

eisenbahn Modellbahn magazin

Reko-Vierachser

Wie die Bghw-Wagen entstanden und welche Modelle es gibt



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



Geschichte, Technik,
Lokführer-Erinnerungen

Wie war sie eigentlich, die 01?

Baureihe 86 im Vergleich



H0-Modelle von Reko und Tix im Test

Nebenbahn-Idyll
Zeitreise nach Kander

Eierköpfe in Ehren
Welche VT noch existieren

Tram im Modell

Ein vielseitiges Thema!

Sonderzüge, neuer Messebahnhof
und S-Bahn-Premiere



EXPO 2000: Was das Ereignis für die Eisenbahn in Hannover brachte

Unsere Sommer-Neuheiten für die Spurweite H0

<https://www.maerklin.de/de/sommer-neuheiten>



märklin

H0

Eine Modellauswahl

N

39029 Dampflokomotive Baureihe 18.3
€ 659,-*



Erstmals in der Epoche III Ausführung
mit Spitzziffer-Schildern, wie das *Reichsbahn*
Vorbild auf dem Streckennetz der DR
im Einsatz war

Serienmäßig mit Puffer-
speicher ausgestattet

N

39274 Diesellokomotive Baureihe 217
€ 349,-*



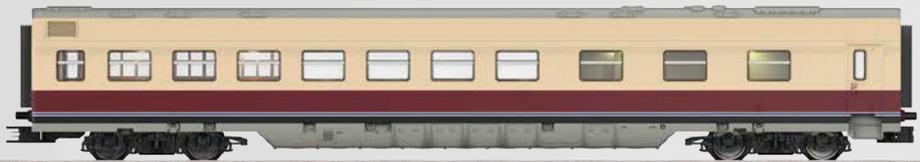
Erstmals
im klassischen
DB-Altrot

N

38175 Diesel-Schnelltriebwagenzug VT 18.16
€ 1099,-*



Vorab-Ankündigung 2026



Alle Modelle serienmäßig mit
Pufferspeicher ausgestattet

N

39521 Elektrolokomotive Serie Ce 6/8 I
€ 609,-*



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

Modellstraßenbahn-Szene im Aufwind

Seit es stationäre Modellbahnanlagen gibt, werden auf manchen darauf auch Modellstraßenbahnen eingesetzt. Von Anbeginn dominiert in diesem Metier der Selbstbau konkreter, meist regionaler Vorbilder auf Meter- oder Regelspur. Nach den bekannten HO-Modellen von Hamo tauchten in kleinen Serien erste Bausätze auf, die mit Großserienantrieben ausgestattet wurden. Von den Großen der Branche trauten sich u. a. Kato/Lemke, Liliput, Lima/Rivarossi, Rietze und Roco an solche Nahverkehrsmodelle heran, die in vielen deutschen und europäischen Städten in größeren Stückzahlen im Einsatz waren. Beinahe parallel wurden antriebslose Souvenirmodelle angeboten, die ideal für Umbauten und Farbvarianten waren. Doch seit Jahren gibt es von dieser Seite kaum Neukonstruktionen mehr, was zugegebenermaßen aufgrund der vielen neuen Vorbildanbieter und der daraus resultierenden Typenvielfalt wirtschaftlich schwieriger geworden ist.

Viele regionale Ausführungen

Dieses Manko schreckt jedoch die Fans keineswegs ab, sondern lässt die Modellstraßenbahn- und Modellbus-Szene nur noch kreativer werden. Zu erleben war das Anfang Juni während der Messe „Kleine Bahn – ganz groß“ in der Alten Dreherei in Mülheim an der Ruhr. Dort prä-

sentierte neben bekannten Unternehmen wie Halling aus Österreich oder Navemo aus der Schweiz viele Kleinserienhersteller auf über 2.000 Quadratmetern ihr inzwischen umfangreiches Angebot. Auf den 24 Straßenbahnanla-

aufgegebene Tramgleis war zumindest in HO vorrätig und soll unter dem ursprünglichen Markennamen Luna weiterproduziert werden.

Viele jugendliche Tramfans

Zur Marktübersicht und Kontaktpflege war die zweitägige Messe samt Ausstellerabend am

Freitag ein perfekter Ort, zumal an beiden Tagen die Fans eine weite Anreise nicht scheuten. Für diese wurden im Zubringerverkehr mehrere Oldtimer-Straßenbahnen und -Busse eingesetzt, die an einer Sonderhaltestelle direkt am Veranstaltungsort hielten. Auch hier hat sich gezeigt, dass themenbezogene Messen sowohl seitens der Hersteller, der ausstellenden Vereine als auch von den Besuchern angenommen werden. Hervorzuheben ist außerdem, dass sich ein auffal-

lendes junges Publikum für das Thema Nahverkehr im Modell interessiert – sowohl als Anlagenbetreiber, Zugbegleitpersonal bei den verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaften und auch als Besucher mit Fachkenntnissen. Insofern erwarten wir mit Spannung die nächste Messe „Kleine Bahn – ganz groß“, die 2026 in München stattfinden soll. *Martin Menke*



gen in den Nenngrößen von 2 bis Z rollten unzählige Um- und Eigenbauten, die dank immer besser werdendem 3-D-Druck reproduzierbar und zur Weitergabe an andere Modellbauer geeignet sind. Auch wenn viele dieser ausgestellten Miniaturen aus dem Benelux-Raum stammen, war die heute schon umsetzbare Qualität für hiesige Straßenbahnfreunde interessant. Wenn man etwas genauer hinschaut bzw. in der Szene vernetzt ist, findet man ebenso zum Thema passende Lasercut-Modelle von Haltestellen, Wagenhallen usw. Auch das von Tillig



Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

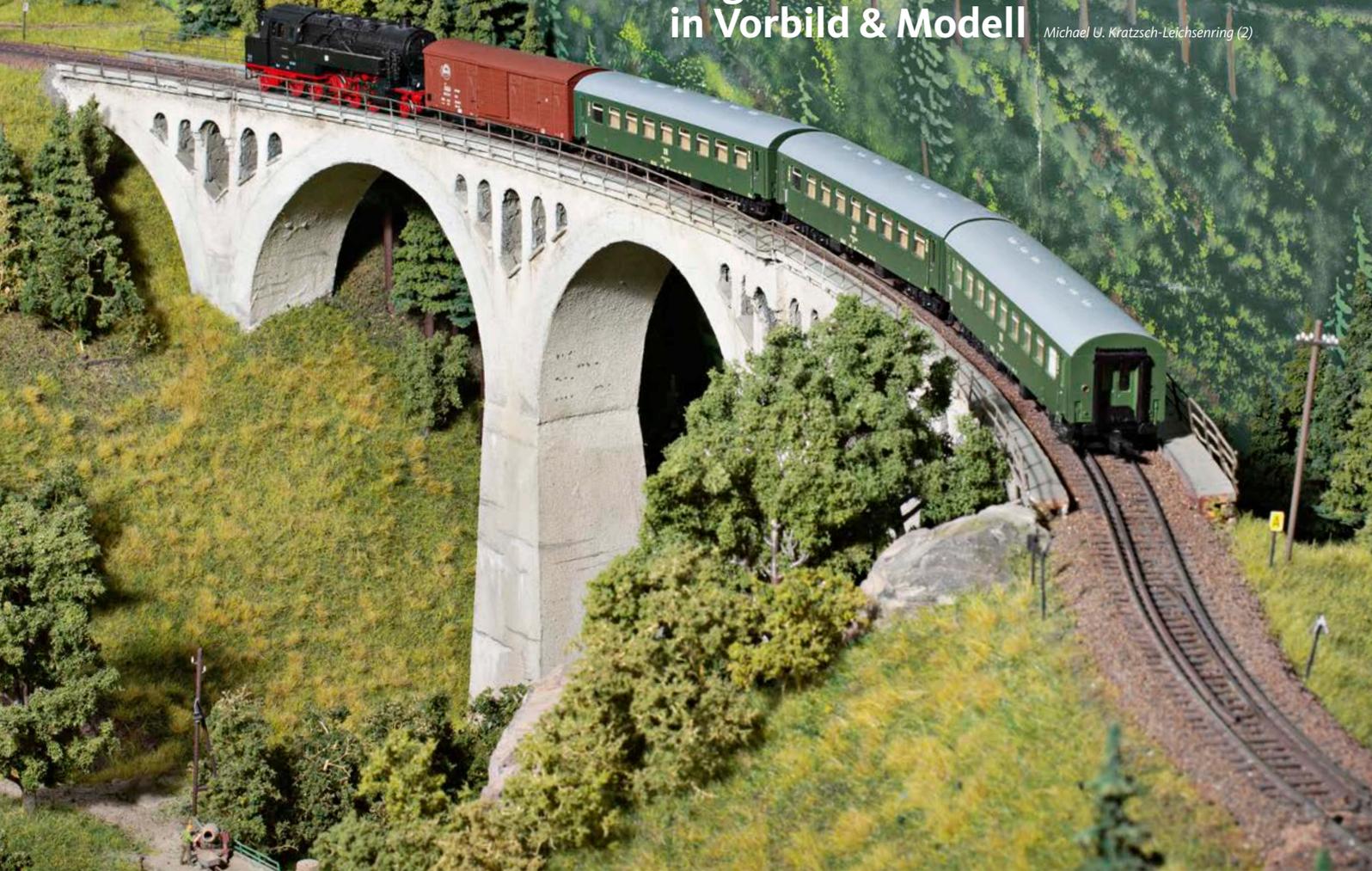
Besuchen Sie direkt unseren Onlineshop www.train-safe.de

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 Die vierachsigen Reko-Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn in Vorbild & Modell

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)



■ Im Fokus

10 Reko-Vierachser der DR

Die vierachsigen Reko-Reisezugwagen prägten jahrzehntelang das Bild des DDR-Schienerverkehrs. Statt alte Wagen zu modernisieren, entwickelte das Raw Halberstadt 1962 einen Nebautyp. Zwischen 1965 und 1977 entstanden 3.030 Wagen der Gattung Bghw und weitere davon abgeleitete Bauarten

19 Kurz und gut: Bghw-Modelle

Für Modellbahner sind von Natur aus kurze Vorbildfahrzeuge aus Platzgründen oft die erste Wahl. Die Gattungen Bghw, BDghws und WRge der DR gehören dazu und sind von 2m/G bis N erhältlich

■ Eisenbahn

6 Zeitreise mit dem „Chanderli“

Seit 130 Jahren verbindet die Kandertalbahn die südbadischen Orte Haltingen und Kandern. Heute ist sie Museumsbahn

24 Bild des Monats

BLS-Vectron am Mittelrhein bei St. Goarshausen

26 Entlang der Schiene

Infos zum aktuellen Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

31 Messe-Rückblick

Eindrücke von der iaf in Münster und der transport logistic in München

40 Die Ikone unter den Schnellzugdampflok

Die Baureihe 01 ist für viele Eisenbahnfreunde der Inbegriff einer Schnellzugdampflok. Erinnerungen an die große Pacific, die bald 100 Jahre alt wird

46 Einst Juwelen, heute Legenden

Nach ihrem Rückzug aus dem regulären Dienst blieben nur wenige „Eierköpfe“ erhalten. Eine aktuelle Übersicht

48 Zug um Zug zur Weltausstellung

Vor 25 Jahren fand in Hannover die EXPO 2000 statt. Um den prognostizierten Andrang zu bewältigen, wurde die Bahninfrastruktur umfassend ausgebaut. Ein Überblick über die Veränderungen und den EXPO-Sonderverkehr

54 ELNA-Dampf auf der HPKE

1964 endete die Ära der ELNAs bei der Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn

■ Modellbahn

58 Fleischmanns Gotthard-Ellok

Die Elektrolokomotive Ae 6/6 11412 der Schweizerischen Bundesbahnen in HO von Fleischmann und ihr Vorbild

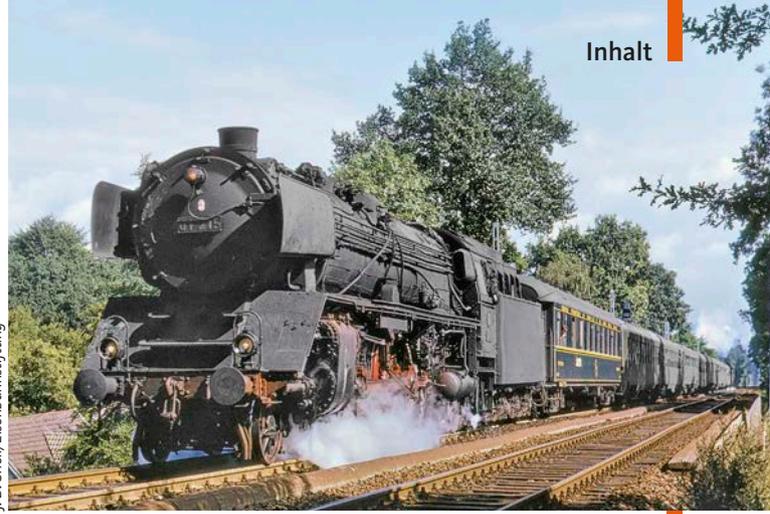
62 Hafenbahn mit Pendelstrecke

Ein HO-Betriebsdiorama vereint Schiffsverkehr, Rangierbewegungen am Kai und eine Nebenbahn für den Personentransport

Florian Dürr



J. B. Snell/Eisenbahnstiftung



31–33 Auf der transport logistic waren neue Entwicklungen für den Schienengüterverkehr zu sehen

92–96

DR- und DB-86er als Modelle von Trix und Roco im HO-Vergleichstest



40–45

Die Baureihe 01 war eine Ikone unter den Schnellzugdampflokos

108–113 Nach Urlaubserinnerungen und historischen Dokumenten gebaute TTe-Schmalspuranlage



Jürgen Albrecht

48–52 Die DB AG baute zur EXPO 2000 eine S-Bahn für Hannover und setzte Sonderzüge ein



Jürgen Hörstel

66 Neu im Schaufenster

Neben Märklins Überraschungsneuheit DB-Baureihe 66 bieten wir auf neun Seiten weitere aktuelle Highlights der Modelleisenbahnindustrie

76 Unsere besten Dioramenbauer

Nach den Plätzen eins bis drei im Juli zeigen wir nunmehr, welche Dioramen auf den Rängen vier bis zehn landeten sowie fünf originelle Themen, die der Redaktion außerordentlich gefallen haben

82 Blechfässer als Ladegut

Leere Fässer werden liegend gestapelt verladen, volle stehend auf Paletten oder übereinander auf offenen Güterwagen

84 Eckige Industrieschornsteine

Modelle eckiger Schornsteine muss man im Handel schon suchen oder gleich selbst bauen, wofür wir Anregungen bieten

87 Neuer Digital-Handregler

Während der Dortmunder Messe hat ESU den WLAN-Handregler Mobile Control Pro vorgestellt, den wir bereits testen konnten

90 Straßenbahn-Anlagenschau

In Mülheim an der Ruhr trafen sich Anfang Juni Nahverkehrsfans auf einer Ausstellung

92 Die Baureihe 86 von DB und DR

Zwei Spielarten dieser 1'D1' h2-Einheits-tenderlokomotive von Roco und Trix standen auf unserem HO-Testpaccours

106 Erste 01 von Trix Express

Vor 89 Jahren lieferte Trix Express seine Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 aus

108 Die Wittower Fähre in TTe

Nach Vorbildfotos und eigenen Erlebnissen entstand eine Schmalspuranlage, die den einstigen Kleinbahnbetrieb im Norden der Insel Rügen zeigt

Service

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



Joachim Bugel/Eisenbahnstiftung

Titelbild: Die bereits tadellos gepflegte 01 2204 wird vom Personal im Bahnhof Camburg am 17. April 1980 noch mehr auf Hochglanz gebracht



130 Jahre Bahnstrecke Haltingen – Kandern

Zeitreise mit dem „Chanderli“

Seit 130 Jahren verbindet eine Nebenbahn die südbadischen Orte Haltingen und Kandern. 1983 nach einem Hangrutsch gesperrt, ist die Kandertalbahn heute ein lebendiges Museum auf Schienen. Doch einst hatte sie vor allem Bedeutung für den Gütertransport

Die Kandertalbahn startete am 1. Mai 2025 mit einem besonderen Jubiläum in die neue Saison: Gefeierte wurde das 130-jährige Bestehen der Strecke. Am Bahnhof Kandern enthüllte Bürgermeisterin Simone Penner zu diesem Anlass eine Meilensteintafel. Sie dokumentiert die historischen Ereignisse seit der ersten Fahrt des „Chanderlis“ vor 130 Jahren und erinnert damit an die wechselvolle Geschichte dieser Nebenbahn, die heute als Museumsbahn lebendig Eisenbahngeschichte vermittelt.

Bau und Betrieb

Die ersten Ideen zur Erschließung des Kandertals reichen bis ins Jahr 1841 zurück. Doch erst am 3. Februar 1894 fiel der offizielle Beschluss zum Bau der Strecke von Haltingen nach Kandern. Schon am 1. Mai 1895 nahm die 13 Kilometer lange normalspurige Bahn ihren Betrieb auf. Zwei Dampflokomotiven und sieben Wagen standen bereit, um in erster Linie Güter zu transportieren – insbesondere für die zahlreichen Ei-

senhütten, Tonfabriken und Steinbrüche der Region. Die Betriebsleitung und Werkstatt befanden sich in Kandern. Ab 1899 führte die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) den Betrieb. Mit dem wachsenden Frachtaufkommen kam 1907 eine dritte Lokomotive hinzu. Ergänzend entstanden eine Seilbahn zur

» Der Personenverkehr spielte auf der Kandertalbahn stets nur eine untergeordnete Rolle

Station Hammerstein (ab 1923) und eine 900-Millimeter-Transportbahn für den Steinbruch Malsberg (1907–1919).

Für den Personenverkehr war die Strecke immer nur von untergeordneter Bedeutung. Gemischte Züge, die unterwegs rangieren mussten, führten zu langen Fahrzeiten. 1928 wurde kurzzeitig

ein Verbrennungstriebwagen eingesetzt, der aber schon nach zwei Jahren wegen technischer Probleme wieder verschwand. Ab 1929 ergänzten Omnibuslinien das Verkehrsangebot, und 1938 kam der erste Lastwagen der DEBG hinzu.

Letzte Blüte vor dem Niedergang

Den Zweiten Weltkrieg überstand die Kandertalbahn weitgehend unbeschadet und schon 1945/46 nahm sie den Betrieb wieder auf. Doch in den 1950er-Jahren sank das Fahrgastaufkommen merklich. 1956 stand die Strecke kurz vor der Stilllegung, was jedoch durch massiven Protest der Bevölkerung verhindert wurde. Stattdessen stellte die DEBG auf Triebwagenbetrieb um und ab 1958 fuhren Züge sogar bis Basel Badischer Bahnhof. Der Güterverkehr erfuhr ab 1959 eine Modernisierung durch das Haus-zu-Haus-System.

Am 1. Mai 1963 übernahm die SWEG die Betriebsführung. Ein schwerer Dammrutsch nördlich von Wollbach im Juli 1983 brachte den Schie-



**In Haltingen bestand Anschluss an die Bundesbahn.
Am 29. Dezember 1975 rangiert dort der SWEG-VT 1**

**Triebwagen bewältigten über viele Jahre hinweg
den Reisezugverkehr im Kandertal. Daran
erinnern der Werdauer VT 3 mit den Beiwagen
B 133 und B 46 (i-Wagen) sowie der Esslinger
VT 109, die als Fotozug am 2. Mai 2025 von
Kandern nach Haltingen rollen (Foto bei Binzen)**

**SWEG-Betriebsalltag der Kandertalbahn in den
späten 70er-Jahren: Diesellok V 34 01, eine
ML 400 C, ist am 1. September 1977 bei Rümmlingen
mit einer Rangierfahrt unterwegs Zeno Pillmann (3)**

**Die Kandertalbahn verbindet Haltingen
und Kandern DB-Karte 1981/Slg. FD**





Lok 30 der DEBG – heutige Museumslok – am 15. Juli 1962 vor dem Schuppen in Kandern, der inzwischen einem Neubau gewichen ist. Daneben ein Güterwagen mit zeittypischen Haus-zu-Haus-Behältern

Karl Wyrsch, Slg. D. Ammann/Eisenbahnstiftung

Ab August 1966 kommt für einige Zeit ein dieselmechanischer Triebwagen auf der Kandertalbahn zum Einsatz, den die SWEG zuvor von der Tegernseebahn übernommen hatte. Am 16. Oktober 1966 steht das als VT 105 bezeichnete Fahrzeug mit seiner vom vorherigen Eigentümer übernommenen blau-weißen Lackierung im Bahnhof Kandern

Theodor Horn/Eisenbahnstiftung





Ab 1958 wurden die Züge der Kandertalbahn bis Basel Bad Bahnhof durchgebunden, den VT 109 am 8. April 1962 verlässt Gerd Wolff/Eisenbahnstiftung

731 Haltingen – Kandern und zurück

Am 10. VI., 1. XI. und 6. I. Verkehr wie †, am 2. und 31. XII. Verkehr wie an Samstagen

		Basel Bad Bf	Weil (Rhein)	700	ab	X7.25	...	8.50	X10.00	10.18	+10.50	a12.00	12.25	13.19	14.10	a16.05	17.40	b17.50	b19.15	10.42	...	17.58
					ab	X7.32		8.57	X10.07	10.21	+10.57	a12.07	12.32	13.22	14.17	a16.12	17.55	b17.57	b19.22	10.48	...	18.05
km		SWEG Lahr																				
0	Haltingen	ab	X7.43	a8.00	9.08	X10.18	a10.35	+11.08	a12.18	12.43	a13.35	14.28	a16.23	18.05	b18.08	b19.33	11.00	13.58	18.18	21400	21404	21402
2	Binzen	ab	X7.48	8.05	9.13	X10.18	a10.40	+11.13	a12.23	12.48	a13.40	14.33	a16.28	18.10	18.13	19.38	11.06	14.04	18.24	21400	21404	21402
5	Rümmingen	ab	X7.51	8.09	9.16	X10.23	a10.44	+11.16	a12.26	12.51	a13.44	14.36	a16.31	18.14	18.16	19.41	11.12	14.09	18.29	21400	21404	21402
6	xWittlingen	ab	X7.54	8.12	9.19	X10.26	a10.47	+11.19	a12.29	12.54	a13.47	14.39	a16.34	18.20	18.19	19.44	11.17	14.14	18.34	21400	21404	21402
7	Wollbach	ab	X7.57	8.16	9.22	X10.29	a10.51	+11.22	a12.32	12.57	a13.51	14.42	a16.37	18.24	18.22	19.47	11.23	14.20	18.40	21400	21404	21402
10	xHammerstein	ab	X8.01	8.20	9.26	X10.32	a10.55	+11.26	a12.36	13.01	a13.55	14.46	a16.41	18.28	18.26	19.51	11.30	14.27	18.47	21400	21404	21402
13	Kandern Bf	an	X8.05	a8.25	9.30	X10.40	a11.00	+11.30	a12.40	13.05	a14.00	14.50	a16.45	18.32	18.30	19.55	11.37	14.34	18.54	21400	21404	21402
km		SWEG Lahr																				
0	Kandern Bf	ab	a5.45	X6.45	a7.20	8.05	X9.15	+9.45	a9.45	11.15	11.45	a12.45	13.20	a15.25	17.05	b18.35	9.05	12.42	16.40	21401	21405	21403
3	xHammerstein	ab	X5.49	6.49	7.28	8.09	X9.19	+9.49	a9.49	11.19	11.49	a12.49	13.24	a15.29	17.09	18.39	9.12	12.48	16.46	21401	21405	21403
6	Wollbach	ab	X5.53	6.53	7.29	8.13	X9.23	+9.53	a9.53	11.23	11.53	a12.54	13.28	a15.33	17.13	18.43	9.19	12.54	16.53	21401	21405	21403
7	xWittlingen	ab	X5.56	6.56	7.32	8.16	X9.26	+9.56	a9.56	11.26	11.56	a12.57	13.31	a15.36	17.16	18.46	9.23	12.58	16.57	21401	21405	21403
8	Rümmingen	ab	X5.59	6.59	7.36	8.19	X9.29	+9.59	a9.59	11.29	12.00	a13.01	13.34	a15.39	17.19	18.49	9.28	13.02	17.02	21401	21405	21403
11	Binzen	ab	X6.02	7.02	7.40	8.22	X9.32	+10.02	a10.04	11.32	12.03	a13.05	13.37	a15.42	17.22	18.52	9.34	13.08	17.08	21401	21405	21403
13	Haltingen	an	a6.06	X7.07	a7.45	8.27	X9.37	+10.07	a10.09	11.37	12.08	a13.10	13.42	a15.47	17.27	18.57	9.40	13.13	17.14	21401	21405	21403
	Weil (Rhein)	ab	a6.14	X7.18	X7.53	8.38	X9.48	+10.18	a10.25	11.48	12.19	a13.20	13.53	a15.58	17.38	19.08	9.54	...	17.28	21401	21405	21403
	Basel Bad Bf	an	a6.20	X7.25	X7.58	8.45	X9.55	+10.25	a10.28	11.55	12.25	a13.25	14.00	a16.05	17.45	19.15	10.00	...	17.33	21401	21405	21403

Alle Züge 2. Klasse
 sind historische Züge der EUROVAPOR. Benutzen nur mit besonderen Fahrtausweisen. Sie verkehren am 6. VI., 4. VII., 1. VIII., 5. und 12. IX., 3. X., 1. und 8. V. 1983.
 a = X außer 6
 b = täglich außer 6
 A = Bus hält nicht am Bahnhof
 Bushaltestellen: Hammerstein Abzw Bf, Wittlingen Hirschen, Rümmingen Sonne, Binzen Rathaus, Haltingen Bad, Hof Weil (Rh) Laubinpark -Rathaus, Bushaltestellen: Kandern Staggasse, Haltingen Südbahn, Weil (Rhein) Friedhof, -Reblistraße, -Turmstraße, -Marktstraße, Otterbach

Fahrplan der Strecke 731 im Sommer 1982. Ein Jahr später wurde der Betrieb der Strecke nach einem Dammrutsch eingestellt

Slg. GM

nenpersonenverkehr endgültig zum Erliegen: Zum 31. Dezember 1983 wurde er offiziell eingestellt, nachdem er bereits vorher auf Busse umgestellt worden war. Auch der Güterverkehr lief noch bis Jahresende 1983 – danach endete der planmäßige Betrieb.

Museumsbetrieb ab 1969

Schon 1969 begannen Eisenbahnfreunde, historische Fahrzeuge der Kandertalbahn zu bewahren. Die Europäische Vereinigung von Eisenbahnfreunden zur Erhaltung von Dampflokomotiven (EUROVAPOR) nahm Lok 30 und zwei historische Wagen (45 und 82) wieder in Betrieb. 1970 – zum

75-jährigen Streckenjubiläum – starteten erste Museumsfahrten und ab 1986 konnte der Museumsbetrieb nach der Streckenwiederherstellung wieder aufgenommen werden. Zeitweise wurden ab 1992 auch wieder Güter auf der Strecke transportiert, um Geld für den Streckenunterhalt zu verdienen. Das ist heute ohne weiteres nicht mehr möglich: Mit dem viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn entfiel die Anschlussweiche in Haltingen. Heute verkehren ausschließlich Museumszüge auf der landschaftlich reizvollen Strecke zwischen Haltingen und Kandern. Viele der eingesetzten Fahrzeuge wie Lok 30, Triebwagen VT 3 oder die 1907 gebaute Dampflokomotive 7 haben einst tatsächlich

auf dieser Strecke ihren Dienst verrichtet. Auch der 2024 erworbene VT 109, der 1961 den Personenverkehr modernisierte, ist heute wieder im Kandertal zu Hause (siehe em 7/2025).

Ein Blick nach vorn

Derzeit laufen Untersuchungen, die Kandertalbahn für den öffentlichen Personennahverkehr zu ertüchtigen. Geplant ist ein Verkehr Basel – Haltingen – Kandern. Eine solche Reaktivierung könnte die Strecke deutlich verändern. So lange kann in Südbaden noch eine Nebenbahn mit ursprünglichem Charakter besichtigt werden.
 Zeno Pillmann

■ Fahrzeugporträt vierachsiger Reko-Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn

Neubau-Personenwagen

statt geplanter Rekonstruktion



Die vierachsigen Reko-Reisezugwagen prägten über Jahrzehnte hinweg das Bild des Reiseverkehrs auf dem Reichsbahn-Schienennetz in der DDR. Statt lediglich alte Wagentypen zu modernisieren, wie anfangs beabsichtigt, entwickelte das Raw Halberstadt 1962 einen vollständigen Neubautyp mit geschweißtem Wagenkasten. Zwischen 1965 und 1977 entstanden so 3.030 Reko-Wagen der Gattung Bghw und weitere davon abgeleitete Bauarten

Herbst 1964: „Sonderdienst Prw 78752/78753“ vermerkt der Dienstenteiler des Bahnbetriebswerkes Halberstadt für den Lokführer Helmut Schwarze und seinen Heizer Heinz Schlüter. „Nichts Besonderes“, denken sich die beiden Eisenbahner, als sie sich am frühen Morgen in der Lokleitung melden. Mindestens einmal in der Woche setzt das Reichsbahn-Ausbesserungswerk Halberstadt die beiden Werkstätten-Probezüge (Prw) zwischen Halberstadt und Wusterwitz bei Brandenburg (Havel) ein, um damit neue Reisezugwagen abzunehmen. Doch heute wundern sich Lokführer und Heizer, denn anstelle ihrer Maschine der Baureihe 41 oder

einer der als Reserve in Halberstadt stationierten ehemaligen preußischen P 8 teilt ihnen der Lokdienstleiter die Magdeburger 01 165 zu. „Wird wohl mal wieder keine andere Maschine verfügbar sein“, denkt sich der Lokführer, als er mit seinem Heizer den Schuppen betritt. Ganz hinten, auf Stand 16, räuchert 01 165 vor sich hin. Routiniert bereiten beide Männer die Maschine vor. Es ist nicht das erste Mal, dass sie es mit einer Schnellzuglok zu tun haben, auch wenn das Bw Halberstadt planmäßig keine 01 einsetzt. Nach dem Ergänzen des Kohle- und Wasservorrats dirigiert Helmut Schwarze die Lok langsam durch die Weichenstraßen hinüber zum Raw auf

der Westseite des Bahnhofs Halberstadt. „Was ist denn hier los?“, ruft der Heizer seinem Meister zu. Üblicherweise besteht der Probezug aus acht bis zehn zwei- und dreiachsigen Reko-Wagen, die von zwei Schlossern und zwei Abnahme-Inspektoren begleitet werden. Doch heute besteht der Zug nur aus einem Messwagen der Versuchs- und Entwicklungsstelle der Wagenwirtschaft (VES-W) Delitzsch und einem fabrikneuen vierachsigen Personenwagen, den beide nicht kennen. Vor dem neuen Fahrzeug stehen mehrere Reichsbahn-Inspektoren, -Amtsmänner und -Räte, darunter auch der Direktor des Raw Halberstadt, Bruno Freudenberg. Nach dem Ankuppeln wer-



Bei dieser am 23. Juli 2000 in Königs Wusterhausen aufgenommenen Sonderfahrt war sogar der Reko-Speisewagen WRge im Zugverband eingereiht Volker Emersleben

Klassischer DR-Nahverkehr: Die Zugführerin übergibt den Bremszettel an das Personal auf 35 1039, die mit dem aus Reko-Vierachsern gebildeten Personenzug nach Thale Hbf im Frühjahr 1975 in Magdeburg Hbf zur Abfahrt bereitsteht Thomas Rieger, Slg. Dirk Endisch

Bghw-Baumuster mit der DR-Wagennummer 260-201 bei der Abnahme im Herbst 1964 auf dem Gelände des Raw Halberstadt Werk/Slg. Dirk Endisch



fen die beiden Männer einen kurzen Blick auf den neuen Wagen. Dort lesen sie die Nummer 260-201 sowie das Gattungskürzel „B4ge“. Es ist das sogenannte Baumuster II für die vierachsigen Reko-Reisezugwagen, mit denen die DR ihren Fahrzeugpark modernisieren möchte.

Ersatz für überalterten Wagenpark

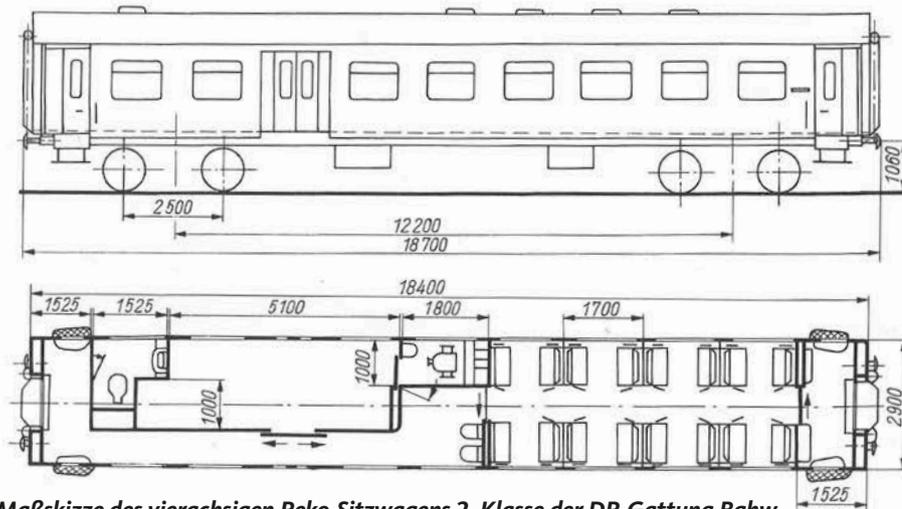
Nach dem Zweiten Weltkrieg verfügte die DR in der Sowjetischen Besatzungszone noch über zahllose Reisezugwagen aus der Länderbahnzeit, die Ende der 1950er-Jahre dringend ersetzt werden mussten. Da die Produktionskapazitäten der Schienenfahrzeugindustrie in der DDR mit Exportaufträgen ausgelastet waren, griff die DR zur Selbsthilfe: Zunächst war die Modernisierung der zwei- und dreiachsigen Reisezugwagen verschiedener Länderbahn-Gattungen geplant, da deren Holzaufbauten mit immer höheren Instandhaltungskosten zu Buche schlugen. Eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern des Technischen

Zentralamtes, der Hauptverwaltung der Reichsbahn-Ausbesserungswerke und des Raw Leipzig-Engelsdorf begann 1955 mit den notwendigen Konstruktionsarbeiten. Im Hinblick auf eine wirtschaftliche Fertigung und spätere Unterhaltung wurden die Untergestelle der zwei- und dreiachsigen Wagen unter Beibehaltung der gegebenen Achsstände generell auf 12.920 Millimeter verlängert. Für die genormte Inneneinrichtung der geschweißten Wagenkästen wurden die Sitzbänke der neuentwickelten Doppelstockeinheiten übernommen. In der Wagenabteilung des Raw Leipzig-Engelsdorf entstand 1957 in handwerklicher Arbeit das Baumuster des Reko-Wagens, der in der Reichsbahn-Direktion Halle erprobt wurde. Die während der Fertigung und des Einsatzes des Prototypen gesammelten Erfahrungen führten zu einer Überarbeitung der Konstruktion. In der Zwischenzeit hatte die Raw-Hauptverwaltung das Raw Halberstadt mit dem Seriennbau der zwei- und dreiachsigen Reise-

zugwagen beauftragt. Dort entstand mit Unterstützung des Forschungs- und Entwicklungswerkes Blankenburg eine moderne Schweißvorrichtung, mit der die Seitenwände, Dächer und Stirnwände in Serie gefertigt wurden. Im Sommer 1958 lieferte das Raw Halberstadt die Nullserie der dreiachsigen Reko-Wagen der späteren Gattung Bag aus, bevor 1959 die Serienfertigung an lief. Ab 1961 wurden auch zweiachsige Personenzugwagen modernisiert. Der Umbau endete am 30. Juni 1965. Insgesamt lieferte das Raw Halberstadt 2.604 Personenzugwagen einschließlich diverser Traglastenzugwagen aus. Außerdem modernisierte das Werk 350 dreiachsige Pack- sowie 158 dreiachsige Postwagen. Zudem entstanden auf Basis des Bag zwei Mess- und ein Schaltwagen.

Baumuster des Reko-Vierachsers

Nach den guten Erfahrungen mit den zwei- und dreiachsigen Reko-Wagen wollte die Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft auch die noch aus

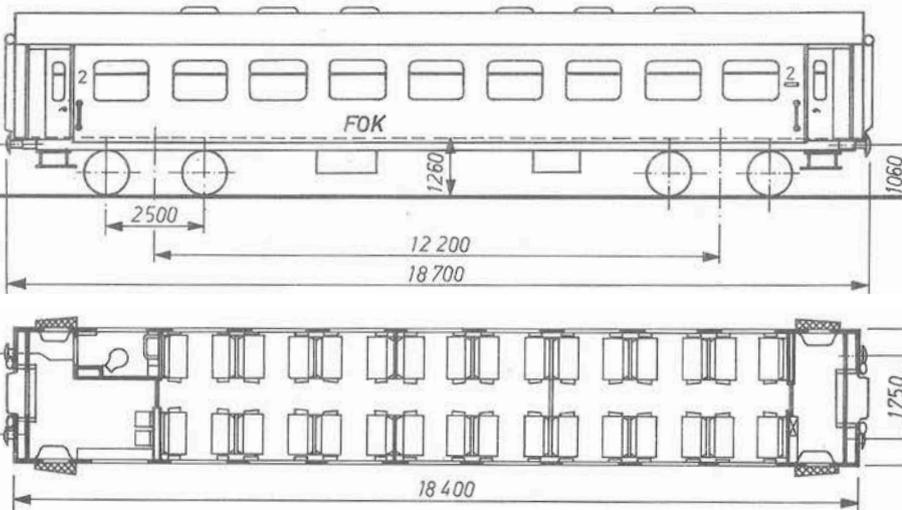


Maßskizze des vierachsigen Reko-Sitzwagens 2. Klasse der DR-Gattung Bghw

Technische Daten der vierachsigen DR-Reko-Reisezugwagen

Gattung		Bghw(e)	BDghws(e)	WRge	BDws	Bmp ¹⁾
Höchstgeschwindigkeit	km/h	120	120	120	120	120
kleinster befahrbarer Gleisradius	m	150	150	150	150	150
Länge über Puffer	mm	18.700	18.700	18.700	18.700	26.400
Länge des Wagenkastens	mm	18.400	18.400	18.400	18.400	26.100
Breite des Wagenkastens	mm	2.900	2.900	2.900	2.900	2.825
Dachhöhe über Schienenoberkante	mm	3.930	3.930	3.930	3.930	4.050
Raddurchmesser	mm	1.000	1.000	1.000	1.000	920
Gesamtachsstand	mm	14.700 ²⁾	14.700	14.700	14.700	21.500
Drehzapfenabstand	mm	12.200	12.200	12.200	12.200	19.000
Drehgestellachsstand	mm	2.500 ³⁾	2.500	2.500	2.500	2.500
Anzahl der Abteile		8	4	2	2	-
Sitzplätze 2. Klasse		64 ⁴⁾	32 ⁴⁾	24 ⁵⁾	14	87 ⁶⁾
Ladefläche	m ²	-	10,3	-	10,2	-
Ladegewicht	t	-	2,5	-	5,0	-
Eigenmasse	t	29,0	29,0	31,0	29,2	37,0

¹⁾ Baumuster mit der Wagennummer 50 80 21-15 000/keine Serienfertigung; ²⁾ mit Drehgestellen der Bauart Görlitz V/mit Altbau-Drehgestellen 14.350 mm; ³⁾ mit Drehgestellen der Bauart Görlitz V/mit Altbau-Drehgestellen 2.150 mm; ⁴⁾ außerdem zwei Notsitze; ⁵⁾ außerdem fünf Barhocker bei Indienststellung/später ausgebaut; ⁶⁾ davon drei Klappsitze als Stellplatz für zwei Rollstühle oder Kinderwagen sowie drei Notsitze



Maßskizze des vierachsigen Reko-Sitzwagens 2. Klasse mit Gepäckraum der Reichsbahn-Gattung BDghws
Werner Dietmann/Slg. em (2)

der Länderbahnzeit stammenden Drehgestellwagen modernisieren. Die dafür notwendigen Vorarbeiten übernahm 1962 die Konstruktionsabteilung des Raw Halberstadt, die von Mitarbeitern der in Delitzsch ansässigen Versuchs- und Entwicklungsstelle der Wagenwirtschaft unterstützt wurde. Wie bei den zwei- und dreiachsigen Fahrzeugen sollten auch die vierachsigen Reko-Wagen der späteren Gattung Bghw einen einheitlich langen Wagenkasten erhalten. Die Länge der Wagen musste aber aufgrund der Platzverhältnisse in der ehemaligen Lok- und Wagenhalle (Abstand zwischen den gusseisernen Säulen) sowie der vorhandenen Schiebebühnen im Raw Halberstadt auf 18,7 Meter begrenzt werden. Der erste Entwurf sah neun Abteile mit insgesamt 72 Sitzplätzen und breite Schiebetüren vor. Diese Ideen wurden jedoch zugunsten größerer Abteile und jeweils zweier Drehfalttüren an den Wagenenden verworfen. Der Wagenkasten des in handwerklicher Fertigung hergestellten Baumusters mit der Betriebsnummer 260-201 wurde im März 1963 im VEB Waggonbau Görlitz umfangreichen Druckversuchen unterzogen. Anschließend erfolgte der Innenausbau des Wagens, der ab Herbst 1963 von der VES-W Delitzsch laufftechnisch untersucht und am 21. Januar 1964 für die Betriebsprüfung freigegeben wurde.

Bei der Fertigung des Prototypen zeigte sich, dass die geplante Weiterverwendung ausgedienter Fahrwerke und Rahmen aufgrund der vielen notwendigen Änderungen wirtschaftlich nicht vertretbar war. Die Ingenieure des Raw Halberstadt entwickelten daher einen neuen, vollständig geschweißten Rahmen, mit dem das im Oktober 1964 fertiggestellte zweite Baumuster 260-202 als sogenannter Nullwagen ausgerüstet wurde. Eine weitere Änderung betraf die alten Schwanenhals-Drehgestelle. Bei ihnen wurden die in den Wiegen eingebauten Blattfedern durch neue Schraubenfedern ersetzt. Die Laufversuche der VES-W Delitzsch ergaben, dass zusätzlich waagerechte Stoßdämpfer eingebaut werden mussten. In der Zwischenzeit hatte das Raw Halberstadt die Vorbereitungen für den Serienbau der Gattung Bghw abgeschlossen. Neben den notwendigen Vorrichtungen und Werkzeugen wurde u. a. ein neuer Fünf-Tonnen-Kran auf der Westseite der ehemaligen Lokhalle aufgestellt. Um nicht noch mehr Zeit zu verlieren, wurde für die vorgeschriebene Bauartprüfung am 8. Juli 1965 der Wagen 260-203 genutzt. Im August 1965 konnten endlich die ersten Serienfahrzeuge ausgeliefert werden. Doch anstelle der geplanten 300 Bghw-Wagen verließen bis Ende 1965 nur 118 Vierachser das Werk.

Drehgestelle der Bauart Görlitz V

Bereits 1966 zeigte sich, dass die Instandsetzung und der Umbau der alten Drehgestelle auf lange Sicht unwirtschaftlich waren. Die Konstruktionsabteilung des Raw Halberstadt schlug daher die Verwendung von Drehgestellen der Bauart Görlitz V vor, die erstmals 1967 zum Einsatz kamen. Ab 1968 wurden ausschließlich neue Dreh-

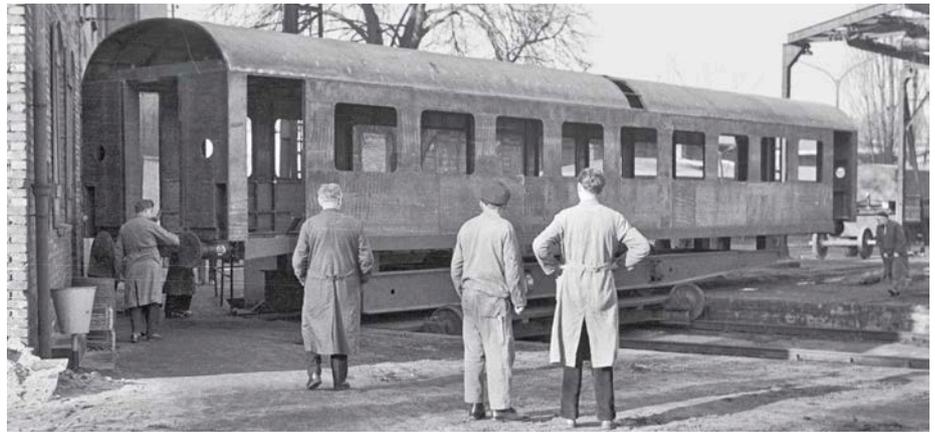
gestelle verwendet, die der VEB Waggonaus-rüstung Vetschau lieferte. Weitere Baugruppen und Komponenten für die Bghw-Wagen bezog das Raw Halberstadt von den VEB Fahrzeugaus-rüstung (Faga) aus Berlin (Teile für die elektri-sche Ausrüstung), VEB Berliner Bremsenwerke (Bremsarmaturen), VEB Förderwagen und Be-schlagteile aus Mühlhausen (Schlösser und Be-schläge), VEB Gummi-Kombinat „Thüringen“ aus Waltershausen (Gummiprofile) und VEB Leichtmetallwerk aus Rackwitz (Gepäckabla-gen, Fensterrahmen und Aluminiumprofile). Dank kontinuierlicher Verbesserungen im Pro-duktionsablauf konnte die jährliche Stückzahl schrittweise erhöht werden. Bereits am 27. No-vember 1969 lieferte das Raw Halberstadt den 1.000. Bghw-Wagen aus. Keine acht Jahre später, am 7. Januar 1977, übergab der Werkdirektor in einer Feierstunde das 3.000. Fahrzeug an Verkehrsminister Otto Arndt. Nach insgesamt 3.030 Exemplaren endete der Bau der vierachsigen Reko-Wagen, deren letztes Fahrzeug am 30. November 1977 abgenommen wurde.

Varianten des Bghw-Wagens

Bereits 1967 hatte das Raw Halberstadt den Auf-trag erhalten, auf Basis des vierachsigen Reko-Sitz-wagens einen kombinierten Sitz-/Gepäckwagen der Gattung BDghws zu entwickeln. Für die not-wendigen Konstruktionsarbeiten wurde aus jün-geren Kollegen eine sogenannte Jugendbrigade gebildet, unter deren Leitung 1969 das Bau-muster I entstand. Der Wagen wurde im August 1969 ausgeliefert und ab 5. September 1969 von



Blick in die Fertigungshalle des Ausbesserungswerkes Halberstadt mit zahlreichen Rahmen der Wagengattung Bghw und einem im Rohbau befindlichen Komplettfahrzeug rechts im Hintergrund sowie unten der Verschub einer Wagenkarosserie im Freien Werk/Slg. Dirk Endisch (2)



Am 30. August 1984 besteht der P 3605 Leipzig – Johannegeorgen-stadt aus 118 292 und einer Reihe Bghw-Wagen der DR mit mittig laufendem Reko-Dreiachser-Pack-wagen, aufgenommen bei Schlema

Henning Folz



Baujahre und Stückzahlen der vierachsigen DR-Reko-Reisezugwagen

Jahr	Gattung	Stückzahl/Bemerkungen
1964	Bghw	2
1965	Bghw	118
1966	Bghw	172
1967	Bghw	201
1967	Sonderwagen für die NVA	3/Stabswagen ¹⁾
1968	Bghw	260
1969	Bghw	280
1969	BDghws	1/Baumuster I
1970	Bghw	280
1970	BDghws	1/Baumuster II/ „Funktionsmuster“
1971	Bghw	231
1972	Bghw	240
1972	BDghws	51
1973	Bghw	235
1973	BDghws	49
1973	WRge	14
1974	Bghw	201
1974	BDghws	100
1974	WRge	6
1975	Bghw	232
1975	WRge	30
1975	Messwagen	1/für VEB Waggonbau Dessau ¹⁾
1976	Bghw	256
1977	Bghw	322
1977	Bettenwagen	8 ¹⁾ /für K-Züge
1977	Operationswagen	3 ¹⁾ /für K-Züge

¹⁾ auf Basis des Bghw



Vergleich zweier Bghw-Versionen mit Regeldrehgestellen (o.) sowie als zweites Baumuster mit der Drehgestell-Bauart Görlitz V und Übersatzfenstern (u.) Werk/Slg. Dirk Endisch (2)



der VES-W Delitzsch erprobt. Technisch unterschied sich das Fahrzeug von den Bghw-Wagen durch die Drehgestelle der Bauart Görlitz VI. Das zweite, im Frühjahr 1970 fertiggestellte, Baumuster der Gattung BDghws besaß schon Drehgestelle der Bauart Görlitz V, mit denen auch die ab 1972 gelieferten Serienfahrzeuge ausgerüstet waren. Bis 1974 wurden im Raw Halberstadt insgesamt 202 kombinierte Sitz-/Gepäckwagen gebaut.

Um kurzfristig den Bedarf an Speisewagen zu decken, beauftragte die HvW das Raw Halberstadt 1971 mit der Entwicklung eines entsprechenden Fahrzeugs auf Basis des Bghw-Wagens. Da das Fahrwerk ohne Änderungen übernommen wurde und die Innengestaltung in enger Abstimmung mit der Mitropa erfolgte, verzichtete die HvW auf eine Betriebserprobung des am 12. November 1973 vorgestellten Baumusters der Gattung WRge, der als kürzester Neubau-Speisewagen in Deutschland in die Technikgeschichte einging. Die Fahrzeuge bestanden im Wesentlichen aus einem Speiseraum mit 24 Sitzplätzen, einem Vorraum mit Serviertisch, einem Verkaufsraum mit Tresen und fünf Barhockern, einer Küche und einem Vorratsraum. Bis zum Frühjahr

1974 wurden 20 Speisewagen der Gattung WRge beschafft. Die zweite Serie von 1975 über 30 Wagen unterschied sich vom ersten Baulos lediglich durch zwei zusätzliche Fenster auf der Küchenseite. Außerdem entfielen beim zweiten Baulos die Barhocker, die später bei den anderen Wagen ausgebaut wurden.

Neben den Fahrzeugen der Gattungen BDghws und WRge entstanden auf Basis der Bghw-Wagen noch sogenannte Sonderwagen. Für diese wurden entweder vorhandene Fahrzeuge modifiziert oder spezielle Rahmen und Wagenkästen gefertigt. Zu diesen Sonderfahrzeugen gehörten u. a. die Mannschaftswagen für die Einheitshilfszüge, ein Messwagen für den VEB Waggonbau Dessau, die Stabswagen für die Nationale Volksarmee sowie die Küchen-, Operations-, Energieversorgungs- und Bettenwagen für die Katastrophenzüge (siehe Kasten rechts). Dank der Bghw-Wagen gelang es der DR, ihren Bestand an Reisezugwagen binnen weniger Jahre zu modernisieren. Die Fahrzeuge wurden zunächst bevorzugt für Eil- und Schnellzüge im Binnenverkehr genutzt, jedoch schon ab Ende der 1970er-Jahre schrittweise durch den 26,4 Meter messenden

und „Langer Halberstädter“ genannten Reisezugwagen abgelöst. Fortan liefen die vierachsigen Reko-Wagen vor allem im Personenverkehr.

Übersatzfenster als Kennzeichen

Viele der vierachsigen Reko-Wagen wiesen schon zu Beginn der 1980er-Jahre erhebliche Verschleißerscheinungen auf. Das galt vor allem für die Wagenkästen, bei denen im Bereich der Fenster und an den Innenseiten der Außenbleche schwere Korrosionsschäden auftraten. Das im Raw Halberstadt ansässige Ingenieurbüro für Rationalisierung des Bereichs Fahrzeugausbesserung erhielt deshalb den Auftrag, ein Konzept für die Modernisierung der Bghw-Wagen zu erarbeiten. Dabei sollten im Hinblick auf möglichst geringe Kosten Komponenten der Gattung Bmh „Langer Halberstädter“ und der Seitengangwagen verwendet werden.

Ziel war es, die so umgebauten Fahrzeuge noch mindestens zwölf bis 15 Jahre im Nah- und Berufsverkehr einzusetzen. Im Raw Halberstadt wurde der als Baumuster vorgesehene Wagen 57 50 28-15225 entkernt. Anschließend wurden die Seitenwände und der Fußboden komplett ersetzt und

Spezialbauarten

Katastrophenzüge der DR

Auf Basis der vierachsigen Reko-Reisezugwagen stellte die DR zwischen 1974 und 1977 14 sogenannte Katastrophenzüge (K-Züge) in Dienst, die in Angermünde, Cottbus, Falkenberg (Elster), Frankfurt (Oder), Halle (Saale), Jerichow, Karl-Marx-Stadt, Leipzig, Löbau, Pasewalk, Radebeul Ost, Schönermark und Seddin stationiert waren. Anfang der 1950er-Jahre musste die DR auf Befehl der Sowjetischen Streitkräfte zehn K-Züge zusammenstellen. Dabei griff die Reichsbahn in erster Linie auf noch vorhandene Wagen vergangener Jahrzehnte zurück. Außerdem wurden ältere vierachsige Reisezugwagen entsprechend umgerüstet. Diese Lazarettzüge dienten vorrangig militärischen Zwecken. Sie konnten aber auch im Katastrophenfall oder bei großen Bahnunfällen eingesetzt werden.

Anfang der 1970er-Jahre hatten die meisten Fahrzeuge der vorhandenen K-Züge ihre Nutzungsgrenze erreicht. Aus diesem Grund entschied sich die DR für die Beschaffung neuer Fahrzeuge auf Basis der Gattung Bghw. Die meisten Züge bestanden aus einem Energieversorgungs-, einem Küchen-, einem Operations- und zwei Bettenwagen. Der Energieversorgungswagen mit 38 Tonnen Dienstmasse – auch als Maschinenwagen bezeichnet – verfügte über eine Toilette mit Waschmöglichkeit, ein Unterkunftsabteil mit vier Liegen für das Personal des K-Zuges sowie Geräte- und Maschinenräume. Die Stromversorgung sicherten zwei Dieselgeneratoranlagen des Typs 6-223 mit 50 Kilowatt Leistung. Jeder Generator wurde durch einen 125 PS starken Dieselmotor der Bauart 4 VD-14,5/12-1 SRW angetrieben, wie er auch für den Lkw IFA W 50 und den Traktor ZT 300 verwendet wurde. Die beiden 500 Liter großen Dieseltanks befanden sich unter dem Wagenboden.

Der Küchenwagen mit 42 Tonnen Dienstmasse verfügte über einen Kesselraum mit



Maschinenwagen für den Katastrophenzug der DR beim Rangieren im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Halberstadt

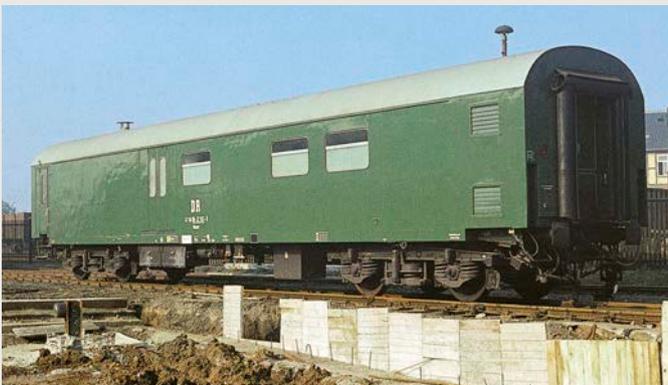
Werk/Slg. Dirk Endisch (3)

Niederdruckdampfkessel und Kohlebunker, einen Spülraum, einen Kochraum mit drei Dampfkochkesseln und einem elektrischen Herd sowie einen Gemüseputzraum samt Anrichte und Kühlraum. Aufgrund der großzügigen Ausstattung war es möglich, etwa 280 Portionen pro Mahlzeit sowie 50 Diätessen zu kochen. Der 34 Tonnen wiegende Operationswagen war im Wesentlichen in einen Dusch- und Vorbereitungsraum, den OP-Raum, einen Aufbereitungsraum, einen Apothekenraum sowie einen Heizraum unterteilt. Im Aufbereitungsraum befanden sich die Sterilisatoren, mittels derer die gebrauchten Instrumente für die nächste Operation vorbereitet wurden. Der Apothekenraum diente als Lager für Medikamente und Verbandsmaterial. Der Bettenwagen war für die Aufnahme von 27 Krankentragen ausgelegt.

Spezialwagen für die Militärzüge

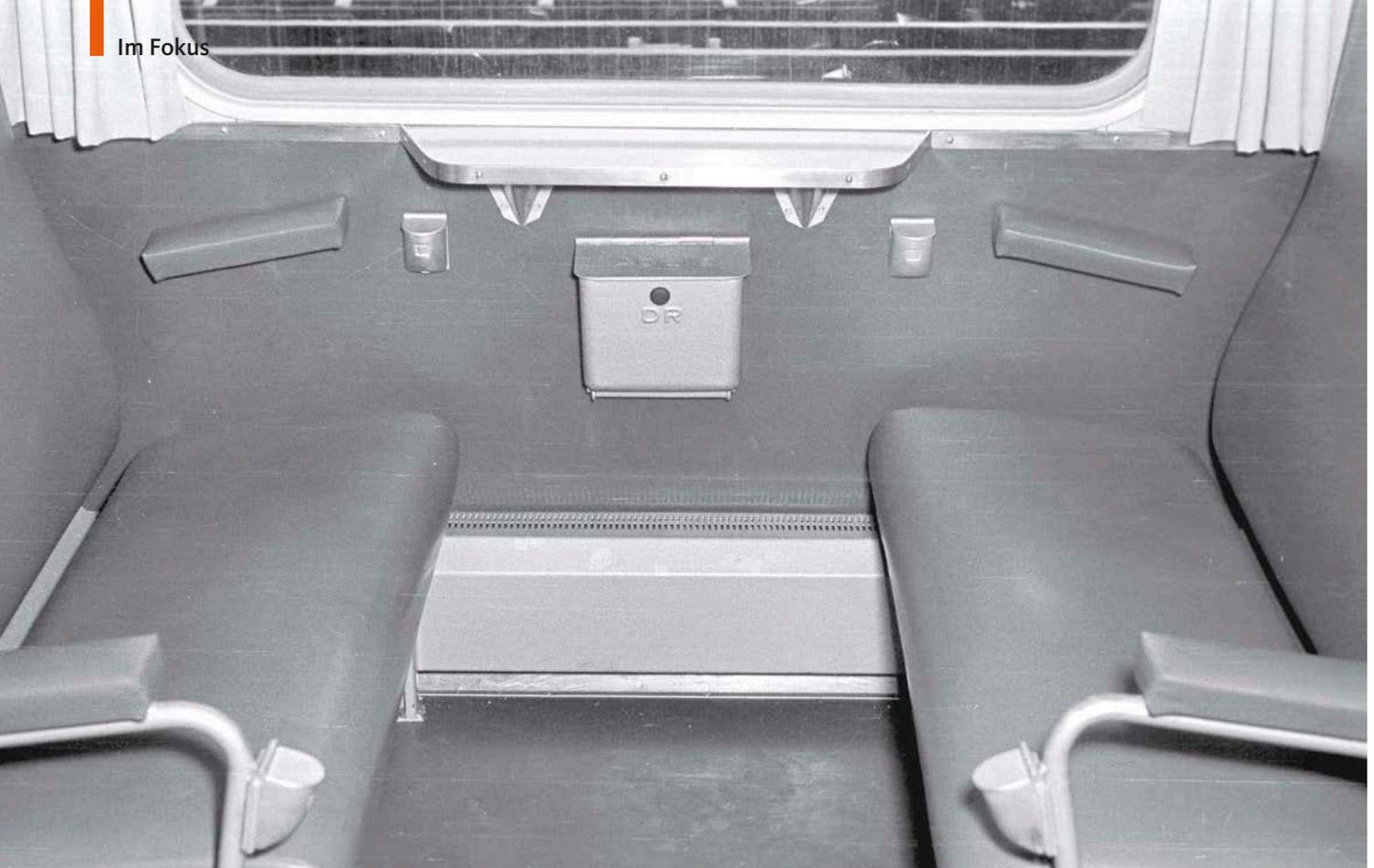
Des Weiteren gab es verschiedene Sonderwagen für die K-Züge auf Bghw-Basis. Dazu gehörten u. a. zwei Begleiter-, ein Apotheken-, ein Vorrats-, ein Kommandanten- und ein Militärbegleiterwagen. Die Tragen wurden in Gestelle eingehängt. Außerdem be-

saß das Fahrzeug ein sogenanntes Intensivabteil mit zwei Doppelstockbetten. Die Befehlsgewalt über die K-Züge lag zunächst bei den Kommandanten des jeweiligen Militärbezirks der Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte in Deutschland (GSSD). Sollten die Züge für die NVA zum Einsatz kommen, musste der Chef des zuständigen Wehrbezirkskommandos zustimmen. Bei zivilen Einsätzen war darüber hinaus die Zustimmung der Katastrophenschutzkommission beim Rat des Bezirkes erforderlich. Die DR war für die ständige Einsatzbereitschaft des K-Zuges und dessen Zuführung zum Einsatzort verantwortlich. Die GSSD nutzte die K-Züge regelmäßig für den Transport verwundeter Soldaten zwischen den Beelitzer Heilstätten bzw. Teupitz und dem Grenzbahnhof Brest. Mit der deutschen Wiedervereinigung und dem Abzug der russischen Streitkräfte 1994 wurden die K-Züge überflüssig. Einige Garnituren wurden an Ungarn verschenkt, wo diese Wagen heute noch als Obdachlosenunterkunft in Budapest dienen. Als Museumsfahrzeuge sind hierzulande noch der K-Zug 9 in Staßfurt sowie der K-Zug 14 und ein Begleiterwagen in Wittenberge erhalten. DE



Der Küchenwagen bot nicht nur Kochstellen, sondern auch Vorratsräume und einen kohlegeheizten Kessel für Dampf und heißes Wasser





Typisch für den Bghw waren im Inneren (oben) die mit Kunstleder bezogenen Sitzbänke, Blechmüllbehälter und Aschenbecher aus Aluminiumguss sowie die Drehfalttüren mit Beleuchtung des Zustiegsbereichs (unten)

Der Speisewagen der DR-Gattung WRge entstand in zwei Bauserien zu jeweils 20 und 30 Exemplaren

Werk/Slg. Dirk Endisch (3)



Der kombinierte Sitz-/Gepäckwagen der 202-mal gebauten Reichsbahn-Gattung BDghws, hier in der Zweifarb-lackierung Dieter Höltge



das Untergestell überholt. Der Innenausbau des Prototypen erfolgte im Raw Potsdam. Dort wurden die vom „Langen Halberstädter“ bekannten Übersatzfenster verwendet. Außerdem stammten die WC-Einrichtung, die Schaltgerüste, die Türschließ- und Blockiereinrichtung sowie die Innenverkleidung von den Bmh-Wagen. Dadurch konnten etwa sieben Tonnen Stahl und 1,4 Kubikmeter Holz im Vergleich zu einem Neubaufahrzeug eingespart werden.

Das Baumuster der Gattung Bhwe mit der Betriebsnummer 50 50 28-11 000 wurde im Spätsommer 1983 noch mit seiner alten Wagennummer im Raw Halberstadt vorgestellt. Der von den Eisenbahnern auch als Kooperationswagen bezeichnete Prototyp blieb allerdings ein Einzelstück. Der für 1986 geplante Serienumbau musste aufgrund fehlender Produktionskapazitäten in den Ausbesserungswerken Halberstadt und Potsdam immer wieder verschoben werden. Als 1990 im Raw Potsdam die beiden Nullserienwagen endlich komplettiert werden sollten, bestand kein Bedarf mehr an weiteren Wagen der Gattung Bhwe.

Die bei der Entwicklung des Kooperationswagens gesammelten Erfahrungen wurden für das 1984 von der DR aufgelegte Umbauprogramm für sogenannte Begleiterwagen genutzt. Mit diesen Fahrzeugen sollten die oft noch aus der Zeit vor 1945 stammenden Dienstwagen ersetzt werden. Als Spenderfahrzeuge für die Begleiterwagen dienten nicht mehr benötigte Bghw-Wagen, von denen oft nur die Rahmen und Drehgestelle verwendet werden konnten. Die Seitenwände mussten aufgrund von Korrosionsschäden ausgetauscht werden. Die alten Klappfenster wurden durch neue Übersatzfenster ersetzt. Zwischen 1985 und 1990 lieferte das Raw Halberstadt insgesamt 138 Begleiterwagen an verschiedene Dienststellen aus. Außerdem entstand auf Basis noch gut erhaltener Bghw-Wagen der kombinierte Sitz-/Gepäckwagen der Gattung BDws, der neben einem Sitzabteil sowie einem Gepäckraum mit Dienstabteil ein rollstuhlgerechtes Sitzabteil, eine rollstuhlgerechte Toilette und einen verbreiterten Seitengang besaß. Insgesamt 73 Exemplare der Gattung BDws lieferte das Raw Halberstadt 1987/88 aus.

Vom Bghw- zum Bmp-Wagen

In der Zwischenzeit hatte in der Konstruktionsabteilung des Raw Halberstadt die letzte Variante des vierachsigen Reko-Wagens Gestalt angenommen: der Großraumwagen der Gattung Bmp. Die Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft hatte dem Raw Halberstadt im März 1988 den Auftrag erteilt, unter Verwendung noch brauchbarer Baugruppen der Bghw-Wagen (z. B. Drehgestelle und Inneneinrichtung) einen neuen 26,4 Meter langen Wagen für den Nah- und Berufsverkehr zu entwickeln. Die Gattung Bmp sollte ab 1991 schrittweise die nicht modernisierten vierachsigen Reko-Wagen ersetzen. Im Juni 1988 begann der Bau des ersten Wagenkastens,

Ausbesserungswerk Halberstadt *Raw mit langer Tradition*

Portal des Raw Halberstadt in der Magdeburger Straße zur DR-Zeit mit vorüberführender Straßenbahnlinie



Mehr als vier Jahrzehnte prägten die im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Halberstadt produzierten Reisezugwagen das Bild bei der Deutschen Reichsbahn. Mit rund 8.000 gebauten Fahrzeugen unterschiedlicher Gattungen, die zwischen 1958 und 1989 die Werkhallen verließen, war das Raw Halberstadt der wichtigste Hersteller von Reisezugwagen für die DR. Fast jeder, der mit der Bahn durch die DDR fuhr, saß in einem Fahrzeug aus Halberstadt – entweder im Nah- und Berufsverkehr in einem zwei-, drei- oder vierachsigen Reko-Wagen oder im Fern- und internationalen Verkehr in einem „Langen Halberstädter“. Bis heute sind die Fahrzeuge aus der Domstadt im Einsatz. Obendrein entstanden in den Werkhallen an der Magdeburger Straße Dampflok-kessel, Schneepflüge, Gepäck- und Speisewagen sowie zahlreiche Dienst- und Sonderfahrzeuge. Heute ist an diesem Standort die Verkehrs Industrie Systeme GmbH (VIS) als älteste noch bestehende Eisenbahnwerkstätte Deutschlands aktiv.

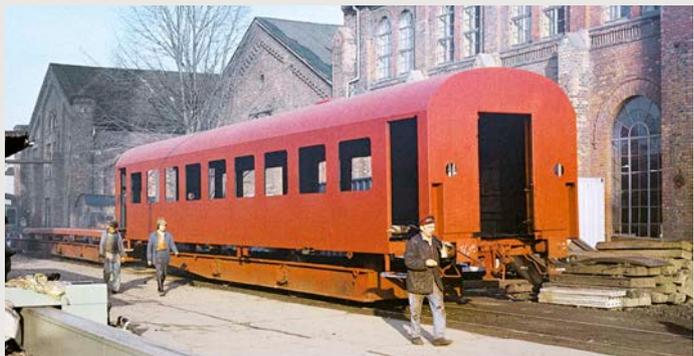
Die Geschichte des einstigen Raw Halberstadt beginnt bereits am 15. Juli 1843, als die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft (MHE) hier ihre erste Remise in Betrieb nahm. 1868 wurde diese durch eine moderne Centralwerkstatt ersetzt, die ab 1. Februar 1880 zu den Preußischen

Staatseisenbahnen gehörte. Nach dem Ersten Weltkrieg verlor das RAW Halberstadt zusehends an Bedeutung. Am 30. Mai 1932 schloss die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft das Werk. Doch bereits Anfang 1934 zog wieder Leben in die Hallen ein. Im Frühjahr 1945 versanken die Anlagen nach einem Bombardement in Schutt und Asche. Ab Ende der 1950er-Jahre wandelte sich das Raw Halberstadt von einem typischen Ausbesserungswerk hin zu einem modernen Schienenfahrzeughersteller, der Ende der 1980er-Jahre mehr als 1.900 Beschäftigte zählte und damit einer der wichtigsten industriellen Arbeitgeber in Halberstadt war.

Mit der politischen Wende im Herbst 1989 und der deutschen Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990 änderten sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für das Raw Halberstadt grundlegend. 1991 endete still und leise die Produktion neuer Fahrzeuge. Der Abbau von Fertigungskapazitäten und Arbeitsplätzen war die Folge. Die DB AG verkaufte das Werk am 21. Mai 2002 an die Zeppenfeld-Industriegruppe, die dazu bereits ein Jahr zuvor die Firma Verkehrs Industrie Systeme gegründet hatte und seither die Eisenbahn-Tradition am Standort Halberstadt mit rund 250 Mitarbeitern erfolgreich fortschreibt. DE

**Bghw-Wagen-
kastenroh-
bau während
des Verschubs
über das
Raw-Betriebs-
gelände**

Werk/Slg.
Dirk Endisch (2)





Im Juli 1987 in Großheringen aufgenommenen Eilzug aus Bghw-Wagen und der Elektrolok 243 057 auf dem Weg nach Naumburg (Saale)

Slg. Michael U. Kratzsch-Leichsenring

dessen Fertigstellung sich aufgrund zahlreicher Mängel verzögerte. Erst vom 8. September bis zum 10. November 1988 konnte der Wagenkasten im VEB Waggonbau Görlitz den vorgeschriebenen Zug- und Druckversuchen unterzogen werden. Auch beim Innenausbau gab es Probleme, sodass das Baumuster nicht wie geplant am 1. Mai 1989 der ehemaligen VES-W Delitzsch übergeben werden konnte. Seine erste Fahrt absolvierte der Prototyp 50 50 21-15 000 am 9. November 1989, bevor das Fahrzeug am 15. November 1989 abgenommen und dem Bahnbetriebswagenwerk Erfurt zur Erprobung übergeben wurde.



Im Raw Halberstadt gebauter blauer Begleiterwagen der DR

Werk/Slg. Dirk Endisch

Im Dampfzug mit 35 1097 am 25. August 2001 bei Großvoigtsberg war neben gut besetzten Sitzwagen auch der Speisewagen auf Bghw-Basis am Ende eingereicht

Volker Emerleben

Der Produktionsplan des Raw Halberstadt sah für den Zeitraum von 1991 bis 1994 die Auslieferung von insgesamt 232 Exemplaren der Gattung Bmp vor. Doch dieses Vorhaben wurde im Herbst 1990 angesichts der geänderten betrieblichen Verhältnisse zu den Akten gelegt. Mit dem dramatischen Rückgang des Personenverkehrs auf dem DR-Streckennetz nach der deutschen Wiedervereinigung verloren die einst allgegenwärtigen vierachsigen Reko-Wagen schnell an Bedeutung und wurden abgestellt. 1993 hatten die Speise- und Buffetwagen der Gattungen WRge und Wgr ausgedient. Die Deutsche Bahn beendete am 1. September 1995 den planmäßigen Einsatz der Bghw-Wagen. Ein Jahr später rollten auch die letzten kombinierten Sitz-/Gepäckwagen BDghws aufs Abstellgleis. Damit gehörten neben diversen Begleiter- und Dienstwagen nur noch die Halbgepäckwagen der ehemaligen Gattung BDws zum Betriebspark. Die DB AG ließ ab 1997 insgesamt 50 Wagen im Werk Gotha modernisieren (Gattung Bbd⁴⁹⁰), wobei das Sitzabteil entfiel. Dieses wurde mit dem Gepäckabteil zu einem Fahrradabteil mit Klappsitzen umgerüstet. Die letzten Exemplare des Bbd⁴⁹⁰ hatten schließlich 2005 ausgedient. Dirk Endisch



- DR-Reisezugwagen der Gattung Bghw und verwandter Bauarten als Modellumsetzungen

Kurz und gut

sowie in fast allen Größen erhältlich

Der Modellbahner hat auf seiner Anlage meist immer zu wenig Platz. Der Einsatz verkürzter Fahrzeuge ist für Profis allerdings keine akzeptable Option. Insofern bilden von Natur aus kurze Vorbildwaggons die allererste Wahl. Die vierachsigen Reko-Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn gehören zu dieser Kategorie

Mit einer Vorbildlänge von 18,7 Metern und einem Einsatzbereich im kompletten Bahnreiseverkehr von Personen- über Eil- bis hin zu D-Zügen sind die vierachsigen Reko-Wagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn ideale Fahrzeuge für Modellbahner. Die Abrundung der Bghw-Familie mit Speise- und Halbgepäckwagen auf gleichen Fahrwerken machte sie in der Fertigung quasi zum Idealmodell. Insofern können Modellbahner bei allen Nenngrößen bis auf Z und 1 in puncto Reko-Vierachser der DR passende Modelle finden – teils aber nur im Gebrauchtmarkt. Aufgrund der Vielzahl an Form-, Farb- und Beschriftungsvarianten haben wir auf die Artikelnummernangaben verzichtet.

Verschiedene HO-Ausführungen

Aufgrund ihrer Popularität beim Vorbild gelangten in der DDR die entsprechenden HO-Modelle der Bghw- und WRge-Ausführungen schon Anfang beziehungsweise Mitte der 1970er-Jahre in den Handel. Verantwortlich für die Konstruktion zeichnete der bekannte Dresdner Modellbauer Karl-Heinz Brust. Von Vorteil für die Modellumsetzung war damals der Umstand, dass die ersten Sitzwagen noch vergleichsweise kompakte



Gegenüberstellung der Reko-Reisezugwagen in HO und TT, wie sie in den 1980er-Jahren zwischen Ostsee und Erzgebirge angeboten wurden. In der Gestaltung der Fahrwerke gingen Prefo/Piko und BTTB allerdings verschiedene Wege

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (4)



HO-Vergleich eines Tillig-Epoche-III-Wagens von 2010 mit korrekten Schwanenhals-Drehgestellen (rechts) mit einem BDghws-Modell auf Görlitz-V-Drehgestellen (links)

Auswahl der zuletzt bei Tillig gefertigten HO-Varianten von WRge, Bghw und BDghws (v. l.)



Modellübersicht Bghw-Wagen der DR

Nenngröße	Hersteller
2m/G	Piko
1	– (Kiss-Ankündigung)
0	Lenz
HO	Brawa, Heris, Prefo/Piko, Sachsenmodelle, Tillig
TT	BTTB, Piko, Tillig
N	Brawa
Z	–



Allein diese vier Tillig-HO-Reisezugwagen deuten schon an, wie breit gefächert die Vielfalt an Form-, Farb- und Beschriftungsvarianten zum Thema-Reko-Vierachser der DR ist



Schwanenhals-Drehgestelle besaßen. Deren Achsstand erlaubte es, bei den Modellen die Einstiegstritte fest mit dem Wagenkasten zu verbinden, ohne dass es zu Störungen auf dem Piko-Standardgleisradius von 380 Millimetern kam.

Variantenfülle bei Tillig und Brawa

Das änderte sich mit der Ausstattung der Vorbildfahrzeuge mit den Drehgestellen der Bauart Görlitz V, wie sie die Gattungen BDghws und WRge sowie alle ab 1968 gebauten Sitzwagen besaßen. Angekündigt in den Katalogen (und

wohl zum Teil sogar ausgeliefert) wurden auch diese Typen mit Schwanenhals-Drehgestellen, was eben nicht den Vorbildern entsprach. Für Abhilfe und die konstruktive Umsetzung beim nun zum Kombinat Piko gehörenden früheren Hersteller *Prefo* bestimmte man Peter Pohl – ein noch heute in Sachsen aktiver Modellbahner. Um die Anpassungen in Grenzen halten zu können, griff er beim Drehgestell auf einen Trick zurück: Die Drehzapfen sitzen nicht mittig im Drehgestell, sondern ein wenig versetzt. In Verbindung mit einer etwas beschnittenen unteren



Brawa bot und bietet noch immer in HO die komplette Palette an Gattungen des Vorbilds an; der einstige Formfehler an den Drehfaltungen (oben rechts) wurde bei späteren Serien korrigiert (o. l.)

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (5)



Trittstufe war die Bewegungsfreiheit gewährleistet. Mit der Produktionseinführung 1983 konnte der VEB Spielwarenkombinat Piko schließlich alle Versionen der Wagen anbieten, darunter auch die Farbvarianten Grün-Beige und Blau-Beige mit korrekten Fahrwerken. Lediglich die angedachten Hilfszug- und Begleitwagen wurden nicht mehr umgesetzt.

Nach der Privatisierung und Umfirmierung als neue Marke *Sachsenmodelle* nahmen die Verantwortlichen Anfang der 1990er-Jahre den Verschleiß des Werkzeuges für die Bodengruppe der Wagen zum Anlass, diese zeitgemäß zu überarbeiten und die Wagen fortan mit Normschacht und Kulissenführung auszustatten. Leider gab es zu jener Zeit diverse Unstimmigkei-

Aus einer Schlepptenderlok der DR-Baureihe 50³⁵, drei Reko-Vierachsern und einem zweiachsigen Neubau-Gepäckwagen Pwgs 88 gebildeter Tillig-TT-Personenzug auf der Vereinsanlage des MEC Leinefelde



Heris-HO-Modelle

Der seinerzeitige Geschäftsführer von *Sachsenmodelle*, Helmut Richthammer, geriet Anfang der 2000er-Jahre ins Fadenkreuz der Justiz, weil vom Land Sachsen geförderte Werkzeugformen statt in Zittau in China zur Produktion eingesetzt wurden. Insofern wunderte es später nur wenige Kenner der Szene, dass Richthammers Nachfolgeunternehmen *Heris* ab 2011 neu aufgelegte Reko-Wagen der DR anbot, wobei die meisten HO-Serien ausschließlich über den Spielwarenvertrieb von *Spielmax* verkauft wurden. Erhältlich waren nahezu alle bekannten Farbversionen der Sitzwagen mit Görlitz-V-Drehgestellen. Mit dem Konkurs von *Spielmax* geriet auch die Verfügbarkeit der *Heris*-Modelle ins Hintertreffen. Obendrein waren die Wagen nicht ganz frei von Mängeln, und die Fertigungsqualität streute je nach Lieferserie recht stark. Ein Verdienst von *Heris* soll jedoch herausgestellt werden: Bislang war es der einzige HO-Hersteller, der den Standard-Hilfszug der DR mit einem Reko-Begleiterwagen samt Steuerabteil für den Wendezugbetrieb aufgelegt hat. MKL



Für den Standard-Hilfszug der Deutschen Reichsbahn wurde der Reko-Begleiterwagen sogar mit einem Steuerabteil für den Wendezugbetrieb ausgestattet. Die komplette Garnitur gab es vor einigen Jahren in HO von Heris über Spielmax Volker Emersleben (o.) / Werk (u.)





ten und „Verschiebungen“ bei den Formen-sätzen (siehe Kasten), weshalb die Wagen auch nach dem Übergang von *Sachsenmodelle* an *Tillig* nicht kontinuierlich lieferbar waren. Zudem versäumten es die Sebnitzer, die Wagenformen den veränderten Ansprüchen anzupassen.

Diese Produktlücke erkannte *Brawa* und kam ab 2010 mit neuen, filigran konstruierten Modellen der Reko-Vierachser im Maßstab 1:87 auf den Markt. Aufgelegt wurden seither alle Ausführungen der Sitzwagen in den Epoche-Versionen III bis V sowie der Farbvarianten der Speise- und Halbgepäckwagen. Modelle mit Schwanenhals-

Drehgestellen waren allerdings bislang nicht darunter. Ein Manko besaßen die Serien der 2010er-Jahre allerdings: Die Konstrukteure in Remshalden hatten übersehen, dass die Drehfalttüren der Reko-Wagen vertikal nicht mittig geteilt waren. Abgestellt wurde dieser Fehler im Zuge der Produktpflege Anfang der 2020er-Jahre. Somit weisen die aktuell lieferbaren *Brawa*-Modelle korrekte Türnachbildungen auf.

Wagen für die Spur der Mitte

TT-Fans mussten sich bis 1979 gedulden, ehe sie Sitzwagen der Gattung Bghw auf ihren Anlagen

einsetzen konnten. Aufgelegt wurden bei *Berliner TT-Bahnen* jedoch nur Sitzwagen in Grün bzw. Grün-Beige. Halbgepäck- oder Speisewagen blieben den Sammlern indes verwehrt. Das Problem der Görlitz-V-Drehgestellführung löste man bei BTTB so, dass die Trittstufen der Wagen an den Drehgestellen saßen und im Gleisbogen mit ausschwenkten.

Erst mit der Übernahme des Berliner TT-Sortiments durch *Tillig* und Überarbeitung der Formen in puncto Kupplungsführung und Trittstufen wuchs die Vielfalt: In den 2010er-Jahren ergänzten schließlich die überfälligen BDghws- und WRge-Ausführungen das Sortiment. 2015 kam sogar als Clubmodell der Prototyp des modernisierten Bghw mit Übersatzfenstern zur TT-Serienreife. Weitere Sonderfahrzeuge waren die Begleiterwagen der DR-Einheitshilfszüge, die sogar als Steuerwagen kamen. Hergestellt wurden alle Farbversionen des Vorbildes bis hin zu patinierten Ausführungen. Diverse in Fantasiefarben aufgelegte Modelle in Startpackungen rundeten das Spektrum ab. Versionen mit Schwanenhals-Drehgestellen gab es jedoch keine. Lieferbar ist die Reko-Wagenfamilie bei *Tillig* ab Werk derzeit leider nicht.

Den Ausbau seines Sortiments im Maßstab 1:120 nahm schließlich ab 2022 *Piko* zum Anlass, vierachsige Reko-Reisezugwagen anzubieten. Im direkten Vergleich zu den Sebnitzer Klassikern fallen die feineren Gravuren der Trennkante zwischen Wagenkasten und Rahmen sowie die filigranere Ausführung der Fenstergummiprofile und Trittstufen an den Einstiegen auf. Zudem sind die Fenster bündig und flächig eingesetzt. Auch die Sonneberger deklinierten in der Folgezeit die gängigsten Farbvarianten der Bghw- und BDghws-Wagen der Epochen III bis V durch – und zwar stets basierend auf den Fahrzeugen mit Görlitz-V-Dreh-



Brawas HO-Speisewagen (links) zeigt die Halter des Zuglaufschildes korrekt versetzt, während diese bei Tillig (rechts) falsch im Schriftzug sitzen Michael U. Kratzsch-Leichsenring (6)

Sitzwagen der DR-Gattung Bghw des VEB Berliner TT-Bahnen in seiner schlichten Verpackung; leider gab es damals keinen BDghws als Ergänzung



<https://worldmags.net>



Zu DR-Zeiten wurden die Bghw-Wagen sogar in Schnellzügen auf elektrifizierten Strecken eingesetzt, was hier auf einem HO-Diorama nachgebildet wird

gestellen. Aktuell lieferbar sind *Piko*-Ausführungen der Epochen IV und V als Bghw und BDghws.

Später Vorstoß im Maßstab 1:160

Obwohl im Berufsverkehr der DDR als Standardwagen unterwegs, blieben Miniaturen der Reko-Wagen in N zu DDR-Zeiten des Modellbahners Wunschtraum. Verwirklichung erfuhren die Reko-Vierachser im Maßstab 1:160 erst ab 2009 durch *Brawa*. Gefertigt wurden alle Formvarianten von Bghw, BDghws und WRge jeweils für die Epochen III bis V. Lieferbar sind derzeit jedoch nur vier Sitzwagen in der Version der Epoche III mit Drehgestellen der Bauart Görlitz V.

Modelle der großen Spuren

Im Zuge der Hinwendung zum Thema Deutsche Reichsbahn legte *Lenz Elektronik* ab 2024 als Anhängsel zur DR-Baureihe V 100 auch passende vierachsige Reko-Reisezugwagen als Sitz- und Halbgepäckwagen der Epochen III und IV auf. Die Sitzwagen der Epoche III rollen als Gattung B4mgl sogar korrekt auf Schwanenhals-Drehgestellen. Als *MEG-Shop*-Exklusivmodell ist obendrein der Speisewagen WRge zu haben.

In 1 gab es vor fünf Jahren eine Ankündigung von *Kiss* mit Bildern von Wagen kleinerer Nenngrößen, wobei bislang keine konkrete Projektentwicklung folgte. Gesichtete 1:32-Fahrzeuge auf Ausstellungsanlagen wie zum Beispiel im „Modellbahnland Erzgebirge“ dürften hingegen Kleinserienaktivitäten entsprungen sein.

Für Gartenbahnfans mit DR-Bezug bietet *Piko* seit 2016 die komplette Reko-Wagenfamilie auch in der Nenngröße G als passende Anhängsel für seine Reichsbahn-Lokomotiven an. Basis sind Fahrzeuge mit Görlitz-V-Drehgestellen als Sitz-, Halbgepäck- und Speisewagen; lieferbar sind Ausführungen der Epochen III und IV. *Michael U. Kratzsch-Leichsenring*



***Piko* scherte sich nicht um das Angebot des einstigen TT-Platzhirsches *Tillig* und legte ab 2022 eine variantenreiche Reko-Wagen-Palette im Maßstab 1:120 auf**



In N hat *Brawa* in puncto DR-Reko-Wagen ein Heimspiel ohne jegliche Konkurrenz



***Lenz* baut den Bghw als auch die davon abgeleiteten Halbgepäck- und Speisewagen der DR in O – hier ein Epoche-III-Wagen mit Schwanenhals-Drehgestellen** *Werk*



Für Gartenbahnanlagen gibt es bei *Piko* den Bghw und die davon abgeleiteten Gattungen BDghws und WRge im Maßstab 1:22,5, die jedoch ein wenig gestaucht wirken *MM*

Bild des Monats





BLS Cargo am Mittelrhein

Keine Seltenheit am Mittelrhein sind Elloks von BLS Cargo. Am 2. Juni 2025 führt 475 413 für Crossrail einen KV-Zug durch St. Goarshausen. Die belgische Produktionsgesellschaft Crossrail Benelux NV firmiert ab dem 1. September 2025 unter dem neuen Namen BLS Cargo Nord NV. Das Unternehmen ist seit dem Jahr 2019 Teil der BLS Cargo Gruppe. Die Umbenennung erfolgt im Rahmen einer strategischen Maßnahme zur weiteren Vereinheitlichung der Prozesse und Markenauftritte innerhalb des Unternehmensverbunds. Im Jahr 2024 führte Crossrail Benelux rund 10.000 Züge in Belgien, den Niederlanden und Deutschland für BLS Cargo durch – 46 Prozent mehr als 2019, dem Jahr der Übernahme.

Jan Luca Herrmann

■ Fernverkehrsflotte der DB

Talgo-Garnituren kommen, KISS gehen

Die Deutsche Bahn geht davon aus, dass sie die ersten vier Züge des neuen ICE L nach Liefer Schwierigkeiten in der zweiten Jahreshälfte entgegennehmen kann. 2026 sollen neun weitere Züge hinzukommen. Die Auslieferung sei aber noch von der Zulassung des Zuges durch das Eisenbahnbundesamt abhängig. Diese läuft noch. Die Bahn

hat insgesamt 79 ICE L-Garnituren beim Hersteller Talgo bestellt.

Der spanische Fahrzeug-Produzent Talgo sieht sich derzeit mit erheblichen Herausforderungen bei der Auslieferung seiner Hochgeschwindigkeitszüge konfrontiert. Ursprünglich sollten die ersten ICE L-Züge (Das „L“ im Namen steht der Bahn

zufolge für „Low Floor“ und verweist auf den Niederflureinstieg) bereits im Herbst 2024 in Betrieb genommen werden. Diese Verzögerungen sind auf Produktionsprobleme und anhaltende Schwierigkeiten im Zulassungsprozess zurückzuführen. In dessen wollten weder der Hersteller Talgo noch die Deutsche Bahn Gerüchte über Gespräche um eine Ver-

193 441 mit der ICE L-Garnitur Nr. 7 am 30. Mai 2025 auf der Fahrt von Braunschweig nach Fulda bei Almstedt: RailAdventure führt im Frühling 2025 mit den ersten von Talgo gelieferten ICE L-Garnituren Messfahrten auf der Schnellfahrstrecke Hannover – Göttingen durch Jürgen Hörstel

Auch Flixtrain erweitert Flotte mit Talgo-Zügen

Der nahezu einzige Wettbewerber der DB im Fernverkehr, das Unternehmen Flixtrain, wird seine Flotte deutlich ausbauen. Rund 30 neue Schnellzüge hat das Unternehmen beim spanischen Hersteller Talgo bestellt. Dazu gibt es die Option auf 35 weitere Züge, wie Flixtrain mitteilte. Inklusiv Wartung kostet das Paket demnach bis zu 2,4 Milliarden Euro.

Die neuen Züge sollen bis zu 230 Kilometer je Stunde schaffen und über einen barrierefreien Einstieg verfügen. Die zugehörigen Lokomotiven sollen von Siemens kommen. Bis wann die Züge ausgeliefert werden, blieb offen. Mit den 65 neuen Zügen würde Flixtrain seine Zugflotte nahezu verfünffachen. Bisher kooperiert das Unternehmen bei seinen Angeboten auf der Schiene mit Partnerunternehmen, die die Züge bereitstellen. Außerdem übernimmt Flixtrain in den kommenden Jahren ehemalige IC 1-Wagen der DB in seinen Bestand. em

Auch Flixtrain investiert in neue Talgo-Züge, um das Angebot zu erweitern Flix SE



ringerung der Zahl der zu liefernden ICE L-Garnituren bestätigen.

Messfahrten mit ICE L

Mit den ersten von Talgo gelieferten ICE L-Garnituren führt RailAdventure (RADVE) im Frühling 2025 umfassende Messfahrten durch – unter anderem auf der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg. Dabei kommt der bei ELL angemietete Vectron 193 441 zum Einsatz, der die Züge mit Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h über die Strecke zieht.

Ziel der Fahrten ist eine eingehende Überprüfung sämtlicher Funktionen des neuen Zugtyps. Dazu zählen unter anderem Schnellbremsungen sowie das Auslösen der Notbremse bei voller Geschwindigkeit. Ergänzend erfolgen Tests des Wired Train Bus (WTB), der für die interne Datenkommunikation im Zug verantwortlich ist. Diese

12

Jahre alt soll ein Fernzug im Jahr 2030 im Durchschnitt sein – so der Plan der DB

Prüfungen reichen bis zur Simulation einer regulären Zugfahrt – einschließlich planmäßiger Halte, Öffnen und Schließen der Türen sowie der vollständigen Zugabfertigung.

Flotte soll jünger werden

Die Bahn will mit zahlreichen neuen Zügen ihre Fernverkehrsflotte verjüngen. Das Durchschnittsalter der ICE- und IC-Züge soll bis 2030 von zuletzt 18 Jahren auf 12 Jahre sinken – laut Konzern ein Baustein für mehr Zuverlässigkeit auf der Schiene.

Im März vergangenen Jahres wurde der Letzte von insgesamt 137 neuen ICE 4 von Siemens Mobility an die Bahn ausgeliefert. Die Fahrzeuge verfügen über mindestens 444 Sitze pro Zug und kommen auf eine Geschwindigkeit von bis zu 265 Kilometern pro Stunde: Sie bilden das Rückgrat der ICE-Flotte. Mit ihnen hat sich die Zahl der ICE-Züge von rund 270 im Jahr 2017 auf inzwischen rund 400 erhöht.

Seit einigen Jahren läuft zudem die Auslieferung des ICE 3 Neo, einer Neuauflage der bisherigen ICE 3-Baureihen. 90 dieser Züge sollen bis 2028 im Betrieb sein. In diesem Jahr kommen 15 ICE 3 Neo hinzu, im nächsten 16. Sie zeichnen sich unter

anderem durch frequenzdurchlässige Fenster für besseren Handyempfang aus. Der Neo wird bislang auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen Nordrhein-Westfalen und München über Frankfurt und Stuttgart eingesetzt sowie auf internationalen Verbindungen von Frankfurt nach Amsterdam und Brüssel.

Die Bahn hat im April dieses Jahres 14 ältere ICE 3 der Baureihe 406 aus dem Betrieb genommen. Zehn weitere Züge der Baureihe 415 – der sogenannte ICE T – gelten ebenfalls als störanfällig und wartungsintensiv und sollen schrittweise bis zum Jahresende in den Ruhestand gehen. Hinzu kommen rund drei Dutzend ICE 2-Züge, die bereits seit 1996 im Einsatz sind. Bis Ende 2027 sollen sie nach und nach aus dem Verkehr genommen werden.

KISS an ÖBB verkauft

Schließlich hat die Bahn kürzlich 17 KISS-Doppelstockzüge an die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) verkauft. Zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni endete der Einsatz der neun sechsteiligen KISS bei DB Fernverkehr (Baureihe 4010). Auf der IC-Linie Stuttgart – Zürich fahren nun ausschließlich TWINDEX-IC2, deren Betrieb aber alles andere als reibungslos verläuft. Auch die geringe Beschleunigung der Alstom-Fahrzeuge sorgt regelmäßig für Verspätung. Die acht vierteiligen KISS-IC der Baureihe 4110 gelangen erst später zu den ÖBB, sie werden noch bis Dezember zwischen Dresden und Warnemünde zum Einsatz kommen. Die DB hat die KISS-Züge erst 2019 gebraucht von der WESTbahn erworben, „um Lieferprobleme bei anderen Fahrzeugen zu überbrücken“, wie es damals hieß. Diese seien inzwischen behoben.

Kritik an Beschaffungsstrategie

Kritiker monieren die Beschaffungspolitik der Bahn als „chaotisch“. Immer mehr Sitzplätze fielen weg, weil Neuzugänge die Abgänge nicht ausgleichen. Die Bahn räumt ein, dass die ICE-Flottenzahl in den kommenden Jahren infolge der Ausmusterungen und des Zulaufs neuer Züge leichten Schwankungen unterliegen werde. Mittelfristig verbleibe die Zahl aber „auf vergleichbarem Niveau bei steigenden Sitzplatzzahlen“.

JHÖ/RM/em



Bodo Schütz

246 001 auf der Marschbahn

Nach längerem Ausfall ist 246 001 seit Frühling endlich auf der Marschbahn im Einsatz. Seit 2024 ist die HVLE-Lok von DB Regio angemietet, war aber länger defekt abgestellt. Am 12. Mai 2025 verlässt die von der HVLE angemietete Lok mit einem RE Lehnshallig in Richtung Westerland

Internationale Zugtickets

DB wird an OSDM angeschlossen

Ab Herbst 2025 wird die Buchung internationaler Zugreisen deutlich einfacher: Die Deutsche Bahn wird an die europäische Schnittstelle OSDM angeschlossen, wodurch Tickets für grenzüberschreitende Fahrten künftig über den DB Navigator oder bahn.

de buchbar sind – zunächst für ÖBB und SBB, später für weitere Bahnen. Bis Ende 2026 soll Europa nahezu flächendeckend eingebunden sein. Ziel ist ein einheitliches Ticket für internationale Fahrten, das auch umfassenden Fahrgastrechte-Schutz bietet. em

VVO und VBB

Sparschwang führt zu Streichungen und gefährdet Akku-Netz

Im Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) geraten Ausbauprojekte und bestehende Angebote unter Druck. Kürzungen im sächsischen Landeshaushalt gefährden die geplante Umstellung mehrerer SPNV-Strecken auf Akku-Züge ab 2031. Der Freistaat will sich an der Finanzierung nicht mehr beteiligen. Der VVO übernimmt vorerst die Planungskosten, sieht das Projekt aber in Gefahr. Bereits umgesetzt sind Kürzungen bei den Schmalspurbahnen der SDG: Auf Weißeritztal- und Löbnitzgrundbahn entfallen

letzte Zugpaare werktags sowie in der Nebensaison. Die Betriebspausen im November wurden verlängert. Der VVO warnt vor weiteren Einschnitten, sollte der Sparkurs anhalten. Auch der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) kündigte im Juni Einschnitte im SPNV-Angebot aufgrund nicht ausreichender Mittel an: Unter anderem entfallen Zugverbindungen in Tagesrandlage auf den Linien RB 27 zwischen Basdorf und Wensickendorf sowie RB 36 zwischen Beeskow und Frankfurt (Oder). em



Das FZI-Werk Cottbus ist ein Kompetenzzentrum für Dieselloks. Aus der schweren Instandhaltung einiger Baureihen zieht sich das Unternehmen nun zurück *Oliver Lang/DB AG*

■ DB Fahrzeuginstandhaltung

Instandhaltung von mehreren Diesellok-Baureihen endet 2026

Die DB Fahrzeuginstandhaltung (DB FZI) wird zum 31. Dezember 2026 ihre Instandhaltungsleistungen für mehrere Diesellok-Baureihen einstellen. Betroffen sind die Baureihen 223 (Siemens ER20), 225, 232/233, 275, 285, 298 sowie 33x, 34x und 36x. Auch die Komponentenaufarbeitung dieser Bau-

reihen wird ab diesem Zeitpunkt nur noch im Einzelfall geprüft. Kunden werden in einem Schreiben aufgefordert, künftige Instandhaltungsaufträge frühzeitig bei alternativen Anbietern zu platzieren. Bereits im Oktober 2023 hatte sich die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH aus der schweren Instandhal-

tung mehrerer Ellok-Baureihen zurückgezogen. Die schwere Instandhaltung von Dieselloks kann DB FZI zum Beispiel im Werk in Cottbus durchführen. Das 1874 gegründete Werk ist ein Kompetenzzentrum für dieselhydraulische und dieselelektrische Schienenfahrzeuge und deren Komponenten. *em*



■ Wedler Franz Logistik

Ex-DB-143 im Mieteinsatz

Wedler Franz Logistik (WFL) hat den Fahrzeugbestand durch die Übernahme mehrerer Elektrolokomotiven der Baureihe 143 erweitert. Dabei handelt es sich um die Ex-DB-Maschinen 143 019, 143 055, 143 201, 143 338 und 143 597. 143 019 erhielt im Frühjahr 2025 im Rahmen eines Aufenthalts bei DB Regio in

Halle (Saale) eine Lackierung in einem Farbschema, das an das historische Design der Leipziger S-Bahn erinnert. WFL ist auch im Geschäftsfeld der Fahrzeugvermietung aktiv. Erster Mieter für die 143 ist die Netzwerkbahn Sachsen (NeS). Dort sind aktuell die 143 019 sowie die 143 055 im Einsatz. *em*

WFL 143 019 trägt nach ihrer Revision bei DB Regio eine Sonderlackierung in Anlehnung an die historische Leipziger S-Bahn *Patrick Rehn*

■ TRI Train Rental

Zuschlag für „Sonderverkehre NRW“ bis 2035

Seit Dezember 2018 fährt Train Rental (TRI) im Auftrag der Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), go.Rheinland und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) Verstärkerzüge zu Sport- und anderen Großveranstaltungen in Nordrhein-Westfalen. Im Juni 2025 erhielt das Unternehmen den Zuschlag für den Folgevertrag „Sonderverkehre NRW“, der von Dezember 2025 bis Dezember 2035 läuft. Das jährliche Leistungsvolumen des Verkehrsvertrages beträgt mindestens 160 Fahrtabrufe. Zum Einsatz kommen n-Wagen. Auch die Baureihe 110 wird weiterhin vor den Leistungen anzutreffen sein. TRI hält dafür weiterhin zwei Garnituren mit jeweils mindestens 750 Sitzplätzen vor. Die Züge werden von den Aufgabenträgern bedarfsorientiert abgerufen. Ziel ist es, bei Veranstaltungen zusätzliche Kapazitäten zu schaffen und Regelverkehre zu entlasten. AWA



Martin Wehmeyer

111 027 im TRI-Design im Einsatz

TRI Train Rental lässt derzeit einige Loks der Baureihe 111 im blau-weiß-roten Firmen-Livree gestalten. Als erste Lok ging 111 027 in diesem Design in Betrieb. Am 19. Mai 2025 hat sie ersten Einsatz vor dem RE 3 in Nordrhein-Westfalen (Foto mit RE 89463 in Düsseldorf Flughafen)

■ Aschaffenburg – Miltenberg

Westfrankenbahn erneuert Stellwerke

Die Westfrankenbahn erneuert die Leit- und Sicherungstechnik auf der Maintalbahn zwischen Klingenberg und Aschaffenburg Süd. Dazu werden in Obernburg-Elsfeld und Kleinwallstatt neue elektronische Stellwerke (ESTW) errichtet. Auch Signale und Weichen werden erneuert. Ziel ist die vollständige Anbindung der Strecke an die zentrale Steuerung in Miltenberg. Die neue

Technik ermöglicht künftig unter anderem gleichzeitige Einfahrten von Zügen in Obernburg-Elsfeld. Während der Bauarbeiten kommt es zu Einschränkungen: Vom 19. bis 23. Juni 2025 war die Maintalbahn zwischen Aschaffenburg und Miltenberg komplett gesperrt, im Zeitraum vom 1. bis 9. November ist der Abschnitt zwischen Aschaffenburg und Klingenberg gesperrt. em

■ DB-Sanierungsprogramm S3

Quartalsbericht zeigt Stärken und Schwächen

Die Deutsche Bahn hat Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) den ersten Quartalsbericht zum Sanierungsprogramm „S3“ vorgelegt. Die Sanierung komme „besser voran als geplant“, hieß es. Gleichzeitig sieht die Bahn jedoch in diversen Bereichen des Konzerns Risiken, „die die Jahresziele gefährden können“. In allen drei Sanierungsfeldern – Wirtschaftlichkeit,

Infrastruktur, Betrieb – wurden daher „Gegensteuerungsmaßnahmen“ eingeleitet. Besonders schlecht läuft es in der gemeinwohlorientierten Infrastruktur-Sparte DB InfraGO. Zwar saniert sie rein mengenmäßig mehr als geplant, anders als versprochen sind jedoch auch die Auswirkungen für den Bahnbetrieb immens. Das beeinträchtigt auch die Pünktlichkeit vieler DB-Züge. em

■ Schönbuchbahn Böblingen – Dettenhausen

Einsatzstart für Nexio-Triebzüge

Nach Erteilung der Betriebserlaubnis im März und anschließender Ausbildung der Triebfahrzeugführer startete in der ersten Juniwoche der Einsatz der Nexio-Triebzüge von CAF auf der Schönbuchbahn Böblingen – Dettenhausen. Die Fahrzeuge sollten zwei der drei täglichen Umläufe fahren, weiterhin befahren aber auch RegioShuttle die Stichbahn. Die offizielle Inbetriebnahme der Nexio-ET soll mit einem Fest am 26. und 27. Juli 2025 gefeiert werden. Die Inbetriebnahme der Nexio-ET auf der von der WEG betriebenen Schönbuchbahn erfolgt damit mit vier Jahren Verzögerung. Der Landkreis Böblingen macht einen wirtschaftlichen Schaden in Millionenhöhe geltend, der mit dem mit CAF abgeschlossenen Wartungsvertrag für die Fahrzeuge verrechnet werden soll. PG



ET 455 005 und ET 455 008 am 5. Juni 2025 am Haltepunkt Böblingen Heusteigstraße: Anfang Juni gingen die CAF-Nexio der Schönbuchbahn in Betrieb Peter Garke



Frecciarossa ETR 1000 (bahnamtlich als ETR 400 bezeichnet) von Trenitalia in Bozen Dirk Wittmann/DB AG

■ DB Fernverkehr

Frecciarossa kommt nach Deutschland

DB Fernverkehr, die ÖBB und Trenitalia wollen ab Dezember 2026 Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Deutschland und Italien anbieten. Zum Einsatz werden Frecciarossa 1000 mit rund 450 Sitzplätzen kommen. Die Betriebsaufnahme ist schrittweise ab Dezember 2026 geplant, vorausgesetzt, die Fahrzeug-

zulassung für Deutschland und Österreich liegt rechtzeitig vor. Gestartet werden soll mit je einem Zugpaar München – Mailand und München – Rom. Ab Juni 2027 ist ein zweites Zugpaar von/nach Mailand geplant, das in Deutschland über Nürnberg und die VDE 8 bis Berlin verkehrt. Im Dezember 2027 soll München – Neapel fol-

gen, im Juni 2028 Neapel – Berlin, so dass im Zielzustand fünf tägliche Zugpaare verkehren. An den Landesgrenzen geht die betriebliche Verantwortung auf die jeweilige Staatsbahn über. Die Neuleistungen bilden dann zusammen mit den zweistündlichen EC über den Brenner einen Stundentakt München – Norditalien. AWA

■ DB Fernverkehr

Preisoffensive soll Auslastung erhöhen

Als Teil des Sanierungsprogramms S3 soll der Umsatz gesteigert werden. Ein Zwischenfazit des Sanierungsprogramms bemängelt die niedrige Auslastung im Fernverkehr im ersten Quartal 2025 von nur 42 Prozent. Mit einer Preisoffensive möchte die DB mehr Fahrgäste anlocken. Seit dem 15. Juni wurde der Einstiegspreis für den Super Sparpreis für kurze Strecken von derzeit 9,99 Euro auf 6,99 Euro abgesenkt. Außerdem wurden für zwei

Wochen im Juni Fernverkehrs-Monatskarten um 25 Prozent rabattiert. Mit den beiden Maßnahmen dürfte es DB Fernverkehr auf die Rückgewinnung von Deutschlandticket-Kunden abgesehen haben. Das BahnCard-Sortiment wurde um eine Senioren BahnCard Plus erweitert, zudem gibt es Rabattangebote. Die stark kritisierte Einführung der Stornierungsgebühr beim Flexpreis wurde zum 15. Juni wieder gestrichen. AWA

■ Kassel – Baunatal-Großenritte

NVV lehnt Reaktivierung für den SPNV ab

Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) hat abermals die Reaktivierung der Bahnstrecke Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal-Großenritte für den SPNV abgelehnt. Ein in Auftrag gegebenes Gutachten sieht finanzielle und verkehrsrechtliche Schwierigkeiten. Stattdessen soll nun die Verdichtung des Straßenbahn-Angebots geprüft werden. Die Tram nutzt teilweise die Trasse der einstigen Kassel-Naumburger Eisenbahn, die von der Hessischen Landesbahn betrieben wird. RM

■ AIXRail/Talbot

Gemeinsame Werkstatt entsteht in Stolberg

Talbot Services und AIXrail investieren in eine neue Werkstatt auf einem ehemaligen Militärgelände in Stolberg. Beide Unternehmen sehen keine Möglichkeiten zur Expansion an ihren jetzigen Standorten in Aachen. Talbot errichtet in Stolberg eine dreigleisige Halle mit 220 Metern Nutzlänge, AIXrail plant eine 75 Meter lange Halle. Der Baubeginn ist für das dritte Quartal 2025 vorgesehen, der Betrieb bei Talbot soll Anfang 2028 starten. Rund 150 neue Arbeitsplätze sind geplant. em

■ Friedrichsdorf – Usingen

Elektrifizierung wird teurer

Die Elektrifizierung der Taunusbahn zwischen Friedrichsdorf und Usingen für die Verlängerung der S-Bahn Rhein-Main wird deutlich teurer als geplant. Die jüngste Kostenschätzung liegt im Bereich 230 bis 250 Millionen Euro, was einer Verdopplung gegenüber der letzten Schätzung aus dem Jahr 2020 entspricht. Die Bauarbeiten sollen nun frühestens Mitte 2027 beginnen. Im Dezember 2028 – elf Jahre später als einst geplant – sollen die ersten S-Bahnen auf der dann elektrifizierten Strecke fahren. AWA

In Kürze

Bald Direktverbindungen nach London?

DB Fernverkehr und Eurostar prüfen derzeit konkret die Einrichtung von Direktzügen zwischen Deutschland und London. Der Wunsch besteht bereits seit vielen Jahren, scheiterte aber stets an verschiedenen Gründen. AWA

Ardeybahn erst 2028 wieder befahrbar

Die Strecke Fröndenberg – Unna wird erst 2028 wieder befahrbar sein. Wie DB InfraGO mitteilt, verzögern Naturschutzauflagen und technische Herausforderungen die Instandsetzung eines durch Dachsbauten beschädigten Bahndammes im Streckenverlauf. em

Kein ETCS für Hamburg – Berlin

DB InfraGO wird bei der im August startenden Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin kurzfristig aus Kostengründen vollständig auf die Ausrüstung mit dem Zugsicherungssystem ETCS verzichten. AWA

Reservierungen werden teurer

DB Fernverkehr hat am 15. Juni 2025 die Preise für eine Sitzplatzreservierung erhöht. In der 2. Klasse kostet diese nun 5,50 Euro (bisher 5,20 Euro), in der 1. Klasse 6,90 Euro (bisher 6,50 Euro). Ganz abgeschafft wurde die Familienreservierung.

Güterbahnen kooperieren

Holzlogistik und Güterbahn (HLG) sowie die Kreisbahn Siegen-Wittgenstein (KSW) möchten enger miteinander kooperieren. Eine entsprechende Absichtserklärung sieht vor, Lokomotiven, Wagenmaterial und Personal gemeinschaftlich einzusetzen und Kundenanfragen flexibler zwischen den Unternehmen zu vermitteln. em

Budamar West stellt Insolvenzantrag

Das Bahnunternehmen Budamar West hat beim Amtsgericht Gera Insolvenz angemeldet. Hintergrund der wirtschaftlichen Schiefelage sind nach Angaben des Insolvenzverwalters erhebliche Umsatzeinbrüche, die auf interne Unstimmigkeiten im Gesellschafterkreis zurückgeführt werden. em

■ Internationale Ausstellung für Fahrwegtechnik 2025

iaf Branchentreff der Gleisbauer



Klingt nach wenig, bringt aber viel: Schienenstegdämpfer von Schrey & Veit senken den Lärm um bis zu fünf Dezibel Heiko Herholz

Die weltgrößte Gleisbaumesse iaf fand vom 20. bis 22. Mai 2025 wieder in Münster auf dem Messegelände statt, das zusammen mit dem benachbarten WLE-Bahnhof dafür gute Rahmenbedingungen bietet. Veranstalter der iaf ist der Verband der Deutschen Eisenbahningenieure, dessen Präsidentin Prof. Dr. Birgit Milius bei der Eröffnung der iaf die gegenwärtigen Herausforderungen betonte, denn die Sanierung maroder Eisenbahnstrecken bedarf einer gut aufgestellten und innovativ agierenden Gleisbaubranche.

Rund 190 Aussteller aus 20 Ländern haben den Weg nach Münster gefunden. Partnerland dieser Messe war Italien. Dies wurde nicht nur durch



Grußworte von Vertretern des italienischen Eisenbahningenieurverbandes deutlich, es waren auch zahlreiche italienische Aussteller anwesend. Rund ein Drittel des Außengeländes war mit Baumaschinen des Herstellers **Plasser&Theurer** belegt. Gezeigt wurden auch Stopfmaschinen für Est-



Mit Adapter für Zweibege-Bagger können auch kleine Baustellen möglichst effektiv bedient werden. Hier ein Adapter für den gleichzeitigen Ein- oder Ausbau von fünf Betonschwellen Heiko Herholz

Zweibege-Betonmischfahrzeug für Signalfundamente links und rechts der Gleise Heiko Herholz

land und Japan, für die extra die Ausstellungsgleise auf Kap- und Breitspur angepasst wurden.

Viele Vorführungen

Daneben tummelten sich zahlreiche andere Anbieter und zeigten viele Maschinen und Hilfsmittel für die In-

standsetzung bei kleineren und mittleren Gleisbaustellen. Etliche Maschinen und Geräte wurden direkt vorgeführt. Messebesucher konnten sich in Fahrsimulatoren für Triebfahrzeuge, Zweibegebagger und Stopfmaschinen ausprobieren. Entsprechend groß war auch der Andrang an den drei Messetagen und hat somit wieder zu einem vollen Erfolg dieser Spezialmesse geführt, die nur alle vier Jahre stattfindet. Heiko Herholz



Dieser Speno-Schienenschleifzug kann nicht nur schleifen: umfangreiche Messeinrichtungen erfassen den Schienen- und Gleiszustand vor und nach der Schleiftätigkeit

Heiko Herholz



Die iaf lebt von Vorführungen. Hier wird gerade eine Schiene durchtrennt, damit es anschließend eine Stelle gibt, die geschweißt werden kann

Heiko Herholz

<https://worldmags.net>

transport logistic 2025

Schienenlogistik in Bewegung?



Die Kapazitäten insbesondere auf dem deutschen Schienennetz sind begrenzt. Doch die Logistik-Herausforderungen steigen immer weiter. Ein Rundgang über die transport logistic 2025 in München offenbart, wie die Branche mit diesem Dilemma umgeht

Fahrzeugschau für Logistiker: Im Freigelände der Messe München sind Anfang Juni 2025 wieder Entwicklungen für den Schienengüterverkehr zu besichtigen Florian Dürr

Wer an Logistik denkt, denkt an Bewegung. Doch die Messe transport logistic, nach Veranstalterangaben die Weltleitmesse für die Themen Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management (SCM), vermittelte ein anderes Bild: viele Gespräche, zwar, viel Austausch, aber wenig „Action“ im Ausstellungsbetrieb. Ein Besuch dieses Branchentreffs, der vom 2. bis 5. Juni 2025 auf dem Messegelände in München-Riem stattfand und 2.722 Aussteller aus 73 Nationen und mehr als 77.000 Besucherinnen und Besucher aus über 130 Ländern anlockte, lohnte aber dennoch. Insbesondere auf dem Freigelände, das erneut eine Bahnlogistik-Fahrzeugausstellung beherbergt, war die eine oder andere spannende Entwicklung zu entdecken. Einige wegweisende Entwicklungen wollen wir hier skizzieren.

Schienengüterverkehr ist kein Mittel zum Selbstzweck, sondern ein Mittel zum Zweck. Und der Zweck heiligt bekanntlich die Mittel. So ist es kaum verwunderlich, dass aktuelle Probleme des Bahnsektors sich auch in den Lösungen für die Logistikbranche widerspiegeln. Ein Beispiel dafür ist

der stockende Ausbau des 740-Meter-Netzes in Deutschland.

Der US-Anbieter Greenbrier etwa zeigte einen kurzen (LüP 11.000 mm) offenen Güterwagen für Schüttgüter, mit dem die limitierten Netz-Kapazitäten effizienter ausgeschöpft werden können – mehr Ladung auf gleicher Länge. Tatsächlich rechnen

Güterbahnen damit, dass etwa Schotterzüge erst ab einer Länge über 20 Waggons für sie ein gewinnbringendes Geschäft sind. Mit mehr, aber dafür kürzeren Wagen fällt es demnach leichter, rentable Transporte auf die Schiene zu bringen.

Neuentwicklungen im Bahn-Logistiksektor sind oft getrieben vom Wett-

bewerb zwischen Straße und Schiene. Das gilt etwa für eine Lösung, die der Waggonvermieter Rail Release und die Bahn-Logistikfirma Raillogix auf der transport logistic präsentierten. Die beiden Unternehmen aus Rotterdam stellten ein bemerkenswertes System für intermodale Kühltransporte aus. Bislang ist so etwas auf der Schiene nur selten zu beobachten. Als Stromerzeuger für das Kühlsystem der 40- oder 45-Fuß-Kühlcontainer dient meist ein separates, allerdings nur wenig nachhaltiges und platzraubendes Dieselaggregat. Die Idee der Niederländer ist so einfach wie clever: Ein Generator erzeugt aus der Bewegung des Tragwagen-Radsatzes Strom für das Kühlsystem – wie der Dynamo beim Fahrrad. Ein unterflur angebrachter 80-kWh-Batteriespeichers ermöglicht den Betrieb auch im Stillstand – und ermöglicht die effizientere Ausnutzung des Tragwagens – die oft limitierten Netz-Kapazitäten lassen mal wieder grüßen ...

Natürlich sehen viele Anbieter auch, dass die Logistik nur im Verbund zwischen Schiene und Straße funktioniert. Tatravagónka, inzwischen Marktführer für den Bau von Güterwagen in Eu-

Siemens Mobility: RTC-CEO Martin Ausserdorfer freut sich über die Vectron MS-Lokomotive, die in München feierlich übergeben wird

Florian Dürr



Tatravagónka: Trailer können per Korbsystem mit Reachstackern verladen werden Florian Dürr

Rail Release: Ein Generator am Drehgestell ermöglicht die immanente Versorgung von Kühlcontainern Florian Dürr



ropa, zeigte in München eine Lösung zur Verladung von Trailern mit Reachstackern, die bislang nur Container von Tragwagen bewegen konnten. Möglich macht es ein Korbsystem, auf das der Trailer gezogen wird und das der Reachstacker anheben kann. Der slowakische Hersteller nutzte die Freifläche der Messe München, um den Prozess zu demonstrieren – und lieferte damit eine der wenigen Live-Präsentationen auf der transport logistic.

Eindrucksvoll – wengleich aber auch statisch – waren auch die ausgestellten Fahrzeug-Transportwagen der **CLIP Group** aus Polen. Sie bündelt Unternehmen, die Logistikaktivitäten im Bereich Lagerung, Transport und damit verknüpften Dienstleistungen durchführen. Die Tochter STS Logistic ist einer der führenden Anbieter von Automobil-Neuwagen-transporten in Polen. Gezeigt wurden zwei Autotransportwagen von Tatravagónka. Das doppelstöckige Exponat bestach durch seine Konzeption, die in Konstruktion und Abmaßen den speziellen Belangen von E-SUV gerecht wird. Er kann – wie auch der ebenfalls ausgestellte dreiteilige Transportwagen für Trailer-Zugma-

schinen – bis zu 160 km/h schnelle Züge eingestellt werden. Passend dazu gründet die Clip Group derzeit ein eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen und hat bei **Alstom** 20 europaweit einsetzbare TRAXX 3 MS (160 km/h schnell) bestellt.

Überhaupt scheint Geschwindigkeit neben der nutzbaren Zuglänge ein wichtiger Parameter in diesen Zeiten zu sein, in denen Netzausbauten nur



CLIP Group: 160 km/h schnelle Autotransportwagen für E-SUV Florian Dürr



schwerfällig vorankommen. Dafür sprechen auch andere „schnelle“ Güterwagen, etwa ein bei **Metrans** ausgestellter Tragwagen für Fahrten mit bis zu 160 km/h, mit dem die HHLA-Tochter künftig die Zahl der wöchentlichen Umläufe zwischen Hamburg und Tschechien erhöhen wird.

Im Gegensatz zu den vorherigen Ausgaben der transport logistic verzichtete **DB Cargo** 2025 im Freigelande auf einen eigenen Stand. Beteiligt war die DB-Güterbahn jedoch unter anderem an der Präsentation eines neuen Tanoos-2.0-Schüttgutwagens, der ab Herbst 2025 für Düngemittel- und Salztransporte des langjährigen Kunden K+S eingesetzt werden soll. Er entstand in Zusammenarbeit mit dem Waggonvermieter **Wascosa** und **Greenbrier**.

Triebfahrzeuge waren auch einige wenige zu sehen, wengleich natürlich unbewegt. Bei **Siemens Mobility** wurde am 3. Juni feierlich die erste Vectron

MS-Lokomotive (6193 997) an die **Rail Traction Company** (RTC) übergeben. Der Schienenfahrzeugbauer gab während der Messe bekannt, einen Großauftrag über 50 Vectron Dual Mode-Lokomotiven von **Akiem** erhalten zu haben. Und die **ÖBB Rail Cargo Group** hat von **European Loc Pool** (ELP) ihre dritte EURODUAL-Lok (2159 269) aus dem Hause **Stadler** übernommen, was mit einer feierlichen Loktaufe zelebriert wurde.

Auch wenn die transport logistic 2025 eher statisch wirkte, zeigte sich: Die Branche steht nicht still – insbesondere weil begrenzte Netzkapazitäten, Nachhaltigkeit und intermodale Herausforderungen jetzt Lösungen einfordern. *Florian Dürr*

Weitere Eindrücke von der Messe transport logistic 2025 hören Sie im Podcast Bahnzeit: <https://bahnzeit.podigee.io/22-transport-logistik-muenchen>



■ Schweiz

SBB bauen kombinierten Güterverkehr um

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) richten den kombinierten Verkehr (KV) neu aus. Damit soll die defizitäre Tochtergesellschaft SBB Cargo Schweiz stabilisiert werden. Die im Mai angekündigten Pläne sehen eine Konzentration auf wirtschaftlich tragfähige Angebote vor. Das Unternehmen will seine Kosten im Bereich Güterverkehr bis 2033 um 60 Millionen Franken (rund 64 Millionen Euro) jährlich senken.

SBB Cargo Schweiz hatte 2024 einen Verlust von minus 76 Millionen Franken geschrieben. Nun sollen die Kosten gesenkt werden – einerseits durch Investitionen in moderne Fahrzeuge, Anlagen, Werkstätten, Automatisierung und Digitalisierung. Zudem will

Kritik der Gewerkschaft

Kahlschlag bei SBB Cargo?

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) verurteilt den SBB-Kurs als „Kahlschlag“ und warnt vor Know-how-Verlust. Der SEV befürchtet, dass SBB Cargo

künftig nicht mehr in der Lage sein wird, eine stabile Produktion sicherzustellen. Ein nachvollziehbarer Businessplan mit konkreten Annahmen und Berechnungen fehle bislang.

SBB Cargo Schweiz Stellen abbauen. Bis Ende 2025 sollen 65 Vollzeitstellen entfallen, zusätzlich zu den bereits im März kommunizierten Stellen in der Verwaltung. Insgesamt ist bis 2030 ein Abbau von etwa 20 Prozent der Belegschaft vorgesehen. Mehrheitlich betroffen ist das Lok-, Rangier- und technische Kontrollpersonal.

SBB Cargo Schweiz beschäftigt heute rund 2.250 Mitarbeitende.

Neukonzeption des KV

Rund 50 Mitarbeitende sind bei SBB Cargo Schweiz im kombinierten Verkehr (KV) beschäftigt, der umstrukturiert werden soll. Dazu zählt die Schließung der Terminals in Oensingen,

Basel, Gossau (SG), Widnau, Renens, St. Triphon, Cadenazzo und Lugano, weil sie nicht rentabel betrieben werden können. Zudem beendet SBB Cargo Schweiz die Zusammenarbeit mit DB Cargo, die sogenannte Partnerzüge betrifft. Diese Transitzüge sind unrentabel und sollen eingestellt werden.

Die Neuausrichtung sieht zudem eine neue Konzeption des KV vor. Ab 2026 wird eine Shuttle-Verbindung über die stark nachgefragte Nord-Süd-Achse zwischen Dietikon (ZH) und Stabio (TI) getestet. Auf der Ost-West-Achse fehlen dafür erforderliche Express-Trassen und eine passende Terminalinfrastruktur. Bewährt sich der Testbetrieb Dietikon – Stabio, wird das Angebot im KV langfristig auch auf der Ost-West-Achse ausgebaut. FD



Das Terminal Lugano (Foto) steht wie sieben weitere Anlagen vor der Schließung. Die SBB können sie nicht rentabel betreiben

Lucas Seematter

■ Österreich

Einstellung von Nebenbahnen steht zur Diskussion

Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung plant die österreichische Bundesregierung Kürzungen bei den Mitteln für den Bahnausbau: Statt der ursprünglich vorgesehenen 21 Milliarden Euro stehen den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) für die Jahre 2025 bis 2030 nun rund 20 Milliarden Euro zur Verfügung. Während für Großprojekte eine

Durchführungsgarantie besteht, werden weniger frequentierte Regionalstrecken verstärkt auf ihren wirtschaftlichen Nutzen geprüft.

Zur Disposition stehen unter anderem die Thermenbahn in der Steiermark (Friedberg – Fehring) sowie in Oberösterreich der obere Abschnitt der Mühlkreisbahn (Rottenegg – Aigen-Schlögl), die Hausruckbahn (Att-

ang-Puchheim – Schärding) und die Almtalbahn (Wels – Grünau im Almtal). Diese Strecken gelten als überdurchschnittlich kostenintensiv. Eine Umstellung auf Busverbindungen wird erwogen.

Die Ankündigung stößt insbesondere in Oberösterreich auf Unverständnis: Noch 2019 hatten Land, Bund und ÖBB ein Modernisierungspaket in

Höhe von 245 Millionen Euro für die betroffenen Strecken beschlossen. Für die Thermenbahn sind im aktuell gültigen Verkehrsvertrag Zugleistungen ab 2028 nur noch optional vorgesehen. Ein vollständiger Ersatz der Züge zwischen Hartberg und Fehring durch Busse gilt als möglich.

Auch österreichweit sollen Verbindungen zu verkehrsschwachen Ta-



Markus Inderst

1116 247 wirbt für Versicherung

Anfang Mai 2025 wurde die am TR-Standort Wien West mit Werbung für das österreichische Versicherungsunternehmen Wiener Städtische folierte 1116 247 präsentiert. Am 14. Mai 2025 rollt der Taurus mit RJX 662/862 bei Ederbauer nach Bregenz

■ Liechtenstein

Letzte Monate für alte ÖBB-Technik



Am 9. Mai 2025 rollt EC 163 aus der Schweiz kommend durch den liechtensteinischen Bahnhof Nendeln, wo noch viel alte Bahntechnik, wie beispielsweise die Fahrleitungsanlage, erhalten ist. Felix Löffelholz

Die Modernisierung der Strecke Feldkirch (ÖBB) – Buchs (SBB), die durch das Fürstentum Liechtenstein verläuft und von den ÖBB betrieben wird, ist im Gange. Bereits im zurückliegenden

Jahr machten umfangreiche Arbeiten eine vierwöchige Sperre notwendig. Der Verkehr wurde währenddessen überwiegend über den am Bodensee gelegenen Grenzübergang Lustenau/

St. Margrethen geleitet. Das ist auch im Sommer 2026 wieder zu erwarten, wenn die Strecke erneut geschlossen wird. Bisher noch unangetastet und voller Charme ist der Bahnhof Nendeln in Liechtenstein, heute die einzige verbliebene Kreuzungsmöglichkeit auf der 18 Kilometer langen Strecke. Hier kann man noch die Oberleitung aus der Anfangszeit der Elektrifizierung erleben ebenso wie Schrankenanlagen mit Seilzugtechnik und eines der letzten mechanischen Stellwerke der ÖBB.

Die Modernisierung der Drei-Länder-Verbindung lassen sich die ÖBB insgesamt rund 100 Millionen Euro kosten. Im Mittelpunkt stehen der Neubau von Stationen und die Erneuerung von Brücken. Die in Österreich gelegene Haltestelle Tisis wird aufgelassen und durch eine neue Station Feldkirch-Tosters ersetzt. FL

gesrandzeiten überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Die ÖBB wollen in den kommenden Monaten gemeinsam mit den Bundesländern an Lösungen arbeiten. MLE

Der Hausruckbahn droht die SPNV-Einstellung: 5047 002 und 025 sind am 30. April 2025 als R 3468 bei Antiesenhofen auf dem Weg nach Attnang. Manuel Leitner



In Kürze

DB-Dosto für GKB

Bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb (GKB) trafen am 28. Mai 2025 die ersten Doppelstockwagen ein. Sie stammen aus dem Bestand von DB Gebrauchtzug und sind für die neu elektrifizierte S6 Graz – Wies-Eibiswald bestimmt. Bereits am Folgetag starteten Testfahrten mit den Vectrons 193 604 und 805. Der reguläre Einsatz startet im August. AWA

Stilllegung Laufenburg – Koblenz geprüft

Nach Medienberichten haben die SBB die mindestens übergangsweise Stilllegung der Bahnstrecke Koblenz – Laufenburg geprüft. Die derzeit nur für den Güterverkehr genutzte Linie am Hochrhein muss 2026 saniert werden. Finanzielle und personelle Mittel sind dafür knapp, weshalb eine Stilllegung bis zur Sanierung einige Zeit später geprüft wurde. Die SBB konnten die fehlenden Mittel aber nun fristgerecht für 2026 priorisieren. FFÖ

Unfall bei St. Gallen

Am 19. Mai 2025 kollidierten auf der Strecke St. Gallen – Rorschach ein Schienenbagger einer Gleisbaufirma und ein Güterzug mit einer Re 420. Drei Personen wurden verletzt. Der Bahnbetrieb blieb für eine Woche eingeschränkt. FFÖ

Unfall in Lambach

Am 19. Mai 2025 kollidierte der 1953 gebaute ET 20.111 (ex Extertalbahn Nr. 5) ohne Verschulden des Lokführers in Lambach mit dem Prellbock und wurde dabei schwer beschädigt. Da sich ET 20.109 in Revision befand, half der LILO-ET 22.106 in Lambach aus. MLE

Murtalbahn: Sicherungssystem

Die Infrastruktur der Murtalbahn wird nach den Sommerferien mit einer neuen Sicherungsanlage ausgestattet, die Abstandsmessungen durch Navigationssatelliten und Messensoren zwischen den Gleisen ermöglicht. Damit wird die Position des Fahrzeuges exakt bestimmt. Das neue System kostet den Betreiber rund vier Millionen Euro. Das gleiche System ist schon bei der Pinzgauer Lokalbahn im Einsatz. MI

Am 28. April 2025 stehen noch die betagten Lynette-Dieseltriebwagen in Lemvig am Bahnsteig. Die Ablösung in Form der Mireo-Einheiten 563 001 und 563 002 steht indessen bereit *Bodo Schulz*



■ Dänemark

Midtjyske Jernbaner: Akku-Triebzüge lösen Lynette ab

Die Midtjyske Jernbaner (MJBA), Betreiberin der Eisenbahnlinien Holstebro – Skjern sowie Vemb – Lemvig – Thyborøn, bereitet sich auf die Aufnahme des regulären Betriebs mit batterieelektrischen Triebzügen vor. Nach Informationen aus Unternehmenskreisen sollen die neuen Fahrzeuge ab September 2025 fahrplanmäßig eingesetzt werden. Zwei Einheiten (563 001 und 563 002) befinden sich bereits in Lemvig.

Abschied von Lynette

Bislang verkehren auf der Lemvigbahn noch Dieseltriebwagen der Bau-

reihe ML, besser bekannt als Y-tog oder Lynette. Die zwischen 1965 und 1984 gebauten Fahrzeuge waren für den Regionalverkehr konzipiert und wurden unter anderem bei der Waggonfabrik Uerdingen gefertigt. Die neuen Fahrzeuge stammen von Sie-

mens Mobility. Insgesamt sieben zweiteilige Triebzüge vom Typ Mireo Plus B wurden 2021 im Rahmen einer EU-weiten Ausschreibung bestellt.

Die batterieelektrischen Fahrzeuge sollen schrittweise die veraltete Diesel-Flotte ersetzen, die derzeit aus

acht Fahrzeugen besteht. Im Rahmen des Infrastrukturplans 2035 hatte die dänische Regierung 330 Millionen Dänische Kronen (rund 44 Millionen Euro) für die Beschaffung von vier Akku-Zügen und Ladeinfrastruktur auf der Strecke Holstebro – Skjern bereitgestellt.

Midtjyske Jernbaner A/S

Gründung	2008 (Fusion aus VLTJ und HHJ)
Hauptsitz	Lemvig, Dänemark
Strecken	Vemb – Lemvig – Thyborøn (EIU und EVU) 59,5 km Aarhus – Odder (EIU) 26,5 km
Internet	www.mjba.dk

Umstieg im Herbst

Bereits ab Ende 2024 sollten erste Fahrzeuge im Probebetrieb zum Einsatz kommen. Der vollständige Umstieg auf batteriebetriebene Fahrzeuge ist nun für Herbst 2025 vorgesehen. *BS*

■ Niederlande

Bau der Niedersachsenlinie beschlossen

Die neue Bahnverbindung zwischen Groningen und Enschede, bekannt als „Niedersachsenlinie“ (Nedersaksenlijn), wird kommen: Die bisherige niederländische Regierungskoalition hat am 16. April 2025 beschlossen, den Bau des bislang fehlenden Abschnitts zwischen Emmen und Veenendam umzusetzen. Die 44 Kilometer lange Lücke wird mit 1,9 Milliarden Euro aus Mitteln der nicht realisierten Lelylijn finanziert.

Auch für die Bentheimer Eisenbahn (BE) ist dies eine zukunftsweisende Entwicklung. Ab Ende 2026 wird der grenzüberschreitende Personenverkehr zwischen Neuenhaus und Coevorden aufgenommen – mit direktem Anschluss an die neue Strecke, die insgesamt rund 1,3 Millionen Menschen vernetzt. Joachim Berends, Vorstand der BE, sieht darin große Potenziale für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Regi-

on – und natürlich auch für die BE. Langfristig bietet die Verbindung auch Chancen für den Güterverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und dem niederländischen Norden. Die Pläne, im Bentheimerwald östlich des Bahnhofs Bad Bentheim eine Ostkurve zu bauen, um Züge direkt aus Richtung Rheine nach Coevorden fahren zu lassen, erhielten durch die Pläne für die neue Strecke in den Niederlanden mehr Gewicht. *GF*

■ Großbritannien

Plan für Verstaatlichung

In Großbritannien ist am 25. Mai 2025 mit South Western Railway die erste Eisenbahngesellschaft unter der Labour-Regierung verstaatlicht worden. Die Leistungen gingen auf die staatliche DfT Operator über. Dieses Jahr erfolgen noch zwei weitere Verstaatlichungen von Unternehmen: c2c am 20. Juli 2025 und Greater Anglia am 12. Oktober 2025. Die Labour-Pläne sehen bis 2027 die Übernahme von weiteren sieben Unternehmen vor. *AWA*



Pierre Julien

Regenbogen-TGV der SNCF

Anlässlich des Pride Month 2025 hat die französische Staatsbahn SNCF eine TGV-Garnitur in den Farben des Regenbogens gestaltet. Der Zug steht symbolisch für die Werte von Vielfalt und Inklusion und sollte laut Angaben der Bahngesellschaft bis zum 7. Juli auf ausgewählten Strecken in Frankreich verkehren

Thailand

Eisenbahn-Tourismus wächst

Neben den Einkünften aus dem regulären Personen- und Güterverkehr gewinnen die Einnahmen aus dem Tourismusverkehr für die Thailändische Staatsbahn (SRT) immer stärker an Bedeutung. So konnte in der Vergangenheit der Ertrag aus dem Bahnverkehr mit Touristen von 36 Mio. Baht im Jahr 2022 auf 52 Mio. Baht im Jahr 2024 gesteigert werden. Um zusätzliche Einnahmen auf der landschaftlich sehr reizvollen Strecke am Ostufer des Golfs von Thailand zu generieren, soll hier der Zugverkehr jetzt auch für die Touristen attraktiver gestaltet werden. So sollen die bei Badegästen beliebten Küstenorte Bang Sean, Sattahip oder Pattaya in den Focus rücken und der östliche Flughafen U-Tapao, welcher steigende Zahlen an internationalen Flügen verzeichnen kann, mittels Touristenzügen erschlossen werden. JEP



Lokparade mit 371 201 (rechts) im Lokdepot Děčín am 28. April 2025 Marco Meinhardt

Tschechien

Abschied von der Reihe 371

Anlässlich der bevorstehenden Ausmusterung der Baureihe 371 aus dem planmäßigen Betrieb in Tschechien

wurde am 28. April 2025 im Lokdepot Děčín eine fotografische Abschiedsveranstaltung durchgeführt. Im Fokus stand die Lokomotive 371 201, die kurz darauf dauerhaft nach Deutschland überführt wurde. Die Maschine war ursprünglich 1988 als 230 001 bei Škoda in Plzeň gebaut und an die Deutsche Reichsbahn geliefert worden. Nach über drei Jahrzehnten im grenzüberschreitenden Einsatz zwischen Deutschland und Tschechien wurde sie nun vom Thüringer Eisenbahnmuseum Weimar übernommen. Bereits am letzten Maiwochenende 2025 wurde die Lok dort erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. MMT

Testabo-Sommeraktion

Sommerzeit ist Lesezeit – auf der schattigen Terrasse, am Strand oder im Zug auf der Fahrt in den Urlaub. Ich empfehle Ihnen ein dreimonatiges Probeabo, bei dem Sie mit unserer Sommeraktion jetzt **zusätzlich 25 Prozent sparen**. Scannen Sie einfach den QR-Code oder gehen Sie auf abo.eisenbahn.de/som25 und geben Sie im Warenkorb beim Bezahlvorgang den **Gutscheincode „som25“** ein. Ihr Florian Dürr, Chefredakteur

Jetzt über **60% sparen!**
Die Sommer-
Testabo-Aktion
bis 21.9.



In Kürze

Mexiko: Weitere britische IC125

Die mexikanische Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) erhielt Ende April 2025 acht Triebköpfe und zehn Mittelwagen der in Großbritannien ausgemusterten Class 43 (IC125). Bei der FIT sind bereits zehn Triebköpfe und 29 Mittelwagen zwischen Coatzacoalcos (Golf von Mexiko) und Salina Cruz (Pazifik) im Einsatz. FFÖ

Indien: Produktionsbeginn für 1.200 Siemens D9

Ende Mai 2025 begann in Indien der Bau von 1.200 Elloks des Typs D9. Die 120 km/h schnellen und 9.000 PS starken Güterzugloks werden von Siemens in mehreren indischen Werken gebaut. FFÖ

Aserbaidschan: Loks von CRRC

Die Aserbaidschanischen Eisenbahnen ADY erhalten vom chinesischen Hersteller CRRC sieben neue Dieselloks des Typs AC50. Sie sollen im Nord-Süd-Korridor des Landes im Güterverkehr eingesetzt werden. 14 weitere Loks sollen folgen. FFÖ

Belgien: Streit um Einmannbetrieb

Was in den Nachbarländern schon lange üblich ist, ist in Belgien derzeit ein großes Streitthema im Bahnsektor: Der Einsatz von Zugbegleitern auf Neben- und Vorortlinien des Personenverkehrs. Das Verkehrsministerium will die Zugbegleiter einsparen und so dem Personalmangel entgegenwirken. SNCB und Gewerkschaften zeigten sich über den Vorstoß allerdings verärgert. Bis 2032 ist der Einsatz von Zugbegleitern noch im Verkehrsvertrag festgeschrieben. FFÖ

Finnland: Sr2 aufs Abstellgleis

Die finnische VR erhielt zwischen 1996 und 2003 insgesamt 46 Elloks der Baureihe Sr2, die in Schweizer Lizenz in Anlehnung an die dortige Re 460 (Lok 2000) gebaut wurden. Aufgrund einer schwierigen Ersatzteilbeschaffung rangieren die VR die Lokbaureihe zunehmend aus. Mit der fortschreitenden Auslieferung der neuen Sr3 (80 Stück, Siemens Vector) droht nach 2026 das endgültige Aus für die Sr2. Die Sr1 aus den 1970er-Jahren (112 Stück) bilden hingegen das Rückgrat im elektrischen Personen- und Güterverkehr. FFÖ



Der Sonderzug passiert am 29. Mai 2025 mit 102 182 an der Spitze die Ortslage von Remse auf dem Weg nach Glauchau. Nicht sichtbar am Ende befindet sich die 35 1097, die den Zug nach Wolkenburg gebracht hatte. Das aktuelle Ziel: eine touristische Wiederbelebung der Strecke bis Rochlitz durch die neue Muldenthal-Eisenbahn-Gesellschaft Felix Seraphin

■ Glauchau – Großenbothen

Wieder Zugfahrten im Muldenthal

Am 29. Mai 2025 fuhr erstmals seit 2007 wieder ein Sonderzug auf der Muldentalbahn zwischen Glauchau und Wolkenburg. Die Interessengemeinschaft Traditionssloks „58 3047“ e. V. veranstaltete eine „Jungfernfahrt“ auf diesem Abschnitt der einst bis Großbothen, vor dem 2. Weltkrieg sogar bis Wurzen führenden Strecke.

Zum Einsatz kamen dabei die Dampflok 35 1097 aus Glauchau sowie die Rangierlok 102 182. Die Garnitur pendelte am Himmelfahrtstag zweimal zwischen Glauchau-Reinholdshain und Wolkenburg mit Zwischenhalten in Remse und Waldenburg.

Die Strecke Glauchau – Großenbothen wurde in mehreren Schritten stillgelegt; die zuletzt nur noch zwischen Glauchau und Wechselburg verkehrenden regulären Reisezüge stellte die DB AG im August 2002 nach einem verheerenden Hochwasser ein. Die

letzte planmäßige Fahrt auf der Strecke hatte im April 2007 mit der Lok 52 8075 stattgefunden. Danach folgten wechselhafte Zeiten: Ein bereits

finanzierter Ausflugsverkehr scheiterte in den 2010er-Jahren an rechtlichen Streitigkeiten, nachdem ein Gleisabschnitt nahe der Autobahn 4 bei Glau-

chau überschwemmt worden war. In der Folge wurde die Strecke verkauft, erste Abbauarbeiten mit Schienenschneidergeräten begannen – rechts-widrig, wie sich später herausstellte. Die Demontage konnte schließlich gestoppt werden. Seit Kurzem besteht mit der neu gegründeten Muldenthal-Eisenbahn-Gesellschaft neue Hoffnung auf eine touristische Nutzung der Strecke bis Rochlitz.



Anlässlich einer Probefahrt am 25. Mai 2025 war 202 488 von Maik Ampft Eisenbahndienstleistungen (MAED) gemeinsam mit einem grünen Bn der erste Zug nach vielen Jahren Stillstand. Im Bahnhof Wolkenburg ist das aktuelle Streckenende erreicht und man macht sich für die Rückfahrt nach Glauchau bereit Felix Seraphin

Probefahrt mit 202 488

Der „Jungfernfahrt“ am Himmelfahrtstag war eine Probefahrt am 25. Mai 2025 vorausgegangen: Mit der Diesellok 202 488 der Maik Ampft Eisenbahndienstleistungen (MAED) und einem grünen Bn-Wagen wurde ein erster Zug nach vielen Jahren durchgehender Streckenruhe über den Abschnitt Glauchau – Waldenburg – Wolkenburg geführt. In Wolkenburg befindet sich das aktuelle Streckenende. FSP



Peter Schrickler

Chiemseebahn wieder unter Dampf

Wegen Haarrissen in den Radscheiben war die Dampflok „Laura“ der Chiemseebahn seit Herbst 2023 abgestellt. Seit 24. Mai 2025 dampft es an Wochenenden wieder zwischen Prien und Stock. Zur Schadensbehebung war zuvor ein neuer Treibbolzen gefertigt und in die Grauguss-Radscheiben eingepresst worden

Verkehrs Industrie Systeme GmbH Halberstadt

Rollout für den SVT Görlitz

Am 17. Mai 2025 wurde der Rollout des ersten Triebkopfs des Schnelltriebwagens der Baureihe VT 18.16 (Bauart Görlitz) auf dem Gelände der Verkehrs Industrie Systeme GmbH (VIS) in Halberstadt gefeiert. Gut zwei Wochen zuvor, am 2. Mai 2025, hatte die SVT Görlitz gGmbH die neue Abstellhalle für den Triebzug in Radebeul Ost eingeweiht. Allerdings war die Freude bei Mario Lieb, Geschäftsführer der gemeinnützigen GmbH, und seinen Mitstreitern nicht ungetrübt, denn der ursprüngliche Finanz- und Zeitplan für die betriebsfähige Aufarbeitung des einstigen Flaggschiffs der Deutschen Reichsbahn (DR) ist inzwischen hinfällig. Anstelle der veranschlagten fünf Millionen Euro rechnet Lieb nun mit Kosten in Höhe von rund sieben Millionen Euro. Davon stammen fünf Millionen Euro aus Fördermitteln des Bundes, des Freistaates Sachsen und des Landes Sachsen-Anhalt. Jeweils eine Million Euro wurden durch

Spenden und Arbeitsleistungen der Vereinsmitglieder aufgebracht. Auch beim Bau der neuen Wagenhalle konnte der Kostenrahmen nicht eingehalten werden. Hier fielen zusätzliche Mehrarbeiten in Höhe von 200.000 Euro an, die die SVT Görlitz gGmbH aufbringen muss. Gleichwohl blickt Lieb optimistisch in die Zukunft. Am 21. Juni 2025 sollen die

beiden Triebköpfe und zwei Mittelwagen beim Tag der offenen Tür der VIS in Halberstadt vorgestellt werden. Ab August 2025 sind mit dieser vierteiligen Einheit Probefahrten auf der Strecke Aschersleben – Halberstadt – Ilsenburg geplant. Die erste öffentliche Sonderfahrt mit dem SVT Görlitz soll am 6. September 2025 in Dresden stattfinden. DES



Rollout bei VIS: Der SVT Görlitz zeigte sich am 17. Mai 2025 vor der Halle der VIS in Halberstadt

Dirk Endisch

200 Jahre Stockton & Darlington Railway

Eisenbahnfeste zum Jubiläum in Großbritannien

In Großbritannien wird 2025 das 200-jährige Jubiläum der Stockton & Darlington Railway gefeiert. Diese am 27. September 1825 eröffnete Zechenbahn verwendete als erste Bahn weltweit Dampflokomotiven für kommerzielle Zwecke und war öffentlich zugänglich. Anfänglich kamen die Dampfloks mit dem Prototyp

„Locomotion“ nur für Güterzüge zum Einsatz und der Personenverkehr wurde mit Schienenkutschen und Pferdekraft durchgeführt. Erst ab 1833 zogen die Dampflokomotiven dann auch Personenzüge auf dieser Strecke, bei der auch die von George und Robert Stephenson entwickelte Normalspurweite (1.435 mm) verwendet

wurde. Unter dem Banner „Railway 200“ werden diesen Sommer und Herbst daher diverse Eisenbahnfeste durchgeführt. Der größte Anlass ist das als „Greatest Gathering“ bezeichnete Fahrzeugtreffen vom 1. bis 3. August in Derby. AT

<https://railway200.co.uk/de/>

In Kürze

1110 529 wird verschrottet

Seit acht Jahren steht 1110 529 (ex ÖBB) im Bahnpark Augsburg, ohne dass dieser vom Privatbesitzer der Ellok Mieteinnahmen erhielt. Nun wurde die Lok versteigert. Höchstbietender war ein Schrotthändler. RM

V 100 für Bahnbetriebe Blumberg

Die Bahnbetriebe Blumberg haben für die Bespannung der Museumszüge auf der Sauschwänzlebahn (Blumberg-Zollhaus – Weizen) 212 261 der BM Bahndienste erworben. Die V 100, die einen altroten Anstrich erhält, wird seit Mai an den Dieselfahrten eingesetzt und ersetzt die 265 401, von der sich die Bahnbetriebe Blumberg nach bereits zwei Jahren wieder trennen. 212 261 soll zudem für Rangierdienstleistungen an der im Bau befindlichen Holzladestraße Blumberg-Zollhaus genutzt werden. RM

Niederlande: TEE-Zug gerettet

Der von der Schließung des niederländischen Transportmuseums NTM bedrohte TEE-Triebzug DE IV/RAM hat einen neuen Eigentümer. Die niederländische Stiftung Trans Europ Express will das Fahrzeug aus den 1950er-Jahren erwerben und restaurieren. Bis Juli 2025 musste allerdings zunächst der Kauf mithilfe von noch zu sammelnden Spenden finanziert werden. FFÖ

Ecuador: Touristenzug wiedereröffnet

Im Norden Ecuadors verkehrt seit Ende April 2025 wieder der dampfbetriebene Touristenzug „Tren Tayta Imbabura“, der 2024 nach einem Unfall eingestellt wurde. Um den Betrieb auch langfristig zu erhalten, soll die befahrene Strecke Ibarra – San Antonio – Andrade Marin saniert werden. FFÖ

Windbergbahn wurde länger

Am 1. Mai 2025 hat der Verein Windbergbahn weitere 700 Meter der alten Trasse bei einem Fahrtag in Betrieb genommen. Von Gittersee ist die Strecke jetzt bis zum Geyersgraben befahrbar. Trotz ausgebuchter Fahrten konnte nur ein Zugpaar erfolgreich die Strecke befahren. Bei der zweiten Fahrt talwärts erlitt Lok 311 einen Schaden. FH



Die Ikone

unter den Schnellzugdampflok

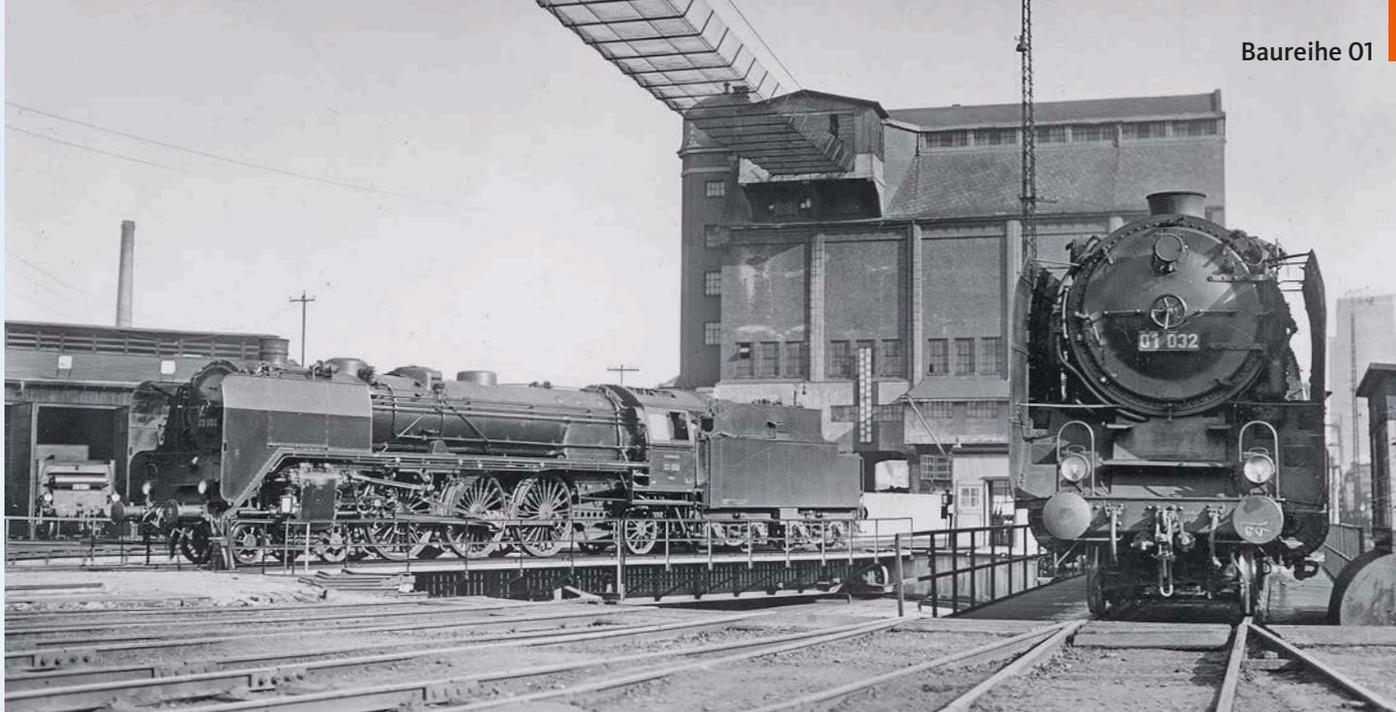
Die Baureihe 01 ist für viele Eisenbahnfreunde der Inbegriff einer Dampf-Schnellzuglok. In wenigen Monaten feiert die große Pacific aus dem Einheitslokomotivenprogramm der Deutschen Reichsbahn ihren hundertsten Geburtstag. Ein paar wenige Exemplare dieser ikonischen Maschinen stehen sogar noch heute unter Dampf

Die Baureihe 01 – Generationen hat sie in ihren Bann gezogen und tut es noch immer, seit vor bald 100 Jahren erstmals ihre kräftigen Auspuffschläge über den Schienen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erklangen. Waren es die zwei Meter hohen Treib- und Kuppelräder, die großflächigen Windleitbleche, der mächtige Kessel, die Höhe von 4.550 Millimetern von der Schiene bis zum Schornstein, ihre Präsenz im schweren Schnellzugdienst auf nahezu allen wesentlichen Magistralen, die ihren Mythos begründeten und ihr zu einer bis heute ungebrochenen Popularität verhalfen? Oder war und ist es schlicht die Magie der Ziffernfolge „01“ – die Baureihennummer

–, die ihr eine herausragende Stellung bescherte und sie an die Spitze aller Reichsbahndampflok setzte? Immer wieder schaffte sie es auf Titelseiten verschiedener Publikationen, sei es der legendäre Reichsbahn-Kalender, seien es Prospekte aller Art, seien es die Kataloge der Modellbahn-Firmen. Immer dynamisch, immer in schneller, wenn nicht rasender Fahrt, immer beeindruckend fotografiert oder auf andere Weise künstlerisch gefeiert: Bilder von 01-Ausfahrten vor der Kulisse des Kölner Doms oder aus Berlin Anhalter Bahnhof wurden genauso ikonografisches Allgemeingut wie Fotografien von 01-bespannten Schnellzügen auf der „Dresdner Bahn“ bei Weinböhla oder auf der „Schiefen Ebene“. Keine andere

Reichsbahn-Einheitslok konnte es mit ihr an Bekanntheit aufnehmen. Ihre jüngere und eher zierliche Schwester 03, durchaus auch populär, konnte ihr nicht in gleicher Weise das Wasser reichen. Eher regionalpatriotisch begrenzt mag der Kreis derer (gewesen) sein, bei denen die Länderbahn-Pacifics wie die bayerische S 3/6, die sächsische XIII H, die württembergische C oder die badische IV H ein höheres Ansehen genossen und bis in unsere Tage genießen. Doch da die 01 sie alle um etliche Jahre, wenn nicht gar Jahrzehnte überdauerte, sicherte sie sich im Kreis der allermeisten Dampflokbegeisterten und darüber hinaus den ersten Rang. Zahllos sind deshalb auch seit Jahrzehnten die Modellnachbildungen der 01 in mitt-





Markenzeichen große Windleitbleche: So wurden 01 und auch 03 zu Ikonen der Reichsbahn wie 01 032 und 03 052 in Köln Bbf um 1932 Carl Bellingrodt/Slg. Peter Schrickler

01 056 vom Bw Hamm zieht 1958 in Aachen Hbf die Blicke auf sich. Dort ist sie mit einem Schnellzug eingetroffen Robin Fell/
Eisenbahnstiftung



lerweile allen für sie relevanten Epochen und nahezu allen Nenngrößen.

Es begann mit der 02

Wie gesagt, 100 Jahre werden es, dass am 5. September 1925 erstmals eine für die Augen der damaligen Zeitgenossen ganz neuartige 2'CI'-Maschine aus den Werkshallen von Henschel rollte. Zwar trug sie nicht die Baureihennummer 01, denn es war die 02 003, die Vierzylinder-Verbund-Variante der 01, die von Kassel aus ihre erste Reise in das nicht weit entfernte Bahnbetriebswerk (Bw) Erfurt P antrat. Die Quellen allerdings sind nicht ganz eindeutig: Vielleicht war auch die 02 005 die Erste, als sie sich am 11. September 1925 von Kassel aus auf den Weg nach Hamm in Westfalen machte. Sei's drum. Die 02 ist an dieser Stelle unbedingt zu nennen. Rein äußerlich glich sie der 01. Lediglich die Kolbenstangenschutzrohre unter der Rauchkammertür hoben sie äußerlich von der Alternativ-Pacific 01 ab. Der wesentliche Unterschied lag in ihrem Triebwerk: Sie war als Vierzylinder-Verbundlokomotive konstruiert; schließlich wurden später alle 02 zu 01 umgebaut.

Das Bahnbetriebswerk Erfurt P erhielt also 02 003 und am 16. November 1925 02 004. In Hamm stationierte man noch 02 006 und 007, während 02 008 und 009 nach Hof kamen. 02 001, 002 und 010 gingen zuerst an die Versuchsanstalt Grunewald. Die erste „echte“ 01, 01 006, lieferte Borsig noch im Dezember 1925 an die Reichsbahn. Laut Kesselverzeichnis wurde sie bereits am 30. Dezember 1925 abgenommen, das Lokbetriebsbuch hingegen nennt erst den 28. März 1926. Stationiert war sie zusammen mit 01 005 und 007 im Bw Hof. Allgemein gilt als erste von der Reichsbahn abgenommene 01 die mit der Fabriknummer 12.000 von Borsig hergestellte und am 10. Januar 1926 gelieferte 01 008. Sie wurde am 28. Januar 1926 dem Bw Erfurt zugeteilt. Sodann folgten 01 002 und 004, die an das Bw Hamm (Westf) gingen. Im

Juli 1926 erhielt Erfurt mit den von AEG produzierten 01 009 und 010 zwei weitere 01. Den Vergleich mit den 02, den die drei Bw bis 1929 durchführten, entschieden die zehn – von Wagner favorisierten – Zwillingsloks 01 für sich.

Die 1930er: Eine Lok der Mitte Deutschlands

Es dauerte nun gut anderthalb Jahre, bis die ersten 01 der Serienfertigung die Werkhallen von Henschel verließen und in Erfurt (acht Stück) und Hamm (sieben) ihren Dienst aufnahmen. 1928/29 erweiterte die DRG das Einsatzgebiet ihres neuen Stars, der nun auch von den Bw Berlin Anhalter Bf, Hannover, Kassel und Magdeburg Hbf aus im Schnellzugdienst eingesetzt wurde. Bis Ende 1928 erhielten auch Altona und Bebra die 01. Der Verwendung der schweren Pacific waren damals noch Grenzen gesetzt, da bei Weitem nicht alle Hauptbahnen für 20 Tonnen Achslast ertüchtigt und für mehr als 110 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen waren. Zur ersten Hochburg entwickelte sich das zentral am Schnittpunkt von West-Ost- und Nord-Süd-Verkehr gelegene Hannover. Von dort brachen die 20 Einheitspacifics (Stand 31. Mai 1931) nach Berlin Lehrter Bf, Hamm und Bebra auf. Die Hannoveraner Maschinen liefen auch vor einigen Schnellzügen von Hamm bis Berlin durch, erbrachten dabei mit 440 Kilometern die ersten Langläufe und erzielten durchschnittliche Laufleistungen von 13.000 bis 14.000 Kilometern pro Monat. Den längsten 01-Durchlauf vor 1939 absolvierten Erfurter Maschinen auf der 539 Kilometer langen Strecke von Berlin Anhalter Bf nach Frankfurt (Main) Hbf. Blickt man auf die regionale Verteilung, so zeigt sich ein Überwiegen von Bahnbetriebswerken, die sich in einem Streifen zwischen westlichem Ruhrgebiet und Berlin befanden sowie in der Mitte des Landes lagen wie Kassel, Bebra und Erfurt. Ihnen oblag die Zuförderung auf den anspruchsvollen Mittelgebirgslinien. Oft verdrängten die ersten Einheits-



Auch internationaler Schnellzugverkehr war ihr täglich Brot: O1 215 vom Bw Köln-Deutzerfeld mit dem D 51 „Wien-Oostende-Express“ im Jahr 1965 auf der Ronheider Rampe zwischen Aachen Hbf und Aachen Süd. Am Zugschluss hilft tatkräftig 93 985 mit J. B. Snell/Eisenbahnstiftung

loks die kaum jüngeren 1'D1'h3 der preußischen Baureihe 39 aus den hochwertigen Diensten.

Weitere Verbreitung

In den Jahren 1930/31 stellte die DRG nochmal 25 Maschinen in Dienst, die noch vor der Weltwirtschaftskrise bestellt worden waren. Neben Erfurt, Hamm und Hannover erhielten jetzt auch die Bw Berlin Lehrter Bf, Frankfurt (Main) 1 und Offenburg die O1, deren Stückzahl damit auf 100 angewachsen war – die Nummer O1011 war unbesetzt geblieben. Mit letztgenanntem Bw drang die Einheits-2'C1' erstmals in die Stammlande der Länderbahn-Pacifcs und damit in den Südwesten des Deutschen Reichs vor.

Erst 1934 setzte die DRG die Beschaffung der O1 fort, die im Juni 1938 mit der Anlieferung der bei Henschel gebauten O1 232 endete. Die Höchstgeschwindigkeit der Maschinen setzte man von 120 auf 130 km/h herauf, dazu vergrößerte man den Durchmesser der vorderen Laufräder von 850 auf 1.000 Millimeter. Am Ende der 1930er-Jahre konstruierte die nun nicht mehr als Gesellschaft agierende und deshalb als DRB bezeichnete Reichsbahn eine stärkere Pacific. Sie war nun 140 km/h schnell und besaß eine Stromlinienverkleidung, ein Drillingstriebwerk und einen anderen Kessel. Gemäß der Nummern-Systematik von 1925 ordnete man diese Pacific als O1¹⁰ ein.

Bei der Zuteilung der zwischen 1934 und 1938 in Dienst gestellten verbesserten 131 Maschinen der Baureihe O1⁰² überwiegen weiterhin Dienststellen im West-Ost-Korridor Rhein/Ruhr – Berlin sowie in der Mitte Deutschlands. Dort erhielten neben

den oben genannten Bw nun auch Braunschweig (2), Berlin Potsdamer Bf (6), Halle (7), Göttingen Pbf (5), Paderborn (4) und Köln-Deutzerfeld (10) die O1. 1935 verdrängten sie die S3/6 aus Halle und brillierten mit Langläufen Nürnberg – Berlin (vor FD 80/D 49 und D 7/8, 477 Kilometer), Berlin – Kassel (430 Kilometer) und Halle – Breslau (385 Kilometer). Erst ab 1935 dehnte die DRG die O1-Stationierungen auch in den Osten aus. Das Bw Schneidemühl Pbf (heute Piła) erhielt sechs O1 für Schnellzüge auf der Ostbahn nach Berlin. Im selben Jahr nahm auch das Bw Breslau Hbf (Wrocław) die schwere Pacific in seinen Bestand (6 Stück). Erst 1936 stationierte die Reichsbahn vier O1 in Ostpreußen: Bis Kriegsbeginn 1939 er-

» Ab 1936 war die O1 nahezu auf allen deutschen Magistralen vor Schnellzügen präsent

hielt das Bw Königsberg (Kaliningrad) insgesamt acht Stück, die hauptsächlich auf der Ostbahn Dienst taten. Mit dem Bw Nürnberg Hbf (10) wurde nach Hof ein weiteres bayerisches Bw mit O1 ausgestattet und ab Ende 1934 beziehungsweise Juli 1936 versorgte die Reichsbahn mit Leipzig Hbf West und Dresden-Altstadt auch zwei in Sachsen gelegene Betriebswerke mit O1ern.

Unersetzlich im geteilten Deutschland

Bei Kriegsende befanden sich alle 241 Lokomotiven der Baureihe O1 in den vier Besatzungszo-

nen. Elf Maschinen hatten so schwere Kriegsschäden erlitten, dass sie bis 1955 von der Deutschen Reichsbahn in der SBZ beziehungsweise der DDR (11 Stück) und der Deutschen Reichsbahn in der Bizone beziehungsweise der Deutschen Bundesbahn (10 Stück) ausgemustert wurden. In der DDR verblieben somit 65 Maschinen, in der Bundesrepublik 165. Bei beiden deutschen Bahnverwaltungen gehörte selbstverständlich der schwere Schnellzugdienst auf den Magistralen zu ihrer Kernaufgabe. Dazu waren bei der Deutschen Reichsbahn am 1. Juli 1955 die O1 in Erfurt, Magdeburg Hbf und Wittenberge stationiert. Bei der Deutschen Bundesbahn findet man sie Mitte der 1950er-Jahre in den Bw Frankfurt (Main) 1, Hagen-Eckesey, Hamm, Hannover, Hof, Koblenz-Mosel, Köln Bbf, Offenburg, Treuchtlingen und Würzburg. Im Sommer 1955 bespannten sie den F 9 („Rheingold“) zwischen Basel Bad Bf und Köln mit Lokwechsel in Mannheim, F 19/20 („Glückauf“) zwischen Frankfurt (Main) und Würzburg über den Spessart, F 21/22 („Rheinpfel“) zwischen München und Frankfurt (Main) (F 21 sogar im Durchlauf), F 55 („Blauer Enzian“) von Treuchtlingen bis Bebra: alles Leistungen, die die O1 noch einmal glänzen ließen. Von ihrem Ruhm und ihrem legendären Ruf hatte sie nichts eingebüßt. Kraftvoll zog sie die Bundesdeutschen in den Wirtschaftswunderwohlstand. Kein Wunder also, dass Modellbahnhersteller mit der O1 warben. Bei Trix beispielsweise lockte die O1 in den Jahren 1949, 1951, 1952, 1954 und 1958 mal in voller Dynamik daherdonnernd, mal kühl sachlich abgebildet, zu einem Blick in den Katalog Fleischmann

(1953 und 1954) und Märklin (1949 und 1952) bedienten sich der 01 als Werbemaschine ebenfalls.

Ertüchtigung und Rekonstruktion

Während die Verwendung sich in beiden deutschen Staaten für die 01 grundsätzlich ähnelte, gingen beide Bahnverwaltungen ökonomisch und politisch bedingt unterschiedlich mit ihren Einheitspacifics um, an denen die hohen Belastungen unübersehbar ihre Spuren hinterließen. Die DB ersetzte sukzessive die großen Windleitbleche durch die kleineren Witte-Bleche und stattete alle Maschinen mit Indusi aus. Da die äußerst anstrengenden Dienste an den Kesseln sehr zehrten, hielt man neue Dampferzeuger mit höherer Leistung für unumgänglich. 50 Maschinen sollten mit neuen Hochleistungskesseln mit Verbrennungskammer, Mischvorwärmer und Heißdampfregler ausgestattet werden. Vom klassischen Erscheinungsbild der 01 aus Reichsbahn-Tagen blieb dabei wenig übrig. Die Umlaufschürze fiel weg, Sandkästen unter den Umlaufblechen ersetzten den Sanddom auf dem Kessel. Der Schornstein war flach gehalten, ebenso der Dampfdom als einziger Kesselaufbau. Glatt und schnörkellos elegant wirkte diese 01-Variante. Dennoch schieden sich an dem Umbau die Geister. So manches Bw und



manche Lokführer lehnten die Neubaukesselloks schlichtweg ab. Andere, wie der ehemalige Hofer Heizer und Lokführer Manfred Lohneisen, der es nach eigener Zählung auf rund 820 Einsätze auf der 01 brachte und dabei 47 verschiedene Maschinen kennenlernte, beurteilen die Neubaukesselmotoren differenzierter: Sie erforderten, wie er sich erinnert, eine andere Heiztechnik: „Die ist

Das Triebwerk der 01 mit den mächtigen Treibrädern wirkt eindrucksvoll (001 180 in München-Pasing)

Joachim Schmidt/Eisenbahnstiftung

Lokführer Manfred Lohneisen versah über 800 Dienste auf DB-01 *Slg. Manfred Lohneisen*

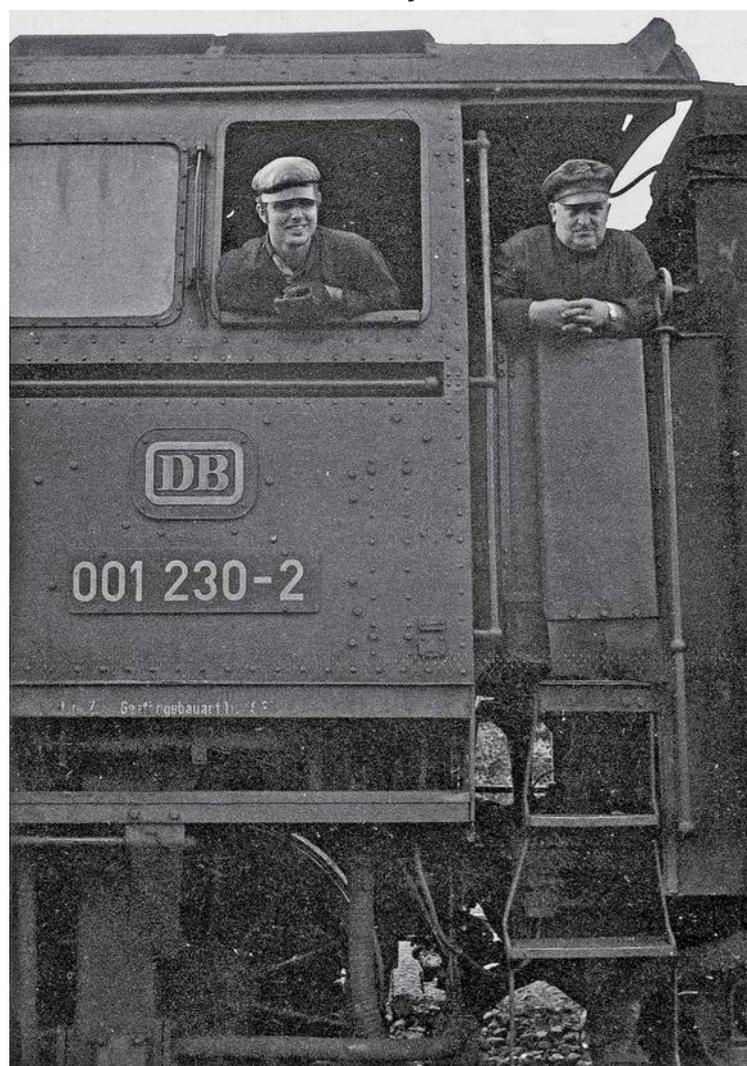
Die ersten 01 und 02

Loknummer	Anlieferung	Abnahme	Bw	Hersteller
02 003	05.09.1925 ⁽¹⁾	30.06.1926 ⁽²⁾	Erfurt P	Henschel
02 005	11.09.1925	14.01.1926	Hamm	Henschel
02 001	08.11.1925	09.11.1926	VA Grunewald, Erfurt P	Henschel
02 002	11.1925	12.11.1927 ⁽³⁾	VA Grunewald, Erfurt P	Henschel
02 004	11.1925	16.11.1925	Erfurt P	Henschel
02 006	11.1925	22.12.1925	Hamm	Henschel
02 007	11.1925	14.01.1926	Hamm	Henschel
02 008	11.1925	23.01.1926	Hof	Henschel
01 006	12.1925	28.03.1926 ⁽⁴⁾	Hof	Borsig
02 010	1925 ⁽³⁾	31.12.1925 ⁽³⁾ , 26.05.1928	VA Grunewald, Erfurt P	Maffei
01 008	10.01.1926	28.01.1926	Erfurt P	Borsig
01 001	17.01.1926	29.01.1926, 17.11.1927 ⁽³⁾	VA Grunewald, Hamm	Borsig
01 003	31.01.1926 ⁽³⁾	10.02.1926, 11.02.1926	VA Grunewald, Hamm	Borsig
01 004	19.02.1926 ⁽³⁾	12.03.1926	Hamm	Borsig
01 002	25.02.1926	26.02.1926	Hamm	Borsig
01 005	08.03.1926	18.03.1926	Hof	Borsig
01 007	31.03.1926	16.04.1926	Hof	Borsig
01 009	01.07.1926	16.07.1926	Erfurt P	AEG
01 010	02.07.1926	19.07.1926	Erfurt P	AEG
02 009	1926	31.12.1926 ⁽³⁾	Hof	Maffei

Literatur: Frank Lüdecke/Horst Troche: Die Baureihe 01 – Band 2, Freiburg im Breisgau 2021; ⁽¹⁾ Es wird auch der 9.11.1925 genannt, siehe www.revisionsdaten.de/tfzdatenbank.

⁽²⁾ Es wird auch der 16.11.1925 genannt, siehe www.revisionsdaten.de/tfzdatenbank.

⁽³⁾ Die Quellenlage ist nicht eindeutig, es finden sich in der Fachliteratur unterschiedliche Angaben. ⁽⁴⁾ Das Kesselverzeichnis nennt den 30.12.1925 als Abnahmetag.



genauso gut gegangen und man hat sich sogar ein bisschen leichter getan beim Heizen, weil man nicht so viel auf einmal reingeschmissen hat. Manche Heizer haben halt gedacht: Ich hau recht viel rein, da kann ich mich hinsetzen und hab länger meine Ruhe. Bei der Umgebauten ist das nicht so der Fall, da hat man öfters heizen müssen, aber eben nicht so viel.“ Und zu den umstrittenen Heißdampfreglern meint Lohnseisen: „Wenn aber das Kesselwasser ungenau dosiert worden war, hat die Maschine oft beim Fahren noch im kühleren Zustand Wasser übergerissen. Das hat man dann gemerkt, wenn der Rauch oben raus überwiegend weiß war, und der Lokführer hat es auch gemerkt an seinen Armaturen, man hat es auch gespürt. Dann hat der Lokführer sofort die Leistung reduziert, um einen Schaden im Triebwerk zu vermeiden.“

Auch die O1 in der DDR wiesen Mitte der 1950er-Jahre deutliche Spuren härtesten Einsatzes auf und zeigten deutliche Abnutzungserscheinungen. Doch wie für die Bundesbahn waren sie für die Reichsbahn unverzichtbar. Zwischen 1962 und 1965 schuf man deshalb ebenfalls eine neuartige Variante der O1, „Reko-O1“ genannt. Auf den Fahrstellen und Rahmen 35 konventioneller O1 setzte das Raw Meiningen neue geschweißte Kessel mit Verbrennungskammer. Außerdem bekamen diese Maschinen neue Zylinder und Drehgestelle. Äußerlich auffallend waren die durchgehende Domverkleidung die spitz nach vorne zulaufende

Rauchkammertür und die höher gelegten Umläufe, die mit nach unten bis zur Pufferbohle durchgezogenen Schürzen abschlossen. Ansonsten hatten die 35 Maschinen, die Maßstäbe nicht nur für das Design einer modernen Schnellzugdampflokomotive setzten, mit der klassischen O1 wenig gemein. Auch die großen flächigen Windleitbleche waren kleineren gewichen, die den

» Neue Kessel ließen die O1 bei Bundesbahn und Reichsbahn wesentlich moderner wirken

Witte-Blechen der DB ähnlich, jedoch stärker gekrümmt waren. Konsequenterweise erklärte die Reichsbahn ihre Reko-O1, anders als die DB ihre Neubaukessel-O1, zu einer eigenen Baureihe – der O1⁵. Dank der besonderen Aura, die sie umgab, entwickelte sie sich trotz nur rund 20 Jahren Einsatzzeit zu einer eigenständigen Ikone und avancierte zum Symbol der fortschrittlichen Dampflokära bei der Deutschen Reichsbahn. An die Popularität der O1⁵ konnten die Neubaukessel-O1 der Bundesbahn nicht annähernd heranreichen. Ab 1964 erhielten 28 Maschinen der O1⁵ Ölfeuerung, was ihre Leistung noch steigerte. Damit waren sie die einzigen O1, die diese Feuerungsart besaßen. Ein Schwerpunkt der Reko-O1 waren bis 1973 die Transit- und Interzonenzüge mit Ziel Be-

bra und Hamburg-Altona. Auf diese Weise kamen auch westdeutsche Eisenbahnfreunde in den Genuss, die Lok ausgiebig erleben zu können.

Ausklang bei der Bundesbahn

Der vorrückende Fahrdracht über den Magistralen der Bundesrepublik konnte den DB-O1 etliche Jahre erst einmal nur wenig anhaben, nur zehn mussten bis 1963 Richtung Schrottplatz rollen, 155 Maschinen gehörten am 1. Januar 1963 noch zum Bestand. Erst die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Nord-Süd-Strecke bis Hannover am 28. Mai 1963 leitete den alsbald raschen Ausklang ein. Rund 40 Jahre nach ihrem ersten Auftreten verlor die O1 in Westdeutschland Zug um Zug hochwertige Leistungen und Einsatzstellen; zehn Bw stellten bis Ende 1966 die O1-Unterhaltung ein. Beispielhaft für den Bedeutungsverlust seien hier die zwei Einsatzjahre im südostbayerischen Bw Mühldorf genannt, wo es gerade zu einem Umlauf mit Eil- und Personenzügen nach München für sie reichte. Dramatisch reduzierte sich die Zahl zwischen Neujahr 1967 und Ende März 1969 von 109 (davon acht z-Lok) auf 42 (davon acht z-Lok) Maschinen. Ende 1970 unterhielten noch Braunschweig Hbf, Ehrang und Hof O1er, wobei nur die beiden Letztgenannten für sie Umlaufpläne erstellten. Je mehr die stolzen Pacifics von den Schienen verschwanden, desto mehr vermehrte sich umgekehrt proportional die Zahl ihrer Verehrer und auch mancher Verehrerinnen. Diese erkoren

Abgang vor Umbaudreischern: O1 150 passiert mit N 5915 (Hof – Regensburg), der allerletzten O1-Planleistung bei der Bundesbahn, im Sommer 1973 das Einfahrsignal des Bahnhofs Nabburg und kommt dort gleich zum Halten: Fahrzeit 276 Minuten Jürgen Nelkenbrecher



die Linie entlang der Mosel und insbesondere die Strecke Hof – Bamberg mit der Schiefen Ebene zu ihren Sehenswürdigkeiten. Ab Juni 1972 war Hof alleiniges Auslaufbetriebswerk der 01, aber immerhin noch mit einigen Schnellzugleistungen nach Bamberg. Unter den letzten 13 Maschinen war auch die 01 008, die die Hofer, wie Manfred Lohneisen erzählt, „Bello“ nannten ob des tieferen Klangs ihres Auspuffschlags. Diese Eigentümlichkeit sollte nachgemessenermaßen von einer Maßabweichung der Rauchkammerlänge herrühren. Als am 2. Juni 1973 auch dieses Szenario endete, nutzten ganze Heerscharen den Himmelfahrts- und den folgenden Brückentag zu einer Dampflokpilgerfahrt nach Oberfranken, um dort von ihrem Kultobjekt Abschied zu nehmen. Diesem blieb dann noch ein Sommer lang eine dürftige Nahverkehrszugleistung von Hof nach Regensburg und zurück, dann fiel der Vorhang – abgesehen von noch ein paar Reserve- und vor allem Sonderfahrteinsätzen im Westen Deutschlands – für immer.

Die letzten Jahre bei der Reichsbahn

Was in der Bundesrepublik der Raum Hof war, war in der DDR schließlich die Magistrale Berlin – Dresden mit ihren bedeutsamen Leistungen im internationalen Reiseverkehr. Gerade deshalb avancierte diese Strecke ab Mitte der 1970er-Jahre zum Magneten für Dampflokfreunde aus der DDR wie auch der Bundesrepublik. Die seit 1. Juli 1970 als 01.20 bezeichneten nicht rekonstruierten Maschinen trugen nochmal weit mehr als ihre DB-Schwester zum Mythos 01 bei, erzielten sie doch nicht nur für ihr Alter unglaubliche Leistungen. Allein die fernwehewitterten Namen der Züge, „Pannonia-Express“, „Istropolitan“, „Meridian“, „Balt-Orient-Express“, „Metropol“, dazu die wirklich schnellzugwürdigen Fahrzeiten, die die Ostberliner und Dresdner Personale hinlegten, ließen die Glückshormone im synaptischen Spalt der Fangemeinde in unglaubliche Dimensionen hochschnellen. 1976



Klassisch und dynamisch bis zum Ende: 01 2120 jagt im Januar 1975 mit dem D 925 aus Berlin bei Golßen Richtung Dresden dahin: Fahrzeit 164 Minuten

Karsten Risch/Eisenbahnstiftung

Hintergrund

Von Wagner zu Witte: Vielfalt der Windleitbleche

Windleitbleche prägen seit den 1920er-Jahren das Aussehen einer Dampflokmaschine wesentlich mit. Gerade die Einheitsloks der Reichsbahn setzten hier Maßstäbe. So waren die ersten 01 und 02 mit Windleitblechen ausgestattet, die in der Höhe vom Umlaufblech bis unterhalb des Oberflächenvorwärmers reichten und in der Länge in etwa am Übergang von Langkessel zur Rauchkammer begannen und vor der Pufferbohle abschlossen. Diese noch kleine Form großflächiger Windleitbleche erwies sich für die Ableitung des Dampfes als unzureichend.

Ab etwa 1930 stattete die Reichsbahn die 01 deshalb mit den großflächigen, aus drei Segmenten bestehenden sogenannten Wagner-Blechen aus, deren obere Kante ungefähr auf der Mitte des Vorwärmers verlief und die auch wesentlich zum beeindruckenden Erscheinungsbild der 01 beitrugen. In den Zeiten der NS-Diktatur

ließ sich die große Fläche für das Auftragen politischer Propaganda missbrauchen. Von dieser Marotte wollte auch die SED vor allem in den frühen stalinistisch geprägten DDR-Jahren nicht lassen.

Die Bundesbahn ersetzte in den 1950er-Jahren die Wagner-Bleche durch die wesentlich kleineren und leicht gebogenen Witte-Bleche, die auf Höhe der vorderen Rauchkammer angebracht waren und nicht mehr nach unten bis zum Kesselumlauf hinabreichten. Diese Form sparte erheblich Material und verschaffte dem Lokpersonal eine bessere Sicht.

Die Deutsche Reichsbahn hielt an den Wagner-Blechen fest, entfernte aber bei etlichen Maschinen das Richtung Führerstand zeigende Segment, sodass die Bleche verkürzt wurden. Die 01^h hingegen erhielten, da sich die insektenflügelhaften „Fledermausohren“ nicht bewährt hatten, an die Witte-Bleche angelehnte Windleitbleche. PSM

galt der D 678 als der schnellste planmäßige „Start-to-Stop“-Dampfzug weltweit. Das klassische Erscheinungsbild – allesamt trugen die Loks noch Varianten der großen Windleitbleche – befeuerte die Faszination um ein Weiteres. Vier Jahre nach dem Ende der 01 bei der Bundesbahn war am 24. September 1977 auch auf der Magistrale Schluss. Die verbliebenen 01.20 sprangen bis in die 80er-Jahre bei mancher Notlage ein, fristeten aber oft auch ein trauriges Dasein als Heizlokomotiven.

Doch der Mythos blieb. Vereine und Einzelpersonen erhielten 14 Exemplare der 01, die wie keine andere Lok in Deutschland zum Symbol

der Reichsbahn und von Eisenbahn schlechthin geworden ist und das weit über den Kreis der Eisenbahnfreunde hinaus. Peter Schrickler

Welcher Modellbahn-Hersteller brachte das erste 01-Modell auf den Markt? Lesen Sie weiter in diesem Heft auf Seite 106. Und em-Chefredakteur Florian Dürr hat ein Interview mit 01-Lokführer Manfred Lohneisen geführt. Hören können Sie seine Erinnerungen an die legendäre Pacific in einer Folge unseres Podcasts Bahnzeit: <https://bahnzeit.podigee.io/18-100-jahre-baureihe-01>



■ VT 08⁵/VT 12⁵/VT 12⁶ als Museumsfahrzeuge

Einst Fernverkehrsjuwelen, heute nostalgische *Legenden*



Am 28. September 1986 war die dreiteilige Eierkopf-Einheit mit dem VS 08 503 an der Spitze als Sonderzug von Nürnberg über Dombühl nach Nördlingen unterwegs. In Feuchtwangen wurden die Fahrgäste herzlich begrüßt

Bilder dieses Beitrags: Jürgen Hörstel

Die Baureihen VT 08⁵ und VT 12⁵ waren einst Vorzeigezüge der Bundesbahn und fuhren für einige Jahre auch im DB-Fernverkehr. Nach ihrem Rückzug aus dem regulären Dienst blieben nur wenige „Eierköpfe“ erhalten. Heute sind sie Zeitzeugen der Eisenbahn der 1950er- und 1960er-Jahre

Die Triebwagen der Baureihen VT 08⁵ und VT 12⁵ der Deutschen Bundesbahn wurden in den 1950er-Jahren für den hochwertigen Fernverkehr und den Städteschnellverkehr entwickelt. Bekannt sind sie für ihr markantes aerodynamisches Design mit runden Formen und den Spitznamen „Eierkopf“. Die Fahrzeuge boten seinerzeit modernste Technik und besonderen Komfort. Nach ihrer Nutzung im Fernverkehr versahen sie noch für viele Jahre Einsätze im Nahverkehr. Zuletzt waren die seit 1968 als Baureihe 612 und 613 bezeichneten Fahrzeuge hauptsächlich im Regionalverkehr auf Strecken rund um das Auslauf-Bw Braunschweig tätig (siehe *em* 6/25). 1983 reduzierten sich die Einsätze auf wenige Umläufe, da zunehmend Fahrzeuge aufgrund von Verschleiß und Erreichen der Laufleistungsgrenze aus dem Dienst genommen wurden.

da zunehmend Fahrzeuge aufgrund von Verschleiß und Erreichen der Laufleistungsgrenze aus dem Dienst genommen wurden.

Letzte Einsätze im Jubiläumsjahr

Die letzten Eierkopf-Einsätze 1985 fielen in das Jubiläumsjahr der 150-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen, wofür die Deutsche Bundesbahn zahlreiche Fahrzeuge für die Fahrzeugausstellungen und die Nürnberger Fahrzeugparaden aufgearbeitet hat, unter anderem die vierteilige Einheit mit dem Triebkopf VT 08 520, den Mittelwagen VM 08 510 und VM 08 512 sowie den Steuerwagen VS 08 503. Der noch vorhandene Reserve-VT 613 603 aus der ersten Serie wurde später reaktiviert, wobei die BSW-Freizeitgruppe Braunschweig wieder einen Speiseraum samt Küche installierte. Danach war die von der BSW-Gruppe betreute VT 08⁵-Garnitur ein gern und häufig gebuchter, flexibel einsetzbarer Sonderzug und dabei nicht nur in Deutschland, sondern auch in angrenzenden Ländern unterwegs. 2004 holte die Braunschweiger BSW-Gruppe den in Lübeck abgestellten VS 08 503 ab und rettete ihn somit vor der Verschrottung. Seitdem war das Fahrzeug als Gast im Lokpark Braunschweig ausgestellt. Zu großer Bekanntheit in der allgemeinen Öffentlichkeit kam der VT 08⁵ durch seinen

Museums-Eierkopf VT 08⁵

DB-Fahrzeugnummer

Bei Lieferung	Ab 1.1.1968	Baujahr	Hersteller	Umbau	Ausmusterung	Status aktuell
VT 08 520	613 620	1954	MAN	1963 ¹⁾	1985 / danach	IntEgro Verkehr GmbH
VT 08 503	613 603	1952	MAN	1963 ²⁾	an Verkehrs-	
VM 08 510	913 010	1952	WMD	1962 ¹⁾	museum	
VM 08 512	913 012	1952	WMD	1970 ¹⁾	Nürnberg/	
VS 08 503 ³⁾	913 603	1952	Rathgeber	1963 ¹⁾	DB-Museum	

¹⁾ Umwidmung 1. Klasse -> 2. Klasse; ²⁾ Ausbau Küche, Einrichtung Großraumabteil; ³⁾ VS 08 503 anfangs zeitweise, später dauerhaft ersetzt durch VT 08 503 (zunächst noch als 613 603 bezeichnet)

Museums-Eierkopf VT 12⁵ „Stuttgarter Rössle“

DB-Fahrzeugnummer

Bei Lieferung	Ab 1.1.1968	Baujahr	Hersteller	Ausmusterung	danach an	Status aktuell
VT 12 506	612 506	1957	Rathgeber	1985	Verkehrsmuseum Nürnberg/DB-Museum, DB ZugBus Regionalverkehr	DB Regio: „Aufgrund Baumaßnahmen im Heimat-Bw Ulm bleibt der Zug 2025 im Depot.“
VM 12 501	912 501	1953	Rathgeber	1984	Alb-Bodensee GmbH, Betreuung durch BSW-Gruppe E44 002/VT 612, Stuttgart	Eine Nutzung des Fahrzeuges für Sonder- und Ausflugsfahrten ist leider nicht möglich.“
VM 12 507	912 507	1957	WMD	1984		
VT 12 507	612 507	1957	Rathgeber	1985		

Gastauftritt im Spielfilm „Das Wunder von Bern“ über die Fußball-WM 1954, bei der die deutsche Mannschaft nach ihrem Sieg mit einem Sonderzug, beschriftet mit „FUSSBALL-WELTMEISTER 1954“, in die Heimat zurückgekehrt war. Der entsprechend beschriftete Braunschweiger Museumszug war 2004 zur Erinnerung an die Fußball-WM 50 Jahre zuvor in ganz Deutschland unterwegs.



Angenehmes Abteil-Ambiente der 1950er-Jahre im VT 08⁵, hier im Zustand bei einer Sonderfahrt im März 2006

Nach dem großen Erfolg der Braunschweiger Eierkopf-Einheit wurden ab 1988 auch die für das Verkehrsmuseum Nürnberg vorgesehenen Triebköpfe 612 506 und 612 507 mit den Mittelwagen 912 501 und 912 507 aufgearbeitet, wobei das AW Nürnberg durch die Stuttgarter BSW-Gruppe unterstützt wurde. Die Arbeiten zogen sich jedoch bis 1991 hin. Seitdem deckte das „Stuttgarter Rössle“ vor allem den süddeutschen Bereich für Sonderfahrten ab, kam aber auch gelegentlich nach Norddeutschland. Seit 2006 gehört die Stuttgarter Eierkopf-Einheit zur DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB). Ab 2008 war die Einheit wegen fälliger Hauptuntersuchung (HU) längere Zeit abgestellt, infolge sehr aufwendiger Instandsetzungsarbeiten konnte die HU erst Anfang 2020 bei den Fahrzeugwerken Mirastraße GmbH (FWM) in Hennigsdorf abgeschlossen werden. Seitdem ist das „Rössle“ wieder häufig im Sonderzugeinsatz, zeitweise auch wie zuletzt im Jahre 2024 in Norddeutschland. Anfang 2025 wurde allerdings bekannt, dass das „Stuttgarter Rössle“ wegen fehlender Unterlagen von Ultraschalluntersuchungen zunächst stillgelegt werden musste. Laut DB Regio bleibt das „Stuttgarter Rössle“ wegen fehlender Werkstattkapazität in Ulm im Jahr 2025 abgestellt, soll aber 2026 wieder in Betrieb gehen.

Auch der Urahn der Eierköpfe, der VT 92 501 („Kartoffelkäfer“), ist erhalten geblieben und wird von einer Gruppe rühriger Eisenbahnfreun-

de mit vielen Mühen aufgearbeitet (Näheres siehe www.vt92.de).

Unklare Zukunft

Die Zukunft der Braunschweiger Eierkopf-Einheit war jahrelang ungewiss, als sich das DB-Museum als Eigentümer trotz der erfolgreichen Sonderzugaktivitäten nicht durchringen konnte, die 2007 fällige HU zu finanzieren. Am Tag des Fristablaufs, dem 18. August 2007, wurde der Museums-VT 08⁵ noch einmal wie 1985 im Regeldienst rund um Braunschweig eingesetzt, von Braunschweig nach Schöppenstedt, Salzgitter-Lebenstedt, Bad Harzburg und Goslar. Nach der Abstellung konnte die den Zug schon seit Jahren betreuende „BSW-Gruppe VT 08“ Anfang 2008 durch eine Einigung mit der DB erreichen, dass der VT 08⁵ für zunächst acht Jahre als Dauerleihgabe an den im Aufbau befindlichen „Lokpark Borsigstraße“ in Braunschweig ging. Dortiger Träger ist der 1949 gegründete Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e. V. (VBV), der seit 1968 eine inzwischen ansehnliche Sammlung historischer Fahrzeuge auf dem Gelände des ehemaligen Dampflokomotiv-Werkwerks Braunschweig zusammengetragen hat. Dorthin wurde der VT 08⁵ am 26. April 2008 von seinem vorherigen Standplatz im Regio-Betriebswerk Braunschweig überführt. Die weitere Pflege

des Zuges wurde durch die Partnerschaft von VBV und BSW-Gruppe möglich. Beide hofften, die künftigen Eigentumsverhältnisse und die anschließende Vermarktung des Zuges mit der DB klären zu können. Zur äußerlichen Aufarbeitung wurde die Einheit 2011 ins AW Meiningen überführt und anschließend auf einer Ausstellung in Nürnberg sowie auf den regelmäßigen Dampflokomotivtagen in Meiningen präsentiert. 2013 wurde der Zug

dort jedoch von Sprayern massiv verunstaltet. Während die DB nach eigenen Angaben an einem Konzept für die künftige Nutzung arbeitete, wurde der Zustand des zuvor bestens gepflegten Zuges durch Witterungseinflüsse und weiteren Vandalismus immer schlechter. Im September 2024 gab das DB-Museum bekannt, dass der Triebwagen nach langer Suche nach einem geeigneten Partner an die IntEgro Verkehr GmbH verkauft worden ist. Auch der VS 08 503 wurde Ende April durch IntEgro aus Braunschweig abgeholt. Ziel sei es, den VT 08⁵ als Teil der deutschen Eisenbahngeschichte zum 200-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen 2035 zeigen zu können. Man kann nur hoffen, dass dies auch gelingt.

Beliebt wie eh und je

Letztendlich verdankt sich die anhaltende allgemeine Beliebtheit der Eierkopf-Triebwagen nicht nur ihrer „Nebenrolle“ bei der Fußball-WM 1954, sondern auch der Tatsache, dass sie mit ihrem Design wie nur wenige andere Fahrzeuge das typische Eisenbahngefühl der 1950er-Jahre vermitteln – selbst noch in den 1980er-Jahren im Nahverkehrseinsatz, als man sich als Fahrgast in den sehr geräumigen ehemaligen 1.-Klasse-Abteilen in angenehmer Holzoptik auf den weichen Polstersitzen wohlfühlen und das Beschleunigungsvermögen einer mit zwei Motorwagen ausgestatteten Dreiwagen-Einheit auf Steigungsfahrt im Weserbergland erleben konnte. *Jürgen Hörstel*

Bei seinem bislang letzten Ausflug nach Norddeutschland fährt das „Stuttgarter Rössle“ mit dem VT 12 507 voran am 3. Oktober 2024 von Bad Harzburg als Sonderzug nach Minden, hier kurz nach Durchfahrt des Bahnhofs Haste zwischen Hannover und Minden



■ Vor 25 Jahren: Bahnverkehr zur EXPO Hannover

Zug um Zug zur Weltausstellung

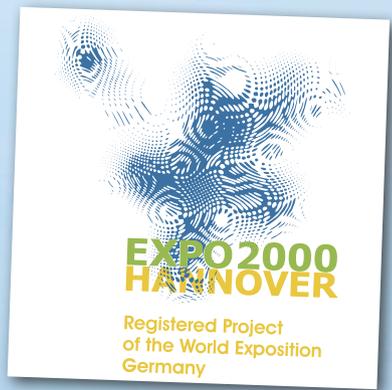
Vor 25 Jahren fand in Hannover die erste Weltausstellung auf deutschem Boden statt. Um den prognostizierten Andrang zu bewältigen, wurde die Bahninfrastruktur der niedersächsischen Landeshauptstadt umfassend ausgebaut. Am Ende blieb die Nachfrage jedoch hinter den Erwartungen zurück

Von Juni bis Oktober 2000 richtete Hannover unter dem Motto „Mensch – Natur – Technik“ die EXPO 2000 aus – die erste Weltausstellung in Deutschland. Das Event fand auf dem bestehenden, teils erweiterten Messegelände im Südosten der Stadt

statt. Die Prognosen sahen bis zu 40 Millionen Besucher vor, durchschnittlich etwa 270.000 pro Tag. Damit hätte Hannovers Verkehrssystem fünf Monate lang doppelt so viele Gäste bewältigen müssen wie zur jährlichen Hannover Messe oder zur CeBIT – und das täglich.

Der Großteil der Besucher sollte aber nicht mit dem Auto nach Hannover kommen, sondern mit öffentlichen Verkehrsmitteln, das heißt mit DB-Fernverkehrs-, Regional- und Sonderzügen, mit der S-Bahn sowie mit den Stadtbahnen der hannoverschen Verkehrsbetriebe Üstra. Das er-

Zur EXPO 2000 wurde der neue Fernbahnhof Hannover Messe/Laatzten in Rekordzeit gebaut. Am 22. März 2000 zeigt sich dort 401 568 Jürgen Hörstel (3)





Wie diese am 23. Juli 2000 bei Elze hinter 103 217 dahineilende Garnitur bestanden EXPO-Sonderzüge teilweise aus Wagenmaterial in verschiedenen Lackierungsvarianten

forderte im Vorfeld umfangreiche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur: Der Hauptbahnhof wurde modernisiert, das Messegelände erhielt einen neuen Fernbahnhof an der Nord-Süd-Strecke Hannover – Göttingen, die Üstra die neue Linie D-Süd zum EXPO-Gelände sowie neue Fahrzeuge. Und endlich wurde auch die erste Stufe des schon jahrzehntelang geplanten S-Bahn-Systems für Hannover realisiert.

Der EXPO-Fernverkehr

Im März 2000 wurde der neue Fernbahnhof Hannover Messe/Laatzten eröffnet, der den vorherigen Haltepunkt Laatzten an der Hauptstrecke Hannover – Göttingen und vor allem den ehe-

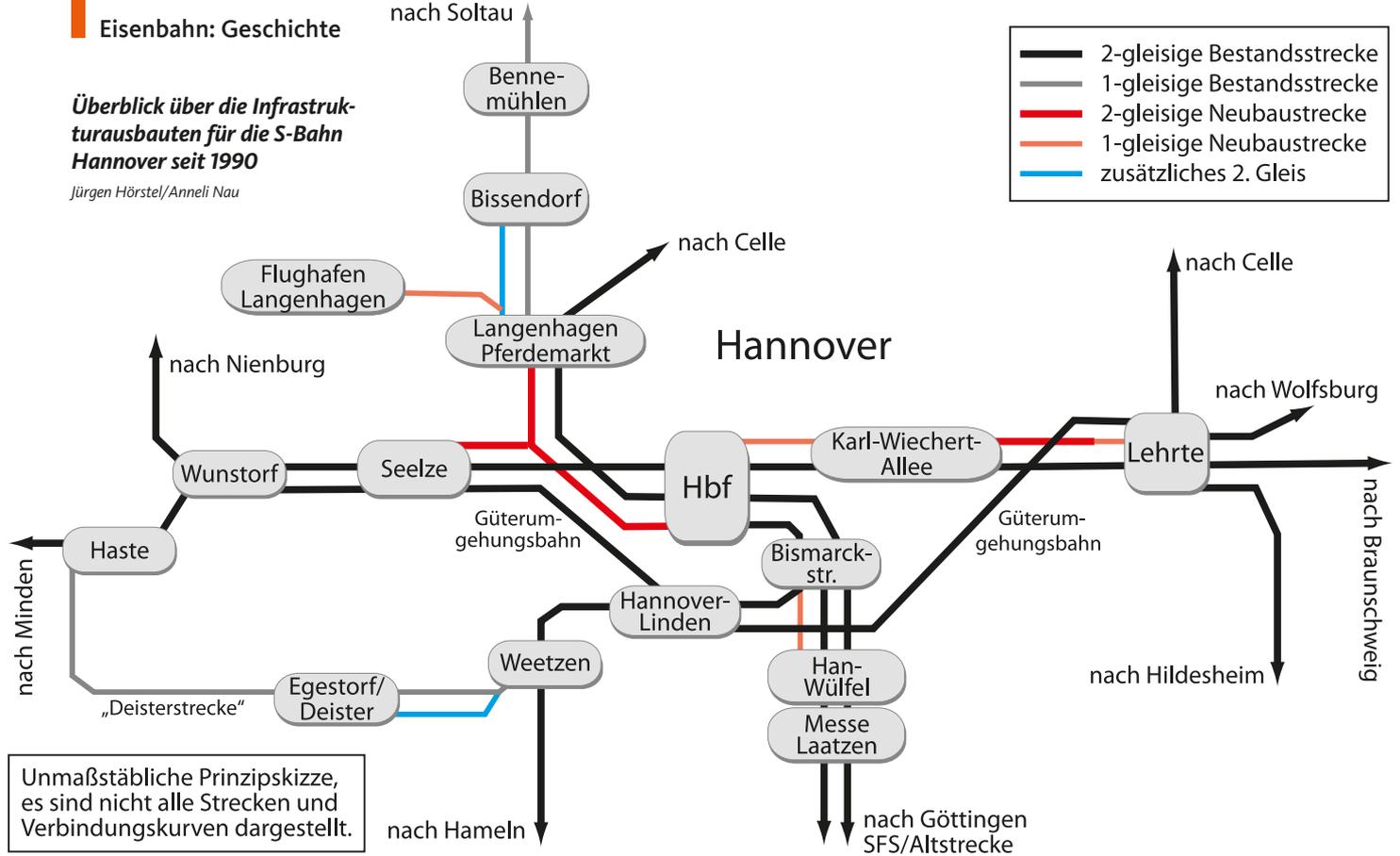
maligen Bahnhof auf dem Messegelände ersetzte. Seit dem Endausbau verfügt Hannover Messe/Laatzten über vier 420 Meter lange Bahnsteiggleise sowie zwei 210 Meter lange Kopfgleise für die S-Bahn aus Richtung Hannover Hbf. Herzstück des Bahnhofs ist die großzügige Halle am Nordkopf. Von dort gelangten Besucher über den „Skywalk“ – eine aufgeständerte Doppelröhre mit Fahrsteigen – direkt zum nahegelegenen Messegelände. Für den ICE-Verkehr aus Richtung Berlin wurde noch kurz vor der EXPO ein eigener Bahnsteig als „Terminal B“ in Hannover-Wülfel unmittelbar nördlich des Bahnhofs Hannover Messe/Laatzten angelegt, der allerdings nach der EXPO wieder rückgebaut wurde.

Auf der neuen RE-Linie Bremen – Göttingen kam die Baureihe 145 mit Doppelstockwagen zum Einsatz: 145 043 am 17. Juni 2000 auf der Nord-Süd-Strecke bei Banteln



Überblick über die Infrastrukturausbauten für die S-Bahn Hannover seit 1990

Jürgen Hörstel/Anneli Nau



Unmaßstäbliche Prinzipskizze, es sind nicht alle Strecken und Verbindungskurven dargestellt.

Während der EXPO hielten nahezu sämtliche planmäßigen Fern- und Regionalzüge am neu erbauten Fernbahnhof. Hinzu kamen täglich bis zu 120 Sonderzüge, ein Teil davon bei Bedarf. Auf der eigens eingerichteten EXPO-ICE-Linie Köln – Hannover – Frankfurt setzte die DB AG erstmals ICE 3-Züge (Baureihe 403) sowie lokbespannte Garnituren mit der Baureihe 101 ein. Ein Mehrsystem-ICE 3 (Baureihe 406) der Niederländischen Staatsbahnen fuhr von Amsterdam aus einmal täglich nach Hannover.

Auch die Baureihe 103 verdankte der EXPO wieder verstärkte Einsätze – sowohl im Sonderzugdienst als auch mit InterRegio-Garnituren auf

der Nord-Süd-Strecke durch das Leinetal, wo bereits die 101-bespannten IR-Wendezüge Hamburg – Konstanz dominierten.

Auch neue Zuggattungen wurden für die Sonderverkehre eingeführt: EXPO-Express (EXE) und EXPO-Zug (EX). Die DB AG bot somit zwar ein umfassendes Sonderzugprogramm im Fernverkehr an, geriet aber dennoch aufgrund ihrer Tarifgestaltung in die Kritik – mit „Sonderpreisen“ in EXPO-Sonderzügen und ICE-Zuschlägen für „normale“ Reisen von und nach Hannover. Dies schien zwar mit dem Ziel der Besucherlenkung sinnvoll zu sein, benachteiligte jedoch die Bewohner der Region, Besucher und Geschäftsreisende.

Der EXPO-Regionalverkehr

Um den erwarteten Fahrgastandrang zu bewältigen, erweiterte DB Regio gezielt das Regionalverkehrsangebot. Zwei neue RE-Linien wurden eingerichtet: von Bremen nach Göttingen sowie von Uelzen nach Hildesheim – beide betrieben mit Loks der Baureihe 145 und bis zu sieben Doppelstockwagen. Die Loks 145 031 bis 050 wurden dazu von DB Cargo ausgeliehen und nachträglich mit dem Nahverkehrspaket (Zugzielanzeiger, Türsteuerung, Technik für die Fahrgastinformation im Zug und Fahrgastnotruf) ausgestattet. Auch die RE-Linie Hannover – Wolfsburg – wichtig wegen des VW-EXPO-Pro-



S-Bahn Hannover zur EXPO 2000

EXPO-S-Bahn-Linien

- S1: Minden – Wunstorf – Hannover Hbf – Hannover Messe/Laatzten
- S2: Nienburg – Seelze – Hannover Hbf – Hannover Messe/Laatzten
- S4: Bennemühlen – Hannover Hbf – Hannover Messe/Laatzten
- S5: Hannover Flughafen – Hannover Hbf – Hannover Messe/Laatzten (Hauptlinie, zeitweise 15-Minuten-Takt)

Erst nach der EXPO gingen die ersten 424 (rechts) in Betrieb, am 25. November 2000 waren auch noch 423 (links) unterwegs

jekts „Autostadt“ – wurde mit Baureihe 145 und vier Doppelstockwagen bedient. Die Ost-West-Verbindung Bielefeld –/Osnabrück – Hannover – Braunschweig wurde auf bis zu acht Wagen verlängert, gezogen von Loks der Baureihe 110.

Zwischen Bielefeld und Braunschweig kamen auch die beiden neuen „Innovations-Nahverkehrszüge“ mit der Baureihe 111 zum Einsatz, meist verstärkt um normale „CityBahn“-Wagen (siehe Kasten).

Das EXPO-S-Bahn-Netz

Bereits seit den 1960er-Jahren verkehrten im Großraum Hannover Nahschnellverkehrszüge im Taktbetrieb – anfangs mit klassischen Silberlingen und Loks der Baureihe E 41 (später 141). Verbesserungen gab es höchstens durch kleine Infrastrukturmaßnahmen oder im Wagenbereich, zum Beispiel ab 1989 durch die umgebauten CityBahn-Wagen.

Erst der Zuschlag zur Weltausstellung EXPO 2000 verlieh den seit Jahrzehnten andauernden Planungen für die S-Bahn den entscheidenden Impuls zur Umsetzung. In der Folge begann ab Mitte der 1990er-Jahre ein intensiver Ausbau der Strecken rund um Hannover: Es entstanden abschnittsweise eigene S-Bahn-Gleise zwischen Seelze, Hannover Hbf und Lehrte, die neue Nord-Süd-S-Bahn vom Flughafen Langenhagen beziehungsweise Bennemühlen bis zur Einfädelung in die Ost-West-Achse nahe Hannover-Leinhausen, ein zusätzliches Gleis zwischen Hannover Bismarckstraße und dem Fernbahnhof Hannover Messe/Laatzten, ein Begegnungsabschnitt auf der eingleisigen Deisterstrecke Weetzen – Haste. Zum Großteil



Auf ihren damals neuen ICE 3-Zügen warb die DB für die Weltausstellung

Volker Emerleben

mussten die S-Bahnen aber weiterhin im Mischbetrieb mit dem übrigen Verkehr fahren.

Zur EXPO 2000 startete das hannoversche S-Bahn-System mit den vier Linien S1 aus Minden, S2 aus Nienburg, S4 aus Bennemühlen und S5 vom Flughafen Langenhagen, die alle am Bahnhof Hannover Messe/Laatzten in der Nähe des Westeingangs zum EXPO-Gelände endeten. Bei zeitweiliger Verdichtung der Linie S5 auf 15-Minuten-Takt verkehrten in Spitzenzeiten bis zu acht S-Bahn-Züge zwischen Hannover Hbf und Hannover Messe/Laatzten. Die Linien Hannover – Lehrte – Celle und Hannover – Weetzen – Haste sowie Hannover – Weetzen – Hameln liefen im Sommer 2000 weiterhin als StadtExpress-Züge, die aber um zusätzliche Wagen verstärkt wurden. Dabei wurden die dort schon jahrzehntelang verkehrenden Loks der

Baureihe 141 durch die spurt stärkere Baureihe 143 mit „Nahverkehrspaket“ abgelöst.

Ursprünglich war vorgesehen, den EXPO-S-Bahn-Verkehr mit den speziell für Hannover entwickelten und an die dortigen Bahnsteighöhen von 76 Zentimeter angepassten Triebzügen der Baureihe 424 abzuwickeln, die bereits im Februar 1998 offiziell im Herstellerwerk in Hennigsdorf präsentiert worden waren. Wegen verschiedener Mängel begannen erst Mitte 1999 die Testfahrten, die das Eisenbahn Bundesamt jedoch bald stoppte, nachdem festgestellt worden war, dass die unterflur angebrachten Transformatoren infolge ungenügender Abschirmung häufig signaltechnische Gleiseinbauten beeinflussten. Als der Zeitplan nicht mehr zu halten war, wurden aus München und Stuttgart

Die „Deisterstrecke“ Haste – Weetzen erhielt einen zweigleisigen Begegnungsabschnitt. Während der EXPO fuhren hier Nahverkehrszüge mit der Baureihe 143. Am 21. Juni 2000 ist 143 201 bei Wennnigen unterwegs

Jürgen Hörstel (2)





Die zahlreichen EXPO-Sonderzüge nach Hannover wurden tagsüber aus Platzgründen unter anderem auch in Elze oder Göttingen abgestellt. 103 171 erreicht am 8. Oktober 2000 mit ihrem Leerzug aus Hannover gerade den Bahnhof Elze Jürgen Hörstel (2)

Innovations-Nahverkehrszüge

Komfortable Wagenspezialität für EXPO-Verkehre



Die „Innovations-Nahverkehrszüge“ mit der Baureihe 111 – hier am 13. Juni 2000 bei Rehren – entstanden aus aufwendig umgebauten Silberlingen. 2006 wurden sie nach Rumänien verkauft

Anlässlich der EXPO setzte die Deutsche Bahn zwei Innovationszüge zur Erprobung neuer Angebote im Nahverkehr im Großraum Hannover ein. Bei den Innovations-Nahverkehrszügen handelte es sich um insgesamt acht ehemalige n-Wagen („Silberlinge“) der letzten Bauserie, die in den DB-Ausbesserungswerken Deltitzsch und Halberstadt in Zusammenarbeit mit der Fahrzeugtechnik Dessau (FTD) innerhalb eines Jahres umgebaut und im Mai 2000 abgenommen und in zwei Wendezügen zu jeweils vier Wagen zusammengestellt worden waren. Die DB investierte

rund 25 Millionen D-Mark in den Umbau. Optisch und technisch ähnelten beide Garnituren den ab 1998 umgebauten „PumA“- beziehungsweise „Modus“-Wagen, unterschieden sich jedoch in ihren Spenderfahrzeugen und vor allem durch ihre Inneneinrichtung mit verschiedenen Sitzlandschaften, Familienabteilen, Großraumbereichen, einem Bistro und einem Wagen für Jugendliche. Nach der EXPO wurden beide Züge noch im Nahverkehr auf der Strecke Halle – Magdeburg eingesetzt, Ende 2004 dann aber abgestellt und 2006 nach Rumänien verkauft. *JHÖ*

etwa 50 Triebzüge der gerade in Auslieferung befindlichen Schwesterbaureihe 423 ausgeliehen und planmäßig zu 15 Langzügen mit jeweils drei Triebwagen zusammengestellt. Dass die 423 auf eine Bahnsteighöhe von 96 Zentimeter zugeschnitten sind und daher nicht zu den hannoverschen Bahnsteigen mit 76 Zentimeter Höhe passten, musste in dieser Notsituation von den Verantwortlichen und den Fahrgästen hingenommen werden.

Anfang März 2000 startete die DB zur Schulung aller Beteiligten einen nächtlichen Probebetrieb, der mehrstufig gesteigert wurde. Nach einem Inselbetrieb zwischen Seelze und Hannover Messe/Laatzten kamen auch die vollständigen Außenstrecken hinzu. Damit konnte der komplette EXPO-S-Bahn-Verkehr mit allen vier Linien 1:1 simuliert werden, einschließlich einer fiktiven Notfallübung. Aufgrund dieser sehr guten Vorbereitungsphase lief das S-Bahn-System zur EXPO ohne größere Störungen.

Besucherkzahlen in der Realität

Trotz intensiver Vorbereitungen herrschte im Vorfeld der EXPO 2000 Nervosität: Bis zu 40 Millionen Besucher waren prognostiziert – eine Zahl, die Sorgen vor einem Verkehrschaos aufkommen ließ. Doch schon in den ersten Wochen zeigte sich, dass die tatsächliche Nachfrage deutlich unter den Erwartungen blieb: Durchschnittlich kamen nur rund 80.000 Menschen pro Tag auf das EXPO-Gelände. Gründe wurden bei den bisher wenig erfolgreichen Werbekampagnen, den

Eintrittspreisen, einer intransparenten Organisation des Kartenvorverkaufs und einem unflexiblen Buchungssystem gesehen. Hinzu kam ein strukturelles Problem: Die Veranstalter hatten unterschätzt, dass eine Weltausstellung – anders als zum Beispiel eine Fußball-WM – sich nicht von selbst erklärt oder „verkauft“.

Die Deutsche Bahn AG hatte den Verkauf zehntausender Eintrittskarten zum Eröffnungstag übernommen, verteilte aber schließlich sogar unverkaufte Karten als Freikarten bei der Eröffnung des umgebauten Hauptbahnhofs. Erst Medienberichte führten nach einigen Wochen zu steigendem Interesse. Angesichts drohender wirtschaftlicher Probleme ergänzte die EXPO-Gesellschaft das Ticketangebot durch ein befristetes abendliches Sonderangebot, wonach das Ausstellungsgelände zumindest in den Abendstunden meist gut gefüllt war.

Nach der EXPO

Mit rund 18 Millionen Besuchern blieb die EXPO 2000 deutlich hinter den Erwartungen zurück – damit wurde nicht einmal die Hälfte der prognostizierten 40 Millionen erreicht. Das führte zwangsläufig zu einem wirtschaftlichen Defizit, da die kalkulierten Einnahmen aus dem Ticketverkauf nicht erzielt wurden. Dennoch lässt sich rückblickend ein positives Fazit für die Region

Hannover und ihre Infrastruktur ziehen. Wie bei den Olympischen Spielen 1972 in München brachte auch die EXPO einen nachhaltigen Modernisierungsschub. Insbesondere die umfassenden Investitionen in das Verkehrssystem haben bleibenden Wert geschaffen – sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr.

» Die Verkehrsunternehmen haben sich sehr gut und intensiv auf die EXPO vorbereitet

Verkehrsunternehmen wie die Deutsche Bahn AG und die Üstra waren organisatorisch und technisch hervorragend auf das Großereignis vorbereitet. Insbesondere der wochenlange nächtliche S-Bahn-Probetrieb dürfte trotz seines großen Aufwands eine wichtige Voraussetzung für das zur EXPO gut funktionierende S-Bahn-System gewesen sein. Im Regionalverkehr kam modernes Wagenmaterial zum Einsatz: Doppelstockzüge mit Loks der Baureihe 145, neue Konzeptzüge wie der Innovations-Nahverkehrs zug und ein aufgestocktes RE-Angebot. Im Fernverkehr erlebten Fahrgäste erstmals die neue ICE-Generation (ICE 3), die im Rahmen der EXPO erprobt und prominent eingesetzt wurde.

Nach dem Ende der Weltausstellung startete im November 2000 der reguläre Betrieb des neuen hannoverschen S-Bahn-Systems. Die Linien S1 und S2 wurden im Stundentakt über Weetzen bis nach Haste verlängert, während S4 und S5 im Halbstundentakt nach Hameln geführt wurden. Östlich von Hannover verband die neue Linie S3 die Landeshauptstadt via Lehrte mit Celle. Die früheren StadtExpress-Züge verkehrten nun als Regionalbahn (RB) weiterhin mit lokbespannten Garnituren.

Anfang November 2000 wurden die Triebzüge der Baureihe 424 nach Nachbesserung endlich zugelassen und schrittweise in die Umläufe eingeschert. Die zuvor ausgeliehenen 423-Einheiten aus München und Stuttgart blieben noch bis Anfang 2001 in Hannover. Erst nach dem verspäteten Zugang der 424 gab man die 423 nach München und Stuttgart zurück, wo die Neufahrzeuge dringend benötigt wurden. Der Streit darüber schaffte es schließlich sogar in die Schlagzeilen. „Hannover gibt Züge nicht zurück“, titelte die Süddeutsche Zeitung.

Hannover gab die Züge zwar bis Anfang 2001 zurück – aber den EXPO-Schwung im Nahverkehr behalten hat man bis heute. Der Bahnbau in der niedersächsischen Landeshauptstadt war also durchaus nachhaltig. *Jürgen Hörstel*

Auf Schienen unterwegs

Sutton-Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a 80797 München
© Panoramablick - stock.adobe.com

Jona Sattler und Korbinian Fleischer zeigen in diesem reich bebilderten Band die spannendsten Züge, Strecken und Sehenswürdigkeiten Baden-Württembergs – ein Muss für alle Eisenbahnfreunde.

128 Seiten · ca. 70 Abb.
ISBN: 978-3-96303-397-1
€ (D) 22,99



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER SUTTONVERLAG.DE

SUTTON

■ Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn AG

ELNA-Dampf auf der „Blitz- und Bogenbahn“



Die Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn war für ihre bogenreiche Strecke bekannt. Während Triebwagen den Personenverkehr auf der „Blitz- und Bogenbahn“ übernahmen, zogen ELNA-Tenderloks ab den 1950er-Jahren normalerweise Güterzüge. 1964 endete ihre Ära – und ein Stück Kleinbahngeschichte

Bis heute sind die ELNA-Lokomotiven für viele Eisenbahnfreunde der Inbegriff der Kleinbahn-Dampflok, obwohl bis 1946 nicht einmal 150 Exemplare für deutsche Unternehmen gebaut wurden. Nach dem Ersten Weltkrieg befand sich der Fahrzeugpark vieler Klein- und Privatbahnen in einem besorgniserregenden Zustand. Die Bahngesellschaften benötigten dringend neue und leistungsfähige Maschinen. Im Interesse möglichst geringer Beschaffungs- und Unterhaltungskosten wurden genormte und typisierte Dampflokomotiven gefordert. Deren Entwicklung übernahm der im Frühjahr 1919 gegründete „Engere Lokomotiv-Normen-Ausschuß“ (ELNA). Unter der Federführung des Direktors der Hannoverschen Maschinenbau AG (Hanomag), Erich Metzeltin, und des Technischen Direktors der Firma Lenz & Co., Regierungsbaumeister a. D. Max Semke, entstand ein

Typenprogramm mit genormten Triebfahrzeugen für die Klein- und Privatbahnen in Deutschland. Das Baukastensystem basierte auf drei Grundtypen mit den Achsfolgen C, 1' C und D, die als Nass- oder Heißdampfmaschinen geliefert werden konnten. Aufgrund weiterer kleinerer Änderungen umfasste das Typenprogramm insgesamt 16 verschiedene Tenderlokomotiven. Charakteristisch für die ELNA-Maschinen waren ihr hochliegender Kessel und der zwischen den Rahmenwangen angeordnete Wasserkasten.

Nur knapp 150 Exemplare

Gleichwohl blieb dem Baukastensystem der erhoffte große Erfolg verwehrt. Dies hatte im Wesentlichen zwei Gründe: Zum einen waren die ELNA-Maschinen vergleichsweise teuer, so dass meist nur große und finanzstarke Unternehmen die Loks beschaffen konnten, zum anderen be-

teiligten sich nicht alle deutschen Lokomotivfabriken an der Fertigung und entwickelten eigene Typenprogramme für Klein- und Privatbahnen oder passten ältere vorhandene Konstruktionen den Wünschen ihrer Kunden an.

Dies war auch bei der Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn AG (HPKE) der Fall. Das Unternehmen erschloss mit seiner 31,4 Kilometer langen Nebenbahn Hildesheim – Hohenhameln – Hämelerwald Ost den nördlichen Teil des Landkreises Hildesheim mit seinen ertragreichen Schwarzerdeböden. Bei der Aufnahme des durchgehenden Personen- und Güterverkehrs am 1. Oktober 1897 standen der HPKE zunächst drei Tenderloks der bewährten preußischen Gattung T 3 zur Verfügung. Ab 1917 ersetzte die spätere Allgemeine Deutsche Eisenbahn AG (ADEG), der ab 1. April 1906 die Betriebsführung

Am 1. Juni 1962 hat HPKE-Lok 156 in Hohenhameln, seit 1956 Endstation der HPKE-Reisezüge aus Hildesheim, einen Personenzug übernommen

Wolfgang Zeunert/Slg. Dirk Endisch



ELNA 156 kam von der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn zur HPKE (Foto vom 9. Mai 1964)

Gerd Wolff



1953 ist die HPKE als Kursbuchstrecke 204 a in der DB-Kursbuchkarte verzeichnet

DB-Kursbuch 1953/Archiv ALBA



Reisende warten auf den Zug im Bahnhof Bavenstedt. Das schlichte Dienstgebäude und die ländliche Umgebung spiegeln den Charakter der HPKE wider

Wolfgang Zeunert/Slg. Dirk Endisch

Die ELNA-Maschinen der Bauart 1' Ch2t der HPKE

Betriebs-Nr.	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
155	Schwartzkopff	1929	9.583	ELNA-Typ 5; an Braunschweig-Schöninger Eisenbahn AG (Nr. 151) geliefert; ab Juni 1947 angemietet; 1954 gekauft; + 01.03.1965; ++ 1965 Fa. Vinnhorst Hannover
156	Schwartzkopff	1929	9.584	ELNA-Typ 5; an Braunschweig-Schöninger Eisenbahn AG (Nr. 152) geliefert; ab November 1948 angemietet; 1954 gekauft; am 14.10.1964 abgestellt (Fristablauf); + 01.03.1965; ++ 1965 Fa. Vinnhorst Hannover
157	Schwartzkopff	1929	9.585	ELNA-Typ 5; an Braunschweig-Schöninger Eisenbahn AG (Nr. 153) geliefert; ab Oktober 1949 angemietet; 1954 gekauft; + 01.03.1965; ++ 1965 Fa. Vinnhorst Hannover

Die HPKE besaß auch eine Diesellok: Im HPKE-Bahnhof Hämelerwald Ost überholt am 30. Mai 1964 eine DB-50 einen Güterzug mit der V 121 nach Hohenhameln

Gerd Wolff





Das Ziel Hildesheim ist erreicht: Die HPKE-Personenzüge endeten bis zur Einstellung des Reisezugbetriebs 1964 im Hauptbahnhof der Stadt. Wolfgang Zeunert/Sfg, Dirk Endisch

bei der HPKE oblag die T 3 schrittweise durch neue Cn2t-Maschinen der Firma Henschel.

Anfang der 1950er-Jahre wandelte sich abermals das Bild auf der HPKE, die aufgrund ihrer Trassenführung im Volksmund als „Blitz- und Bogenbahn“ bezeichnet wurde. Die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft GmbH (DEG), die nach dem Zweiten Weltkrieg die Betriebsführung von der ADEG übernommen hatte, beschaffte zunächst einen sogenannten Esslinger Triebwagen, der am 6. Oktober 1952 mit der Betriebsnummer

VT 62 in Dienst gestellt wurde und fortan das Rückgrat im Personenverkehr bildete.

ELNA für den Güterzugdienst

Für den umfangreichen Güterzugdienst auf der HPKE standen inzwischen drei gebrauchte ELNA-Loks des Typs 5 zur Verfügung. Die Berliner Maschinenbau AG, vormals Louis Schwartzkopff, hatte die drei 1' Ch2t-Maschinen (Fabriknummer 9.583–9.585) 1929 an die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn AG (BSE) gelie-

fert. Die BSE setzte die Loks bevorzugt im Personenverkehr auf den Strecken Braunschweig Nordost – Hötzum – Mattierzoll Süd und Schöningen Süd – Hötzum ein. Ende der 1940er-Jahre konnte die BSE jedoch auf die Maschinen verzichten und vermietete sie an die HPKE, die den Loks die Betriebsnummern 155 bis 157 gab und sie bevorzugt im Güterverkehr einsetzte. Stand der Esslinger Triebwagen aufgrund von Fristarbeiten, kurzfristigen Reparaturen oder vorgeschriebenen Hauptuntersuchungen nicht zur Verfügung, bespannten die ELNA-Maschinen auch Personenzüge, die aber ab 30. September 1956 nur noch auf dem 17,1 Kilometer langen Abschnitt Hildesheim – Hohenhameln verkehrten. Als Wolfgang Zeunert, der Fotograf unserer kleinen Fotostrecke, am 1. Juni 1962 die HPKE besuchte, hatte er Glück. Die Lok 156 stand unter Dampf und brachte einen Personenzug von Hohenhameln nach Hildesheim. Zwei Jahre später, am 30. Mai 1964, endete der Personenverkehr. Zu diesem Zeitpunkt war die Lok 156 die letzte betriebsfähige ELNA der HPKE. Die Maschine bespannte am 26. September 1964 den Abschiedssonderzug und wurde nach Ablauf ihrer Untersuchungsfristen am 14. Oktober 1964 abgestellt. Die HPKE musterte die Maschine gemeinsam mit ihren zwei Schwestern am 1. März 1965 aus und verkaufte sie als Schrott an die Firma Vinnhorst Hannover. Heute erinnern nur noch Bilder wie die von Wolfgang Zeunert und Lokschilder an die ELNA-Maschinen der HPKE.

Modelltip: ELNA Typ 5 von Weinert

HO-Bahner, die sich für die gezeigte ELNA Typ 5 mit 1' C-Achsfolge begeistern, werden bei Weinert-Modellbau fündig. Das

Unternehmen aus Weyhe-Dreye hat im Jahr 2023 einen Bausatz in Wiederauflage erneut zum Verkauf gebracht. *em*



ELNA Typ 5 in HO von Weinert Modellbau

Martin Menke

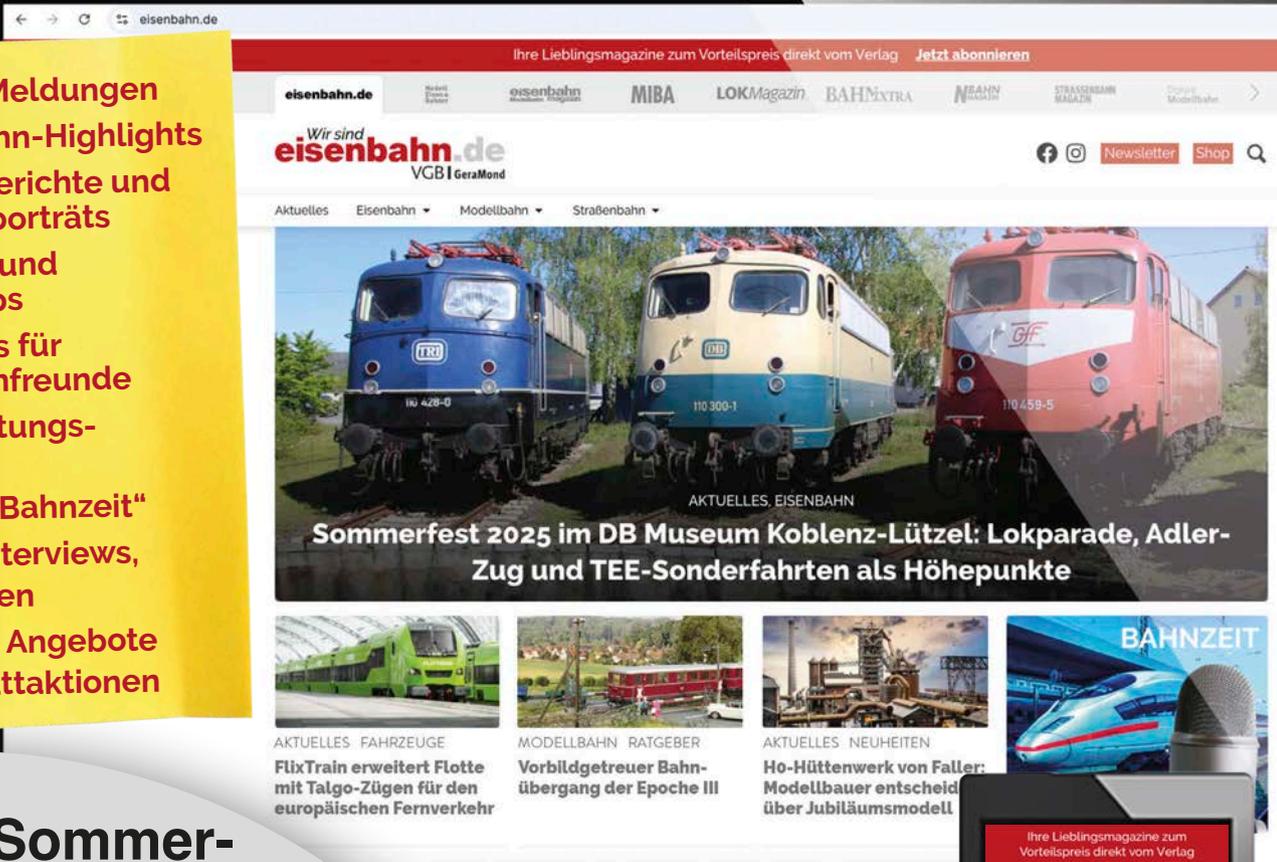
Dirk Endisch

IHR HEISSER DRAHT ZU NOCH MEHR EISENBAHN UND MODELLEISENBAHN



Jetzt den kostenlosen **eisenbahn.de**-Newsletter abonnieren und immer auf dem Laufenden sein!

- ✓ Aktuelle Meldungen
- ✓ Modellbahn-Highlights
- ✓ Anlagenberichte und Fahrzeugporträts
- ✓ Ratgeber und Basteltipps
- ✓ Reisetipps für Eisenbahnfreunde
- ✓ Veranstaltungshinweise
- ✓ Podcast „Bahnzeit“
- ✓ Videos, Interviews, Reportagen
- ✓ Exklusive Angebote und Rabattaktionen



Großes Sommer- Gewinnspiel jetzt bei eisenbahn.de



Machen Sie mit und gewinnen Sie tolle Preise

u.a. attraktive Lokmodelle von Piko und Brawa, Eisenbahn-Bildbände, Modellbahn-Ratgeber und original Lokschilder!

[eisenbahn.de/sommergewinnspiel](https://worldmags.net/eisenbahn.de/sommergewinnspiel)



Wir sind
eisenbahn.de
VGB | GeraMond



■ Ae 6/6 11412 der SBB in HO von Fleischmann und ihr Vorbild

Gotthard-Ellok aus dem Frankenland

In dieser Form wurde Fleischmanns Ae 6/6 11412 zwischen 1960 und 1976 in HO verkauft: Das Dach ist nun silbern statt olivgrün, die Zierleisten und Beschriftungen sind weiterhin weiß und der mit den Drehgestellblenden verbundene Pufferträger zeigt sich tannengrün lackiert. Oliver Strüber



Das Neueste vom Neuesten, was die SBB loktechnisch in den 1950er-Jahren zu bieten hatten, müsste sich doch auch im Modell gut verkaufen lassen, oder? Fleischmann war jedenfalls dieser Ansicht und offerierte 1958 sein HO-Modell der Ae 6/6. Es wurde zum Dauerbrenner und blieb zwei Jahrzehnte im Sortiment

Große Hoffnungen hegte die Metall- und Spielwarenfabrik Gebr. Fleischmann aus Nürnberg, als sie 1952 ihre im Maßstab 1:82 gehaltene HO-Modellbahn vorstellte. Neben Märklin und Trix zählte Fleischmann im Westen schon wenige Jahre später zu den „großen Drei“ in HO. Von Anfang an hatten es die Franken verstanden, nicht nur vorrangig oder gar ausschließlich Modelle nach deutschen Vorbildern anzubieten, sondern auch die potenziellen Exportländer mit eigenen Fahrzeugmodellen ins Visier zu nehmen. Dazu gehörte neben Schweden und den USA auch die Schweiz.

Mit der dreiachsigen Rangierlok der SBB-Reihe Ee 3/3 (Artikelnummer 1330 G) hatte man bereits 1953 ein erstes schweizerisches Lokmodell ins Programm aufgenommen. Nun sollte eine weitere Lok samt passenden Schnellzugwagen das Sortiment bereichern. In den frühen 1950er-Jahren hatte „die neue Gotthardlok“ der Reihe Ae 6/6 weltweit für Schlagzeilen gesorgt – und das nicht nur ihrer Kraftentfaltung, sondern auch ihres gelungenen modernen Aussehens wegen. Genau das wäre die optimale Ergänzung für das eigene Programm, befand man um die Mitte des Jahrzehnts im Hause Fleischmann und machte sich an die Konstruktion. Wirkliche Konkurrenz musste man nicht fürchten, zumal die drei genannten Hersteller noch auf ihre eigenen Stromsysteme setzten. Märklin hatte seit 1950 die

Re 4/4 der SBB im Programm (siehe em 4/24) und bei Trix gab es seit 1956 die Ae 4/4 der BLS. Insofern galt die Ae 6/6 als gelungene Abrundung.

Die Kraft der sechs Achsen

Echte Konkurrenz mussten auch die Schweizerischen Bundesbahnen nicht fürchten. Mit ihrer neuen Ae 6/6 hatten sie eine echte Universallok geschaffen. Diese war auch dringend nötig, denn in den frühen Nachkriegsjahren konnte man ein stetig zunehmendes Verkehrsvolumen vor allem im Gütersektor verzeichnen. Um dieses zu bewältigen, benötigte man leistungsfähigere Elloks, mit denen sich vor allem die anspruchsvollen Rampenstrecken der Gotthardbahn bezwingen ließen. Die gerade erst in Dienst gestellte Re 4/4 war als vierachsige Bauart vor allem

Technische Daten der SBB-Reihe Ae 6/6

Betriebsnummern	11401 bis 11520
Baujahre	1952, 1955 bis 1966
Bauart	Co'Co'
Länge über Puffer	18.400 mm
Drehgestellachsstand	4.300 mm
Treibraddurchmesser	1.260 mm
Eigenmasse	123 t
Dauerleistung	4.300 kW/5.830 PS
Anfahrzugkraft	392 kN
Höchstgeschwindigk.	125 km/h

SERIE

Ein Modell und sein Vorbild

Ae 6/6 11412

für den Reisezugverkehr gedacht, wo sie sich auch gut bewährte. Schwere Lasten hätte sie höchstens in Doppeltraktion bewältigen können. Die bewährten „Krokodile“ Ce 6/8 mit ihrem Stangenantrieb hingegen galten als technisch veraltet und waren inzwischen auch zu langsam. Ähnliches galt für die bislang vorrangig am Gotthard eingesetzten SBB-Reihen Ae 4/6 und 4/7, die bei schweren Zügen auf eine Vorspannleistung angewiesen waren. Man wollte vielmehr – wie schon bei der Ae 4/4 – für die Zukunft auf eine zeitgemäße Konstruktion in nun sechsachsiger Drehgestell-Bauweise setzen, die allein in der Lage war, schwere Schnell- und Güterzüge über den Berg zu schleppen.

Den Auftrag für Entwicklung und Bau einer solchen Lokbauart erteilten die SBB 1949 einem Konsortium aus der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur (SLM) und der Brown, Boverie & Cie. (BBC) mit Sitz in Baden, dem etwas später auch die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) beitrug. Bei der Konstruktion der neuen Lok konnte man im mechanischen Teil auf die Erkenntnisse mit der zeitgleich bei SLM und BBC im Bau befindlichen und 1950 fertiggestellten 20.000-Volt-Lokomotive CC 6051 für das savoyische Netz der SNCF zurückgreifen, die nun in die Ae 6/6 einfließen. Deutlich schwieriger gestaltete sich die Entwicklung der technischen Komponenten, forderten die SBB für den Einsatz sowohl vor Schnell- als auch vor Güterzügen eine sechsachsige Drehgestelllok mit einer Stunden-



Internationale Schnellzüge über den Gotthard zu führen, gehörte viele Jahre lang zu den Paradeleistungen der SBB-Reihe Ae 6/6. Das Fleischmann-Vorbild, die Kantonslok „Zürich“ Ae 6/6 11412, erreicht mit einem Schnellzug am 14. Juli 1961 den Bahnhof Fluelen Carl Bellingrodt/Slg, Oliver Strüber

leistung von sechsmal 1.000 PS bei 74 km/h und einer Dauerleistung von sechsmal 900 PS bei 78,5 km/h. Damit sollte auf den Gotthard-Steilrampen die Beförderung von 600 Tonnen schweren Zügen mit 75 km/h möglich sein. Im Lastenheft festgeschrieben war auch die Beförderung von 750-Tonnen-Zügen auf Bergstrecken mit bis zu 21 Promille und von 1.450-Tonnen-Zügen bei zehn Promille Neigung. Dazu sollte die Lok als Vorspann- und Zwischenlokomotiv im Geschwindigkeitsbereich zwischen 35 und 75 km/h einsetzbar sein und mit diesen Lasten wiederholt in der Steigung anfahren können. Anfang September 1952 war die erste Prototyplok 11401 fertiggestellt; 11402 folgte Ende Januar 1953. Beide Loks wurden in den Folgemonaten ausgiebigen Tests am Gotthard unterzogen, wo sie sich gemäß den Vorgaben trotz anfänglich auftretender Schäden an den Fahrmotoren – die rasch beseitigt werden konnten – gut bewährten. Ihre mit starr gelagerten Radsätzen ausgeführten Drehgestelle führten allerdings im Kurvenlauf zu starkem Schienen- und Spurkranz-Verschleiß, weshalb man bald neue, seitenelastisch gelagerte Radsätze einbaute und den Spurkranz der mittleren Drehgestellradsätze verkleinerte. Auch die Rekuperationsbremse erwies sich in ihrer Auslegung als zu schwach. Entsprechend nachgebessert wurde 1954 der Serienbau der Ae 6/6 gestartet. Alle Loks erhielten eine automatische Spurkranzschmierung. Zur Kostenersparnis verzichtete man auf die jeweils zweite Führerstandstür je Lokseite.

Die ersten Serienloks rollten im Herbst 1955 auf die SBB-Gleise, wo sie bald schon den Großteil



Die neue Ae 6/6 und die passenden SBB-Schnellzugwagen zieren den Titel des Fleischmann-Kataloges 1958/59



Recht schlicht zeigt sich die Darstellung im Kataloginneren, das die Ae 6/6 ohne Hinweis auf ihren Neuheitenstatus mit der Schweizer Rangierellok abbildet

Erst im folgenden Gesamtkatalog 1959/60 gönnt Fleischmann seiner Ae 6/6 eine komplette Seite und weist explizit auf die Gotthard-Lok hin Slg, Oliver Strüber (3)



des schweren Verkehrs am Gotthard übernehmen. Auch am Simplon standen sie später im Einsatz. Die ersten 25 Ae 6/6 zeichneten sich durch ihren Chromschmuck an der Lokfront und die umlaufende Chromleiste an den Seiten aus. An der Front trugen sie zudem das Schweizer Wappen, an den Seiten mittig zwischen den Maschinenraumbenfenstern jeweils das Wappen eines der 25 damaligen Schweizer Kantone. Die groß gefeierten Loktaufen sorgten für Aufsehen und brachten ihnen den Spitznamen „Kantonsloks“ ein. Bei allen folgenden Loks entfiel der Chromschmuck; sie erhielten die Wappen der Kantonshauptorte (11426 bis -450) sowie weiterer wichtiger Städte der Schweiz (11451 bis -520). Eisenbahnfreunde bezeichnen diese als Städte-loks. Mit der Indienststellung der Ae 6/6 11520 lief die Beschaffung der Ae 6/6 Ende 1966 aus.

Eine Gotthard-Ellok in 1:82

Die große Aufmerksamkeit, die den beiden Ae 6/6-Prototypen und den ersten Serienloks weltweit widerfuhr, hatte man auch bei Fleischmann registriert und folgerichtig diese neue SBB-Reihe als Vorbild für das zweite hauseigene Schweiz-Modell auserkoren. Warum es ausgerechnet die Zürcher Kantonslok 11412 wurde, lässt sich heute nicht mehr nachvollziehen. Ob man damit dem Schweizer Importeur und Spielwaren-Fachhändler Franz Carl Weber aus Zürich einen Gefallen tun wollte? Die Vorbildlok wurde jedenfalls am 14. Februar 1956 im tannengrünen Lack und mit vollständigem Chromschmuck beim Depot Erstfeld in Dienst gestellt. Gebaut worden war sie im Fahrzeugteil bei der SLM, den elektrischen Teil und auch die Fahrmotoren trug die MFO bei. Mit ihr und ihren Schwestern des ersten bis zur Loknummer 11414 reichenden Bauloses nahmen die SBB sogleich den hochwertigen Dienst am Gotthard auf. Vor allem im Schnellzugverkehr wurden die neuen Ae 6/6 in



Typisch für alle großen Fleischmann-Lokmodelle der 1950er- und frühen 1960er-Jahre waren die mit den Drehgestellen aus-schwenkenden Pufferträger

Die bewährte Antriebs-technik von Fleischmann mit Zahnrädern auf allen Radsätzen des Triebdrehgestells, während das zweite Drehgestell frei mitlief



Alle Anschriften an den Seitenwänden in Lokmitte waren erhaben ausgeführt und wurden von Hand lackiert

Oliver Strüber (3)

den ersten Jahren eingesetzt. Daneben gab es für sie ab Mitte der 1960er-Jahre im Fernverkehr auch Durchläufe bis Basel, Thun, Genf, Schaffhausen, Romanshorn und Domodossola. Hinzu kamen mit steigenden Bestandszahlen immer mehr (Transit-)Güterzüge, die die Ae 6/6 oft im Durchlauf Basel – Chiasso zog

Genau so etwas ließ sich nun auch dank des neuen Fleischmann-Modells auf der HO-Anlage nachbilden, denn die Franken hatten ihrer neuen Paradelok auch einen passenden SBB-Schnellzugwagen an die Seite gestellt. Und eine gelungene Ellok war die HO-11412 wahrlich geworden, wovon sich die Besucher der Nürnberger Spielwarenmesse 1958 anhand der ersten dort gezeigten Muster ein Bild machen konnten. Im damaligen Hausmaßstab 1:82 gehalten, entfaltete das Modell seine vom Vorbild bekannte wuchtige Wirkung auch im Kleinen. Die unter der Artikelnummer 1334 hierzulande für zunächst 49,50 D-Mark angebotene Gotthard-Ellok der SBB besaß einen für die damalige Zeit recht detaillierten Aufbau aus Zinkdruckguss mit erhabenen und von Hand farblich ausgelegten Zierleisten, Schweizer Wappen und Anschriften.

Auch die Ausstattung des Daches zeigte sich sehr reichhaltig. Für das Fahrgestell hatte Fleischmann ebenfalls den Druckguss gewählt. Firmentypisch konnten die mit den Drehgestellen verbundenen Pufferträger seitlich aus-



schwenken, um auch enge Gleisradien durchfahren zu können. Ein Stirnradgetriebe wirkte auf alle drei Radsätze eines der Drehgestelle; zwei Räder verfügten über Haftreifen. Die drei Stirnlampen waren mit der Fahrrichtung automatisch wechselnd beleuchtet. Zeittypisch waren alle Fenster mit Cellon hinterlegt. Die Fahrspannung konnte mit einem seitlichen, aus einem der Maschinenraumbenfenster herausragenden roten Schalter alternativ aus den Schienen oder von der Fahrleitung bezogen werden. Bei der Wahl des Kantons hatte der Kunde die freie Wahl: Waren die ersten Vorserienmodelle noch von Hand mit dem Zürich-Wappen bemalt worden, so legte Fleischmann seinen Serienmodellen einen Schiebbilderbogen mit 23 Kantonswappen in doppelter Ausführung bei, mit denen

sich die Kunden ihre Kantonslok gestalten konnten, auch wenn die Nummer nicht passte.

Länge läuft ...

Bei den ersten 1958/59 ausgelieferten Modellen hatte Fleischmann noch eine einheitliche olivgrüne Farbgebung für Dach, Pufferträger und Drehgestellrahmen gewählt. Auch besaßen die ersten Modelle rot lackierte Räder. Ab etwa 1960 wurden diese dann schwarz belassen. Dafür hatte das Dach nun eine vorbildgerechtere Lackierung im silbergrauen Farbton erhalten und der Pufferträger wurde fortan in der Gehäusefarbe lackiert. So blieb das Modell bis 1976 lieferbar und war seit 1971 unter der Artikelnummer 4370 gelistet.

Erst bei der ab etwa 1977 ausgelieferten Modellsreihe wurden die bislang weiß lackierten Zierleisten und die Beschriftung „gesilbert“. Zudem spendierte man der Ae 6/6 neue Dachstromabnehmer und die Führerstandsfenster erhielten Scheibenwischeraufdrucke. Letztmalig 1979/80 taucht die mit ihrem großen Maßstab gegenüber den mittlerweile deutlich zierlicheren Loks recht grob wirkende Ae 6/6 im Fleischmann-Katalog auf. „Ersatz“ gab es in Form der neuen Re 4/4^{III}.

Für das Vorbild galt das hingegen noch lange nicht. Durch den Zugang der neuen Re 4/4^{III}, die am Gotthard ab 1972 leichtere Schnellzüge übernahmen, waren die im harten Betriebseinsatz stark geforderten Ae 6/6 zwar etwas entlastet worden, zur echten Konkurrenz am Berg wurden ab 1975 jedoch erst ihre deutlich stärkeren Nachfolgerinnen Re 6/6. Nach und nach verdrängten diese die Ae 6/6 in weniger anspruchsvollen Diensten. Zum Großteil kamen sie nun vor Güterzügen im Mittelland und im Jura zum Einsatz. Nur die letzten Erstfelder Loks, zu denen auch 11412 gehörte, blieben ihrer Stammstrecke treu, übernahmen dort aber ebenfalls vor allem Güterzugdienste. Vor und an Feiertagen durften sie auch vor Zusatz- und Sonderzügen ihre Stärken im Reiseverkehr am Gotthard zeigen. Im Gegensatz zu vielen ihrer Schwesterloks, die ab 1984 im Zuge von Hauptrevisionen einen Neuanstrich in Verkehrs- bzw. Feuerrot erhielten, behielt die Ae 6/6 11412 bis zuletzt ihre tannengrüne Farbe.

Mit der Indienstellung der neuen Re 460 kam es 1993 auch am Gotthard zu Verschiebungen bei der Lokbeheimatung. Die letzten Ae 6/6 verließen ihre Heimat Erstfeld in Richtung Olten und wurden fast nur noch im Güterverkehr eingesetzt. 1999 gingen alle Loks im Zuge der Konzernumstrukturierung auf die neue Division SBB Cargo über. Langsam machte sich an den Loks deren Alter bemerkbar. Nach größeren Unfällen und verschiedenen technischen Schäden folgten ab 2002 die ersten Abstellungen. Darunter war bald auch die Lok 11412 zu finden, die nach längerer Standzeit im Lokfriedhof Biasca zum Jahresende 2006 einem Schrotthändler für den Abbruch übergeben wurde.

Oliver Strüber

Ae 6/6 11412

Hersteller	SLM/MFO
Fabriknummer/Baujahr	4147/1956
Indienststellung	14. Februar 1956
Stationierungen	
Erstfeld	14. Februar 1956 bis 1993
Olten	1993 bis 2006
Verschrottung	Ende 2006



Wir freuen uns auf Weihnachten!

(Nur noch 5 Monate!)



HOBBYTRAIN



In Kooperation mit:

Lokomotion
Gesellschaft für Schienenaktion mbH

RAILPOOL

Railcolordesign

LEMKE collection

Jetzt vorbestellen! - Lieferbar Ende Juli!

HOBBYTRAIN	Spur N	HOBBYTRAIN	Spur N	MINIS Maßstab 1:140	Spur N
E-Lok BR 193 Vectron Railpool / Lokomotion Ep.VI #H30182 N Analog Next18 - 179,95 € #H30182S N DCC Sound - 279,95 €	Limitiert 300 St.	Schiebewandwagen HBBILLNS #H24685 N Weihnachtswagen 39,95 €	Limitiert 300 St.	Volkswagen T2 „Weihnachten“ #LC3968 N VW T2 Transporter - 13,95 €	Limitiert 300 St.

Sie erhalten diese Angebote - solange der Vorrat reicht - bei folgenden Fachgeschäften - **Lieferbar Ende Juli!**

Eisenbahn Dörfler
Färber Str. 34-36
90402 Nürnberg
Fon 0911/227839
www.eisenbahn-doerfler.de

Modellbahn Raschka
Dorstener Str. 215-217
44809 Bochum
Fon 0234/520505
www.modellbahn-raschka.de

Matschke Modellbahnen
Schützenstr. 90
42281 Wuppertal
Fon 0202/500007
www.matschke.org

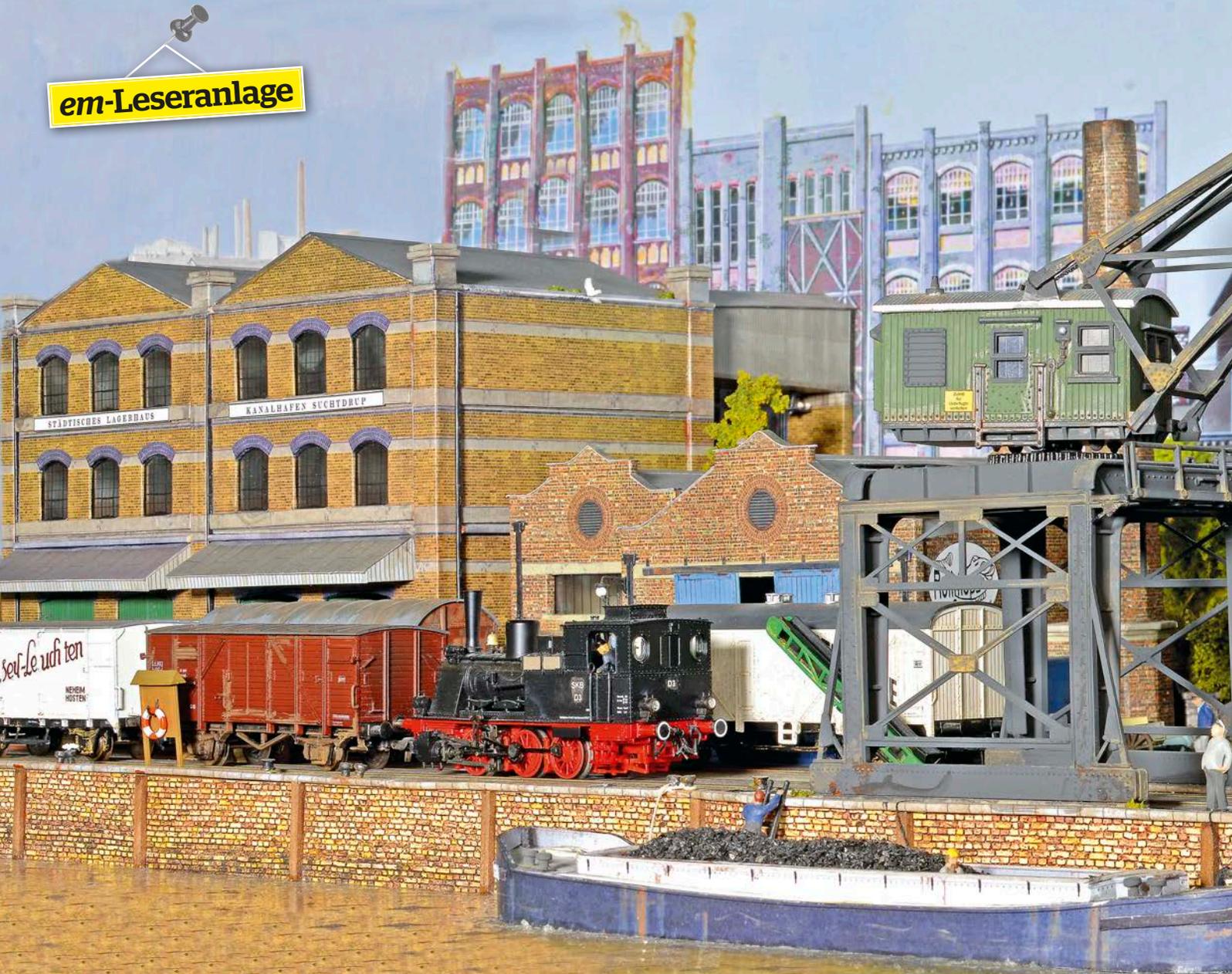
Train and Play KG
Hildesheimer Str. 428 B
30519 Hannover
Fon 0511/2712701
www.trainplay.de

Modellbahnen Walter Licht
Hammer Str. 157
48153 Münster
0251/9709919
www.modellbahnen-licht.de

MBS Modell + Spiel GmbH
Lange Str. 5/7
01855 Sebnitz
035971/7899-0
www.weihnachtsmbs.de

Modellbahndiskont GmbH
Grazer Str. 63
AT 2700 Wiener Neustadt
0043/6766925910
www.modellbahndiskont.at




 em-Leseranlage


■ Anschlussbahn zum Kanalhafen der Sendener Kreisbahn

Rangierbetrieb

zwischen Kai und Fiddle-Yard

Das Thema dieses speziell für den Ausstellungsbetrieb gebauten HO-Schaustücks führt uns an einen Kanalhafen mit Bahnanschluss in der Region nördliches Ruhrgebiet/Münsterland der 1960er-Jahre

Wir schreiben das Jahr 1965 und befinden uns in einer industriell geprägten Szenerie, die von der Bahn erschlossen ist. Meine fiktive Sendener Kreisbahn zeigt Motive des nördlichen Ruhrgebiets und des südwestlichen Rands des Münsterlandes im Westen

Deutschlands. Ausgehend vom Endbahnhof Suchtdrup Nord – dargestellt durch den Fiddle-Yard am hinteren Rand der Anlage mit Möglichkeiten für den Wechsel der eingesetzten Zuggarnituren – führt eine kurze Stichstrecke zum Binnenhafen am Kanal. In Höhenlage darüber

führt eine Nebenstrecke zu einem Endhaltepunkt mit kleinem Stationsgebäude, wo betrieblich lediglich ein Triebwagen im Personenverkehr pendelt. Am Hafenkai werden das städtische Lagerhaus, eine Fischräucherei und Konservenfabrik regelmäßig angefahren, obendrein Kohle und andere Frachten von der Schiene auf die Schiffe umgeschlagen. Entsprechend des dargestellten Zeitraums der Epoche III herrscht reger Betrieb.

Ein übersichtliches Segment

Da dieses Modellbahnschaustück von Beginn an als Ausstellungsanlage konzipiert war, orientieren sich die Maße an meiner Kfz-Transportmöglichkeit. Deshalb ist das Segment auf einem Malgrund von Boesner mit einem Holzrahmen der Abmessung 125 mal 40 Zentimeter aufgebaut. An der Zufahrt zum Hafen unter der Brücke kann während des Betriebs eine Wechselskasette angedockt werden, um komplette Rangiereinheiten tauschen zu können. Die Länge des



In Hochlage pendelt ein Verbrennungstriebwagen der Sendener Kreisbahn und bringt die Hafnarbeiter zur Schicht und wieder nach Hause. Die Wartehalle mit einem Bereich für die Expressgut-Abfertigung (siehe em 7/25) ist ein Loewe-Resin-Modell
 Jürgen Albrecht (3)



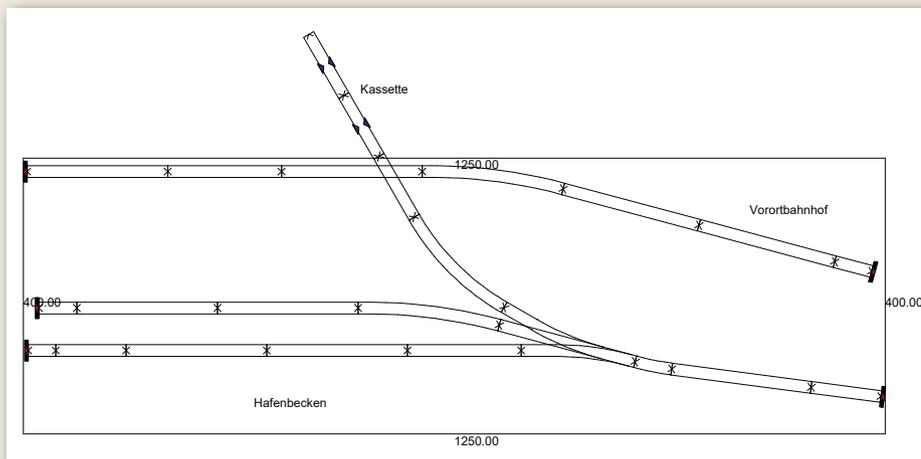
Die Hafnenbahn mit den angeschlossenen Industriebetrieben ist das Kernstück des HO-Segments, das uns in die Region des nördlichen Ruhrgebietes an der Grenze zum Münsterland entführt

Mit den Maßen 125 mal 40 Zentimeter ist diese HO-Anlage kompakt, reisefähig und betrieblich trotzdem abwechslungsreich, da an der Rückseite Zugwechsellkassetten angesteckt werden können Heinz-Ulrich Grumpe

Ausziehgleises vor der Weiche begrenzt die Zuglänge auf maximal zwei Güterwagen und die Lokomotive. Insofern ist auch die Größe der Zugspeicherkassetten darauf abgestimmt.

Die Anlage wird analog betrieben. Die Fahrzeuge werden mit dem Fahrregler SFR-2000 von HeiBwolf gesteuert, der den Modellen auch ohne Digitalisierung sehr gute Fahreigenschaften verleiht. Auf der höher liegenden Strecke zum Haltepunkt pendelt der VT mittels Festspannung aus einem Fleischmann-Fahrregler über eine elektronische Automatiksteuerung.

Das Gleismaterial stammt von Roco, wobei vorwiegend Flexgleis verlegt wurde. Die Doppelweiche von Fleischmann für das Hafnenareal fand sich in der Restekiste und stellte sicher, dass der gewünschte Gleisverlauf auf kleiner Fläche überhaupt verwirklicht werden konnte. Die Originalantriebe der Weiche wurden abgetrennt und diese auf Conrad-Unterflur-





Während oben der VT auf den Abfahrtsbefehl wartet, rangiert die V 36 unten auf der Hafenhahn. Geradeaus führt das Gleis zum Kai, auf dem Abzweig geht es Richtung Fiddle-Yard

Auch eine Tenderlok der preussischen Gattung T 3 ist für die Sendener Kreisbahn im Dienst und verschiebt tagtäglich zuverlässig Güterwagen auf den Hafenhahngleisen

antriebe umgerüstet. Abschaltbare Gleisabschnitte gibt es nicht, da der Betrieb immer nur mit einer Rangiereinheit und somit auch einem Triebfahrzeug vorstättend geht.

Karton- und Kunststoffmodelle

Die meisten Industriegebäude, die Brücke und auch das Schiff entstanden aus Kartonbaubögen von ScaleScenes (www.scalescenes.com).

Die Bauten sind im britischen Maßstab 1:76 ausgeführt und werden als PDF-Dateien geliefert. Für die gewählte Nenngröße H0 wurden die Vorlagen auf 1:87 skaliert und ausgedruckt, danach sämtliche Bauteile nach der ScaleScenes-Anleitung auf Karton unterschiedlicher Stärke geklebt, ausgeschnitten und verleimt. Lediglich das Empfangsgebäude am Haltepunkt ist ein Resin-Modell von Loewe-Modellbahnzubehör.



Der Hafenkran indes stammt von Faller und ist ein klassisches Kunststoffmodell. Für das Straßenpflaster und die Kaimauer des Hafenbeckens wählte ich 3-D-Kartonplatten von Noch, da diese meiner Meinung nach besser zu den Gebäuden aus Papier passen. Zur Nachbildung der Wasseroberfläche strich ich den Untergrund zunächst olivgrün und trug danach verdickte und klar auf-trocknende Acry-lat-Dispensionsfarbe wellenförmig auf. Mit dem Wassereffekt von Noch kann man sicherlich vergleichbare Ergebnisse erzielen. Nach dem Trocknen der Gewässerschicht wurde alles mit glänzendem Klarlack versiegelt.

Grüner Mix und MZZ-Kulissen

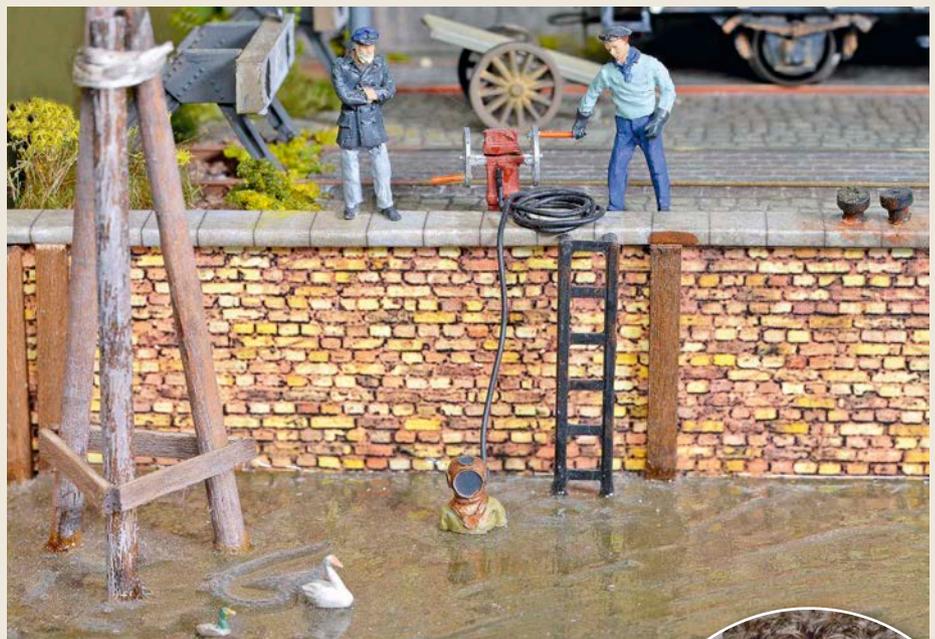
Zur Landschaftsgestaltung verwendete ich handelsübliche Produkte von Heki, MBR und Noch, aber auch selbstgefertigtes Streumaterial aus feinem Holzmehl kam zum Einsatz. Die verschiedenen Produkte habe ich gemischt und kombiniert, was eine homogene Geländedecke ergab. Die Anlagenrückwand erhielt einen blau-grauen Anstrich mit Dispersionsfarbe. Parallel wurden passende MZZ-Hintergrundmotive eingescannt, teilweise verkleinert, auf selbstklebendes Etikettenpapier gedruckt und auf die farblich vorbereitete Kulisse geklebt.

Zeittypische Kraftfahrzeuge und selbstbemalte Figuren vervollständigen neben zahlreichen weiteren Details diese kleine Modellbahnanlage, deren Bauzeit gerade einmal sechs Monate in Anspruch nahm. Inzwischen habe ich mit diesem Rangiersegment schon mehrere Modellbahnausstellungen besucht, wie letztes Jahr die „Faszination Modellbahn“ in Mannheim und in diesem Frühjahr die Dresdner Modellbaumesse. Meine anfängliche Skepsis, ob das stundenlange Hin- und Herfahren nicht einen „Modellbahnkoller“ bei mir auslösen würde, hat sich nicht bestätigt. Auch wenn die Rangiereinheiten nur kurz sind, kommt aufgrund der einfachen Tauschbarkeit keine Langeweile auf – weder bei mir noch beim Publikum. Wer etwas Ähnliches in Erwägung zieht, könnte den Betrieb sogar mit Güterwagenkarten und Frachtzetteln aufwerten.

Heinz-Ulrich Grumpe



Meist sind Fischräucherei und Konservenfabrik von Güterwagen verdeckt, was eigentlich schade ist, denn die liebevoll gestalteten Details lohnen einer näheren Betrachtung



Schatzsuche oder Müllbergung? Auf alle Fälle ist der Taucher mit Anzug und Helm gut gerüstet, um im brackigen Hafenbecken sicher auf Grund zu gehen

Die Gesamtansicht unterstreicht die kompakten Abmessungen der HO-Rangieranlage, mit der Heinz-Ulrich Grumpe auf Ausstellungstour unterwegs ist Jürgen Albrecht (6)



Kanalhafen



Preußische Tenderlok in H0 von Piko

Baureihe 91³⁻¹⁸ der Bundesbahn



Piko H0: Die 91 1595 rollt zunächst als DB-Lokomotive aus der BD Köln vor

Mit 2.060 gebauten Exemplaren war die preußische T 9³ bzw. spätere DRG-Baureihe 91³⁻¹⁸ in ganz Deutschland allgegenwärtig. Ab 1901 sah man sie sowohl vor Personen- als auch vor Güterzügen, was für den Einsatz auf der Modellbahnanlage ideal ist. Wie immer bieten die Sonneberger neben der Analogversion (Artikelnummer 50730/249 €) auch wieder digitale Soundausführungen in Gleich- (-2) und Wechselstrom (-3) für je 359 Euro an. Da die Maschinen während des Zweiten Weltkriegs auch nach Polen, Österreich, Finnland und in die Sowjetunion kamen, sind sicherlich weitere Varianten für den Export zu erwarten. Hierzulande erhalten blieben die betriebsfähigen

Lok „7348 Kattowitz“ der Museums-Eisenbahn Minden (www.museumseisenbahn-minden.de) sowie 91 319 aus Münster, 91 406 aus Nördlingen (ex Finnland), 91 896 aus Dresden und 91 936 aus Berlin.

DB-Lok zum Start

Diese Ausführungen der Epoche VI hat man aber nicht umgesetzt, sondern auf die 91 1595 der DB gesetzt. Die in Krefeld beheimatete Maschine war während der Epoche III mit DRG-Lampen und einem Führerhaus samt abgerundetem Dach sowie durch Klappen abgedecktem Kohlekasten im Einsatz. Abgesehen von diesen Details erkennt man zahlreiche Nieten, frei stehende Leitungen, einen bis wenige Millimeter unter den

Türen nachgebildeten Führerstand (das Feuerbüchsenflackern ist noch sichtbar) sowie zahlreiche angesetzte Bauteile. Auch im roten Fahrwerksbereich setzt sich die vorbildgerechte Modellumsetzung mit weiteren Leitungen, angedeutetem Bremsgestänge, Speichenrädern mit unterschiedlichen Gegengewichten und angedeutetem Krauss-Helmholtz-Gestell fort.

Gute Fahreigenschaften

Auf beiden Rädern des ersten Kupplerradsatzes sind Haftreifen aufgezogen, die zusammen mit der Eigenmasse von 270 Gramm für eine Zugkraft von 0,7 bei Vor- und 1 Newton bei Rückwärtsfahrt sorgen. Mit 65 km/h ist die Vorbildhöchstge-

schwindigkeit recht gering, was Piko bei den Werkeinstellungen berücksichtigt hat. Unser Testmuster fuhr von der Schrittgeschwindigkeit bis zu umgerechneten 80 km/h stets gleichmäßig über verschiedene Gleissysteme. Piko gibt in der Betriebsanleitung zwar 422 Millimeter als Mindestgleisradius an, doch die Lok durchfährt auch den R 1 ohne merkbare Probleme. Dabei ist nicht der Vorlauftragsatz, sondern der enge Kuppelachsstand kritisch, zumal die Radsätze ein nur geringes Seitenspiel aufweisen. Wer sich für die digitale Soundausführung entschieden hat, kann 29 Funktionen abrufen. Im digital aktivierten Rangiergang ist die v_{max} auf 40 km/h reduzierbar. MM



Lokführerseite mit vielen frei stehenden Leitungen

An der Rückseite ist der durchbrochene Rahmen gut dargestellt



□ Roco HO

Jubiläumslok als Kunstwerk

Der 1.250. von Siemens ausgelieferte „Vectron“ erhielt eine Sonderfolierung mit dem Designnamen „Italienpiercer“. Die Optik ist gestalterisch an die bisherige „Alppiercer“-Reihe angepasst und wurde erneut durch das Team von Railcolor erstellt. Original und Modell haben zwei unterschiedliche Seitenmotive zum Thema „Isola di Pescatori im Lago Maggiore“ und „Piazza del Duomo mit dem Mailänder Dom“. Die 193 139 „Monte Rosa“ (Artikelnummer



193 139 „Italienpiercer“ von Railpool – vermietet an SBB Cargo International

7500108/299,90 €) erhielt als Formänderung neu gestaltete Schleifleisten für den Italien-Verkehr, einen vorbildgerechten Schienenräumer

sowie teilweise freistehende Metallgriffstangen. Die Bedruckung des „Vectron MS“ mit Anschriften von Railpool sowie dem Mieter SBB Car-

go International ist perfekt. Gegen einhundert Euro Aufpreis sind auch vollausgestattete Digitalausführungen (7510-/7520-) erhältlich. MM

□ Märklin HO

Preußische P 8 mit stromführender Kupplung



Märklin HO: Für die Länderbahn-Version der P 8 mussten die Werkzeugformen geändert werden

Nach den Modellvarianten der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ erscheint nun die Ursprungsausführung der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung

(KPEV). Die in vielen Bereichen formgeänderte und in der typischen Epoche-I-Farbgebung lackierte P 8 (Artikelnummer 39381/499 €) entspricht

technisch den bekannten Ausführungen. Im Inneren arbeitet ein mfx+-Decoder, der zahlreiche Licht-, Betriebs- und Geräuschfunktionen

ermöglicht. Daran angehängte Wagen, wie z. B. jene des angekündigten digitalen, sechsteiligen Abteilwagensets (42047/499 €), können mit Spannung versorgt werden, wofür am Tender eine stromführende Kupplung montiert ist. Optisch fällt die P 8 „Essen 2424“ durch das Zweilicht-Spitzensignal mit Gaslaternen, die zwei Kesselaufbauten von Dampfdom und Sandkasten, die montierten Stangenpuffer sowie das normale preussische Führerhaus auf. Entsprechend dem Einsatzzeitraum um 1915 sind keine Windleitbleche am Kessel montiert, und der Kastentender hat noch keinen Aufsatz. MM

□ Piko HO

Vorserien-Ellok 120 005

Auf den ersten Blick sahen für viele Bahnreisende alle Elloks der Baureihe 120 gleich aus. Das stimmt im Prinzip, jedoch gab es auch bei dieser Konstruktion kleinere Bauartunterschiede. Insbesondere die nun als Modell in orientroter Farbgebung mit weißem Lätzchen umgesetzte 120 005 (Artikelnummer 21695/229 €), die zur Verbesserung der Aerodynamik eine geänderte Front mit weiter nach unten gezogenem Knick erhielt, fiel auf. Weniger ins Auge stechen dagegen



Piko HO: 120 005 des Bw Nürnberg 1 mit abweichender Frontpartie und runden Puffern MM (6)

die vier runden Puffer, die statt der eckigen montiert sind. Mit Untersuchungsdaten von Ende 1991 bietet

das auch gegen einen Aufpreis von 116 Euro mit Sound (DC -6/AC -7) erhältliche Ellokmodell etwas Abwechs-

lung im elektrischen Fahrzeugpark. Die guten Fahreigenschaften entsprechen den Serienmodellen. MM

□ Dekas HO

Doppelflachwagen

Für den Transport von schweren Fahrzeugen, Maschinen und ähnlichen Frachten stellte der Waggonbau Niesky in den Jahren 1998 bis 2001 eine Reihe von Doppelflachwagen der Gattung Laads 800B her. Das insgesamt 327 Millimeter lange Modell von

Transwaggon (Artikelnummer 873101/89,99 €) zeichnet sich durch seine niedrige Ladehöhe aus. Um das zu erreichen, haben die Räder einen Durchmesser von 8,9 und eine Spurkranz-

höhe von 0,8 Millimetern. Das Fahrgestell besteht aus Metall, der Aufbau aus Kunststoff. Die beiden Wagen sind über eine starre Kupplung miteinander

verbunden. Verschiedene Teile liegen separat bei, darunter Übergangsbleche und geätzte Rangiererritte. GF



Dekas: Laads 800B von Transwaggon für den schweren Güterverkehr Guus Ferré



Roco HO: Dampflok 10 001 der Deutschen Bundesbahn

□ Fiktive HO-Modelle von Roco

Was wäre, wenn ...?

Wenn man die Originale nicht mit Folien bekleben und so neue Vorbilder für attraktive Modelle erstellen kann, muss man in Firmenarchiven und -katalogen suchen. Roco wurde hier fündig und hat zwei beliebten Dampflokomotiven ein durchaus attraktives Erscheinungsbild verpasst. Unter dem Motto „Was wäre, wenn ...?“ werden diese Modelle sicherlich viele Fans und Sammler begeistern.

Die neue Schnellzugdampflok-Baureihe 10 der DB sollte in den 1950er-Jahren ein elegantes Erscheinungsbild erhalten. Die Lokfabriken und das Technische Gemeinschaftsbüro der Lokomotivindustrie (TGB) wurden aufgefordert, verschiedene Designvarianten zu präsentieren. 36 dieser Ideen wurden veröffentlicht, darunter auch der Vorschlag der Maschinenfabrik Eßlingen. Dieser sah vor, die Lok in einer dynamisch wirkenden, rostroten Lackierung einzusetzen. Leider konnte man sich im Lokausschuss nicht für einen dieser Entwürfe begeistern, sodass das nun umgesetzte Modell (Artikel-



Frontansichten der im Original so nie lackierten Maschinen

nummer 7100015/499,90 €) mit erhabenen, verchromten Zierlinien und feinen Metallspeichenrädern nur ein Vorbild auf Papier hat. Trotzdem wirkt die Lok im Anlageneinsatz mit passenden Wagen sehr gut. Allerdings hätte man sich auch die fiktive Nummer 10 003 gewünscht, um das rote Modell zusammen mit seinen schwarzen Schwestern einsetzen zu können. Die digitalen Gleich- (711-) und Wechselstromausführungen

(712-) mit Sound und Rauch sind für jeweils 649,90 Euro erhältlich.

Deutsch-Österreicherin

Anfang des 20. Jahrhunderts wurden die ersten Maschinen der Reihe 310 von der Lokomotivfabrik Floridsdorf an die kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen (kkStB) geliefert. Mit ihrem wuchtigen Vierzylinder-Verbundtriebwerk, den mehr als

2,10 Meter hohen Treib- und Kuppelrädern sowie einem mächtigen Kessel gilt sie bei vielen Fans als schönste Dampflok Österreichs. Wie heute noch üblich, interessierten sich auch andere Bahnverwaltungen für diese Konstruktion. Roco hat die länderübergreifende Kooperation aufgegriffen und sein bekanntes Modell analog den Vorgaben der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen lackiert und beschriftet. Das elegante Modell (Artikelnummer 7100013/489,90 €) bzw. dessen Digitalvarianten (711-/712-) für je 589,90 Euro verfügen über NEM-Fine-Scale-Metallspeichenräder, eine zu öffnende Rauchkammertür und viele extra angesetzte Teile. Der Antrieb erfolgt über zwei Radsätze des Tenders sowie über eine Kardanwelle auf alle Lokkuppelradsätze. Wer die Länderbahn-Thematik bevorzugt, hat nun für seine Epoche-I-Züge eine weitere attraktive Dampflok.

MM

Roco HO: Dampflok 31001 der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen MM (5)



□ Roco HO

Digitale Tenderlok 89 7269

In nahezu allen Epochen kann man die im Original in über 1.500 Exemplaren ab 1882 gebauten Tenderlokomotiven der preußischen Gattung T3 einsetzen. Als Bauart Cn2t hatte die Lok in der Ausführung M III-4p eine Reibungslast von 36 Tonnen und konnte mit bis zu 40 km/h ihren Dienst versehen. Mit der 89 7269 (Artikelnummer 7110014/377,90 €) des Bw Bayreuth beweist Roco, dass man auch solch



Roco HO: Baureihe 89⁷⁰⁻⁷⁵ der DB mit Untersuchungsdaten von 1952

eine kleine, einst von Fleischmann entwickelte Nebenbahnlok mit vielen digitalen Licht-, Sound- und Betriebsfunktionen (F 0 bis 23) ausstatten kann. Verzichtet hat man bei der 127 Gramm wiegenden Maschine auf Haftreifen, was die Spannungsabnahme deutlich verbessert und sich nicht negativ auf die Zugkraft von 0,3 Newton auswirkt. Allerdings macht sich der fehlende Pufferkondensator bemerkbar, der insbesondere bei unsauberen Gleisen Soundaussetzer vermeiden würde. MM

□ Märklin HO

Digitalkran

Generationen von Modellbahnern spielten vermutlich schon mit dem dreiachsigen Kran von Märklin. Die Göppinger haben ihm jetzt einen formneuen Aufbau spendiert und digitale Funktionen integriert. Zu finden ist das preislich attraktive Modell samt Kranschutzwagen mit Auslegerstütze im Start-up-Sortiment (Artikelnummer 46719/179,99 €). Mittels „Power Control Stick“ sowie „Mobi-

le“ bzw. „Central Station“ kann der Kranausleger angehoben bzw. gesenkt, das Seil mit Kranhaken auf- oder abgewickelt sowie das Kranführerhaus gedreht werden. Die Mini-Getriebemotoren arbeiten nahezu geräuschlos und zuverlässig, sodass der kleine Kran sicher einen passenden Einsatzort im Bw, an der Strecke oder auf einem Werkgelände findet. MM



Märklin HO: Der Digitalkran mit neuem Aufbau bietet sich für Verladetätigkeiten an

□ Rapido Trains OO

Schottische Dampfloch

In mehreren Versionen wurde die Güterzuglok „Jones Goods“ 4-6-0 ausgeliefert. Die hier dargestellte Version ist die Variante der schottischen Highland Railway, wie sie 1960 verkehrte und heute im Glasgow Riverside Museum zu bewundern ist. Dem Hersteller ist ein stimmiges Modell gelungen (Artikelnummer 914001/219,95 £), das durch perfekte Lackierung und exakte Bedruckung

zu überzeugen weiß. Das Gelb der Aufbauten harmoniert mit den grünen „linings“, die durch hauchdünne, rot-schwarz-weiße Begrenzungslinien ergänzt werden. Im Kontrast dazu steht der detaillierte Führerstand. Vorbildgerecht gibt es keine Spurkränze am Treibradsatz. Im Tender ist Platz für Decoder und Lautsprecher zur Digitalisierung. WB



Rapido Trains OO: Dampfloch „Jones Goods“ der Highland Railway Wolfgang Bdinke

□ Rivarossi HO

Reisezug- und Gepäckwagen des „Edelweiß-Express“

Nach Märklin/Trix bietet nun auch Rivarossi einen Vorkriegs-„Edelweiß-Express“ an. Dieser luxuriöse Tageszug verband ab dem 15. Juni 1928 Amsterdam mit Basel, wobei er immer westlich des Rheins blieb. Er war die direkte Antwort der CIWL

auf die Einführung des „Rheingold“ einen Monat zuvor. Der komplette Zug kann aus zwei dreiteiligen Garnituren (Artikelnummern 4390/-1, je 259,90 €) zusammengestellt werden. Die Sets bestehen aus einem vierachsigen Gepäckwagen

DD3 sowie je einem Pullman-Wagen der VPC Flèche d'Or und VP Étoile du Nord. Es handelt sich um detaillierte Modelle mit einem geätzten Logo des Eigentümers Wagons-Lits. Die Wagen sind mit einer Innenbeleuchtung ausgestattet, die mit ei-

nem Fingertipp auf einen bestimmten Teil des Daches ein- oder ausgeschaltet werden kann. Die eingeschaltete Beleuchtung macht deutlich, dass dem Innenraum der Modelle viel Aufmerksamkeit gewidmet wurde. GF

Rivarossi: Vorkriegs-„Edelweiß-Express“

Guus Ferrée

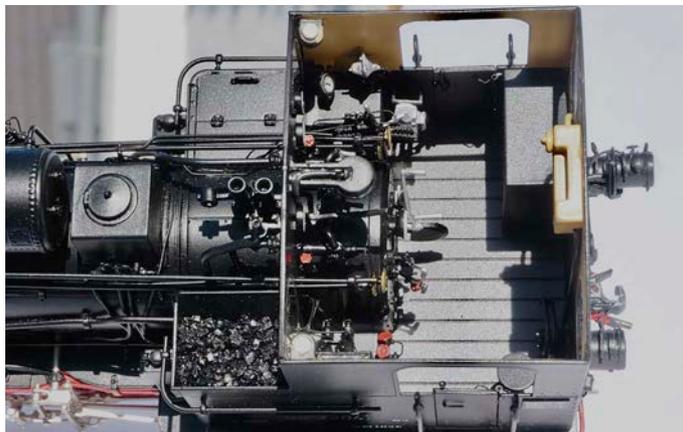




**Schnellenkamp Om: 99 7204
mit DB-Beschriftung der Epoche III**

□ Die erste Om-Dampflokomotive von Schnellenkamp
Baureihe 99⁷²⁰

Es sei die wohl schönste deutsche Meterspurdampflokomotive, hat Michael Schnellenkamp die Wahl der Baureihe 99⁷²⁰ (badische C) als Vorbild für sein erstes Dampflokmodell begründet. Es ist nebenbei das erste industriell gefertigte Dampflokmodell in Om überhaupt. Zweiter Grund: Es handelt sich um die einzige deutsche Dampflokbaureihe, deren sämtliche Exemplare bis heute erhalten geblieben sind – die 99 7203 sogar betriebsfähig beim „Alb-Bähnle“ Amstetten – Oppingen. Dort sowie bei der Denkmallok 99 7202 am alten Bahnhof von Mudau, dem einstigen Endpunkt des „Odenwald-Express“, für den Borsig 1904 die Loks geliefert hat, kann man sich von der Größe



Der Führerstand ist vorbildgerecht ausgestattet

Klaus Honold (2)

und von den gefälligen Proportionen überzeugen. Kein Bimmelbahn-Zwerg wie bei manch einer nord-

deutschen Kleinbahn, aber auch kein Kraftprotz wie die „Harz-Bullen“ der Baureihe 99²²⁻²⁴, sondern

ein kompakter Dreikupppler, der entfernt an die preußische T 3 erinnert.

Derart einzigartig ist auch Schnellenkamps weitgehend aus Messing gefertigte Nachbildung – und zwar im beeindruckenden Gesamtbild wie in der überragenden Darstellung aller Details. Das Modell wirkt, als sei es gelungen, auch noch den kleinsten Hebel oder das winzigste Ventil korrekt in den Maßstab 1:45 zu übertragen – zugleich immer mit dem Blick auf die Betriebstauglichkeit. Ein Beispiel dafür ist die ebenso filigrane wie funktionale Allan-Steuerung, hier statt mit Kurbeln ausgestattet. Ihrer Bewegung zuzusehen ist ein Genuss! Zu loben sind zudem austauschbare Kupplungen (im Betrieb praktische Kadée-Kupplung gegen vorbildgerechte Trichterkupplung) und das abnehmbare, von Magneten gehaltene Führerhausdach, was zum Betrachten der perfekt miniaturisierten Armaturen und zum Einsetzen des Lokpersonals einlädt. Hinzu kommen Gimmicks wie die separat zu öffnenden Lüfterklappen.

Die technischen Spezifika stehen den optischen nicht nach: Die Fahreigenschaften des mehrfach gefederten Chassis sind tadellos, der Sound – übernommen von der Vorbildlok 99 7203 – passt bestens, einschließlich des Leerlaufs bei zurückgezogenem Regler. Schnellenkamp hat insgesamt 240 Modelle der kompletten Vorbildserie in den Varianten DEBG/DRG/DB der Epochen I bis III unter den Artikelnummern 990004a/4b, 997201a/b, 997202a/b und 997204a/b für jeweils 1.590 Euro aufgelegt. Außerdem gibt es neben dem Rollwagen seit Kurzem auch eine Reihe von passenden Güterwagen. **ONO**

□ Roco HO

Reichsbahn-Triebwagen mit passendem Beiwagen

Bei der Reichsbahn wurden die auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982 von Waggonbau Studenka vorgestellten tschechoslowakischen Triebwagen der Reihe M152 nie be-

schaft, obwohl sie als Nachfolger für die Baureihe 171/172 vorgesehen waren. Was wäre, wenn es damals zu einer Bestellung gekommen wäre? Dann hätte die angedachte Baurei-

he 174 sicher so ausgesehen wie das neue Roco-Modell in fiktiver DR-Lackierung (Artikelnummer 7700013/299,90 €). Für Probefahrten trägt der Triebwagen die DR-Nummer

174 001-8 und der einfarbige Beiwagen 174 801-1. Technisch entspricht die Garnitur mit PluX16-Schnittstelle den bereits lieferbaren Varianten aus der ČSSR. **MM**



Roco HO: DR-Nebenbahn-Triebwagen der Baureihe 174 mit farblich unterschiedlichen Beiwagen

□ Piko HO ÖBB-Reihe 1010

Mit der Formvariante der österreichischen Reihe 1010 erscheint eine weitere Ausführung der Schnellzuglok. Besonders auffällig ist die mehrfarbige ÖBB-Lackierung der Epoche V.

Neben dem Analogmodell der Salzburger 1010 005 mit PluX22-Schnittstelle (Artikelnummer 21725/229 €) gibt es auch digitale Varianten mit Sound (-6/-7) zu jeweils 344 Euro. Die

Elloks mit einem fünfpoligen Motor und zwei ausgewuchteten Schwungmassen erreichen eine Zugkraft von 1,4 Newton bei ausgewogenen Fahreigenschaften. **MM**



Piko HO: Die 1010 005
trägt Untersuchungsdaten vom Januar 1993

Geschichtsträchtige sächsische IV K

Mit der 99 1561-2 erinnert LGB an die Ab-schiedsfahrten auf verschiedenen Schmal-

spurbahnen in Sachsen. Deshalb liegen der IV K (Artikelnummer 26847/1150 €) auch entsprechende Aufkleber bei, die an den 30. September 1984 erinnern, als der Personenverkehr auf der Preßnitztalbahn Wolkenstein – Jöhstadt endete. Optisch und technisch entspricht das Sondermodell mit Rauchgenerator und radsynchronem Dampfstoß fast den anderen IV K, ist aber erstmals mit einem Energiespeicher ausgerüstet. **MM**



□ NMJ O Post-/Gepäckwagen der NSB

Als Ergänzung für norwegische Reisezüge gibt es den vierachsigen kombinierten Post-/Gepäckwagen DF 37 im Maßstab 1:43,5. Die Originale wurden zwischen 1942 und 1994 ein-

gesetzt, weshalb es neben der Epoche-II/III-Version (Artikelnummer DF37 21305) auch die späteren Ausführungen (-6/-7) für je 1.249 Euro gibt. Die hochwertigen, 54 Zentime-

ter langen und weitestgehend aus Metall gefertigten Kleinserienmodelle sind mit einer Inneneinrichtung und -beleuchtung sowie zahlreichen Details versehen. **MM**



NMJ O: kombinierter Post-/Gepäckwagen aus der Superline-Serie **MM (6)**

Außerdem...

... lieferte **Wunder** in 1 die Baureihe 93⁵⁻¹² bzw. preußische T 14' mit Anschriften der Epochen I bis IV (Artikelnummern 11061 bis -70/je 3.290 €) aus



Wunder 1: 093 526 der DB **Werk**

... erschien bei **Piko** die HO-Diesellok V 23 als vorbildgerecht beschriftete Lok 34 im Captrain-Design der Epoche VI (52554/159 €)



Piko HO: Captrain-Lok 34

... fährt von **Halling** in HO der motorisierte Grazer Oldtimer-Trieb- (GOT-TW7/159,90 €) samt Beiwagen (-BWG/89,90 €) vor



**Halling HO:
Tw 87 mit Bw 71**

... konnte **Saxonia Modellbau** den D-Zug-Wagen C4Ü Sa07 (120180/-4, je 67,90 €) in TT ausliefern. In Kürze sollen auch HO-Modelle des sächsischen Durchgangswagens folgen

... hat **N-tram** in Nm zweiachsige Basler Straßenbahntriebwagen in der Umbauausführung von 1909 mit geschlossenen Plattformen für je 980 Euro aufgelegt

... bereichert **Arnold** mit der vierachsigen italienischen Diesellok D.445 (2573/184,90 €) das Angebot an FS-Triebfahrzeugen in Maßstab 1:160

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



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

NEU

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



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

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



■ Lasercut-Bausatz in HO von Joswood

Kleinbekohlungsanlage für Dampfloks

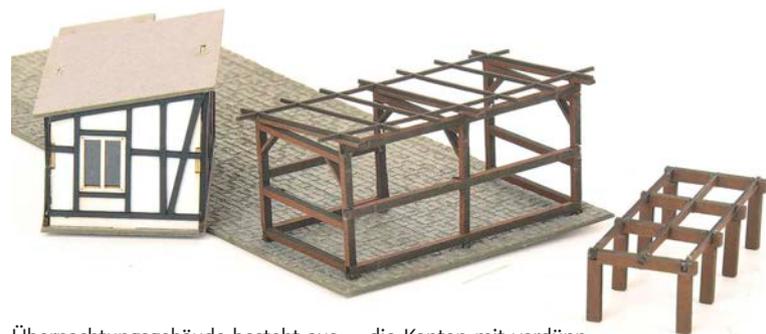
Für Privat- und Nebenbahn-Bahnbetriebswerke ideal ist die neue Kleinbekohlungsanlage samt Nebengebäuden. Der Lasercut-Bausatz (Artikelnummer 19054/55 €) enthält die passgenau ausgeschnittenen und farblich angepassten Bauteile für die Bekohlungsfläche samt Kran, das Lager und ein Übernachtungsgebäude fürs Lokpersonal.

Die Bühne besteht aus vier Stützen mit acht Pfosten, drei darin eingelassenen Querbalken, der Treppe samt Geländer sowie der hölzernen Abdeckung und der zum Lager hin wei-

senden Verkleidung. Etwas kniffliger ist die Montage des Lagers. Entgegen der Bauanleitung ist es einfacher, die drei Pfosten Teile zunächst in die Grundplatte zu kleben. Anschließend kann man leichter die fünf ausgeklinkten Querbalken passgenau in die Nuten der senkrechten Pfosten einsetzen und alles rechtwinklig ausrichten.

Das Ankleben der realistisch dargestellten Holzverschalung ist recht einfach. Bei den auf das Dach aufzubringenden Blechplatten kann man ruhig ungenau arbeiten, da das den vorbildlichen Eindruck verstärkt. Das

Joswood HO: Die Bekohlungsanlage mit Nebengebäuden lässt sich an einem Bastelabend montieren



Übernachtungsgebäude besteht aus Kartonwänden mit Fenstern, hinter die transparente Folie kommt. Von außen werden das Fachwerk sowie die Ziegelintarsien aufgeklebt. Innovativ ist die Dacheindeckung, die zunächst auf die Unterkonstruktion geleimt wird. Anschließend streicht man

die Kanten mit verdünntem Leim ein und knickt die Dachhaut ab, was die Wirkung der Dachpappe perfektioniert. Fingerspitzengefühl erfordert es, den Kranausleger mit Umlenkrolle am Holzmast zu befestigen und das nicht zum Lieferumfang gehörende Seil einzufädeln. MM

Wiking HO:
Hinter den beiden formneuen VW T 2b steht der Thyssen-Sattelzug aus Duisburg



■ Wiking HO

Zwei formneue VW-Busse und ein Tanksattelzug

Vom beliebten Transporter gibt es bereits unzählige Miniaturen. Bisher fehlte aber die zweite Generation mit hohen Blinkern und großen Rückleuchten. Der formneue VW T 2b erscheint zunächst als geschlossene Variante in Himmelblau (Artikelnummer 31801)

und als Kleinbus in Orange-Weiß (-2) zu jeweils 19,99 Euro. Nach Archivunterlagen des Wuppertaler Fahrzeugbauers Blumhardt entstand der Thyssen-Tanksattelzug mit MAN-Zugmaschine und vorbildgerechter Bedruckung (88246/26,99 €). MM

■ Faller 2-Z

Vielseitige Rahmenmodule als Bausatz

Wer für Dioramen und kleinere Anlagen einen stabilen und trotzdem leichten Unterbau benötigt, findet bei Faller passende Rahmenmodule in den Abmessungen von 1,0 mal 0,5 (Artikelnummer 170100/129,99 €) und 0,5 mal 0,5 Metern (-1/89,99 €). Die aus acht Millimeter starkem Holz gefertigten Einzelteile lassen sich in wenigen Minuten montieren.

In der Regel genügt es, die mit Nuten bzw. Zapfen versehenen Teile zu verleimen. Wer mehr Stabilität wünscht – beispielsweise bei regelmäßigem Anlagentransport –, kann die Bretter vorbohren und zusätzlich verschrauben. Modulbeine und -füße können später problemlos mit Vierkantleisten an den stabilen Modulen befestigt werden. *MM*

Faller 2-Z: Die Modulkästen werden als passgenaue Bausätze geliefert



■ Faller Z

Neue Lasercut- und Kunststoff-Bausätze

Faller hat drei 1:220-Lasercut-Bausätze ausgeliefert. Bereits erhältlich sind die Stadthäuserzeile (Artikelnummer 282783/79,99 €), das alte Rathaus (-79/57,99 €) und die Sägemühle (-51/59,99 €) als wiederaufgelegte Farbvariante. Alle drei bestehen aus durchgefärbten Hartkartonteilen, die keine farblichen Nacharbeiten

verlangen. Fensterfolien und Anleitung sowie ggf. ergänzende Ausstattungselemente liegen bei. Ebenfalls schon im Handel zu finden ist der im Kunststoffspritzguss gefertigte fünfständige Ringlokschuppen Freilassing (-25/130 €), der Lokomotiven bis zwölf Zentimeter Länge aufnehmen kann. *HSP*

Faller Z: altes Rathaus als Lasercut-Bausatz aus Karton

Trainini



Noch HO: Postbeschäftigte samt passendem Zubehör für die Briefzustellung

■ Noch HO

Themenwelten Post und Imkerei

Mit gleich zwei Briefkästen, drei Fahrrädern, zwei Zustell-, einem beladenen Postkisten- und einem leeren Rollwagen sowie fünf dazu passenden Postbeschäftigten (Artikelnummer 16265/35,99 €) können die verschiedensten Szenen rund um

die Briefzustellung der Epochen IV bis VI dargestellt werden. Epoche-neutral ist dagegen das Set mit fünf Imkern bei der Arbeit und den drei Bienenstöcken (15615/16,99 €), die in Gärten oder am Bahndamm aufgestellt werden können. *MM*



Noch HO: Imker bei der Arbeit an ihren Bienenstöcken

■ Preiser G, HO

Verschieden arbeitende Frauen und Männer

Um Gartenbahngebäude und Gärten vorbildgerecht auszugestalten, gibt es einen auf einem Tisch sitzenden Schneider (Artikelnummer 45530/26,30 €). Damit die zwei Wäschefrauen (44936/58,60 €) die gewaschenen Sachen auf die drei Leinenabschnitte hängen können, sind zuvor die vier Pfosten im Abstand von je 146 Millimetern aufzustellen. Hierzu sollte man eine entsprechen-

de Platte nutzen und mit Gartenerde-Imitat überstreuen, falls man die Damen nicht für eine Innenanlage nutzt. Der Schlosser mit Putzlappen (45531/20,25 €) hat bereits einen sauberen Kittel an. Für HO-Straßenbaustellen gibt es ein Set mit Kompressor, Absperrungen, Verkehrsschildern und zwei aufwendig lackierten Arbeitern mit Warnkleidung (10754/24,50 €). *MM*



Preiser 2, HO: Gartenbahnfiguren Schneider, Schlosser und Frauen bei der Wäsche (oben) sowie HO-Straßenbauarbeiter (unten)

MM



■ **denkmalTram HO Haltestellen**

Der Kleinserienhersteller Ronny Winter bietet verschiedene Haltestellengebäude an, die konkreten Vorbildern nachempfunden sind. Je nach Modell bestehen sie aus Resin oder wurden als Lasercut-Bausatz gefertigt. Be-



■ **denkmalTram HO: Wartehalle Hossfeld**

sonders aufwendig gestaltet und mit vielen Fenstern versehen ist die Dresdener Wartehalle Hossfeld (39 €), die dem Typ O entspricht. MM

■ **HO-Modellautos**

Amis und andere Pkw-Modelle von Brekina, Minichamps, Oxford und PCX87

In den letzten Wochen kam wieder ein großer Schwung an neuen Modellautos – meist nach historischen Vorbildern – in den Handel. Einen gewissen Schwerpunkt bilden dabei Modelle von US-Herstellern. Von **Oxford** gibt es neben interessanten Varianten schon bekannter Modelle auch Formneuheiten ab zwölf Euro. Lieferbar sind u. a. Chrysler New Yorker Deluxe Coupé St. Regis von 1955 (Artikelnummer 87CNY 55002), DeSoto Suburban mit Kanuladung von 1946 (87DS46007), Oldsmobile 88 als geschlossenes Cabrio von 1957 (87OC57003) und Plymouth Savoy Sedan von 1959 (87PS59003) sowie in der unteren Bildreihe Studebaker

Champion Starlight Coupé von 1950 (87SC50001), Ford Country Sedan von 1964 (87FC64001), Plymouth Barracuda von 1965 (87PB65001) und Packard Clipper Touring Sedan von 1942 (87PC42001). Auch **Brekina** hat neue Amis ausgeliefert – darunter Buick Caballero (18175 bis -77), Plymouth Fury (19680 und -81), Chevrolet Caprice als New York City Transit Police (19710) und Cadillac Coupé deVille (18126 bis -29) zu je 19,95 Euro. Ebenfalls aus Teningen kommen Citroën Dyane offen (14261 bis -63), Rover 3500 SD1 (15150 bis -52), Ford Transit Mk1 (34163 bis -65) und Citroën D5 Cabrio Chapron (14225 bis -30) zu Preisen zwischen 16,95 und

23,95 Euro. Mit einer Vielzahl an Neukonstruktionen kann auch **PCX87** aufwarten, darunter sind Lamborghini Espada (870168 bis -70), Jaguar XJS (870328 bis -31), Chevrolet Caprice Station Wagon (870453 bis -55), Ford Escort Mk II RS (870720 bis -23), Fiat 500e (870560 bis -63) und Audi A 3 Sportback (870556 bis -59) zu jeweils 22,90 Euro. Doppelt freuen dürfen sich Japan-Fans, denn den Honda CRX gibt es nun gleich doppelt als Fahrzeug der ersten Generation von 1983 von **PCX87** (870468 bis -71/je 22,90 €) und aus der zweiten Generation von 1987 von **Minichamps** (161020 bis -24/je 24,90 €). OS

■ **Außerdem...**

... bietet **Epoke Modeller** eine Autowerkstatt mit großem Tor und Bürobereich als HO-Bausatz an (Artikelnummer 877027/35,91 €)



Epoke Modeller HO: kleine Autowerkstatt

Werk (2)

... kann man mit 50 Zentimeter langen und 0,7 bzw. 1,4 Zentimeter hohen und 6,40 Euro kostenden Forsythien- (11805, -10) oder Rosenhecken (-06, -11) von **Heki Gärten** und Felder einfrieden

... hat das lange Warten ein Ende und **Herpa** nun endlich mit dem VW ID 3 (421126/431101) ein weiteres Elektrofahrzeug aus Wolfsburg zu je 18,90 Euro ausgeliefert



Herpa: VW ID 3

... findet man unter www.dresden-modellbau.de verschiedene und teils auch stromführende Scharfenberg- und Trichter-Kupplungen für O- und HO-Straßenbahnmodelle

... fertigt **Loewe Modellbau** eine in einem Waggon untergebrachte Signalmeisterei in HO (3023/19,90 €) und N (-9/12,90 €) als Lasercut-Bausätze



Loewe HO/N: Signalmeisterei

... lassen sich 67 Zentimeter lange und bis zu 12,5 Zentimeter hohe Geländeunterschiede in O/HO mit der extra langen Steinmauer von **Noch** (58055/16,99 €) gestalten



Noch O/HO: Steinmauer MM (2)

Brekina USA



PCX87 & Minichamps



Brekina Europa



Oxford USA



PCX87



Oliver Strüber (6)

<https://worldmags.net>

Buch & Film

Die Schmalspurbahn Nebitzschen – Kropfowitz und die Bahnen im „weißen Land“ – Helge Scholz – 232 S., 327 Farb-/169 Schwarzweiß-Abb./2 Karten – 58,00 € – SSB Medien/SOEG Verlag, Zittau – ISBN 978-3-9826224-3-9



Die sogenannte NK-Linie Nebitzschen – Kropfowitz war ein Bestandteil des Mügelner Schmalspurnetzes und mit ihrer Streckenlänge von nur sechseinhalb Kilometern die zweitkürzeste Schmalspurbahnlinie Sachsens. Trotzdem hatte sie für den Güterverkehr und insbesondere für den Kaolintransport eine große Bedeutung. Zum Thema Mügeln und Umgebung gibt es ja bereits viele Veröffentlichungen, doch die kleine NK-Strecke rangierte darin immer nur am Rande. Die an der Abzweigweiche in Nebitzschen beginnende Trasse führte über Kemmlitz nach Kropfowitz und hatte zahlreiche Werkanschlüsse zu diversen Kaolinwerken. Die 1903 eröffnete Bahnlinie sollte eigentlich nur dem Güterverkehr dienen. Deshalb waren Personenzüge hier nur selten unterwegs.

Der obere Streckenabschnitt wurde zwar schon 1967 stillgelegt, doch dem Autor ist es trotzdem gelungen, durch aufwendige Recherchen in Fotoalben von Privatpersonen so manche Bildrarität aufzuspüren. Der damals verbliebene DR-Trassenteil Nebitzschen – Kemmlitz wird heute von der Döll-

nitzbahn mit Personenzügen befahren. Das Buch ist eine Kombination aus Eisenbahn- und Bergbaugeschichte. Der hintere Teil erläutert die einzelnen Kaolinwerke und deren Anschlüsse. Neben den Gleisanlagen werden auch die Werkloks beschrieben und in Einsatzbildern gezeigt. Insofern ist das Buch auch für Feldbahnfans eine gute Informationsquelle. JA

Parolen, Pracht und Propaganda, Lokomotiven als Massenmedium – Thomas Samek – 128 S., 18 Farb-/151 Schwarzweiß-Abb. – 34,95 € – NordSüd Express, Hattenhofen – ISBN 978-3-949665-26-4



Fahrende Lokomotiven wurden über alle Epochen hinweg als Werbot-schafter genutzt – sei es für Jubiläen in der Region, überregionale Feste oder Sportveranstaltungen, politische Botschaften bzw. als Markenbotschafter. Die gute Bildauswahl zeigt Maschinen aller Traktionsarten mit handgemalten Kreideanschriften ebenso wie mit professionell angefertigten Schildern, Flaggen und der heutigen Folienbeschriftung – oft mit den dazugehörigen, meist stolz posierenden Personen. Klassische Werkaufnahmen der Lokfabriken künden von den erreichten runden Fabriknummern. Auch in den beiden Weltkriegen nutzten Eisenbahner ihre Loks für Grüße und Parolen. Einweihungen von Bahninfrastruktur und auch Streckenstilllegungen boten weitere Anlässe für dekorierte Triebfahrzeuge. Im „Dritten Reich“ gab es zahlreiche Ereignis-

se, die beworben und dokumentiert wurden – beispielhaft seien die Olympischen Spiele, Bahnausstellungen und die Parteitage erwähnt. Bei der DR wurde die Tradition der Propagandabotschaften mehr genutzt als bei der DB, was zahlreiche Motive belegen. Im Osten warb man für den Pionier-Express oder eine Jugendbrigade, im Westen eher für Festtage, Karneval oder Olympia. Die zum Teil ganzseitigen Bilder sind von hoher Qualität und informativ beschrieben. Ein kurzweiliges, empfehlenswertes Buch, das die modernen DB AG-Werbeträger bewusst auf nur vier Seiten zeigt. MM

50 Jahre ÖBB-Reihe 1044/1142, Einsatz im Osten Österreichs – Werner Prokopp – 144 S., 179 Farb-/4 Schwarzweiß-Abb. – 35,00 € – RMG-Verlag, Wien/Österreich – ISBN 978-3-902-89449-6



Dieses Buch dokumentiert den Einsatz des „Alpenstaubsaugers“ von 1974 bis heute. Ins Bild kommen meist blitzsaubere, herausgeputzte Exemplare. Von hohen über niedrige Dachlüfter, runde oder Rechteck-Puffer reicht die Palette der mechanischen Unterscheidungsmerkmale.

Weitaus markanter sind jedoch die unterschiedlichen Lackierungen, mit denen die Loks über die Jahrzehnte hinweg unterwegs waren. Da ist von Blutorange, Blutorange-Creme bis zu Verkehrsrot-Kieselgrau alles zu finden, was Österreich durchquerte. Markante Designs wie das Schach-

brettmuster oder die Rekordlok 501 findet man ebenso wie die blaue Euro-Lok und die bunte Confetti-Maschine. Besonders beeindruckende Aufnahmen entstanden am Semmering oder in Schneelandschaften, wo die roten Loks einen tollen Kontrast boten. WB

Southern Pacific Maintenance of Way Equipment 1895–1996 – Kenneth W. Harrison – 498 S., 288 Farb-/1.121 Schwarzweiß-Abb. – 149,95 \$ – Southern Pacific Historical & Technical Society, Upland/USA – ISBN 978-1-637-95775-2

Obwohl die Schienenunterhaltung ein recht spezielles Thema ist und Fotos dazu rar sind, ist dem Autor eine beinahe lückenlose Dokumentation gelungen. Aufgeführt sind alle Fahrzeuge eines Jahrhunderts, egal ob flangers (kleine Pflüge unter Wagengchassis) oder mächtige Jordan spreaders (im Winter zur Schneeräumung, im Sommer zum Schotterbettplanieren eingesetzt). Auch die Geschichte der Schneefräsen und Keilpflüge wird erzählt, gefolgt von Eisenbahndrehkränen samt Begleitfahrzeugen, schienengebundenen Rammen, Löffel- und Grabenbaggern. Weiten Raum nehmen ehemalige Reisezugwagen ein, die als Aufenthalts-, Schlaf-, Material- oder Küchenwagen genutzt wurden. Auch Wasserwagen für die Brandbekämpfung auf Basis ausgedienter Kesselwagen oder Tender sowie bahneigene Kraftfahrzeuge gehören zum Inhalt. Es folgen Flach-, Schotter- und Spezialwagen. Auch auf den Fuhrpark S.P.-liierter Bahnverwaltungen wie Cotton Belt oder Pacific Electric wird eingegangen. Eine beigelegte CD-ROM listet alle je im Einsatz gewesenen Fahrzeuge auf. WB

Weiterhin erreichten uns:



Rhein-Mainische Hafenstädte und ihre Werksbahnen, Werksbahnen zwischen Aschaffenburg, Hanau, Frankfurt, Wiesbaden, Gernsheim – Andreas Christopher – 124 S., 114 Farb-/74 Schwarzweiß-Abb. – 29,80 € – Eigenverlag Christopher, Frankfurt (Main) – ISBN 978-3-9826113-0-3

Linienstern Mühldorf, Dieselparadies in Südostbayern (EK Special 157) – Norman Kampmann/Josef Mauerer – 100 S., 142 Farb-/62 Schwarzweiß-Abb. – 13,90 € – EK Medien, Freiburg – ISBN 978-3-8446-7050-9

Der Lokheizer (Reprint/Lehrmittelstelle der DR) – Rudi Hallmann – 132 S., 82 Schwarzweiß-Abb. – 29,90 € – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71750-3

Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 2025 – Autorenteam – 180 S., 5 Farb-/24 Schwarzweiß-Abb. – 8,50 € – VDMT, Bremen/EK Medien, Freiburg – ISBN 978-3-8446-6845-2

Auf historischen Gleisen zum sanften Tourismus, Begeisterung rund um die Steyrtal-Museumsbahn – Rudolf Brandl/Johannes Ebert – 128 S., 200 Farb-Abb./5 Karten – 43,00 € – RMG Verlag, Wien/Österreich – ISBN 978-3-9034-1110-4

Güterverkehr im Modell, Planung, Bau und Betrieb – Michael U. Kratzsch-Leichsenring – 148 S., 145 Farb-/25 Schwarzweiß-Abb. – 39,90 € – Transpress Verlag, Stuttgart – ISBN 978-3-613-71749-7

100 Jahre Berliner S-Bahn, Gleichstrombetrieb im Wechsel der Geschichte – Video-DVD, 58 Min. Spieldauer – 22,80 € – CFT Video, Berlin/EK Medien, Munzinger Straße 5a, 79111 Freiburg



■ Ränge vier bis zehn des 10. em-Dioramenbau-Wettbewerbs

Lost Places in vielen Facetten

Nach den in em 7/25 vorgestellten Plätzen eins bis drei stellen wir die restlichen der Top Ten vor, denen die Besucher der Dortmunder „Intermodellbau“ ihre Stimme gegeben haben. Dass jeder Teilnehmer die thematische Wettbewerbsvorgabe anders interpretierte, zeigen die folgenden Sieger- sowie einige nichtplatzierte Dioramen in den Nenngrößen 2 bis Z

**Dioramenbau-
Wettbewerb**
»Lost Places«



Nach der überaus positiven Resonanz auf den 10. em-Dioramenbau-Wettbewerb haben inzwischen alle Teilnehmer ihre Schaustücke persönlich in den Redaktionsitzen in Mülheim und München abgeholt bzw. per Paketdienstleister zurückerhalten. In der unten stehenden Tabelle haben wir die Platzierungen aller Teilnehmer aufgelistet. Wenn Sie sich die prämierten Dioramen genauer anschauen, werden Sie sicherlich viele Details erkennen, die sich auf der heimischen Modellbahnanlage nachgestalten lassen. Wer bisher nur Fahrzeuge gesammelt hat, wird nun vielleicht Lust bekommen, auch einmal ein kleines Landschaftsschaustück zu gestalten, was schließlich auch Sinn und Zweck unseres em-Wettbewerbs war. MM

Stellvertretend für alle nicht unter die ersten zehn gewählten Dioramen zeigen wir hier den Haltepunkt Putzkau von Lutz Grille (42) sowie am Beitragsende fünf weitere sehenswerte Lost Places, die nicht die Mehrzahl der Messebesucher überzeugen konnten

Die Platzierungen des em-Dioramenbau-Wettbewerbs

Startnummer	Thema	Abstimmungsergebnis in %
25	Brücke am Kanal	12,35
15	Stillgelegter Haltepunkt	10,81
05	Bw mit Lokschuppen	6,86
39	Straßenunterführung	6,69
30	Güterschuppen mit Patina	5,83
16	Bw mit Lokschuppen	4,97
46	Sprayer am Wasserturm	3,95
20	Stillgelegte Blockstelle in Z	3,77
22	Fischerei am Aralsee	3,43
28	Stellwerk mit „Donnerbüchse“	3,26
49	Vergessener Schienenbus am Tunnel	2,74
02	Lokschuppen mit Baureihe 64	2,57
04	Haltepunkt mit Wetterschutzhütte in O	2,57
31	Jugendparty an Fußgängerbrücke	2,23
10	Zugewucherte Blockstelle in O	1,89
18	Gleisbaustelle mit Dinosauriern	1,89
19	Eingefallener Bergwerksstollen in Zi	1,89
13	Stillgelegte Moorbahn mit Wohnhaus	1,72
33	Fabrik mit Gleisanschluss in N	1,72
42	Haltepunkt Putzkau	1,72
11	Güterschuppen mit G-Wagen	1,54
36	Lokschuppen mit Zwei-Wege-Unimog	1,37

Die Platzierungen des em-Dioramenbau-Wettbewerbs

Startnummer	Thema	Abstimmungsergebnis in %
07	Winter am Stellwerk Kraftsdorf in TT	1,20
12	Abstellgleis mit 3yg-Wagen	1,20
21	Pwghs neben dem Stellwerk	1,20
01	Stellwerk Abzw. Los(t)bach	1,03
17	Torfverladung bei Rendsburg	1,03
14	Viadukte mit DR-Baureihe 171 in TT	0,86
48	Kö mit zwei G-Wagen am Schuppen	0,86
24	Kleine Meerjungfrau und Einhorn in O	0,69
32	Feldbahn am Stellwerk Piesberg	0,69
38	Untersuchungsgrube eines Bw	0,69
26	Märchenschloss an Z-Nebenbahn	0,51
27	Personenwagen in Mähringen	0,51
29	3yg-Wagen am Stellwerk Burgstein	0,51
35	Fabrikanschluss mit Drehscheibe	0,51
40	Dieseltankstelle im Gebüsch	0,51
06	Vergessene Wagen an der Rampe	0,34
37	Leben am ehemaligen Tunnel	0,34
41	Steinsturz vor dem Tunnelportal	0,34
47	Zugewachsener Tunnel in Zi	0,34
08	Kinderspielplatz mit VT 98 in N	0,17
09	US-Wagen im Werkanschluss	0,17
34	Hühnerstall im Viehwagen	0,17
45	Malerarbeiten an einer Schnellzuglok	0,17

4.



Eine nahezu alltägliche und in vielen Städten anzutreffende Szene setzt Christian Jaquet (Startnummer 39) mit seinem Unterführungsbauwerk aus Beton um. Die eingleisige Eisenbahntrasse unterquert eine städtische Straße, von der aus allerhand Müll heruntergeworfen wurde. Selbst ein ausgebrannter Pkw stürzte irgendwann einmal die durch Betonwände abgestützte Böschung hinunter. Ein Hingucker ist aber auch die Wasserfläche, die sich an der tiefsten Stelle gebildet hat und die HO-Gleise verschwinden lässt.



MM(4)

Unseren Bastelvorschlag zum Wettbewerbsaufruf in *em* 1/25 animierte Michael Rößler (16), eine ähnliche HO-Lokeinsatzstelle zu gestalten. Aus dem einständigen und in Ziegelbauweise errichteten Fahrzeugschuppen schaut eine ausgeschlachtete Märklin-V 200 heraus, an deren Metallgehäuse nicht nur der Rost nagt, sondern auch zahlreiche Pflanzen in Fugen und Ritzen gedeihen. Schaut man genauer zwischen das hohe Gras, wird man Damwild und einen Sprayer erkennen, der offensichtlich ein Liebespaar an diesem Lost Place überrascht.



6.

5.



7.



Eine Gemeinschaftsarbeit in HO von Tina und Tobias Willmann (46) erreichte den siebten Platz. Optisch dominiert auf diesem Diorama ein Wasserturm, über dessen marode Stahltreppe sich ein Graffiti-Sprayer bis zum Vorratsbehälter gewagt hat. In dieser luftigen Höhe ist bereits sein Kunstwerk zu erkennen. Darunter liegt das vorbeiführende, schon von Pflanzen überwucherte Gleis mit abgestelltem Güterwagen. Im benachbarten Holzschuppen werden ab und an Partys gefeiert, wovon zahlreiche Bierkisten zeugen.



Wie man einen Kunststoff-Bausatz perfekt patiniert, zeigte Rainer Witte (30) der Publikumsjury in Dortmund. Sein HO-Güterschuppen mit angedeuteter Ladestraße wurde insbesondere im gut sichtbaren Dachbereich umgebaut, sodass Sparren, Holzschalung und Dacheindeckung zu sehen sind. Aufgrund der benachbarten Bäume haben sich überall grüne Patina und Moos gebildet. Im Gleis- und Straßenbereich sowie an der Holzverschalung des Schuppens setzt sich die gelungene Farbgebung fort. Im herbstlichen Gleisumfeld fühlen sich Kaninchen und Fuchs wohl.



8.



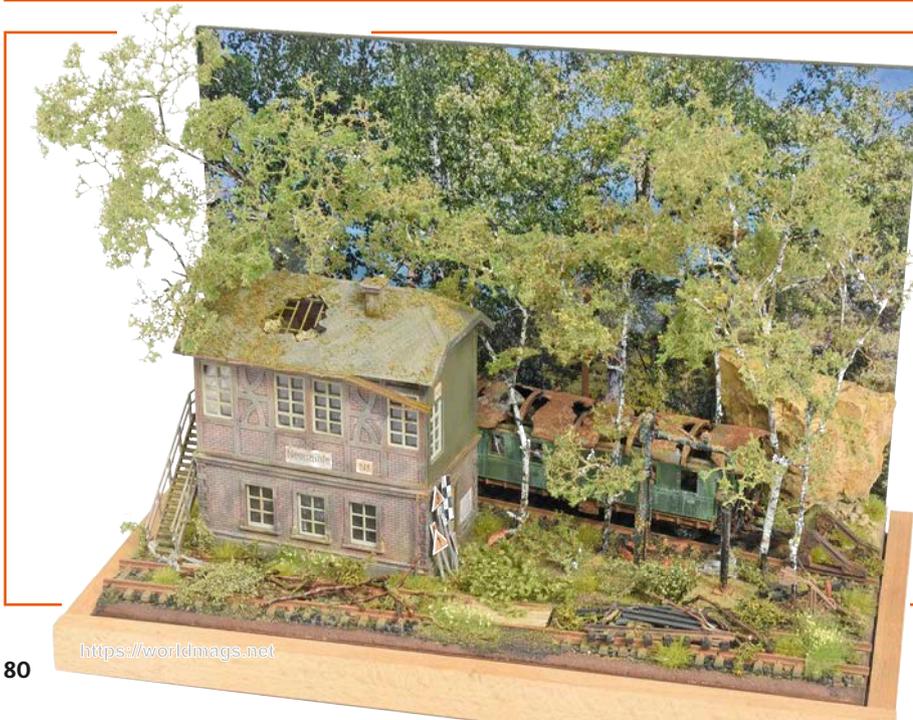
Die Chancen der kleinen Nenngrößen, viele Gleise unterbringen zu können, haben nur wenige Wettbewerbs Teilnehmer genutzt. Detlef Wolf (20) gehört dazu und überzeugte die Messebesucher mit seiner Blockstelle an eingleisiger Strecke samt zwei abzweigenden Gleisen. Im dichten Bewuchs muss man das Z-Gebäude, die nach einem Dammrutsch wohl abgestellte Baureihe 24 sowie die weiteren Details förmlich mit der Lupe suchen.

9.



Aufgrund seiner Schlichtheit fällt das von Maren Nagel (22) präsentierte Eisenbahn-Schaustück förmlich aus der Rolle. Das kurze HOi-Gleisstück liegt verloren im Sand. Erst der Hinweis am Holzbrett „Ende der Fischerei am ausgetrockneten Aralsee in Kasachstan“ macht auf das Umweltproblem aufmerksam und stimmte das Messepublikum sicherlich nachdenklich. Modellbauerisch überzeugten der kleine verfallene Schuppen mit Möwe, die vergessenen Ölfässer sowie die Ruderboote.

10.



Martina Behnert (28) traute wie einige Andere Teilnehmer nicht den Paketdiensten und gab ihr HO-Diorama persönlich in der Redaktion ab. Die vielen Details rund um das stillgelegte Stellwerk Neumühle, hinter dem eine „Donnerbüchse“ mit durchgerostetem Dach auf bessere museale Zeiten wartet, kommen insbesondere durch die Hintergrundkulisse gut zur Geltung. Müll, Bauschutt, Gartenabfälle, Schilder und weitere Eisenbahnrelikte schmücken den Lost Place ausgezeichnet.

Bunter Themenmix



Offensichtlich noch nicht allzu lange geschlossen ist das Bahnbetriebswerk, dessen Lokschuppen von Sprayern „verziert“ wird. Neben dem Gebäude hat Jürgen Wessowski (36) noch einen defekten Zwei-Wege-Unimog abgestellt

Stellvertretend für Dioramen der großen Spuren zeigen wir hier die verlassene Grubenbahn von Andreas Becker (19). Neben der Strecke entdeckt man nicht nur reichlich Müll, sondern auch einige Tiere



Mit das höchste Diorama reichte die Familie Tinnefeld (35) ein. Der Industrieschornstein gehört zu einer verlassenen Fabrik, die einst einen eigenen Gleisanschluss samt kleiner Waggon-drehscheibe besaß



Die Torfbahn von Irmgard Gritzan (13) scheint schon länger nicht mehr genutzt worden zu sein. Die Strecke samt der zwei beladenen Loren sowie das romantische Arbeiterwohnhaus sind bereits zugewuchert, was zwei Fotografen interessiert



Während sich die Vegetation noch nicht allzu sehr im Gleisbereich rund um das Stellwerk ausgebreitet hat, fällt der 3yg-Wagen von Malte Arends (29) durch seine perfekte Patinierung bzw. die Vandalismusschäden ins Auge

■ Fässer aus Metall als Ladegut für offene Güterwagen

Blechfässer

stehend und liegend verladen

Eine farblich interessante Fracht für offene Güterwagen sind Fässer aus Metall. Da dieses Ladegut in der Regel sichtbar auf den Wagen befördert wurde, bietet sich das für Modellbahn-Transporte geradezu an



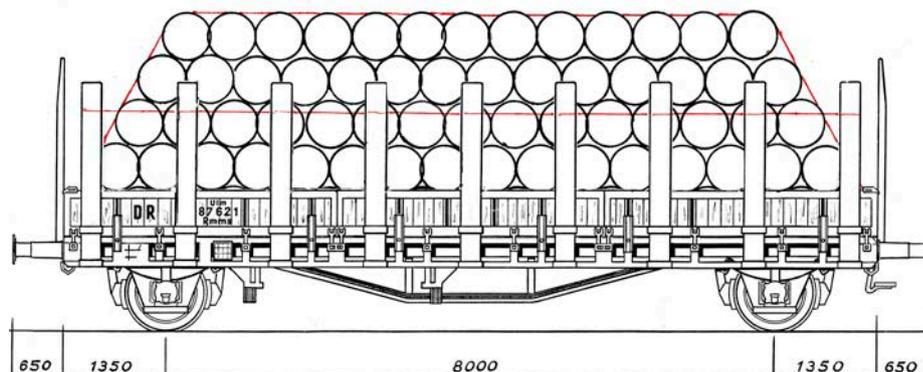
Zwei E-Wagen in HO von Roco, die entsprechend dem Vorbildfoto rechts unten mit Blechfässern aus Kunststoff von kibri beladen sind, sowie links ein mit bunten Fässern bestückter vierachsiger Drehgestellflachwagen der Gattung Res mit Bordwänden



Bis in die Epoche IV hinein wurden Blechfässer unter anderem in normalen offenen Wagen der Gattung E (zuvor Om) transportiert. Unser Vorbildbeispiel aus den 1970er-Jahren zeigt eine solche Fassfuhr mit E-Wagen der UIC-Typen 1 und 2 und stehend verladene leeren Fässern, wobei es auch die liegend verladene Anordnung gab. Sogar Rungenwagen wurden in früheren Zeiten zum Transport von Fässern eingesetzt. Auf diesen Fahrzeugen wurden leere Fässer vorwiegend liegend gestapelt und mittels Spanndrähten gesichert. In den letzten Jahrzehnten wurden Fässer auch auf speziellen hölzernen Flachpaletten zu je vier Fässern zusammengebunden verladen. Ein Beispiel zeigt die Abbildung rechts

oben mit den auf einem Res-Wagen verladenen Fässern verschiedener Farben. Teilweise wurden Fässer auch einzeln auf Flach- oder in Boxpaletten transportiert. Nach den heute gültigen DB AG-Beladevorschriften sind Fässer auf

Güterwagen mit Wänden oder Borden stehend und kompakt zu verladen. Bei Zwischenräumen sind diese auszufüllen. In Schichten dürfen Fässer nur noch in offenen E- oder in geschlossenen Wagen transportiert werden.



Auf Rungenwagen können leere Fässer quer und liegend gestapelt verladen werden, die dann mit Spanndrähten zu sichern sind



Auf speziellen Paletten zu je vier Stück gebündelt zusammengefasste Fässer aus Metall auf einem Lagerplatz im Hamburger Hafen (oben) sowie verladen auf einem Drehgestellflachwagen der Gattung Res (rechts) Benno Wiesmüller (6)



Im April 1975 in Hamburg-Wilhelmsburg aufgenommene UIC-Güterwagen der Gattung E mit in zwei Schichten stehend verladenen Blechfässern. Volle Fässer mit leicht entzündbaren Flüssigkeiten sind vorrangig in G-Wagen zu transportieren

Zwei nachgebaute Modellvarianten

Wir haben die zusammensetzbaren Fässer aus dem kibri-Bausatz 39386 verwendet, da diese aufgrund der benötigten Menge am preisgünstigsten sind. Für den E-Wagen der DB von Roco

wurden die Fässer schwarz gestrichen und auf ein neun Millimeter hohes und 95 mal 28 Millimeter großes Rechteck aus Styrodur geklebt. Beim E-Wagen der SNCF hat der Einsatz die Abmessungen 85 mal 28 Millimeter bei einer

Höhe von siebeneinhalb Millimetern. Damit entspricht der über die Oberkante der Wände herausragende Teil der Fässer weitgehend dem Vorbildmotiv. Bei dieser Variante wurden die Fässer verschiedenfarbig angemalt.

Blechfässer der Nenngröße H0 (Auswahl)

Hersteller	Artikelnr.	Inhalt	Preis
Artitec	387.291	16	16,50 €
kibri	39386	32	11,50 €
MBZ	80243	2	4,26 €
Modellbahn Union	A50013	8	7,99 €
Preiser	17101	30	15,20 €
Proses	HL-K-07	24	22,95 €
Trains4you	200206	10	3,99 €
Vallejo	VASC201	4	14,50 €



Juwela bietet unter der Artikelnummer 28162 für rund zehn Euro 75 verbeulte und rostige 1:87-Fässer, die man lose in O-Wagen verladen kann Werk

Bei der Beladung des Drehgestellflachwagens der Gattung Res von Roco (ex Fleischmann) wurden die Fässer nach der farblichen Behandlung auf einen halben Millimeter starken Kartonsstreifen der Maße 210 mal 28 Millimeter geklebt, der zuvor in der Farbe des Wagenbodens lackiert wurde. Mit den kibri-Fässern lassen sich in der Laderaumbreite des Res-Modells allerdings keine vier Fässer nebeneinander unterbringen, sodass das Originalmotiv mit je zwei Paletten zu je vier Fässern nicht umsetzbar war. Aber auch die Alternativmethode mit je drei versetzten Fässern über die Breite verteilt ergibt eine ins Auge fallende Ladegutnachbildung. Benno Wiesmüller

■ Viereckige Schornsteine in Vorbild & Modell

Kantige Landmarken aus Ziegelsteinen

Bei diesem Schornstein in Ziegeloptik wurden die Klebeecken geschickt mit „Metallprofilen“ verdeckt. Slg. em



Mittels Gießharz lassen sich auch die umlaufenden Spann-
bänder aus Metall darstellen. Der O-Bausatz von Real-Modell
musste aber noch farblich behandelt werden. Werk

Hohe Schornsteine mit quadratischem oder rechteckigem Querschnitt sind im Original seltener anzutreffen als konisch zulaufende, rund gemauerte Exemplare. Im Modell kann man sie aber wesentlich leichter herstellen. Wir zeigen einige Beispiele

Als Landmarken findet man noch heute an vielen Orten imposante Industrieschornsteine, die auf längenverkürzten Modellbahnanlagen oft den vorbildgerechten Eindruck stören, zumal wenn sie auch nur annähernd maßstäblich ausgeführt sind. Realistischer lassen sich dagegen viereckige Schornsteine umsetzen, die im Original meist nicht so hoch waren und eher bei kleineren Gewerbebetrieben zu finden sind. In den Sortimenten der Modellbahnhersteller aller Nenngrößen werden diese Bauarten kaum berück-

sichtigt, sieht man einmal von den typisch kurzen Kaminen für Wohngebäude ab.

Überschaubares Modellangebot

Im Prinzip unterscheidet man zwei Bauformen: die konisch zulaufenden und die senkrecht gemauerten Ausführungen. Letztere sind die Regel, wobei man durchaus Varianten mit versetzt gemauerten Wänden vorfindet. Beide Bauarten lassen sich aus handelsüblichen Kunststoff-Mauerplatten leicht anfertigen, wobei die 45-Grad-Gehung möglichst genau ausgeführt

werden sollte, damit kein unschöner Spalt entsteht. Eine Alternative wäre es, geprägte Kartonplatten anzuritzen, entlang eines Lineals zu knicken und auf eine entsprechende Unterkonstruktion aus passenden Holzleisten oder dickerem Karton zu kleben. Die entstandene Knickkante müsste dann mit Ziegel- bzw. Fugenfarbe nachbehandelt werden. Ähnlich gehen auch Lasercut-Hersteller vor, die dünnen Karton an den Knickkanten anschneiden, damit sich dieser an den Ecken genauer knicken und um die Unterkonstruktion formen lässt.



Der 25 Zentimeter hohe H0-Schornstein von Joswood verfügt über einen quadratischen Unterbau, der hier durch das davorstehende Gebäude verdeckt wird



<https://worldmags.net>

Für kleinere Betriebe des Handwerks oder z. B. Gärtnereien reicht dieser kurze H0-Schornstein von Joswood aus



Schornsteine im Original

Schaut man während der Zug- oder Autofahrt aus dem Fenster, wird man insbesondere bei kleineren Industrie- und Handwerksbetrieben, neben oder an Bahngebäuden, aber auch bei größeren landwirt-

schaftlich geprägten Unternehmen, die beispielsweise Treibhäuser heizen müssen, sowie öffentlichen Gebäuden eckige Schornsteine entdecken. Wir zeigen unterschiedliche Beispiele, die als Modellvorbild dienen

können. Während viele der gemauerten Ziegelschornsteine noch im Original erhalten sind, gibt es durchaus auch nachträglich verputzte Varianten oder reich verzierte Ausführungen. MM



Schornstein mit Aufstiegsleiter und Geländer



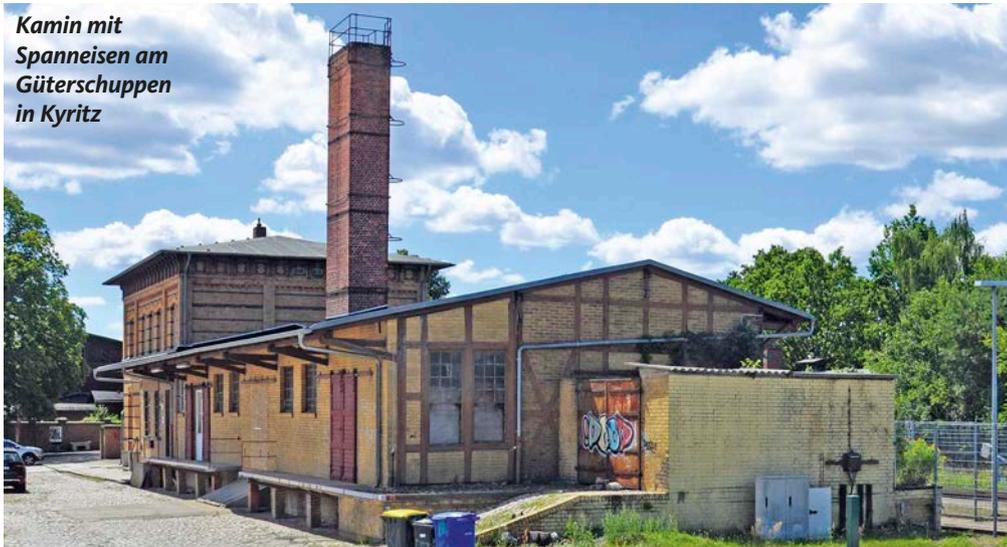
Kurze Variante mit Geländer



Angesetzter Schornstein mit Zierelementen



Variante mit unterschiedlichen Querschnitten



Kamin mit Spanneisen am Güterschuppen in Kyritz



Im 3-D-Druck ließe sich diese Erhöhung als Modell umsetzen



Selten wurden Kamine seitlich an die Fassade gesetzt



Mittels Spannbändern und Seil gesicherter Schornstein



Nur zusammen mit dem H0/TT-Gaswerk erhältlich sind der viereckige Schornstein und der im Hintergrund erkennbare Kokslöschurm von Auhagen. Letzteren kann man auch als rückgebauten Schornstein nutzen (unten)



Nach einem konkreten Vorbild in Gerstungen entstand dieser eckige H0-Schornstein als Lasercut-Projekt MM (3)



Vorbild-Info

Bauvorschriften

Auch wenn die für Originale geltenden Vorschriften im Modell kaum relevant sind, sollte man einige bei der Modellumsetzung beachten: Schornsteine müssen laut eines alten Fachbuchs einen durchgehenden und gleichbleibenden lichten Querschnitt haben, damit die Abgase ungehindert abziehen können. Diese Vorschrift ist im Modell vernachlässigbar. Dagegen sollte man beachten, dass bei rechteckigen Formen das Seitenverhältnis von 1:1,5 eingehalten wird, da dadurch die Wirbelbildung begrenzt wird. Die wirksame Schornsteinhöhe beträgt mindestens fünf Meter. Die größte Höhe darf das 187,5-Fache, bei einschaligen aus Mauersteinen das 150-Fache des lichten Querschnitts nicht überschreiten. Alle Ziegelsteine sind im Freien mindestens zu verfugen; an den Innenseiten sind die Fugen glatt zu streichen. Die Krag- bzw. Abdeckplatte kann aus Ortbeton hergestellt oder als Fertigteil aufgesetzt werden.

Als Beispiel soll hier der zwölf Zentimeter hohe H0-Schornstein von Joswood (Artikelnummer 40171) genannt sein. Eine nahezu baugleiche, 25 Zentimeter hohe, hell- (17007) bzw. dunkelrote Ausführung (-29) mit quadratischem Querschnitt ist sogar für den Einbau eines Seuthe-Rauchgenerators vorbereitet. Optisch ähnlich ist der aus Re-

singefertigte 32,5 Zentimeter hohe O-Schornstein (B 311) von Real-Modell. Leider nicht einzeln angeboten wird der 14 Zentimeter hohe Schornstein aus Kunststoff, den Auhagen seinem H0/TT-Gaswerk (12244) beilegt. Den zum Bausatz gehörenden Kokslöschurm könnte man sogar als rückgebauten viereckigen Schornstein nutzen.

Selbstbau möglich

Viereckige Schornsteine kann man im Modell in die Dachflächen von Sattel-, Pult- oder Flachdächern integrieren oder an Hauswände anfügen. Die Höhe richtet sich dabei nach der umgebenden Bebauung, die leicht überschritten werden sollte. Während die meisten Schornsteine reine Zweckbauten in schlichter Ausführung sind, gibt es auch reich verzierte Varianten, die mit einigen Lagen passend zurechtgeschnittener Mauerplatten dargestellt werden können. Auch sind Ausführungen mit mehreren jeweils unterschiedlichen quadratischen Querschnitten bekannt, die etagenweise übereinander stehen.

Wie bei den runden Varianten (siehe *em* 8/22) kann man höhere Bauausführungen auch mit Spannbändern aus Metall sowie Steigeisen ausrüsten. Bei kürzeren Schornsteinen findet man oft auch dauerhaft befestigte Leitern an einer Seite. All diese Varianten kann man mit handelsüblichem Zubehör darstellen. In seltenen Fällen sind sogar Güterschuppen oder Stellwerke (siehe Kasten) mit höheren, eckigen Schornsteinen ausgestattet. Einige haben als Absturzsicherung sogar ein umlaufendes, fest montiertes Geländer an der Oberseite, das sich aus Draht zusammenlöten bzw. aus Kunststoffgeländern anfertigen lässt. Geht bzw. fährt man mit offenen Augen durch die Landschaft, wird man zahlreiche weitere Relikte einstiger Gewerbebetriebe sehen, die man als Modell nachgestalten kann. **MM**



Auf dieser TT-Anlage wurde der Auhagen-Schornstein auf den Kohlelöschurm gesetzt, wodurch er deutlich höher wirkt

Jürgen Albrecht

■ ESU-Digitalhandregler Mobile Control Pro

Bremsen wie ein Profi

Überraschend hat ESU kurz vor der Dortmunder Messe „Intermodellbau“ den neuen WLAN-Handregler Mobile Control Pro vorgestellt. Wir konnten das Gerät bereits testen und zeigen uns recht begeistert

Immer wieder ist es die Gretchenfrage schlechthin: Wie soll die Modellbahnanlage gesteuert werden? Die Entscheidung zur Digitaltechnik ist in vielen Fällen zwar schon vorher getroffen worden, doch müssen weitere Fragen geklärt werden. Unabhängig von Fahrstraßenautomatiken, haptischen Stellpulten oder Computern mit Programmen für den Vollautomatikbetrieb wollen die meisten Modellbahner gern auch einmal einen Zug von Hand steuern. Hierfür gibt es allerhand Möglichkeiten, denn Handregler kursieren in einer breiten Auswahl. Und dann gäbe es ja auch noch das Smartphone als mögliches Steuergerät. Das hat schließlich jeder direkt am Mann, sodass es sich anbietet, dieses zeitweise auch für die Anlagensteuerung zu nutzen. Die Vorteile liegen auf der Hand: Das Gerät ist schon da und man ist den Umgang damit gewohnt. Doch nach anfänglicher Freude reift beim Fahren und Rangieren mit dem Smart-

» Die neue ESU-Steuerung vereint die Vorteile von Smartphone-Technik und Handregler-Haptik

phone oft schnell die Erkenntnis, dass die Züge zwar fahren, aber man mehr auf das Handy und weniger auf den Bahnbetrieb schaut. Die Ursache hierfür liegt in der fehlenden Haptik. Es gelingt in den meisten Fällen nicht, die App „blind“ zu bedienen, also den Blick aufs Geschehen auf der Anlage zu richten und nebenbei mit einer Hand die richtigen Bedienhandlungen auf dem Smartphone vorzunehmen. Ideal wäre insofern ein Gerät, das Handregler-Haptik und Smartphone-Technik in sich vereint.

Dieser Problematik stellten sich die ESU-Ingenieure schon vor etlichen Jahren. Sie antworteten mit dem Mobile Control II (MC II). Das Gerät sieht aus wie ein kleines Smartphone mit angedocktem Drehregler. Rein technisch gesehen handelt es sich allerdings nicht um ein

Smartphone, sondern um ein Tablet, denn man kann mit diesem Gerät nicht telefonieren: Mikrofon, Lautsprecher und Telefonkartensteckplatz fehlen. Der Regler arbeitet auf Android-Basis und wurde von ESU einzeln als Zubehör zur Ergänzung der ECoS-Digitalzentrale vertrieben. Obendrein war es ein zugelieferter Bestandteil des ersten SmartBox-Systems von Piko. Das MC II gehörte aber auch zum CabControl-System, das bisher nur auf dem US-Markt durch ESU vertrieben wurde. Zwischendurch gab es beim MC II eine Runderneuerung, bei der die Technik aufgefrischt wurde.

Nachfolgegerät des MC II

Der neue Handregler Mobile Control Pro (MCPro) ist sozusagen der Nachfolger des MC II, wurde von ESU Anfang April angekündigt und Besuchern der „Intermodellbau“ Mitte April vorgeführt. Das Gerät fällt sofort durch eine neue Hardware auf. Es ist deutlich leichter geworden und wiegt nur noch 160 Gramm. Die Schwerpunktverteilung ist jetzt hervorragend, sodass der MCPro sehr gut in der Hand liegt. Die Tasten sind in der Bedienung gefälliger. Der USB-Anschluss zum Laden erfolgt nun per zeitgemäßer USB-C-Buchse. Der Akku hält dabei deutlich länger als beim bisherigen Gerät. Bei normaler Nutzung sind fünf bis sechs Stunden durchgehender Betrieb möglich.

Auffällig am Gehäuse des MCPro ist der neue Schieberegler an der rechten Seite. Dieser kann mit einer Bremsfunktion belegt werden und bietet somit die Möglichkeit, Triebfahrzeuge vorbildgerecht abzubremsen. Besonders gut funktioniert das mit ESU-Decodern der fünften Generation, da sie bis zu drei Bremsfunktionen unterstützen, die mit unterschiedlicher Bremsintensität belegt werden können. Zwei dieser Bremsmöglichkeiten lassen sich als Schieberegler auf dem Touchdisplay des MCPro darstellen. Letzteres geht übrigens auch auf dem Mobile Control II, wenn man die ak-



Mobile Control II war gestern – das neue ESU-Gerät heißt Mobile Control Pro und liegt perfekt in der Hand; auf der rechten Seite befindet sich der zusätzliche Schieberegler für die Bremsfunktion

Heiko Herholz (2)



tuellen Software installiert, die bei ESU kostenlos auf der Homepage im Download-Bereich zur Verfügung steht.

Zusammenspiel mit der ECoS

Der Mobile Control Pro arbeitet übrigens perfekt mit der ECoS zusammen. Passend dazu ist der MCPro in zwei Varianten erhältlich: Für 339,99 Euro wird das Gerät im Set mit einem Accesspoint angeboten, der zum Anschluss an die ECoS vorgesehen ist und ein WLAN aufspannt. Die ECoS fungiert dabei als DHCP-Server für ein „ESU-WiFi“. Für 319,99 Euro ist der Mobile Control Pro auch einzeln erhältlich, was dann sinnvoll ist, wenn man bereits einen Accesspoint besitzt oder die ECoS an einem Router betreibt. Zudem ist der Accesspoint überflüssig, wenn der Mobile Control Pro zusammen mit den Digitalzentralen anderer Hersteller eingesetzt wird. Das Gerät wird bei ESU künftig auch Bestandteil des CabControl-Systems sein, dessen Auslieferung in Deutschland noch dieses Jahr erfolgen soll.

ESU hat nicht nur Gewicht gespart und einen Schieberegler verbaut – auch bei der sonstigen Technik wurde alles am MCPro erneuert: Das Gerät besitzt nun 32 GB Speicher und



Der Mobile Control Pro wird einzeln als auch im Set des CabControl-Systems geliefert



Die natürliche Arbeitsumgebung des Mobile Control Pro ist die Digitalzentrale ECoS II von ESU. Das Gerät funktioniert aber auch gut mit einer CS 3 von Märklin, der z21/Z21-Familie oder Digitalzentralen von Uhlenbrock, YaMoRC, Tams und anderen

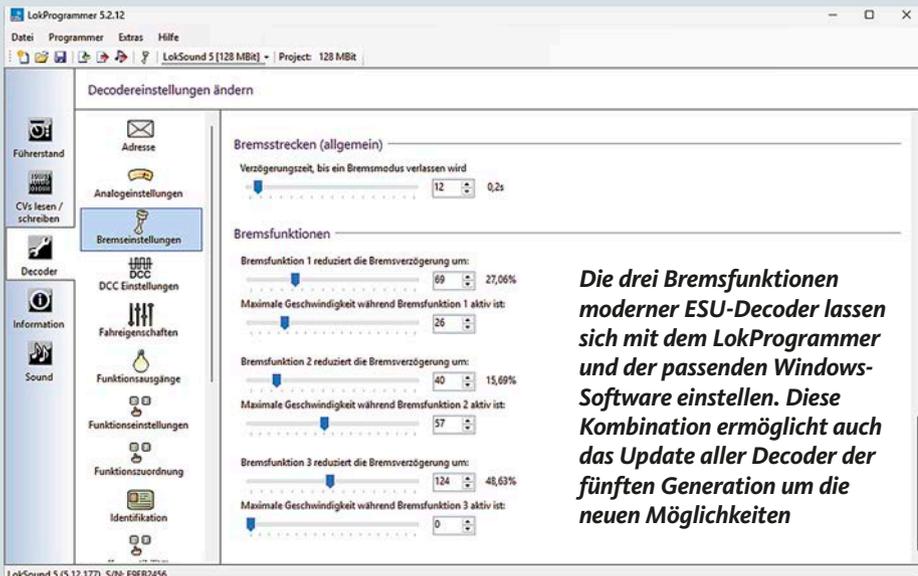
zwei GB RAM, was für Modellbahn-Anwendungen absolut genügt. Die neue Quad-Core-ARM-CPU wird von einem Android-10-Betriebssystem bedient. Das entspricht dem aktuell üblichen Standard für Customized-Geräte auf Android-Basis. Vorinstalliert ist die passende App von ESU für den MCPPro. Die App startet automatisch. Beim ersten Start muss man den MCPPro natürlich noch in jenem WLAN anmelden, in dem sich die Digitalzentrale befindet. Ist das erledigt, muss man in der App die zu verwendende Digitalzentrale auswählen. Hier hat ESU einen Quantensprung erzielt: Neben der Verbindung zu den hauseigenen Digitalzentralen per ECoS-Netzwerkprotokoll bietet der MCPPro nun weitere Möglichkeiten. Unterstützt wird jetzt auch das in Europa weit verbreitete Z21-Protokoll. Damit verbindet sich das neue Gerät problemlos mit z21/Z21-Zentralen von Roco bzw. Fleischmann. Bei Verwendung einer weißen z21start muss die Netzwerkschnittstelle freigeschaltet sein, damit die Verbindung des MC Pro mit dieser Zentrale gelingt.

Passend zum WiThrottle-Protokoll

ESU ist in Nordamerika recht aktiv und bietet Decoder und Digitalzentralen auch dort an. Das Z21-Protokoll ist in den USA allerdings weitgehend unbekannt. Als Netzwerkprotokoll für die Modellbahnsteuerung kommt dort vor allem das WiThrottle-Protokoll zum Einsatz, das im Umfeld der Modellbahnsteuerungssoftware Java Model Railroad Interface (JMRI) entstanden war. Es kann auch als WiThrottle-Server fungieren und dabei zwischen nahezu allen Digitalzentralen und dem WiThrottle-Protokoll übersetzen. So können auch Digitalzentralen ohne Netzwerk- oder WLAN-Schnittstelle zu einem Netzwerkprotokoll kommen. Deshalb unterstützt der neue MCPPro auch das WiThrottle-Protokoll. Neben der Verbreitung in den USA gilt als Vorteil dieses Protokolls, dass es eine Datenbankfunktion unterstützt.

Kommt JMRI zum Einsatz, werden in der Triebfahrzeug-Auswahlliste des MCPPro alle Einträge der „Roster“ genannten Datenbank des JMRI angezeigt. Das WiThrottle-Protokoll hat sich inzwischen auch in Europa verbreitet. Uhlenbrock unterstützt das Protokoll seit einiger Zeit in der IB2neo und dem Wlan-Interface 63860 – und auch ESU setzt dieses Protokoll bei den hauseigenen Zentralen ECoS und ICU aus dem CabControl-System um. Seit Kurzem ist auch Tams dabei: Die Digitalzentrale mc² unterstützt nun neben dem P50X, netBiDiB und Z21 auch das WiThrottle-Protokoll auf der Netzwerkschnittstelle. Lokdatensätze der internen Datenbank der mc² werden in der Lokauswahlliste des MCP angezeigt und können zur Steuerung übernommen werden.

Der Mobile Control Pro ist aber noch nicht am Ende der Fahnenstange angelangt: ESU unterstützt auch die Verbindung zur Digitalzentrale Central Station 3 von Märklin. Das dafür nötige



Die drei Bremsfunktionen moderner ESU-Decoder lassen sich mit dem LokProgrammer und der passenden Windows-Software einstellen. Diese Kombination ermöglicht auch das Update aller Decoder der fünften Generation um die neuen Möglichkeiten

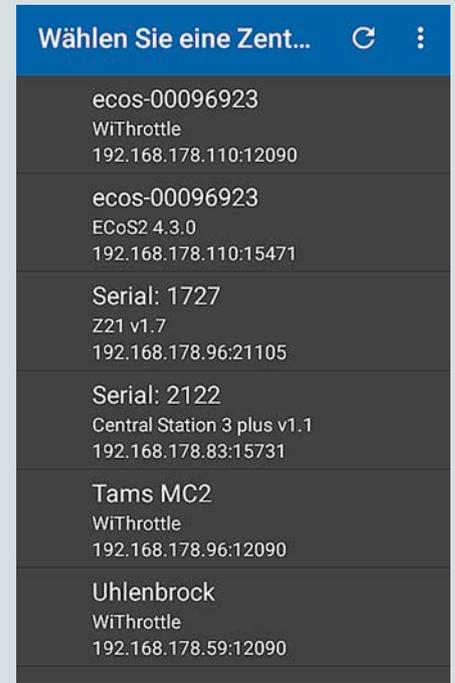
Displayanzeigen



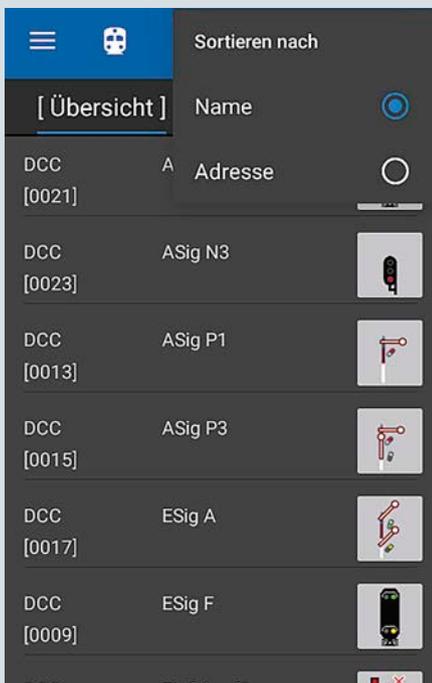
In den Einstellungen des Mobile Control Pro von ESU können die drei Bremsregler übersichtlich konfiguriert werden



Die Taster am MCPPro lassen sich nach individuellen Anwenderwünschen mit verschiedenen Funktionen belegen



Der MCPPro unterstützt zahlreiche Digitalzentralen und auch das in Nordamerika verbreitete WiThrottle-Protokoll



Zubehöreinträge aus den Datenbanken der ECoS und der CS 3 lassen sich auf dem MCPPro nach Name oder Adresse sortieren



Der MCPPro unterstützt auch die per RailCom mittels ECoS zurückgemeldete Ist-Geschwindigkeit der Modellfahrzeuge



Das Bilden von Zügen mit Mehrfachtraktion ist mit dem MCPPro recht einfach und übersichtlich gelöst

Heiko Herholz (9)

Protokoll wurde von ESU entsprechend umgesetzt. Auch bei dieser Verbindung bietet das Lokauswahlmenü des MCPPro alle Fahrzeuge an, die auf der Märklin-Zentrale angemeldet und in der lokalen Datenbank vorhanden sind. Dabei werden genauso wie bei der Verbindung mit einer ECoS die Lokbilder und Funktionssymbole von der CS 3 übernommen und auf dem vollfar-

bigen Touchdisplay angezeigt. Auch das Zubehör wird überspielt und steht zur Steuerung bereit. Unser Fazit: Die Idee des Mobile Control II war schon sehr gut, denn eine Symbiose aus haptischem Drehregler, weit verbreitetem Betriebssystem und gut gemachter Steuerungs-App ist quasi unschlagbar. Beim neuen Mobile Control Pro hat ESU sozusagen Gutes weiter vorange-

bracht: Die Verbesserung beim Gewicht und bei den Tastern geben in der Handhabung ein nahezu perfektes Feeling. Die breite Unterstützung an Netzwerkprotokollen ermöglicht den Einsatz des MCPPro mit vielen Digitalzentralen. Besonderes Highlight ist der zusätzliche Bremshebel für die Bremsfunktionen der fünften ESU-Decodergeneration.

Heiko Herholz

■ Modell-Nahverkehr in Mülheim

Mit der Tram durch die Stadt

Straßenbahnen als eigenständiges Anlagenthema oder als Ergänzung zur Modellbahn sind wieder häufiger anzutreffen, da vor allem jüngere Modellbahner sich für das umweltfreundliche Verkehrsmittel begeistern. Wir besuchten Anfang Juni die Ausstellung „Kleine Bahn – ganz groß“

Auf originalen Straßenbahngleisen im Industriedenkmal „Alte Dreherei“ in Mülheim an der Ruhr präsentierten 26 Vereine und 16 private Aussteller am 31. Mai und 1. Juni ihre Straßenbahn-Aktivitäten. Die Bandbreite der Anlagen und Dioramen reichte dabei von 2m über HO bis Z sowie von wenigen Quadratzentimetern bis zu 9,5 Metern Länge. Themenmäßig sah man Miniaturen aus nahezu allen deutschen Städten mit Straßenbahnen sowie Nahverkehrszüge aus den Nachbarländern, Großbritannien und sogar aus Asien ihre Runden drehen. Auch viele (Kleinserien-) Hersteller präsentierten aktuelle Neuheiten bzw. ihr zum Teil umfangreiches Sortiment an speziellem Zubehör, Gleisen, Fahrzeugen und Antrieben. Nebenbei waren die Stände mit teils historischen Büchern, Prospekten der Verkehrsbetriebe und anderer Literatur stets dicht umlagert, da man hier reichlich Infos für mögliche Nachbauten fand. Auch vom im Veranstaltungsort ausgestellten Sprengwagen sowie der Leiterlore soll es bald Modelle geben, wie ein bekannter Modellstraßenbahnhersteller zusicherte.

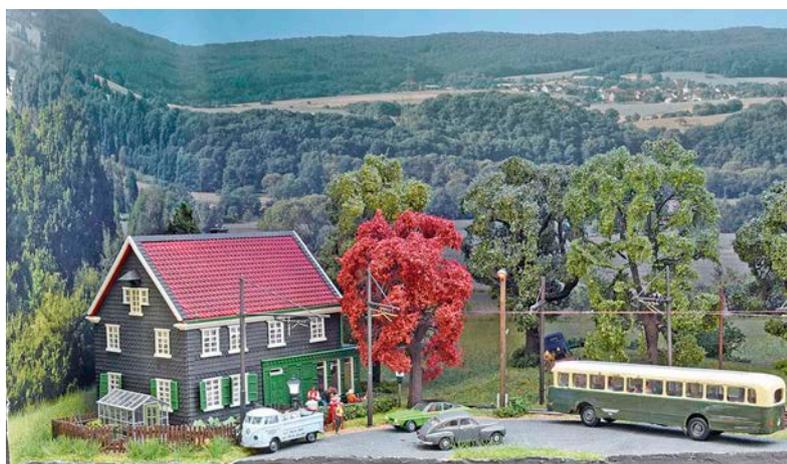
Betriebsdiorama mit Zugkreuzung

Da viele Vereine auf einen attraktiven Hintergrund verzichten und mehr auf die Darstellung des (groß-)städtischen Linienverkehrs setzen, waren es in Mülheim besonders die kleinen Schaukästen von privaten Ausstellern, die die Besucher faszinierten. Stellvertretend zeigen

Auf über 2.000 Quadratmetern wurden in der Alten Dreherei Straßenbahnanlagen und Neuheiten aller Nenngrößen gezeigt



Der Triebwagen 95 wartet an der Haltestelle auf den Gegenzug



Hinter dem typisch bergischen Haus in Schieferspektive verschwindet die Strecke



Fahrzeugneuheiten

Die Mülheimer Ausstellung wurde von vielen Fahrzeugmodell- und Zubehörstellern genutzt, um das Publikum über Neu-

heiten zu informieren und aktuelle Produkte vorzuführen. Einige originelle Modelle zum Thema Nahverkehr haben wir festgehalten:

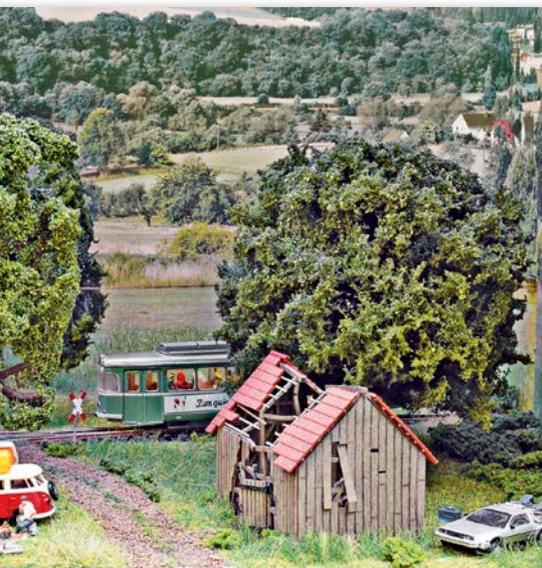


HO/H0m-Fildertalbahn von DeskTop LocomotiveWorks



Berliner S-Bahn im Redesign in HO von Halling aus Wien

BLS-RDS Berliner S-Bahn Redesign
1:87 HO(m/e) III DC R360 NEM658 2M Licht
Motorisiertes Modell C 259,90
Hochwertiges Standmodell C 219,90



Links: Der Duetag-Tw 365 hat den Schattenbahnhof verlassen und passiert den Bahnübergang MM (9)

wir hier das Betriebsdiorama von Johannes Henkenius. Seine Anlage spielt im fiktiven Ort Böschenmorn im Kreis Remscheid. Hier im Bergischen Land gab es einst zahlreiche Überlandstrecken, die als Vorbild für den kleinen Ort mit Ausweichleis dienten. Die Streckenführung ist recht einfach: Aus den jeweils zweigleisigen Schattenbahnhöfen fährt eine Bahn mit stromführendem Pantografen bis zur Haltestelle in Ortsmitte. Dort wird die Zugkreuzung abgewartet und anschließend in den gegenüberliegenden Schattenbahnhof gefahren. MM



Mülheimer Tw 220 in HO von Bus und Bahn und mehr



HO-Handmuster eines AEG-Schleppfahrzeugs von Unger



Züricher Triebwagen 1400 als 1:87-Modell von Navemo

Während Rocos Modell der DB-Version (links) vergrößerte Wasserkästen aufweist, punktet das Trix-Modell einer Ausführung der ehemaligen Deutschen Reichsbahn mit schaltbar-roten Schlusslaternen im Schiebedienst Michael U. Kratzsch-Leichsenring

**Verglichen
& gemessen**



Roco

■ Test von HO-Einheitstenderloks der Baureihe 86 DB/DR von Roco und Trix

Lieblingsdampfer nun zu zweit verfügbar

Während Roco schon einige Jahre Tenderlokomotiven der Baureihe 86 anbietet, die nichts mit dem alten Fleischmann-Modell gemein haben, kam kürzlich auch aus Göppingen eine formneue Konstruktion auf den Markt, was uns zu einem HO-Vergleich animierte

Angesichts der Konstruktionsjahre der Modelle von Märklin (1971) und Fleischmann (1993) war die Neukonstruktion einer Tenderlok der Baureihe 86 zu Beginn der 2020er-Jahre absolut überfällig. Die kompakte Einheitslok auf vier Kuppelradsätzen stand beim Vorbild zwar oft im Schatten ihrer größeren Schwestern, war aber in vielen Regionen Deutschlands über Jahrzehnte unverzichtbar und bespannte dabei neben den obligatorischen Personen- und Güterzügen sogar hochwertige Eil- und D-Züge. Insofern ist sie eigentlich für viele Modellbahner ein univer-

sell einsetzbares Triebfahrzeugmodell. Nach den ersten Roco-Ausführungen der DB-Epoche III und als Epoche-IV-Version der DR folgten inzwischen auch Varianten für die DRG-Epoche II sowie eine Lok für die spätere Bundesbahn-Epoche IV. Die unterschiedlichen Ausführungen unterscheiden sich dabei in weit mehr als nur den Anschriften am Führerhaus.

In Fragen des optischen Erscheinungsbildes hat das bis vor etwa zehn Jahren werkseitig aus Nürnberg verfügbare Fleischmann-Modell durchaus vorgelegt: Das Führer-

haus war dank des Rundmotors im Kessel frei, die Kuppelstangen sowie Radsätze filigran und mit recht niedrigen Spurkränzen versehen, die Kesselleitungen teils freistehend. Dennoch findet sich an den Roco-Neukonstruktionen etliches mehr: So überzeugen die Modelle durch entsprechend der jeweiligen Vorbilder unterschiedlich gestaltete Ausführungen: Wasserkästen kurz oder lang, Frontpartien mit und ohne Aufstiegleitern, angepasste Speichenzahl an Vor- und Nachlauf-radsätzen, unterschiedliche Anbauteile wie Halter für Zugschlusslaternen, Lätewerke, verschiedene

Griffstangen an den Frontlaternen sowie einiges mehr. Als kürzlich auch Märklin/Trix mit einer formneuen 86er auf den Plan trat, forderte uns das zu einem Vergleichstest heraus.

TECHNISCHE WERTUNG

Konstruktiver Aufbau

Alle Miniaturen der getesteten 86er verfügen über einen konstruktiv weitgehend identischen Aufbau: Ein im mehr oder minder massiven Rahmen sitzender Motor mit Schwungmasse treibt über ein Schnecke/Stirnrad-Getriebe den Treibradsatz direkt an. Die anderen Kuppelradsätze erhalten den Vortrieb über die Kuppelstangen. Die Lokgehäuse beider Marken bestehen zudem teils aus Metall.

Roco – Die Maschine trägt ihren Motor mit Schwungmasse im vom Gehäuse gebildeten Rahmen. Zugänglich ist alles nach dem Lösen von fünf Schrauben (im Dom und danach im Inneren) und dem Abnehmen des dann geteilten Gehäuses nach oben – komplizierter geht es kaum. Der Decoder ist dann frei zugänglich, ebenso die



Trix

Schmierstellen des Antriebs. Für eine hohe Detailfülle besitzt das Modell zahlreiche separat ange-setzte Teile. Die Kupplungen sind kinematisch geführt und stecken in NEM-Schächten. Weitere Verfeinerungen bei einseitigem Einsatz als Zuglok erlauben die beiliegenden Zurüstteile wie Brems-schlauch und Kupplungsattrappen.

↑ Trix – Das schwere Metallge-häuse wird mit lediglich zwei Schrauben arretiert. Beim Abneh-men muss nichts weiter beachtet werden, als es senkrecht nach oben abzuziehen. Motor und Getriebe sind dann zum Abschmieren frei zugänglich. Der Decoder steckt auf der serienmäßigen Schnittstelle nach MTC21 genau am Ende; der Lautsprecher sitzt im Boden und strahlt nach unten ab. Die Kupplungen stecken in kinematisch geführten Normschächten und sind damit leicht tauschbar. Für eine hohe Detailfülle weist die Lok zahlreiche separat ange-setzte Teile auf. Als Zurüstteile liegen neben Attrappen der Brems-schläuche und Kupplungen auch Heizschläuche bei.

Maßgenauigkeit

↑ Roco – Diese erst vor knapp fünf Jahren neu konstruierte

Lokminiatuur hält sich sehr genau an die umgerechneten Vorbildwerte. Interessanterweise trifft die Märklin/Trix-Lok dieselbe Pufferhöhe – ein Zeichen, dass es die Göppinger mit dem Anschluss an die NEM-Welt ernst meinen.

↑ Trix – In den wichtigsten Ab-messungen stimmt das Modell sehr gut mit den übertragenen Vorbildwerten überein, vor allem wenn die üblichen Messtoleranzen berücksichtigt werden.

Langsamfahrverhalten

Zum Testen des Fahrverhaltens standen die Modelle in der digitalen DCC-Soundversion zur Verfügung. Die Decoder arbeiteten mit ihren werkseitigen Standardwerten ohne

spezifische CV-Änderungen für Höchstgeschwindigkeit oder An-fahr- und Bremsverzögerungen. Die digitalen Fahrtests erfolgten mit der CentralStation 3+ von Märklin, die Geschwindigkeitsmessung mittels Märklin-Lichtschrankensystem so-wie kontrollierend mit dem ESU-Messwagen. Grundsätzlich gilt bei allen digitalen Fahrwerten: Wem die werkseitigen Einstellungen nicht gefallen, kann durch ein Ver-ändern der entsprechenden CV-Werte Abhilfe schaffen. Die ange-gabenen Stromverbrauchswerte beinhalten den Grundsound sowie Licht in Fahrtrichtung vorwärts.

↑ Roco – Die Konstruktion von 2020 setzt sich erwartungs-gemäß bereits bei Fahrstufe 1 sanft in Bewegung. Für ausgedehnte Weichenstraßen empfiehlt sich al-

lerdings die zweite Fahrstufe, unter der dann 1,5 km/h erreicht werden. Der Strombedarf von 91 Milliampere ist sehr gut.

↑ Trix – Auch die Konstruktion aus Göppingen vermag in Sachen Langsamfahrt zu gefallen: 2,5 km/h und 78 Milliampere zeigten die Messinstrumente bei Fahrstufe 1 von 28. Für eine nur ab und an zum Rangieren bestimmte Streckenlok sind das sehr gute Werte. Getrübt wird der Fahrspaß bei leicht verschmutzten Gleisen nur durch unschöne Soundaussetzer, weil Märklin hier leider keinen Pufferkondensator verbaut hat.

Streckenfahrverhalten

↑ Roco – Das Modell ist ab Werk sehr gut eingestellt und erreicht bei Fahrstufe 28 ideale 81 km/h, was quasi der Vorbild-höchstgeschwindigkeit entspricht. Dabei fließt ein Strom von 142 Milli-ampere.

↑ Trix – Das Modell aus Göp-pingen läuft bei Fahrstufe 28 mit 129 km/h deutlich schneller als die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes von 80 km/h; 217 Milli-ampere stehen dann auf der Anzei-ge. Die vorbildgerechten 80 km/h werden bei Fahrstufe 22 erreicht.

Ausrollverhalten

Beim Drücken der Stopptaste sehen beide Modelle sofort. Aller-dings ist das nicht der übliche Weg

Fakten zu den H0-Modellen

	Roco 86 257 DB	Trix 86 1360-6 DR
Artikelnummer	73023*	25087**
Baujahr	2020	2025
Betriebssystem	DCC/Sound	DCC/Sound
Digitalschnittstelle	PluX22	21MTC
Motor/Schwungmasse	fünfpolig/eine	fünfpolig/eine
Getriebe	Schnecke/Stirnrad	Schnecke/Stirnrad
anetr. Radsätze/Haftreifen	4/2	4/2
Eigenmasse	359 g	287 g
Preis (UVP)	364,90 €	449,00 €

* AC-Digital/Sound unter Roco-79023; ** AC-Digital/Sound unter Märklin-37087



Heizerseite von Rocos DB-Tenderlokom 86 257 mit lang durchgezogenem Wasserkasten

Roco



Trix-86 1360 der DR-Epoche-IV mit Wasserkastenausparung Michael U. Kratzsch-Leichsenring (5)

Trix

zum Anhalten, sondern die Notlösung für kritische Betriebsituationen.

Roco – Der Auslaufweg des Modells beträgt knapp einen Meter aus umgerechneter Vorbildgeschwindigkeit, was zu Problemen führen könnte. Bei einigen Anlagen mit automatischem Blockstreckenbetrieb bedeutet das, dass bei üblichen Bremsstrecken minimale Anpassungen nötig sein könnten.

Trix – Angenehm am Vorbild, aber auch für viele Heimanlagen durchaus praktikabel sind die Bremswege bei Trix: Bei Fahrstufe 28 benötigt die Lok zwar auch mehr als einen Meter bis zum Stillstand, doch aus 80 km/h Vor-

Maßstabelle	Baureihe 86 DB/DR			
	Vorbild	1:87	Roco	Trix
Maße in mm				
Länge über Puffer	13.920	160,0	160,1	159,6
größte Breite	3.050	35,1	35,7	36,7
Höhe Schornstein über SO	4.165	47,9	47,8	48,5
Höhe Kesselmitte über SO	2.700	31,0	30,8	30,7
Pufferhöhe über SO	1.025	11,8	11,8	11,7
Lokgesamtachsstand	10.300	118,4	118,3	118,5
Achsstand Vor-/Nachlauf	2.600	29,9	29,9	29,7
Treibraddurchmesser	1.400	16,1	16,5	16,5
Vor-/Nachlaufraddurchmesser	850	9,8	9,7	9,0
Spurkranzhöhe	–	1,2 (NEM)	0,8	1,0

bildhöchstgeschwindigkeit sind es nur 60 Zentimeter.

Zugkraft

Beide Modelle weisen eine durch ihre Konstruktion in Metall/Kunst-

stoff-Mischbauweise geringe, aber noch annehmbare Eigenmasse auf. Die Zugkräfte liegen dafür im oberen Bereich und bieten auch bei Steigungen im Gleisbogen kaum Grund zur Klage.

Roco – Die Lok schafft dank ihrer zwei Haftreifen auf dem vierten Kuppelradsatz mit 150 Gramm Zuglast sehr gute Werte. Der Zugkraftabfall auf der Rampe ist mit 65 Gramm vertretbar. Heimanlagenübliche Zuglängen stellen damit kein Problem dar, selbst vorbildgerechte Garnituren auf Großanlagen zieht das Modell klaglos. Der Strombedarf beträgt an der Reibungsgrenze noch annehmbare 520 Milliampere. Leider hielten die Haftreifen unserem Test auf Dauer nicht stand und fielen zwischendurch ab.

Trix – Am Federkraftmesser schaffte das mit zwei montierten Haftreifen auf dem direkt angetriebenen Radsatz 4 bestückte und 287 Gramm wiegende Modell reichliche 175 Gramm Zuglast. Auf der zehnprozentigen Gleisrampe zeigte das Messgerät noch immer 115 Gramm an der Reibungsgrenze. Diese Werte reichen auch für längere Züge, wobei das Amperemeter nur moderate 372 Milliampere anzeigte.

Stromabnahme

Roco – Die 86er aus Österreich nutzt die ersten beiden Kuppelradsätze sowie Vor- und Nachläufer zur Stromabnahme mittels Schleifer an den inneren Spurkränzen. Dank installiertem Pufferkondensator ist das Überfahren der üblichen kritischen Gleisabschnitte ohne Soundaussetzer zu bewerkstelligen.

Trix – Das Modell nutzt alle Kuppelradsätze zur Stromabnahme mittels Schleifer an den inneren Spurkränzen, hinzu kommt eine einseitige Stromaufnahme an den Vor- und Nachlaufträgern. Leider verfügt die getestete Lok nicht über einen Pufferkondensator. Das Überfahren der üblichen kritischen

Roco



Rocos Lokinnenleben ist nicht ganz einfach zugänglich und erfordert während der Demontage allerhand Fingerspitzengefühl

Trix



Zum Öffnen der Trix-Maschine genügen das Lösen zweier Schrauben und das vorsichtige Abheben des Gehäuses

Gleisabschnitte ist zwar bei sauberen Radlaufflächen problemlos, trotzdem kommt es vereinzelt zu Soundaussetzern.

Digitaleigenschaften

Da in diesem Test zwei Soundmodelle antreten, unternehmen wir den Versuch, die Geräuscheindrücke weitgehend objektiv zu bewerten, zumal dem Tester die Vorbildloks von Sonderfahrten gut vertraut ist.

↑ Roco – In puncto Umfang und Klarheit der Betriebsgeräusche überzeugt diese Maschine – das Bremsquietschern eingeschlossen. Es gibt reichliche Betriebsgeräusche (Pumpen, Kohleschaukeln, Wassernehmen etc.); hinzu kommt die Option Leerlauf ohne Abdampfschlag in allen Geschwindigkeitsbereichen. Bahnhofsansagen oder ähnliche Gimmicks fehlen allerdings. Grund zum Klagen im Sinne des Spielwertes gibt es deswegen aber keine.

↑ Trix – Der Dampflok sound klingt Märklin-typisch recht synthetisch, aber weniger „schep-pernd“ als in der Vergangenheit. Positiv ist auch, dass bei Geschwindigkeitsreduzierung automatisch der Abdampfschlag aussetzt. Es gibt reichlich Betriebsgeräusche (Wassernehmen, Pumpen, Kohleschaukeln, Sanden etc.), während Durchsagen weggelassen wurden. Für viele Modellbahner dürfte der Sound seiner Gedämpftheit wegen recht angenehm klingen.

Wartungsfreundlichkeit

↑ Roco/Trix – Geliefert werden beide Modelle in auffällig ähnlichen Kartonverpackungen mit Blistereinsatz. Ein Schubert enthält alle Anleitungen und Ersatzteilblätter. Beide Betriebsanleitungen sind verbal wie bildtechnisch ausreichend erklärend verfasst. Der Zugang zum Modell ist, wie schon bei der Konstruktionsbeschreibung erwähnt, relativ einfach, wengleich bei Rocos Lok aufgrund der Vierteiligkeit Vorsicht bei der Demontage angeraten ist.

ERGEBNIS

TECHNISCHE WERTUNG

Roco **↑** (1,3)

Trix **↑** (1,2)

OPTISCHE WERTUNG

Aufbau und Detaillierung

↑ Roco – Das Modell der Bergheimer gefällt aufgrund seiner großen Detailfülle. Hier sorgen freistehende Kesselleitungen und die Ausführung der Details am Führerhaus für Freude. Das Gehäuse in Kunststoff/Metall-Ausführung besticht durch saubere Gravuren und minimale Spaltmaße; auch Formtrennkanten sind kaum sichtbar. Extra angesetzte Teile gibt es einige unter anderem auch im Kesselbereich angedeutete Sandfallrohre. Obendrein liegen zurüstbare Bremschläuche bei. Die Inneneinrichtung des Führerstandes ist recht plastisch, jedoch nureinfarbig ausgeführt.

↑ Trix – Im Zuge der Neukonstruktion der Maschine erfuhr das Gehäuse im Vergleich zu den früheren Märklin-86er-Modellen etliche Verbesserungen. Formtrennkanten zwischen Metall- und Kunststoffteilen sind kaum sichtbar.

Am Kessel sind die meisten Leitungen freistehend. Im Vergleich zur Bergheimer DB-Lok besitzt die DR-86 von Trix Wasserkästen mit freiem Zugang zur Steuerung, was auch im Modell den freien Durchblick auf den Rahmen erlaubt. Die Windabweiser am Führerhausfenster sind transparent, der Durchblick durchs Führerhaus ist ungestört. Der obere Teil der Stehkesselrückwand wurde gut nachgebildet, obgleich nur einfarbig.

Fahrgestell und Räder

↑ Roco – Das Fahrwerk überzeugt voll und ganz. An der Filigranität der Speichenräder der Kuppel- wie Vor- und Nachlaufsätze ist nichts auszusetzen, auch sind markante Bestandteile wie Rangierergriffe, geteilte Bremsen etc. nachgebildet. Die Steuerung ist fein detailliert und vorbildgerecht. Leider fehlen die Sandfallrohre im Fahrwerksbereich.

↑ Trix – Das Fahrwerk der Neukonstruktion gefällt mit seinem Detailreichtum. Kunststoff- und Metallteile sind aufeinander abgestimmt und den jeweiligen Ausführungen des Vorbilds farblich angepasst. Die Rad- und Steuerungsnachbildungen gefallen, ebenso die Sandfallrohre und Rangierergriffe unterhalb der Puffer. Lediglich die Nabengestaltung der Speichenlaufräder vorn fällt etwas ab.

Zum Vorbild: Die 86er in Ost und West



So dürften wohl die meisten Dampffans die 86er noch im Dienst kennengelernt haben: Vor Personen- und Güterzügen auf den Erzgebirgsstrecken der DR wie hier 86 1621 im Jahre 1977 bei Johannegeorgenstadt. Nun gibt es für die HO-Reko-Wagen von Roco oder Piko auch das passende Lokmodell *Andreas Wagner/Slg. MKL*

Bei der Bundesbahn schon früh ausgeschieden und dort oft im Schatten der noch attraktiveren Schlepptenderloks der Baureihen 01, 44 und 50 stehend, konnten die Tenderloks der Baureihe 86 bei der DR noch bis 1988 im sächsischen Mittelgebirge bewundert werden. Nicht wenige Dampflokfans pilgerten vor allem ab 1982 verstärkt auf die Erzgebirgshöhen zur Nebenbahn Schlettau – Crottendorf, um dort die 86 1001 und 1501 vor Personen- und Güterzügen zu fotografieren. Im Gegensatz zu den früheren Einsatzzeiten der spä-

ten 1970er-Jahre fuhren die Loks dann auch stets fotogen Kessel voran nach Crottendorf. Etliche Jahre später begeisterte die nach der politischen Wende in den Westen verkaufte und dort dank Signet und passenden Laternen auf DB getrimmte 86 333 als eine der wenigen aktiven Vertreterinnen dieser Baureihe unter anderem auf der „Sauschwänzlebahn“ regelmäßig die Besucher und erinnerte an gute alte Dampfzeiten. Heute steht diese Lokomotive wieder im alten DR-Erscheinungsbild für Sonderfahrten zur Verfügung. *MKL*



An die aktiven Zeiten der Baureihe 86 im Westen Deutschlands erinnerte einige Jahre lang die 86 333 im Museumsbahneinsatz auf der „Sauschwänzlebahn“ wie hier im Juli 2011 – allerdings handelte es sich um eine umbeschriftete Reichsbahn-Maschine



Roco



Roco



Trix



Direktvergleich der naturgemäß abweichenden Fronten und Tenderrückseiten der angebotenen DB- und DR-Ausführungen

Trix

Farbgebung

↑ Roco/Trix – Die Farbgebungen der Lokomotiven sind in allen Teilen sehr gut. Die Lackierabteilungen beider Hersteller verstehen ihr Handwerk zweifellos. Der überall dezente Glanz überzeugt, auch wenn die meisten Vorbildloks deutlich verschmutzter daher kamen. Alle Farbtrennkanten sind sauber und ohne Beanstandung.

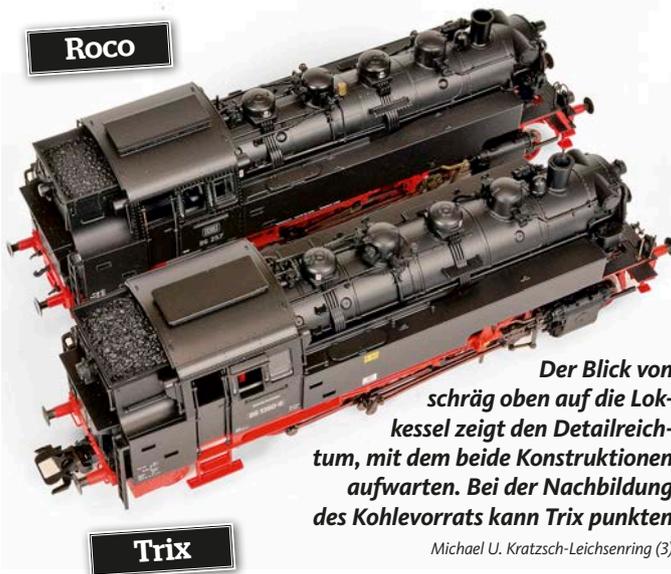
Beschriftung

↑ Roco – Die Beschriftung der Maschine ist gestochen scharf und größtenteils korrekt erhoben dargestellt. Die Anschriften sind unter der Lupe gut lesbar. Ausweislich des Revisionsdatums vom 6. Oktober 1960 entspricht das noch mit DRG-Laternen versehene Lokmodell dem Zustand der Bundesbahn-Epoche III und war im Bw Kempten der BD Augsburg beheimatet.

↑ Trix – Sämtliche unter der Lupe gestochen scharf lesbaren Anschriften entsprechen den einstigen Vorbildgepflogenheiten. Die Beschilderungen sind zwar nur flach aufgedruckt, wirken aber gut. Die Lok war ausweislich ihrer Schilder im Bw Zittau der Rbd Cottbus zu Hause; die letzte Zwischenuntersuchung datiert vom 31. Juli 1970.

Beleuchtung

→ Roco – Die Konstrukteure setzten die Spitzen- und Führerstandsbeleuchtungen in LED-Technik sehr gut um – Letztere erlischt sogar automatisch beim Anfahren und leuchtet beim Halt wieder auf, was lobenswert ist.



Roco

Trix

Der Blick von schräg oben auf die Lokkessel zeigt den Detailreichtum, mit dem beide Konstruktionen aufwarten. Bei der Nachbildung des Kohlevorrats kann Trix punkten

Michael U. Kratzsch-Leichsenring (3)

Fahrwertetabelle

	Roco 86 257 DB	Trix 86 1360-6 DR
Langsamfahrtverhalten		
v _{min} digital	1,5 km/h bei FS 2/91 mA	2,5 km/h bei FS 1/78 mA
Streckenfahrtverhalten		
v _{Vorbild} digital	80 km/h bei FS 27/140 mA	80 km/h bei FS 21/158 mA
v _{max} digital	81 km/h bei FS 28/142 mA	129 km/h bei FS 28/217 mA
Ausrollweg aus v _{max} digital	95 cm	165 cm
Zuglast Ebene bei v _{max} digital	150 g bei FS 28/520 mA	175 g bei FS 28/372 mA

Unverständlich und aus technischer Sicht schlicht inakzeptabel ist das Fehlen jeglicher Schluss- oder Rangierbeleuchtung.

→ Trix – Das Modell besitzt eine Beleuchtung mit Leuchtdioden in neutralem Weiß, wobei ein leichter Gelbton DR-typischer wäre. Eine Fahrwerksbeleuchtung gibt es indes nicht. Die Führerstandsbeleuchtung ist vorbildge-

recht recht diffus. Schön ist, dass bei Leerfahrten oder Schiebeleistungen in Vorwärtsfahrt zwei rote Schlusslichter geschaltet werden können, was beim Vorbild durch Abblenden mit Einsätzen in der Lampe erreichbar war.

Zum Rangieren lässt sich die erst ab Ende der Epoche IV übliche beidseitige Spitzenbeleuchtung in dreimal Weiß schalten.

ERGEBNIS

OPTISCHE WERTUNG

Roco	↗ (1,6)
Trix	↑ (1,2)

FAZIT DES TESTERS

Vor allem in den optischen und technischen Ausführungen ist die Philosophie beider Hersteller erkennbar: Sie setzen heute weitgehend auf absolute Vorbildtreue und das technische Machbare. Vor allem Märklin/Trix ist es mit dieser Baureihe gelungen, die „Maßstäbe“ nach oben zu verschieben, was dieser Testsieg unterstreicht.

↑ Roco (1,4) – Nur knapp hinter Trix landet die Bergheimer Maschine. Auch sie steht für das deutliche Verschieben von Grenzen, die einst für Fleischmanns Modelle galten. Der Preis ist entsprechend dem getriebenen Aufwand hoch, aber dem Gebotenen vor allem in puncto Beleuchtungs- und Fahrwerksunzulänglichkeiten nicht ganz angemessen.

↑ Trix (1,2) – Die Neukonstruktion ist in fahrtechnischer Hinsicht von der Höchstgeschwindigkeit knapp über der NEM-Norm auf der Höhe der Zeit, was ebenso für die Testkriterien Digitalausstattung bzw. Sound sowie Licht gilt. Leichte Abstriche in der Technik – Stichwort Pufferkondensator – führen zu unnötigen Abwertungen. Da der angesetzte Anschaffungspreis von den meisten Händlern deutlich unterschritten wird, ist das Preis-Leistungs-Verhältnis noch gut.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Leserbriefe

■ DB-Baureihe 50^{Kab}, em 4/25 Tender mit Beichtstuhl

Einen speziellen Ausdruck oder Spitznamen für Dampfloks mit Kabinentender vermisste ich in der Berichterstattung. In unserer Gegend sprach man in Eisenbahnerkreisen von „50ern mit Beichtstuhl“. Das war Ende der 1960er-Jahre, als die Neckartalbahn zwischen Heidelberg und Heilbronn als Entlastung für die damals völlig überlastete Strecke über Mühlacker erhalten musste. Der Abschnitt war noch ohne Fahrdrabt, sodass man über mehrere Jahre eine Vielzahl von Güterzügen mit den Baureihen 050 bis 053 und darunter auch solche mit „Beichtstuhl“ beobachten konnte. Schon 1972 wurden sie von der Baureihe 150 abgelöst, nachdem die Strecke von Heidelberg Karlstor (Altstadt) bis Heilbronn zwischen 1970 und 1972 unter rollendem Rad elektrifiziert worden war. *Klaus Kühnel, Mosbach*

■ DB-Elektrifizierung, em 5/25 Falsche Frequenzangabe

Seit Oktober 1995 heißt die Frequenzangabe nicht mehr 16 2/3, sondern 16,7 Hertz. Technisch bereiteten die 16 2/3 Hertz nämlich einige Probleme, die mir ein Elektrifizierungsfachmann der Bahn einmal erläutert hat: Schlupf in der Asynchronmaschine nahe Null – besonders in lastschwachen Zeiten wie nachts. Im Läuferkreis bildet sich eine Gleichstromkomponente in einer Phase. Ungleichmäßige thermische Belastung im Läufer kann zur Gefahr einer thermischen Abschaltung führen. *Winfred Krech, Itzehoe*

Ruhpolding unter Draht

Am 3. November 1955 wurde der elektrische Betrieb auf der Lokalbahn von Traunstein nach Ruhpolding aufgenommen. Das erfolgte, weil bis dahin für die vielen Reisebüro-Sonderzüge immer Dampfloks aus Trostberg und Mühlendorf hergeschafft werden mussten und die von München ankommende Ellok leer nach Freilassing fuhr. Insofern hat sich damals die Fahrleitung nach Ruhpolding schnell amortisiert. Bis zum Mai 1958 verkehrten planmäßig E 32 des Bw Freilassing und wurden später von E 44 abgelöst. Die Fahrleitungsmasten stammten übrigens

Ihr direkter Draht zur Redaktion



Haben Sie Fragen an die Redakteure des *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, 5. August, und Dienstag, 19. August

Jeweils von 10:00 Uhr bis 14:00 Uhr sind die Redakteure der Vorbild- und der Modellbahn-Redaktion 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

von der Hamburger Wechselstrom-S-Bahn, die ja 1955 auf Stromschiene umgestellt wurde. Die Teile wurden vorher von der Fahrleitungsmeisterei Freilassing aufgearbeitet. Man erkennt diese heute noch vereinzelt

stehenden Masten am Zickzack der Versteifung. *Johann Loferer, Siegsdorf*



Die Eröffnung des elektrischen Betriebs wurde 1955 in Ruhpolding mit 98 315 und E 18 06 gefeiert, wobei das Eröffnungsdatum auf der Dampfloks falsch ist: Am 17. August 1895 war der provisorische und am 9. November 1895 der offizielle Betriebsbeginn. Mit dem Warnplakat wurden damals die Fahrgäste auf die neuen Gefahren hingewiesen

Slg. Johann Loferer (2)

Hydrionalium-Triebwagen

Der Artikel über den Hydrionalium-VT in *em* 6/25 hat unseren Leser *Rainer Knoch* aus Nürnberg zu einer originellen Modell-Szenerie inspiriert, die er auch kommentierte: „VT 70 971 ist 1953 für drei Wochen leihweise beim Bw Coburg eingesetzt. Auf dem Modellfoto ragt das Fahrzeug aus der Triebwagenhalle des Bahnbetriebswerks heraus. Davor liegt das originale MAN-Fabrikschild. Tragischerweise wurde der in HO nachgebildete Triebfahrzeugschuppen letzten Ostermontag beim Vorbild ein Opfer der Flammen; die Gebäudereste wurden inzwischen beseitigt.“



Fachhändler und Fachwerkstätten

In dieser Rubrik finden Sie alle **Fachhändler** und **Fachwerkstätten** in Ihrer Nähe.
Anzeigenpreise 4C-€ 140,-; zzgl. MwSt.

Kontakt: Bettina Wilgermein, Tel. 089/130 69 95 23, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

elriwa[®]
 Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter
 Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen
 A4 Abfahrt 84 . Tel. 03528 / 44 12 57
 info@elriwa.de . www.facebook.com/elriwa

Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop
G - 0 - HO - TT - N - Z - Schmalspuren

www.elriwa.de



Modellbahnen & Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
 Mo. - Fr. 09:00 - 17:00 Uhr | Sa. 09:00 - 15:00 Uhr

MBS Modell + Spiel GmbH
 Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz

mein-mbs.de




www.Beckert-Modellbau.de
 Geberggrundblick 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!

100 Jahre Seit über 100 Jahren für Sie da! **100 Jahre**

Wilmsdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00 Uhr

Kleine Bahn-Börse

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht.
 Bitte senden Sie ihre Mail an: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
 Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

FIGUREN Z-G
www.klingenhofer.com

Gesuche TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder 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-kepler.de

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für Ho,

N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe Ho, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.carocar.com

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/Ho, Sammlungen/Ladenaufösungen. 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-Gloeckner.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plagemann, 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 Hen-

ning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

Verkäufe HO

Suche und verkaufe: **US - Messinglokomotiven** z.B.: UP Big Boy von Tenshodo EUR 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen EUR 500 DRG 06 001 von Lemaco EUR 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

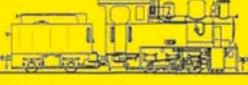
Märklin Sondermodelle Ho. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

Verkaufe alters- und platzbedingt einen Teil meiner Modellbahnsammlung 2-Leiter Gleichstrom analog, vorwiegend EP2/DRG, Großserien- und Manufakturmodelle. Liste anfordern: meinrad-emser@t-online.de

www.homerau.de
Lasercutbausätze

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 Bäu-

Mit Millimeter-Anzeigen im
 eisenbahn magazin erfolgreich werben!



Modellbahnen am Mierendorffplatz
märklin Shop Berlin
10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de

Ihr
freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft
mit der ganz großen Auswahl

Auch Second-Hand!

Mo., Mi., Do., Fr. 10.00–18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09



modellbahnen & modellautos **Turberg**

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins.
Grobauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!
Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!
Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!

Öffnungszeiten: Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 10.00-16.00 Uhr · Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/2 1999 00 · Fax 21 99 90 99 · www.turberg.de



Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de

Märklin - Auslaufmodelle zum Sonderpreis - HO
37530 Märklin DBAG BR120.1 schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe 120.1 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Werbegestaltung „150 Jahre statt 279,95 EUR nur 229,99 EUR

Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 € Versand)



Große Auswahl, kleine Preise

märklin
SHOP IN SHOP Lilienthal

Wo Träume wahr werden

28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 Tel. 04298/91 6521
info@haar-lilienthal.de

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-18.30 Uhr, Sa. 9.00-14.00 Uhr

Sammlungen Einzelstücke Raritäten

ANKAUF



MICHAS BAHNHOF
Nürnberger Str. 24a
10789 Berlin
Tel 030 - 218 66 11
Fax 030 - 218 26 46
Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
www.michas-bahnhof.de

eisenbahn
Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina Wilgermeir • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Kleine Bahn-Börse

me, 30 Gebäude; zusätzl. Mat. für Erweiterung um das Doppelte, FP 1.995 EUR
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 EUR 1.200 von privat. Versand möglich, besser Sie kommen nach Haßloch/Pfalz. 06324-1633, 0173-3075036, w.kamb@web.de

www.lokraritaetenstuebchen.eu

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin oo/Ho. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456

www.modellbahn-keppler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,80 EUR bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

Fleischmann Ho 24 Zugpackungen mit Dampflok + 19 Loks und Roco Ho 2 Zugpackungen + 9 Loks, alles Ep.1+2 (KPEV, KBStB, Württ., DRG), neu oder neuwertig. Bitte Liste anfordern. Rainer_Beck@gmx.de

127 Schienen Ho ungebraucht. Auf

diesen Schienen laufen alle 2-Leiter – Gleichstrom; z. B. Roco, Trix, Fleischmann, Lima, Brawa, Rivarossi. EUR 0,30 pro Schiene. Abholung in Haßloch/Pfalz möglich. Tel.: 0173-3075036; w.kamb@web.de

Digitale Großanlage 7x4 m; 7 Segmente 200x100mm, 1 Segment 150x150mm; 12 Weichen 12 x Servo; ca. 45m Gleis; ca. 22m Schattenbahnhof. Steuerung über Märklin MS 2 und/oder Rocrail manuell/halbbautomatisch/automatisch; 1 Gateway, 3 Booster, USB mit allen Daten und Rocrail Lizenz. ca. 20m Faller Car Strecke mit Traffic Control, 3 x Parkplatz Car System, 6 Stoppstellen Car System (2 Bushaltestellen), 4 Abzweigungen Car System, Steuerung über Faller. Lasercutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. Preis: 5999 EUR, 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 Güterwagen. 3 „Sartsets“ und 20 defekte Wagen. 017643665628

BEMO-MODUL-ANLAGE HOm mit den Stationen Filisur + Bergün ohne Züge umständelicher zu verkaufen! Informationen: maren.urban@balke-umzug.de

Ho-Gleichstrom U-Anlage, 5m x 3,50m, Schienen digital, Schuhmacher-Gleis, Schienen nach Vorbild Württ. EP-1. Noch nicht ganz fertig gebaut, hochwertiges Material. Viel mehr Info unter Tel. 0157 38976811.

Verkaufe ein Roco Bastelwaren Konvolut Ho. Information unter miehlingm@aol.com

Verkaufe oder Tausche Trix-C Gleis Drescheibe 230, -(neuwertig, unbenutzt, OV, + 3 zus. Auffahrgleise) oder Tausche gegen Ho=digital EP 4 Loks (Wagen) neuwertiger Zustand. 0641-52400, dimuepep@gmail.com

Gesuche HO

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für Ho,

N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe Ho, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

www.mbs-dd.com

Märklin Spur HO und Faller AMS gesucht. Kaufe Sammlungen und Anlagen. Zahlung bei Abholung. Kontakt Tel. 0941/85806 ab 18.00

eisenbahn Modellbahn magazin

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Riesig!



Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

Modellbahn Apitz

günstige Vorbestellpreise auf Neuheiten

Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

Das Fachgeschäft auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90



Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –

MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLINSKI

Die MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227
44141 Dortmund

Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:

www.lokschuppen-berlinski.de

www.modellbahn-kramm.com

40723 Hilden, Hofstraße 12, ☎ 02103-51033, @ info@modellbahn-kramm.com

YouTube Facebook

Ständig neue Angebote und aktuelle Informationen

Preiswerter und sicherer Versand – weltweit

Seit über 40 Jahren für Sie am Zug

40 Jahre




Hünerbein

Modell Center Aachen

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Kleine Bahn-Börse

Uhr oder per E-Mail: gerhard.bonn@kabelmail.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin Ho Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung.

<https://worldmags.net>

Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de. G

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M.

Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin erfolgreich werben!

Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrumsuedingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstaholder. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plagemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstaholder und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.eu – Danke.

www.wagenwerk.de
Feine Details
und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFTE Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modellmanufaktur.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-Modelleisenbahn: jede Spurweite, jede finanzielle Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Telefon: 07021/959601, Fax 07021-959603 oder per E-Mail: albue@t-online.de.

Ankauf von Modelleisenbahn, alle Fabrikate, u. a. Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Lemaco. Spur Ho, N +

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 Wilgermein • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Viele fertige **Schiffs-Ätzteile** von M1:20-1:700, Reling, Treppen, Gitter, Leitern, Relingstützen, Handräder, Stühle, Liegestühle, Rautenbleche....
 Miniatur- u. Ankerketten mit Steg, **alles zum Selbstätzen**,
 Messing- und Neusilberbleche ab 0,1mm,
 Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Schwarzbeizen
 für verschiedene Metalle, Chemikalien,
Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

Ausführlicher und informativer **Katalog**
 gegen € 5,- Schein oder Überweisung
 (wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
 www.saemann-aetztechnik.de • saemann-aetztechnik@t-online.de

WERST
 MODELL BAHN UND BAU

WIR LEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck
 für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim | Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de

Neuheit 2024/25

Brücken - kundenspezifisch gefertigt - Metal oder Kunststoff versch. Bauweisen

Vitrine - Schattenbahnhof
 Individuelle Fertigung nach Kundenwunsch,
 alle Spurweiten ab N bis Spur IIm/G)
 Platz sparend - alle Züge sofort verfügbar

PATERNOSTER

30 JAHRE
 Danke für Ihre Liebe!

Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
 Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
 Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997

www.thiel-gleis.de

Kleine Bahn-Börse

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, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201-697400, Fax 0201-606948 oder hermann.goebels@t-online.de

www.modellbahn-kepler.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 Spuri Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab

oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.wagenwerk.de
 Feine Details
 und Eisenbahnmodelle

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931 oder per 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 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



Am Raigerwald 3 • 72622 Nürtingen (Raidwangen)
Tel. 07022/94 99 55 • Fax 07022/9499 56
www.ritter-restaurationen.de
info@ritter-restaurationen.de

- Fachmännische Reparaturen / Restaurierungen alter MÄRKLIN-Spielzeuge und -Eisenbahnen. Spezialisiert auf Erzeugnisse vor 1960.
- Umfangreiches Sortiment an Ersatzteilen für MÄRKLIN-Produkte
 - Spurweiten 00/H0 der Bj. 1935-1958
 - Spurweite 0, Stand 01/09 (Liste gg. Rückporto € 1,50)
 - Flugzeug Ju 52
- Komplette Replika seltener Lokomotiven und Wagen der Spurweite 0

Unser aktuelles Replika-Angebot übermitteln wir Ihnen gerne auf Anfrage.

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert

100 Bücher/Zeitschriften über Eisenbahn & Modellbahn, ab 5,00 EUR versandkostenfrei (in D). Liste anfordern: lockpetero70@gmail.com

www.bahnundbuch.de

Gesuche

Literatur, Bild und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies und Das

**www.andyseck.de
DDR-Modelle und mehr**

Gut erhaltene glasklare Wandvitrinen aus Acrylglas für Eisenbahnmodelle in der Baugröße HO Insgesamt 13 Vitrinen mit je 4 Abstellflächen zu verkaufen Größe 1x182x40x6 cm; 9x132x40x6 cm; 3x100x40x6 cm. Alle Vitrinen von der Fa. Herveling in Werne Verkaufspreis pro Vitrine 60 EUR nur Abholung in Esslingen a.N, birgitberg1958@gmail.com

Zwei schöne stabile Wandschränke (Buche) mit 9 Böden Roco Gleis. 1,90m br, 91cm ho, 11,5cm tief, 16,7m Gleislänge, alles auch einzeln erhältlich. Der Preis ist Verhandlungssache, weitere Infos unter eisenbahn exklusiv@gmail.com

www.Railio.de
Sammlungsverwaltung

Verkaufe Original Stationsschild „Karl-Marx-Stadt - Stadtpark“, ca. 235x80 cm, Blech auf Holzrahmen im Originalzustand, der ist Preis Verhandlungssache, kein Versand, schleifmaus-xl@magenta.de

www.moba-tech.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab EUR40,- 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 oder per E-Mail: MU21@gmx.de

www.modellbahnservice-dr.de

Suche Betriebsbuch Draisine KLV 20-5011 (Beilhack) sowie Unterlagen für eine Zulassung. Kontakt per E-Mail: betriebsbuch@gmail.com

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG - Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrik Schilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsaufösungen und -Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über Ho bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

**eisenbahn
Modellbahn magazin**

Hier könnte Ihre Anzeige stehen.

Kontakt: Bettina Wilgermeir • Tel. 089/13 06 99 52 • bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

**Straßenbahn Düsseldorf HO
www.bus-und-bahn-und-mehr.de**

**Urlaub
Reisen und Touristik**

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Appartement in Großheirath: Liebevoll eingerichtet im OG in einem gepflegtem EFH mit großzügigem Balkon. Zentral gelegen, Thermen in der Nähe, Vierzehnhelligen, Bad Staffelstein/Lichtenfels/Coburg. Gut ausgebaute Radwege. Keine Online-Besichtigung. Kontakt: E-Mail: martina.roehse@t-online.de; Mobil: 0151-59490886.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

Ferienwhg. im Museum & Countrybhf. Ebstorf/Uelzen an der RB37, Info: americaline.org Tel.: 04022886606

**Ausstellungen
Börsen, Auktionen, Märkte**

www.modellbahnboerse-berndt.de
Modellbahn- Auto- Börsen, 36179 Bebra So. 21.09. im Lokschuppen, Gilfershäuser Str.12, 34246 Vellmar So.12.10., Mehrzweckhalle - Frommershausen, Pfadwiese 10, 04159 Leipzig Sa. 15.11., Leipziger Hotel, Hallesche Str. 190, 99847 Gotha Sa. 22.11., Stadthalle, Schützenplatz 1, Jeweils von 10 bis 14:30 Uhr Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/89023526, E-Mail: jensberndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.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: 01774075873oder 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 Wandvitrinen aus Acrylglas für Eisenbahnmodelle in der Baugröße HO Insgesamt 13 Vitrinen mit je 4 Abstellflächen zu verkaufen Größe 1x182x40x6 cm; 9x132x40x6 cm; 3x100x40x6 cm. Alle Vitrinen von der Fa. Herveling in Werne Verkaufspreis pro Vitrine 60 EUR nur Abholung in Esslingen a.N, birgitberg1958@gmail.com

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V., Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

**Alle Termine
ohne Gewähr.**

**Mit Millimeter-Anzeigen im eisenbahn magazin
erfolgreich werben!**

Nächster Anzeigenschluss: 05. 08. 2025

Echtes Bahnerlebnis



2 für
 nur €8,40
 statt €16,80

- ✓ Sie sparen die Hälfte!
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Das *eisenbahn magazin* kommt bequem frei Haus*

3 gute Gründe, warum Sie *eisenbahn magazin* lesen sollten:

- ✓ Nur *eisenbahn magazin* beleuchtet in jedem Heft ein angesagtes Baureihen- oder Fahrzeugthema umfassend in Vorbild und Modell
- ✓ Nur in *eisenbahn magazin* finden Sie in jeder Ausgabe einen kritischen Vergleichstest mehrerer verfügbarer Modelle einer Baureihe oder Baureihenfamilie verschiedener Hersteller
- ✓ Nur *eisenbahn magazin* bietet als besonderes Extra Ausklappseiten mit attraktiven Lokzeichnungen, Anlagen- oder Zugbildungsplänen. Echtes Bahnerlebnis in Vorbild und Modell!

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich das *eisenbahn magazin* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 8,10 pro Heft monatlich frei Haus (Jahrespreis € 97,20).

Online bestellen unter
www.eisenbahnmagazin.de/abo



Termine

19./20. Juli/30./31. August, Zwickau: Fahrtage der Kohlebahn. Info: www.brueckenbergbahn.de

20./27. Juli/3./10. August, Augsburg: Fahrtage der Ammersee-Dampfbahn. Info: www.bahnpark-augsburg.de

20./27. Juli/3./10./17./24./31. August, Neustadt (Weinstraße): Museumsfahrten. Info: www.kuckucksbaehnel.de

20. Juli/3./17. August, Hüinghausen: Fahrtage der Kleinbahn. Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de

20. Juli/3./17./31. August, Essen: Dampf- und Diesel-Betriebstage. Info: www.hespertalbahn.de

20. Juli/10./24. August, Harpstedt: Museumsfahrten nach Delmenhorst. Info: www.jan-harpstedt.de

20. Juli/17. August, Verden: Kleinbahn-Express nach Stemmen. Info: www.kleinbahnexpress.de

20. Juli/17. August, Amstetten: Alb-Bähnle nach Oppingen. Info: www.alb-baehnle.de

26./27. Juli/16./17. August, Riedlhütte: Tage der offenen Tür. Info: www.feldbahn-riedlhuette.de

26. Juli/23. August, Dresden: Museumstage im Bw. Info: www.igbwddresden-altstadt.de

27. Juli/17. August, Ottweiler (Saar): Museumsbahnverkehr. Info: www.ostertalbahn.de

27. Juli/31. August, Karlsruhe: Fahrten auf der Albtalbahn. Info: www.uef-dampf.de

27. Juli/31. August, Magdeburgerforch: Zuckertütenfahrten auf der Kleinbahn. Info: www.kj-1.de

2. August, Wismar: Geöffneter Lokschuppen. Info: www.lokschuppen-wismar.de

2. August, Gera: Fahrt mit dem Schienenbus zum Mönchshof Kulmbach. Info: www.wisentataltalbahn.de

2./3. August, Bruchhausen-Vilsen: Tage des Eisenbahn-Freundes. Info: www.museumseisenbahn.de

In Osnabrück werden auch zahlreiche Werkbahn-Dieselloks ausgestellt



2./3. August, Zittau: „Historik Mobil“ auf Schienen und Straßen. Info: www.zittauer-schmalspurbahn.de, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

2./3. August, Mesendorf: Museumsfahrten. Info: www.pollo.de

2./3./16./17. August, Brohl: Dampfbetriebstage. Info: www.vulkan-express.de

3. August, Karlsruhe: Fahrten auf der Murgtalbahn. Info: www.uef-dampf.de

3. August, Rommerskirchen: Fahrbetrieb im Feldbahnmuseum Oekoven. Info: www.gillbachbahn.de

3. August, Hanau: Führung durch das historische Bw. Info: www.museumseisenbahn-hanau.de

3. August, Strasshof/Österreich: Dampfstag im Heizhaus. Info: www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

3. August, Passau: Schienenbusfahrt nach Freyung. Info: www.ilztalbahn.eu

3. August, Osnabrück: Offener Zechenbahnhof und Tag der Dieselloks. Info: www.osnabruecker-dampflokkreunde.de

3./9./10. August, Neresheim: Betriebstage der Härtsfeld-Museumsbahn. Info: www.hmb-ev.de

3./24. August, Gütersloh: Fahrtage der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth. Info: www.dkbm.de

3/24. August, Lengerich-Hohne/Ibbenbüren-Aasee: Pendelfahrten mit 78 468. Info: www.eisenbahn-tradition.de

9. August, Neumünster: Sommerfest im Kulturlokschuppen. Info: www.helev.de

9. August, Stuttgart: Mit 218 zum Konstanzer Seenachtsfest. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

9. August, Cottbus, Halle (Saale), Leipzig und Berlin: Mit 119 158 bzw. 243 005 nach Warnemünde zur „Hanse Sail“. Info: www.berlin-macht-dampf.com, www.lausitzerdampflokkclub.de, www.bw-halle-p.de

9. August, Neuss: Mit dem „Deutschen Krokodil“ zu „Rhein in Flammen“. Info: www.eng-ev.de

10. August, Dörzbach: Fahrtage mit V 22-02. Info: www.jagsttalbahn.de

10. August, Minden: Fahrten mit der T 9³ „Kattowitz 7348“. Info: www.museumseisenbahn-minden.de

10. August, Schönheide: Museums-Fahrtag. Info: www.museumsbahn-schoenheide.de

10. August, Radebeul: Foto-sonderzug zum Thema Güterverkehr um 1920. Info: www.traditionsbahn-radebeul.de

10. August, Darmstadt-Kranichstein: Tag der Industriekultur Rhein-Main. Info: www.bahnwelt.de

16./17. August, Oschatz: Dampf Fahrten zum Stadtfest. Info: www.doellnitzbahn.de

15. August, Bayerisch Eisenstein: Jubiläumsveranstaltung „50 Jahre Bayerischer Localbahn Verein“. Info: www.blv-online.eu

15. bis 17. August, Nördlingen: Dampfzugfahrten. Info: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

16. August, Augsburg: Dampflok-Treffen mit S 3/6 und 17c der k.k. privilegierten Südbahn-Gesellschaft. Info: www.bahnpark-augsburg.de

16. August, Nürnberg: Fahrtag mit Dampf- und Dieselloks. Info: www.feldbahn500.de

16. August, Neumünster/Bruchhausen-Vilsen: Mit 110 350 bzw. VT zur „Sail“ nach Bremerhaven. Info: www.helev.de, www.museumseisenbahn.de

Märklin beim Wacken Open Air **Metal trifft auf Metal**

Nach der Vorstellung der rockigen AC/DC-Black-Ice-Lokomotive zündet der Traditionshersteller die nächste Werbestufe: Erstmals in seiner Geschichte sind die Göppinger auf dem legendären Wacken Open Air vertreten, das vom 30. Juli bis 2. August stattfindet. Passend dazu legt Märklin exklusive Wacken-Waggons auf. *PM*



Fernseh-Tipps

Montag bis Freitag

SWR, 10:35 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen

Samstag

SWR, 9:30 Uhr – Eisenbahn-Romantik: Wiederholungen beliebter Sendungen

16. August, Treysa: Mit E 11 013 nach Leer zum Treffen der Traditionsschiffe. Info: www.eftreysa.de

16./17. August, Jöhstadt/Schleittau: Pendelfahrten zum Altstadtfest in Schwarzenberg und historischer Schienenersatzverkehr nach Jöhstadt zu den Thementagen „25 Jahre Museumsbahnbetrieb Jöhstadt – Steinbach“. Info: www.ergebirsische-aussichtsbahn.de, www.pressnitztalbahn.de

17. August, Aumühle: Familientag im Lokschnuppen. Info: www.vvm-museumsbahn.de

17. August, Solms: Teddybären-Fahrt. Info: www.felddahn-fortuna.de



Neben Dampfloks fahren in Solms auch Grubenzüge MM (3)

17./24./31. August, Rottweil: Tunnelfahrten mit Dampf. Info: www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

17./30./31. August, Frankfurt (Main): Fahrbetrieb und Oldtimertreffen im Felddahn-Museum. Info: www.felddahn-ffm.de

22. bis 24. August, Chemnitz-Hilbersdorf: Heizhausfest. Info: www.sem-chemnitz.de

23. August, Leipzig: Fahrt zum Kamenzer Forst-Volksfest. Info: www.dampfbahnmuseum.de

23. August, Chemnitz: Dampfsonderzug zum „Grünthaler Sommer“ – Welterbe in Flammen und Museumsnacht. Info: www.sem-chemnitz.de

23. August, Nürnberg: Sonderzug ins Museums-Bw Chemnitz-Hilbersdorf. Info: www.fraenkische-museumseisenbahn.de

23. August, Altenbeken: Sonderzug mit E 10 und 01 1075 zur „Sail Amsterdam“. Info: www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

23./24. August, Bad Essen: Zubringerfahrten zum Historischen Markt auf der Wittlager Kreisbahn. Info: www.museumseisenbahnminden.de

23./24. August, Freilassing: Modellbahnen in allen Nenngrößen in der „Lokwelt“. Info: www.lokwelt.freilassing.de

24. August, Kassel: Dampfzug zum Feldtag in Naumburg mit Oldtimer-Ausstellung. Info: www.hessencourrier.de

24. August, Zwettl: Diesellok-Fahrten mit Familienfest. Info: www.lokalbahnverein.at

24. August, Hamm: Mit V 60 615 oder 212 079 zum Lippborger Markt. Info: www.museumseisenbahn-hamm.de

29./30. August, Sankt Augustin: Modellbahnausstellung in der „huma-Shoppingwelt“. Info: www.ecrs.de

30. August, Halle (Saale): Familienfest im DB Museum. Info: www.dbmuseum.de

30. August, Berlin-Schöneweide: Mit 119 158 zur Waldbahn Bad Muskau. Info: www.berlin-macht-dampf.com

30. August, Luckau: Fahrt zur „Heidekrautbahn“ nach Basdorf. Info: www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

31. August, Bochum-Dahlhausen: Kindertag im Eisenbahnmuseum. Info: www.eisenbahnmuseum-bochum.de

Bahnreisen

14. – 18.08
Hansestadt Bremen @ Kleinbahn-Romantik

Sonderzüge auf drei Museumsbahnen, Oldtimer-Straßenbahn & Weserschiffahrt.

18. – 29.08.
Bahn- und Kulturreise durch das Baltikum

Prächtige UNESCO-Welterbestädte, Schmalspurbahnromantik und Ostseezauber.

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, Königstädte 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 Bosphorus. Straßenbahnrundfahrten 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 rückzusichern.
Jede Zeile € 3,10 (zzgl. MwSt.)

Kontakt:
Bettina Wilgermein,
Tel. 089/130699-523, Fax -529,
E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de

HIER ist Platz für Ihre Anzeige



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

Testabo-Sommeraktion

Sommerzeit ist Lesezeit – auf der schattigen Terrasse, am Strand oder im Zug auf der Fahrt in den Urlaub. Ich empfehle Ihnen ein dreimonatiges Probeabo, bei dem Sie mit unserer Sommeraktion jetzt **zusätzlich 25 Prozent sparen**. Scannen Sie einfach den QR-Code oder gehen Sie auf abo.eisenbahn.de/som25 und geben Sie im Warenkorb beim Bezahlvorgang den **Gutscheincode „som25“** ein.

Ihr Florian Dürr, Chefredakteur

Jetzt über 60% sparen!
Die Sommer-Testabo-Aktion bis 21.9.



Ein Modell erzählt Geschichte(n)



*Handmuster der
Trix-Express-20/57
aus dem Jahre
1936 als Nachbau-
Lokmodell von 2012
Dieter Weißbach/www.trixstadt.de*

■ Vor 89 Jahren lieferte Trix Express seine O1 aus

Die erste Baureihe des DRG-Einheitslokprogramms

Einhundert Jahre sind vergangen, seit die erste Einheits-Schnellzugschlepptenderlok vorgestellt wurde und ab 1926 den DRG-Bahnbetrieb modernisierte. Schon kurz nach der Markteinführung der Modellspurweite O0 begann bei den Herstellern Trix und Märklin Mitte der 1930er-Jahre ein Wettbewerb: Wer bringt die erste O1 auf den Markt?

*Zwischen
1938 und 1950
angebotene
20/59 mit
Trix-Super-
automatik*



*Von der Trix-01
abgeleitete
Exportlok als
Artikel 9/198
von 1938 mit
Prototyp-Tender*

*Zwischen 1951
und 1954 von
Trix in Nürnberg
gebautes
Lokmodell
20/61*

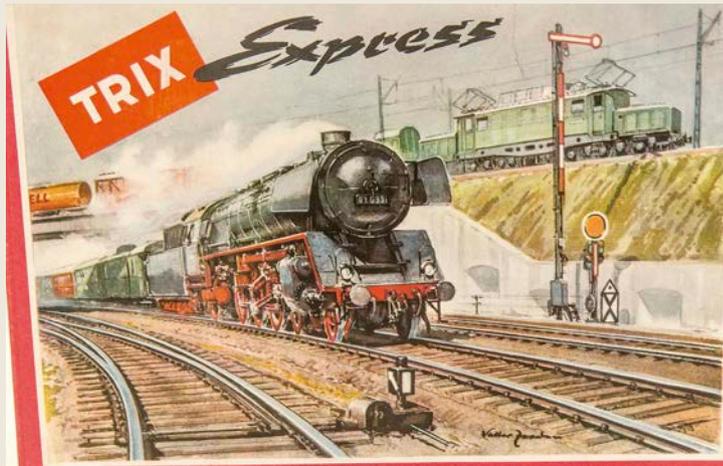




1953 bis 1955 verkaufte Trix die 757 als 01-Lokmodell mit Perma-Motor

Links das bin ich – ein 1936 in Nürnberg unter größter Geheimhaltung von den Trix-Mitarbeitern um ihren Chefkonstrukteur Siegfried Kahn hergestelltes Messing-Handmuster im Maßstab 1:90 der Reichsbahn-Baureihe 01 mit der Originalachsfolge 2'C1' und meinem vorbildlich gestalteten Schlepptender. Allerdings bin ich ein 2012 zur Jubiläumsausstellung „75 Jahre Trix Express“ in Berlin gefertigter Nachbau, denn mein Original ist leider verschollen.

Zur Leipziger Herbstmesse 1937 konnte Trix der Fachwelt die 01 als wunderschönes Zinkdruckgussmodell mit der Artikelnummer 20/57 präsentieren. Märklins HR 700 war da noch nicht so weit. Bereits im Jahr darauf kam mit der 20/59 der nächste Paukenschlag: Im Schlepptender dieser 01 mit dem gleichen Erscheinungsbild der 29/57 und sogar deren Artikelnummer 20057 auf der Führerhausseitenwand war ein Elektromagnet verbaut, der den Auswurfmechanismus des Kuppelhakens betätigte, um Wagen abhängen zu können. Die durch die Schaltwalze des Fahrtrichtungsumschalters zu steuernde Trix-Superautomatik war geboren.



1957 bis 1959 unter 763 angebotene 01 und Trix-Karton einer Zugpackung Manfred Scheihing (7)



Die 2204 bzw. spätere Artikelnummer 5 22404 00 gab es zwischen 1970 und 1985

Der Export wurde seinerzeit unter anderem mit der US-Pacific ab 1940 wegen des staatlichen Verbots der Spielzeugherstellung zur Devisenbeschaffung über die neutrale Schweiz abgewickelt. Ab 1951 wurde die technische Entwicklung der Trix-Express-01 ständig auf dem neuesten Stand der Zeit gehalten.

Leider retteten aber auch die letzten Versuche, mit den alten 01-Spritzgussformen einen guten Umsatz zu machen, nicht das Überleben des Nürnberger Traditionsstandortes. Trotz der letzten 1995 aufgelegten 01-Modelle zur Feier „50 Jahre Trix Express“ wurde die Marke insolvent und 1997 vom ewigen Konkurrenten Märklin übernommen. Manfred Scheihing



Unter 32304 erschien 1995 die fotograue 01 081 anlässlich „50 Jahre Trix Express“

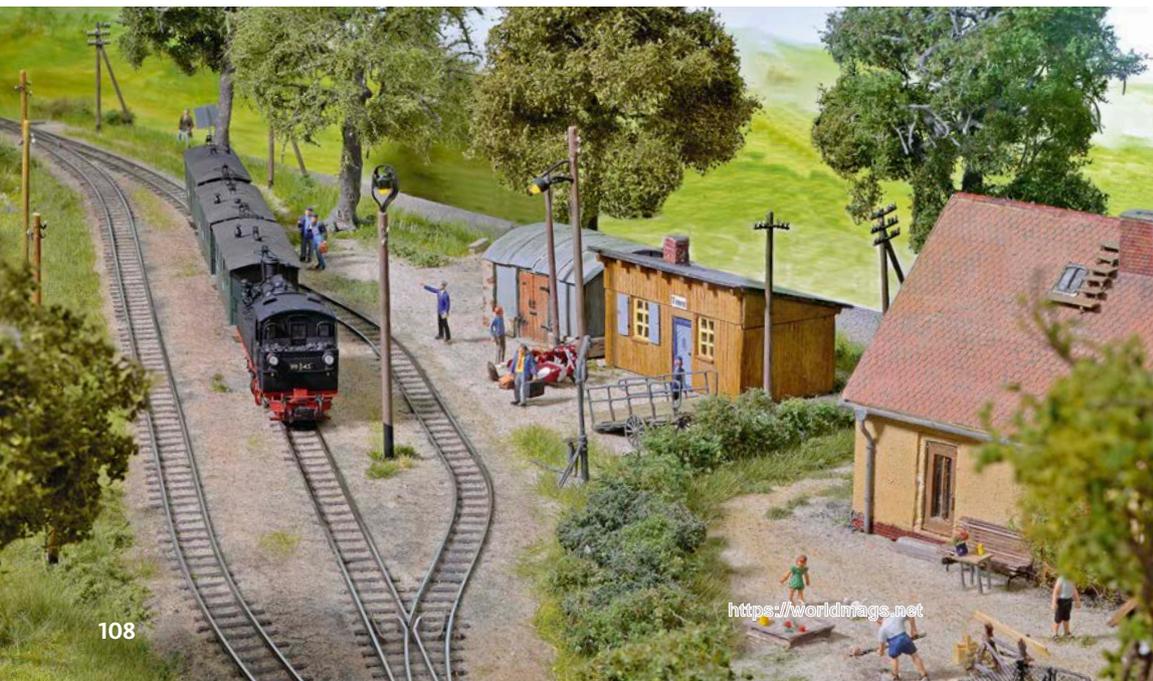


Nachdem die funkferngesteuerte Fähre angelegt hat, können die zwei beladenen Güterwagen heruntergezogen werden

99 545 fährt mit einem Personenzug in Trent ein

Zur Streckenrevision werden die Diesellok HF 130 C sowie angepasste Güterwagen genutzt

Jürgen Albrecht (3)



<https://worldmags.net>

■ Modulanlage in TTe nach Vorbildmotiven der Rügensch Kleinbahn

Nebenbahnromantik

mit Ostsee-Fährverkehr

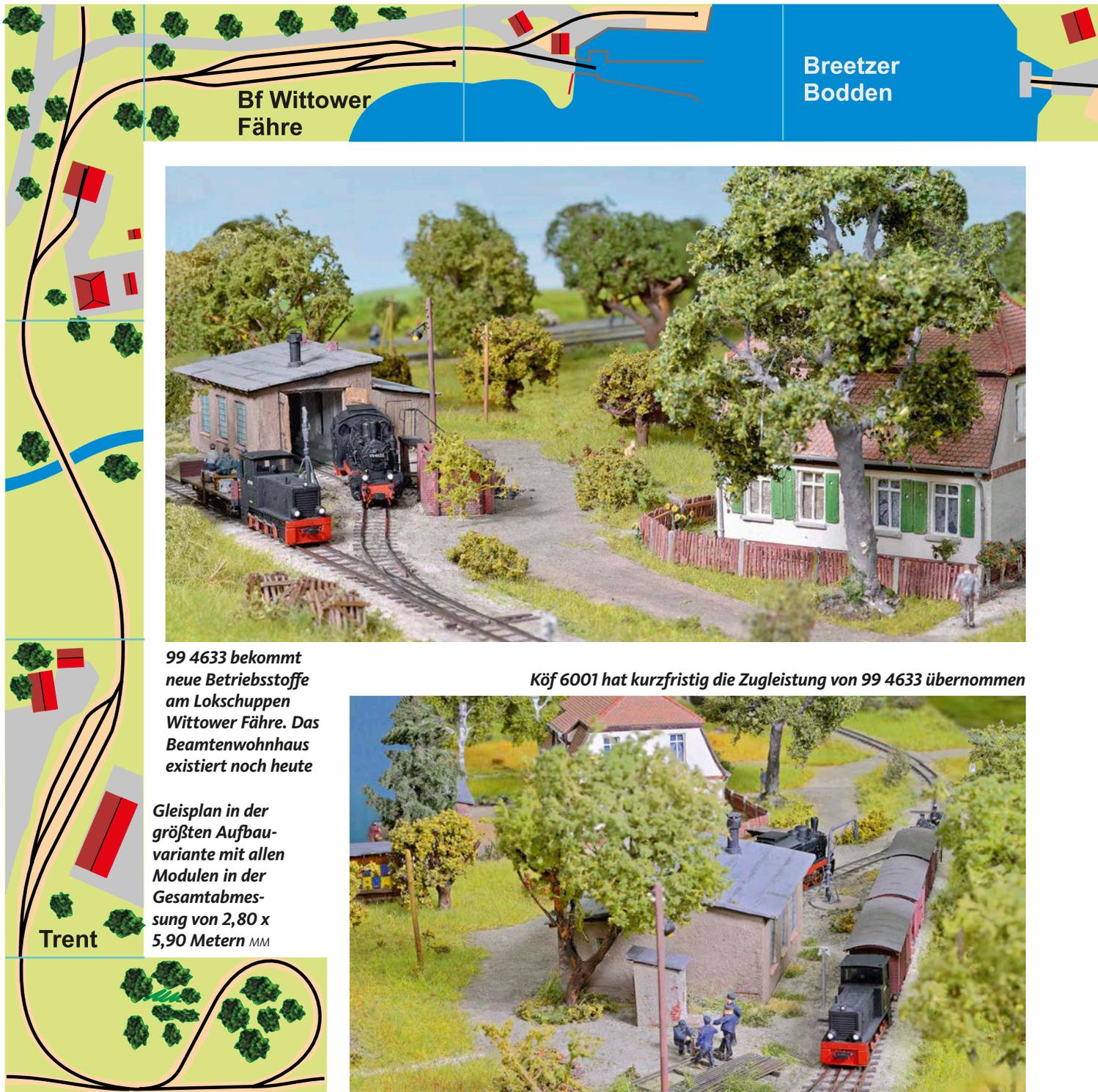
Nach Vorbildfotos entstand eine realistische Schmalspur-Anlage, die den Kleinbahnbetrieb auf der Insel Rügen zeigt. Neben den selbst gebauten Gebäuden und Schienenfahrzeugen beeindruckt die ferngesteuerte Wittower Fähre

Für die Trajektierung ihrer Schmalspurgüterwagen unterhielt die Rügensch Kleinbahn (RükB) bis 1968 auf ihrer Nordstrecke Bergen – Altenkirchen über den Breetzer Bodden eine Fährverbindung. Nach der Einstellung des Eisenbahnbetriebs dient die Wittower Fähre bis in die heutige Zeit nur noch dem Kraftfahrzeug- und Personentransport. 2001 äußerte mein Vater die Idee, die Wittower Fähre der RükB im Maßstab 1:120 als kleines Diorama nachzubauen. Auslöser dafür waren unsere regelmäßigen Urlaubsreisen auf die Insel Rügen seit den 1950er-Jahren, da wir auf dem Weg zum Zeltplatz nach Nonnewitz die kleine Fähre regelmäßig nutzten. Die Idee wurde aber während der Bauphase der Anlegeportale zugunsten eines betriebsfähigen Bahnhofsmoduls geändert. Daraus entstand in den letzten Jahren eine transportable Anlage, die die beiden Fähranleger und die anschließenden Strecken- bzw. Bahnhofsbereiche umfasst.

Variantenreicher Aufbau

Alle Module haben einheitliche Gleisanschlüsse an den Enden, sodass je nach zur Verfügung stehendem Platz verschiedene Aufbaulayouts realisiert werden können. Das reicht von der Gesamtanlage mit 13 Modulen bis zur kleinen Rangieranlage mit vier Teilen in L-Form. Ein Highlight der Anlage stellt die funkferngesteuerte Fähre dar, die die Schmalspurwagen zwischen den Bahnhöfen Wittower Fähre und Fährhof trajektiert. Die Weichen und Gleisanlagen, Wohngebäude sowie Bäume entstanden im Selbstbau, wobei wir uns an den Vorbildgleisplänen und Maßen der Originalbauten orientierten. Eine geringe Längenverkürzung bei den Bahnhofsanlagen fällt im Modell nicht weiter ins Gewicht. Da es in TTe kaum Rollmaterial in Bezug auf die gewählte Rügen-Thematik gibt, mussten alle Loks und Wagen ebenfalls selbst konstruiert und gebaut werden. Die Fahrzeuge bestehen hauptsächlich aus Neusilber- und Messing-Ätzteilen. Da es sich dabei um Modelle handelt, die tatsächlich auf diesem Streckenabschnitt zum Einsatz kamen, können manche Vorbildfotos realitätsnah nachgestellt werden. Natürlich dürfen auf Ausstellungen auch





Bf Wittower
Fähre

Breetzer
Bodden



99 4633 bekommt
neue Betriebsstoffe
am Lokschuppen
Wittower Fähre. Das
Beamtenwohnhaus
existiert noch heute

Köf 6001 hat kurzfristig die Zugleistung von 99 4633 übernommen

Gleisplan in der
größten Aufbau-
variante mit allen
Modulen in der
Gesamtabmes-
sung von 2,80 x
5,90 Metern MM

Trent



TTe-Gastfahrzeuge von anderen Modellbahn-
freunden durch die liebevoll detaillierte Insel-
Landschaft fahren.

Gebäudebau nach Vorbild

Startpunkt ist auf dem linken Streckenast eine
Wendeschleife, die es ermöglicht, auch Fahrbe-
trieb neben dem eigentlichen Fährbetrieb zu zei-
gen. Als gestalterische Episode kann man ein
Hügelgrab entdecken, das einem Foto nachemp-
funden wurde. Kinder, die einen Drachen steigen
lassen, ein birkengesäumter Weg zu einem Aus-
sichtspunkt und ein abgeholzter Hang ergänzen

die Szenerie. Daran schließt sich der Haltepunkt
Trent an, wo Zugkreuzungen möglich sind.
Architektonische Besonderheiten sind die Nach-
bildungen des landwirtschaftlichen Nutzgebäu-
des mit dazugehöriger Betonfläche und das Be-
amtenwohnhaus mit detailreich gestaltetem Hof
und Garten. Die Landstraße entstand aus Forex-
platten, wobei alle Steine einzeln geprägt wur-
den. Alleebäume, Telegrafmasten, Wasser-
durchlässe und Laternen lockern das Bild auf und
geben dem Modul sein besonderes Flair. Die spar-
tanisch anmutenden Bahnhofsbauten wie Abort,
Wellblechhütte und Warteraum entsprechen in

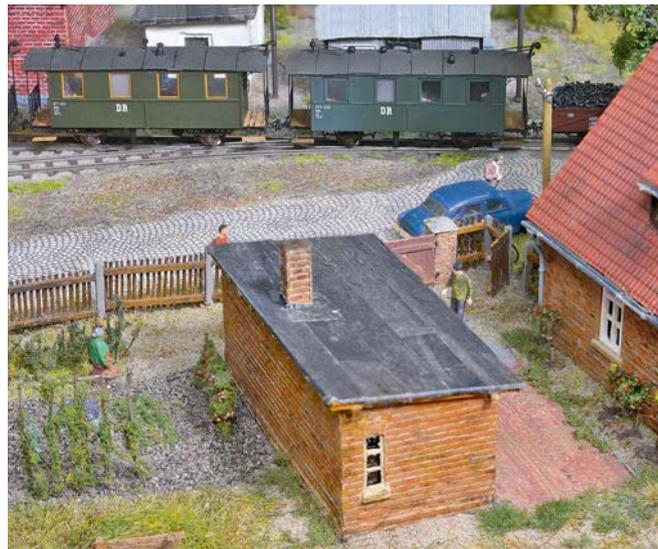
ihren Ausführungen und Anordnungen dem Ori-
ginal. Ein Pulsometer ergänzt die wenigen Be-
triebseinrichtungen dieser Station.

Nach dem Bahnhof Trent folgt ein reines Stre-
ckenmodul, das die Weite der rügenischen Land-
schaft auch im Modell vermittelt und dem rol-
lenden Material genügend „Auslauf“ bietet.
Eine Brücke führt über einen kleinen Bach, ehe
sich die Strecke in sanften Bögen durch die fla-
che Landschaft schlängelt. Geflochtene Faschi-
nenbefestigungen im Brückenbereich, Röhricht,
flache Sandufer und Binsen geben die Stim-



Die Erbauer und Betreiber der Anlage: Familie Block und Sven Zander (2. v. r.)

Garten und Schuppen in Fährhof Jürgen Albrecht (5)



mung eines Bachlaufs vortrefflich wieder. Zwei alte Weiden unterschiedlicher Wuchsart lockern das Ensemble etwas auf. Die restliche Bepflanzung wurde sparsam nachgebildet, um die Wirkung der flachen Landschaft und den möglichen weiten Blick nicht einzuschränken. Die Brücke ist eine Löt konstruktion aus Messingprofilen. Die Bäume sind aus verdrehtem Draht und aufgebrachtem Foliage hergestellt.

Lokeinsatzstelle mit Schuppen

Den Abschluss bzw. Beginn des Bereichs Wittower Fähre bildet das Lokschuppen-Modul

Wittower Fähre. Die Gleisanlagen sind gegenüber dem Vorbild etwas abgewandelt. So kann dieses Modul sowohl vorbildgerecht im 90-Grad-Winkel an den Bahnhof Wittower Fähre angeschlossen werden als auch in Längsrichtung, was eine Anpassung an den zum Aufbau zur Verfügung stehenden Platz gestattet. Lokschuppen, Kohlebansen sowie ein Pulsometer sind für den Bahnbetrieb wichtige Gebäude und Anlagen. Als weitere Hochbauten findet man ein Beamtenwohnhaus, den dazugehörigen Kleinviehstall und zwei Bienenstöcke. Ansonsten sind – wie auf Rügen üblich – viel Landschaft und eine schmale

Landstraße zu sehen. Reichlich Arbeit machte die Bepflanzung mit Bäumen und die Gestaltung des Gartens. Die Stockrosen sind mit Faden an ihrem Stützstab angebunden. Stangenbohnen, Rhabarber, Kohlköpfe sowie Johannisbeersträucher vervollständigen den Garten. Eine Frau kommt gerade voll beladen mit dem Rad vom Einkauf zurück, während ihr Mann fleißig Holz hackt. Die Oma sitzt auf der Rentnerbank und genießt den Tag. Eine Bahnarbeiterrotte sägt neben dem Lokschuppen Schienen auf die erforderliche Länge, und auf dem Weg in den Urlaub hat ein junges Pärchen eine Panne mit seinem Trabi.



99 4603 verlässt mit ihrem GmP den Bahnhof Fährhof in Richtung Altenkirchen

Unser Modellzug erreicht den Bahnhof Wittower Fähre, wo vielfältige Rangiermöglichkeiten warten, um die Wagen für die nächste Trajektierung bereitzustellen. Für die Nachbildung des Kopfsteinpflasters der Landstraße wurde handelsübliches HO-Straßenpflaster gescannt, verkleinert und im korrekten Maßstab per Farblaserdrucker ausgedruckt. Einige Reisende zu Fuß auf dem Weg zum Anleger beleben das Schaustück. Das Wasser des Anlegermoduls wurde bis in dieses Modul hineingeführt, um den Charakter der Boddenlandschaft wiedergeben und die Landzunge im Anlegerbereich nachbilden zu können.

Das Portal war das komplizierteste Bauteil auf dem folgenden Anlegermodul. Es wurde in mühevoller Kleinarbeit aus Messingprofilen und Draht zusammengelötet. Ein Blickfang stellt die Mole des Hiddensee-Anlegers dar. Die Spundwand entstand aus einem zwei mal vier Millimeter messenden Streifen Polystyrol, den wir zu einem gleichseitigen Trapez gefräst haben. Dieses wurde in neun Millimeter lange Stücke gesägt und auf Lücke an einen Trägerstreifen geklebt. Auf den schrägen Schenkel wurde dann ein 0,2 Millimeter starker Blechstreifen von einem Millimeter Breite verklebt. Die dann in der Kehle übrig gebliebene Lücke wurde mit Plastofill-Spachtel ausgerundet. Nach der farblichen Gestaltung wirkt

die Stahlspundwand täuschend echt. Einige Angler versuchen ihr Glück beim Fischfang.

Die Bühnen des Anlegers entstanden aus farblich behandeltem Holz, wobei die Befestigungselemente der Hölzer an den Querholmen durch kleine Farbtupfer dargestellt sind. Schwarze Farbe stellt die Teerabdeckung nach und weiße Farbspritzer zeugen von den Hinterlassenschaften der Möwen. Diese entstanden in mühevoller Handarbeit aus Fimo. Ein Soundmodul unter der Anlage lässt die Vögel krächzen, sodass im Ausstellungsbetrieb echte Ostseelandschaft entsteht. Die größte Herausforderung bestand in der Nachbildung des Hafengewässers. Es besteht aus einem Gipsmisch, das nach dem Aushärten mit Farbe und Klarlack gestaltet wurde. Die durch einen Unterflur-Selbstbauantrieb angetriebene Schranke und die Sperrscheibe sind beweglich. Zwei bis drei Güterwagen werden mittels Schutzwagen durch die Rügen-IV K 99 545 auf die ebenfalls im Selbstbau entstandene Fähre mit einem Antrieb unter dem Deck geschoben. Diese legt funktionsgesteuert vom Anleger ab und rollt auf Rädern wie ein normales RC-Modellauto an den gegenüberliegenden Anleger Fährhof.

Gegenüber in Fährhof

Angekommen in Fährhof, werden die auf der Fähre befindlichen Fahrzeuge durch die bereitstehende Lok 99 4603 und dazugehörige Schutzwagen

heruntergezogen. Die Hochbauten in Fährhof entstanden ebenfalls im Selbstbau nach Skizzen und Vorbildfotos. Ein Kompromiss musste beim Bau des Wohnhauses eingegangen werden, da die originalgetreue Wiedergabe im Verhältnis zum Gesamtmodul zu groß ausgefallen wäre. Die unterflur angetriebenen Tore des Lokschuppens

» Das Portal des Fähranlegers war das komplizierteste Eigenbauteil der Rügen-TTe-Anlage

lassen sich öffnen. Kleine Details wie Ruderboote, angelnde Kinder und der gepflegte Garten des Fährmannes runden das Gesamtensemble ab.

Die Landschaftsgestaltung der nun folgenden Übergangsmodule wurde bewusst sparsam gehalten, damit die Weite der Insel Rügen zum Tragen kommt. Ein kleines Ausstattungsdetail ist der Hochstand mit Jäger und Jagdhunden am Rande eines kleinen Wäldchens sowie eine verfallene Scheune. In einem weiten Gleisbogen zieht sich die Strecke bis in den Bahnhofsbereich von Altenkirchen. Der Ort war der Endpunkt der Nordstrecke und ein Kopfbahnhof mit vielfältigen Gleisanlagen und Bahngebäuden. So gibt es ein altes Empfangsgebäude, das man später zum Wohn-

99 4603 bekommt neue Betriebsstoffe in Altenkirchen

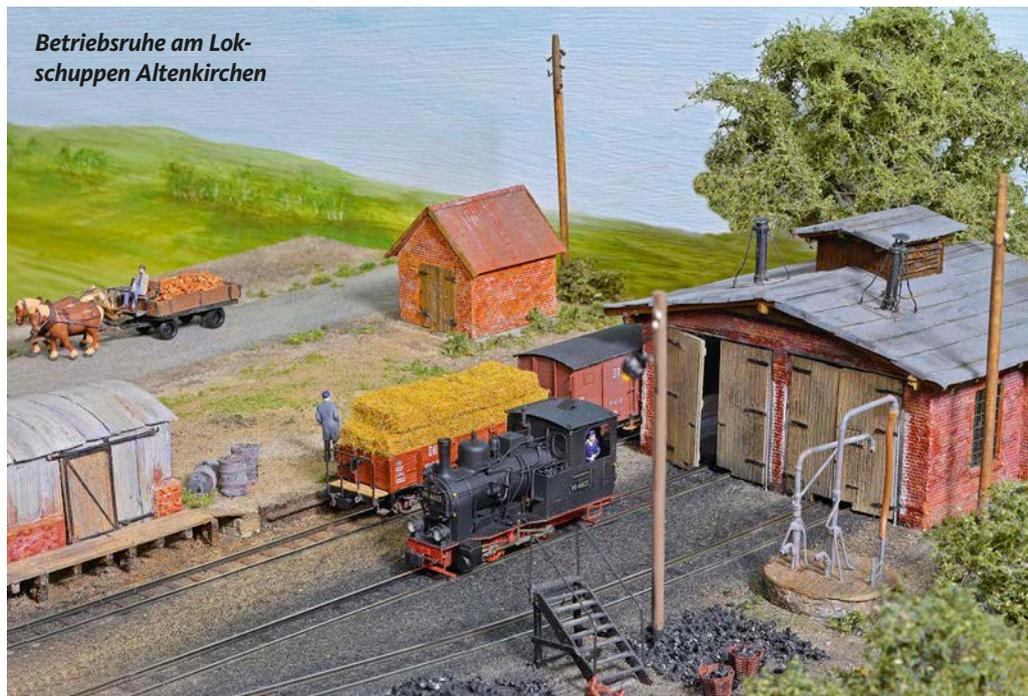


haus umbaute. Als neues Empfangsgebäude wurde daraufhin die Güterabfertigung genutzt. Die Einfahrt in den Bahnhof ist gekennzeichnet durch die eng beieinander liegenden Weichen für die Bahnsteiggleise und den Abzweig zur Bäuerlichen Handelsgenossenschaft. Die Landschaftsgestaltung lehnt sich an das Vorbild an. So sind ein Garten, das alte Empfangsgebäude und der markante Baum an der ersten Weiche Erkennungsmerkmale, die sich auch auf Vorbildfotos finden.

Eine für Rügen typische Allee bildet die Verbindung zum Bahnhof Fährhof. Ein kleines Maisfeld im Anschluss an die Bahnanlagen wird von einem Kleinbauern bewirtschaftet. Die Kohlehaufen vor dem BHG-Gebäude sind ebenfalls authentisch. Stellenweise sind diese im Vorbild sogar noch größer und höher auf historischen Aufnahmen zu sehen. Für die kleinen B-Kuppler 99 4603 und 4602 stand ein zweistöndiger Lokschuppen bereit. Dieser war für die Schleppertenderloks 99 4651 und 4652 zu klein, sodass diese meist davor abgestellt bzw. im ehemaligen Triebwagenschuppen untergestellt waren. Ein Milchhäuschen und eine Wellblechhütte an der Güterrampe ergänzen die Bahnhofsanlagen. Der Vorplatz ist großzügig bemessen, entspricht aber den Vorbildfotos. Ein großer BHG-Schuppen bildet am unteren Anlagenrand den Abschluss der Bahnanlagen. Hervorzuheben ist, dass der Triebwagen- und der BHG-Schuppen maßstäblich geätzte Mauernachbildungen und Fensterrahmen besitzen.

Hier endet unsere Reise über die Nordstrecke der Rügensch Kleinbahn. Im Jahr 1968 wurden der Betrieb eingestellt und die Bahnanlagen demontiert. Somit ist die gezeigte Anlage ein Beitrag dazu, die Erinnerung an dieses Stück Eisenbahngeschichte wachzuhalten. Wer weitere Informationen zur Anlage und zu den Modellen erhalten möchte oder an Filmmitschnitten interessiert ist, kann gerne auf der Internetseite www.schmalspurmodellbau.de vorbeischaun. Hier finden sich auch Informationen darüber, auf welchen Ausstellungen die Anlage in nächster Zeit zu sehen sein wird. Roland Block

Betriebsruhe am Lokschuppen Altenkirchen



Der „Lindwurm“ VT 137 600 während einer Probefahrt auf Rügen Jürgen Albrecht (3)



IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 8/2025, Nummer 698, 63. Jahrgang

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Redaktion: Thomas Hanna-Daoud (Vorbild), Max Voigtmann (Vorbild), Peter Schriker (Vorbild, fr); Peter Wieland (Modellbahn, fr), Martin Menke (Modellbahn, fr)

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Jürgen Albrecht, Wolfgang Binka, Roland Block, Dirk Endisch, Guus Ferrée, Heinz-Ulrich Grumpe, Heiko Herholz, Jan Luca Herrmann, Klaus Honold, Dr. Jürgen Hörstel, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Manuel Leitner, Zeno Pilmann, Manfred Scheibing, Oliver Strüber, Benno Wiesmüller, Alexander Wilkens

Schlussredaktion: Peter Schriker (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 Pilzwegger

Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, bettina.wilgermeir@verlagshaus.de

Anzeigenposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mvz.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2025, GeraMond Media GmbH. ISSN 0342-1902

Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandenes 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 Druckerzeugnisses (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.



Gerhard Moll/Eisenbahnmuseum

Im Fokus: Dampfloks der Baureihe 44 mit Öltendern
Ölgeheizte Jumbos bei Deutscher Bundes- und Reichsbahn

Bereits in em 9/22 hatten wir die Bundesbahn-Dampfloks der Baureihe 44 mit Kohlefeuerung porträtiert. Nun sollen die mit Öltendern gekuppelten „Verwandten“ gewürdigt werden – nicht nur jene der DB wie die beiden 1972 im Bahnbetriebswerk Kassel abgelichteten 043 364 und 121, sondern auch die der Deutschen Reichsbahn. Neben technischen Erläuterungen und Einsatzbeschreibungen der Vorbildmaschinen bieten wir traditionell auch eine Modellübersicht.

Fahrzeuge: H0-Ferntriebzüge von L.S. Models und Trix im Test
IC-Garnituren der DB-Baureihe 403

Was lange währt, wird gut! Gilt das auch für den schon seit vielen Jahren avisierten und nunmehr endlich verfügbaren DB-403-Triebzug von LSM? Unser Vergleichstest gegen das ein Jahrzehnt ältere Digitalmodell von Trix wird es ans Licht bringen.



Oliver Strüber

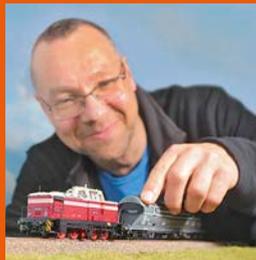


Joachim Bertsch

Baureihe 221 im Güterzugdienst
Ruhrpott-Erinnerungen

In den 1980er-Jahren war die Baureihe 221 aus dem Güterverkehr des Ruhrgebiets nicht wegzudenken. Joachim Bertsch erinnert nicht nur an die technischen Stärken dieser legendären Diesellokomotive, sondern auch an Erlebnisse auf dem Führerstand.

Traumberuf Modellbahn
Wir verstärken unser Team!



Jetzt einsteigen als
Redakteur:in
oder
Volontär:in

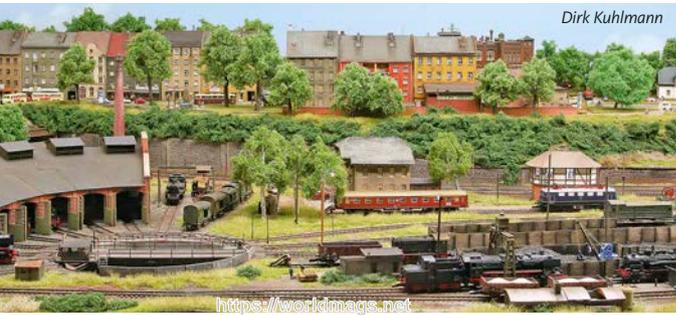


Klingt nach Deinem Traumjob? Dann melde Dich – wir freuen uns auf Dich! Infos unter verlagshaus.de/karriere Kontakt: bewerbung@verlagshaus.de

Anlagen: DB-Schaustück in Z

Willkommen in Werdersheim!

Mit seinem Schaustück im Maßstab 1:220 zeigt Dirk Rohwerder, dass sich ein Vorstadtbahnhof mit Güterabfertigung und mittlerem Bahnbetriebswerk durchaus vorbildgetreu auf vier Metern Länge gestalten lässt.



Dirk Kuhlmann

<https://worksmags.net>

* Änderungen aus aktuellem Anlass oder redaktionellen Gründen vorbehalten



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 DE632Z0000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Eisenbahn Magazin erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten Eisenbahn Magazin (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEFE & BERATUNG

EISENBahn MAGAZIN, INFANTERIESTRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN

+49 (0)89/13 06 99 724

+49 (0)89/13 06 99 100

redaktion@eisenbahnmagazin.de

www.eisenbahnmagazin.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreliste 2025/35.

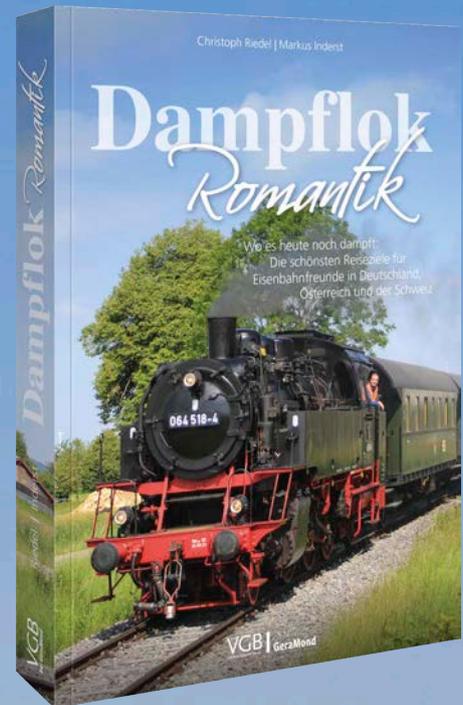


HISTORISCH REISEN & ZEITLOS GENIESSEN

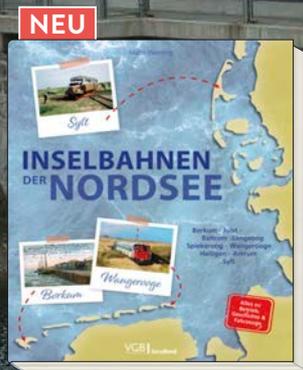
JETZT VORBESTELLEN

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]



PIKO



Dampflokomotive BR 91.3 der DB als formvollendetes H0 Modell von PIKO!

Robust, vielseitig und unermüdlich – die Tenderlokomotive vom Typ T 9.3 prägten eine ganze Ära deutscher Eisenbahngeschichte und wird mit PIKO auf der Modellbahnanlage wieder lebendig.

- DB Maschine mit DRG-Lampen, Führerhaus mit abgerundetem Dach und Kohlekasten mit Klappen
- Digital schaltbare Beleuchtung im Führerstand und Feuerbüchsenflackern sowie feine Fahrwerksbeleuchtung
- Liebevoll eingerichteter Führerstand
- Feine Speichenräder aus Zinkdruckguss und Bremsgestänge aus Metall
- Freistehende Leitungen am Kessel

FORM NEU
2025



Dampflokomotive BR 91.3 DB Ep. III
50730 Gleichstrom

50732 Gleichstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound**[®] onboard

50733 Wechselstrom, inkl. PSD XP S mit **PIKO TrainSound**[®] onboard

249,00 €*

359,00 €*

359,00 €*



* 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.



<https://worldmags.net>