bahn zu werben, dürfte fürs Erste offenbleiben. Die vier Mädchen sind zwischen elf und 13 Jahre alt, das ist noch nicht die Zeit der Berufswahl. Beate Kuhl, Ausbildungsleiterin von DB Cargo, bleibt dennoch zuversichtlich: „Ich hoffe, sie erzählen das zu Hause weiter. Und vielleicht hören das dann welche, die daraufhin zu uns kommen.“ GM

■ Fernverkehr auf der Strecke Bad Münster am Stein – Hochspeyer/– Kaiserslautern (Teil 3: 1969 – 1985)

Eine Verkehrsachse **wird zur Regionalzug-Strecke**

Mit der Elektrifizierung der Strecke über Mannheim – Ludwigshafen begann ab 1969 der langsame Abschied der Fernzüge von der Alsenztalbahn. Immer mehr Züge wurden auf andere Routen verlegt – hauptsächlich durch den Pfälzerwald und zeitweise noch einmal durch das Tal der Nahe. 1985 verschwand schließlich der letzte D-Zug im Alsenztal



Im nördlichen Alsenztal bei Altenbamberg säumen teils noch Weinberge die Westhänge der Erhebungen. Am 1. März 1979 überquert 218 368 mit D 257 das Flüsschen Alsenz auf dem Weg nach Frankfurt (Main)

Georg Wagner



Auf Fernzügen der Relation Frankfurt (Main) – Paris gelangt in den 70er- und 80er-Jahren sowohl SNCF- als auch DB-Wagenmaterial zum Einsatz. Bei Neuheimsbach strebt 218 152 am 11. September 1973 mit D 254 dem nächsten Halt entgegen

Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung

Noch in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts war die Alsenztalbahn eine bedeutende Route im überregionalen Schienenverkehr. Schon vor dem Ersten Weltkrieg verkehrten hier Schnellzüge aus den Niederlanden, Köln und Dortmund in Richtung Straßburg, Basel und sogar Italien. Doch mit der Abtretung des Elsass an Frankreich 1918 und der daraus folgenden Verlagerung von Zugläufen auf andere Routen verlor die Strecke nach und nach an Bedeutung. Nach dem Zweiten Weltkrieg schien ihr Schicksal als Fernverkehrsstrecke endgültig besiegelt – doch es kam anders.

Eine neue Verbindung nach Paris brachte der Alsenztalbahn eine zweite Blütezeit im internationalen Fernverkehr. Ab den späten 1940er-Jahren

de durch das lokbespannte Zugpaar D 210/209 ersetzt, das nun in beiden Richtungen über Mannheim verkehrte. Es blieben zunächst aber immerhin noch vier D-Zug-Paare Frankfurt – Paris über die Alsenztalbahn erhalten, wobei sich die Zugnummern 1967 und erneut 1971 änderten (siehe Tabelle Seite 49).

Neuausrichtung der Nachtzüge (1971–1975)

Das Nachtzugpaar mit Wagenläufen Paris – Warschau erhielt 1971 die neuen Zugnummern D 350/351. Ab 1973 wurde es als durchgehender D 454/455 zwischen Warschau und Paris geführt, wobei unter anderem PKP-Liegewagen Paris – Warschau verkehrten. Diese Verbindung

» In den 1960er-Jahren begann ein langsamer Rückzug des Fernverkehrs aus dem Alsenztal

wurde sie zur wichtigen Hauptstrecke zwischen Frankfurt, Saarbrücken und der französischen Hauptstadt. Nachtzüge, Schnellzüge und Kurswagenverbindungen führten erneut über die kurvenreiche, nicht elektrifizierte Strecke, die sich als nicht unbedeutende Verbindung im internationalen Reiseverkehr etablierte.

Doch der Aufschwung hielt nicht ewig an: Mit der schrittweisen Elektrifizierung der Strecke über Mannheim nach Kaiserslautern und der dadurch möglichen weiteren Optimierung des Fernverkehrs begann ab Ende der 1960er-Jahre eine langsame Abwanderung der Fernzüge von der Alsenztalbahn. Zunächst gab es 1969 eine erste Einschränkung: Der Schnelltriebwagen Frankfurt – Paris (seit 1967 als Dt 210/209) wur-

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 in der Pfalz.

► 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)

Sie haben eine em-Ausgabe verpasst? Hefte können Sie unter eisenbahnmagazin.de/archiv nachbestellen!



218 379 durchfährt am 21. April 1985 mit D 254 das Alsenztal bei Enkenbach. Kurze Zeit später verschwanden die SNCF-Garnituren aus dem Alsenztal Thomas Böhnke

hielt jedoch nur zwei Jahre: 1975 wurde sie neu geordnet und über Ludwigshafen – Mannheim geführt, wodurch die Alsenztalbahn endgültig aus dem Laufweg fiel.

Das verbliebene Nachtzugpaar Frankfurt – Paris erhielt die neuen Nummern D 252/253. Allerdings wurde nur noch der frühmorgens von Pa-

» **Ab 1989 verkehrten tagsüber nur noch Eurocity-Züge auf der Relation Frankfurt (Main) – Paris**

D 257 Paris Est (9.15)–Metz–Forbach (13.29/39)–Saarbrücken–Kaiserslautern–Mainz–Frankfurt (M) (16.21)

⚡ ***, ab Forbach ** 118%, 350 t, ab Kaiserslautern 250 t

♀ Saarbrücken–Frankfurt

ab Forbach						
a)	Bm	99	Metz–Frankfurt	255	258	11 076 237
				7626		
	Bm	98	" "	" "	" "	" "
	Ds		Paris–	256	256	SNCF 236
				7626		
b)	Bm	106	" "	" "	" "	" "
	Bm	105	" "	" "	" "	" "
1)	Bm	104	" "	" "	" "	" "
	Bm	103	" "	" "	" "	" "
	Am	102	" "	" "	" "	" "
	ABm	101	" –Kaisersl (–Heilbronn)	" 2557	" "	238
	Bm	100	" " (")	" "	" "	" "

a) So auch 3. VI., 31. III., 19. V., nicht 2. VI., 30. III., 18. V.

b) Do–Sa

1) Abt 9 CIWLT Paris–Forbach

Forbach–Saarbrücken,

DSG ab Saarbrücken, Abt 10 Dst ab Forbach

S, Sa Abstellbf Ffm–Süd

● ab Saarbrücken 6/10, ab Kaiserslautern 4/8 ●

Zugbildung 1974 für den zwischen Kaiserslautern und Frankfurt (Main) aus acht Wagen bestehenden D 257. Bemerkenswert sind die Kurswagen nach Heilbronn, die eine umsteigefreie Verbindung in Richtung Mannheim herstellen und faktisch die Strecke bedienen, über die der Zug im Jahr 1980 verlegt wird, die anderen Züge folgen ab 1985/1989 Slg. FD



ris kommende D 253 über Bad Kreuznach geführt, während der um Mitternacht laufende D 252 fortan die Route über Mainz – Ludwigshafen – Kaiserslautern nahm. Diese Streckenführung war zuletzt 1957 beim Nachtzug D 1116/1117 genutzt worden. 1975 reduzierte die Bahn damit gezielt die nächtliche Nutzung der Alsenztalbahn für Fernzüge.

Schrittweiser Rückzug

Ab 1975 verkehrten neben dem Nachtzug weiterhin drei Tageszugpaare der Relation Frankfurt (Main) – Paris über die Alsenztalbahn. Doch mit dem Sommerfahrplan 1980 wurde das Zugpaar 256/257 auf die Route über Mannheim verlegt. Die neue Streckenführung brachte eine Fahrzeitverkürzung von 50 Minuten für D 256 und 39 Minuten für D 257. Ferner konnte die Kurswagenverbindung Heidelberg – Kaiserslautern – Paris (E 2656/2557) eingestellt werden. Dieses Zugpaar wurde 1983 in einen FD-Zug (Fern-Express) umgewandelt und 1984 schließlich zur IC-Verbindung 156/157.

Der Nachtzug D 253 wurde 1983/84 sonntags über Ludwigshafen geführt und 1984 dauerhaft auf diese Route verlegt. Damit folgte er dem bereits seit 1975 über Ludwigshafen geführten D 252. Mainz blieb weiterhin im Laufweg enthalten, doch Bad Kreuznach wurde nun nicht mehr bedient.

1984/85 verkehrten damit noch zwei Tages-D-Zug-Paare der Relation Paris – Frankfurt (Main) über die Alsenztalbahn – doch 1985 kam das Ende. Das Zugpaar D 258/259 wurde fortan auch über Mannheim geleitet. Das andere Zugpaar D 254/255 wurde auf die Nahstrecke verlegt. Damit erhielt diese Route erstmals seit Langem wieder eine durchgehende D-Zug-Verbindung. Durch den Verzicht auf den längeren Aufenthalt in Kaiserslautern ließ sich die

Lokwechsel in Kaiserslautern Hbf: 218 370 hat am 21. Juli 1982 den D 259 Paris Est – Frankfurt (Main) übernommen und wird ihn durch das Alsenztal führe Josef Maurer



1981 fuhren noch drei durchgehende Tageszugpaare Frankfurt – Saarbrücken – Paris über die Alsenztalbahn. Am 4. Juli 1981 befördert 218 362 den D 254 bei Mannweiler-Cölln von Frankfurt nach Paris. Die Fahrgäste in 1. Klasse reisen in einem klimatisierten Avnz. Auch die Garnituren der SNCF bestehen in jenen Jahren (fast) ausschließlich aus klimatisiertem Wagenmaterial Dr. Dietmar Beckmann

Fahrzeit um sechs Minuten verkürzen, weil der dortige Lokwechsel durch die neue Streckenführung entfiel. Diese Verbindung blieb bis zum Fahrplan 1989 bestehen.

Das Ende der Paris-D-Züge

Im Rahmen der Neuordnung des Zugverkehrs Frankfurt – Saarbrücken – Paris zum Fahrplan 1989 verkehrten tagsüber grundsätzlich nur noch Eurocity-Züge auf dieser Relation. Dies be-

deutete auch das Ende des letzten über die Nahestrecke geführten Zugpaars D 254/255, das durch den neuen Eurocity EC 54/55 „Gustave Eiffel“ ersetzt wurde – selbstverständlich auf der Route über Mannheim.

Nachdem bereits 1985 die lange Geschichte des internationalen Fernverkehrs über die Alsenztalbahn geendet hatte, war sie jetzt auch auf der Nahestrecke endgültig vorbei. Eine weitere be-

merkenswerte Fernverbindung von nationaler Bedeutung, die ebenfalls den Weg durch das Alsenztal nahm, soll hier zum Abschluss dieser dreiteiligen Darstellung nicht unerwähnt bleiben.

Die Nord-Süd-Verbindung

Nach dem Zweiten Weltkrieg richtete man auch auf der Alsenztalbahn wieder eine Nord-Süd-Verbindung ein, zunächst 1949 mit dem Nachtzug D 753/754 mit Zuglauf Konstanz – Karlsruhe

Zugnummern der Fernzüge über die Alsenztalbahn

1962	1967	1969	1971	1973	1975	1983	Bemerkungen
D 1118/1115	D 216/215	D 216/215	D 350/351	D 454/455	D 252/253	D 253	Nachtzug
D 1104/1101	D 222/221	D 222/221	D 258/259	D 258/259	D 258/259	D 258/259	Tageszug
D 1112/1113	D 212/213	D 212/213	D 254/255	D 254/255	D 254/255	D 254/255	Tageszug
D 1114/1111	D 214/211	D 214/211	D 256/257	D 256/257	D 256/257		Tageszug
Dt 1110	Dt 210	via Mannheim					Schnelltriebwagen, Gegenzug Dt 1107 fuhr über Mannheim
D 171/172	D 171/172	E 701/700	E 1601/1600	E 1601/1600	E 2001/2000	E 2129/2128	Nord-Süd-Tagesverbindung



Auch eine dieselelektrische Versuchslokomotive vom Typ DE 2500 von Henschel-BBC versieht in den 80er-Jahren Schnellzugdienste in der Pfalz. Am 19. April 1985 hat 202 003 den D 255 am Haken (Aufnahme bei Schleißweiler)

Henning Folz

– Neustadt – Bingen – Koblenz, ab Herbst 1949 bis Köln. Dieses Zugpaar war bereits 1947 zwischen Konstanz und Saarbrücken eingeführt worden und nahm nun weiterhin den Weg über Kaiserslautern Hbf, fuhr also nicht ab Hochspeyer auf direktem Wege nach Enkenbach. Deshalb hielten die Züge in Enkenbach nicht, bedienten jedoch die Bahnhöfe Bad Kreuznach und ab 1950 auch Bad Münster am Stein.

Dieses Zugpaar, das mit verschiedenen Schlafwagen ausgestattet war, wurde 1953 eingestellt. Dafür verkehrte neu das Tageszugpaar D 171/172 Konstanz – Köln über diese Route, jetzt wieder direkt über Enkenbach und nicht über Kaiserslautern, mit Halten in Enkenbach – und in Bad Münster am Stein sowie in Bad Kreuznach. Das Zugpaar führte auch einen Speisewagen.

Eine grundsätzliche Neuheit im Fernverkehrsfahrplan stellte das Zugpaar 171/172 jedoch nicht dar, denn es verkehrte zuvor bereits über Karlsruhe – Wörth – Ludwigshafen – Mainz. Nun wurde der Laufweg geändert und führte von Karls-

» Noch bis 1988 verkehrte ein D-Zug-Paar in Nord-Süd-Relation über die Alsenztalbahn

ruhe über Landau (Pfalz) und Bad Kreuznach nach Mainz. Im Jahr 1955 erhielt das Zugpaar einen neuen Laufweg von Basel nach Krefeld sowie die Kennzeichnung als „LS-Zug“ (Leichtschnellzug) mit den neuen 26,4-Meter-Wagen.

Ab 1956 wurde schließlich wieder über Kaiserslautern gefahren.

Im Jahr 1969 wurde das bisherige D-Zug-Paar durch das Eilzug-Paar 700/701 mit dem Laufweg Konstanz/Karlsruhe – Bingerbrück ersetzt. Dieses Zugpaar führte Kurswagen Landau – Krefeld und Saarbrücken – Basel/Konstanz, mit Wagenübergängen in Bingerbrück, Kaiserslautern und Karlsruhe. Ab Herbst 1969 trug das Zugpaar die Nummern 1600/1601. In den folgenden Jahren änderten sich die Zugnummern sehr oft.

Ab 1979 verkehrte das Zugpaar zwischen Pirmasens und Bingerbrück mit Kurswagen von und nach Dortmund. Diese Kurswagenverbindung blieb – mit einigen Anpassungen bei Zügen und Zugnummern – bis 1991 erhalten.

Zuschlagfreier D-Zug

In der Zeit von 1984 bis 1988 verkehrte das Zugpaar als D-Zug (2128/2129), weil die DB Fernzüge mit D-Zug-Wagen in zuschlagfreie D-Züge umwandelte. Ab 1988 war es dann ein regionales Eilzugpaar, aber weiterhin mit den Kurswagen nach Dortmund. Der Taktverkehr ab 1991 brachte dann auch das Ende dieser Kurswagenverbindung. Seither gibt es auf der Alsenztalbahn nur noch Reisezüge des Regionalverkehrs. Dennoch bleibt es bemerkenswert, dass diese Strecke über Jahrzehnte hinweg trotz fehlender Elektrifizierung eine wichtige Rolle im internationalen Fernverkehr gespielt hatte.

Josef Mauerer

218 361 verlässt am 26. Mai 1988 mit dem D 2129 den Bahnhof von Bad Kreuznach auf dem Weg nach Pirmasens, der auch durchs Alsenztal führen wird

Günter Tscharn



<https://worldmags.net>



ET 25 201 der Deutschen Reichsbahn am Leipziger Hauptbahnhof: Der ursprünglich vierteilige Triebzug entstand aus ehemaligen niederländischen Fahrzeugen und war ab 1965 gut fünf Jahre im Reisezugverkehr im Einsatz, unter anderem als Schnellzug

Michael Malke/Eisenbahnstiftung

■ ET 25 201 der Deutschen Reichsbahn

Vierteiliges Einzelstück für den Reisezugdienst

Um den Bedarf an elektrischen Triebfahrzeugen zu decken, ließ die Deutsche Reichsbahn in den 1960er-Jahren aus ehemaligen niederländischen Gleichstrom-Triebzügen den vierteiligen Triebzug ET 25 201 aufbauen. Vor gut 60 Jahren begann sein Einsatz. Der Einzelgänger blieb aber nur gut fünf Jahre im Betriebsdienst

Mit dem schrittweisen Ausbau des elektrischen Streckennetzes, das Anfang 1960 eine Länge von rund 260 Kilometern erreicht hatte, plante die Deutsche Reichsbahn (DR) auch den Einsatz von Triebzügen. Da Konstruktion und Beschaffung moderner Fahrzeuge kurzfristig nicht möglich waren, beschloss die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM), aus vorhandenen Altfahrzeugen neue Triebzüge aufzubauen. Allerdings waren der DR nach dem Zweiten Weltkrieg nur wenige Exemplare der Baureihen ET 25 und ET 85 verblieben, von denen lediglich der ET 25 012 eine Generalreparatur erhielt und nach seiner Abnahme (27. Februar 1960) dem

Bahnbetriebswerk (Bw) Leipzig Hbf West zugeteilt wurde.

Aus vier mach eins

Als bald stellte sich die Frage nach einer Ersatzgarnitur. Zunächst plante die HvM den Umbau von drei Triebzügen der Reihe Mat'36 der Niederländischen Eisenbahnen (siehe Kasten), die nach dem Zweiten Weltkrieg in der sowjetischen Besatzungszone verblieben waren. Doch dieses Vorhaben wurde als bald aus Kostengründen verworfen. Zum einen befanden sich die Fahrzeuge aufgrund der Abstellzeit von rund 15 Jahren in einem sehr schlechten Gesamtzustand, zum anderen musste die gesamte elektrische Ausrüstung

einschließlich der Fahrmotoren und Steuerung ersetzt werden. So beschränkte man sich auf ein Fahrzeug. Die notwendigen Arbeiten vergab die HvM an die Reichsbahnausbesserungswerke Dessau und Berlin-Schöneweide. Von den vorhandenen Fahrzeugen wurden schließlich nur die Triebwagen 628 (ET 25 201a) und 615 (ET 25 201b) sowie die Mittelwagen 628 (ET 25 201c) und 602 (ET 25 201d) verwendet.

De facto war der vierteilige ET 25 201 ein Neubau, der erst nach einigen Verzögerungen im Frühjahr 1965 fertiggestellt und erprobt werden konnte. Nach letzten Einweisungs- und Personalschulungsfahrten vom 17. bis zum 22. Mai 1965 erfolgte



In Dessau stehen Anfang der 60er-Jahre NS-Mat '36 abgestellt.
Die DR schuf auf ihrer Basis den ET 25 201 *Karlheinz Leyer*

schließlich die endgültige Abnahme des Triebzuges, der zum 29. Mai 1965 ebenfalls dem Bw Leipzig Hbf West zugewiesen wurde. Bereits einen Tag später begann der Plandienst für den „Großen ET“, wie die Leipziger Eisenbahner das vierteilige Einzelstück nannten. Der eintägige Dienstplan für den ET 25 201 sah neben einem Eilzugpaar nach Köthen jeweils ein Schnellzugpaar nach Magdeburg und Zwickau (Sachsen) vor. Allerdings war der Einsatz des ET 25 201 nicht ganz unproblematisch, denn bei längeren Fahrten im unteren Geschwindigkeitsbereich waren die Tatzlager-

motoren aufgrund der fehlenden Fremdbelüftung einer hohen thermischen Belastung ausgesetzt. Um den Verschleiß an den Fahrmotoren zu verringern, war der ET 25 201 ab Frühjahr 1968 nur noch mit einem Mittelwagen im Einsatz.

Mit dem Fahrplanwechsel am 26. Mai 1968 stellte die Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb (Tb) des Bw Leipzig Hbf West einen gemeinsamen zweitägigen Umlauffür den ET 25 012 und den ET 25 201 auf. Dieser sah neben Schnellzügen (D) nach Erfurt, Magdeburg und Zwickau (Sachsen) auch

Technische Daten des ET 25 201

Achsfolge	Bo 2' + 2' 2' + 2' 2' + 2' Bo
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Länge über Kupplung	94.830 mm
Gesamtachsstand	91.220 mm
Raddurchmesser	950 mm
Sitzplätze (1. Klasse)	22
Sitzplätze (2. Klasse)	225
Radstand im Drehgestell	3.000 mm
Anfahrzugkraft	80 kN
Stundenleistung	920 kW
Dauerleistung	840 kW
Bauart des Antriebs	Tatzlager
Dienstmasse	189,1 t
Achsfahrmasse	18 t

Personenzüge nach Altenburg und Halle (Saale) vor. Mit dem ab 29. September 1968 gültigen Winterfahrplan wies die Tb-Gruppe den beiden E-Triebzügen zwei weitere Schnellzugpaare zu, so dass deren tägliche Laufleistung auf insgesamt 1.134 Kilometer anstieg. Im Sommer 1969 entfielen die Personenzugleistungen zugunsten weiterer Schnellzüge. Fortan pendelte der ET 25 201 ausschließlich auf den Verbindungen Leipzig – Erfurt und Leipzig – Magdeburg. Die tägliche Laufleistung der beiden im Dienstplan 14 eingesetzten E-Triebzüge lag nun bei insgesamt

Der vierteilige ET 25 201 erreicht im Reisezugdienst in den 60er-Jahren Halle (Saale) Hbf

Karlheinz Leyer



1.622 Kilometern. Stand der ET 25 201 aufgrund von Fristarbeiten oder Reparaturen nicht zur Verfügung, schickten die Lokleiter einen Ersatzzug mit einer Maschine der Baureihe E 04 ins Rennen.

Der ab 28. September 1969 gültige Umlauf wurde durch ein zusätzliches Zugpaar auf der Relation Leipzig – Halle (Saale) weiter verdichtet, sodass die tägliche Gesamtleistung der beiden E-Triebzüge nun 1.698 Kilometer betrug. Allerdings nahm die Zahl der Ausfalltage beim ET 25 201 inzwischen spürbar zu. Aus diesem Grund strich die Tb-Gruppe den Dienstplan 14 mit dem Fahrplanwechsel zum 31. Mai 1970 auf einen Tag zusammen. Der ET 25 201, der ab 1. Juni 1970 die EDV-gerechte Betriebsnummer 285 201–295 204 trug, wurde aber nur noch selten eingesetzt und schließlich ab 22. September 1970 als Reserve vorgehalten. Im März 1971 absolvierte der Einzelgänger schließlich seinen letzten Einsatz, bevor er am 16. März 1971 abgestellt und am 12. Mai 1971 in den Schadpark verfügt wurde. Erst fünf Jahre später, am 2. September 1976, musterte die HvM das Einzelstück aus, das anschließend als Aufenthalts- und Schulungsraum in Halle (Saale) genutzt wurde. Dirk Endisch



Ab 1968 lief der ET 25 201 als Dreiteiler. 1969 steht er in dieser kürzeren Konfiguration im Bw Leipzig Hbf West, wo das Fahrzeug auch beheimatet ist

Slg. Dirk Endisch

NS Materieel '36

Elektrischen Triebzüge für die Nederlandse Spoorwegen

Materieel '36 (Mat '36) war die Bezeichnung für die elektrischen Triebzüge, die von den niederländischen Herstellern Werkspoor, Allan und Beijnes zwischen 1936 und 1942 für die Nederlandse Spoorwegen (NS) gebaut wurden. Insgesamt wurden 90 dieser dunkelgrünen, stromlinienförmigen Triebzüge ausgeliefert.

Die Serie Mat '36 bestand aus 53 zweiteiligen Einheiten (NS 211–263) und 37 dreiteiligen Einheiten (601–637). Die zweiteiligen Züge waren mit Jacobs-Drehgestellen ausgestattet. Mit ihren Scharfenbergkupplun-

gen konnten die Triebzüge im Zugverband mit Mat '35 sowie später mit Mat '40, Mat '46 und Mat '54 fahren.

Ein Teil dieser Triebzüge – 29 zweiteilige sowie alle dreiteiligen Einheiten – wurde ab 1942 um einen zusätzlichen Mittelwagen verlängert. Dabei wurden die zweiteiligen Triebzüge zu dreiteiligen und die ursprünglich dreiteiligen zu vierteiligen Einheiten umgebaut.

Während des Zweiten Weltkriegs gingen einige Fahrzeuge durch Kriegseinwirkungen verloren; andere wurden nach Osten abtrans-

portiert. Einige schwer beschädigte Exemplare konnten nach Kriegsende nicht mehr in Betrieb genommen werden. Von den ursprünglich 90 Triebzügen kehrten 61 nach Kriegsende in den aktiven Dienst zurück.

1970 wurde schließlich der Letzte der Mat '36-Triebzüge außer Dienst gestellt. Seit 2023 beherbergt das Niederländische Eisenbahnmuseum (Het Spoorwegmuseum) in Utrecht den zweiteiligen Triebzug 252, der aufwendig restauriert wurde und heute wieder im Glanz seiner ursprünglichen Epoche erstrahlt. GF



Die fabrikneuen elektrischen Triebzüge 212 und 211 stehen 1938 auf dem Gelände von Werkspoor in Zuilen

Werkspoor N.V./Het Utrechts Archief (164486)/Wikimedia



■ Güterzuglokomotiven der österreichischen Reihe 1280

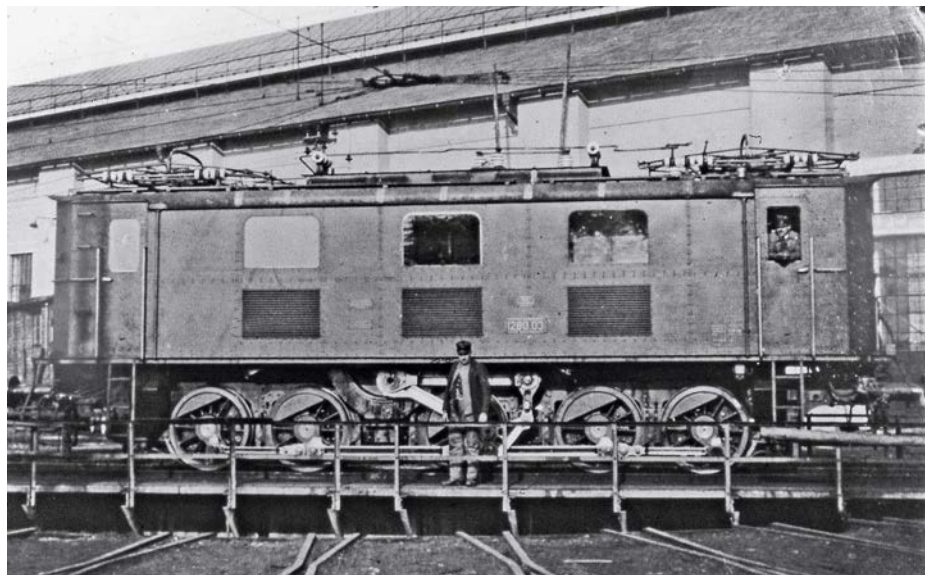
Schwergewicht

der Elektrotraktion auf Österreichs Bahnen

Überwiegend war die Reihe 1280 im Güterzugdienst anzutreffen. 1280.19 und 1020.1616 rollen mit einem Güterzug im Juli 1956 durch Warmbad Villach Alfred Luft

Die österreichische Reihe 1280 war eine wenig ruhmreiche Lokkonstruktion der BBÖ aus der Mitte der 1920er-Jahre. In untergeordneten Einsätzen verrichteten die Güterzuglokomotiven bis 1976 ihren Dienst in den Direktionsbereichen Linz und Villach

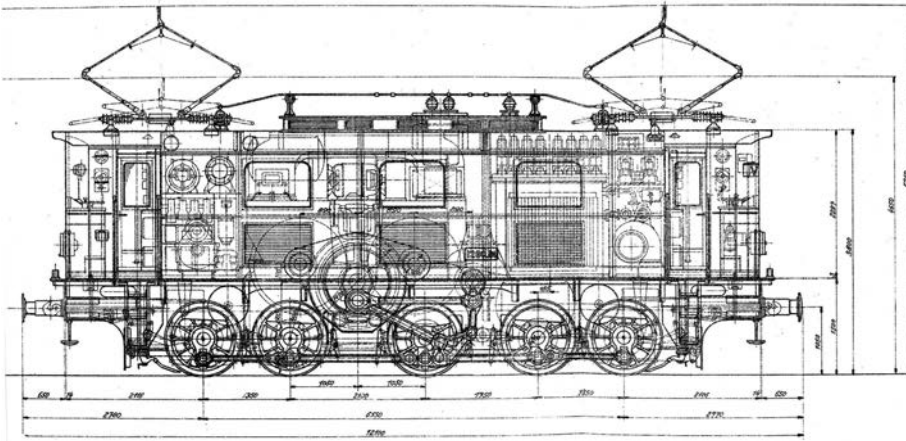
Die fortschreitende Elektrifizierung in Westösterreich, die mit Erhöhung des zulässigen Achsdrucks von 14,5 auf zunächst 16 Tonnen einherging, verlangte nach einer zugkräftigeren Schwergüterzug-Lokomotive als es die Arlbergloks 1080.0/1 aus dem Elektrifizierungsprogramm von 1922 darstellten. Für die gedrungenen, kleinrädriigen Fünfkupplerloks der Reihe 1280 schlug die AEG Union 1925 einen hoch im Rahmen gelagerten



1280.03 um 1932 auf der Drehscheibe der Zugförderungsstelle Salzburg Gnigl; bei 1280.01 bis 17 waren die Lufteintritte anfangs in der unteren Hälfte der Seitenwand in der Flucht der Fenster angeordnet, was später geändert wurde, wie auf der rechten Seite zu sehen ist

Technische Daten zur ÖBB-Reihe 1280

Baureihe/Bestandszahlen	BBÖ: 1280.01-22 / DRB: E 88 201-222 / ÖBB: 1280.01-22
Hersteller/Lieferzeitraum	AEG Union und StEG bzw. Lofag/1927-1929
Achsfolge/Antrieb	Fünfkuppler/Vorgelegeantrieb über Kandó-Gelenkrahmen
Länge über Puffer	12.100 mm
Gesamtachsstand	6.550 mm
Raddurchmesser	1.140 mm
Dienstmasse	82,0 t
maximale Achslast	16,4 t
Höchstgeschwindigkeit	50, später 40 km/h
Motoren	2 Reihenschluss-Kollektormotoren in Reihe geschaltet
größte Motorspannung	2 × 474,5 V
Steuerung/Fahrstufenzahl	elektropneumatische Schützensteuerung/21
Stundenleistung	1.500 kW bei 38 km/h
Stundenzugkraft	141 kN



Loktypenzeichnung der BBÖ-1280.01 bis 17 im Ablieferungszustand der StEG von 1927/28

Werk/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch (2)



1280.10 im November 1962 in Salzburg Gnigl; gegenüber dem Ablieferungszustand – den das Bild links dokumentiert – ist der Stirnübergang entfallen und sind die Lufteintritte zwischen die Maschinenraumfenster nach oben versetzt worden Hermann Gessmann/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch

Hermann Gessmann/Sla. Dr. Helmut Petrovitsch

Doppelmotor vor, der über ein Zahnradvorgelege und den damals propagierten Kandó-Gelenkrahmenantrieb bei der Mittelachse auf die Kuppelstangen wirkt. Der Antrieb stellte sich jedoch als wartungsintensiv heraus, die Fahreigenschaften trotz der bescheidenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h als unbefriedigend und das Bremsverhalten als unzureichend.

Die Reihe 1280 stammt noch aus jenem Zeitraum, als der primäre Auftragnehmer für die komplette Reihe die Elektrofirma war – hier die AEG Union, die die Fertigung des mechanischen Teils an ein Subunternehmen vergab. Für 1280.01 bis 09 und 13 bis 17 war das die Lokomotivfabrik StEG; 1280.10 bis 12 und die nachbestellten 18 bis 22 fertigte die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf. Bei den letztgenannten Maschinen waren die Lüftungsjalousien nicht mehr in der unteren Hälfte der Seitenwand platziert, sondern hochgesetzt in schmalen Streifen zwischen den Maschinenraumfenstern. Bei späteren Aufenthalten in die Hauptwerkstätten wurden auch die früher gelieferten Loks entsprechend umgebaut. Der BBO-typische Stirnwandübergang mit Rundfenster in der Tür entfiel später während des Reichsbahn-Zeitraums.

Testfahrten auf der Brennerrampe

Auf den Zusammenstellungszeichnungen von 1927 sind Doppelbügel-Stromabnehmer der Siemens-Bauart Ia dargestellt. Solche mit 1.300 Millimeter schmaler alternativer Tunnelwippe waren auf den 1280 aber letztlich entbehrlich, weil deren Ablieferung 1928/29 mit dem Abschluss der Tunnelaufweitungen am Arlberg zusammenfiel. Alle 1280-Elloks wurden nach Innsbruck geliefert und absolvierten ihre Lastprobefahrten auf der Brennerrampe. Erst als die Elektrifizierung der Gisela-bahn 1930 ostwärts über Saalfelden hinaus fertiggestellt war, begann die Umstationierung der kompletten Reihe nach Salzburg. Haupteinsatzgebiet wurde der Rampeneinstieg auf der 1933/35 zwischen Schwarzach-St. Veit und Spittal-Millstättersee elektrifizierten Tauernbahnstrecke.

Die mechanische Konstruktion der Reihe 1280 war in mehrfacher Hinsicht ein Fehlgriff: Die für 25-Promille-Bergstrecken vorgesehene Lok besaß nicht nur keine E-Bremse, sondern war bis zur Nachrüstung 1935 nur an drei Radsätzen klotzgebremst. Lokleerfahrten bergab führten wegen Überhitzung oftmals zu Radreifenverdrrehungen. Die Endachsen waren um +/- 18 Millimeter frei seitenverschiebbar ohne gegenfedernde Rückstellvorrichtung gelagert und trugen deshalb kaum zur Bogeneinlenkung bei. Die Führung im Gleis erfolgte nur durch den zweiten und vierten Radsatz mit hohem Spurkranzverschleiß. Die Laufeigenschaften waren aufgrund dieses kurzen Führungsradstandes von 3.850 Millimetern instabil.

Kandó-Gelenkrahmenantrieb

Die beiden dauernd in Reihe geschalteten und hochliegend eingebauten Motoren arbeiteten über gefederte Ritzel auf das Großzahnrad der

H0-Modellumsetzung

ÖBB-Ellok 1280.06 von Jägerndorfer Collection

Die uns vorliegende H0-Miniatur 1280.06 (Artikelnummer 22500/349,90 €) stellt das ÖBB-Vorbild im Zeitraum zwischen 1963 und der Ausmusterung 1973 dar – also die Umbauversion auf Neubauscheren mit Wanisch-Palette auf den alten Stromabnehmer-Grundrahmen. Das gut lesbar angeschriebene letzte Untersuchungsdatum lautet auf das Jahr 1971. Das Modell stimmt in den Maßen fast im Zehntelmillimeterbereich mit dem Original überein, gibt alle Details einschließlich der Dachausrüstung exakt wieder und kommt vollständig zugerüstet aus der Packung. Die exponierten Ansteckteile sind bruchsicher-elastisch ausgeführt, sollten jedoch an den Einstecklaschen durch Verklebung gesichert werden.

Der Kandó-Viereckrahmen mit dem angelenkten Koppeldreieck ist korrekt wiedergegeben; Großradabdeckung und Blindwelle drehen mit. Das beidseitig offene mittlere Maschinenraumfenster als Zusatzlüftung gibt korrekt den seinerzeit üblichen Betriebszustand wieder. Typisch ist auch das herabgelassen wiedergegebene linke Führerstandsfenster, aus dem sich der Lokführer des Nahgüterzugs beim Rangieren gern hinauslehnte. Das Lokgehäuse ist durch zwei unterseitige Schrauben fixiert und somit erfreulicherweise ohne „Aufspreizgewaltakt“ abnehmbar.

Der Antrieb erfolgt auf den zweiten Kuppelradsatz und weiter über die mit leichtem Seitenspiel gelagerten Kuppelstangen auf

Formneues H0-Modell der ÖBB-Elektrolokomotive 1280.06 von Jägerndorfer Collection, die den speziellen Kandó-Viereckrahmen mit dem angelenkten Koppeldreieck vorbildgerecht wiedergibt Dr. Helmut Petrovitsch (2)



den verlängerten Kurbelzapfen. Die Lok hat keinen festen Führungsradstand. Der Treibradsatz ist um zweimal 0,5, die übrigen Kuppelradsätze sind um zweimal 0,7 Millimeter seitenschiebbar gelagert. Die Räder mit nur 0,7 Millimeter hohen Spurkränzen verlangen eine exakte Gleisverlegung, wobei unsere Fahrtests im Radius R 1 durchaus erfolgreich verliefen. Als kritisch erweist

» **Es ist ein mutiges Unterfangen, eine beim Vorbild ungeliebte Lok in 1:87 umzusetzen**

sich das Schieben einer schweren Rangiereinheit mit der Kurzkupplungskulisse im Bogen, wobei der führende Lokradsatz mit vollem Seitendruck an der Außenschiene anläuft. Es genügt dort die bei üblichen Isolierschienenverbindern entstehende kleine Lücke zwischen nicht abgeschrägten Profilen, um das Rad aufklettern zu lassen.

Das Vorbild war konstruktiv auf die in den 1920er-Jahren noch mit 50 km/h limitierte Güterzuggeschwindigkeit ausgelegt. Später wurde die 1280 von den ÖBB auf 40 km/h herabgesetzt. Im Vergleich dazu rollt das eingefahrene Modell bei zwölf

Volt Analogspeisung mit umgerechnet flotten 94 km/h über die Gleise. Der Auslauf bei Stromunterbrechung beträgt zehn Zentimeter. Die im dargestellten Zeitraum gültige Vorbildgeschwindigkeit von maximal 40 km/h erreicht das Ellokmodell schon bei sechs Volt. Die langsamste ruckfreie Soloschleifahrt wurde mit 14 km/h bei dreieinhalb Volt und 95 Milliampere Stromaufnahme ermittelt. An Bord ist eine PluX22-Digitalschnittstelle für den nachträglichen Einbau eines Decoders.

Die von den BBÖ seinerzeit als Schwer-güterzuglok mit 80 Tonnen Dienstmasse beschaffte 1280 stellt sich im Jägerndorfer-H0-Modell eher als ein Leichtgewicht mit 262 Gramm Eigenmasse dar. Damit kann das haftreifenlose Modellfahrzeug in der Zugkraft nicht mit typähnlichen Drehgestellloks mit Haftreifen mithalten. Unsere 1280 bringt es auf lediglich 0,4 Newton Zugkraft, bevor sie anfängt zu schleudern.

Das Pflichtenheft des Vorbilds verlangte eine Anhängelast von 400 Tonnen auf 25-Promille-Steigungen bei 33 km/h. Im Modell erreicht die mögliche Anhängelast nicht das Fünffache des Lokgewichts. Beim Fahrversuch auf einer geraden 22-Promille-Rampe zog die JC-1280 immerhin 15 leichte Zweiaxser-Güterwagen. HP

Fahrwertetabelle H0-Ellok ÖBB-1280.06 von Jägerndorfer Collection**Langsamfahrverhalten**

$v_{\min}$ analog 14 km/h bei 3,5 V/95 mA

Streckenfahrverhalten

v_{Vorbild} analog 40 km/h + 25 % = 50 km/h bei 7,6 V/115 mA

$v_{\max}$ analog 94 km/h bei 12,0 V/161 mA

Zugkraft Ebene bei $v_{\max}$ 0,4 N bei 12,0 V/190 mA

Ausrollweg aus $v_{\max}$ 100 mm

Maßstabelle**Ellok-Reihe 1280 ÖBB**

Maße in mm	Vorbild	1:87	JC
Länge über Puffer	12.100	139,1	139,3
Breite	3.040	34,9	34,9
Höhe Dach	3.800	43,2	43,7
Gesamtachsstand	6.550	75,3	76,2
Raddurchmesser	1.140	13,1	13,1

gemeinsamen Vorgelegewelle. Der Kandó-Gelenkrahmenantrieb mit Hilfswelle war 1925 nur an den italienischen Drehstromloks E 552.001 und 002 und der damals ersten ungarischen Industriefrequenz-Probelok in betrieblicher Verwendung. Das kinematische Prinzip mochte überzeugend erscheinen, funktionierte real spießgangfrei aber nur bei genauer Einhaltung der Stichmaße, also der spielfreien Lagerung aller maßgeblichen Drehzapfen am Gelenkviereck. Mit ausgeschlagenen Lagern wurde das Laufverhalten der 1280 als „bocksprungartig“ beschrieben. Die Stöße führten sogar zu Verwindungen des Lokrahmens. Deshalb setzten die Nachkriegs-ÖBB die Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h zurück.

Die Problematik der 1280 geht aus Dokumenten der Reichsbahn-Ära ungeschönt hervor: Einerseits meldete die Elektrische Oberbetriebsleitung allmonatlich nach Berlin, dass die Bahnstromerzeugung eine wesentliche Steigerung der elektrischen Traktionsleistungen zulassen würde, die aber aus Mangel an elektrischen Triebfahrzeugen nicht genutzt wurde. Andererseits informierte die Generalbetriebsleitung Süd mit Schreiben vom 4. März 1943 das Reichsbahn-Zentralamt München, dass sie beabsichtige, dem Reichsverkehrsministerium zu berichten, dass neben anderen nur noch für untergeordnete Dienste brauchbaren Elloks alle 22 Reichsbahn-E 88² zur Ausmusterung zwecks Gewinnung von Altstoffen in Frage kämen und durch E 94 ersetzt werden sollten, was allerdings nicht realisiert wurde.

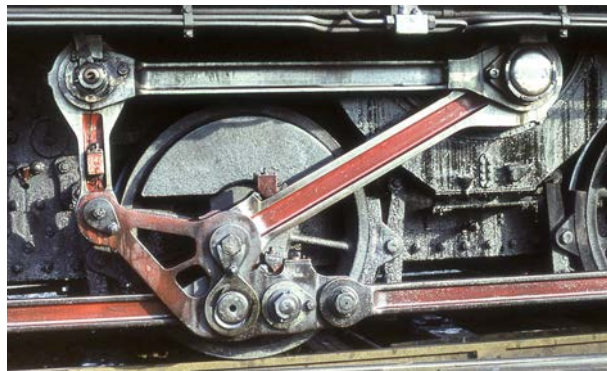
Gnadenbrot auf Nebenbahnen

Die ÖBB konnte in der Nachkriegsära auf die 20 verbliebenen E 88² und ab 1953 als Reihe 1280 geführten Loks nicht verzichten. Die geringe Höchstgeschwindigkeit verbannte sie vom Güterverkehr auf Hauptstrecken und ließ sie in den Nahgüterzugdienst und auf Nebenstrecken der Direktionsbereiche Linz und Villach abwandern. Im Streckeneinsatz waren die 1280 noch als Vorspann vor dampfgeführten Zügen auf der ab 1951 vorab elektrifizierten Ennstalbahnrampe Bischofshofen – Eben im Pongau, der Seenlinie St. Veit an der Glan – Villach sowie zwischen Leoben



AEG Union und StEG führten 1929 Lastprobe-fahrt mit der BBÖ-1280.14 zwischen Innsbruck und Brennersee durch – aufgenommen 1929 bei St. Jodok

Werk/Slg. Dr. Helmut Petrovitsch



Kandó-Gelenkrahmen-Antrieb in hyperstatischer Version mit Blindwelle an der ÖBB-Reihe 1280

Hermann Gessmann/Slg. Dr. H. Petrovitsch

und Vordernberg zu finden. Auf letztgenannter Zulaufstrecke zur Erzberg-Zahnradbahn kam eine 1280-Doppelbespannung sogar zur Ehre, den Eröffnungszug der Elektrifizierung am 29. September 1963 zu führen. Die Ausmusterung der Reihe 1280 erfolgte zwischen 1967 und 1976. Sechs entmotorisierte Maschinen dienten noch jahrzehntelang als fahrbare Vorheizanlagen, wofür die höchste Klemmenspannung der Traktions-

wicklung von 949 Volt abgegriffen wurde und nicht die geringer mit maximal 400 Kilowatt belastbare Zugheizwicklung. Die letzte am 1. Oktober 1976 ausgemusterte 1280.14 wurde zwar dem Eisenbahnmuseum übergeben, stand aber viele Jahre lang ungeschützt im Freigelände der HW Linz und wird heute in beklagenswertem Zustand und unzugänglich in einem ÖGEG-Schuppen verwahrt.

Dr. Helmut Petrovitsch

Bisweilen versah die Reihe 1280 auch Dienste im Reisezugbetrieb. In Arnoldstein hat 1280.09 im Jahr 1953 einen Personenzug am Haken

Alfred Luft



Bundesbahn-Akkulok 382 001 im Zustand der Epoche IV mit dem für diese Maschine typischen Doppelscheinwerfer auf dem Dach



SERIE
Ein Modell und sein Vorbild
382001-6

■ Die DB-Kleinlokomotive 382 001 als HO-Modell von Brawa

Spätgeborene mit Akku als 1:87-Umsetzung aus Waiblingen

Triebfahrzeuge mit Akkuantrieb fanden erst recht spät ihre Umsetzung im Modell – noch dazu solche für den Rangierdienst. Eine Ausnahme war die 382 001 der Deutschen Bundesbahn, die Brawa schon 1986 in HO auflegte

Bei der Artur Braun Modellspielwarenfabrik in Waiblingen, seit den 1960er-Jahren allgemein unter der griffigen Kurzbezeichnung *Brawa* bekannt, haben die Kleinen der Schiene eine lange Tradition im HO-Maßstab. Mit der Übernahme der *Sommerfeldt-Köf* ins eigene Produktprogramm hatte man seit Ende der 1960er-Jahre eine erste Rangierlok im Angebot, die die von *Eheim* gefertigte Bahndienst-Draisine auf VW-T1-Basis ergänzte und zu der sich weitere kleine Bahndienstfahrzeuge gesellten, die ebenfalls zum Teil von *Sommerfeldt* übernommen worden waren, da man sich dort fortan auf die Dachstromabnehmer-Produktion konzentrierte. Später kam auch noch ein Vollert-Rangierroboter bei *Brawa* hinzu. In den frühen 1980er-Jahren allerdings passte die eher einfach detaillierte Köf, deren Grundkonstruktion

bereits aus den 1950er-Jahren stammte, nicht mehr zum übrigen Programm. Ersatz musste her! Man sah sich in Remshalden um und hielt erneut die Köf-II-Familie für ein rentables Projekt, das ab 1986 in vielen Varianten ins Sortiment rollte. Wer damals den Katalog studierte, fand eine Besonderheit in Form einer optisch

eng mit der Köf-II-Familie verwandten Lokomotive mit Akkuantrieb: 382 001 der DB.

Späte DB-Nachzüglerinnen

Kaum jemand unter den Modellbahnern wird diese spezielle Lok damals auf dem Schirm gehabt haben – auf umso mehr Interesse stieß das neue Modell. Fahrgestell, Rahmen und Führerhaus entsprachen der Köf II, nur der Vorbau fiel deutlich anders aus. Kein Wunder, denn auch bei der DB basierte die Akkulok auf der Grundkonstruktion der Kleinlok der Leistungsklasse II. Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg hatte die Deutsche Reichsbahn als Alternative zu den Kleinloks mit Verbrennungsmotor ab 1935 verschiedene Pendants mit



Im Brawa-Katalog 1987/88 wurde die 382 001 der DB attraktiv beworben Slg. O. Strüber



Das Vorbild zum Brawa-Modell, aufgenommen am 2. März 2006 als verkehrsrote Rangierlok im S-Bahn-Bw Hamburg-Ohlsdorf Jens Perbandt

Speicherbatterien (Ks) in Dienst gestellt, die sich für leichte Rangieraufgaben gut bewährten. Diese Idee einer sogenannten Speicherlokomotive griff die DB kurz nach dem Zweiten Weltkrieg wieder auf, als es galt, weitere Kleinloks für den leichten Rangierdienst zu beschaffen.

Beim Bundesbahn-Zentralamt (BZA) in München ließ die DB eine neue, zeitgemäße Speicherkleinlok entwickeln, die zur besseren Sicht über einen Mittelführerstand verfügen sollte. Ein solches Projekt hätte jedoch eine völlige Neukonstruktion erfordert und damit hohe Gestehungskosten zur Folge gehabt. Deshalb besann man sich auf den maßgeblich auf der Köf II basierenden Vorkriegsansatz und beauftragte 1953 die Mosbacher Firma Gmeinder – damals ein Spezialist für den Bau von Kleinloks – mit dem Bau zweier weitgehend gleicher Versuchslokomotiven. Zu Vergleichszwecken sollte eine von ihnen, die spätere Ks 4993, mit einem Nachschaltgetriebe ausgerüstet werden, das eine höhere zulässige Geschwindigkeit von maximal 45 statt nur 30 km/h zuließ. Ende 1954 wurden Ks 4992 und Ks 4993 (beide Nummern in Zweitbesetzung) an die DB abgeliefert und bis Mitte Januar abgenommen. Im Gegensatz zu den nachgelieferten Köf II besaßen beide einen rot und nicht schwarz lackierten Pufferträger.

Im Süden zu Hause

Nach der ersten Erprobungsphase teilte die DB ihre Ks 4992 ab dem 25. März 1955 dem Bw Kempten (Allgäu) für den Dienst im Bahnhof Sonthofen zu, während die Schwesterlok nach Nürnberg-Doos ging. Die fehlende Druckluftbremse – gebremst wurde allein mit der Fuß-

Technische Daten zur DB-Akkulok 382 001

Epoche-III-Nummer	Ks 4992/Ka 4992
Bauart	Bo
Länge über Puffer	6.456 mm
Achsstand	2.524 mm
Raddurchmesser	850 mm
Dienstmasse	21 t
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h

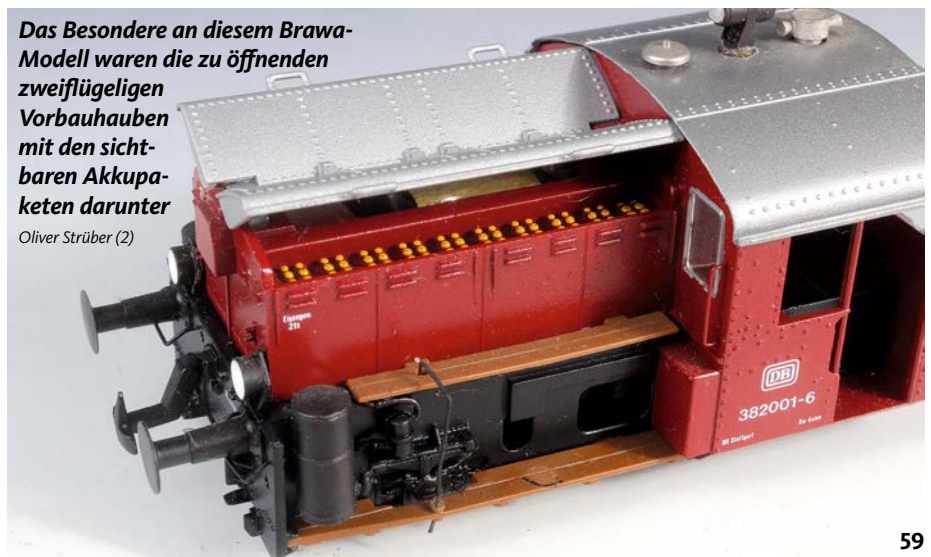
bremse – führte schnell zu Beschwerden seitens der Kleinlokführer, sodass Ks 4992 bald schon mit einem Druckluftherzeuger und einem Führerbremsventil nachgerüstet wurde. Die beiden Hauptluftbehälter waren dabei beidseitig vorn auf dem durchgehenden Trittbrett angeordnet. Trotz der Nachrüstung – die Druckluftbremse wirkte nur auf die angehängten Wagen – konn-

ten die beiden neuen Ks nicht überzeugen, weshalb eine Nachbeschaffung dieser Speicherkleinloks ausblieb. Ks 4992 verrichtete weiterhin Rangierdienst in Sonthofen. 1958 wurde bei ihr gemäß den Bestimmungen des neuen DB-Signalbuchs ein drittes Spitzenlicht nachgerüstet, das in einem gemeinsamen Gehäuse für beide Richtungen mittig auf dem Dach platziert wurde, wohingegen Ks 4993 einzelne Lampen an Vorbau und Rückwand erhielt.

1959 wurde unsere Lok an das Bw Augsburg abgegeben und 1960 gemäß der neuen DB-Vorgaben in Ka 4992 umgezeichnet. Etwa zu jener Zeit erhielt sie auch eine gelb-schwarze Warnschraffur an den Pufferträgern, die sie allerdings nur wenige Jahre trug und dann wie die Köf II an jenen Stellen schwarz lackiert wurde. Im Sommer 1963 kehrte die Kleinlok nach Kempten zurück,

Das Besondere an diesem Brawa-Modell waren die zu öffnenden zweiflügeligen Vorbauhäuben mit den sichtbaren Akkupaketen darunter

Oliver Strüber (2)





Die Kraftübertragung erfolgt beim Brawa-Modell mittels Zahnradern. Der hier montierte Mittelschleifer ist eine schlichte Eigenbaulösung

In der Frontansicht unterscheidet sich die Akkulok von den Verbrenner-Schwestern durch ihren komplett anderen Vorbau mit silbernen Klappen Oliver Strüber (2)

von wo aus sie drei Jahre später nach Aalen wechselte. Diesem Bw blieb sie bis zum Sommer 1974 treu – mittlerweile seit 1968 als 382 001 bezeichnet. Im Rahmen eines größeren Umbaus verfügte sie seit 1973 endlich über ein winterfestes Führerhaus samt Webasto-Heizung. Nach einem halbjährigen Gastspiel in Friedrichshafen machte die DB sie unter Beibehaltung ihrer Loknummer zum 1. November 1974 zur Werklok im Ausbesserungswerk Limburg.

Fortan als „Nordlicht“ unterwegs

Ihre Zeit in Mittelhessen währte jedoch nur etwas mehr als zwei Jahre, denn ab Ende Januar 1977 hieß ihre neue Heimatdienststelle Hamburg-Ohlsdorf. 382 001 und ihre ebenfalls dorthin versetzte Schwester 382 101 sorgten für den Verschub im S-Bahn-Bw. Im Sommer 1982 gönnte die DB der 382 001 eine weitere umfassende Modernisierung, die vor Ort im AW Hamburg-Ohlsdorf ausgeführt wurde. Neben technischen Verbesserungen wie einem Getriebeumbau und dem Einbau einer nunmehr direkten Druckluftbremse erhielt sie – ihrem Einsatzbereich im Werkverschub angepasst – beidseitig höhenverstellbare Scharfenberg-Kupplungen. Ebenfalls installiert wurde der Zugbahnfunk, und statt des gemeinsamen dritten Spitzenlichts auf dem Dach gab es auch für sie nun feste Lampen an Front und Rückseite. Im ozeanblau-beigefarbenen Blechkleid kehrte sie am 21. August 1982 in den Dienst zurück. Ihre Schwesterlok hingegen wurde im Jahr darauf ausgemustert und 1984 verschrottet.

Eine Besonderheit am H0-Modell

Wie erwähnt, legte Brawa gleich zu Beginn seiner neuen Köf-II-Zeit ab 1986 auch deren Ablegerin mit Akkuantrieb auf. Hierzu bedurfte es bei gleicher Grundkonstruktion lediglich eines geänderten vorderen Aufbaus, der beiden Hauptluftzylinder auf den Trittbrettern und des

Doppelscheinwerfers auf dem Dach. Statt den aktuellen Zustand als Verschublok im Hamburger S-Bahn-Bw nachzubilden, entschied man sich – wohl der leichteren Einsetzbarkeit im Modell wegen – für einen früheren Bauzustand des Vorbilds. Als Epoche-IV-Lok des Bw Aalen im Zustand zwischen der Umzeichnung und dem Umbau auf ein winterfestes Führerhaus 1973 rollte 382 001 ins Programm. Lieferbar war sie sowohl in Gleich- als auch in Wechselstromversion (Artikelnummern 0482/-3). Brawa wies auch gleich auf die Vorzüge seines Modells hin, die vielleicht nicht jedem sofort auffielen: „Eine ganz andere Lok. Elektrogetrieben. Und wer es nicht glaubt, klappt die zweiflügelige Motorhaube auf. Da liegen im Modell sichtbar die Akkus.“

Eine interessante Alternative für alle Modellbahner: Wie viele Modellbahner sich letztlich von dieser Werbebotschaft locken ließen und statt zu einer der anderen Verbrenner-Varianten zur Akkulok griffen, ist nicht überliefert. Fakt jedenfalls ist, dass 382 001 letztmals im Brawa-Katalog von 1996 abgebildet war, während die Köf II weiterhin angeboten wurde.

Noch immer im Einsatz

Ganz anders war es zu diesem Zeitpunkt mit der Vorbildlok bestellt: Mit der umgebauten 382 001 war man in Hamburg nun äußerst zufrieden. 1994 ging sie auf die neue DB AG über, wo sie dem Geschäftsbereich Traktion zugewiesen wurde. Nur buchmäßiger Art war ihre Ausmusterung zum 1. Januar 1997, die einherging mit dem Verkauf an die S-Bahn Hamburg. An ihren Aufgaben und ihrem Einsatzort rüttelte das nichts. 2001 änderte die weiterhin als 382 001 beschriftete Kleinlok nochmals ihr Aussehen: Seit einer IS 030-Revision war sie nun in Verkehrsrot mit großem S-Bahn-Logo an den Führerstandsseiten unterwegs. 2016 wurde ihr Äußeres im Rahmen einer erneuten großen Revision mit Neuanstrich verändert: Rahmen und Pufferträger tragen seither einen grauen Lack, und die großen Logos wichen dem nun an den Vorbauten angebrachten Schriftzug „S Bahn Hamburg DB“. Nach wie vor ist sie fast täglich im Einsatz.

Die Brawa-Rangierlok 382 001 hingegen ist leider nur noch als Gebrauchtmodell erhältlich und gilt auch weiterhin als eine interessante Alternative zu einer Köf. Ihre silbernen Abdeckungen der Vorbauten heben sie deutlich von der weitverbreiteten Kleinlokbauart ab und sorgen für besondere Akzente im Rangierdienst. Übrigens: Auch ihre Schwesterlok Ks 4993 gibt es inzwischen im Maßstab 1:87, denn Modellbahnzubehör Unger bietet sie als 3-D-Druck-Modell an. Oliver Strüber

382001-6

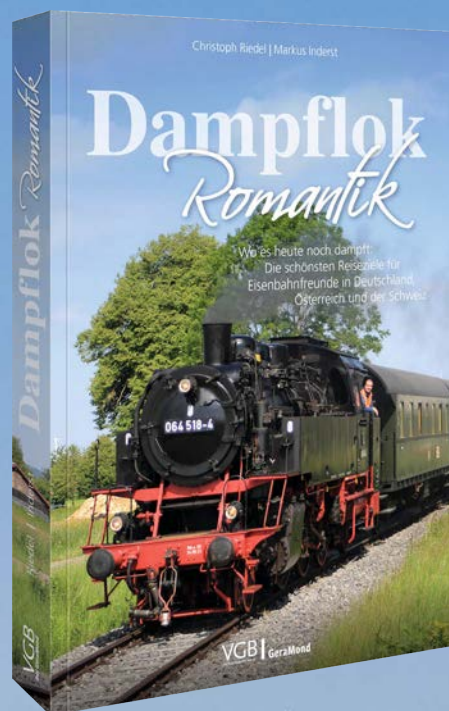
Hersteller	Gmeinder & Co.
Fabriknummer/Baujahr	4830/1954
Abnahme	12. Januar 1955
Stationierungen	
Bw Kempten (Allgäu)	25. März 1955 bis 24. Februar 1959
Bw Augsburg	25. Februar 1959 bis 10. Juni 1963
Bw Kempten (Allgäu)	11. Juni 1963 bis 14. April 1966
Bw Aalen	15. April 1966 bis 31. Mai 1974
Bw Friedrichshafen	1. Juni 1974 bis 31. Oktober 1974
AW Limburg (Werklok)	1. November 1974 bis 26. Januar 1977
Bw Hamburg-Ohlsdorf/ Werkstatt Hamburg-Ohlsdorf	27. Januar 1977 bis heute

HISTORISCH REISEN & ZEITLOS GENIESSSEN

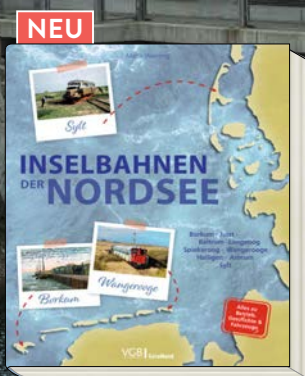
JETZT VORBESTELLEN

Dampfendes Eisenbahnerlebnis wie vor 100 Jahren: Dies ermöglichen zahlreiche Eisenbahnvereine in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

192 Seiten · ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-98702-150-3
€ [D] 24,99



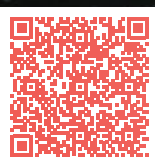
ISBN 978-3-86245-297-2
€ [D] 34,99



ISBN 978-3-98702-170-1
€ [D] 34,99



ISBN 978-3-98702-108-4
€ [D] 19,99



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**
<https://worldmags.net>

VGB | **GeraMond**
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



■ HOe-Betriebsdiorama mit Motiven der Schmalspurstation Oschatz Süd

Kleine Bahn im Empfangsgebäude

*Ausfahrt eines Güterzugs
mit Personenbeförderung
aus dem Bahnhof Oschatz
Süd in Richtung Mügeln,
vorbei an den Gebäuden
des Elektrobaubetriebes*

*Modellbahnhof im Bahnhof: Die Station Oschatz Süd an der schmalspurigen
Döllnitzbahn war einst wichtiger Umsteigepunkt für Schüler und Arbeiter. Im alten
Empfangsgebäude existiert ein authentisches und detailreiches HOe-Schaustück,
das diesen Bahnhof im Zustand der 70er-Jahre zeigt – Reichsbahn-Nostalgie pur*



Wer in Oschatz aus dem regelspurigen Nahverkehrszug steigt, im Bahnhofs-servicecenter noch einen Kaffee trinkt und sich anschließend nach Querens des Bahnhofsvorplatzes zur gegenüberliegenden Schmalspurstation begibt, wird über kurz oder lang in den Dieseltriebwagen oder den Dampfzug einsteigen, um auf Gleisen nach Mügeln zu gelangen. Nach der Stadtdurchfahrt und vorbei am Haltepunkt Körnerstraße erreicht der Zug die Zwischenstation Oschatz Süd.

Bahnhofsaufwertung

Zu Beginn des Schmalspurbetriebes vor nunmehr 140 Jahren noch als Oschatz Haltestelle benannt, bekam der erweiterte Bahnhof bald schon die Funktion als Zugleit-, Kreuzungs- und Zugmeldestelle und wurde mit einem Fahr-

» Die HOe-Anlage erinnert an die Blütezeit dieser Schmalspurbahn während den Epochen III/IV

dienstleiter besetzt. Für die in der Nähe liegenden Betriebe wurden Kohle, Eisenwaren, Öle und Stückgüter auf der Schiene angeliefert. Doch auch für den Personenverkehr erlangte der Bahnhof mehr und mehr Bedeutung, da ihn viele Arbeiter und Schüler als Ausgangs- oder Endpunkt zu ihrer Arbeitsstelle oder zur Schule nutzten. Ein HOe-Nachbau möchte die Erinnerungen an diese einstige Blütezeit der Schmalspurbahn in Oschatz und Umgebung bewahren.

Anlage im Empfangsgebäude

Nachdem die 1:87-Schmalspuranlage mit der Teilstrecke Oschatz – Mügeln einen dauerhaften Platz im Bahnhofsgelände Oschatz Süd gefunden hatte (siehe *em* 10/16), entstand das Haus als Modell mit abnehmbarem Dach und dient seither zur miniaturisierten Demonstration der Räume für die Anlage in der ersten Etage. Bald schon folgte der Wunsch aller Akteure,



Eine Tenderlok der sächsischen Gattung IV K rangiert ihre Fuhrer an den benachbarten Gärten vorbei an die Ladestraße des Bahnhofs, wo gerade eine der Laternen repariert wird



Gesamtansicht der knapp drei Meter langen Anlage mit dem Bahnhof Oschatz Süd als Hauptmotiv. Links und rechts führen Bogengleise hinter den gestalteten Anlagenteil und münden in einen dreigleisigen Schattenbahnhof (Jürgen Albrecht (4))





Nachgebautes Empfangsgebäude von Oschatz Süd; im restaurierten Original werden diese H0e-Anlage und weitere Schaustücke sowie historische Dokumente und Gegenstände zur lokalen Eisenbahngeschichte ausgestellt



Paraffin ist im Kesselwagen angekommen und muss in Fässer umgefüllt werden, ehe es in der örtlichen Feueranzünder-Fabrik weiterverarbeitet wird (Jürgen Albrecht (3))

Der ungesicherte Bahnübergang war eine heikle Betriebsstelle, die von den Zügen meist nur in Schrittschwindigkeit befahren wurde



daraus ein Diorama entstehen zu lassen. Nach Fertigstellung wurde das Schaustück bei etlichen Ausstellungen als Werbeobjekt für die H0e-Gesamtanlage und den Vorbildbetrieb auf der Döllnitzbahn genutzt. Da kein Fahrbetrieb auf dem Diorama möglich war, wurden noch Seitenteile mit Bogengleisen und dahinter ein Schattenbahnhof mit drei Gleisen ergänzt.

Epoche IV der Reichsbahn

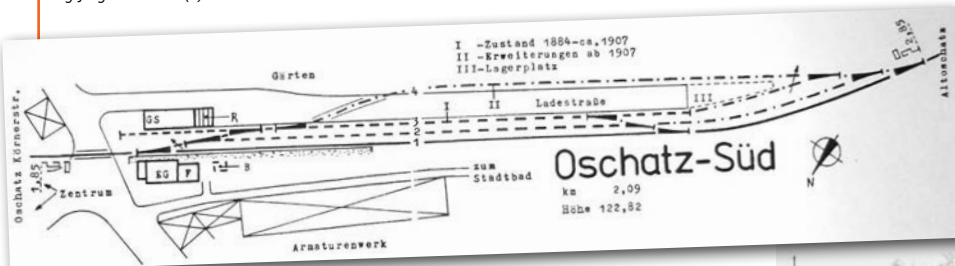
Auf dem Diorama ist der Zustand des Bahngeländes um 1970 dargestellt. In dieser Zeit war der Güterboden noch in Betrieb. Erst 1974 entstanden darin Wohnungen. Die Lagerflächen wurden von metallverarbeitenden Firmen und anderen Betrieben genutzt. So wurde beispielsweise die Feueranzünder-Fabrik mit Paraffin aus Kesselwagen beliefert, das für den innerbetrieblichen Transport in Fässer umgefüllt wurde.

Aufgebaut ist das Diorama auf einem beplankten Holzgestell. Die verwendeten Gleise und Weichen stammen von technomodel und Tillig. Die Gebäude entstanden nach Vorbildvorlagen aus Kunststoffplatten. Die Bäume und Sträucher wurden zum Teil aus Naturmaterial hergestellt und mit Kunststofflocken und Foliage belaubt. Da beim Vorbild fast der gesamte Bahnhof-

Das Vorbild als Vorbild

Die lokalen Fotografen Wolfgang Albrecht (Fotos 1 bis 3) und Reiner Scheffler (4) haben über Jahrzehnte hinweg immer wieder auf dem Bahnhof Oschatz Süd fotografiert. Deren Bilder zeigen das Vorbild aus unterschiedlichen Perspektiven während der frühen Reichsbahn-Epoche III: Rechts ein Blick auf die Gleisanlagen aus Richtung Bahnhofsgelände mit dem am Übergang stehenden Fahrdienstleiter Erich Kreische; darunter ein 1955 aus Mügeln ankommender Zug. Unten links wartet in den 1960er-Jahren ein abfahrbereiter Güterzug nach Mügeln. Rechts daneben präsentiert sich das Gleisareal der Mügeln Seite nach dem Rückbau des Gleises 4.

Slg. Jürgen Albrecht (4)



Gleisplan des sächsischen Bahnhofs Oschatz Süd in seiner größten Ausdehnung während der Länderbahn- und frühen Reichsbahn-Zeit; nach Rückbau der Weichen war diese Station einige Jahre lang nur noch ein Haltepunkt. Heute gibt es wieder ein Kreuzungsgleis, was die Durchlassfähigkeit der Strecke bei Sonderfahrten erhöht Slg. Förderverein Wilder Robert





Zu betrieblichen Hochzeiten erlebte Oschatz Süd einen regen Zugverkehr mit Kreuzungen oder wie hier mit der Überholung eines GmP Jürgen Albrecht (3)



Auch wenn die Strecke Oschatz – Mügeln während den Epochen III/IV vor allem für den Güterverkehr große Bedeutung hatte, wurde der Personenverkehr nie vernachlässigt und wird sogar noch heute angeboten

bereich im oberen Teil nur getrennt durch einen Weg von den Gebäuden des Elektrobau Oschatz flankiert wird, bildet diese Gebäudefront auch im Modell als fotorealistische Hintergrundkulisse den Abschluss des Dioramas nach hinten.

IV K, aber auch ein VT 137

Der Fahrbetrieb wird digital mit der Roco-multiMaus gesteuert. Als Fahrzeuge kommen Epoche-III- und -IV-Modelle von technomodel, profi modell thyrow und Bemo zum Einsatz, wobei vorrangig Tenderloks der für diese Bahn typischen Gattung IV K vor den Zügen zu sehen sind. Allerdings haben die Vorführer kein Problem damit, auch den heute vorrangig im Schülerverkehr eingesetzten VT 137 515 von Halling fahren zu lassen, um den Wiedererkennungseffekt beim meist regionalen Publikum zu erhöhen.

Dr. Dietmar Pohl/Jürgen Albrecht



Bei regionalen Ausstellungen scheut sich das Vorführteam nicht, auch den heute auf der Döllnitzbahn eingesetzten Triebwagen VT 137 515 als HOe-Modell zu zeigen

Leserbriefe

■ Buch & Film, em 12/24

Spielfilme mit Bahnszenen

Auch wenn das *em*-Heft mit der Nummer 690 schon einige Monate zurückliegt, möchte ich ergänzend zu den Spielfilm-Empfehlungen auf Seite 86 mitteilen, dass ich seit rund 50 Jahren Informationen über Eisenbahnfilme aus Frankreich und den deutschsprachigen Ländern Europas zusammentrage. Bislang sind immerhin schon 387 Filmtiteleinträge bei mir abgelegt. Wer Interesse an dieser Liste hat, kann mich gern unter cyberrail@laposte.net kontaktieren.
Jean-Joël Blanc, Grenoble/Frankreich

■ Fleischmann-53er, em 3/25

Motor-Umbauversion

Wie alle ihre Abhandlungen über historische Triebfahrzeugmodelle habe ich auch jene über die preußische G 4³ mit großem Interesse gelesen. Stutzig wurde ich allerdings beim Blick auf den Motor im Führerhaus der Dampflok, denn beim fotografierten Lokmodell ist ein Fremdmotor eingesetzt worden. Im Original steckt dort der typische Rundmotor und wirkt über Ritzel, Kronenrad und einige Stirnräder auf die Radsätze. Mein Modell ist als 53 7751 des Bw Kiel der Bundesbahn-Direktion Hamburg beschriftet. Kronenradgetriebe sind meines Wissens selten bei Modellbahnloks angewendet worden. Neben diesem Beispiel sind mir lediglich die beiden Tenderloks der Baureihen 84 und 91 von Hruska bekannt, in denen allerdings haltbarere Metallzahnäder verbaut sind. *Michael Jaschke, Hamburg*

■ HO-Wagentest, em 4/25

Fehlende Kriterien

Den Test über die DB-Mitteleinstiegswagen habe ich mit großem Interesse

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, 8. Juli und Dienstag, 22. Juli

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



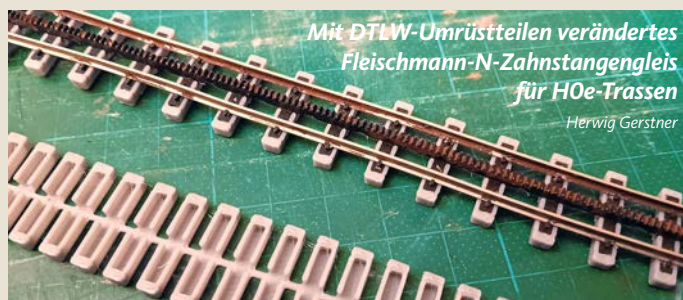
Martin Menke,
Redaktion
Modellbahn



Florian Dürr,
Redaktion
Eisenbahn



Thomas Hanna-Daoud,
Redaktion
Eisenbahn



gelesen. Allerdings fehlen aus meiner Sicht drei wichtige Kriterien: Sicher ist es wichtig, die Leichtlaufeigenschaften zu testen, ebenso sollte aber auch die Fähigkeit der Wagen überprüft werden, Unebenheiten oder Knicke bei der Einfahrt in Steigungs- oder Gefälleabschnitte mittels Dreipunktlagerung ausgleichen zu können. Da es heute viele Drittanbieter für Innenbeleuchtungen gibt, sollte grundsätzlich das Öffnen der Wagen erläutert werden, da das auch für die farbliche Innengestaltung und das Einsetzen von Figuren wichtig ist. In diesem Zusammenhang ebenfalls von Bedeutung ist die sogenannte Lichtdichtig-

keit, denn bei manch beleuchtetem Wagenmodell scheint das Licht bei dunkler Umgebung durch die Wände.

Volker Trautmann, Ober-Ramstadt

■ ÖBB-Reihe 2095, em 4/25

Detail zur Antriebstechnik

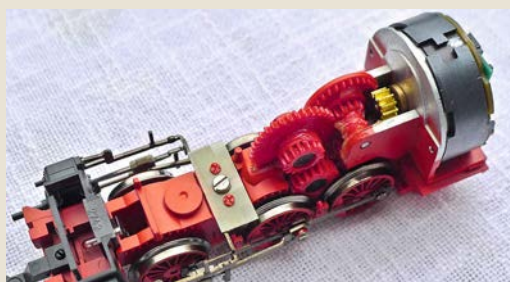
Bei der Beschreibung des Antriebs wird erwähnt, dass die inneren Radsätze der ÖBB-Reihe 2095 durch Blindwellen angetrieben werden. Das stimmt nicht, denn zu den inneren Drehgestellachsen wird die Kraft über die Kuppelstangen und Kurbelblätter mit Gegengewichten von den äußeren

ren Achsen zugeführt. Diese sind über Achsgetriebe und Kardanwellen mit dem Hydraulikgetriebe verbunden. Landläufig werden Antriebe ohne Radscheibe mit Kurbelzapfen wie etwa bei der E 60, E 91 oder DB-V 60 als Blindwellen bezeichnet. Die Motorleistung wird von einem sich drehenden Kurbelzapfen auf das Gestänge weitergegeben. Maschinenbaulich richtige Blindwellen sind hingegen bei der E 32 oder E 52 an den Verbindungen der Schrägstangen vom Motor zu den horizontalen Kuppelstangen zu finden. In einem mechanischen System notwendige Drehpunkte ohne Leistungsabgabe, die selbst keine Antriebsleistung abgeben, sind Blindwellen. Wie der Name deutlich macht, sind sie blind, also ohne Kraftabgabe.

Zur Liliput-2095 in HOe wäre zu ergänzen, dass die vier Achszahnräder zufällig das passende Modul und den passenden Durchmesser besitzen, um das Modell auf dem Fleischmann-N-Zahnstangengleis als kräftige Zahnradlok einsetzen zu können. Die vier in die Zahnstange eingreifenden Zahnräder der Lok ergeben eine enorme Steigfähigkeit, die nur durch die Kraft des verbauten Mabuchi-Motors begrenzt ist. Der Kleinserienhersteller DeskTopLocomotiveWorks (www.dtlw.org) offeriert für das Fleischmann-N-Gleis sogenannte Überschuh-Joche für die Schwellen, um aus dem N- ein HOe-Gleis zu machen. Dabei ist jede zweite N-Schwelle zu entfernen, und die verbleibenden Schwellen werden mit den DTLW-Teilen vergrößert. Die Liliput-2095er bietet sich natürlich auch als Basisfahrwerk für andere Freelance-Zahnradloks und -Triebwagen an. *Herwig Gerstner, Wels/Österreich*

Korrigenda

Im Artikel „Unter Draht ...“ in *em* 5/25 ist auf Seite 42 die Ellok 194 109 mit ihrem Güterzug nicht Richtung München unterwegs, sondern Richtung Salzburg. Im Beitrag „Ganzzug-Beladung am Fuße des Erzbergs“ im selben Heft wurde auf Seite 51 berichtet, dass in einem RockTainer bis zu 138 Tonnen Eisenerz transportiert werden können. Diese Zulademöglichkeit bezieht sich allerdings auf einen ORE-RockTainer-Doppelwagen. *FD*



Fleischmann-HO-Lok 53 7751 der DB mit dem Originalmotor und einem Ritzel-/Kronen-/Stirnrad-Getriebe als selten bei Modellbahnloks angewandte Kraftübertragung zu den Radsätzen *Michael Jaschke (2)*

**ESU H0: Museumslok
80 039 des Bw Hamm und
mit Untersuchungsdaten
vom April 2003**



■ Tenderlokomotive in H0 von ESU

Baureihe 80 in vier Varianten

Während der Epoche II sollten die zahlreichen Länderbahn-Rangierloks durch die neue Baureihe 80 der Einheitsbauart abgelöst werden. 1928/29 wurden 39 dieser kräftigen und sparsamen Dreikuppler beschafft. Durch ihre geringe Achslast konnten sie auch Nebengleise in Rangier- und Personenbahnhöfen sowie in Industriegebieten befahren, was im Modell zahlreiche Einsatzmöglichkeiten eröffnet. Aufgrund ihrer Höchstgeschwindigkeit von nur 45 km/h wurden sie nur selten für Streckendienste genutzt. Nach rund 40 Einsatzjahren im Staatsdienst wechselten viele Loks anschließend noch zu Zechen- und Werkbahnen. Dadurch blieben einige museal erhalten, was weitere Modellnachbildungen ermöglicht. Zur Erstausslieferung hat man sich in Neu-Ulm die 80 018 der DRG (Artikelnummer 31652), die 80 031 der

DB (-0), die 80 009 der DR (-3) und die Museumslok 80 039 (-1) ausgesucht. Die einzelnen je 499 Euro kostenden Lokmodelle unterscheiden sich dabei u. a. bei den Kohlekastenaufsätzen, den Spitzensignalen, der Rauchkammertür, den Wasserkästen sowie verschieden angebauten Aggregaten.

Viele Metallteile

Konstruktiv war es eine Herausforderung, alle technischen Feinheiten in der kleinen Tenderlok unterzubringen und gleichzeitig auch noch genügend Reibungsmasse zu erreichen, damit auch schwere Züge rangiert werden können. Deshalb sind u. a. Räder, Chassis, Rahmen, Wasserkästen und Rauchkammer aus Metall gefertigt, sodass sich eine Zugkraft von 0,7 Newton ergibt. Alle anderen Baugruppen und angesteckten Details der 210 Gramm wiegenden Tenderlok

bestehen aus Kunststoff. Wie bei allen ESU-Triebfahrzeugen ist wieder eine DC-/AC-Universalelektronik (DCC, Motorola, M4 und Selectrix) verbaut, die den Einsatz auf beiden Gleissystemen mit und ohne Schleifer zulässt. Dank Glockenanker-Motors mit Schwungmasse und LokSound-5-Decoder samt PowerPack-Speicherkondensator sind bis zu 50 Zentimeter unterbrechungsfreie Spannungsversorgung in stromlosen Gleisabschnitten möglich, was beim Rangierbetrieb zu beachten ist.

Gute Fahreigenschaften

Die digitalen Fahreigenschaften mit den Werkeinstellungen sind gut. Gewöhnungsbedürftig ist natürlich die geringe $v_{\max}$ von umgerechnet nur 50 km/h. Da an beiden Pufferträgern digital fernsteuerbare Kupplungen montiert sind, wird man die Neukon-

struktion sowieso in erster Linie für den Rangierdienst verwenden. Schaltet man den Rangiergang samt -licht (F8) zu, wird die Geschwindigkeit auf 18 km/h begrenzt. Beim Betrieb ertönen dann auf Wunsch aus dem Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel verschiedene Geräusche. Je nach Geschwindigkeit und Füllstand kann man dabei den sensorgesteuerten Rauchausstoß und einen synchron zu den Betriebsgeräuschen ausgestoßenen Zylinderdampf beobachten. Natürlich sind auch zahlreiche Lichtfunktionen wie z. B. Führerstands- oder Fahrwerksbeleuchtung abrufbar. Bei so viel Technik darf das Menschliche nicht vergessen werden, weshalb sogar Lokführer und Heizer noch Platz im Führerstand fanden. Wem die saubere Bedruckung nicht ausreicht, kann die beiliegenden geätzten Lokschilder montieren. MM

Der hohe Kohlenkastenaufsatz ist nur mit wenig Kohle gefüllt



**Lokführerseite der DB-Lok
80 031 aus der
BD Nürnberg**

Klaus Honold



■ Liliput N

Rangierlok der Baureihe 332

Nach längerer Entwicklungszeit hat Liliput mit der Auslieferung der ersten Modelle der formneuen Köf III begonnen, die mit der neuen digitalen Kupplungsautomatik ausgestattet ist. Uns erreichte die Augsburg 332 013 der DBG (Artikelnummer 162601/279,95 €). Das Vorbild wurde als Köf 11 013 mit der Fabriknummer 26308 von Orenstein & Koppel im Januar 1963 an die DB ausgeliefert.



Bis 1998 war sie im Bw Gremberg und anschließend in Saarbrücken stationiert. Danach ging sie an die Deutsche Gleisbau GmbH und gehört heute der DB Bahnbaugruppe. Den gelben Anstrich bekam sie



Liliput N:
Neben der gelben 332 013 gibt es auch andere Farbvarianten der Kleinlok

2002. Das lediglich 27 Gramm wiegende Modell lässt sowohl an den Aufbauten als auch am Rahmen viele angegravierte sowie einige angelegte Details erkennen. Die stimmige äußere Optik setzt sich im

Führerstand fort, der zumindest teilweise realistisch nachgebildet werden konnte. Die klaren Fenster sind passgenau eingesetzt und mit angedeuteten schwarzen Gummidichtungen versehen. MM

■ Tillig H0m/e

Schmalspur-Dampflok 3 der NKB

Bereits seit einiger Zeit gibt es die Harzer Schmalspurloks 99 6101 bzw. 99 6102 mit H0m- und H0e-Radsätzen. Die maßstäblichen Tenderloks könnten so auch auf manch anderer Bahn eingesetzt worden sein, weshalb nun die rot-grün-schwarz lackierte Lok 3 der fiktiven Neustädter Kreisbahn in H0m (Artikelnummer 0924) und H0e (0974/je 296 €) erscheint. Angetrieben wird das Modell

auf allen drei Radsätzen. Aufgrund der Eigenmasse von 148 Gramm und der Spannungsabnahme über sechs Räder konnte auf Haftreifen verzichtet werden. Die Next18-Digitalschnittstelle befindet sich im seitlichen Bereich des Führerhauses, sodass ein freier Durchblick oberhalb der Türen möglich ist. Für die optische Aufrüstung der Pufferträger liegen einige Zurüstteile in der Packung. MM



Tillig H0m/e: Privatbahn-Tenderlok in attraktiver Lackierung

■ Piko H0

Shimmns mit Y-Drehgestellen

Eine Formvariante sind die beiden Teleskophaubenwagen der SBB mit Y25-Drehgestellen (Artikelnummer 28304/84,99 €). Die Epoche-IV-Modelle mit feststehenden Hauben haben zahlreiche einzeln angelegte

Teile auch am detailliert umgesetzten Wagenboden. Dank der Eigenmasse von 66 Gramm verfügen die sauber lackierten und mehrfarbig bedruckten Shimmns über gute Laufeigenschaften. MM



Piko H0: Die vierachsigen Teleskophaubenwagen der SBB sind mit Y-Drehgestellen ausgestattet

LGB-Triebwagen

Nachdem wir in *em* 4/24 die HSB-Triebwagen von Kiss und LGB in 2m ausführlich getestet haben, erscheint nun von LGB ebenfalls die attraktive DR-Variante des VT 137 566 (Artikelnummer 26391/1.250 €) in der Lackierung Rot-Beige.



■ Märklin/Trix H0

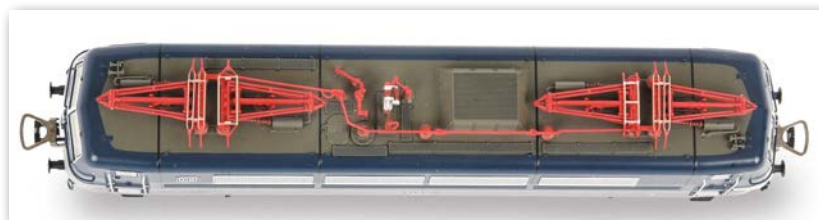
Selbstentladewagen Falns¹⁸² der DB AG

Da die vierachsigen offenen Selbstentladewagen Falns¹⁸² meist als Ganzzüge verkehren, hat man von der Neukonstruktion in Göppingen gleich ein Set mit zwölf einzeln verpackten Fahrzeugen aufgelegt (Artikelnummer 46670/563,88 €). Wem das nicht genügt, findet weitere sechs Wagen mit anderen Betriebsnummern bei Trix (24182/281,94 €). Viele Händler bieten die maßstäblichen Güterwagen für nasseunempfindliche Schüttgüter stets auch einzeln an. Alle rotbraunen Wagen

mit echter Kohleladung verfügen über je zwei Übergangsbühnen, wobei die Hälfte zusätzlich eine Handbremse an einer Seite montiert hat. Vorbildgerecht sind beide Wagenlängsseiten jeweils ohne Aufstiegsgriffe und -löcher am Oberkasten nachgebildet. Die 74 Gramm wiegenden Vierachser mit Pufferhöhe nach NEM laufen auf Drehgestellen der Bauart 665. An allen Seiten findet man Anschriften bzw. farbige Piktogramme sowie farblich hervorgehobene Details. MM



Märklin/Trix H0: formneuer Falns¹⁸² der DB AG mit (links) und ohne Handbremse im Betriebszustand nach 2014 MM (8)



Auf dem Dach sind unterschiedliche Stromabnehmer vorhanden

Piko H0: Frontansicht der E 410 001 mit erhabenem DB-Keks

■ Baureihe E 410 in H0 von Piko

Mehrsystem-Ellok der DB

Für den Verkehr nach Frankreich, Belgien und Luxemburg beschaffte die DB ab 1967 fünf Mehrsystem-Elloks, die unter verschiedenen Oberleitungsspannungen verkehrten. Damit konnte insbesondere bei Personenzügen das zeitintensive Umspannen der Loks an den Grenzbahnhöfen vermieden werden. Überwiegend von Köln und Saarbrücken aus eingesetzt, waren sie bis zum Beginn des neuen Jahrtausends als Baureihe 184 in den Benelux-Ländern und Frankreich anzutreffen. Zwei Maschinen gelangten nach der Ausmusterung ins DB-

Museum Koblenz bzw. ins Deutsche Technikmuseum Berlin.

Vier Stromabnehmer

Für die Erstauslieferung hat man sich in Sonneberg für die von AEG/Krupp gebaute Epoche-III-Ausführung entschieden. Neben der Variante mit PluX22-Schnittstelle (Artikelnummer 21000/209 €) gibt es digitale Gleich- (-2) und Wechselstromvarianten (-3) mit TrainSound für je 319 Euro. Die E 410 001 der DB hat vier Metaldachstromabnehmer mit unterschiedlichen Schleifstücken für den grenzüberschreitenden Verkehr, die ohne

sichtbare Schrauben befestigt sind. Am fein gravierten Lokkasten sind alle Details der Vorbilder sowie die erhabenen DB-Signets umgesetzt. Die Pufferträger können mit den beiliegenden Teilen zugestrichen werden, wenn man keine Bügelkupplung benötigt. Positiv ist, dass an der Lokfront keine Löcher zu erkennen sind, da alle Zurüstteile von unten befestigt werden. Schaut man etwas höher, erkennt man den eingerichteten Führerstand, die angesteckten Scheibenwischer und bei Dunkelheit die schaltbare Beleuchtung des Führerstands inklusive seines Pultes.

Zahlreiche weitere Lichtfunktionen lassen sich bei den Digitalversionen aktivieren, die auch fahrzeug- bzw. länderspezifische Sounds gespeichert haben. Der Mittelmotor mit zwei Schwungmassen treibt beide Drehgestelle an, die bis aufs kleinste Detail den Originalen nachempfunden sind. Obwohl das Ellokmodell satte 489 Gramm auf die Waage bringt, sind noch je ein Haftreifen diagonal versetzt auf den mittleren Radsätzen aufgezogen. Damit ist die Lok in der Lage, selbst schwerste Züge mit bis zu umgerechneten 165 km/h über die Anlage zu ziehen. MM

Optisch gibt die E 410 001 den Auslieferungszustand von 1967 wieder



■ Roco H0

Schnellzug der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen

Als eine der ersten Bahnen beschaffte die K.W.St.E. ab 1909 durch die Maschinenfabrik Esslingen genormte Schnellzugwagen. Die „Drehgestell-Intercommunications-Wagen“ nach amerikanischem Vorbild wurden u. a. auf den Relationen Stuttgart – Zürich,

Friedrichshafen – Köln und Stuttgart – Nancy eingesetzt. Als Kurswagen waren sie in ganz Deutschland und in halb Europa unterwegs. Das aktuell ausgelieferte fünfteilige Set (Artikelnummer 6200076/319,90 €) enthält je einen ABBü 1./2. Klasse, einen ABCCü

1./2./3. Klasse, einen BCCü 2./3. Klasse, einen CCü 3. Klasse und einen Gepäckwagen. Alle Vierachser sind filigran umgesetzt, mit einer Inneneinrichtung bestückt und mit einem detaillierten Fahrwerk ausgestattet. Allerdings liegen jedem Modell auch Beutel

mit Zurüstteilen für die Stirnseiten, Raucher-/Nichtraucher-Schilder und Zuglaufschilder aus Metall bei. Die mehrfarbige Lackierung und aufwendige Bedruckung sind perfekt, wobei auf jeder Scheibe sogar das Flügelrad aufgedruckt ist. **MM**

Roco H0: Die württembergischen Schnellzugwagen sind umfangreich und sauber bedruckt

**Edelweiß-Express in 1**

Während der Dortmunder Messe „Intermodellbau“ stellte Märklin werbewirksam vor zahlreichen Besuchern seinen Edelweiß-Pullman-Express in 1 vor (Artikelnummer 58000/13.190 €), den man bis Ende Juni für 11.990 Euro vorbestellen kann. Dafür erhält man die Zuglok der Serie 13 der EST sowie zwei Gepäck- und je zwei Salonwagen mit und ohne Küche.



■ NoBa-Modelle Z

Oberhausener Ellokvetan 191 001

Inzwischen ist auch die maßstäbliche Umsetzung der Baureihe E 91^o ausgeliefert. Basierend auf einem gekürzten Märklin-Fahrwerk ist dessen Weiterverwendung fürs Spender-Krokodil nicht mehr möglich. Das Modell erhielt die als Entwicklungsziel angestrebte

vollwertige Kupplung, was nun auch Rangiertätigkeiten nicht im Weg steht. Vorlage der im Resin-Druck produzierten Gelenklok ist die 191 001 aus dem Bw Oberhausen-Osterfeld Süd. Das Fertigmodell (Artikelnummer 5025RF) mit Fahrwerk kostet 325 Euro. **HSP**



NoBa-Modelle Z: Altbau-Ellok 191 001 mit 3-D-Druckgehäuse Holger Späing

■ Minitrix N

Nürnberger Spirituswagen der K.Bay.Sts.B.

Gleich im Dreierset (Artikelnummer 15464/145 €) rollen die neukonstruierten Spiritus-Privatwagen vor, die entsprechend der Epoche I bei den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen eingestellt und in Nürnberg beheimatet sind. Einer der nur acht Gramm

wiegenden Zweiachser der „Spritfabrik vorm. G. C. Krausser“ ist mit einem Bremserhaus neben dem Tank ausgestattet. Alle Modelle sind sauber mehrfarbig bedruckt. **MM**



Minitrix N: Transportwagen der K.Bay.Sts.B. für Spiritus mit (rechts) und ohne Bremserhaus neben dem Tank **MM (7)**

■ Märklin H0

Kieselgrauer Kühlwagen Ibs³⁷⁷ der DB

Der vorbildgerecht eher schlicht wirkende zweiachsige Kühlwagen Ibs³⁷⁷ (ex Tehs 50) der DB ist kein Unbekannter im Sortiment der Göppinger. Aktuell erscheint aber eine Form-

variante in kieselgrauer Grundfarbgebung mit detaillierten stirnseitigen Aufstiegsbühnen sowie Beschriftungen der Epoche IV (Artikelnummer 45032/44,99 €). **MM**

Märklin H0: formgeänderter Kühlwagen mit detailliertem Aufstieg

■ Schnellzuglok in 1 von KM 1

Formschöne O3¹⁰

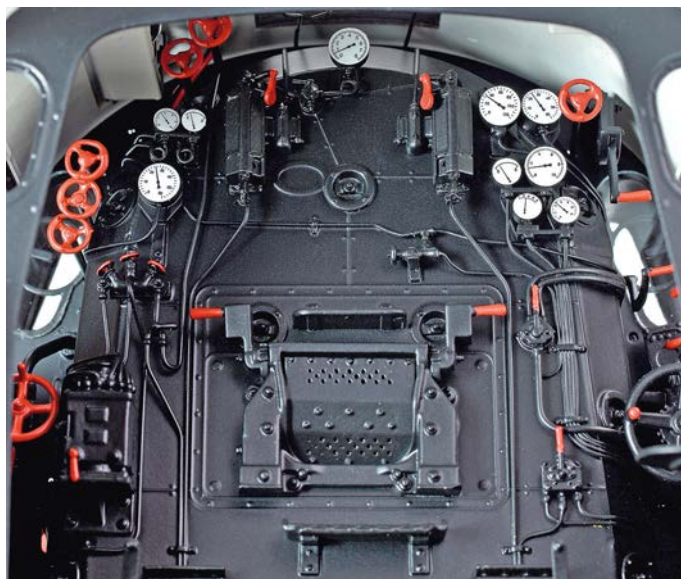


KM 1: O3 1010 des Bw Halle mit DR-Beschriftungen der Epoche IV Jürgen Albrecht (3)

Ab 1939 entstand als Weiterentwicklung der Baureihe O3 die Baureihe O3¹⁰. Für den Einsatz vor schnellfahrenden Zügen auf 18-Megapond-Strecken erhielten die 140 geplanten Dreizylindermaschinen eine Stromlinienverkleidung in Teil- bzw. Vollverkleidung. Kriegsbedingt wurden aber nur 60 Loks in Dienst gestellt. Von den 140 km/h schnellen Maschinen übernahmen die DB 26, die DR 21 und die PKP zehn Stück. Schon während des Zweiten Weltkrieges wurden Teile der Stromlinienverkleidung zurückgebaut und nach dem Krieg vollständig entfernt.

KM 1 hat die O3¹⁰ in elf ab 3.690 Euro erhältlichen und aus Messing und Edelstahl gefertigten Varianten ohne Stromlinienverkleidung umgesetzt. Der Zeitraum der gewählten Modellumsetzung hat eine große Spanne (DB 1950 bis 1966/DR 1959 bis 2020). Die DB-Modelle werden mit Altbau- und Neubaukessel sowie teilweise mit silbernen Kesselringen angeboten; die DR-Modelle besitzen alle einen Neubaukessel. Es gibt Ausführungen mit Kohle- und Ölfeuerung.

Ein siebenpoliger Hochleistungsmotor sorgt für einen ruhigen Antrieb der Lok, der auch einen extremen Lang-



Blick in den vorbildgerecht nachgebildeten und farblich gestalteten Führerstand

Die Deckel der Dome lassen sich öffnen, sodass man sogar den Bremssand sieht



samlauf ermöglicht. Das Modell ist mit einem DM5-Decoder, einem TS16-Sounddecoder und mit einer DSM4-Rauchsteuerung ausgestattet. Letztere sorgt für einen taktsynchronen Dampf-/Rauch-Ausstoß aus dem Schornstein, die Steuerung des zuschaltbaren Hilfsbläses und Zylinderdampf. Auch die Dampfpfeife hat nicht nur einen satten Klang, sondern den dazugehörigen Ausstoß. Servomotoren steuern die Umsteuerung und die Feuerbüchsentür, die sich mit dem Kohleschaufelgeräusch öffnet, wonach das Glutbett sichtbar wird. Der vollständig eingerichtete Führerstand samt Beleuchtung, die Triebwerksbeleuchtung und das wechselnde Spitzenlicht sind auch vorhanden. Da es sich bei der O3¹⁰ um eine Dreizylindermaschine handelt, wurde auch das Innentriebwerk nachgebildet. Rauchkammertür, Wasserkastendeckel, Führerhaustüren, Führerhausfenster und Domabdeckungen lassen sich öffnen. Als Zurüstteile liegen Windabweiser und Kolbenstangenschutzrohre bei. Ohne montierte Zurüstteile durchfährt die Lok Mindeststradien von 1.020, bei direkten Gegenkurven sind 1.394 und bei montierten Kolbenstangenschutzrohren 2.320 Millimeter erforderlich. JA



■ Minitrix N

Ellok-Baureihe 150 der Deutschen Bundesbahn

Die schwere DB-Güterzuglokomotive 150 071 verdient auch im Modell diese Bezeichnung, denn das sauber ozeanblau-elfenbeinfarbig lackierte Lokgehäuse besteht aus metallgefülltem Kunststoff. Damit hat die 118 Gramm wiegende Miniatur (Artikelnummer 16157/369 €) ausreichend Gewicht, um vorbildgerecht

lange Güterzüge zu bespannen. Die Einheitsellok aus dem Neubauprogramm der 1950er-Jahre erscheint im Maßstab 1:160 nun in der Umbauversion mit rechteckigen Klatte-Einzel Lüftern, Doppellampen und Maschinenraumfestfenstern. Bei genauer Betrachtung fallen auch die unterschiedlichen Haltegriffe an den

Stirnseiten auf, die so dem Betriebszustand um 1978 entsprechen. Der eingebaute Digitaldecoder und Geräuschgenerator zum Betrieb mit mfx und DCC bietet u. a. mehrere Lichtfunktionen. Für gute Fahreigenschaften sorgt der Motor mit Schwungmasse, der auf vier der sechs Radsätze wirkt. MM

Minitrix N: DB-150 071 des Bw Bebra MM (3)

■ Hornby OO

Mehrteiliger Stadler-Triebzug

Als vier- (Artikelnummer R3963/439,96 €) bzw. fünfgliedrigen Triebzug (R3964A/494,95 €) bieten die Engländer ihre neueste Entwicklung an. Das Stadler-Set misst in der vierteiligen Maximalkonfiguration mit zentralem Antriebsblock einen



knappen Meter. Für den Digitalbetrieb werden zwei Decoder nach NEM 660 benötigt, die jeweils unter der Abdeckhaube des äußeren Führerstands sitzen und praktischerweise mit Magnetschnappern versehen sind. Beide Triebzughälften sind nämlich nicht elek-

trisch verbunden. Damit ist jede eine autarke Antriebseinheit, die serienmäßig über je einen Lautsprecher verfügt. Detaillierung und Lackierung sind sehr gut, besonders die Dachausrüstung kann überzeugen. Typisch britisch sind die funktionslosen Einholpantografen als Kunststoffspritzteile ohne Federung. Analog erreicht der Zug die umgerechnete Vorbildgeschwindigkeit, wobei neben der Zugbeleuchtung auch Zugzielanzeigen und Innenbeleuchtung Licht abgeben. WB

Hornby OO: Die Stadler-Triebzüge sind aufwendig und mehrfarbig lackiert Wolfgang Bdinka

Außerdem...

... bietet **Wagenwerk** in H0 für den Schienenwagen S 14 von Fleischmann ein im 3-D-Druck entstandenes unlackiertes Gehäuse samt Zubehör an (Artikelnummer 87366/74,90 €), das den gedeckten Güterwagen der Firma „Züchner Dose“ wiedergibt



Wagenwerk H0: Privatgüterwagen „Züchner Dose“ Werk

... ist der graue, gedeckte Güterwagen G 10 506 581 [P] von **Brawa** mit der Beschriftung „Friedr. Krupp AG Lokomotiv- und Wagenbau“ (50957/46,90 €) nicht nur für Fans des Ruhrgebiets ein attraktives H0-Modell



Brawa H0: G 10 von Krupp

... erreichte uns zum Redaktionsschluss die formneue H0-Tenderlok der Baureihe 91³⁻¹⁸ (Artikelnummer 50732/249 €) von **Piko**, die wir in em 8/25 ausführlich vorstellen werden

Piko H0: Tenderlok 91 1595 der DB



**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



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

www.model-scene.com





Preiser H0: Die Teams in den Segelbooten sind bei unterschiedlichen Bewegungsabläufen dargestellt



Preiser H0: Alle Verkaufswagen sind bereits mit Figuren und Waren bestückt und mit reichlich Zubehör ausgestattet

■ Viele Themensets in H0 von Preiser

Zu Lande und zu Wasser

Ein großes Neuheitenpaket mit bereits 2024/25 angekündigten Figuren und Zubehör erreichte kürzlich den Fachhandel. Für Wassersportler interessant sind die Segelboote „Korsar“ (Artikelnummern 10676 bis -81) zu je 26,30 Euro. Den über Ruder rund 60 Millimeter langen und bis zur Mastspitze 82 Millimeter hohen Booten liegen u.a. Fender, ein Außenborder und ein Schwert zur Nachrüstung bei. Außerdem unterscheiden sie sich bei der Farbgebung der Rümpfe, der Anschriften und den Positionen der zwei Sportler mit Schwimmwesten. Am Rande der Regatta oder auf an-



Preiser H0: Der Verkaufswagen muss noch zugerüstet werden

deren Plätzen kann man die Verkaufswagen für Döner (10747), Süßwaren (-8), Snacks (-9) oder Käse (-50) aufstellen. Alle je vierzig Euro kostenden Fertigmodelle enthalten die passenden Figuren, Beschriftungen und Zubehörteile. Die einachsigen Verkaufswagen sind vorbildgerecht mit Spülen, Kühlschränken, Theken, Maschinen und dem Warenangebot bestückt. Das Personal trägt die entsprechende Kleidung. Selbst angeklebt werden müssen u. a. die beiliegenden Anhängerkupplungen für Pkw bzw. Lkw, die Stützen, Werbeanschriften sowie die drei Verschlussklappen der Theken. **MM**

■ Noch H0, N, Z

3-D-Druckteile für den Gleisbereich sowie Kfz-Modelle verschiedener Marken

Bauteile, die bisher überwiegend von Kleinserienherstellern angeboten wurden, lassen sich nun mittels 3-D-Druck auch in größeren Stückzahlen produzieren. Als komplett lackierte und montierte Fertigteile sind aktuell zwei Prellböcke aus genieteten Stahlteilen samt realistischen Holzbohlen in H0 (Artikelnummer 13602/14,99 €) und N (-902/12,99 €), zehn Gleisknaggen (-604/-904) und je fünf gelbe Sprechstellen zur Wandmontage sowie mit Ständer (-605/-905) produziert worden. Die Prellböcke sowie die Gleisknaggen haben Nuten, sodass sie auf Schienenprofile aufgeschoben werden können und somit sicher geführt werden.

Ausschließlich in H0 sind aktuell zehn Indusi-Gleismagnete (-603) und eine Packung (-606) mit zwei Hemmschuhständern samt drei sowie acht einzelnen Hemmschuhen erhältlich. Neben vielen weiteren H0-Figuren-

sets passen die Gleisarbeiter (16531) samt Hemmschuhen und -ständer gut zu den einheitlich 8,99 Euro kostenden 3-D-Druckmodellen. Im 3-D-Farbdruk stellt Noch auch Z-Zubehör her. Nach einigen Figuren sind nun

auch die ersten gedruckten Auto-Modelle im Handel: Trabant 601 (44601), Opel Corsa A (-2), Citroën GSA (-3) und VW T2 Bus (-4) zu je 13 Euro. Pro Packung sind jeweils zwei farblich unterschiedliche Modelle enthalten. Da in der Nahbetrachtung die Druckschichten erkennbar sind, sollte der Aufstellort nicht direkt am vorderen Anlagenrand sein. **MM/HSP**



Noch H0: Mit dem patinierten Prellbock, den Gleisknaggen, dem Indusi-Gleismagneten, der Sprechstelle mit Ständer sowie Hemmschuhen können H0- und N-Anlagen detailliert werden

■ Faller/Pola HO, 2/G

Holzstapel, Milchkannen und Handkarren

Oft sind es die kleinen Dinge, die einer Modellbahnanlage den letzten Schliff verleihen und manche Szene realistischer wirken lassen. Faller bietet

deshalb in diesem Jahr mehrere preiswerte Zubehörteile wie zehn Milchkannen mit einem Durchmesser von fünf Millimetern (Artikelnummer

180879/3,99 €), zwölf Bierkästen (-78/5,29 €), zehn Eisen- (-998) bzw. Betonpoller (-9/je 44,9 €) oder Beton-Terrassenplatten im Format vier mal vier Millimeter an (-877/6,99 €). Auch die 40 Spritzlinge mit je drei bis sechs Brettern samt Zwischenbalken sind universell in Gärten, auf Baustellen oder im Bw einsetzbar. Die für mehrere Nenngrößen nutzbaren Bretterstapel (-870/4,99 €) können individuell aufgeschichtet werden. Für Gartenbahnen bietet Pola ein preiswertes Set (333228/9,99 €) mit einer Sackkarre und zwei hölzernen Schubkarren für Reisegepäck und Stückgut an. Wir haben die abgebildeten Bausatzteile mit Lasuren etwas patiniert. MM

Faller/Pola HO, 2/G: Auf den Gartenbahn-Schubkarren sowie der Sackkarre sind HO-Milchkannen und verschiedene nenngrößen-unabhängige Bretterstapel verladen



■ Wiking HO

Lloyd LT 500, Deutz D 40 L, Opel Commodore A und Manta B

Formneu rollt mit dem Lloyd LT 500 (Artikelnummer 33601/19,99 €) ein Kleinbus der frühen 1950er-Jahre in attraktiver Zweifarbenlackierung vor. Etwas moderner sind das Opel Commodore A Coupé (08402/17,99 €) sowie der Manta B in der Berlinetta-Version (23404/22,99 €) jeweils mit

dem typischen schwarzen Dach der damaligen Zeit unterwegs. Für Landmaschinenfreunde erscheint der Deutz D 40 L mit auffälligen Gebrauchsspuren des Hofalltags (88104/10,99 €). Für verschiedene Ausschmückungsszenen sowie Sammler ist auch das Set mit Reifen,

Felgen und Achsen interessant (01834/14,99 €). Von der bekannten Bahnspedition ASG erscheint ein Kühlkoffersattelzug (55603/38,99 €) und von der Stuttgarter Spedition Tress ein Tanksattelzug (80596/27,99 €) – jeweils mit Scania 111 als Zugmaschine. MM



Wiking HO: patinierter Deutz D 40 L, Lloyd LT 500, Commodore A Coupé und Manta B

■ Joswood/VK-Modelle HO

Drei verschiedene Nahverkehrshaltestellen in Holz- und Betonoptik

Beide Hersteller zeigen ein Herz für Fahrgäste von Bussen, Straßenbahnen und Nahverkehrszügen, die sich wettergeschützt unterstellen möchten. Joswood liefert in einem Set (Artikelnummer 40475/9 €) zwei hölzerne

Unterstände mit einer Grundfläche von je 15 mal 32 Millimeter aus, deren Wände einzelne Bretter zeigen. Im Innenbereich sind die Fugen ebenfalls dargestellt; zusätzlich ist das Holzfachwerk aufgeklebt. Eine passende

Holzbank ist im Lasercut-Bausatz vorhanden. Ebenfalls im Doppelpack bietet VK-Modelle seine im 3-D-Druck entstandenen und ohne Dachüberstand 24 mal 40 Millimeter messenden Beton-Unterstände an (99980/16,99 €). Wer etwas mehr Platz zur Verfügung hat, kann auch einen sieben Millimeter längeren Bausatz (-79/9,99 €) nutzen, dem zusätzlich eine aus vier Kartonteilen zu montierende Sitzbank beiliegt. Die Grundkörper müssen auf jeden Fall mit weißer Farbe oder in Betonoptik lackiert werden, da das Material nicht dauerhaft UV-beständig ist. MM



HO-Haltestellenunterstände in Holzoptik von Joswood (links) und als nachträglich lackierte Beton-Fertigbauten von VK-Modelle MM (7)

Außerdem...

... liefert **Weinert** in TT/N/Z die Telefonzelle vom Typ FeH 53 mit geschlossener Tür (Artikelnummern 5889/69832/6861) sowie in 1/0/HO mit Tür zum Öffnen (2953/25502/33718) zu Preisen zwischen acht und 40 Euro aus

Weinert 1-Z: Telefonzelle FeH 53



... findet man bei **Prem-Miniaturen** einen Arbeiter mit Palettenhubwagen (500600/36,95 €) im Gartenbahn-Maßstab 1:22,5

... blühen bei **Heki** je sechs zwischen drei und sechs Millimeter hohe Forsythien- (11800) und Rosensträucher (-1) zu je 14,40 Euro in Gelb bzw. Rot

... lassen sich HO-Güterwagen mit neuen, zwischen 140 und 200 Millimeter langen Flanschrohrbögen sowie T-Verteilern (2406 bis -9/ab 17,90 €) von **Loewe Modellbahnzubehör** beladen

... können S-Bahn-Strecken in HO jetzt vorbildgerecht mit zwölf je 168 Millimeter langen Stromschienen sowie je drei kurzen bzw. langen -aufläufen nebst Trägern und passendem Zubehör (41690/19,90 €) von **Auhagen** bestückt werden



Auhagen HO: Stromschiene für die S-Bahn-Trasse Werk (2)

... teilte **Halling** mit, dass alle Zahnradbahnmodelle und das HO-Schmalspurgleismaterial weiterhin auf Bestellung gefertigt werden

... bietet **Herpa** zwei kommunal-orangefarbene Baucontainer (053600-004/15,95 €) an

... fertigt **Busch** in HO anlässlich des Jubiläums „75 Jahre THW“ den Hanomag HL 28 (50816/32,99 €) mit auffälliger Frontbeschriftung

■ Die Gewinner des 10. *em*-Dioramenbau-Wettbewerbs

H0-Schaustücke auf dem Podium

**Dioramenbau-
Wettbewerb**
»Lost Places«

Aus 45 von der em-Redaktion am BDEF-Stand präsentierten Dioramen der Nenngrößen 2 bis Z konnten die Besucher der Dortmunder „Intermodellbau“ das attraktivste Schaustück wählen. Wir zeigen die drei besten Lost Places des Wettbewerbs

Mit über 61.000 Besuchern an vier Messtagen waren die Gänge und Stände in den Westfalenhallen fast ganztägig gut gefüllt. Auch unser 10. *em*-Dioramenbau-Wettbewerb lockte viele Schaulustige an, die die Bastelarbeiten ausgiebig begutachteten. Oft sah man Familien oder Freunde gemeinsam bei der Auswahl heftig diskutieren. Jeder entdeckte andere Details, die man auch für die eigene

Modellbahnanlage übernehmen könnte. Welche Startnummer schließlich auf den ausliegenden Stimmzetteln eingetragen wurde, konnten wir allerdings nicht beobachten. In den Gesprächen mit verschiedenen Besuchern am BDEF-Stand stellte sich aber schnell heraus, dass der spätere Sieger ein klarer Favorit war. Erwartungsgemäß hatten es auch die großen Spuren schwerer, da man in 2 oder 0 deutlich weniger

Details unterbringen konnte. Doch wie wir in *em* 8/25 bei den Rängen vier bis zehn zeigen werden, mussten nicht immer dutzende Figuren, hunderte Blumen und Büsche sowie verfallene Gebäude präsentiert werden, um unter die ersten zehn zu kommen. Abschließend möchten wir allen Teilnehmern für ihre wirklich tollen Schaustücke und der Publikumsjury für deren aktive Mitarbeit danken!

em



<https://worldmags.net>



Ausgiebig konnten die Messebesucher in Dortmund die ausgestellten 45 Dioramen am BDEF-Stand betrachten und die schönsten Bastelarbeiten auswählen

MM (10)

Preisträger

Ein Dank an die Publikumsjury!

Die Besucher der Dortmunder Messe „Intermodellbau“ waren vom 10. bis 13. April aufgerufen, die 45 ausgestellten Dioramen unserer em-Leser zu bewerten. Rund 800 Stimmzettel lagen am Sonntagabend zum Messeschluss in der Box. Wir möchten uns auf diesem Weg bei allen bedanken, die mitgemacht haben! Unter allen Abstimmenden haben Verlag und Redaktion 15 Preise als Dankeschön ausgelobt. Unsere Glücksfee zog folgende Gewinner aus dem Stimmzettelstapel: Fünf Jahresabonnements unserer Zeitschrift *eisenbahn magazin* erhalten in den nächsten Monaten und beginnend mit der Juli-Ausgabe Steffen Becker aus Peenehagen, Bernhard Buchendorfer aus Kreuznau, Antje Karpinsky aus Dortmund, Rolf Liebig aus Bad Laasphe und Jonas Radermacher aus Marl. Zehn Modellbahn-Zubehörartikel haben gewonnen: Jens Berger aus Meißen, Nicole Bitter aus Gemünden-Felda, Dagmar Buchendorfer aus Kreuzau, Christoph Deußen aus Ratingen, Jörg Hammer aus Villingen-Schwenningen, Martin Lauritzen aus Friedrichskoog, Jörg Lemcke aus Berlin, Linda Mende aus Witten, Stefan Pleischl aus Dinslaken und Rolf Wicker aus Höxter. Diese Preise versenden wir in den nächsten Tagen. Allen Gewinnern unseren herzlichen Glückwunsch!

em



Die von Hans Doblinger umgesetzte Szene (Startnummer 25) mit stillgelegter Eisenbahnbrücke, Fluss und Wald ist in vielen Regionen Deutschlands leider inzwischen häufig zu finden. Doch die gekonnt oxidierte, zum Teil zurückgebaute Stahlfachwerkbücke würde ohne die vielen Badegäste nicht wirken. Während die meisten sich am Ufer sonnen und einige auf oder im Wasser aktiv sind, stechen insbesondere die mutigen Jugendlichen ins Auge, die sich auf der ehemaligen Gleistrasse mit Brettern einen Steg gebaut haben, um aus luftiger Höhe ins kühle Nass springen zu können. Die Jury überzeugten neben den sich ergebenden und durchaus für sich selbst sprechenden Geschichten auch der perfekte Modellbau, die gelungene Patinierung sowie die Darstellung der Wasserflächen mit kleiner Staustufe. Für den ersten Platz erhält Hans Doblinger einen Warengutschein über 500 Euro von Modellbahn Union.





2.



Stillgelegte Bahnhöfe und Haltepunkte gehören schon seit Längerem zum Bahnalltag in Deutschland. Die von Thomas Hohenstein umgesetzte Situation (15) spielt offensichtlich am Rande einer größeren Ortschaft. Ob der Bahnsteig an einer zweigleisigen Strecke liegt oder es sich um einen Kreuzungsbahnhof handelt, ist nicht so recht zu erkennen. Ein Bahnsteigtunnel, der offensichtlich noch (illegal) von Personen genutzt wird, ein einsam auf dem Bahnsteig sitzender Mann und die vielen Details rund um das verfallene Bahnsteigdach, den ehemaligen Warteraum, den Bahnsteigabgang sowie die Halberiefgebäude im Hintergrund lassen der Fantasie des Betrachters freien Lauf. So könnte es mancherorts beim Vorbild aussehen, wenn die Bahninfrastruktur aufgegeben wird und sich die Natur das Areal zurückerobert. Für den zweiten Platz kann Thomas Hohenstein Modellbahnartikel im Wert von 400 Euro bei Auhagen erwerben.

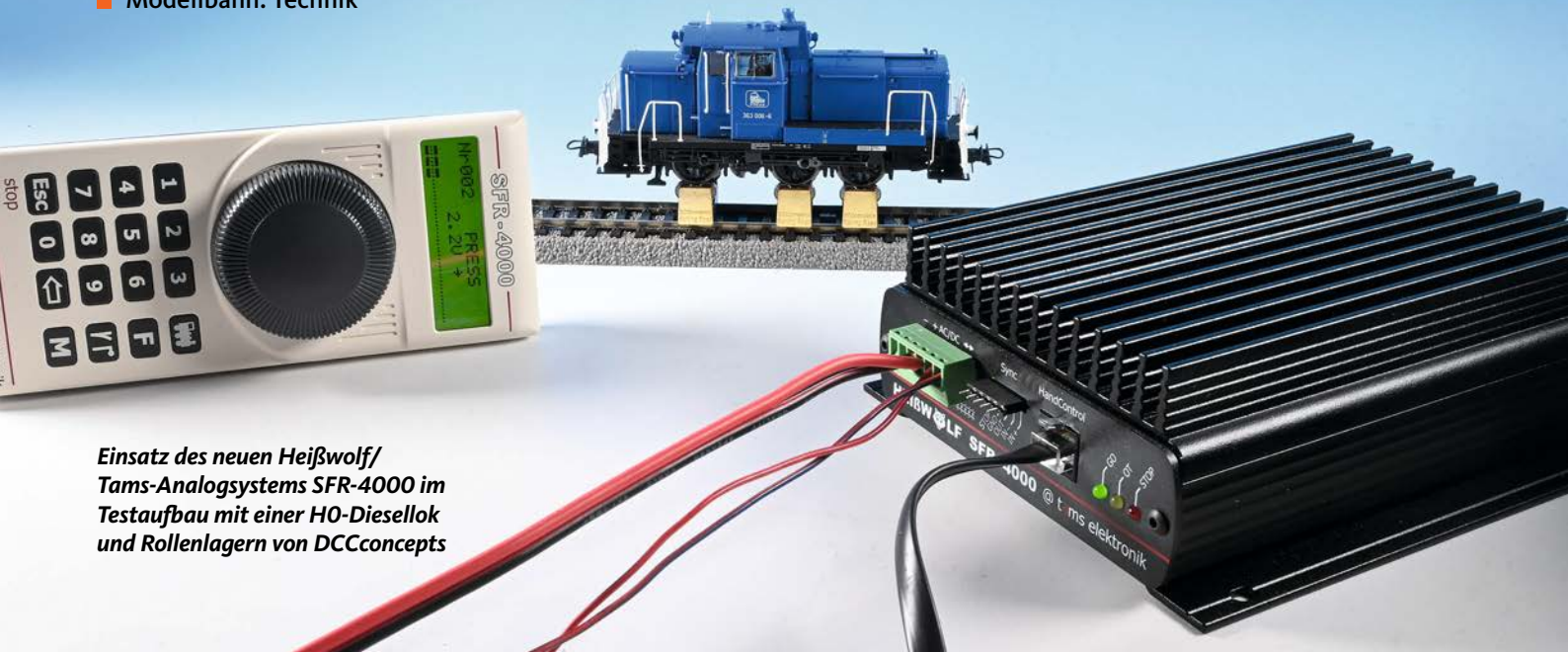


3.



Mit der Startnummer 05 war Ariane Kujas eine der Ersten, die sich zum Wettbewerb angemeldet hatten. Die Zeit nutzte sie, um ein verfallenes Bahnbetriebswerk in herbstlicher Umgebung darzustellen. Rechts und links des stark zugewucherten Gleisareals findet man noch die ehemaligen Behandlungsanlagen für Dampflokomotiven, aber auch einen verrosteten Lokkessel mit herausgefallener Rauchkammertür, Radsätze, diverse Schuppen und einen Kran. Schaut man genauer hin, erkennt man aber auch die Besucher des Lost Places. Diese durchstreifen das Gelände und klettern durch ein Fenster in den Rechteckschuppen. Wie schon bei den anderen Siegerdioramen sorgt auch hier an zwei Seiten eine Hintergrundkulisse für den Abschluss der Szenerie. Für weitere Bastelprojekte erhält die Drittplatzierte einen Einkaufsgutschein über 300 Euro von Noch.





**Einsatz des neuen Heißwolf/
Tams-Analogsystems SFR-4000 im
Testaufbau mit einer HO-Diesellok
und Rollenlagern von DCCconcepts**

■ Weiterentwickelte Heißwolf-Steuerungstechnik SFR-4000 aus dem Tams-Sortiment

Fahrregler der Spitzenklasse auf Basis des bewährten Heißwolf-Analogsystems

Der Markenname Heißwolf ist den meisten Modellbahnern ein Begriff, denn die analogen Fahrzeugsteuergeräte dieses einstigen Herstellers sind bekannt und weit verbreitet. Tams hat vor einiger Zeit diese Produkte übernommen und auf der „Intermodellbau“ etwas Neues gezeigt

Wie bei vielen anderen Modellbahnern auch fand bei mir der Einstieg in die elektrische Spielzeugetisenbahn mit einer Startpackung statt, die irgendwann in Kindheitstagen unterm Weihnachtsbaum lag. Der Aufbau dieser Packung gehört zu meinen frühesten Modellbahnerlebnissen. Meine Eltern hatten für mich eine Arnold-Startpackung der Nenngröße N ausgewählt. Das machte mich für mehrere Jahrzehnte zum N-Bahner. Damals war alles noch ein wenig anders: Man hatte nicht eine N- oder HO-Anlage zu Hause, sondern man besaß eine Eisenbahnplatte und sprach von seiner Arnold- oder Fleischmann-Anlage. Bei meinem Startset war ein klassischer Modellbahn-Gleichstromfahrregler dabei. Dieser hatte wie seinerzeit üblich einen Fahrregler mit Nullstellung in der Mitte. Drehte man nach links, fuhr die Lok in die eine, beim Rechtsdrehen entsprechend in die andere Richtung. Leider waren meine ersten Loks überwiegend zweiachsige Fahrzeuge, die vergleichsweise schlecht fuhren. Erst wenn man den Regler bereits ein Stück aufgedreht hatte, fuhren die Loks ruckartig los. Baute

man Steigungen in den Gleisverlauf, wurden die Loks langsamer oder blieben irgendwann stehen.

Moderne PWM-Ansteuerung

Heutzutage steuere ich meine Modellbahnanlage digital. In den Triebfahrzeugen stecken Decoder, die neben der Dekodierung des Digitalsignals auch für die Ansteuerung des Motors sorgen. Genutzt wird dafür eine pulsweitenmodulierte Spannung (PWM), bei der kurze Spannungsimpulse den Motor bewegen. Das sorgt für einen ruhigen Lauf und ermöglicht auch sanftes Anfahren.

Doch auch bei analogen Fahrreglern ist es inzwischen üblich, die Ansteuerung mittels PWM

durchzuführen. Bernd Heißwolf war einer der Vorreiter bei dieser Technik gewesen, hatte sich vor einiger Zeit allerdings in den Ruhestand verabschiedet. Die Produkte wurden glücklicherweise von Tams Elektronik übernommen. Zunächst verkaufte Tams nur den Lagerbestand an Heißwolf-Geräten ab. Doch Kersten Tams wollte das bewährte System nicht aufgeben und tüftelte an einer neuen Version. Die aktuelle Heißwolf-Steuerung SFR-4000 wurde während der Dortmunder Messe vorgestellt und wird seither an Interessenten ausgeliefert.

HandControl und PowerUnit

Das 329 Euro kostende neue System besteht aus zwei Produkten: dem Bediengerät HandControl und der PowerUnit. Letztere besteht aus einem massiven Metallgehäuse und könnte rein optisch auch in die Kategorie der Black-Box-Digitalzentralen fallen. Das Bediengerät HandControl sieht ohnehin wie der digitale Tams-HandControl 2 aus, was darin begründet liegt, dass beide Handregler auf dem gleichen von Lenz zugekauften Gehäuse basieren. Das erhöht die Stückzahl und sorgt dafür, dass die Preise im Rahmen bleiben.

Das neue Heißwolf-System aus PowerUnit und HandControl wirkt wie eine Digitalsteuerung, ist aber ein Analogfahrregler der Luxusklasse





HandControl des Heißwolf-Analogsystems (links) und HandControl 2 des digitalen Tams-Systems im Vergleich, wobei beide Gehäuse von Lenz zugeliefert werden



Die PowerUnit sitzt in einem massiven Gehäuse samt Kühlkörper und erwärmt sich nur geringfügig. Mal sehen, ob Tams später auch einen Booster in diesem schicken Gehäuse herausbringt

Der Handregler des SFR-4000-Pakets kann nur an PowerUnits dieses Systems angesteckt werden. Je PowerUnit ist auch nur ein Handregler zulässig. Dieser kann aber ab- und wieder angesteckt werden. Verkabelt man seine analoge Modellbahnanlage mit passenden Stöpselbuchsen (z. B. LocoNet-Boxen von HÖfne), kann man einen Walkaround-Control-Betrieb einrichten und den Handregler zum jeweiligen Einsatzort mitnehmen. Während der Handregler nicht eingesteckt ist, fährt die Lok mit dem letzten Stellbefehl weiter. Dank des Endlos-Drehreglers auf dem HandControl ist es auch kein Problem, wenn man zwischendurch am Rad dreht, denn es passt nach dem Einstecken stets wieder.

» **Lobenswert an diesem Produkt ist, dass sich ein Hersteller wieder mal der Analogtechnik widmet**

Die PowerUnit muss mit einem nicht im Set enthaltenen Netzteil mit Strom versorgt werden. Wahlweise sind Gleich- und Wechselspannung möglich. Tams bietet passende Netzteile für rund 40 Euro an. Neben dem Anschluss für den Handregler gibt es weitere Anschlüsse an der PowerUnit: Der normale Gleis Ausgang reagiert auf alle Eingaben vom Handregler. Bei einem zweiten Gleis Ausgang ist die Polung fest eingestellt. Durch eine geschickte Verkabelung kann man damit sogar eine Kehrschleife befahren. Die einzige Bedingung dafür ist, dass die Kehrschleife immer in der gleichen Fahrtrichtung befahren wird. An einer kleinen Steckerleiste auf der Vorderseite der PowerUnit kann man einen Nothalt-Taster anschließen. Außerdem sind hier die Kontakte für die Synchronisation mit bis zu sieben weiteren

Displayanzeigen



Der Drehregler kann sich wahlweise wie ein Wechsel- oder Gleichstromregler verhalten; intuitiver ist der AC-Modus



Der neue Handregler zeigt sogar die Temperaturen der Komponenten an, was dem Bediener Gefahren signalisiert



Wahlweise können eine interne Fahrstufe oder die Gleisspannung im Heißwolf-Handregler angezeigt werden Heiko Herholz (8)



Die Maximalspannung ist einstellbar, wodurch sich das System auch für HOi-Feldbahnen oder die Nenngröße Z eignet

PowerUnits zu finden, was Kurzschlüssen beim Überfahren von Stromkreisgrenzen vorbeugt.

Bis zu 250 mögliche Fahrprofile

Die HandControl dient zum Fahren und für die Grundeinstellungen von PowerUnit und der HandControl selbst. Fahrprofile für bis zu 250 Triebfahrzeuge können gespeichert werden, wobei jedes Profil mit einem Namen markiert werden kann. Außerdem ist neben Parametern wie Anfahr- und Maximalspannung auch ein Impuls konfigurierbar, der das Losbrechmoment bei Fahrtantritt überwindet. Dazu wird eine Impulsspannung eingegeben und die Frequenz des Impulses als Anfangs- und Endfrequenz zwischen 0 und 100 Hertz eingepegelt. Zusätzlich sind individuelle Beschleunigungs- und Bremsverzögerungen möglich, die

für jedes Profil eingestellt werden können. Soll- und Ist-Geschwindigkeit werden im Fahrregler angezeigt, was die Spannung oder eine der 128 möglichen Fahrstufen sein kann. Der Endlos-Drehregler ist bezüglich des Fahrtrichtungswechsels zwischen DC- und AC-Modus umstellbar. Benötigt man einen Nothalt, kann entweder auf den Drehregler gedrückt oder die ESC-Taste betätigt werden. Die Kombination aus PWM und Gleichspannung sorgt dafür, dass Triebfahrzeuge auch bei niedrigen Spannungen sanft anfahren. Das setzt sich über den gesamten Regelbereich fort und ist weit entfernt vom ruckartigen Fahrverhalten der Lokmodelle aus meiner Kindheit. Die Heißwolf-Regelung ist so gut, dass sie dem Regelverhalten von dem einen oder anderen Lokdecoder nicht nur entspricht, sondern dieses sogar übertrifft. Heiko Herholz

■ Modellbauer entscheiden über einen Faller-Bausatz

Hüttenwerk

als Jubiläumsmodell?

Trix hatte vor Jahren das Thema Montanindustrie mit imposanten Bauwerken angestoßen, die für manche Modellbahner aber zu groß waren. Faller möchte das Thema wiederbeleben und hat bereits ein erstes Muster produziert, das größtmäßig auf so manche HO-Anlage passen könnte



Die heimische Stahlproduktion zu erhalten, ist derzeit in aller Munde. Bedeutende Werke entstanden einst sowohl im Ruhrgebiet, aber auch in Niedersachsen, im Saarland sowie in Süd- und Ostdeutschland, was das Thema für viele Modellbahner interessant macht. Inspiriert wurden die Gütenbacher von einem Duisburger Hochofen, der als Vorlage für dieses HO-Diorama diente, das während der

„Intermodellbau“ Dortmund erstmals präsentiert wurde. Es zeigt eine Bunkieranlage mit Umschlaggleisen für Schüttgutwagen sowie einer großen Krananlage, den Hochofen samt Beschickung, Kamine, Maschinen- und Gießhallen, Gasometer, Sozialgebäude, Lager, verschlungene Rohrleitungen sowie eine Werkbahn. Auch die benachbarten Werkwohnungen fanden hinter dem Industrieareal noch Platz. Alles kann

natürlich mit vielen LEDs beleuchtet und der flüssige Stahl beim Abstich optisch eindrucksvoll dargestellt werden. Das Bastelthema bietet nahezu unbegrenzte Möglichkeiten, was in Dortmund zahlreiche Besucher begeisterte. Ob und wie das Stahlwerk letztendlich umgesetzt wird, hängt von mehreren Faktoren ab, die Faller gerade über eine Online-Umfrage (www.faller.de/umfrage-jubilaeumsmodell) ermittelt.

Stimmen Sie ab!

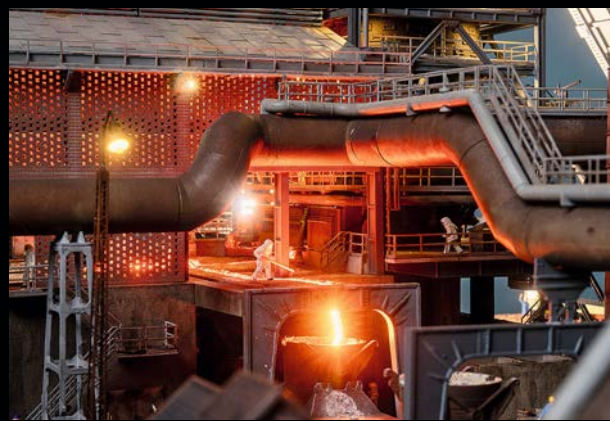
Hier können Sie abstimmen, ob Faller das Hüttenwerk als Modell auflegen soll:

www.faller.de/umfrage-jubilaeumsmodell



Rechts: Im Hüttenwerk ist die Bahn allgegenwärtig, was viele Rangierbewegungen ermöglicht. Wer mag, kann aber auch die Gebäude mit Leben erfüllen MM (5)

Ein Hüttenwerk mit viel Rangierbetrieb ist ein Traum vieler Modelleisenbahner. 2026 könnte Faller ihn wahr werden lassen, wenn das Ergebnis der aktuellen Befragung eine Serienproduktion lohnenswert erscheinen lässt Werk



Zur authentischen Nachbildung des Hüttenwerks samt den erforderlichen Bunkeranlagen und Anschlussgleisen wäre allerdings mehr als ein Quadratmeter ohne die zuführenden Weichenstraßen erforderlich. Deshalb fragt man erst einmal potenzielle Interessenten nach den gewünschten Details, der Vorbildtreue im Verhältnis zum Platz, der Epoche, dem möglichen Schwierigkeitsgrad beim

Bauen, dem maximalen Kaufpreis sowie dem Wunsch nach einem Vorbestellrabatt bzw. einer möglichen Ratenzahlung. Wie die Fans der Montanindustrie sich entscheiden und wie Faller die Umfrage schlussendlich bewertet, werden wir zum 80-jährigen Faller-Jubiläum im kommenden Jahr erfahren. Ein beeindruckender Blickfang auf einer HO-Anlage wäre das Hüttenwerk auf jeden Fall. MM



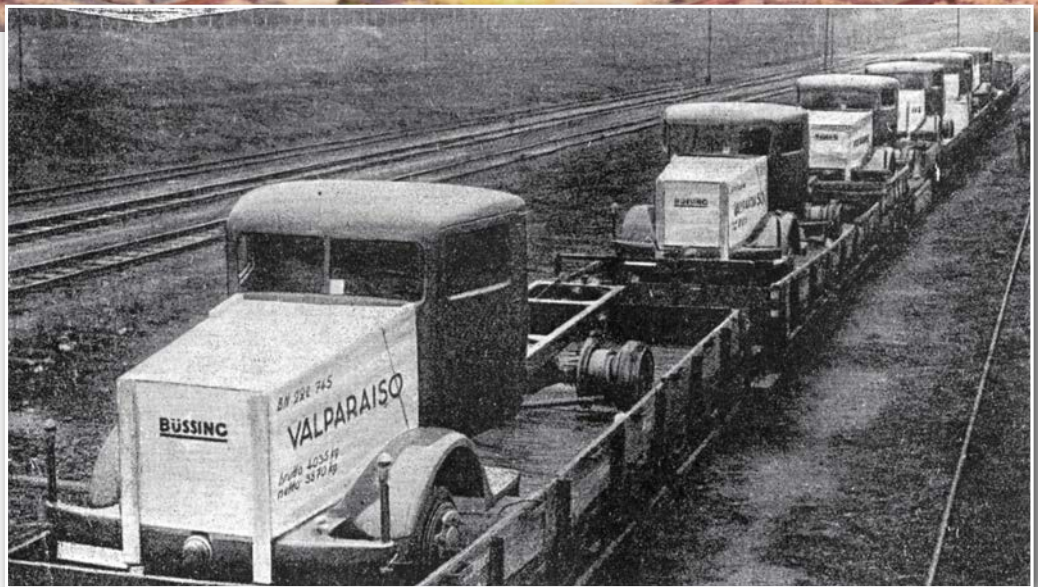
■ Lastkraftwagenmodelle lassen sich ausgezeichnet als Ladegut verwenden

Farbenfroher Blickfang im Güterzugbetrieb auf Anlagen

In unserer Serie über vorbildgerechte Frachten für Güterwagen schlagen wir diesmal Lkw vor. Umgesetzt im Modell und verladen auf Flach- und Rungenwagen bilden diese Motive attraktive Farbtupfer auf der Anlage



H0-Lastkraftwagen der Epoche III als Ladegut für DB-Güterwagen: oben links ein Roco-R 10 mit einem Büssing-Lkw von Wiking mit holzverkleidetem Motor entsprechend des rechts abgebildeten Werbemotivs; oben rechts ein Fleischmann-Rs 31 mit einem Wiking-Laster der Marke Mercedes-Benz



Für den Transport von Lastkraftwagen wurden in früheren Epochen meist zweiachsige Flachwagen der Gattungen R (Rungenwagen), S (Schienenwagen) und X (Arbeitswagen ohne oder mit niedrigen Bordwänden) oder vierachsige Drehgestellflachwagen SS oder XX verwendet.

Ende der 1960er-Jahre erhielten die Wagen neue internationale Bezeichnungen: Rungenwagen bekamen die Gattungsbezeichnung

Kbs, Schienenwagen hießen fortan Kkp/Kp, X-Wagen Kkl/KI und aus den Drehgestellflachwagen SS wurden die Rs-Wagen.

Gesichert in Längsrichtung

Lastkraftwagen werden vorrangig in Wagenlängsrichtung verladen. Je nach Gewicht wird das Frachtstück durch Holz- oder Dornenkeile aus Metall auf der hölzernen Ladefläche des Güterwagens gesichert. Dabei ist vom Ladepersonal zu

beachten, dass zwischen den festen Teilen des Wagens und dem verladenen Fahrzeug ein Freiraum von mindestens 20 Zentimetern eingehalten wird. Sind Spannvorrichtungen erforderlich, müssen die Fahrzeuge an beiden Enden mit zwei voneinander unabhängigen Bindungen, die in Längs- und Querrichtung wirken, gesichert sein.

Seit den 1970er-Jahren werden für den Transport von Lkw in zunehmendem Maße kurzgekuppelte Flachwageneinheiten der Gattung

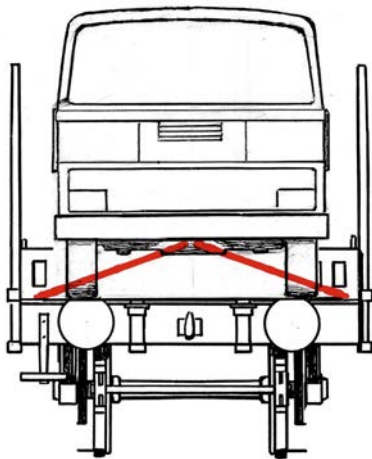
Laas mit abgesenkten Ladeflächen und einem Radvorlegersystem verwendet. Die Radvorleger gehören immer zum Güterwagen, sind im Winkel von etwa 45 Grad an den Rädern anzulegen und wirken in Längs- und Querrichtung. Bei der Verladung über die Wagenkurzkupplung ist beim nicht festgelegten Radsatz die Verkeilung mit fünf Zentimetern Freiraum auszuführen.

Modellumsetzungen

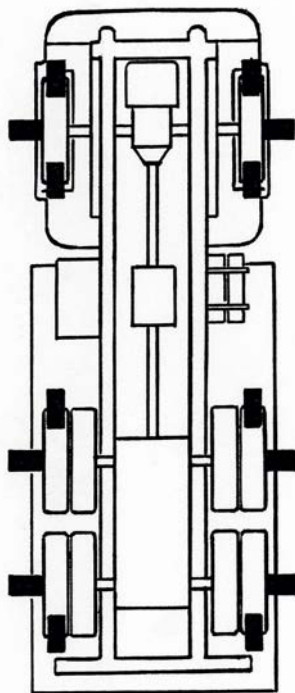
Wir haben einige Lkw-Modelle verschiedener Epochen auf passende Güterwagen verladen. Unsere Vorschläge zeigen für die Epoche III einen Roco-Rungenwagen R 10, der mit einem Büssing-Lkw ohne Ladefläche von Wiking beladen ist. Wie beim Vorbild wurde der Motor mit



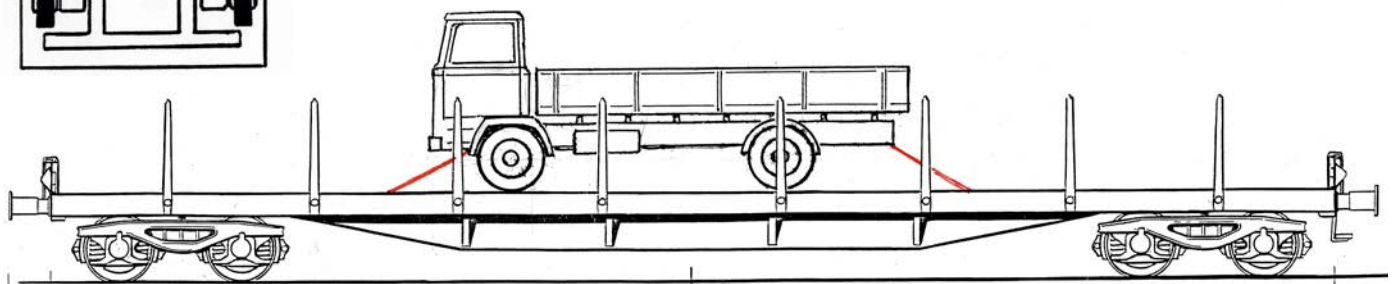
Auf zweiachsigen Rungenwagen verladene Lastkraftwagen des Herstellers Mercedes-Benz, aufgenommen im Oktober 1951 im Netz der Deutschen Bundesbahn Werk/Slg. Benno Wiesmüller (2)



In Nenngroße H0 zusammengestelltes Ladegut aus zwei US-Trucks von Brekina, die die Ladefläche des verwendeten vierachsigen Märklin-Rungenwagens gut ausfüllen. Als Vorbildvorlage dienten die im Mai 1975 in Hamburg-Wilhelmsburg fotografierten kanadischen Gebraucht-Lkw für Persien, die auf einem belgischen Rs-Wagen verladen und mit Holzkeilen und Draht zuverlässig gesichert sind Benno Wiesmüller (6)



Anordnung der Sicherungskeile vor den Lkw-Rädern (links) sowie Bindungen in Quer- (oben) und Längsrichtung (unten) als Schutz vor dem Verrutschen des verladenen Kraftfahrzeugs





Lkw auf kurzgekuppelten Flachwageneinheiten mit abgesenkten Ladeflächen und zum Schienenfahrzeug gehörenden Radvorlegern, sodass keine zusätzlichen Sicherungen erforderlich sind. Die HO-Umsetzung für große Bogenradien erfolgte mit einer Marienberger Laas-Einheit und Herpa-Lastern Benno Wiesmüller (3)



einer Holzverschalung versehen. Des Weiteren wurde ein Mercedes-Benz der frühen 1950er-Jahre von Wiking auf einen Fleischmann-Rungenwagen Rms 31 verfrachtet.

Als zweites Ladegutbeispiel wurden zwei in unserer Region eher nicht alltäglich vorkommende Peterbilt- und Mack-Lkw von Brekina auf einen Märklin-Drehgestellflachwagen Rs⁶⁸⁴ verladen. Zur Ladungssicherung wurden kleine Holzkeile angebracht – und zwar ähnlich wie auf dem Vorbildfoto mit den gebrauchten Kraftfahrzeugen aus Kanada im Hamburger Hafen.

Da seit mehreren Jahrzehnten Lkw und ähnliche Fahrzeuge auch auf kurzgekuppelten Flachwageneinheiten mit meist abgesenkten Ladeflächen verladen werden, haben wir auch eine HO-Laas-Einheit der ehemaligen Marienberger DMV-Arbeitsgemeinschaft entsprechend hergerichtet. Inzwischen gibt es von NPE Modellbau neben einer kurzgekuppelten Laa-Einheit ohne abgesenkte Ladeflächen auch ein 1:87-Modell der Gattung Laadks mit abgesenkten Ladeflächen.

Benno Wiesmüller

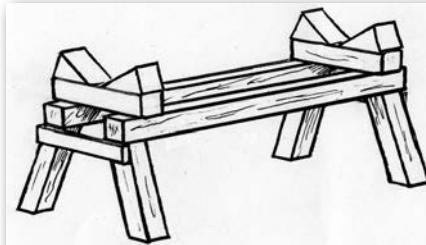


Gesattelte Verladung



Auf Wagen mit abgesenkten Ladeflächen gesattelt verladene Lastkraftwagen, die mit Böcken, Holzkeilen und Drahtbindungen gesichert sind Paul Scheller

Lastkraftwagen können aus Platzgründen auch gesattelt verladen werden. Auch hierfür wurden in der Vergangenheit Wagen mit Borden oder Flachwagen mit Holzfußboden verwendet. In den letzten Jahrzehnten sind dafür aber in der Regel kurzgekuppelte Flachwageneinheiten der Gattung Laa herangezogen worden. Gesattelt verladene Lkw ohne Bereifung sind mit Speziallagerhölzern zu sichern. Bei dieser Verladeart sitzt das Hinterteil des einen Lkw auf dem des anderen oder das Hinterteil des einen Fahrzeugs lagert auf einem



speziell dafür angefertigten Holzbock, der über der Hinterachse des anderen Fahrzeugs aufgestellt ist. Gesattelt verladene Lkw sind durch Bindungen (je zweimal vorn und hinten) gegen Längs- und Querverschiebungen zu sichern.

Für die Modellumsetzung haben wir Preiser-Lkw-Modelle der Artikelnummern 37002 und



Auf einem Roco-Rungenwagen verladene MB-Modelle von Preiser sowie Skizze des Holzbocks, auf dem die Hinterachse des zweiten Fahrzeugs lagert Benno Wiesmüller (2)

-010 verwendet, bei denen die hinteren Aufbauten ebenso wie die Fahrerfigur und die Reifen von den Felgen entfernt wurden. Aus Holzleisten mit den Maßen zwei mal zwei Millimeter bastelten wir kleine Keile und einen Bock, wie in der Skizze dargestellt. Nachdem der erste Lkw verladen und mit Keilen gesichert war, wurde der Bock über der Hinterachse des ersten Fahrzeugs befestigt und das zweite Fahrzeugmodell mit der Hinterachse auf den Bock gesetzt. Abschließend wurden die Vorderräder mit Keilen gesichert. **BW**



Die im Bahndamm eingebaute Unterführung benötigt ein Verkehrszeichen mit Höhenangabe, da sie eine eingeschränkte Durchfahrtshöhe aufweist

■ Zwei neue Lasercut-Bausätze in H0 von Modellbahn Union

Unterführungen in Bahndämmen

Mit zunehmendem Straßenverkehr entstanden in den Bahndämmen vermehrt gemauerte oder aus Beton gegossene Unterführungen. Diese wurden in Breite und Höhe den örtlichen Gegebenheiten angepasst, sodass man allerhand Varianten ins Modell umsetzen kann. Wir geben einen vorbildgerechten Einbautipp

Kürzlich stellte Modellbahn Union zwei Lasercut-Bausätze kleiner Unterführungen in Betonoptik vor, so wie sie in vielen Regionen zu finden sind. Der eine Bausatz hat einen Rundbogen mit einer Durchfahrtshöhe von 36 Millimetern (Artikelnummer L00090), der andere eine eckige Durchfahrt für Fahrzeuge bis zu einer Höhe von 52 Millimetern (-94).

Da die zwei H0-Artikel mit je 14,99 Euro ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis bieten, haben wir beide beschafft und leicht umgebaut.

Gleislage über dem Bauwerk

Wie die Vorbildmotive zeigen (siehe umseitigen Kasten), liegen die Gleise meist unterhalb der Brückenkrone bzw. der Traufsteine. Das hat den

Vorteil, dass eventuell durch den Zug hochgeschleuderte Schottersteine nicht sofort auf die darunterliegende Fahrbahn fallen. Im Modell muss für diese Bauweise allerdings das Trassenbrett im Bereich der Unterführung angepasst werden. Die hier vorgestellten Bausätze haben serienmäßig eine waagerechte Kartonplatte als oberen Abschluss, damit man direkt darauf das Gleis legen kann. Diese Situation gibt es im Original jedoch deutlich seltener. Allerdings hat die Bahn an diesen Bauwerken in der Regel ein Geländer montiert, das im unteren Bereich eine geschlossene Fläche (Blech oder Drahtgitter) aufweist, damit keine Steine herabfallen können. Wir haben uns daher für einen Umbau des Bausatzes entschieden, der ein tiefer liegendes Gleis ermöglicht.

Beide Unterführungen bestehen aus zwei Grundplatten mit Nuten, in die die senkrechten Außen- und stabilisierenden Innenmauern eingesteckt werden. Zusätzlich sorgen parallel zur Straße eingesteckte Zwischenstücke für eine ausreichende Stabilität des Bauwerks. Da alle Kartonteile gleich hoch sind, ergibt sich eine ebene Fläche für die waagerechte Kartonplatte, die das Gleis trägt. Wir haben entgegen der

Serienmäßiger Aufbau der höheren Unterführung von Modellbahn Union mit ebener Gleisauflage



<https://worldmags.net>
eisenbahn magazin 7/2025



Der Karton wurde mit Holzschutzfarbe versiegelt, damit später das Leim-Wasser-Gemisch beim Schottern die Konstruktion nicht aufweicht MM (3)

Beim Vorbild entdeckt



Bei der vom 622 503 passierten Wittlicher Unterführung liegen die Gleise oberhalb der Mauerkrone, weshalb das Gelände einen Blechstreifen hat. Ebenfalls einen Rundbogen, aber tiefer liegende und durch eine Mauer abgetrennte Gleise hat das rechte Bauwerk

Im Original gibt es unzählige Beispiele für Unterführungen. Diese wurden schmal und flach für Fußgänger und Radfahrer gebaut, etwas höher für ältere Traktoren, Kleintransporter und Pkw sowie größer auch für Lkw und höhere landwirtschaftliche Fahrzeuge. Je nach Lichtraumprofil hängen am Bauwerk entspre-

chende Schilder mit der Höhenangabe (Verkehrszeichen 265). Auf öffentlichen Straßen in Deutschland ist diese Beschilderung bis zu einer Durchfahrthöhe von vier Metern verpflichtend. Das im Durchmesser 500 Millimeter messende Schild hat sich im Prinzip seit Inkrafttreten der StVO 1937 nicht mehr verän-

dert, sodass es für alle Epochen genutzt werden kann. Ist die Unterführung nicht gut einsehbar, sind diese Angaben bereits am Beginn der Straße oder der letzten Wendemöglichkeit zu finden, was für Modellbahner jedoch weniger interessant ist. Ist die Brücke recht schmal, kann auch diese Angabe angebracht sein. MM



Wenn die Durchfahrthöhe eingeschränkt ist, müssen Warnstreifen angebracht werden. Diese können z. B. nur oben (Wernshausen), im oberen Bereich (Breitungen) oder umlaufend (Eisfeld) markiert sein

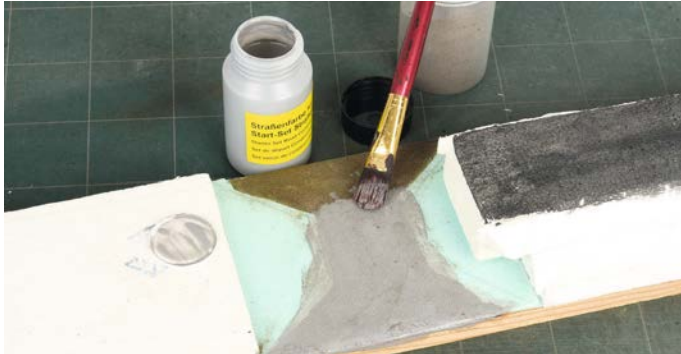


Bei der Unterführung zwischen Hüinghausen und Plettenberg erkennt man gut das durchlaufende, tiefer liegende Schotterbett sowie die Höhenangabe MM (6)





Bei der zweiten Unterführung wurden vor der Montage die inneren Stützteile gekürzt, damit die Fahrbahn etwas tiefer liegen kann



Bevor die Unterführung eingebaut wird, sollte die Fahrbahn vorbereitet werden. Wir haben dafür das Noch-Straßenbauset genutzt



Rechts und links der beiden Widerlager wird der Bahndamm mit Leichtbauplatten an die Unterführung angepasst

Anleitung zunächst nur die äußeren Brückenteile eingeklebt und die inneren Elemente an der Oberseite jeweils so gekürzt, dass die Schwelenaufgabe sechs Millimeter unter der Mauerkrone liegt. Ebenso wurden die Zwischenstücke gekürzt. Auf diese neu entstandene Ebene kann dann die angepasste Kartonplatte aufgeklebt oder das Trassenbrett aufgesetzt werden.

Die Materialstärke der Brückenkonstruktion zwischen Durchfahrthöhe und Gleis ist auch nach diesem Eingriff noch statisch mehr als ausreichend. Ist diese Änderung vollzogen, können die schrägen Stützwände, die innere Verblendung und die Mauerkronen nach Bauanleitung aufgeklebt werden. Das Besondere bei den Unterführungen ist, dass die Grundkonstruktion mit bedrucktem Karton, der farbiges Graffiti zeigt, beklebt wird. Wem das nicht gefällt, kann diese partiell mit Betonfarbe wie beispielsweise jener von Heki überstreichen. Wer seine Anlage entsprechend den Epochen II oder III gestaltet und auf die farbige Deckschicht verzichten möchte, sollte die Grundkonstruktion

grau lackieren. Die zwei beiliegenden Geländer sind aus schwarzem Karton gelasert. Ob man diese nutzt oder gegen Metall- oder Kunststoffteile ersetzt, hängt vom Umfeld und persönlichem Geschmack ab. Im Original gibt es welche mit rechteckigem und rundem Querschnitt.

Einbau im Bahndamm

Der Einbau der Unterführung wurde auf einem separaten Trassenbrett vorbereitet. Als Erstes wird hierzu die spätere Straße gestaltet. Im Original können das ein- oder mehrspurige Fahrbahnen mit oder ohne Bürgersteige sowie Feldwege sein. Auch kann man zu diesem Zeitpunkt noch die gewünschte Durchfahrthöhe verringern, indem man den Fahrbahnunterbau etwas massiver gestaltet.

Ist die Stellfläche fertig, zeichnet man die Lage der seitlichen Stützmauern an. Anschließend könnte man beispielsweise fertige Straßen mit Asphalt- bzw. Kopfsteinpflasteroptik aufkleben. Da wir beim Einbau einen Übergang kaschieren müssen,

haben wir uns für das neue Straßenbauset von Noch (60820, siehe *em* 2/25) entschieden. Hierbei wird zunächst ein feines Pulver aufgebracht und nach dem Aushärten des Klebstoffs mit der beiliegenden Straßenfarbe gestrichen. Erst wenn die Fahrbahn fertig ist, werden die Unterführung eingeklebt und die Bahntrasse angepasst. Hierzu haben wir beidseitig den Damm mit Styropor aufgefüllt, braun lackiert, mit Erde bestreut und abschließend mit dem Elektrostator die Grasfasern aufgebracht. Falls man keine Gleise mit Bettung verwendet, wird natürlich noch geschottert. Wie die Vorbildfotos zeigen, wächst oft auch mehr oder weniger Gras bzw. den Weg begleitendes Kraut im Bereich der Stützmauern, das man entsprechend der gewählten Epoche aufbringen kann. Nach einigen Bastelabenden hat man mit den neuen Unterführungen einen attraktiven Blickfang im Bahndamm geschaffen. MM

Lässt man die Graffiti-Drucke weg, kann man das mit Betonfarbe lackierte Modell auch undekoriert nutzen. MM (5)

<https://worldmags.net>

Verglichen & gemessen

LGB

TrainLine

■ 2m-Modelle der Baureihe 99⁵⁹⁰ von LGB und TrainLine 45 im Vergleich

HSB-Malletloks für den Gartenbahneinsatz

Für den Gartenbahnbetrieb sind sowohl das Kleinserienmodell von LGB (links) als auch das Kunststoffmodell von TrainLine 45 gut geeignet

Die Harzer Schmalspurbahnen sind als Reiseziel recht beliebt, weshalb Modelle aller Nenngrößen zu diesem Thema viel Zuspruch erfahren. Wir nehmen das zum Anlass, das formneue LGB-Metallmodell gegen die überarbeitete Kunststoff-Mallet von TrainLine 45 zu testen

Die attraktiven Malletloks der Bauart B'B n4vt wurden ab 1897 in einer Serie von zwölf Exemplaren von der NWE beschafft und auf den kurvenreichen Strecken im Harz eingesetzt. Mit Kriegsbeginn 1914 mussten sechs Maschinen abgegeben werden. Eine schied 1927 nach einem Unfall aus. 1949 kamen noch fünf Loks, alle von Jung gebaut, zur DR und erhielten die Betriebsnummern 99 5901 bis 5905. Auf der Selketal- und Harzquerbahn versahen sie zuverlässig bis zum Übergang an die HSB ihren Dienst

vor Personen- und Güterzügen. Auch den Traditionszug zogen sie – zum Teil mit Vorspann – regelmäßig. Im Harz erhalten blieben die 99 5901 bis 5903. Sie wurden nicht nur in der schwarz-roten DR-, sondern auch in der historischen grünscharzen Lackierung eingesetzt. Beide Farbvarianten sowie verschiedene Betriebsnummern sind von LGB und TrainLine 45 erhältlich. Seit vielen Jahren nicht mehr lieferbar ist das Kleinserienmodell von Kiss. Die für dieses Jahr von Modelbouw Boerman angekündigte Formneuheit

der Malletmaschine 99 5906 gibt eine größere, von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe gefertigte Variante wieder. Auf Basis der TrainLine-Mallet fertigt Modelbouw Boerman allerdings eine gesuperte Digitalausführung der 99 5902 bzw. mit jeder anderen gewünschten Betriebsnummer an.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

LGB – Wasserkästen, Kessel und Führerhaus samt aller Bauteile bilden eine Baugruppe, die nach dem Lösen mehrerer Schrauben komplett vom Fahrgestell abgehoben werden kann. Das Führerhausdach ist lose aufgelegt und nur mittels vier Magneten gesichert. Der Führerstand ist komplett nachgebildet. Die Türen und das hintere, mit Blechen verschlossene Fenster lassen sich öffnen. Die Elektronik befindet sich unterhalb des Führerhauses. Zwei kompakte Antriebseinheiten mit jeweils eigenem Motor und Getriebe sorgen für die

Traktion. Die zwei Radsätze im hinteren Triebgestell mit Außenrahmen sind leicht kippbar gelagert; der dritte gefederte und über die Kuppelstangen angetriebene Radsatz ist zusätzlich seitenverschiebbar.

Der vordere Triebwerksblock mit Innenrahmen ist vorbildgerecht drehbar gelagert. Die Hoch- (hinten) und Niederdruckzylinder (vorn) sind wie bei TrainLine unterschiedlich ausgeführt. Jeweils unter den Wasserkastendeckeln findet man Betriebsartenschalter für das stromlose Abstellen bzw. die Deaktivierung des Verdampfers. An beiden Seiten sind digital auflösbare Kupplungen vorhanden.

TrainLine – Das Modell in klassischer Kunststoffbauweise besteht aus wetterfestem, durchgefärbtem Material. Zahlreiche Bauteile sind einzeln angebracht. Damit der 600er-Gleisradius durchfahren werden kann, sind beide Antriebseinheiten mit liegenden Bühler-Motoren drehbar gelagert. Über eine Nut-Feder-Verbindung erfolgt die

Fakten zu den 2m-Modellen der Harzer Schmalspurbahnen

	LGB 99 5902	TrainLine 99 5902
Artikelnummer	26592	2011112
(erstes) Baujahr	2025	2025 (2013)
Betriebssystem	DCC/mfx	DCC
Digitalschnittstelle	27-polig	Stiftleiste
Motor/Schwungmasse	2/-	2/-
Getriebe	Schnecke/Stirnrad	Schnecke/Stirnrad
Treibradsätze/Haftreifen	4/-	4/-
Eigenmasse	6.523 g	2.902 g
Preis (UvP)	3.790,00 €	1.399,00 €

gerade Ausrichtung der Radsätze. Im Bereich der Kupplungsaufnahmen wurde Platz für die nachrüstbaren digitalen Entkupppler vorgesehen. Im Führerhaus ist ein dreipoliger Schalter vorhanden, über den man beispielsweise die Spannungszufuhr abschalten kann.

Maßgenauigkeit

Setzt man die Modelle im Garten einzeln oder zusammen ein, wird man kaum Unterschiede bei den Abmessungen ausmachen. Beide Hersteller haben die nachprüfbar Hauptmaße nahezu eingehalten.

↑ LGB – Die Göppinger Konstrukteure haben das Vorbild ausführlich dokumentiert und vermessen und maßstabsgerecht umgesetzt, sodass alles am Modell recht stimmig wirkt. Dank der Metallbauweise fallen insbesondere die zierlich wirkenden Leitungen, dünnen Umläufe und feinen Gitterabdeckungen positiv auf.

↑ TrainLine – Die zwölf Jahre ältere Konstruktion ist trotz aktueller Überarbeitung im Kesselbereich und somit auch zwischen den Pufferträgern einige Millimeter zu kurz. Geringe Größenunterschiede gibt es auch bei den Laternen, den Wasserkastendeckeln, der Glocke oder den Domen, wobei diese entweder wuchtiger oder zierlicher als bei LGB sind, was sich aber ohne Originalzeichnungen nicht überprüfen lässt.

Langsamfahrtverhalten

Alle Fahrwerte wurden mit einer Digitalzentrale und Funkhandreglern von Massoth sowie den Werkeinstellungen der Tenderloks ermittelt. Die Geschwindigkeitsmessungen erfolgten mit den Piko-Messwagen bzw. dem Messgerät von Halling.

↑ LGB/TrainLine – Das seichte Anrollen ist bei TrainLine besser zu steuern, da das LGB-Modell direkt bei einer höheren Geschwindigkeit losfährt. Rollen die Mallets einmal, kann man mit ihnen im umgerechneten Schrittempo vorbildgerecht rangieren.

Streckenfahrtverhalten

↑ LGB/TrainLine – Beide Mallets sind ab Werk unterschiedlich eingestellt, wobei die LGB-Lok bei der höchsten Fahrstufe etwas über 30 km/h und das



LGB

An der Lokführerseite fallen die drei angesetzten Wasserhähne auf. Bei TrainLine (unten) vermisst man die Hauptdampfleitung am Dom und die im Original nachgerüstete Luftpumpe im Wasserkasten MM (4)



TrainLine



TrainLine-Modell etwas darunter liegt. Die Laufruhe ist bei beiden Miniaturen im Testverlauf über LGB-, Piko- und TrainLine-Gleise bzw. -Weichenstraßen gut.

Ausrollverhalten

Das Ausrollverhalten lässt sich gut über die CV-Werte den örtlichen Gegebenheiten anpassen. Wir haben allerdings mit den Werkeinstellungen getestet.

↑ LGB – Mit 1,3 Metern Bremsweg beim Zuweisen der Fahrstufe 0 aus der Höchstgeschwindigkeit heraus wird die Dynamik des Vorbilds simuliert.

Bei einem Nothalt bzw. bei Einfahrt in einen stromlosen Gleisabschnitt hält die 99 5902 dagegen bereits nach 60 Millimetern an.

↑ TrainLine – Bei einem planmäßig per Regler eingeleiteten Halt beträgt der Bremsweg stattliche 2,5 Meter, was etwas Übung erfordert, um am Bahnsteig punktgenau anzuhalten. Beim Drücken der Stopptaste sind es dagegen lediglich sechs Zentimeter.

Zugkraft

↑ LGB/TrainLine – Bei beiden Modellen liegt die an der Federwaage gemessene Zugkraft in beiden Fahrtrichtungen jeweils über neun Newton, was für vorbildgerechte Zugkompositionen mit sechs Vierachsern auch auf Steigungsabschnitten mit vier Prozent ausreicht.

Stromabnahme

↑ LGB/TrainLine – Für die Spannungsabnahme stehen alle acht Räder der LGB-Lok zur Verfügung, was insbesondere mit dem hohen Gewicht und dem verbauten Pufferkondensator perfekt ist. Train Line hat zusätzlich vier Schienenschleifer montiert, sodass im Gartenbahnbetrieb ebenfalls keine Soundaussetzer auftreten.

Digitaleigenschaften

↑ LGB – Der DCC/mfx-Decoder meldet sich selbst an den entsprechenden Zentralen an und bietet 32 abrufbare Funktionen wie Spitzensignal und Rangierlicht sowie die Führerstandsbeleuchtung. Akustisch kann man z. B. Pfeife, Glocke, Luftpumpe und Lichtmaschine sowie weitere Geräusche oder Ansagen wahrnehmen. Auch

LGB



Auf der Heizerseite fällt der Kohlenkasten mit Bretternachbildung besonders ins Auge. An der LGB-Lok (oben) sind zu Demonstrationszwecken die Haken der Digitalkupplung abgesenkt

MM (5)/Klaus Himmelreich

TrainLine



Bremsenquietschen, Kupplungsgeräusche oder Druckluftablassen kann man simulieren. Für den Betrieb wichtiger ist die an beiden Seiten montierte Digitalkupplung, die werkseitig auf F 23/24 abgelegt wurde und ggf. umprogrammiert (F 1 bis 8) werden sollte. Wer Rauch liebt, kann den radsynchronen Dampfausstoß inklusive Zylinderdampf aktivieren und bis zu sechs Milliliter Destillat einfüllen. Leider lässt sich die Lautstärke nur digital über die Zentrale anpassen.

TrainLine – Die ab Werk lieferbaren Digitalmodelle sind mit einem dem Zimo-MX 696 entsprechenden Decoder ausgestattet. Die Fahreigenschaften sind bis auf die etwas zu geringe Höchstgeschwindigkeit gut eingestellt, die Lautstärke lässt sich bedienerfreundlich über Drehen des Schalldämpfers regeln. Die vielen unterschiedlichen Betriebsgeräusche (Däppen-Soundprojekt) ertönen realistisch. Über den Schornstein wird der Verdampfer mit maximal

drei Millilitern Dampfliquidität gefüllt. Ansonsten erklingen nach Betätigen der entsprechenden Funktionstasten u. a. Pfeife, Glocke, Wasserstrahlpumpe, Luftpumpe, Generator, Anfahrtspfeiff oder Kohleschauflern. Des Weiteren kann man der Bahnhofsansage lauschen und die Führerstands- oder Triebwerksbeleuchtung sowie das Spitzensignal einschalten. Die Taste F 12 ist bereits für den nachträglichen Einbau eines Massoth-Entkupplers reserviert.

Wartungsfreundlichkeit

LGB – Das Modell wird fest verschraubt in einem Karton stehend ausgeliefert. Neben der mehrseitigen Anleitung zum Decoder liegt eine mehrsprachige, 36-seitige DIN-A5-Broschüre bei, die alle Hinweise für den Betrieb und die Wartung enthält. Die Achslager und beweglichen Teile des Gestänges sollten regelmäßig einen Tropfen Öl erhalten. In einer kleinen Explosionszeichnung wird die Demontage des durch mehrere Schrauben gehaltenen Aufbaus erklärt. Dem Modell liegen Einleger für die eigene DKW bei, die allerdings bei unseren Testfahrten nicht erforderlich waren. Kritischer sind die LGB-Dreiwegweichen, für die der Lok nachträglich zu montierende Radlenker beiliegen.

TrainLine – Geliefert wird das Modell in der klassischen Karton-Verpackung mit Styropor-einlage. In der zwölfseitigen, über die Internetseite abrufbaren Betriebsanleitung werden die Technik, alle wichtigen Wartungsarbeiten, die Belegung der 24 Funktionstasten und die Anschlüsse auf der Platine erklärt. Für deren Zugänglichkeit müssen das Führerhausdach abgenommen, das Führerhaus abgeschraubt, die Kesselrückwand gelöst und der Kessel abgenommen werden. In der Betriebsanleitung werden nur wenige Hinweise zum Zimo-Decoder aufgeführt, aber ein entsprechender Link auf die Herstellerseite gegeben, der weiterhilft.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

LGB	(1,7)
TrainLine	(1,8)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

LGB – Fertigungstechnisch konnten bei der Neukonstruktion alle Register gezogen werden. So vereint die Mallet optische Kleinserienqualität mit durchaus betrieblicher Standfestigkeit. Dank des verwendeten Metalls konnten insbesondere viele Materialstärken dünner gewählt werden. Außerdem sind zu öffnende bzw. bewegliche Türen, Klappen und weitere Bauteile montiert. Nahezu alle Leitungen und Griffstangen sind einzeln angesetzt.

Am Kessel findet man neben Dampfpeife und Lütewerk auch zwei Sanddome, deren Deckel sich öffnen lassen und die Sandfüllung zeigen. Der Kohlenkasten ist randvoll gefüllt. Technisch interessant ist die kleine einstufige Luftpumpe der Bauart Westinghouse, die seit 2000 nahezu unsichtbar im rechten Wasserkasten versteckt ist und nach Umstellung auf Druckluftbremse erforderlich wurde. Im detailliert eingerichteten Führerstand versieht das LGB-Standardpersonal seinen Dienst.

TrainLine – Die von Jung gebauten Serienloks erhielten im Laufe der über einhundertjährigen Einsatzzeit viele Detailänderungen, sodass 99 5901 und 5902 formtechnisch nahezu identisch umgesetzt wurden. Schornstein und z. B. der Behälter auf dem Wasserkasten sind für die 5901 richtig, hätten für die 5902 aber angepasst bzw. weggelassen werden müssen.

Damit entspricht die Mallet anderen Großserienmodellen, die ebenfalls einen Epochenmix aus angeformten und freistehenden Leitungen und angesteckten Bauteilen wie z. B. den seitlichen Wasserhähnen oder Aufstiegen aufweisen. Weitere Klappen, Ösen, Hebel oder Nieten bzw. Schrauben sind plastisch an der 2013 erstmals ausgelieferten Gartenbahnlok angeformt. Ein Beutel mit echter Kohle liegt dem Modell bei, damit der Kohlenkasten nach Wunsch befüllt werden kann.

Fahrgestell und Räder

LGB – Außen- und Innenrahmen sowie die Pufferträger sind gleichmäßig rot lackiert und mit vielen Details bestückt. Unter dem Umlauf erkennt man auch zahlreiche angebrachte Leitungen, Profile, Absperrhähne usw. Das Gestänge ist aus Metall gefertigt und recht filigran. Die mit feinen Speichen und unterschiedlichen Gegengewichten versehenen Räder entsprechen dem Vorbild. Die leicht überdimensionierten Winkelprofile der Schienenräumer sind für den rauen Gartenbahnbetrieb ideal ausgeführt.

TrainLine – Der rote Fahrbereich wirkt gleichmäßig, das Gestänge ist metallfarben umgesetzt. Viele Baugruppen und Details sind angeformt bzw. freiste-



Bei der direkten Gegenüberstellung erkennt man, dass einige Details am Führerhausdach, den Wasserkästen und am Kessel unterschiedlich fein umgesetzt wurden



Um enge Radien durchfahren zu können, sind am TrainLine-Modell jeweils zwei Radsätze in einem Drehgestell gelagert. Die LGB-Lösung (oben) ist vorbildgerechter, da beide hinteren Radsätze im Außenrahmen nur leicht beweglich angeordnet sind



hend umgesetzt. Auf verschiedenen Vorbildfotos sind allerdings die Aufstiegsstriebe schwarz lackiert.

Die Schienenräumer aus Kunststoff sind zierlich und nahezu maßstäblich umgesetzt, haben allerdings den Nachteil, dass sie bei unebenem Gleisverlauf auf den Schienen aufsetzen.

Farbgebung

Von beiden Herstellern standen zum Test Modelle in der grün-

schwarzen Lackierung zur Verfügung, die die DR bzw. HSB für Loks des Traditionszuges nutzte.

LGB – Alle Farbtöne sind gut getroffen und die schwarzen Zierlinien konturenscharf aufgebracht. Wie bei TrainLine auch sind einige Handräder messingfarben ausgeführt. Das Führerhaus ist im sichtbaren Bereich von innen hellgrau lackiert, die Armaturen sind weiß ausgelegt und mit schwarzen Zeigern bedruckt.

Maßtabelle DR/HSB-Malletloks 99 5901 bis 5905				
Maße in mm	Vorbild	1:22,5	LGB	TrainLine
Länge über Puffer	8.875	394,4	395,1	386,2
Breite	2.600	115,6	119,5	114,1
Schornsteinhöhe über SO	3.900	173,3	172,9	171,2
Kesselmitte über SO	2.080	92,4	91,2	92,5
Pufferhöhe über SO	750	33,3	33,4	29,5
Lokgesamtachsstand	4.600	204,4	205,0	205,0
Triebwerksachsstand	1.400	62,2	62,2	62,0
Treibraddurchmesser	1.000	44,4	43,0	46,0
Spurkranzhöhe	–	1,6 (NEM)	2,4	2,8

TrainLine – Die Kunststoffteile sind überwiegend grundiert und sauber lackiert. An den grünen Teilen sind Zierleisten schwarz abgesetzt. Der seitlich aufgesetzte, braune Kohlenkasten wirkt im Gegensatz zu den anderen Bauteilen etwas plastisch. Die gravierten Bretter sollte man daher patinieren, die beblechten Teile mit schwarzer Farbe lackieren. Im Führerhaus sind die Handräder farblich hervorgehoben.

Beschriftung

LGB – Das Modell trägt die Anschriften aus der letzten Einsatzperiode mit einem Untersuchungsdatum vom 22. Oktober 2015. Neben diesem Datum findet man an den Pufferträgern außerdem noch jeweils ein Fabrikschild. Loknummer, Eigentümer und Heimatdienststelle sind auf erhabenen Schildern aufgedruckt. Einzig die Ziffern der Loknummer wirken im Vergleich zu Vorbildfotos etwas zu groß bzw. zu fett.

TrainLine – Die 99 5902 des Bw Wernigerode trägt die Anschriften der Harzer Schmalspurbahnen, allerdings ohne das konkrete Datum der letzten Hauptuntersuchung. Das Jung-Fabrikschild ist stimmig, allerdings mit der Nummer 258 statt 261 bedruckt. Die Rbd- und Bw-Anschriften sind auf der Führerhauswand aufgedruckt. Während unserer Probefahrten zeigten sich die Aufdrucke an beiden Modellen grifffest.

Beleuchtung

Optisch verfügen beide Mallets über nahezu identisch nachgebildete Lampengehäuse mit feiner silberner Umrandung und roten bzw. klaren Glasnachbildungen. Im Digitalbetrieb lassen sich die Spitzensignale entsprechend zu- oder abschalten.

LGB – Das Spitzensignal wirkt insbesondere durch die weiß ausgelegten Innenflächen der realistisch nachgebildeten Laterne etwas hell. Dafür sind das Licht im Führerhaus sowie der Feuererschein aus der Feuerbüchse angenehm eingestellt. Eine Triebwerksbeleuchtung ist nicht vorgesehen.

TrainLine – An der 99 5902 sind je drei mit Glasnachbildungen versehene Lampen angebracht, die ein angenehmes Licht abgeben – auch dank des etwas dunkleren Innengehäuses. Außer-



Verglichen & gemessen



LGB



TrainLine

Im Vergleich zum Vorbild mit unterschiedlichen Laternen sind die Frontansichten beider Modelle gut gelungen

LGB



TrainLine



An der Rückseite erkennt man deutlich, dass einige Bauteile und Leitungen sich aus Kunststoff, andere besser aus Metall realistisch umsetzen lassen. Das mittlere Fenster mit den beiden Türen ist bei TrainLine leider etwas zu schmal ausgefallen

MM (3)/Klaus Himmelreich

dem verfügt das Modell über eine Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung mittels LED. Zusätzlich hat man bereits im Analogmodell die Nachrüstung des Kesselfeuers vorgesehen.

die Dampflokminiaturen im heute üblichen Rahmen. Wenn man sich für den Kauf des Siegermodells von LGB entscheidet, sollte man auch den Mut aufbringen, es im Garten einzusetzen, denn für die Vitrine ist es einfach zu schade.



LGB (1,6) – Die 99 5902 und ihre Schwestermodelle bieten eine hochwertige Optik mit zahlreichen beweglichen Details sowie sehr gute Fahreigenschaften. Da sie aber deutlich teurer sind, werden viele

sicher genau prüfen, ob wirklich alle eingebauten Funktionen benötigt werden. Die serienmäßigen Digitalkupplungen an beiden Seiten sind jedenfalls ein gutes Kaufargument für rangierfreudige Gartenbahner.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

LGB (1,4)
TrainLine (2,2)

FAZIT DES TESTERS

Der Testbetrieb mit beiden Mallet-Fabrikaten verlief ohne nennenswerte Probleme. Optisch, technisch und preislich bewegen sich

Fahrwertetabelle der DR- bzw. HSB-Modelle

	LGB 99 5902	TrainLine 99 5902
Langsamfahrtverhalten		
$v_{\min}$ digital	3 km/h bei FS 2	1 km/h bei FS 1
Streckenfahrtverhalten		
v_{Vorbild} digital	30 km/h bei FS 109	30 km/h nicht erreicht
$v_{\max}$ digital	36 km/h bei FS 128	27 km/h bei FS 128
Ausrollweg aus $v_{\max}$	130 cm	250 cm
Nothaltweg aus $v_{\max}$	6 cm	6 cm
Zugkraft Ebene bei $v_{\max}$	> 11 N	9 N



TrainLine (1,9) – Deutlich preiswerter als die schwergewichtige Metallkonstruktion aus Göppingen sind die auch als Analogvarianten erhältlichen Mallets aus Kirchlegern. Das äußere Erscheinungsbild mit den umfangreichen Lichtfunktionen kann ebenso wie die Fahreigenschaften überzeugen. Viele Funktionen sowie die Digitalkupplungen sind nachrüstbar. MM



■ Die Olsenbande als H0e-Diorama

Jütland und die Jagd nach dem Schatz

Krimis ohne Mord und Totschlag, die einfach nur Spaß machen und das Publikum zum Lachen bringen – das bieten die Filme mit der Olsenbande. Ein H0e-Schaustück erinnert daran

Egon Olsen hat mal wieder einen Plan aus dem Gefängnis mitgebracht, und es geht wie immer um einen millionenschweren Schatz. In einer alten Bunkeranlage im dänischen Jütland sollen eine beträchtliche Menge Gold und allerhand Bargeld versteckt sein. Das will das Ganoventrio heben, denn neben Egon sind auch dieses Mal Benny und Kjeld mit von der Partie. Während Kjelds Frau Yvonne sich am Strand nahe der alten Bunker sonnt, fahren die Schatzsucher mit einer Feldbahndraisine in den Stollen ein und begegnen so manchem Abenteuer, nur leider wieder keinem Reichtum ...

Mehr sei an dieser Stelle nicht verraten. Wer den Film kennt, weiß um den Ausgang dieses Eisenbahnausflugs – wer ihn noch nicht gesehen hat, sollte sich ihn als Bahnfan schleunigst anschauen. An diesen Streifen erinnern möchte das Funktionsdiorama von Andreas Bärwald. Nur 100 mal 50 Zentimeter misst die bebaute Fläche. Polystyrolblöcke, Styrodur, Gipsbinden, Karton, Ostseesand und Begrünungsmaterial dienen als Baustoffe. Die über das Roco-Feldbahngleis von neun Millimetern Spurweite ratternde Draisine ist ein Eigenbau auf einem Kato-11109-Fahrgestell und fährt analog ihre Runden. Die Preiser-Figuren darin wurden den Schauspielern angeglichen. *Jürgen Albrecht*



Jürgen Albrecht (3)



<https://worldmags.net>

Buch & Film

Faszinierende Modellbahn-Anlagen, Meisterwerke, die jeden Modelleisenbahner träumen lassen – Martin Knaden – 192 S., 515 Farb-/4 Schwarzweiß-Abb. – 29,99 € – VGB/GeraMond Media, München – ISBN 978-3-98702-086-5



Dieser prächtig illustrierte Band umfasst 16 ausführliche Anlagenporträts, die der Miba-Chefredakteur über die letzten Jahre hinweg fotografiert bzw. zusammengestellt hat. Das Nenngreßenspektrum erstreckt sich von 0 über TT bis Z, wobei der Schwerpunkt auf Schaustücken des populären Maßstabs 1:87 liegt. Thematisch begegnen dem Leser die Bahngesellschaften DB wie DR, Strecken-, Bahnhofs- und Bw-Motive, Regel- und Schmalspur, Sommer und Winter. Da sich der Autor nach 30 Jahren journalistischen Modellbahnschaffens demnächst in den (Un-)Ruhestand verabschiedet, gilt dieses Buch als eindrucksvoller Schlussakkord unter dessen beruflicher Laufbahn, zu der wir ihn kollegial beglückwünschen! PW

100 Jahre Bing-Table-Railway-00-Eisenbahnen, Die Spur H0 wird 100 Jahre alt – Gerald Wohlfahrt/Michael Landmann – 62 S., 87 Farb-/6 Schwarzweiß-Abb. – 24,95 € – IG Bahnhof Gispersleben, Rossgasse 3, 99091 Erfurt

Der recht hoch erscheinende Preis für diese Broschüre erklärt sich aufgrund der zwei beigelegten Reprint-Heft-

chen ebenfalls zum Thema historische Modellbahnen: Das Piko-Lehrbuch aus den 1950er-Jahren umfasst 40 Seiten mit 61 Schwarzweiß-Abbildungen, und ein 28-seitiger Katalog zeigt Bauteile- und Fertigmodelle sowie Bauteile für den 1:90- und 1:45-Fahrzeugbau der einstigen DDR-Marken Herr und Ehlcke. Das Hauptheft des Druckwerktrios beschäftigt sich allerdings mit OO-Miniaturbahnen, die 1922 mit einer Bing-Anfangspackung ihren Siegeszug starteten. Insofern kommt dieser Titel der zwei Hobbyautoren ein wenig verspätet, doch das macht nichts, denn das Thema Bing nimmt nur ein Drittel des Umfangs ein. Dargelegt werden danach auch die weiteren Jahrzehnte der OO-Entwicklung mit den Fabrikaten Bub, Trix-Express, Märklin, Hornby-Dublo, Pico-Express bzw. später Piko, EAW, Gützold, Herr, Hruska und schließlich Fleischmann sowie JEP aus Frankreich. Die Belege zeigen vornehmlich sehr gut erhaltene Zugpackungen und Deckbilder, was besonders die Sammler unter den Lesern begeistern wird. PW

Züge zu meiner Zeit, Band 1: Die alte Bundesbahn zwischen Kocher und Neckar (1954–1971) – Wolf Schneider – 167 S., 200 Schwarzweiß-Abb. – 32,80 € – DGEG Medien, Mönchengladbach – ISBN 978-3-946594-04-8



Der Name Wolf Schneider ist nur noch wenigen heutigen Eisenbahnfreunden ein Begriff. Von einzelnen kurzen Beiträgen und wenigen Fotos einmal abgesehen, ist er zeitlebens veröffent-

lichungstechnisch kaum in Erscheinung getreten. So waren der Umfang und die hohe Güte seines aus mehreren zehntausend Bildern bestehenden Fotobestands nur wenigen Zeitgenossen bekannt. Drei Jahre nach seinem Tod 1997 konnte die DGEG das Archiv erwerben. Sein umfangreiches fotografisches Schaffen wird nun in einer neuen Buchreihe aufgearbeitet. Der erste kürzlich erschienene Band widmet sich in Form von fiktiven Fototouren der näheren und weiteren Umgebung des seit der Nachkriegszeit in Schwäbisch Hall-Hessental wohnenden Fotografen.

Das Spektrum der Aufnahmen ist beeindruckend. Eher selten stand das klassische Fahrzeugporträt im Vordergrund von Schneiders fotografischem Schaffen, vielmehr war es sein Anspruch, die Eisenbahn in ihrem Umfeld einzufangen. Sorgsam komponierte Motive von großer bildlicher Aussagekraft waren das Ergebnis – häufig aufgenommen draußen an der Strecke, aber auch in oder am Rande von Bahnhöfen. Nicht immer mussten die Fahrzeuge daher das Sujet bestimmen, oft waren es gerade die kleinen Szenen abseits, die sein Interesse weckten – etwa ein Bahnübergang am Feldweg, ein besonderes Betriebsgebäude oder die Schotterverladung in einen offenen Güterwagen. Gern durften dann auch Eisenbahner das Bild beleben. Der Zeitraum der hier zu sehenden, oft meisterhaft arrangierten Bilder erstreckt sich von 1954 bis 1971. Nicht nur Vorbildfreunden, auch Modellbahnern sei der Kauf des Buches dank der vielen Anregungen für die Umsetzung ins Modell wärmstens ans Herz gelegt. Auf die weiteren Bände darf man also gespannt sein. CB

Die Eisenbahn in Nordfriesland, Historische Entwicklungen auf dem Fest-

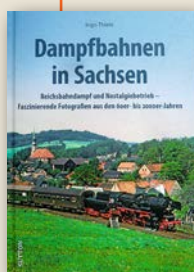
land, den Inseln und Halligen – Manfred Diekenbrock/Daniel Michalsky – 124 S., 134 Farb-/20 Schwarzweiß-Abb. – 24,99 € – Sutton Verlag, Tübingen – ISBN 978-3-96303-534-0



Die beiden Autoren haben schon mehrere Bücher zu regionalen Bahnthemen verfasst. Im aktuellen Band beschränken sie sich auf die noch nicht elektrifizierten Bahnstrecken im rund 2.000 Quadratkilometer großen Kreis Nordfriesland. Nach einer kurzen Einführung über die Marschbahn werden der Bahnknoten Husum, die von Niebüll ausgehenden Strecken nach Dagebüll Mole (Schiffsverbindung nach Amrum/Föhr), Tondern (Dänemark) und Sylt (Hindenburgdamm) sowie die Hallig- und Inselbahnen vorgestellt. Für Eisenbahnfans, die die Region noch mit dem typischen Dieselbetrieb erleben möchten, ist das Buch mit seinen zahlreichen Fotos, informativen Bilderläuterungen und einführenden Kapiteln ein idealer Reiseratgeber. Auch die guten Betriebsaufnahmen von inzwischen nicht mehr eingesetzten Bauweisen sowie die geschichtlichen Hintergründe der Bahnen in der heutigen norddeutschen Urlaubsregion sind interessant, auch wenn die Landschaftsaufnahmen naturbedingt eher unspektakulär sind. MM

Die Baureihe OT¹⁰, Betriebsmaschinen-dienst, Einsatz bei den Bahnbetriebswerken und erhaltene Lokomotiven –

Weiterhin erreichen uns:



Dampfbahnen in Sachsen, Reichsbahndampf und Nostalgiebetrieb – Faszinierende Fotografien aus den 60er- bis 2000er-Jahren – Ingo Thiele – 156 S., 200 Farb-/17 Schwarzweiß-Abb. – 2 Karten – 29,99 € – Sutton Verlag, Tübingen – ISBN 978-3-96303-503-6

Die Baureihe V 200 der DR, Die „Taatgrotrommel“ der Deutschen Reichsbahn – 320 S., 132 Farb-/400 Schwarzweiß-Abb. – 54,00 € – EK Medien, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6074-6

Enzyklopädie deutscher Loks und Triebwagen – Thomas Estler – 304 S., 322 Farb-/279 Schwarzweiß-Abb. – Transpress Verlag, Stuttgart – 49,90 € – ISBN 978-3-613-71690-2

Anekdoten und Geschichten zur Zittauer Schmalspurbahn – Stefan Müller – 272 S., 392 Farb-/217 Schwarzweiß-Abb. – 26,50 € – Bildverlag Böttger, Witzschdorf – ISBN 978-3-96564-029-0

Verkehrsknoten Magdeburg einst & jetzt – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € – CFT-Video, Berlin/EK Medien, Munzinger Straße 5a, 79111 Freiburg

Reisezüge der Epochen V und VI, Zuggattungen, Lokeinsätze, Wagenreihungen (MIBA Spezial 152) – 100 S., 350 Farb-Abb. – 12,90 € – VGB/GeraMond Medien, München – ISBN 978-3-98702-215-9



Frank Lüdecke – 320 S., 205 Farb-/358 Schwarzweiß-Abb. – 54,00 € – EK Medien, Freiburg – 978-3-8446-6065-4



Während sich der längst vergriffene erste Band der Technik dieser Superpacific widmete, liegt der Schwerpunkt diesmal bei betrieblichen Aspekten. Einleitend werden allgemeine Infos zu den Loks gegeben wie Endabnahme, Zuteilung zu den einzelnen Bw, Entstromung oder Neubekesselung mit Hochleistungsverdampfern. Detailliert werden die Einsätze bei den einzelnen Betriebswerken beleuchtet. Mehr als dreißig Dienststellen von Bebra bis Würzburg sind aufgelistet, wobei jede zugeordnete Lok dokumentiert wird. Insgesamt wird die Einsatzzeit von 1939 bis zur Abstellung Mitte der 1970er-Jahre betrachtet. Ein eigenes Kapitel setzt sich mit der Stromlinienverkleidung an Dampfloks auseinander, um abschließend über die zehn erhalten gebliebenen 0110 zu berichten. WB

Lost Places der Eisenbahn – Vergessenes rund um die Eisenbahn in und um Österreich – Thomas Riegler – 110 S., 85 Farb-Abb. – 19,75 € – Independently Published, Traverse City/USA – ISBN 979-8-3855-9481-8

Jetzt hat auch die Eisenbahn in Österreich ihr Lost-Places-Buch bekommen! In einer Paperback-Ausgabe zeigt uns der Autor, was in der Alpenrepublik im Begriff ist, vergessen zu werden, oder woschon Gras über die Sache gewachsen ist. Das Buch führt zu Bahnstrecken, die heute keine mehr sind – wie beispielsweise die oberösterreichische Florianerbahn. Ganz in der Nähe findet man auf dem verwilderten Areal eines in Konkurs gegangenen Betriebes eine Ansammlung gehorteter, aber verwahrloster Schienenfahrzeuge. Auch über stillgelegte Bahnhöfe, Eisenbahnbrücken, Lokschuppen und -werkstätten wird berichtet. Selbst der verrottende Wagenpark der Mariazellerbahn kommt nicht zu kurz. Stippvisiten führen ins benachbarte Tarvis und Grado. Genaue Standorte werden

natürlich nicht preisgegeben, was Vandalismus vorbeugt. Da viele Fotos zum Nachbau anregen, ist der Band auch Modellbahnern zu empfehlen. WB

Volldampf für den Güterverkehr, Die Güterzugdampflokomotiven C 4/5 der SBB und der GB (LOKI Spezial 55) – Heinz Riehs/Lorenz Scherler – 132 S., 46 Farb-/199 Schwarzweiß-Abb. – 34,90 € – Stämpfli Verlag, Bern/Schweiz – ISBN 978-3-7272-6128-2

Dieses DIN-A4-Heft widmet sich den 1'D-Maschinen der Reihe C 4/5 von SBB und Gotthardbahn. Heraus-

gekommen ist eine hervorragende und bildgewaltige Zusammenstellung der Bau- und Einsatzgeschichte dieser Vertreterinnen der Consolidation-Bauform. Auf ein einführendes Kapitel zur Entwicklung des Güterverkehrs im Alpenland folgt die ausführliche Darstellung der drei C 4/5-Lieferserien. Kurz nach der Jahrhundertwende und der Verstaatlichung der ersten großen Privatbahnen beschafften die neu gegründeten SBB ihre 1'D n4v-Maschinen 2701 bis 2732 in Nassdampf- und die moderneren 1'D h2-Loks 2601 bis 2619 in Heißdampfausführung. Noch von der Gotthardbahn bestellt wurden

die bei Maffei gebauten 1'D h4v 2801 bis 2808. Der weitaus größte Teil der Broschüre widmet sich der spannenden Einsatzgeschichte der Loks, unterteilt mit vielen teils unveröffentlichten Aufnahmen erster Güte. Bis 1930 waren alle Loks der 2800er- und 2600er-Serie aus dem Bestand ausgeschieden, lediglich die C 4/5 2701 bis 2732 blieben weiter im Dienst, dienten zwischen 1942 und 1946 teils als Leihloks bei DRB und SNCF und wurden nach dem Krieg im SBB-Rangierdienst genutzt. Die abschließenden Kapitel widmen sich den 1'D-Loks anderer schweizerischer und europäischer Bahnen. OS

Buch-Empfehlung

Zwischen Kriegsende und den ersten Bundesbahn-Jahren

Von der unmittelbaren Nachkriegszeit bis in die Mitte der 1950er-Jahre spannt sich der Bogen, den der neue von Udo Kandler zusammengestellte Bildband **Aufbruch in eine neue Zeit, Auf dem Weg zur Bundesbahn** abbildet. Das Buch umfasst 192 Seiten mit 17 Farb- und 272 Schwarzweiß-Abbildungen, kostet rund 50 Euro und erschien unter ISBN 978-3-98702-100-8 beim Münchner Verlag GeraMond Media. In 13 Kapiteln wird das spannende und ereignisreiche Nachkriegsjahrzehnt in Wort und vor allem im Bild dargestellt – beginnend bei den Trümmerwüsten, die der Zweite Weltkrieg hinterließ, bis hin zu den ersten großen Erfolgen, die die 1949 gegründete DB für sich verbuchen konnte. Chronologisch werden die Verhältnisse von der schwierigen Anfangszeit mit dem Leben und Reisen zwischen all der Zerstörung über die ersten Schritte des mühseligen Wiederaufbaus bis hin zu der bald damit einhergehenden „Normalisierung“ beleuchtet. Die Bahn steht stets im Fokus, doch werden durchaus auch andere das Handeln und die Politik bestimmende Zeitumstände nicht außer Acht gelassen.

Dass dem damaligen Fortschrittsglauben und Modernisierungswillen ein großer Nachholbedarf und eine stets



prekäre Haushaltslage entgegenstanden, zeigt Udo Kandler eindrücklich in den Kapiteln zur Unfallprävention und zu den dennoch auftretenden größeren Unglücken auf. Das Kapitel *Schiene und Straße* zeigt sich vielschichtig und reicht von den Bemühungen der DB, sich selbst einen Teil vom erstarken den Verkehr auf der Straße zu sichern, sei es in Form eigener Bahnbusse oder innovativer Ideen, die Vorteile beider Systeme miteinander zu kombinieren – etwa mit Zweibege-Fahrzeugen wie dem Schi-Strabus. Neben dem Gütertransport und dem Pendlerverkehr bestimmte damals in nicht unerheblicher Form auch der Ausflugs- und Urlaubsreiseverkehr das Bild, als die Bahn in dieser Hinsicht noch das von den meisten Bundesbürgern nicht nur bevorzugte, sondern auch einzig mögliche Mittel der Wahl war – und zwar nicht nur auf Normal-, sondern auch auf

schmäler Spur. Wie vielfältig der Beruf des Eisenbahners sich damals präsentierte, macht der Autor genauso anschaulich deutlich wie die schnellen Fortschritte im Hinblick auf die in jenen Jahren in Betrieb gestellten neuen Bundesbahn-Triebfahrzeuge und -Wagen.

Neben den sachkundigen Texten sind es vor allem die in aller Regel großformatig wiedergegebenen Motive, die den Reiz des Buches ausmachen. Zum großen Teil stammen die oft wenig bekannten Bilder von den Pressefotografen der DR und Bundesbahn selbst. Aber auch bekannte Eisenbahnfotografen wie Carl Bellingrodt sind mit von der Partie. Eindeutig gestellte Szenen wechseln sich ab mit ungeschönten Bildern des Betriebsalltages. Hinzu kommen verschiedene bunte Werbemotive, die das zum großen Teil aus Schwarzweiß-Abbildungen zusammengestellte Potpourri des Bahngeschehens jenes Jahrzehnts im wahrsten Sinne des Wortes bunter machen. Begleitet werden die Bildmotive von ausführlichen Erläuterungen, die über das sonst übliche Maß hinausgehen und dem Leser und Betrachter zusätzliches Wissen vermitteln. Alle am Bundesbahn-Geschehen der frühen Epoche III Interessierten sollten sich diesen Band einmal anschauen. OS

Oe-Segmentanlage mit ländlichen Motiven aus dem Pariser Umland

Mit dem Billard-VT durch die Vorstadt-Idylle



Die Bilder in einem Buch über französische Schmalspurbahnen weckten beim Erbauer dieses Schaustücks das Interesse, etwas Ähnliches im Maßstab 1:43,5 nachzubauen. Hingucker ist die beschauliche Vorstadtatmosphäre, während sich die Bahn bescheiden im Hintergrund hält

Mehrmals am Tag kreuzt der Billard-Triebwagen A 80 den Ort und wird von Einwohnern und auch Touristen gern genutzt, um hier anzukommen oder wieder wegzufahren

Die französische Gemeinde Montereau-Fault-Yonne ist eine Kleinstadt in Frankreich und liegt rund einhundert Kilometer südöstlich von Paris. Der Bildband *La France des trains de campagne*, der vor wenigen Jahren unter der ISBN 978-2-3706-2029-3 bei *La vie du Rail* erschienen ist, inspirierte mich, einige der darin enthaltenen Nebenbahnmotive als Modellvorlage zu verwenden. Ich wählte die 1960er-Jahre als Zeitraum und Oe als Nenngröße für das 120 Zentimeter lange und nur einen halben Meter tiefe Betriebsdiorama. Der darauf gezeigte Fahrbetrieb ist kaum der Rede wert, denn lediglich ein selbst gebauter Verbrennungstriebwagen vom Typ Billard A 80 fährt ab und an die Straße entlang und hält kurz vor dem Hotelrestaurant.

Schaukasten für Ausstellungen

Die kompakten Anlagenmaße ermöglichen es, das Schaustück bequem in meinem Pkw zu verstauen und damit Ausstellungstouren zu starten. Während der Präsentation steht die Anlage auf hohen Böcken und wird mit einer Umwandlung samt Hintergrundkulisse und Deckenbeleuchtung ergänzt, sodass sich der Betrachter



Gesamtansicht des nur 120 Zentimeter langen Betriebsdioramas mit Motiven einer Schmalspurbahn, die sich durch einen kleinen französischen Ort schlängelt. Links des Brunnens steht ein Lebensmittel-laden, vor dem ein Kunde seinen Citroën-Transporter belädt. Zwischen den zwei Bäumen erkennt man die Auslagen des Büchergeschäfts



voll und ganz auf die Rahmenhandlung konzentrieren kann. Links des gestalteten Gleisabschnitts besteht die Möglichkeit, auf einem angedockten kleinen Brettchen mit einem Gleisstück und seitlichen Absturzsicherungen die Zuggarnituren auszutauschen, was den Betrieb abwechslungsreicher gestaltet. Insofern rollen ab und an auch kurze Güterzüge mit einer Diesellok durch den Vorort.

Detailsuche über StreetView

Als es nach der Gleisverlegung an den Gebäudebau aus 1,5 Millimeter starkem Karton sowie die Ausstattung des Umfeldes ging, bemühte ich Google-StreetView für die Detailrecherche und fand mit Hilfe der im Internet zu findenden Luftbilder allerhand umsetzbare Anregungen. Aber auch verschiedene unter www.delcampe.net gespeicherte Postkarten-Motive halfen mir als Gestaltungsgrundlage. Für die Belebung auf der Straße wollte ich einen französischen Lastkraftwagen mittels eines unter der Fahrbahn verlegten Magnetstreifens im Oval fahren lassen. Doch der Radius war zu eng und verhinderte die Umsetzung dieser originellen Idee, sodass der

Lkw lediglich abgestellt während eines Beladevorganges zu sehen ist.

Glockenklang und Caféatmosphäre

Das Gemeindeleben kreist auf diesem Segment um den Stadtbrunnen auf der linken und das Denkmal von Napoleon auf der rechten Seite. Aber auch die Geschäfte und Restaurants sind voller Bewegung und wurden von mir mit viel

Liebe zum Detail eingerichtet und mittels LED beleuchtet. Auch die im Hintergrund als Halbrelief andeutete Kathedrale wurde aus Karton gebaut und mit Tauben und Krähen oben auf den Türmen ergänzt. Um die Besucher unterhaltsam auf die Situation einzustimmen, habe ich kürzlich eine Soundtechnik installiert, die die Glocken im Dom und ein französisches Lied aus dem Café erklingen zu lässt.

Jan van Remmerden

Ein örtlicher Handwerker belädt seinen Renault-Kleintransporter, um einen seiner Kunden zu besuchen. Rechts lugt das Pferd des Napoleon-Denkmal ins Bild

Jürgen Albrecht (3)



Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.

Anzeigenpreise 4C-€ 140,-; zzgl. MwSt.

Kontakt: Bettina Wilgermein, Tel. 089/130 69 95 23, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

elriwa®

Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter

Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlösschen
A4 Abfahrt 84 · Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de · www.facebook.com/elriwa

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop
G - O - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren



www.elriwa.de

Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo.-Fr. 09:00-17:00 Uhr | Sa. 09:00-15:00 Uhr

mein-MBS.de



MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de

www.Beckert-Modellbau.de

Gebergrundblick 16, 01728 Bannwitz OT Gaustritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig

Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



Handarbeitsmodelle

MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, **KEINE** Versandlisten!



Seit über 100 Jahren für Sie da!



Wilmsdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00 Uhr

Kleine Bahn-Börse

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht.
Bitte senden Sie ihre Mail an: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren
Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

FIGUREN Z-G

www.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. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

www.modellbahn-keppler.de

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für Ho, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe Ho, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.carocar.com

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/Ho, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse

Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder red_dust61@web.de.

Suche Modellbahn-Sammlung in

Spur N und Z, gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör. Freundliche, faire und seriöse Abwicklung, Abholung und Barzahlung selbstverständlich. Kontaktieren Sie mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de G

www.Modellbau-Gloekner.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modellbahnritzer.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

Verkäufe H0

Suche und verkaufe: **US-Messinglokomotiven** z.B.: UP Big Boy von Tenshodo 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen 500 DRG 06 001 von Lemaco 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Märklin Sondermodelle Ho. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

Märklin Ho-Anlage dig., 100 x 200 cm kompl. Aufbau auf 2 Ebenen, Geb., Bel., Schienen, Trafos, roll. Material, 5 Loks, 20 Wagen, 35 Autos, 100 Pers., 200 Bäume, 30 Gebäude; zusätzl. Mat. für Erweiterung um das Doppelte, FP 1.995. Tel.: 0173/6549131 (DA).

www.kisten-klaus.de

6120 Stück Schienen für alle 2-Leiter von Trix int. gerade, gebogen, kurz und lang. Die Gleise waren noch nie aus der Verpackung, sind aber schon ca. 30 Jahre alt. Kaufpreis komplett 1.200 von privat. Versand möglich, besser Sie kommen nach Haßloch/

 **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
 **MICHAS BAHNHOF**
 Nürnberger Str. 24a 10789 Berlin
 Tel 030 - 218 66 11 Fax 030 - 218 26 46
 Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr www.michas-bahnhof.de

eisenbahn Modellbahn magazin
 Hier könnte Ihre Anzeige stehen.
 Kontakt: Bettina Wilgermeir • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Kleine Bahn-Börse

Pfalz. 06324-1633, 0173-3075036, w.kamb@web.de

www.lokraritaetenstuebben.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 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 die Liste anfordern. Rainer_Beck@gmx.de

127 Schienen Ho ungebraucht. Auf diesen Schienen laufen alle 2-Leiter – Gleichstrom; z. B. Roco, Trix, Fleischmann, Lima, Brawa, Rivarossi. 0,30 pro Schiene. Abholung in Haßloch/Pfalz möglich. Tel.: 0173-3075036; w.kamb@web.de

Digitale Großanlage 7x4 m; 7 Segmente 200x100mm, 1 Segment 150x150mm; 12 Weichen 12 x Servo; ca. 45m Gleis; ca.

22m Schattenbahnhof. Steuerung über Märklin MS 2 und/oder Rocrail manuell/halbautomatisch/automatisch; 1 Gateway, 3 Booster, USB mit allen Daten und Rocrail Lizenz. ca. 20m Fall-er Car Strecke mit Traffic Control, 3 x Parkplatz Car System, 6 Stoppstellen Car System (2 Bushaltestellen), 4 Abzweigungen Car System, Steuerung über Fall-er. 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.

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 Güterwa-

gen. 3 „Sartsets“ und 20 defekte Wagen. 017643665628

BEMO-MODUL-ANLAGE HOM mit den Stationen Filisur + Bergün ohne Züge umständehalber 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. Nähere 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

lungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe Ho, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

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. Alle Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

www.mbs-dd.com

Alles von Märklin Spur HO und Fall-er AMS gesucht. Kaufe Sammlungen und Anlagen. Zahlung bei Abholung. Kontakt Tel. 0941/85806

Gesuche HO

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für Ho, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Samm-

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

EINZELSTÜCKE ZUM SONDERPREIS

37176	V 100.20 der DB	259,99	39745	BR 44 mit Wannentender	429,99
37407	BR 140, ozeanblau/elfen.	329,99	39760	BR 01.10, Insider	499,99
37829	BR 120.1 der DB, orientrot	329,9	39771	Baureihe E 71 26 der DB	399,99
39276	BR 218 in IC Lackierung	279,99	39782	Baureihe 78.10 der DB	349,99
39299	Store Lok 2024 Vectron	349,99	41326	Personenwagenset, bele.	299,99
39332	BR 193 Mercitalia	319,99	42529	Reisezugwagenset, bele.	449,99
39659	Baureihe 064 der DB	329,99	43353	Reisezugwagenset, bele.	249,99
39721	Niederl.Reihe 1800	299,99	48825	Güterwagenset zu 39771	139,99

Bitte fordern Sie meine aktuelle Liste an.

Bähnle Silberstr.26 • 75203 Königsbach-Stein • 07232-364469 • schoenwardiezeit@gmx.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



**Ständig neue Angebote und
aktuelle Informationen**

Preiswerter und sicherer
Versand – weltweit

**Seit über 40 Jahren
für Sie am Zug**



Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

Modell Center Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

**750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen**

Kleine Bahn-Börse

ab 18.00 Uhr oder per E-Mail an:
gerhard.bonn@kabelmail.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Meta-
kit und Micro Feinmechanik für meine
private Sammlung. Angebote bitte an
02641/28466 oder an christa-1@live.de

Verschenken Sie kein Geld beim Ver-
kauf Ihrer Gleichstrom Sammlung /
Anlage, Modellautosammlungen und
Kleinserienmodelle. Gerne unterbrei-
ten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses
Angebot in jeder finanziellen Größen-
ordnung. Persönliche Besichtigung vor
Ort - bundesweit und im benachbarten
Ausland. Freundliche Beratung und
Einschätzung ihrer Modellbahn ist für
Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routi-
ne. 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 Routi-
ne. 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 Samm-
lungen als auch Anlagen bundesweit
und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise
bei Abholung! Wir bieten eine kompet-
ente und freundliche Abwicklung. M.
Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder

E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

**www.modellbahnzentrum-
uerdingen.de**

Suche umfangreiche Gleichstrom- so-
wie Wechselstrom-Sammlungen und
Anlagen. Bin Barzahler + Selbstaholer.
Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379,
info@meiger-modellbahnparadies.de
G

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir
suchen europaweit gepflegte Samm-
lungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle
mit kompetenter und seriöser Abwick-
lung. Ansprechpartner Heiko Plange-
mann, Tel.: 05251/5311831 oder info@
gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen
uns auf Ihre Nachricht. G

www.modelltechnik-ziegler.de

**Ankauf v. Modellbahnen aller Spur-
weiten, faire Bezahlung, Diskretion,**
sofort. Barzahlung, große Sammlun-
gen und kleine Angebote willkommen,
bin Selbstaholer 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 KAUFT Ihre Wechselstrom-
oder Gleichstrom Sammlung und Anla-
ge. In jeder Größenordnung. Erfahrene
Beratung und Bewertung vor Ort bereits
in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage
auch ab. BARZAHLUNG und Abholung.
BUNDESWEIT und im benachbarten
Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-
2840181, ankauf@henico.de G

**www.koelner-modell-
manufaktur.de**

Suche Modellautosammlungen von
Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina.
Mobil 0151-50664379, info@meiger-
modellbahnparadies.de G

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-Ho,
auch Neuware + größere Sammlungen
gesucht. Barzahlung selbstverständlich.
Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817.

Märklin-Modelleisenb., jede Spurwei-
te, jede finanz. Größenordnung, aber
auch kleine Angebote freuen mich. Tel.

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin
erfolgreich werben!

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
 und mehr...vieles mehr

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und HO

Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
 Tel.: 023 31/40 44 53 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



eisenbahn
Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina 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**

Ätztechnik

Ausführlicher und informativer **Katalog** gegen € 5,- Schein oder Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
www.saemann-aetztechnik.de • saemann-aetztechnik@t-online.de

Das außergewöhnliche Spielwaren-Zentrum

Alles vom Feinsten, auf über 1.000 qm:

- Spielwaren
- Modellsport
- Modelleisenbahn
- Rennbahnen

SPIELWAREN FACHMARKT
 ★★★★★

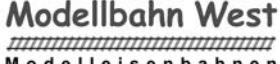
73630 Remshalden, Wilhelm-Enßle-Str. 40, Tel. 07151/71691, www.ee-spielwaren.de

WERST
 MODELL BAHN UND BAU

WIR LEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
 Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de

ESSEN	STUTTGART
Limbecker Platz 11 02 01.74 75 85 44	Löffelstr. 22 07 11.75 86 43 39
Modellbahn West  Modelleisenbahnen	märklin Store VERSAND + REPARATUR www.modellbahn-west.de

Kleine Bahn-Börse

07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: alblue@t-online.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

Ihre Ho-Modellbahn-Sammlung/-Anlage, gesucht, in Gleichstrom oder Wechselstrom, gerne groß und umfangreich, ebenso Schmalspur Hoe/Hom. Abbau ist möglich, Abholung und Barzahlung sind selbstverständlich, seit über 30 Jahren fair, seriös und professionell. Überzeugen Sie sich von einer freundlichen Abwicklung und kontaktieren mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de, Danke! G

Verkäufe Große Spuren

LGB-Loks, Waggonen und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.

0201-697400, Fax 0201-606948 oder hermann.goebels@t-online.de

www.modellbahn-kepler.de

Verkäufe LGB-Modulanlage (50 Module), Spuren 45, 64, 30 mm ohne Rollmaterial / Zentrale. Weitere INFO www.boecker-gartenbahn.jimdo.free.com; juergen.boecker-varel@t-online.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1 www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur 1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen

unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlung. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.wagenwerk.de
 Feine Details und
 Eisenbahnmodelle

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

Ankauf von Modelleisenbahn. Alle Fabrikate, alte und neue Spur o+1, auch große Sammlungen und Anlage. Mobil: 0160/4128526

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen und

Nächster Anzeigenschluss: 9. Juni 2025

<https://worldmags.net>

RITTER
RESTAURATIONEN
REPLIKA
ERSATZTEILDienst



Am Raigenwald 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.

WWW.MODELLBAHNMODULE.DE
+49 (3562) 693490



MODELLBAHN
MODULE

jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung. Ich komme Deutschlandweit persönlich vorbei. Radenko Mirnic, Pforzheim 07237/4509457 mobil: 01774075873 oder gerne E-Mail: radimirnic@outlook.com

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 5,00 EUR versandkostenfrei (in D). Liste anfordern unter 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 Wandvittrinen aus Acrylglas für Eisenbahnmodelle in der Baugröße HO Insgesamt 13 Vittrinen mit je 4 Abstellflächen zu verkaufen

Größe 1x182x40x6 cm; 9x132x40x6 cm; 3x100x40x6 cm. Alle Vittrinen von der Fa. Herveling in Werne Verkaufspreis pro Vittrine 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

Verkaufe Original Stationsschild „Karl-Marx-Stadt - Stadtpark“, ca. 235x80 cm, Blech auf Holzrahmen, Originalzustand, Preis Verhandlungssache, kein Versand, schleifmaus-xl@magenta.de

www.moba-tech.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab EUR 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

www.menzels-lokschuppen.de

Komplette G+R Steuerung mit PC im fahrbaren Gestell mit Pult. Bitte mehrseitiges Dossier anfordern. asuehrig@t-online.de.

Gesuche Dies und Das

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

www.d-i-e-t-z.de

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB

etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, 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

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen und jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung. Ich komme Deutschlandweit persönlich vorbei. Radenko Mirnic, Pforzheim 07237/4509457 mobil: 01774075873 oder gerne E-Mail: radimirnic@outlook.com

Verschiedenes

www.warkentin-modellbau.de
Info's • Workshops • Fotografie

www.modellbahnservice-dr.de

www.modell-hobby-spiel.de – News
/ Modellbahnsofa –

Gut erhaltene glasklare Wandvittrinen aus Acrylglas für Eisenbahnmodelle in der Baugröße HO Insgesamt 13 Vittrinen mit je 4 Abstellflächen zu verkaufen Größe 1x182x40x6 cm; 9x132x40x6 cm; 3x100x40x6 cm. Alle Vittrinen von der Fa. Herveling in Werne Verkaufspreis pro Vittrine 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

Straßenbahn Mülheim HO www.bus-und-bahn-und-mehr.de

Nürnberg beim FES e.V., Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Urlaub

Reisen und Touristik

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflokomotiv-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

Ferienwhg. im Museum & Countrybhf. Ebstorf/Uelzen an der RB37, Info: www.americaline.org, Tel.: 04022886606

Ausstellungen

Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de 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: jens-berndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

Alle Termine ohne Gewähr.

eisenbahn
Modellbahn magazin

Nächster Anzeigenschluss:
09. Juni 2025

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

22. Juni, 6./13./20./27. Juli, Neustadt (Weinstraße): Museumsfahrten. Info: www.kuckucksbaehnel.de

22. Juni/20. Juli, Amstetten: Fahrtage des Alb-Bähnle mit Traktortreffen (20.7.). Info: www.alb-baehne.de

22. Juni/27. Juli, Karlsruhe: Fahrten auf der Albtalbahn. Info: www.uef-dampf.de

28. Juni/12. Juli, Schönheide: Fahrtage auf der Museumsbahn. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

28./29. Juni, Lauingen: Großbahn-Treffen für 0, 1, 2 und Gartenbahnen. Info: www.eepark.de

28./29. Juni, 6./20. Juli, Essen: Betriebstage der Hespertalbahn. Info: www.hespertalbahn.de

28./29. Juni, 12./13. Juli, Brohl: Dampf-Betriebstage. Info: www.vulkan-express.de

29. Juni, Limburg: Modellbahn-Ausstellung im Clubheim. Info: www.mec-limburg-hadamar.de

29. Juni/6. Juli, Neresheim: Betriebstage der Härtsfeldbahn. Info: www.hmb-ev.de

29. Juni/13. Juli, Gütersloh: Fahrtage bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth. Info: www.dkbm.de

29. Juni/20. Juli, Borum: Fahrten auf der Nettetalbahn. Info: www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de

4. bis 6. Juli, Hoorn/Niederlande: Bello-Festival auf der Dampfstraßenbahn und Zubringerfahrt von Rotterdam mit Dampflok. Info: www.stoomtram.nl

5. Juli, Hamm: Mit V 200 033 zum Hafenfest nach Wilhelmshaven. Info: www.museumseisenbahn-hamm.de

5. Juli, Berlin: Mit 119 158 auf die Insel Rügen. Info: www.berlin-macht-dampf.com

5. Juli, Stuttgart: Vorführung der H0-Anlage. Info: www.modellbahn65.de

5. Juli, Bielefeld: IC „Moseltal“ mit Baureihe 103 nach Cochem. Info: www.bielefelder-eisenbahnfreunde.de

5. Juli, Wismar: Tag der offenen Tür mit Programm. Info: www.lokschuppen-wismar.de

5. Juli, Diethenhofen: Tag der offenen Tür bei Herpa. Info: www.herpa.de

5./6. Juli, Mesendorf: Museumsfahrten nach Lindenberg. Info: www.pollo.de

5./6. Juli, Landshut: Jubiläumsveranstaltung „50 Jahre Bayerischer Localbahn-Verein“. Info: www.blv-online.eu

5./6. Juli, Wittenberge: Sommerdampf im Lokschuppen. Info: www.dampflok-wittenberge.de

5./6. Juli, Nördlingen: Rieser Oldtimertage und Dampfzüge. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

5./6./26./27. Juli, Riedlhütte: Tage der offenen Tür. Info: www.feldbahn-riedlhuette.de

6. Juli, Nürnberg: Tag der offenen Loks im DB-Museum. Info: www.dbmuseum.de

6. Juli, Solms: Dieselfahrttag Museum Fortuna. Info: www.feldbahn-fortuna.de

6. Juli, Karlsruhe: Fahrten auf der Murgtalbahn. Info: www.uef-dampf.de

6. Juli, Aumühle: Familientag im Lokschuppen. Info: www.vvm-museumsbahn.de

6. Juli, Rommerskirchen-Oekoven: Fahrbetrieb im Feldbahnmuseum. Info: www.gillbachbahn.de

6. Juli, Piesberg: Offener Zechenbahnhof. Info: www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

6. Juli, Naumburg: Bahnhofsfest und Dampf Fahrten. Info: www.hessencourier.de

6. Juli, Korntal: Der „Feurige Elias“ fährt zum Oldtimertreffen in Weissach. Info: www.ges-ev.de

6./20. Juli, Hüinghausen: Fahrtage mit Oldtimertag (6.7.). Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de

Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 11:20 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen.

Im Juli werden keine neuen Folgen von Eisenbahn-Romantik ausgestrahlt.

6./20. Juli, Ottweiler (Saar): Museumsverkehr nach Schwarzerden. Info: www.ostertalbahn.de

6./20. Juli, Harpstedt: Museumsfahrten nach Delmenhorst. Info: www.jan-harpstedt.de

12./13. Juli, Wangen: Tage der offenen Tür. Info: www.mefwangen.de

12./26. Juli, Dresden: Museumstage im Eisenbahnmuseum. Info: www.igbwddresden-altstadt.de

13. Juli, Dörzbach: Fahrtag und FREMO-Modellbahnausstellung. Info: www.jagsttalbahn.de

13. Juli, Wiesloch: Fahrtag im Feldbahnmuseum. Info: www.feldbahnmuseum-wiesloch.de

VDMT-Homepage

Reiseziel Museums- und Touristkbahnen

Wer im Sommer eine Reise durch Deutschland plant, sollte einen Blick auf die neu gestaltete Internetseite des Verbands Deutscher Museums- und Touristikbahnen (www.vdmt.de/ueber-den-vdmt/unsere-mitglieder.html) werfen, ob nicht in der Nähe des ausgewählten Urlaubsortes eine Museumsbahn

fährt. Übersichtlich sind in einer Liste nach Bundesländern sortiert alle Mitgliedsbahnen aufgeführt, sodass man über deren Links schnell die entsprechenden Fahrtermine und Öffnungszeiten der Museen findet. Außerdem findet man auch die Kontaktdaten einiger Museumsbahnen aus den Nachbarländern. MM

Während der Museumstage im April war 01 066 als Gastlok in Bochum-Dahlhausen unter Dampf MM (2)



Lauingen: Großbahntreffen

Am 28. und 29. Juni findet im E-Park das diesjährige Großbahntreffen mit Modellanlagen der Nenngrößen 2m, 1 und 0, Gartenbahnen der Spurweiten 5" und 7 1/4" sowie Mitfahrmöglichkeiten auf bzw. hinter Dampfmaschinen statt. Zahlreiche Händler und Hersteller bieten außerdem ihre Produkte an oder zeigen aktuelle Handmuster. Der Eintritt inklusive Mitfahrten und EXPOneum-Zugang kostet zehn bzw. ermäßigt sieben Euro. Info: www.eepark.eu



Am Firmensitz von KM 1 sowie im EXPOneum findet das Großbahntreffen mit einer attraktiven Anlagenschau statt

13. Juli, Minden: Fahrten mit T 9³ „Kattowitz 7348“. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

13. Juli, Bochum-Dahlhausen: Kindertag im Museum. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

13. Juli, Bruchhausen-Vilsen: Sammlungsführung. Info: www.museumseisenbahn.de

13./20./27. Juli, Viechtach: Wanderbahn nach Gotteszell. Info: www.wanderbahn.de

18. bis 20. Juli, Waren (Müritz): Modellbahnausstellung in der Feldsteinscheune Bollewick. Info: www.warener-eisenbahnfreunde.de

19. Juli, Schorndorf: Rundfahrt mit E 10 228 durch den Schwarzwald. Info: www.schwaebische-waldbahn.de

19. Juli, Neumünster: Mit 110 350 nach Stralsund und Binz. Info: www.helev.de

19. Juli, Wiesbaden: EC mit Baureihe 103 nach Prien und Salzburg. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

19./20. Juli, Zwickau: Fahrtage der Kohlebahn. Info: www.brueckenbergbahn.de

24.-27. Juli, Rügen: Historischer Nahverkehr mit Baureihe 86, DR-V 100, 172 140 und 141. Info: www.pressnitztalbahn.com

26. Juli, Cottbus: „Rügen-Express“ mit Ellok 243 005 nach Binz. Info: www.lausitzerdampflokclub.de

26. Juli, Neustrelitz: Tag der offenen Tür bei der Hafenbahn. Info: www.hafenbahn-neustrelitz.de

26. Juli, Bad Schandau: Kirnitzschtalfest mit historischen Straßenbahnfahrten. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

26./27. Juli, Schlanstedt: Feldbahn-Fahrtage. Info: www.feldbahn-schlanstedt.de

26./27. Juli, Weimar: Eisenbahnfest mit Modellbahnen. Info: www.eisenbahnmuseum-weimar.de

26./27. Juli, Gramzow (Uckermark): Bahnhofsfest mit Museumszugfahrten. Info: www.eisenbahnmuseumgramzow.de

27. Juli, Aumühle: Thementag „25 Hz“ mit Fahrzeugen aus der Oberleitungszeit der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn. Info: www.vvm-museumsbahn.de

27. Juli, Leeste: Museumsfahrten nach Thedinghausen. Info: www.pingelheini.de

27. Juli, München: Mit E 69 05 nach Murnau. Info: www.blv-online.eu

Bahnreisen

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.

17. – 22.07. Eisenbahnschmankerl in Kärnten

Sonderzugfahrten am Ossiacher- und Wörthersee – Erholung, gutes Essen & atemberaubende Natur.

14. – 18.08 Hansestadt Bremen & Klein Bahn-Romantik

Sonderzüge auf drei Museumsbahnen, Oldtimer-Straßenbahn & Weserschiffahrt.

18. – 29.08. Bahn- und Kulturreise durch das Baltikum

Prächtige UNESCO-Welterbestädte, Schmalspurbahnromantik und Ostseeszauber.

06. – 10.09. & 08. – 12.09. Nostalgie Glacier Express

Im Nostalgie-Sonderzug durch die Schweizer Alpenwelt von Zermatt bis ins Engadin.

26.09. – 06.10. Wüstenexpress in Marokko

Mit dem Zug durch das Land der Palmen, Königsstädte und Wüsten.

29.09. – 06.10. Trans Balkan Express

Eine Bahnreise durch die Länder des Balkans nach Istanbul. Mit dem Schlafwagenzug in 2 Tagen an den Bospurus. Straßenbahn-rundfahrten und Besichtigungen.

17. – 28.09. Trans Anatolien Express

Im Hotelzug über die legendäre Bagdadbahn durchs Taurusgebirge nach Kappadokien mit vielen Besichtigungen.

07. – 12.10. Nostalgiebahnfahrten am Lötschberg (Schweiz)

Die Alpenbahn BLS zwischen blauen Seen und hohen Berggipfeln. Im Swiss Express Sonderzug von Basel ins Berner Oberland.

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

**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

■ HO-Modell nach Vorlagen der Westfälischen Landes-Eisenbahn

Motivkombination

aus DB und Privatbahn

Es ist speziell das Verdienst regionaler Clubs, wenn lokale Bahnstrecken ins Modell umgesetzt werden. Die Lippstädter Eisenbahnfreunde wählten dafür neben der Bundesbahn ein weiteres Verkehrsunternehmen aus, das seinen Sitz am Vereinsstandort hat und dessen Wurzeln bis 1881 zurückreichen

Bei einem der regelmäßig donnerstags in Lippetal-Niederbauer stattfindenden Treffen der Mitglieder des Vereins Lippstädter Eisenbahnfreunde (www.lef1984.de) kam die Frage auf, warum vorwiegend HO-Modellbahnanlagen nach dem Wechselstrom-System gebaut würden. Auf die langwierige Diskussion folgte der Entschluss, auch einmal eine Anlage für den Einsatz von Fahrzeugen der sogenannten Zweileiter-Gleichstrom-Fraktion zu bauen. Da wir aber keine Lust auf ein Betriebsdiorama hatten, starteten wir die Planungen für eine ausgedehnte Ausstellungsanlage mit langen Fahrstrecken. Orientiert haben wir uns dabei an der Kursbuchstrecke 430 vor unserer Haustür. Diese verläuft von Hamm

(Westf) über Soest, Lippstadt und Paderborn weiter nach Kassel. Als Betriebsmittelpunkt wurde der Bahnhof Lippstadt gewählt.

Kreuzungspunkt mit der WLE

Anhand zur Verfügung stehender Gleispläne von 1906 und 1969 wurde ein zur geplanten Größe des Modellbahnhofs passender Gleisverlauf gewählt. Dabei sollten die von Lippstadt ausgehenden Strecken sowie die Bahnhofsgleise mit ihren Bahnsteigen und einigen Nebengleisen einigermaßen glaubwürdig dargestellt werden, um auch den Verkehr der Westfälischen Landes-Eisenbahn, die die KBS 430 im Bahnhof Lippstadt kreuzt, andeuten zu können. Übrigens hieß die WLE in der Anfangszeit im Ausgang

des 19. Jahrhunderts Warstein-Lippstadter Eisenbahn, wurde aber nach dem Bau weiterer Bahnstrecken in Westfälische Landes-Eisenbahn umbenannt.

Als weiteres Highlight der Anlage sollte der dreiständige Lokschuppen nachgebildet werden, der vor etlichen Jahren schon abgerissen wurde. Auf die Rangier- und Abstellgleise des Güterbahnhofs im westlichen Bahnhofsteil wurde zwar aus Platzgründen verzichtet, dafür wurden aber die Längen der Bahnsteiggleise für drei Meter messende Züge ausgelegt. Später wurde ein Segment mit dem Bahnübergang Südertor eingefügt, wonach die Gleisnutzlänge um 160 Zentimeter wuchs. Die Kopfsegmente sowie die





Für das inzwischen durch einen modernen Zweckbau ersetzte Empfangsgebäude Lippstadt wurde ein Großserien-Bausatz entsprechend angepasst. Für die Zukunft ist ein exakter Nachbau geplant. Das Stellwerk (unten) gibt die Vorbildsituation wieder, ist aber ebenfalls ein handelsübliches Modell. Derzeit ist die WLE-Anlage in voller Größe im Güterschuppen des ehemaligen WLE-Bahnhofs Warstein betriebsbereit ausgestellt. Während der Clubabende (www.eisenbahnfreunde-warstein.hpage.com) kann sie jederzeit besichtigt werden MM (2)





So ähnlich kann man sich die Betriebssituation an der östlichen Bahnhofsausfahrt in Richtung Paderborn vorstellen. Für die WLE-Loks wurde später ein neues Bw nahe der westlichen Ausfahrt gebaut

Zwischensegmente entstanden in Rahmenbauweise mit einem Rastermaß von 40 mal 40 Zentimetern; die Kopfstücke messen 210 mal 160, die Zwischenteile 160 mal 80 Zentimeter. Das hat den Vorteil der Stapelbarkeit mit Palettenmaß beim Lkw-Transport.

Trassen- und Geländebau

Der Grundaufbau der H0-Anlage besteht aus zwei Kopfsegmenten mit den Maßen 210 mal 160 Zentimeter, auf denen jeweils zwei Schattenbahnhöfe als Kehrschleifen übereinander angeordnet sind. Die Zufahrtsgleise verlaufen zum oberen Schattenbahnhof jeweils entlang der Außenkanten der Segmente in der Steigung. Die fünf Zwischenteile sind jeweils 160 Zentimeter lang und 80 breit. Später kamen noch vier Streckenmodule und ein Bahnhofsegment mit den gleichen Maßen sowie ein Eckmodul mit den Maßen 160 mal 160 Zentimeter hinzu. Alle Anlagenstücke besitzen eine steckbare Hintergrundkulisse von JoWi mit Motiven aus Lippstadt, wobei bereits der variable Aufbau auch bei den Kulissen berücksichtigt wurde.

Alle Außenrahmen sind aus zwölf Millimeter dickem Pappelsperholz, die Innenrahmen, die Trassenbretter und Spanten aus zehn Millimeter



starkem Pappelsperholz gefertigt und lediglich verschraubt, nicht verleimt, was spätere Änderungen möglich macht. Die Flächen zwischen den Trassenbrettern wurden mit Aluminium-Drahtgitter überspannt, im ersten Arbeitsgang mit Gipsbinden belegt und im zweiten Arbeitsgang mit einer drei Millimeter messenden Gipschicht versehen. Danach erfolgte ein Grundanstrich mit grüner und brauner Farbe. Jene Bereiche, bei denen Felsformationen aus Gips folgen sollten, wurden vorerst ausgespart. Diese Felspartien sind handgefertigte Gipsussteile. Auch sämtliche Mauern und Stütz-

wände stammen aus Gipsformen und wurden passend zugeschnitten.

Verkehr auf Straße und Schiene

Auf den Straßen der Anlage sind Fahrdrähte und Steuerungskomponenten des Faller-Car-Systems eingebaut. Dafür wurden nach Festlegung des Straßenverlaufs zuerst alle Fahrbahnränder mit fünf Millimeter breiten Einmillimeterpappstreifen abgeklebt und mit Klarlack wasserfest lackiert. Anschließend installierte man die Fahrdrähte sowie die Steuerungskomponenten wie Abzweige, Stoppstellen und Reedkontakte im

Fahrbahnverlauf. Danach erhielt die Straße auf kompletter Breite ihre in einem Arbeitsgang glatt modellierte „Fahrbahn“ aus einem Modellgips-Füllspachtel-Gemisch. Nach dem Trocknen wurde der Belag im Bereich des Fahrstrahts so weit mit Schmirgelpapier abgeschliffen, bis der Fahrstraht durchschimmerte. Danach erst erhielt die Fahrbahn ihre farbliche Gestaltung.

» Über die Segmentanlage fahren sowohl Straßen- als auch unterschiedliche Schienenfahrzeuge

Beim Gleisbau kam eine Kombination aus Roco-Line- und Trix-C-Gleis zum Tragen. Zuerst wurden an den Enden der Segmente und Module fünf Zentimeter lange Gleisendstücke vom Trix-C-Gleis angeschraubt, wobei vorher Platz für ein kurzes Standardgleisstück von Trix gelassen wurde. Somit kann man durch Einstecken dieses Gleisstücks zwei Anlagenteile einfach und ohne Einsetzen von Schienenverbindern und ohne Anschließen von Kabeln mechanisch wie auch elektrisch miteinander verbinden. Alle anderen Gleisbereiche bestehen aus Roco-Line-Gleisen sowie schlanken Weichen. Dabei kamen Gleisabschnitte mit Holz- und Betonschwellen zum Einsatz. Da die Segmentanlage digital und mit Rückmeldung betrieben wird, fanden für die Gleistrennung Fleischmann-Isolierschienenverbinder Verwendung.

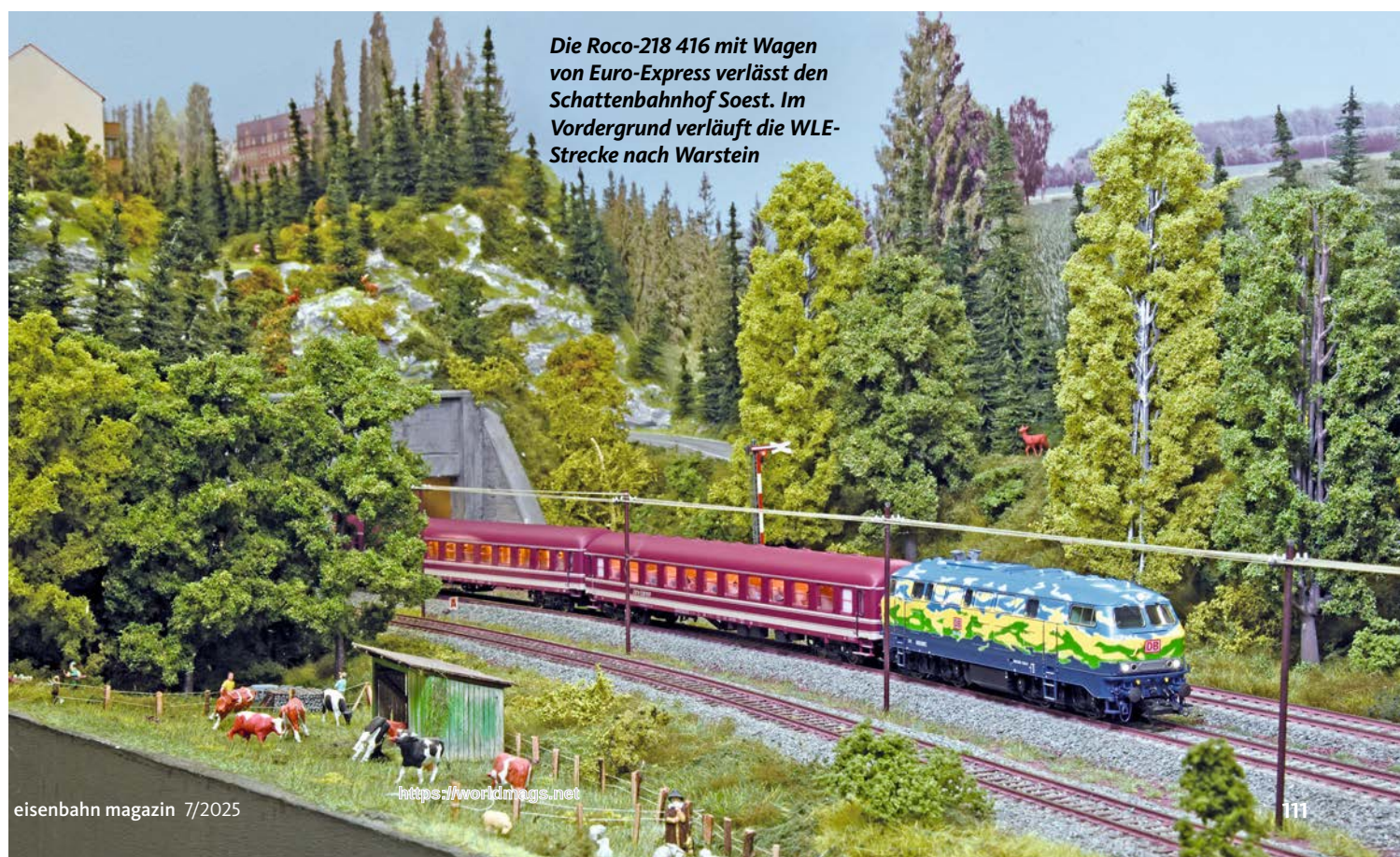
Die Roco-Line-Gleisbereiche sind mit einer vier Millimeter dicken und schwarz gestrichenen



Wo sich heute ein Schnellrestaurant befindet, fuhren früher die WLE- Züge von/nach Beckum (hinten) sowie die DB-Züge in Richtung Rheda-Wiedenbrück ab MM (5)



Der Bahnsteig wurde in den 1960er-Jahren über den Bahnübergang Südertor für die Interzonenzüge verlängert

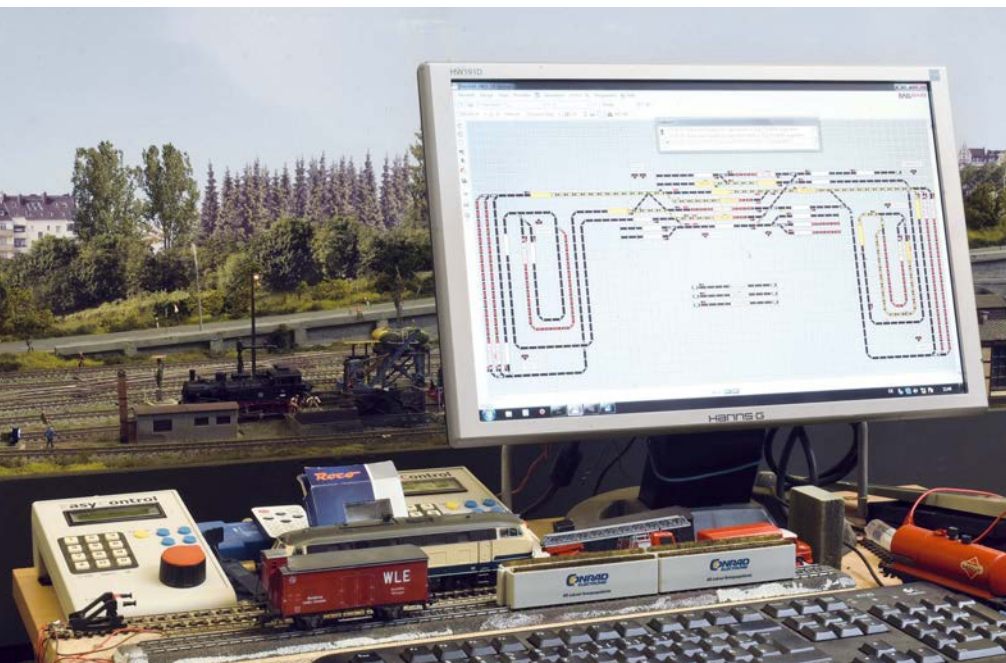


Die Roco-218 416 mit Wagen von Euro-Express verlässt den Schattenbahnhof Soest. Im Vordergrund verläuft die WLE-Strecke nach Warstein

Details entlang der Strecke



Der Hof von Bauer Stefan Kaminski (oben) liegt direkt an der Strecke durch die Soester Börde bei Beninghausen. Die Pferde sind ein Hobby seiner Söhne Mirco und Yannik. Der lokale Schrotthändler Brune (unten) hat viele Autoersatzteile im Angebot



Auf dem Monitor werden der schematische Gleisplan sowie alle Zugbewegungen im Bahnhof Lippstadt und den beiden Schattenbahnhöfen dargestellt

Styropor-Untertapete unterfüttert, was allein der Schalldämmung dient. Vor dem Einschottern wurden alle Signale und Weichenantriebe eingebaut, angeschlossen und getestet. Deren Ansteuerung erfolgt über ESU-Servoantriebe. Abschließend erfolgte die Verlegung aller Ka-

bel- und Seilzugkanäle für die Stelldrähte bis zu den Stellwerken. Dazu gehören auch vorbildtypische Anschluss- und Umlenkrollenkästen sowie Rollenhalter. Auch Achszähler, Indusimagneten und mechanische Gleissperren sind vorhanden. Nach dem rostbraunen Lackieren

der Schienenflanken erfolgte das zeitintensive Einschottern der Gleise.

Anlagensteuerung mit RailWare

Der Zugbetrieb wird mit RailWare-Software gesteuert. Dafür wurde das Gleisareal in die entsprechende Anzahl von Rückmeldeabschnitten aufgeteilt. Da die Anlage im Zweischienen-Zweileiter-Gleichstromsystem betrieben wird, musste für jeden Schattenbahnhof ein MÜT-Kehrschleifenmodul eingebaut werden. Als Rückmeldedecoder kamen Littfinski-Bausteine zum Einsatz. Bindeglieder zum PC sind zwei Tams-Digitalzentralen – eine dient zum Fahren und Steuern der Züge, die zweite ist für das Stellen der Weichen und Signale zuständig. Das bietet folgenden Vorteil: Wenn ein Teil der H0-Anlage durch Kurzschluss im Gleis ausfällt, ist immer noch für den Rest der Gleise die Steuerung von Weichen und Signalen aktiv. Unterteilt ist die Strecke in drei Stromkreise mit Boostern von LsDigital.

Gebäudebau und Begrünung

Für die Gebäude fanden fast ausschließlich Bausätze und Fertigmodelle aus zweiter Hand Verwendung, was die Kosten minimierte. Die meisten Bauten sind vorbildentsprechend abgeändert und farblich patiniert worden. Die Häuser im Hintergrund wurden im Halbreliëf gebaut und überwiegend aus Kartondrucken von JoWi gewonnen. Die Brücken entstanden als



Die Baureihe 95 von Fleischmann verlässt mit einem typischen WLE-Personenzug den Schattenbahnhof Beckum, während das defekte Flügelsignal repariert wird

Holzkonstruktionen mit Verblendungen aus Gips- und Kunststoffteilen. Zur Begrünung dienten fast ausnahmslos Zubehörprodukte von Heki. Die Landschaftsdecke entstand zunächst aus zwei Lagen: Zuerst wurden mit dem Elektrostat diverse kurze Fasern aufgeschossen, und

» Die Steuerung der Züge sowie Weichen und Signale erfolgt über zwei Digitalzentralen

nach dem Trocknen folgte eine zweite Schicht mit Heki-Flor diverser Sorten, die in kleine Teile geschnitten, gedehnt und mit Klebstoff auf die erste Schicht aufgebracht wurden. Das hat den Vorteil, dass bei Reinigungsarbeiten keine sofort sichtbaren Stellen entstehen, falls sich mal etwas ablöst. Bäume und Büsche entstanden in Handarbeit aus Bausätzen von Heki; nur ein geringer Teil sind Fertigmodelle, die entsprechend angepasst wurden.

Fahren mit allem, was gefällt

Auf den Gleisen kommen Schienenfahrzeuge aller Hersteller zum Einsatz, wobei wir zwischen Zügen der Epochen III bis V wechseln. Die Personenzüge sind alle mit Innenbeleuchtung ausgestattet. Die Wagen der Güterzüge besitzen teilweise mit Widerständen, um eine



Über den Schattenbahnhöfen Paderborn und Beckum befinden sich eine Wendeanlage sowie Parkplätze für das Faller-Car-System, die um einen InduktivCharger für Kfz von Viessmann ergänzt werden. Im Hintergrund erkennt man das Hella-Werk

MM (6)

sichere Rückmeldung zu gewährleisten. Die Anlagenlänge beträgt bei komplettem Aufbau 23 Meter. Die gesamte Gleislänge kommt einschließlich der Schattenbahnhofsgleise auf rund 120 Meter. Darauf bewegen sich bis zu 22 Züge in computergesteuerter Reihen-

folge. Was das für die Steuerungstechnik bedeutet, sollen diese Zahlen belegen: An einem Ausstellungstag wurden vom Betriebssystem innerhalb von acht Stunden rund 25.000 Rückmeldungen und 37.000 verschiedene Stellbefehle registriert.

Martin Tolkemitt



Henning Folz

■ Im Fokus: Bghw-Wagen der DR

Übersetzfenster als ein Markenzeichen

Sie prägten über Jahrzehnte das Bild des Reisezugverkehrs in der DDR: die vierachsigen Reko-Wagen der Gattung Bghw. Statt lediglich alte Wagen zu modernisieren, entwickelte das Raw Halberstadt ab 1962 einen vollständigen Neubau mit geschweißtem Wagenkasten. Zwischen 1965 und 1977 wurden insgesamt 3.030 vierachsige Reko-Wagen der Gattung Bghw gebaut. Wir porträtieren sie und bieten natürlich auch wieder eine Modellübersicht.

■ Fahrzeuge: HO-Vergleichstest der Baureihe 86 DB/DR von Roco und Trix

Tenderloks mit Sound

Zwei junge 1:87-Neukonstruktionen der Dampftrekation stehen sich mit den Modellen 86 257 der DB-Epoche III von Roco aus dem Jahr 2020 und 86 1360 der DR-Epoche IV von Trix aus diesem Quartal gegenüber. Was beide Lokmodelle hinsichtlich Fahreigenschaften und Optik bieten, wird unser Test offenbaren.



MM



Jürgen Hörstel

■ EXPO 2000

Die DB-Sonderverkehre

Die erste Weltausstellung in Deutschland fand vor 25 Jahren in Hannover statt. Die Stadt an der Leine modernisierte dafür umfassend Bahnhöfe und Verkehrswege. Und die Deutsche Bahn setzte einen vielfältigen Sonderverkehr auf die Schiene. Jürgen Hörstel blickt zurück auf ein logistisch gelungenes Mammutprojekt.

■ Anlagen: Segmentanlage mit DR-Motiven

Die Wittower Fähre in 1:120

Der Modellbahner Roland Block reiste zusammen mit seinen Eltern in den 1950er-Jahren oft nach Rügen. Auf ihrem Weg zum Zeltplatz Nonnewitz nutzten sie die kleine Fähre hoch im Norden der Ostseeinsel. Nach diesen Erinnerungen entstand seine maritim geprägte TTe-Anlage mit Szenen der Rügenschon Kleinbahn.



Jürgen Albrecht

* Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen vorbehalten

Damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen: Scannen Sie den QR-Code, um die nächsten beiden Hefte im günstigen Mini-Abo für nur 8,40 Euro (2 für 1-Angebot) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind und sparen die Hälfte www.eisenbahnmagazin.de/abo



Sie sparen die Hälfte:
2 x für nur
8,40 Euro!

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 7/2025, Nummer 697, 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, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Günter Heck, Heiko Herholz, Josef Högemann, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Josef Maurer, Manuel Leitner, Dr. Helmut Petrovitsch, Dr. Dietmar Pohl, Jan van Remmerden, Holger Späing, Oliver Strüber, Martin Tolkmier, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens, Axel Witzke

Schlussredaktion: Peter Schricker (fr)

Redaktionsassistent: Caroline Simpson

Layout: Rico Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: Anna Kalbhenn

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Head of Magazine Brands: Markus Pilzweiger

Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de
Redaktionsdisposition: Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mvz.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2025, GeraMond Media GmbH. ISSN 0342-1902

Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Jedliches automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckzeugnisses (Text- und Datamining) ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Rechteinhabers untersagt. Dies gilt insbesondere gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/790 und den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes (UrhG). Zuwiderhandlungen werden rechtlich verfolgt.



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

LESERBRIEF & BERATUNG

EISENBahn MAGAZIN,
INFANTERISTRASSE 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 Anzeigenpreisliste 2025/35.



Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

Entdecken Sie die besten Geschichten und Bilder
von der Reichsbahn bis zum top-aktuellen Geschehen.



nur
€13,90
statt €27,80

2-für-1-Angebot:
portofrei ins Haus
Sparen Sie jetzt die Hälfte

**3 gute Gründe, das neue
BahnExtra zu testen:**

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt noch breitere Thememischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen
- ✓ Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie Bahn Extra ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 12,55* (statt 13,90 am Kiosk, 10% Abo-Ersparnis gegenüber dem Kiosk) alle 2 Monate frei Haus.

Ausgabe BahnExtra 4/25
Jetzt im VGB-Shop oder am Kiosk



Bequeme Symbiose von Schiene und Straße

Einfach mit dem Zug große Distanzen überbrücken und am Zielort individuell unterwegs sein, das wurde ein fester Bestandteil des Ferienreiseangebots und ein Bereich, für den DB wie DR eigene technische und betriebliche Lösungen entwickelten. Die faszinierende Geschichte des Angebots „Auto im Zug“ von den frühen 1950ern bis in

die 1990er-Jahre – jetzt im neuen Bahn Extra. Außerdem im Heft:

- Die Berlin-Görlitzer Bahn nach 1945 • Abschied von der S 3/6 bei der DB
- Die Fahrzeugparaden in Nürnberg zum Eisenbahnjubiläum 1985
- Die Rettung der Zittauer Dampfkleinbahn (mit DVD über die Zittauer Dampfzüge!) und vieles mehr...





PIKO



Internationaler Zugverkehr mit PIKO: Die Mehrsystemlokomotive E410 001 in 1:87!

Technik, die verbindet – die E410 ermöglichte grenzüberschreitenden Bahnverkehr in Deutschland, Frankreich, Belgien und Luxemburg ohne zeitintensive Lokwechsel.

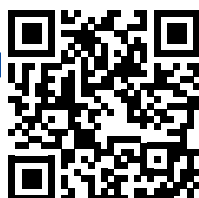
- Vier Metallstromabnehmer mit originalgetreuen, unterschiedlichen Schleifstücken ohne sichtbare Verschraubungen
- Detaillierte Drehgestelle mit zahlreichen Anbauteilen
- Blick vom Führerstand in den Maschinenraum durch ein Fenster in der Tür
- Digital schaltbare Beleuchtung im Führerstand und Maschinenraum

FORM NEU
2025



Elektrolokomotive BR E410 DB Ep. III

- | | | | | |
|--|-------|--|--|-----------|
| | 21000 | Gleichstrom | | 209,00 €* |
| | 21002 | Gleichstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound® onboard | | 319,00 €* |
| | 21003 | Wechselstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound® onboard | | 319,00 €* |



* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt auf www.piko-shop.de.
Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen
und alle PIKO Neuheiten entdecken.

www.piko.de

<https://worldmags.net>